

# PORTHOLE

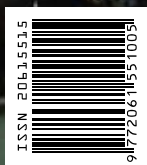
# 2.

## BALATON-ÁTCSÚSZÁS

Adrenalin vs. biztonság

## NÉGYLÁBÚ HAJÓSOK

Kutyák a fedélzeten



## Budapest Boat Show 2010

Az elmúlt években minden olyan egyszerűnek tűnt, de mára a globális jólét, a megállíthatatlannak tűnő fejlődés gyönyörű álma szertefoszlott. A hitelkihelyezés kényszerétől felfűtött bankok a fogyasztás ösztönzésének kitűnő terepére akadtak, amikor a hajózást vették célba. A felnőttkor értékes játékszer-ideáljai az aszfaltról a kikötők zárt világába költöztek. Lassan a macerás és sokak számára kényelmetlen vitorlásokat a látszólag egyszerűbben kezelhető motoros jachtok tulajdonlása váltotta fel, az eladások túlnyomó többsége is itt realizálódott. A világ nagy hajókiállításai is hűen tükrözték a tendenciákat.

Bár Magyarországon a vitorlázás tradíciói és infrastruktúrája lényegesen jobb feltételeket kínáltak a hajósoknak, mégis úgy tűnt, hogy mostanáig több motorost értékesítettek – elsősorban a látványos marketingnek, a laza hitelkonstrukcióknak és a horvátországi áfamentességnek köszönhetően. Így a Budapest Boat Show – igazodva a nemzetközi trendekhez – évről évre növekvő látogatói és kiállítói rekordokkal büszkélkedhetett. Kezdetben egyik mellékszereplője volt a tavaszi nagy kiállítások kínálatának, aztán a félreeső pavilonokból egyre nagyobb helyet kiérdemelve költözhetett végül a legnagyobbba, a 20 000 m<sup>2</sup>-es „A”-ba.

(folytatás a 3. oldalon)



E - BUILT IN EPOXY | DESIGN BY JUDEL/VROLIJK &amp; CO | MADE FOR SAILORS



320 350 370 400 430 470e 540e 630e  
e-option e-option e-option

Balatonkenese | Balatonfői Yacht Club KOK  
 Tel. +36 1 439 0350  
 info@bfyc.hu | www.bfyc.hu

www.hanseyachts.com

Hanse

(folytatás az 1. oldalról)

Megszabadulva társbértől, az önálló hajókiállítás is megvalósulhatott, sőt, a nemzetközi kiállítási programhoz igazodva levált a tulli show-val való lehetetlen egyidejűségről is.

A fejlett világban a hajókiállításokat a gazdaság hőmérőjének is tekintik, mely érzékenyen reagál a gazdasági környezet állapotának változásaira. Nyilvánvaló, hogy egy mély recesszió elsősorban a szabadidős költségeket blokkolja, így a hajózási szegmens értékesítési mutatóiból következtetni lehet a gazdaság állapotára, trendjeire. Egy olyan országban, mint a miénk, ahol a válság egy frontális ütközés erejével bénította a folyamatokat, erre a hőmérőre nem igazán volt szükség, mégis érdekes következtetéseket lehet levonni a kiállítás látványos átrendeződéséből. 2009-ben önálló kiállításon nézelődhattunk, mivel a 2008-as értékesítést még nem érintette a Lehmann Brothers őszi bedőlése. Bár már minden recsegett-ropogott, a remény, hogy csak átmeneti, múló rosszullét nehezíti életünket, bizakodó tömegeket vonzott a kőbányai vásárvárosba. Az ismert körülmények azonban a mostani, 2010-es kiállítás megrendezhetőségét is kétségessé tették. A szervezők jó érzékkel reagáltak, amikor a motoros piac megtorpanását észlelve visszatértek a kezdetekhez, és a vitorlázást állították a Budapest Boat Show arculatának középpontjába. Nyilvánvalóan nem az történt, hogy a vitorlás-szegmens eladásai növekedtek, hanem láthatóvá vált, hogy a szabadidős célpontok között a válság felértékelte az olyan tevékenységeket, ahol a természet energiái hasznosulnak a dráguló fosszilis üzemanyagokkal szemben. Az adriai kikötők annak ellenére is eltávolodtak, hogy korszerű autópályán érhetjük el őket. Újra felfedeztük a Balatont, és a hazai vitorlázásban egyre többen találnak megnyugvást. A kikötői közösségek aktivitása is jól érzékelhető. Soha ennyien nem vettek részt vitorlásversenyeken, nem volt ennyi esemény – köszönhető ez a játékba most bekapcsolódó „amatőröknek” is. A 2010-es kiállítást az új, kisebb, de korszerűbb, belmagasságával is kellemesebb hatású G pavilonba szervezték, eredetileg önálló eseményként. Bizonyára gazdálkodási kényszertől vezérelve, az utolsó pillanatban azonban megváltoztatták az időpontot, és az Utazás kiállítás mellékprogramjára lefokozva visszahelyezték a szakmai szempontból igen szerencsétlen márciusi, a tulli kiállítással



ismét egyező hétvégére. A szervezők pesszimizmusa nem volt megalapozott. Az új csarnokban minden talpalatnyi helyet sikerült értékesíteniük. Több késői jelentkezőnek már nem is jutott stand. Az Utazás kiállítás közelsége sem rontotta le a látogatói összetételt, az értő hajós közönség bőven biztosított elegendő érdeklődőt.

A várakozásnak megfelelően a vitorlás hajók száma és részaránya jelentősen megnövekedett, csupán a motoros szegmensből tűntek el a magyar vizeken nem is használható tengeri jachtok.

Örvedetes esemény a professzionális chartervállalkozások megjelenése, kifejezetten a balatoni igények kielégítésére. Az új szolgáltatás nem csupán szélesebb tömegek számára teszi lehetővé a minőségi hajózást, de a szezon meghosszabbításával a tó idegenforgalmi hasznosulását is elősegíti. Sajnos néhány kellemetlen jelenség is megkeserítette a kiállítók, látogatók életét. A színpadi show lehet jópofa színteljesítésként, de ha a hangefektusok a csarnok egyharmadán lehetlenné teszik az élőbeszéd megértését, akkor az ilyen előadás talán több kárt okoz, mint az az eszement fenyegető, aki miatt vasárnap délután idő előtt voltunk kénytelenek elhagyni a kiállítást. A terrorfenyegetés nem játék – érthető volt tehát a szervezők és a rendőrség eljárása a kiállítás kiürítésére. Emiatt senki sem okolhatja a rendezőket. Példás gyorsasággal tájékoztatták a látogatókat is lehetséges kártalanításukról. A kiállítók kétségbeesését azonban senki nem próbálta lecsillapítani. A szervezett bontási logisztika meghiúsulását, a kavardásban eltűnt értékek pótlását valakinek meg kell térítenie. Ha a kiállítóknak kell viselniük a következményeket, akkor hiába köszöntené be a várt gazdasági fellendülést, a jövő évi Boat Show nehezen lesz megrendezhető.

Gerő András

## Egy kiállítás népei

A hajókiállítás forgatagában, sétálva a sorok között egy ősrög medvére lettem figyelmes. Egy skatulyából előhúzott Piszkos Fred. Hm... A sok csilli-villi felszerelés és hajós cipő, ruha között furcsa látványt nyújtott. Egy-másra és egymásba tekintve egy darabig szavak nélkül beszélgettünk, majd mindkettőnk számára jólesett ismeretlen ismerősként szóba is elegyedni. A joviális, csendes megfigyelő hangján kezdett beszélni: Mióta ember él a Földön, a hajózás örökös öröm és kihívás. Persze felhasználható szállításra, helyváltoztatásra, békés és háborús célokra egyaránt, a hajós számára azonban

mindez csak ok az elindulásra. És minden út egy újabb kihívás, egy új találkozás a Természetfölöttivel. Vajon ebben a forgatagban hányan tudják mindezt?

Viharos vizek nevelik a jó tengerészt – bölcselektem válaszol, igyekezőn felvenni a diktált ritmust. Vélhetően azok tudják ezt, akiknek elegendő ideje és lehetősége volt hajózni e tudás megszerzéséhez. A bölcsesség nem idő és nem életkor kérdése – taglózott le most már a tenger mormogására emlékeztető hangon. Láttad már Magyarország térképét? Tavak, folyók, csatornák. A belvízi hajózás Mekkája lehetne. Tehát a lehetőség is adott

bőven. Akkor hát mi a válaszod, ifjú barátom? Igaza volt! Szívem szerint ott azonnal elsüllyedtem volna szégyenemben. Az életosztón azonban nem engedte, hogy havariát üzenjek. Lázasan kutattam a megoldást az elmémben. Erőlködtem, erőlködtem, de nem ment. Huncutul mosolygó szemébe néztem, és görcsös akarósomat elengedve talán telepátikusan láttattam velem egy jövőképet. Érezte, hogy szelet fogtam, és újra belekezdett. A hangok most már az óceánok zúgására emlékeztettek.

Nézz körül! Mit látsz? A jelen egy viszonylag szűk – legalábbis látszólag – pénzes elit magánklubjának és a vérprofi versenyzőknek az elegye. Jól van ez így? Talán. Ez a világ része. Ilyen mindig



6 **Olvasói levelek**8 **Semaine Internationale de Cannes**

Az évad legelső versenyének egyike, a nemzetközi finn dingi regatta idén rendszeresen megtérfálta a februári szürke hétköznapok alatt a napfényes francia Riviéráról álmodozókat, nem kifejezetten nyári időjárásával.

9 **Szörf versenynaptár 2010.**9 **Utánpótlás**

Az Év Vitorlázója, Vadnai Benji Laserben folytatja

10 **Sail the Gulf**

470-es helyzetfelmérés és élménybeszámoló Katarból

16 **Beszélgetés Gádorfalvi Áronnal**

A tárgyalóasztal a leghullámosabb pálya

18 **Zsüri-szoba**

A vitorlázók körében komoly visszhangot váltott ki a Magyar Vitorlás Szövetség októberi, versenyrendezésekkel kapcsolatos határozata. Mára a kedélyek megnyugodni látszanak és így hozzáfűzhető néhány megjegyzés az említett határozathoz.

19 **E30**

Különös színfoltja a honi vitorláséletnek az Európa 30-as osztály. Miközben a fejlődési irányok, az osztálypolitika az egységes tervezésű típusokat részesítik előnyben, addig itt van ez a 24 egységből álló csapat, amelynek tagjai közt keresve sem találhatunk akár csak két egyforma hajót

20 **Kékszalag kihívók**

Bezárt a Lipót, épül a Fergeteg

23 **Múltidéző**

Kádár Gábor (Keszeg) olvasónk őshajós médiumok avatott gyűjtőjeként néhány lenyűgöző emlékekkel állított be szerkesztőségünkbe

24 **Balaton-átcsúszás**

Idén végre több mint egy hónapig vastag jég borította a Balatont, hosszú szünet után újra előkerültek a jégszörfök, jégvitorlások a garázs mélyéről. Heteken át kemény mínuszok dagasztották a jeget, már lehetett sejteni, hogy vastagsága a tó egész felületén bőven elég arra, hogy járn lehessen rajta

28 **Tavaszi kutyaszemle**

Legénység négylábbon

30 **Borulás, kutatás és mentés – esettanulmány**31 **Bérhajózás**

A szocreál Kánaánon túl, a Marx téren innen, a Lenin körút partján állott a BKV palota. Azaz a Belkereskedelmi Kölcsönző Vállalat irodája. Amint neszét vettük, hogy február végén melyik napon lehet előjegyezni nyárra bérhajót, már az azt megelőző nap délben odasorakoztunk.

31 **BS Fűzfő, a zöld kikötő**

Vitorlázó, szörf- és horgászotthon 14 hektáron

34 **Az algagátlásról – kérdések és válaszok**37 **Vagyonadó**

Valószínűleg már mindenki olvasott erről a témáról, mégis úgy gondolom, érdemes néhány szót ejteni róla, mivel még nem jártak le a bevallási és befizetési határidők, vagy legalábbis nem mind

volt, és mindig lesz. Csakúgy, ahogy egykor az autózás is úri multság volt, a teniszezés pedig nemkülönben. A csontjaimban viszont érzem, hogy új szelekkel új résztvevők érkeznek! Ahogy az osztrák hegyeket osztrák, úgy a magyar vizeket kora tavasztól késő ősziig magyar családok százezrei népesítik be. A belföldi turizmus a lovaglás és a modern ló, a kerékpár mellett a hajózás legkülönbözőbb lehetőségeit és kombinációit kínálja annak érdekében, hogy a közös élmények a családok összetartozását erősítsék. Kis, közepes és nagyobb közösségek alakulnak, és az egymásra figyelés természetes formái a társadalmunk mindennapjaiba is visszaköltöznek. A

képdoboz folyamatos tudattompító és lélekölő bambulása helyett az újonnan épülő kikötők sokaságában gyermekek hancúroznak egymással, a szülők beszélgetnek(!), a nagyszülők a természet bölcsességeire tanítják az unokákat. Az igazán kihívás az egység megteremtése a szétaprózódással szemben. Ahol az egyediség a közösség színességét gazdagítja, és nem a kitűnni, az elkülönülni vágyást jelenti. Mert a vízen, a hajón, különösen a viharban ezek a szabályok, ez a túlélés eszköztársere.

Vannak hajóink a világ tengerein. A magyar hajósoknak, ahogy a magyar tudósoknak vagy a magyar szakmunkásnak, nagyon jó a híre. Mert a szak-

tudása a természet iránti alázattal, kreativitással és jó ösztönökkel van keverve. És zászlóvivői mindannak a tudásnak, amelynek a széles körű eljövételéhez immáron elérkezett az idő. Egy szellemiségi forradalom a béke köntösében. Hajók, hajók, kikötők és kikötők, ameddig csak a szem ellát. Egy új magyar hajós társadalom van ébredőben.

Amíg beszélt, mosoly bujkált a hangjában, nem minősített, nem ítélt. Majd ahogy jött, úgy ment. Mire magamhoz tértem, ő már régen más vizeken suhant, lebegett. Köszönöm a beszélgetést és a tanítást! Jó szelet, szellem Fred!

**Horváth Géza, Balatonlelle**



## OKNYOMOZÓK

## Egy bombariadó margójára

A Két Fialat Újságíró épp a Porthole standján múlatta az időt, mikor az első gyanús jelre figyelmesek lettek: egy biztonsági őr futott el az orruk előtt, URH-rádiójából pedig az alábbi foszlányokat csípték el: „Bombariadó... kiüríteni az épületet... minél előbb”. Nem tudták mire vélni a dolgot, így hát kávézaggattak-beszélgettek tovább. Aztán jött a hivatalos verzió – immár a pavilon hangszóráin át, technikai okokra hivatkozva. A reakció igen vegyes volt: akadt, aki azonnal kirohant az épületből, sok kiállító pedig – portékáját féltve – csomagolni kezdett. A Két Fialat Újságíró ekkor arra gondolt, minő szerencse,

hogy az ő értékeik főként szellemi természetűek, így összecsapták a laptopjukat, és a felszólításnak megfelelően kísértáltak a pavilonból. A szabadtéren aztán nem várt fesztiválhangulatba csöppentek: miközben méretes pelyhekben szállingózott a hó, az emberek vidáman falták a kültéri büfék kínálatát. A Két Fialat Újságíró ekkor már sejtette: a bombariadó a hurka-kolbász lobbizabotázscsajkiója volt. Aztán megjelent a kékvillogós autó, és – felelősséget érzvén az összegyűlt tömegek egészségéért – a „Hölgyeim és uraim, kérem, fejezzék be az étkezést és hagyják el az Expo területét!” figyelmeztetést harsogva megpró-

bálta kiterelni a közönséget. Így a Két Fialat Újságíró csatlakozott egy kiállítókból verbuválódott szabadcsapathoz, hogy belevevessék magukat a kőbányai délutánba. A társaság egyik része végül egy gyorsétteremben vert tanyát, fiatalabbik fele pedig – nem elszakadván a vizes tematikától – a Sellő Sörözőbe vette be magát. A Két Fialat Újságíró ekkor ráeszmélt: a bombariadó a környékbeli vendéglátósok rafinált húzása lehetett. Miközben az események feszültségét némi szeszben oldották fel, a mobilkommunikáció minden lehetséges eszközével felvértezve folyamatosan informálódtak a friss fejleményekről. Így kapták a hírt is: hamarosan visszaengedik a kiállítókat megszokott helyükre. A Két Fialat Újságíró ekkor érezte, szólítja őket a kötelesség: dacolva a fagyos szelekkel, ideje felkerekedniük, hogy aztán majd nekiállhassanak a holmik szét- és összeszedésének. Éhesen, fáradtan és a feladat súlyától meg-

**Tzs**

## 2010. március

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS:** VISY LÁSZLÓ **HÍRSZERKESZTŐ:** MELHA MÁRTON **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** ALIBÁN ANDRÁS, BAGYÓ SÁNDOR, BALOGH ANIKÓ, BODNÁR IMRE, GELENCSEY GYÖRGY, HORVÁTH GÉZA, KARÁCSONY JÁNOS, KARDOS GÁBOR, KENYERES MÁRTA, KOVÁCS LÁSZLÓ, NAGY ROZSDA ATTILA, POMUCZ TAMÁS, REST BULCSÚ, RIBACZ PÉTER, RICK CSABA, TAKÁCS MÁTÉ, VÁRADI IMRE, VERSEGHY FERENC, ZENTAI ISTVÁN, ZSÁKAI ZSOLT **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2010. március 14. Kézbesítési címlistánkat honlapunk regisztrációból és partnereink adatbázisaiból állítottuk össze. Esetleges lemondási szándékát kérjük jelezze szerkesztőségünknek. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPPOTÓ:** GERŐ ANDRÁS



Nem ért minket teljesen váratlanul az olvasói levelek nagy száma, örömmel, de a teljesség igénye nélkül – esetenként rövidített formában – próbálunk teret adni a véleményeknek. A Porthole közösségi lap, ezért a túlnyomó részben elismerő levelek nem elsősorban nekünk, szerkesztőknek, hanem a tartalmat meghatározó vitorlázó barátaink sokszínű aktivitásának szólnak. A közölt írások regisztrált olvasóink véleményét tükrözik, nem feltétlenül jelentik a szerkesztőség egyetértő állásfoglalását. Sok kérdésben magunk sem vagyunk egy véleményen.

## Lapunkról

**Bevallom, mikor először olvastam** az ideológiát, hogy szongya „magunknak írjuk”, hajósok, hajósoknak, arra gondoltam, hogy nocsak: ilyen még nem volt. Ez akkor itt egy piaci rés... az pedig nem jó, mert ereszt. Be kell tölteni jó vas-tagon. Lehetőleg néhány egész oldalas, 40-50 milliós hajó hirdetésével. Mellé kell gereblyézni valami tartalmat, színes képeket, és kész az ingyenes nyomdaipari termék. Köszönjük, kérjük a következőt...

Aztán meghozta a postás, és elkezdtem olvasni. (Gyakorlatilag rávettem magam, mint mindenre, amiben kiéhezett szemem egy vitorla sziluetttjét véli felfedezni.)

Olvasás közben szinte hallottam, ahogy egy cikk végén recsselve zúzódnak szét az előítéleteim. És minden lappal kattant egy fogaskerék odabent, ahogy megváltozik valami bennem. Miután a végére értem, félve tettem le a lapot az éjjeliszekrényre. Talán nem lesz ott, mire legközelebb odanézek, mert nem is létezik.

Kellett egy-két nap, mire felfogtam, hogy mi is történt. Az történt, hogy bizony ott voltam Agárdon és ott voltam Siófokon, Füreden, Lellén, Földváron. Mindenhol, ahol vitorlásélet van. Ez pedig nagy kincs a magamfajtnak, aki tél idején fürdőkádnynál nagyobb vizet csak akkor lát, ha dugóban áll egy hídon, amit valamilyen októl épp nem renoválnak. Azoknak az embereknek a sorait olvastam, akik szembejönnek a kikötőben, akikkel együtt esszük a lángost Tihanyban, és támogatjuk egymást Badacsonyban. Akikkel nyilván versenyzünk, ha ugyanazon a takkon hajózunk, és integetünk nekik, ha elmegyünk mellettük. Velük beszélgetünk a fórumokon és a közösségi oldalakon, hogy tartsuk egymásban a lelket a sok-sok elmúlt év tapasztalatával,

miszerint idén is lesz tavasz! Most már bánt a lelkiismeret. De mit tegyek. A pénz küzd az élet ellen, és most mégis mintha kicsit veszített volna. Köszönöm az újságba fektetett munkát mindenkinek, és kívánom a hasonló folytatást. Remélem, a tavasszal együtt a második szám is hamarosan megérkezik a postaládába, már most várom.)

Köszönettel: **Szutor Ferenc** – slippy

**Örömmel vettem kézbe** lapjuk, a PORTHOLE első számát, szerintem valóban hiánypótló. Több „vizes” kiadvány is létezik ugyan az utóbbi időben, de legtöbbjükben a külföldi szuperversenyekről olvashatunk sokat, az átlagvitorlázó, különösen a túrázók szempontjai, problémái nem kapnak hangot. Szeretném kiegészíteni Náray Richárd olvasói levelét. Véleményem szerint hazánkban az első modern, színes vizes kiadvány a NEPTUN Magazin volt 1991-től, melyet Kratochwill Balázs barátom szerkesztett, s jómagam is sokat írtam benne hajós műszerekről, technikai megoldásokról. Elsőként ismerttem például a vitorlás társakkal az akkor még csak részlegesen üzemelő GPS rendszert, amely azóta mindennapjaink hasznos navigációs eszköze lett.

Sajnos a NEPTUN Magazin másfél év után elsősorban anyagi okokból megszűnt, valószínűleg megelőztük korunkat, abban az időben a vitorlás piac még nem tudott elartani egy színvonalas magazint.

Még egyszer gratulálok a laphoz, sok sikert kívánok és várom az újabb számokat. Jó szezlet!

**dr. Gönczy József**

## Ellenvélemény

**Igen szellemes írást olvashattunk** a Porthole első számában az árboccsúcsra szerelt 3 színű navigációs fényről. A cikk a Hella ilyen eszközt mutatja be – korszerű LED-es kivitelben. Kár, hogy alapvető tévedésekre építi szellemeskedését, és így mutatja be a hirtelen „feltalált” ún. vitorlázófényt.

Az egyik tévedés nem vésszes, mindössze anynyi, hogy vitorlázófényt kb. 35 éve gyártanak és használnak. Emlékezetem szerint a boldogult Vízisport áruházban már a nyolcvanas évek közepén kapható volt – éppen Hella gyártmányú. Mellékesen megjegyzem, hogy kiváló vitorlázótársunk, Zentai Árpai bátyánk, a Stefánia kormányosa már évek óta készít kítűnő minőségű, fémházaz, strapabíró LED-es vitorlázólámpát, ráadásul horgonyfényvel és fedélzeti reflektorral kombinálva is.

A másik baki már súlyosabb. Ez a szakmai közönség megtévesztésére is alkalmas. Arról polemizál ugyanis a szerző, milyen nagyszerű: mostantól mellőzhető a fedélzeten örökké útban levő navigációs fények, ha mindezt az árboctetejére is tehetjük.

Ezzel szemben a helyzet úgy áll, hogy a 112,5°-os piros és zöld oldalfények, valamint a fehér 135°-os farfény helye az előírások szerint szigorúan a hajótesten van. A vitorlázólámpa csak kiegészítésként alkalmazható, nem helyettesíti az alapvető navigációs fényeket. Tengeri hajókon terjedt el a háromszínű lámpa, amit az indokolt, hogy magas hullámok között a fedélzeti fények nem látszanak folyamatosan. Hogy pontosak legyünk, a 7m-nél kisebb hajókon valóban elegendő az árboctetőn elhelyezett fényforrás, ami azonban 360 fokos fehér lámpa, melyet a nagyobb

hajók horgonyfényként használnak. Kár, hogy az egyébként kiválóan induló lap ilyen szakmai tévedéseknek helyt ad. Úgyhogy kedves sporttársak, várjunk még a fedélzeti fények lerugdosásával!

**Kövendi Dénes**

## Szövetségi ügyek

**Előrebocsátom: nem vagyok jogász**, akik biztosan találnak több hibát is a tervezetben. Nekem ezek tűntek fel, és nagyon zavarnak: **„Biztosítani kell a tagok egyenlőségét!” 1 tag legyen 1 szavazat!**

2010-ben 120 tagja van az MVSZ nek, akik összességében kb. 270 szavazattal rendelkeznek a közgyűlésen. Nagy vagy sikeres egyesületek több képviselőt delegálhatnak, mint a kisebbek. Az egyesülési jogról szóló törvény leírja, hogy a legfelsőbb szerv vagy a tagok összessége (120 tag), vagy a tagok által közvetlenül választott testület.

Miután erről a választásról a jelenlegi alapszabály nem rendelkezik, csak és kizárólagosan a tagok összessége (120 tag) szavazhat az új alapszabályról, más esetben – szerintem – nem törvényesen jár el a közgyűlés. Meg kell szüntetni a jelenlegi szabályt, és a jövőben biztosítani, hogy: „minden klubnak csak egy képviselője legyen a közgyűlésen!”

Az MVSZ tagja az ISAF-nak, ahol minden tagszágnak csak egy szavazata van a közgyűlésen! Kína vagy Liechtenstein, USA vagy Andorra, mindenki egy jelöltet küldhet a General Assembly-re.

**A közhasznúságról:**

Az ISAF-tagsággal az MVSZ magára nézve kötelezőnek ismeri el a ISAF és EUROSAF alapszabályát és szabályzatait. Az ISAF adminisztrációs szolgáltatást kínál mindenkinek, tagsági viszonytól függetlenül, annak érdekében, hogy segítse a vitorlázást.

Ennek ellenére a tervezetben most hiányzik,

hogy bármely más harmadik személy (nem MVSZ-tag) is igénybe veheti a szövetség közhasznú szolgáltatásait. Ez a közhasznúságnak csupán az egyik feltétele, de ha ez nincs bent, akkor nincs közhasznúság.

Közhasznú vagy kiemelten közhasznú szervezet-e az MVSZ?

Akkor kiemelten közhasznú, ha

- olyan közhasznú tevékenység szerepel céljai között, amely törvényben rögzített állami, önkormányzati feladat,

- konkrétan meg kell határozni az alapszabályban a feladatot meghatározó törvényt.

Én ezt a célt és a törvényi hivatkozást megneve-sítve nem találtam a módosított alapszabályban. Lehet, hogy elkerülte a figyelmemet, de csak odaírni, hogy állami illetőleg helyi önkormányzati közfeladatok megvalósításáról gondoskodik, szerintem nem elég.

Véleményem szerint az alapszabály-tervezet ebben a formájában nem szabad megszavazni. Még akkor sem, ha a jelenlegi szavazati arányok nem sok esélyt adnak az általam vázolt elvek érvényre juttatásának. Ezek nagyon kritikus pontok, melyeket megnyugtatóan tisztázni kell.

Jó szezlet!

**Szeremley László**

*Pannon Yacht Club SE*

*Vénusz II*

**Véleményem szerint nem az a kérdés**, hogy kell-e alternatív Vitorlás Szövetség, sokkal inkább fontos, hogy a privilegizált helyzetben lévő országok szakszövetség jól, törvényesen és hatékonyan működjen.

A soron következő MVSZ közgyűlés elvben lehetőséget biztosítana arra, hogy a tagság e három, fent megjelölt követelményt érvényesítse. A közgyűlésnek határoznia kell a Szövetség új alapszabályáról. Az alapszabály-tervezet felkészült szakemberekből álló bizottság készítette elő és a hatályos jogszabályi környezethez igazította, ugyanakkor a

javasolt alapszabály a tagszervek közgyűlési szavazati joga tekintetében nem orvosolja az aránytalanságokat. A szavazati arányok differenciálása jelenleg és a tervezett módosításban is az élsportban elért eredmények figyelembevételével történik.

A probléma kétirányú,

a) az egyes tagszervek közgyűlési képviselőinek aránytalanul magas mértéke az egyik hiba, míg a másik, hogy

b) a tagszerv közgyűlési többlet-képviselőt csupán egyetlen szempont, az élsportban elért eredmény alapozza meg.

Nem indokolt és cseppet sem demokratikus, hogy két azonos taglétszámú tagszerv között akár hatszoros szavazati arány-eltérés állhat fenn. Véleményem szerint az arányeltolódás legfeljebb dupla mértékű lehetne. Így volna biztosítható, hogy a közgyűlés működése megfeleljen a törvényesség és a tisztesség követelményének. A megoldást abban látom, hogy

a) gátat kell szabni a taglétszám alapján járó szavazatok és az eredményesség premizálásából eredő szavazatok jelentős aránytalanságának,

b) az eredményesség mellett más szempontot – például a vagyoni hozzájárulások mértékét – is értékelni kell, mint többlet-képviselőt eredményező tényezőket.

Az új alapszabály-tervezetnek kétségtelen erénye azon rendelkezése, hogy a tagszerv anynyi képviselővel kell képviseltesse magát a közgyűlésen, ahány szavazata van. A változtatás megszünteti a meghatalmazással szavazók létjogosultságát, de jól működni csak akkor fog, ha az alapszabály szavazati jogot kizárólag a tárgyévben versenyengedéllyel rendelkező, felnőtt klubtag sportolónak biztosít.

Az elején azt írtam, hogy elvben van lehetőség a változtatásra. Ez valóban csak elvi lehetőség, mivel az alapszabály szavazati arányainak megváltoztatását az aránytalanság hasznélvezőinek kéne megszavaznia a közgyűlésen. Könnyen megállapítható, hogy a circulus vitiosus csapdájába estünk.

**Bodnár Imre** (LVE)



# Semaine Internationale de Cannes



## Február 16-19.

Az évad legelső versenyeinek egyike, a nemzetközi finn dingi regatta idén rendesen megráfalta a februári szürke hétköznapiak alatt a napfényes francia Riviéráról álmódzókat, nem kifejezetten nyári időjárásával. Bár itthon javában tombolt a hideg, szakadt a hó és komoly forgalmi akadályok alakultak ki országszerte, a Cannes-ba indulókat nem tántoríthatta el semmi, hiszen a hosszú téli pihenő után egy jó kis vitorlázásra vágytak, s reménykedtek, hogy a híres tengerparti üdülővárosban végre sort keríthetnek erre. Az égiek azonban ezúttal nem az ő oldalukon álltak...

Eső, hideg, viharos szél, igazi „nem vitorlázásra alkalmas időjárás” várta őket, így aztán az első napon a mezőny egyharmada nem is próbálkozott meg a vízre szállással, inkább a tengerparti klubház és kávézó melegét élvezték. A 85 induló közül azonban 52-en nekivágtak a távnak, köztük négy magyar versenyző is. Pál Gaszton, Beliczay Marci, Pajor Szabolcs és Douglas Graham a hideggel mit sem törődve rajthoz álltak és abszolválták a futamot, ám Graham eredményét utólag törölték, mivel az egyik terelőbóját kihagyta a nagy sietség-

**Egy ilyen verseny után az ember rájön: lehet, hogy mégis igazuk van azoknak, akik szezonális sportnak tartják a vitorlázást?**

ben. Gaszti azonban egész jól kezdett, s a 15. helyen ért célba a 20-25 csomós, fagyosan hideg szélben. Marci elsőél-problémákkal küzdött, elszakadt ugyanis futam közben a kötele, de így is a 27. helyen futott be. Két idősebb versenyzőnk, a masters kategória hazai nagyjai, Pata és Haidekker Peti a parton nézelődők táborát erősítették, hivatkozva az erős szélre és a rettenetes hidegre. Mindenképpen abban reménykedett, hogy a hátralévő napok kellemesebb időjárási körülmények között zajlanak majd, de az eső és az 5 fok végigkísérte a regattát, csupán a szél mérséklődött valamivel. Egyetlen kis pillanatra – hogy azért valami mosolyt csaljon a versenyzők arcára, – kisütött a nap, ekkor viszont a szél nem fúj. Amint erősödni kezdett, hogy futamra alkalmassá váljon, az ég befelhősödött, a levegő újra lehűlt, így maradt a vacogás. További két nap alatt még hat futamot sikerült lebonyolítani a rendezőségnek, ám az utolsó napon már a helyiek is úgy döntöttek, hogy inkább hazaengedik a mezőnyt, hiszen a meteorológiai intézet narancssárga riasztást adott ki a térségben. Legeredményesebben Gaszton szerepelt, aki a 16. helyet szerezte meg, míg Marci a 22. lett. Pata a 28. helyen zárta a versenyt annak ellenére, hogy az első napot nem vállalta be. A második futamon azonban remek rajtot követően a harmadik helyen futott célba, s a későbbi futamokon is a mezőny elejében versenyzett. Pajor Szabi a 65., Graham a 67., míg Péter a 75. helyet szerezte meg hiányos futameredményeket produkálva. Egy ilyen verseny után az ember rájön: lehet, hogy mégis igazuk van azoknak, akik szezonális sportnak tartják a vitorlázást? Azóta az itthoni vitorlás élet is kezdetét vette, legalábbis Beliczay Marci részéről, aki február 27-én – miután az erős északi szél széttörte az előző délután még összefüggő jégtakarót – vízre szállt a Velencei-tavon.

EB



**Legeredményesebben Gaszton szerepelt, aki a 16. helyet szerezte meg, míg Marci a 22. lett**

## A Magyar Szörf Szövetség 2010-es versenynaptára

Dátum	VERSENY NEVE	STÁTUSZ	HELYSZÍN	BAJNOKI OSZTÁLYOK	KUPA OSZTÁLYOK
május 1-2.	FAGOR Sebességi Magyar Bajnokság I.	MSzB 1. forduló	Gárdony	SE	-
május 15-16.	MSzB 2. forduló	MSzB 2. forduló	Balatonfüred	FW, RC, RJ, RS	SP
május 22-23.	O'Neill Surfbeach Kupa	MSzB 3. forduló és kupa	Siófok	SL	NY
június 5-6.	MSZA Kupa	MSzB 4. forduló	Balatonfűzfő	FW, RC, RJ, RS	SP
június 12-13.	Vulkán Kupa	MSzB 5. forduló	Badacsonytomaj	FW, RC, RJ, RS	SP
június 19-20.	szörf tábor.hu Kupa	MSzB 6. forduló	Siófok	FW, RC, RJ, RS, SL	SP
június 25-27.	Hungarian Super Cup	MSzB 7. forduló	Balatonyörök	FW, SL	-
július 9-11.	MSzB 8. forduló	MSzB 8. forduló	Balatonföldvár	FW, RC, RJ, RS, SL	SP
július 19-24.	Croatian Super Cup	MSzB FW tartalék verseny	Viganj/Peljesac, Horvátország	FW	SL
júl/aug 31-1.	O'Neill Surfbeach Kupa	MSzB 9. forduló	Siófok	FW, RC, RJ, RS, SL	SP
aug. 14-15.	Orfű Kupa	Kupa verseny	Orfű	-	NY
aug. 20-22.	Szent István Kupa	MSzB 10. forduló	Balatonalmádi	FW, RC, RJ, RS	SP
szept. 4-5.	MSzB 11. forduló	MSzB 11. forduló	Gárdony	SL	-
szept. 11-12.	FAGOR Sebességi Magyar Bajnokság II.	MSzB 12. forduló	Gárdony	SE	-
szept/okt	Szlamol Kupa	MSzB SL tartalék verseny	Gárdony	SL	-
szept/okt	FAGOR Sebességi Magyar Bajnokság	MSzB SE tartalék verseny	Gárdony	SE	-

FW – Formula Windsurfing RC – Raceboard Classic RS – RS:X SL – Szlamol NY – Nyílt RJ – Raceboard Junior SE – Sebességi verseny SP – Sport  
Info: hun71@windsurfing.hu Utassy Loránd

## Utánpótlás

### Az Év Vitorlázója, Vadnai Benjám Laserben folytatja

Vadnai Benji nem csak optimistes Európa-bajnoki ezüstérmének köszönheti, hogy az Év Vitorlázója lett. Évek óta ott van ebben a hajóosztályban a világ élvonalában, több nemzetközi versenyt nyert 2009-ben is. A tapasztalat és a szigorú edzőmunka beérett: a szlovéniai kontinensbajnokságon 48 ország 150 versenyzője közül lett második. Sokakat meglepett a hír, hogy a még éppen 15 év alatti srác sikerei csúcán kiszáll az Optimistből. Vajon miért? Kérdésekkel az édesapát, az egykori válogatott finnes és laseres

**Benji egyszerűen kinötte az Optimistet. Fél év alatt tíz centit nőtt, hét kilóval lett nehezebb – izomban.**

Vadnai Pétert kerestük meg. Annál is inkább, mert fiai versenyeztetésében edzőként, kísérőként maga is részt vesz.

#### Érdeemes épp most átülni?

Nem volt más választásunk, Benji egyszerűen kinötte az Optimistet. Fél év alatt tíz centit nőtt, hét kilóval lett nehezebb – izomban. Elérte a maximális súlyt, amivel még eredményes lehet. Bár már összeállítottuk az ideai programját – a végső cél a decemberi málajiai VB lett volna –, mégis úgy döntöttünk, semmi értelme nem lenne egy éven át fogyókúrázni, maradt a hajóosztályváltás. Nem utolsósorban Benji is nagyon szeretett volna Laserezni. Úgyhogy idén februárban már lenn is voltunk Splitben, puhatólítottunk edzéslehetőségek iránt. Egy biztos – ugyanolyan

szisztematikusan és keményen kezdjük el a munkát, mint ahogy az Optimistben megszoktuk.

**A másik fiad, Jonatán maradt OP-ben. Őt, vagy Benjit viszed majd a versenyekre?**

Ahogy időm engedi, mindkettőjünkkel ott szeretnék lenni a legfontosabb eseményeken. Benjit el kell indítani az új hajóosztályában. A BYC-ben van egy nagyon jó laseres csapat, ezekkel az idősebb srácokkal fog utazni. Remélem, befogadják, és sokat tanul majd tőlük. Jonatánra pedig nagyon oda kell figyelni: most ő hozhatja az optimistes eredményeket. Eddig is a korosztályában ő volt a favorit, most már várható, hogy az abszolútban is jönnek a sikerek.

**Milyen támogatást kaptok ehhez a munkához?**

A BYC támogat minket – amennyire a klub erejéből telik. Érdekes volt látni, hogy Horvátországban nem lehetetlenültek úgy el a vitorlásklubok, mint nálunk. Meghagytak nekik egy kis éttermet, kikötőhelyeket, ebből tartják fenn magukat, és a központi támogatások rendszere is áttekinthető. Ott eszébe

**Pillanatnyilag nálunk az utánpótlás-korú vitorlázók szüleitől emberfeletti erőfeszítéseket kíván az eredményes versenyzés**



se jutna senkinek egy-egy klubot kiforgatni a vagyonából. Pillanatnyilag nálunk az utánpótlás-korú vitorlázók szüleitől emberfeletti erőfeszítéseket kíván az eredményes versenyzés.

**Miért áldozol erre ennyit?**

Talán azért, hogy megmutassam: másképp is lehet, mint ahogy annak idején mi vitorlázunk. Fanatikus vitorlázó voltam. Ennek ellenére nem tudtam előrébb lépni. Az akkori sporttársaimmal sok mindent megpróbáltunk, de végül is magunkra voltunk hagyatva.

*Visy László*

**Ugyanolyan keményen kezdjük el a munkát, mint ahogy az Optimistben megszoktuk**

## Helyzetfelmérés Katarban

### 18. Sail the Gulf nemzetközi vitorlásverseny, Katar-Doha

Két ifjú 470-es, a junior válogatott egyik legeredményesebb kettőse, Váradi Imi és Serke Áron a helyszíni viszonyok feltérképezése végett február közepén kiutazott a Katarban fekvő Doha városába, a 2010. decemberi junior 470 világbajnokság helyszínére. A két fiatal nem titkolt szándéka az volt, hogy felmérjék a helyi időjárás, szél- és áramlási viszonyokat, versenyrendezési szokásokat, hajóbérlési lehetőségeket, s bepillantást nyerjenek az arab vitorláséletbe, hogy kellőképpen fel tudjanak készülni az év végi világvizsgára. Kiváló lehetőségnek ígérkezett erre a február 16-20. között megrendezett Sail the Gulf nemzetközi vitorlásverseny, melyen hat hajóosztály (op, L 4.7, LR, L, 470 és Hobie 16) képviselői állhattak rajthoz. A verseny első napjaiban gyenge szél, nagy meleg fogadta a versenyzőket, és csupán

délutánonként sikerült a futamokat megrendezni, ám az utolsó napon a fiúk nagy öröme végre bepillantást nyerhettek Katar szelesebb oldalába is, amikor is 4-5 B-os, forró szélben sikerült két remek futamot lebonyolítani. A gyengébb szeles napokon Iminek és Áronnak a helyszíni charterhajót nem sikerült megfelelő sebességre felhozni, így az indiai kettőssel szemben nagy sebességhátránnyal küzdöttek, s egy futam kivételével rendre a második helyet tudták megszerezni. Az utolsó nap élennebb széljárásában azonban magukra találtak a fiúk, s két futamgyőzelemmel zárták a tízfutamos regattát. Harmadik helyen egy pakisztáni kettős végzett, akik azonban nem nagyon szóltak bele Imiék és az indiaiak párharcába. Igaz, nem népes mezőny várta a fiúkat a világ másik végén, csupán 9 hajó állt rajthoz – bár az 8 országból –

ám mindenképpen hasznos információk birtokába juthattak, ami remélhetően segíteni fogja felkészülésüket a decemberi junior világbajnokságra.

*E.B.*



## Versenyen az arab világban

Az elutazás előtt Katar fővárosára, Dohára mint a gyerekkori arab mesék csodavilágára gondoltunk, de ma már újra itthon, felidézve a megélt élményeket, azokból a csodákból bizony egyet sem láttunk – talán nem is hiányoznak. A valóság elnyomta a mesék világát. Egy gyönyörű várost találtunk, mindenhol barátságos, segítőkész emberekkel találkoztunk, és számos új barátunkkal közösen sok-sok új élménnyel gazdagodtunk.

Jó ötletnek tűnt belekóstolni a vitorláséletbe a decemberi VB helyszínén, és kisebb rábeszélés árán szüleinek el is engedtek bennünket – életünkben először egyedül egy ilyen távoli versenyre. Este érkezünk meg, már vártak bennünket, és segítettek összeszedni a vitorlaszállító csövünket, amit csak úgy lerakott valaki a reptér sarkába... A vitorlával mindig volt egy kis herce-hurca, de végül is mindenhol ott volt időben, ahol kellett.

Az elsők között érkezünk, hogy a kölcsönbe kapott hajót össze tudjuk rakni, és mindent elintézzünk, mire kezdődik a verseny. Áronnal ketten mentünk, szóval ha bármi gond adódott, csak magunkra számíthattunk, de szerencsére a rendező klubban mindenki segítőkész volt velünk, meg egyébként is könnyen feltaláltuk magunkat. Első napon, mikor lementünk a klubba, csak helyiekkel találkoztunk, de egy fél órával később megjelent az indiai 470-es páros, akikkel később a versenyt megelőzően három napot közösen edzettünk, és előre nem láthatóan, de a verseny alatt is végig egymással harcoltunk. Több mint egy hetet együtt vitorlázunk, és igen jó baráti kapcsolat alakult ki közöttünk. Ők kisebb, mi nagyobb szélben voltunk jobbak, tehát mindig volt kinek harcolnia a jobb he-

lyezésért. Jó edzőpartnernek bizonyultunk egymás számára. A kis szélből volt több, így másodikká lettünk.

A közelről látott arab életforma nagyon megfogott, egy kicsit átformálta gondolataimban a magyar médiában látottakat, hallottakat. Első nap kérdeztük, hogy mit is lehet és mit nem, főleg az öltözködés terén. Omár, a katarai edző mondta, hogy ne nagyon erőltessük a rövidgatyát... Azt már jobban elfogadják, ha legalább térdig, vagy egy kicsit alá ér a ruha. Azért hozzatette, hogy a klubban úgy öltözünk, ahogy akarunk, még a lányok is. Bár bikinis lányokat azért nem láttunk... Az éjjel 16-17, nappal 25-30 fokos melegget nagyon élveztük az itthoni téli hideg után. A maláj, iráni, algériai vitorlázók úgy mesélték, hogy a nyár közepén inkább csak a légkondicionált helyiségekben tartózkodnak, és nem nagyon mennek ki a napra, ugyanis néha már a helyiek is nehezen viselik el az 50 fok körüli hőmérsékletet.

A rendezők nagyon jó médiaanyagot tudtak csinálni az eseményről. Ehhez hasonlót még nem sűrűn láttam, bármilyen nagy versenyen voltam is eddigi életemben. A megnyitót és a záróceremóniát is vagy hat kamera vette, és ottani magas rangú emberek is tiszteletüket tették. Mi is kaptunk a hajóra GPS-t, amivel végig nyomon tudtuk követni, és kamerát is raktak ránk, de sajnos annak nem sikerült megszerezni az anyagát. Pedig az utolsó nap a 4-5-ös szélben szerintem készülhetek jó felvételek. Összességében életem egyik legjobb hetét töltöttem kint, remélem, hogy majd decemberben is ilyen élménnyel leszünk gazdagabbak.

*Váradi Imi*

## Februári optis hétvégék Horvátországban

### Minden kezdet nehéz...

Mialatt rutinosabb optimistes versenyzőink Palamosban mérettették meg magukat a KABB Trophy-n, addig a Spartacus ifjanc optisai déli szomszédainknál bontogatták szárnyaikat. Két hétvégén is rajthoz álltak különböző nemzetközi regattákon, hogy a télen berozsdásodott mozdulatokat, manővereket, hajóvezetési technikákat ismét felszínre hozzák.

Az Opatijában megrendezett Carnival Cup-on 102 lelkes versenyző állt rajthoz, ám az első nap cudar időjárása mindössze 28 versenyzőnek engedte meg a célba érést. A 20-24 csomós szél, a 2-3 méteres hullámok, a zord tenger a mieink erejét is felemésztette, így mindannyian a fu-

**Legeredményesebben végezettül Gyapjas Balázs fejezte be a regattát az előkelő ötödik helyen**

tam feladására kényszerültek. Az időjárás a következő napon sem tette lehetővé további futamok lebonyolítását, így az utolsó napra – tekintettel az addig megrendezett egyetlen futamra – a rendezőség reggel 8-ra írta ki a rajtot. A korán kelés azonban nem ment egyszerűen a gyerekcsoportnak, így némi vízi halasztással indult a vasárnap is. A helyi jellegzetes szél, a tramontana eleinte 10-12 csomó erősséggel fúj, ám a második futam közben gyengült, majd a futam befejezése után délre fordult, s tovább csökkent ereje. A csapat tagjai közül a 3. futamban már csak Takácsy Lilla rajtolhatott el, Neszményi Márk ugyanis kénytelen volt partra vitorlázni – az egész héten benne lappangó betegség felszínre jövele miatt –, míg Oláh





Gergő és Ziegler Kristóf bfd-t kaptak. Lilla szépen vitorlázott, s az összetett 53. helyen zárta a versenyt, míg Kristóf a 73., Gergő a 77., a betegeskedő Márk pedig a 92. helyet szerezte meg.

A fiatalok azonban nem télenkedtek sokáig, néhány nap iskola után a következő hétvé-

gén ismét rajthoz álltak, ezúttal Pulán, ahol a kis szparis csapat kiegészült a palamosi versenyről megérkezett op-válogatott tagjaival. A verseny itt is halasztással kezdődött, ezúttal azonban a gyenge szélnek köszönhetően. Délutánra stabilizálódni látszott a 4-5 csomós szél, így kezdetét vehette a regatta, melyre 86 induló gyűlt össze. Gyapjas

Zsombi remekül kezdett, s 7. helyen ért célba. A szél azonban megtréfálta a mezőnyt, s az élvonalosok befutását követően szinte teljesen leállt, így az időkorlátozás miatt csupán 29 versenyzőnek sikerült a célba érés. Vasárnapra élénk szelet jósoltak a helyiek, ami szerencsére meg is érkezett, s három futam

lebonyolítását tette lehetővé. Zsombi első futama nem az előző napihoz hasonlóan sikerült, ám testvére, Balázs a második, majd negyedik helyen futott be, így a magyar csapatnak megint volt indoka az örömködése. Legeredményesebben végeztek Gyapjas Balázs fejezte be a regattát az előkelő ötödik hely megszerzésével, míg testvére, Zsombor a 13., Péch Lóri a 15., Előházi Dorottya pedig a 17. helyen végzett, ami a lányok versenyében a második helyet jelentette számára. Vadnai Jonatán a 21. lett, míg a szparis csapat legeredményesebb versenyzőjének ezúttal is Takácsy Lilla bizonyult, aki a 37. helyen zárta a versenyt. A kis csapat most itthon folytatja a munkát, s remélhetőleg a jég elvonulását követően hamarosan a Balatonon is megkezdheti az edzéseket. E.B.

**Eredmények:**

**Opatija:** [www.jk-opatija.hr/attachments/046\\_CC\\_ALL.pdf](http://www.jk-opatija.hr/attachments/046_CC_ALL.pdf)

**Pula:** [web.vega.hr/default.aspx?id=9](http://web.vega.hr/default.aspx?id=9)



EREDMÉNYEK: 357 indulóból, 6 futam alapján:						
1	Carlos Robles ESP	4	1	1	1	1
2	Kuster Maximilian	4	7	1	3	2
3	Rodolfo Dilaghi ITA	2	6	2	9	1
15	Gyapjas Balázs	22	5	12	6	4
27	Péch Lóránt	23	26	28	6	5
45	Gyapjas Zsombor	11	23	19	27	17
64	Vadnai Jonatán	8	2	10	52	30
83	Varga Dániel	19	24	32	66	17
312	Varga Zsófia	80	81	70	80	63

pályán, 4-4 csoportra osztva. Optimistes válogatottunk, Gyapjas Balázs és Zsombi, Péch Lóri, Vadnai Jonatán, Varga Dani és Zsófi a verseny előtt majd egyhetes edzőtáboron vett részt Török Péter és Perényi Miklós vezetésével, ahol a gyerekek napi 4-5 órás vízi edzésen a különböző manővereket, hajóvezetést, rajtolási technikákat gyakorolhatták, illetve Zsombor tesztelhetette új Baranowski hajóját. A háromnapos viadal végül kettőre korlátozódott a gyenge szélviszonyok miatt, így a második napon kellett a mezőnynek bepótolnia az elmaradt futamokat is, melynek következtében egész naplementéig vízen voltak a fiatalok. Mindkét pályán jól kezdtek válogatottunk tagjai. Míg egyikén Balázs remekelt az első futamban megszerzett 5. helyezéssel, addig a másikon Jonatán futott célba a második helyen s vitorlázott

## Optimist KABB Trophy Palamos, február 19-21.

Legifjabb tehetségeink nem sok pihenőt hagytak maguknak. A január elején megrendezett nápolyi versenyük után február közepén újra útnak indultak, hogy minél kevesebb kihagyással vészeljék át az itthoni zord téli időjárását. Az úti cél ezúttal Spanyolország volt, ahol a rangos, évente megrendezésre kerülő KABB Trophy-n álltak rajthoz a fiatalok. Immáron ötödik esztendeje gyűlnek össze a világ számos országából az opimistek Palamosban, ahol idén 357 versenyző küzdött meg egymással a végső győzelemért két



mindhárom futamban az első tízben. Vasárnapra az időjárás is szebbik oldalát mutatta, a felszakadozott felhőzet mögül előbújt a nap, így a szél is megélenkültni látszott. Ezen a napon sem maradtunk szép eredmények nélkül, Balázs aznapi 6., 4., 7. helyezéssel előrelépett az összetett 15. helyre a 357 fős mezőnyben, míg Péch Lórit 6., 5., 5. futameredményei felhozták a 27. helyre. Sajnos a szombaton remekelő Jonatánnak nem sikerült teljesítenie a megbeszéltek taktikát, így ő visszacsúszott a 64. helyre. A KABB Trophy-t a spanyol Carlos Robles vihette haza, aki jelenleg Európa egyik legeredményesebb versenyzője. Tavaly ugyan még meg kellett elégednie a bronzéremmel, idén azonban kétségkívül ő bizonyult a legjobbnak, hiszen a megrendezett hat futamból ötöt megnyert. E.B.

## A vonalban: Vigh András (Acsi), Spartacus, és Gerencsér Gergő, THE



### Megvalósultak-e a korábban leírt tervek?

V.A.: A januárban az Elnökség által elfogadott edzés- és versenyprogram végrehajtása megkezdődött, a legjobb optimisteseinkkel Opatijában vettünk részt egy edzőtáboron és egy versenyen, valamint egy kétnapos pulai versenyt is beiktattunk még a februári programba.

G.G.: Az időjárásra való tekintettel némi csúszással kezdődött a szezonunk. A 420-as csapat nem tudott a tervezett február eleji időpontban útra kelni a zadari edzőtáborba, így a német csapattal tervezett gyakorlás kútba esett. A második tengeri edzőtáborunkat is el kellett tolni egy héttel, de azt meg tudtuk tartani a 420-as és Cadet hajóosztálynak közösen, szintén Zadarban.

### Meddig tartanak még a tornatermi edzések?

### Fejlődtek-e a gyerekek fizikálisan?

V.A.: A tornatermi edzések októbertől egészen március végéig zajlanak. Tekintettel az edzések látogatottságára és a gyerekek motiváltságára, az előrelépés egyértelműen tapasztalható.

G.G.: Az erőnléti edzések téli szakasza február végétől lezárul. Ez a jellegű munka viszont nem szakad meg, mivel a vízi edzésekkel párhuzamban folyamatosan fejlesztjük versenyzőink fizikai állapotát. A fiatalabb korosztállyal elsősorban az állóképességet javítjuk, míg a trapézos hajókban versenyzőkkel emellett speciális erőfejlesztő munkát végzünk. A szezon egésze alatt fokozott figyelemmel fejlesztjük a gyerekek egyensúlyérzékét a szárazföldön és a vízen is, mivel az egyik legfontosabb érzéknek tartjuk a vitorlázással kapcsolatosan, amit ebben a korban lehet a legintenzívebben alakítani.

### Van-e olyan, aki hajóosztályt vált?

V.A.: A tavalyi évben sikeres Rozsnyai Domonkos – Czeizel Jonatán 420-as páros utóbbi kiöregedése miatt szétvált, Domonkos Laser Radial osztályban egy nagyon komoly programot teljesít Bakóczy Róberttel közösen. Más jelentősebb hajóosztályváltás nem történt, mivel a tavaly kialakulni kezdő optimistes garnitúra tagjai szinte kivétel nélkül 10-12 év közöttiek.

G.G.: Hajóosztályt nem vált senki. A csapa-

tokat minden szezon végén az utolsó ranglista-verseny lezárásával alakítjuk ki, így az őszi edzések során már a következő szezon párosai vitorláznak együtt.

### Hogyan sikerült a részvétel a versenyeken?

V.A.: A két téli versenyen tapasztalatszerzési céllal vettünk részt, így az eredmény másodlagos. Kizárólag arra összpontosítottunk, hogy a gyerekek hajóvezetése a szezon elejére „készen álljon”.

### Az edzéseken mi az, ami láthatóan javult – akár tavalyhoz, akár az edzőtábor kezdetéhez képest?

V.A.: Láthatóan javult a gyerekek koncentrációképessége, a versenyeken pedig néhányan kellemes meglepetést szereztek bátor kezdeményező-készségükkel, gondolok itt elsősorban a rajteljárás során történő helyezkedésre. Ne feledjük, a legjobb optimisteseink java része tavaly kezdett vitorlázni!

G.G.: Szembetűnő volt a gyerekek koncentrált munkája az edzőtábor alatt, a viszonylag mostoha körülmények ellenére. Rendkívül motivált volt mindenki. Látszott, vágytak már a vízre. Örömteli volt, hogy a hajókezelés, a manőverkészség nem romlott a hosszú kihagyás ellenére. Ezekre koncentráldott a munka a négy nap során. Terveink szerint folytatás március elején, immár a Balatonon. AA



## Új edző a Spartacusban: Szalay Dani



24 éves vagyok, 2008 nyarán legzettem a TF-en testnevelő tanárként. Pedagógusi végzettségem mellett elvégeztem a Dulin Jenő – Fundák György féle középfokú vitorlásedzői képzést is, emellett, ha tehetem, síoktatással is foglalkozom. Három évig – mivel soproni vagyok – gyermekkorom helyszínén, a Fertő tavon végeztem edzői munkát. November-

ben írta ki a Spari a pályázatot az edzői posztra, melyre Eszes Detta hívta fel a figyelmemet. Beadtam a szükséges dolgokat, pár napra rá már beszélgetésre hívtak, előbb szűkebb körben, majd a vezetőséggel találkoztam. Miután elnyertem a tetszésüket, már a szülők és gyerekek előtt is bemutatottam, s február 1-jétől álltam munkába. Rendkívül nagy megtiszteltetés, hogy egy ilyen nagy múltú klubban végezhetem a munkám. Ezt az érzést az FC Barcelona jelmondata fejezi ki legjobban. Vagyis: Más que un club – Több mint egy klub... A kezdeti időkből azt tartom a legfontosabb céloknak, hogy az egyesület szellemiségét teljes egészében a magamévá

tegyem, és maradéktalanul be tudjak illeszkedni a klub mindennapi életébe. Mindemellett persze a tudásom legjavával szeretném segíteni a versenyzők felkészülését is. Török Petivel és Hodács Atival már korábban is tartottunk közös edzéseket, ezt a vonalat itt a Spariban is támogatják. Mivel ők a legtapasztaltabb Optimist-edzők, a továbbiakban is szeretném folytatni ezt a fajta együttműködést, melyre ők is nyitottak, amennyire a programjuk engedi. Nagy kihívás, hogy balatoni hullámviszonyok között vezényelhetek edzéseket. Ennek hiánya a Fertőn piszkosul nagy hátrány volt... Jelenlegi beosztásunk szerint Goszleth Marcell felelős a kétszemélyes hajóosztályok képzéséért, Acsival ketten pedig az egyszemélyes hajóosztályok programját kell

teljesítenünk. Acsi tavaly év végén vette át az Op-os csapatot. Idén neki több államvizsgálója lesz, abban az időszakban Marcellal kettőnkre hárul az edzések lebonyolítása. A jogi diploma várható megszerzése után pedig Acsi ismét munkába áll. Az edzéseket a Balatonon márciusban kezdjük. Az Op A csapattal most február végén voltunk Opatijában, utána Pulára indultunk versenyezni. A csapat majdnem homogén. Ez szakmailag szerencsés, nem kell egy szintre hozni úgy versenyzőket, hogy az a többiek rovására menjen. Igaz, hogy versenyzőink szinte kezdők és eléggé tapasztalatlanok, de nagyon jó képességűek, van humorérzékük, és ami a legfontosabb, a hajóvezetés és hajókezelés terén roppant nagy potenciált tartogatnak magukban.

## Szardíniai edzőtábor az olasz válogatottal Minden kezdet nehéz...

Február elseje óta legeredményesebb 470-es párosunk, Sal-lai Gábor és Perjés Bálint gyakorlatilag befészkelte magát az olaszországi Szardínia szigetére, ahol az olasz válogatott téli felkészüléséhez csatlakozhattak.



**Eleinte hűvösebb, gyengébb szeles, kis hullámos vízen, majd komoly szélben, szinte viharos tengeren, 2-3 méteres hullámzásban gyakorolhattak, s a középszeles edzések sem maradtak ki**

A fiúk korábbi eredményes versenyzésük következtében kapták a lehetőséget, hogy részt vegyenek a Gigi Picciau vezette edzőtáborban, s olyan versenyzőkkel készülhessenek, mint Giulio Desideratio – Enrico Fonda, akik külön-

külön az előző olimpiai felkészülési ciklus 2. és 3. számú egységének kormányosai voltak – ám most közös munkába vágtak –, s akik jelenleg is a Quantum Sails 470-es programjának tagjai. Fonda egyébként 4. helyezett volt a nálunk megrendezett 2006-os Európa-bajnokságon. Az edzőtábor tagjai továbbá a nyílt Európa-bajnokságon abszolút 10., európai 8. helyet megszerzett Fabio Zeni – Nicola Pitanti kettős, valamint az utóbbi évek egyik legtehetségesebb olasz női vitorlázó-párosa, az Európa-bajnok Giulia Conti és Giovanna Miccol kettős, akik jelenleg harmadik helyen állnak a világranglistán és 5. helyen zárták az olimpiát. Nevük azonban már ismerősen cseng a női match race (páros verseny) világában is. Jelen vannak a feltörekvő nemzedék legjobbjai is, akik közül talán a Dubbini testvérek neve a legismertebb. A páros 2008-ban megszerezte a junior Európa-bajnoki címet, és 17. helyen végzett a felnőtt mezőnyben is. A csapat tehát csupa kiváló vitorlázóból áll, így a színvonal igen magas. Gabóék edzőjük, Kelemen Tamás irányításával utaztak Olaszországba, ahol a közös edzéseken kívül önálló fel-

készülési fázisokat is beiktattak a munkába. Az edzőtábor első turnusa február 1-19. között zajlott, ahol a résztvevők a Quantum Sails Italy képviselőjének közreműködésével vitorlatesztelési, sebességi edzéssel indítottak, majd a különféle hajóvezetési technikák, manőverek finomítása és azok gyakorlása került terítékre. A több mint kéthetes edzőtábor során mindenféle időjárás viszonyok között tesztelhetők magukat a résztvevők. Eleinte hűvösebb, gyengébb szeles (6-14 csomó), kis hullámos vízen, majd komoly szélben (24-30 csomó), szinte viharos tengeren, 2-3 méteres hullámzásban gyakorolhattak, s a középszeles edzések sem maradtak ki. Persze tél lévén sajnos voltak pihenésre ítélt napok is a kedvezőtlen időjárás miatt, ekkor a fiatalok kondicionáló edzéssel töltötték ki az időt. Február 12-én például tíz év után először

havazott Cagliariiban! A kényszerpihenő azonban nem tartott sokáig, a front elvonulását követően a srácok másnap délután már ismét vízen voltak. Általában a kora délutáni időszakok teltek vízi edzéssel, ami 4-5 óra vitorlázást jelentett, míg délelőttönként kondicionáló edzések folytak Fabio Ferrari vezetésével. Rövid, alig egyhetes hazai pihenőt követően február 26-tól a csapat tovább folytatta a felkészülést Cagliariiban, ahol ezúttal már barátságosabb idő, majd' 20 fok és napsütés fogadta őket. Gabó pár napig betegsége miatt gyengélkedett ugyan, ám ekkor sem hagyott fel az edzésekkel. A fiúk március 9-ig folytatták közös felkészülésüket az olaszokkal, melynek során rengeteg tapasztalattal lettek gazdagabbak, s nem utolsósorban jó pár vízen töltött órással gyarapították téli felkészülésüket.

**Eszes Bernadett**

## THE-s hétvége Pulán



A Tihanyi Hajós Egyesület Agárdon működő laseres, finnes ágazata Tímár Péter edző vezetésével a horvátországi Pulán kívánta átvészelni a téli hónapok kényszerpihenőjét, ám a kedvezőtlen időjárás a február elejére tervezett első

edzőtáborukat meghiúsította, így az öt lelkes fiatalnak – Héjj Viki és Virág Zsófi (L4.7), Kiss Bálint, Rozsnyai Domi (LR) és Héjj Ádám (Finn) – meg kellett elégednie a több mint két héttel későbbi időponttal. A lelkes csapat egy remek hétvégi vitorlázás reményében indult útnak szakadó esőben, ködben és hidegben, ami sajnos Horvátországban sem javult meg egy szempillantás alatt. A szombati nap első része a reggeli tornát követően a hajók szerelésével, a felszerelések tuningolásával és a feladatok megbeszélésével

telt, ám a szélcsend és az esőre hajló időjárás ellenére délben már mindenki a vízen folytatta a várakozást. Rövid ringatózást követően a szél élénkülni kezdett, így megkezdődhetett a komoly munka. Timu elmondása szerint az edzőtábor elsődleges célja a vízi edzések megkezdése, a téli holt szezon elfelejtése, a hajóban végzendő mozgások csiszolása és a gyerekek figyelmének fejlesztése volt. Ennek érdekében megpróbálták minél több időt a vízen tölteni – a hűvös idő, a szakadó eső, a megerősödő csípős szél és a hidegtől gémbeređő

ujjak ellenére. Az intenzív 4 órás vízi edzésen a különböző manőverek pontos végrehajtása, hajóvezetés, indítás, megállás, a büntetőfordulók gyors elvégzése volt terítéken. Vasárnap szebb napra ébredt a kis csapat, napsütés, 12 fok és enyhe szél várta őket. Végre lehetőség nyílt egy igazi örömvitorlázásra, amit azért Timu kemény feladatai cifráztak. Mindent összevéve remekül sikerült az évkezdés, hiszen változatos szélviszonyok között, sokrétű edzésen csiszolhatták a fiatalok a télen berozsdásodott mozdulatokat.

*E.B.*

## Februári edzőtáborok Splitben

Idén télen több klub is választotta téli vízi edzőtábor helyszínéül Horvátországot. Elsősorban Pula, Opatija és Split volt a legkedveltebb úti cél, ahol az agárdi és földvári versenyzőkön kívül füredi és tihanyi fiatalok is vízre szálltak. A spliti YC Labud és a YC Mornar évek óta szívesen fogadják a magyar vitorlázókat télvíz idején, s a tavaszi szezont is előszeretettel kezdjük déli szomszédainknál, a március közepén megrendezésre kerülő Split Olympic Sailing Week-

en, melyen az olimpiai osztályok versenyzői küzdhetnek meg egymással a győzelemért. Sigmond András és Csomai József vezetésével laseres versenyzőink több alkalommal is elutaztak az Adriára, ahol a horvát válogatottal is sikerült némi közös edzést összehozni. Az edzőtáborok időpontjait az időjárás alakította, hiszen az edzők, végig figyelve az előrejelzéseket, csak az utolsó pillanatban döntöttek az indulás pontos dátuma felől. A kivárasos módszer jónak bizonyult, s a korai



időpont ellenére az időjárás és a szélviszonyok ideálisan, ám változatosan alakultak. Gyenge, közepes, erős szél egyaránt előfordult az edzésnapok során, sima víztől a nagy, hosszú hullámokig minden megtalálható volt a palet-





tán. A napi 4 órás aktív vízi edzést követően a fiatalok bevonultak a szálloda konditermébe, illetve kerékpárra pattanva folytatták a felkészülést. Az edzéseken a byte hajóosztályban az év végén Európa-bajnoki címet szerzett Bathó Peti mellett változó összetételben részt

vett számos BYC-es és THE-s laser 4.7, rádió és standard versenyző, mint például Tomai Balázs, Karé Réka, Földesi Gergely, Jung Ádám, Kaiser Kristóf, Huszka Mátyás, Vadnai Benjámín, Korchmáros Kristóf és Mátyás Viktor. Sigmond András szerint a tavalyi évhez

hasonlóan kiváló felkészülési helyszínnek bizonyult a spliti vitorlás club, s csak tetézte a dolgokat, hogy néhány alkalommal lehetőség nyílt együtt gyakorolni a horvát válogatottal, akik közül jó néhányan a világ élversenyzői közé tartoznak.

**Eszes Bernadett**

## Ezt szívvel kell tekerni!

A Harken 2010-es újívi fogadalmában egy káros szenvedélyről mondott le – csörlői ezentúl nem eszik meg a rájuk tekert kötelet. Új csörlősorozatokon ötletes megoldások sora segíti e cél elérését, ráadásul egy-két további hasznos tulajdonsággal is bír a Harken Radial széria. A korábbi típusokon a megfelelő tapadás érdekében a dobót érdesítették, ez viszont gyakorlatilag smirgliként viselkedve hamar ledarálta a kötél külső rétegét. Az új irányzat szerint a foszlatás nélküli tapadást a ferdén mart mély hornyok adják, ráadásul az irányuk miatt ráengedéskor a kötélmeneteket lefelé terelik, ezzel gátolva az alákapást. A finom érdesítés azért felfedezhető a dobbon, de csak a felső részén, ahol már nincs jelentős erő a kötélben, így viszont a koptató igénybevétel is elhanyagolható. A legszélesebb

méretválaszték az alumínium szerkezeti elemeket és kenés nélkül is kopásálló műanyag csapágyakat tartalmazó változatban hozzáférhető, de létezik sűrű bordázatú krómzott kivitelben is. Minden típus minimális átalakítással elektromos vagy hidraulikus hajtásúvá tehető, ez esetben az újratervezett felszedőfű jelent hasznos újítást – kialakítása megakadályozza az ujjak vagy ruhadarabok véletlen bedarálását. (x)

## A tárgyalóasztal a leghullámosabb pálya

### Beszélgetés Gádorfalvi Áronnal

Lesz-e ötödik? Mármint olimpia. A legeredményesebb magyar szörfös 1996-ban Atlantában még csak negyvenedik volt, Sydneyben huszonnegyedik. Az athéni olimpián már a huszonkettedik helyen végzett, Pekingben a tizenkilencedik helyet sikerült megcsípnie.

Négy olimpián indulni önmagában is nagy szó. De vajon lesz-e folytatás? A tizenkilencszeres magyar bajnok Gádorfalvi Áron szeretné. De nem minden áron. „Kijutni biztosan kijutnék Londonba – de számomra most már az eredmény sem mindegy. Szeretném folytatni a javuló tendenciát – azaz legalább az első tizenöt közé kerülni. A titkos vágyam pedig az első tíz hely valamelyike lenne. Ehhez azonban komoly felkészülés szükséges, edzővel, sok külföldi versenyyel – ami nem olcsó mulatság. Pénzem, támogatóm viszont nincs” – fogalmazott a bajnok kicsit keserűen a Porthole-nak.

Áron világa a víz, a szél – nem a tárgyalóasztal. Ha nyilvánosságot adunk terveinek, talán tudunk segíteni. Tehát a Porthole a jövőben a legsikeresebb magyar szörfös médiapartnere. Együttműködésünket, a nyilvánosság erejét reméljük, a lehetséges támogatók is értékelik majd.



**Ha sportról van szó, azt gőzerővel tudom csinálni, úgy érzem, ez a dolgom, ebben vagyok jó. Az üzleti kapcsolatok menedzselése nem az én világom**

**Nem vagy már elkésve? Ha most összejönne a szükséges pénz, fel tudnál-e készülni a következő olimpiára?**

Szerencsére még semmi sincs veszve. A telet nagyon keményen végig tudtam dolgozni a konditeremben. A Proximo csapat felkért erőnléti edzőnek, velük együtt csináltam végig az edzéseket. Most kezdődnének viszont a versenyek, az edzések. Néhány külföldi versenyre már nevezni is illene. Mindenképpen szükségem van új felszerelésre is, ugyanis – bár a hajóosztály nem változott, maradt az RSX – kihoztak egy új modellt, és az idén már csak ezzel lehet indulni. Állítólag kisebbek a méret és a súly túrései, mint az eddigiek. Egy biztos: a színe más lett, mint a régié. Többen úgy véljük, egyszerű üzleti fogás az új sárga deszkák bevezetése.

**A Szövetség nem segít?**

Eddig nagyjából a költségeim felét állták, a másik felét

a klubom, a Kenese Marina Port. Kenese nem tud már az idén támogatni, a Szörf Szövetség pedig maga se tudja még állítólag, hogy az idén mennyit fordíthat a versenysportra. Az idő meg szorít.

**Mekkora összegről van szó?**

Egy év edzővel együtt, egy komoly nemzetközi programmal körülbelül tízmillió forint. Ennyi pénzem sose volt, magamat edzettem, egyedül jártam a versenyekre – így évi 6-7 millióból kijöttem. A továbblépéshez azonban nagyon kéne az edző. Az olimpiáig hátralévő teljes időszakra tehát nagyjából húszmillió forintra lenne szükség. Ennek egy részét biztos meg lehetne szerezni állami támogatásból, de csak akkor lenne értelme, ha az összeg másik fele is rendelkezésre állna.

**Hogyan kerestél szponzorokat? Mit tudsz nekik kínálni?**

## A Winddance Sailing Team megkezdte téli felkészülését

„És tudod: az erő kicsoda? – Akarat.” (Arany János)

A 420-as hajóosztályban versenyző Winddance Sailing Team tagjai, Péch Fanni és Héjj Eszter az év elején kaptak pár hét pihenőt, hogy februárban újult erővel vágjanak bele a téli felkészülésbe. A fiatal versenyzők sporttal, azaz aktív pihenéssel töltötték szabadságukat. Azonban egy kis „porszem” került a gépezetbe, hiszen a csapat kormányosa, Péch Fanni snowboardozás közben eltörte az ujját. Elszántságát mi sem bizonyítja jobban, mint hogy gipszelt kézzel érkezett a nápolyi edzőtáborba és társával együtt kitaróan gyakorolta az olasz edző, Ricardo de Felice utasításait.

**A bőszeles technika gyakorlásának eredménye**

Az egyhetes olasz edzőtáborban a Winddance Sailing team a bőszeles technika gyakorlására fektette a hangsúlyt. Majd a csapat a téli felkészülés egyik állomásaként részt vett a szintén olaszországi Andorrában egy nyílt 420-as olasz ranglistaversenyen, amely a hazaiak számára egyben válogató is a világversenyekre. A zord tengeri regattán olyannyira helytálltak a lányok, hogy a gyakran 30 csomó fölé emelkedő szélben, 2-4 Celsius-fokban, sok vetélytársukkal ellentétben, minden futamban húztak hátszélvitorlát.

**Jégvitorlás helyett melegebb vizeken munkával töltött órák**

Felkészülni arra a versenyprogramra és elérni azokat a célokat, melyeket Péch Fanni és Héjj Eszter tűzött maga elé, kizárólag kemény munkával és kitarással szinte lehetetlen. A Winddance Sailing Team a 2010. év végére az olimpiai 470-es kategóriában szeretne versenyezni. Ehhez rengeteg időt kell vízen tölteni, ami főként a téli időszakban, hazánkban nem lehetséges. A lányok jelenleg külföldi edzőtáborokban edzenek. Az iskola mellett ez csakis a támogató segítségével valósulhat meg, hiszen a magán-nyugdíjpénztárakra szakosodott Pension Holding Zrt. támogatásával a csapat repülővel utazhat, így időt és energiát takarítanak meg, ami hosszú távon megtérül mind a lányok, mind a szponzor számára.

**Balogh Anikó**

Bevallom, ehhez nem értek. Ez lehet, hogy hiba a mai világban. Ha sportról van szó, azt gőzerővel tudom csinálni, úgy érzem, ez a dolgom, ebben vagyok jó. Az üzleti kapcsolatok menedzselése nem az én világom. Vannak egyébként évek óta hűséges támogatóim, például az O'Neill vagy a Smith Optics – ők felszereléssel segítenek. Ez nagy szó, de a továbblépéshez kevés.

**Miért nem kerestél meg egy hozzáértő menedzsert? Tisztes százalék ellenében biztos talált volna megoldást.**

Nem találtam ilyen embert. A sportmenedzserek jobban kedvelik a népszerű csapat-sportokat, vagy az igazán híres, népszerű hazai sportcsillagokat. Pedig a szörf ismert, kedvelt, hasonlóan a többi látványos extrém sporthoz. A fiatal célcsoportot biztosan el lehetne érni a segítségével.

**Visy László**

# Biztonság a horizonton.

Az új generáció biztosítója.



Regatta hajóbiztosítás az UNIQA-tól.  
www.uniq.hu

# Zsűri-szoba

## Egy határozat margójára

A vitorlázók körében komoly visszhangot váltott ki, a Magyar Vitorlás Szövetség októberi, versenyrendezésekkel kapcsolatos határozata. Mára a kedélyek megnyugodni látszanak, és így talán a Zsűri-szobából is hozzáfűzhető néhány megjegyzés az említett határozathoz.

Mint tudjuk, a sportágakat szabályok mentén lehet úzni, és a szabályokat az arra hivatott versenybíróknak kell betartatniuk – úgy a versenyzőkkel, mint a rendezőkkel. Ez alól nem kivétel a vitorlás sportág sem, és így, ha versenybírói szemszögből vizsgáljuk a határozatot, talán érdemes megnézni annak előzményét, az ok-okozati összefüggéseket.

**A versenysportnak igen szigorú szabályai vannak, és a szabályoknak a betartásának és ellenőrzésének is merev előírásai vannak**

Bármilyen sportágban bárki megmérheti magát, összejöhet egy baráti társaság és a strandon lábtengőzhat, teniszeshet, egy hétvégén sakkozhat egy üdülőben, és vitorlázhat. Azonban ezek a versenyek, sportolási formák nem

**A sportágakat szabályok mentén lehet úzni,**

**és a szabályokat az arra hivatott**

**versenybíróknak kell betartatniuk, úgy a**

**a versenyzőkkel, mint a rendezőkkel**

keverendők össze a versenysporttal. A versenysporttal, amelynek igen szigorú szabályai vannak, és a szabályok betartásának és ellenőrzésének is merev előírásai vannak. Éppen ezért a Magyar Vitorlás Szövetség Versenybíró és

Versenyrendező Bizottsága arra az álláspontra helyezkedett, hogy nem kéne a Magyar Vitorlás Szövetségnek mindazokat a vitorlásversenynek nevezett eseményeket a hivatalos versenynaptárában feltüntetni, mely eseményeken nemhogy a szabályok betartásáért tennének, de még képzett versenybírókat, versenyrendezőket sem alkalmaznak.

Természetesen akinek nem inge, ne vegye magára, és tisztelet a kivételeknek. Tehát a Magyar Vitorlás Szövetség Versenybíró és Versenyrendező Bizottságának állásfoglalása az volt, hogy csak olyan vitorlásversenyek kerüljenek a Magyar Vitorlás Szövetség hivatalos versenynaptárába, mely versenyek rendezői, szervezői garantálják a Magyar Vitorlás Szövetséggel kötött szerződésben, hogy az általuk szervezett vitorlásversenyen megteremtik azokat a szakmai feltételeket, melyek a nemzetközi vitorlásélet versenyzéséhez hozzátartoznak.

Az Elnökség októberi határozatának ebből a szempontból örülnünk kell, hiszen mindazok, akik aláírták a megállapodást a Magyar Vitorlás Szövetséggel, vállalták és garantálták a sportszakmai szempontból nem kifogásolható versenyek megrendezését és lebonyolítását. Ehhez természetesen hozzátartozik az időben elkészítendő és a szakemberek által javasolt módosításokkal újrafogalmazott versenykiírás, versenyutasítás, az adott versenyen képzett, minősített versenyrendező és versenybírók foglalkoztatása, az adott verseny sportszakmai szempontból megfelelő technikai eszközökkel ellátott lebonyolítása.

Mindezek alapján, innét a Zsűri-szobából csak üdvözölni tudjuk a Szövetség októberi, versenyrendezéssel kapcsolatos elnökegi határozatát.

**Zentai István - Ugró**

## Bővülő választék

Russell Coutts, a háromszoros America's Cup-győztes a SLAM ruházatot választotta, miként a címvédő Oracle BMW csapata. Nem véletlenül. Az 1979 óta töretlenül fejlődő olasz céget fanatikus vitorlázók hozták létre, hogy az általuk fejlesztett ruházat kényelme és teljesítménye egyaránt szolgálja a világ legjobb versenyzőit éppúgy, mint a hétvégi túrázókat. De nem feledkeztek meg a parti ruházatról sem. Kollekciónk egyéni stílusa, színvilága hűen tükrözi viselőik kötődését a vitorlázáshoz. Magyarországon az S.hu Kft. üzletében, a Balatonlellei Bahart-kikötőben találkozhatunk a termékekkel. [www.slam.com](http://www.slam.com) [cseribapeter@rubicom.hu](mailto:cseribapeter@rubicom.hu) (x)



ADVANCED TECHNOLOGY SPORTSWEAR

Európa 30 19 » Kékszalag 20 » MTNB 21 » Csillaghajó 22 »Yardstick Trophy 22 » 30 » Múltidéző 23

HAJÓOSZTÁLYOK

## Európa számos előnye

Különös színfoltja a honi vitorláséletnek az Európa 30-as osztály. Miközben a fejlődési irányok, az osztálypolitika az egységes tervezésű típusokat részesítik előnyben, addig itt van ez a 24 egységből álló csapat, amelynek tagjai közt keresve sem találhatunk akár csak két egyforma hajót.



A II. világháború előtt épült klasszikus fahajók mellett udvarokban, házilag készült darabok is megtalálhatóak, de még az egyszerű épített „testvérhajók” között is riggbeli és víz alatti különbségek fedezhetők föl. Felmerülhet a kérdés, vajon hogyan is képesek egy osztályban igazságos versenyeket futni egymás ellen a hosszúkeles klasszikus „fák”, illetve korszerű, bulbás-pengés tőkésüllyal épített társaik. Történt pedig, hogy durván másfél éve a fenti kérdés felmerült, a klasszikus darabok tulajdonosai megelégtették a „nylonok” uralkodását, és valamiféle kompenzációs, esélykiegyenlítő rendszer bevezetését indítványozták. Hosszas eszmecsere és ötletparádé után a 2009-es szezonra egy kísérleti megoldás született. Éspedig a túraversenyeken a kétféle – rövid- illetve hosszúkeles – kialakítású egységeket különböző yardstick-előnyszámmal értékelik, míg a pályafutamokon a lee-bóják fölött betétbóják elhelyezését kéri az osztály a versenyrendezőktől a lassabb egységek számára. A módszer nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, hiszen

egy osztályon belül kétféle előnyszám csak a kifejezett yardstick-rendszerű osztályokban alkalmazható, egyes vélemények szerint pedig egy ennyire eltérő tulajdonságú hajókat fölvonultató csapatban nemhogy kettő, de talán egy tucatnyi féle előnyszám kiadása sem egyenlítően ki az esélyeket. A pályaversenyek betétbójái pedig érthetően túlzott többletmunkával terhelnék a versenyrendezés amúgy is túl sokféle aprózott figyelmét és erőforrásait. A Nagyhajós Bajnokság eredménye azután látványosan világított rá a módszer hiányosságaira, hiszen a bajnok Hadúr klasszikus építésű fahajó. A szezon lezárása után tovább folyt a megoldás keresése, a legújabb próbálkozás az idehaza még nem alkalmazott KLR előnyszámon – amely nem összekeverendő a már ismert KR-rel – alapul, de a szokásostól eltérő módon. A módszer kizárólag fizikai paramétereket vesz figyelembe, a szokásos hosszúság-szélesség-magasság értékeken túl a vitorla anyaga és a laterálfelület tulajdonságai is bemenő adatot képeznek. Ellenben a megol-

dás nem veszi figyelembe a versenyeredményeket, szemben az itthon általánosan alkalmazott yardstick-rendszerrel, amely képtelen módon az eredményes versenyzőket bünteti, és végtére is nem a hajók képességeit, hanem az eredményeket egyenlíti ki. A képlet alapján az összes egység KLR-pontját meghatározzák, majd ezek alapján egy átlagértéket szab meg az osztály Technikai Bizottsága. A későbbiekben pedig – új veretek felszerelésekor vagy vitorla-beszerezéskor – minden egyes hajó tulajdonságait ehhez az átlagértékhez kell igazítani, ezzel a gyorsabb hajók tulajdonosai vállalták, hogy kvázi lerontják a sebességi potenciáljukat, így a versenyek eredményei valóban a vitorlázótudáson múlhatnak. Fifikás megoldás, nemde? Előbb-utóbb talán végre kiderül, sikerül-e összehasonlítani az almát a körtével, addig viszont biztos gyönyörködhetünk a békebeli idők – és a mai utódok – csodálatos famunkájában és a tulajdonosok innovatív gondolkodásának gyümölcseiben az Európa 30-as osztály tagjainak láttán.

**MM**

Vitorlaszám	Hajónév	Tőkésúly	Hajótest
1	Falcon	hosszú	Piculázott fa
2	Johanna	hosszú	fa
3	Villám	hosszú	fa
4	-	-	-
5	Niobe	hosszú	fa
6	Virtus	hosszú	műanyagozott fa
7	Lidérc	hosszú	fa
8	Hadúr	hosszú	fa
9	Nagymágus	rövid	műanyagozott fa
10	Azúr	hosszú	fa
11	IO	rövid	múa.
12	Bestia	rövid	múa.
13	Bobidi	rövid	múa.
14	Buddhájó	hosszú	múa.
15	Penta (héj)	rövid	múa.
16	Fétis	rövid	múa.
17	Kerecsen	rövid	múa.
18	Zarándok	rövid	múa.
19	üres héj	-	múa.
20	Zorba	köztes	múa.
21	Styx	köztes	múa.
22	üres héj	-	múa.
23	Vakapád	rövid	múa.
24	Aedus	rövid	múa.
25	Ábránd	rövid	múa.
26	Fiskális	hosszú	műanyagozott fa
27	Trilla	hosszú	műanyagozott fa





# Kékszalag-előkészületek

## A RENDEZŐK OLDALÁRÓL

A Zala-torokban katamaránt hegyeznek, a fűzfői öbölben liberákat. Naná, hogy a rendezők sem pihennek.

„Rozsdikám – van fogalmad, mi lesz, ha tényleg 700 induló lesz? Kell keresztben az egész tó a rajtához” – mondta a minap Kó Pityu nekem, mikor lelkendezve egyeztetettük a technikai részleteket. Nincs ebben semmi meglepő. Ha az ember áttekinti az elmúlt évek indulói létszámát, figyelembe veszi a tendenciákat, a liberák és a katamaránok elszántságát, a Balaton Regattasorozat lelkes kikötői hajósainak számát, már sejtheti, hogy van esély a 700-as induló-rekord elérésére. Ha pedig ez így lesz, akkor nincs mese, Zamárdiban is lesz rajtoló hajó.

Ezen okfejtésnek is köszönhető, hogy nemcsak a versenyzők kezdték meg a készülődést a hó leple alatt. A szervezők sem tétlenkednek, hiszen az idei a 42. T-Mobile Kékszalag Fesztivál és Nagydíj minden korábbinál komolyabb kihívások elé állítja a szervező-rendező csapatokat. A megszokott módon nézzünk pár tételt, ami körvonalazódni látszik.

Versenykiírás: Minden eddiginél korábban, már márciusban megjelenik a versenykiírás a kékszalag.hu oldalon annak érdekében, hogy az indulók alaposan felkészülhessenek. Kérik majd lelkiismeretesen átolvasni, mert kiderül belőle, kik azok a „suhanó verdák”, akik saját biztonságuk érdekében kísérő motorosról is kötelesek gondoskodni.

Ellenőrzések: Nincs mese, be kell látnunk, hogy élesedik a verseny, és sokan feszegetik a kiírás adta határokat. Ennek kordában tartása végett komoly előkészület zajlik a szervezői fronton is. Egyrészt kiemelt figyelmet kap a fények megléte és működtetése. Külön apparátus fogja a sötétben lopakodókat kipiszkálni a fekete árny oldaláról. Másrészt speciális eszközökkel próbálják meg a szervezők kiszűrni a nem megengedett segédeszközöket használókat. A korábbiaknál nagyobb számban kerülnek a versenyzőkhöz GPS-egységek,

amelyek nemcsak a közvetítésben játszanak meghatározó szerepet, de az indokolatlan gyorsításokra is felhívják az illetékesek figyelmét. Előkészület alatt van egy éjjel is látó egység kialakítása, reméljük, anyagi lehetőségeink megengedik, hogy ne csak az egy motorosnyi macska legyen az eszköz a rendezők kezében az esti tiltott motorozások kiszűrésére. A csövön való áthaladást is kordában kell tartani, és nemcsak Keszthely felé, hanem a befutóra való közeledésnél is. Nem árulunk el titkot, ha leírjuk: ez is felkerült a megoldandó szervezői, rendezői feladatok listájára.

**PÁLYAJELEK:** Ezzel kapcsolatban két komoly feladatot kellett megoldani, reméljük, mindkettőt sikerrel tudjuk le. Az egyik a jelek megközelíthetősége, különös tekintettel Balatonkenesére, ahol még találkozhat egymással a kemény mag a rajt után. Ott egy speciális terelősor segít majd az ütközések elkerülésében, természetesen előtte egy versenyen ki is próbáljuk majd a módszertant. A másik kihívás a láthatóság, mely érinti a keszthelyi jelet, illetve a befutót is. Nos, a szokásokkal szakítva, nem egy hagyományos sárga villogóval oldjuk meg a kivilágítást, hanem a közúti közlekedésben már sikerrel vizsgázott, messziről is jól beazonosítható futó fényoszlop segíti a hajósokat a tájékozódásban.

**NEVEZÉS:** Minden eddiginél korábban lehet majd megkezdeni a nevezéseket az interneten, természetesen kiegészítve ezzel a hagyományos lehetőségeket. Aki szeret a fővárosban vagy a verseny helyszínén nevezni, az megteheti, ám érdemes a VIHAR-rendszeren mielőbb feltölteni minden adatot, megsegítendő ezzel a rendezők munkáját és a nevezők pénztárcáját.

**DÍJKIOSZTÓ:** A Kékszalag ma már nemcsak a legöregebb tókerülő Európában, de a legnagyobb induló-létszámot is produkálja. Így nem csoda, ha igazi tömegsportesemény-jelleget kezd ölteni. Hiszen segítségével nemcsak a laikusok ismerkedhetnek meg a sportág rejtelmeivel, de olyanok is vállalkoznak a tókerülésre, akik korábban csak a kikötőjük környékén túrázhattak. Az ő teljesítményüket is elismerve velük kezdődik majd a díjak kiosztása, melyet a Kékszalag-trófea elnyerője zár.

Bízom benne, hogy sikerül ismét méltó körülményeket teremteni a 42.

T-Mobile Kékszalag Fesztivál és Nagydíj eseményeire.

**Rozsda**

## KÉKSZALAG KIHÍVÓK 1.

# Bezárt a Lipót, épül a Fergeteg

Bár még hónapok vannak hátra a tókerülőig, folyamatosan érkeznek a hírek az újabb és újabb nyerősejtes kihívókról. Elhatároztuk, hogy folyamatosan, hónapról-hónapra bemutatjuk a legérdekesebb hajókat a Porthole olvasóinak. Tények és pletykák kavarognak a vitorlástársadalomban a 2010-es Kékszalag indulóiról. Egy biztos: hosszú évek óta az idei lehet a legna-

gyobb érdeklődést kiváltó verseny. Nem véletlenül. Sokak szerint Litkey Farkas már a kelleszénél többször nyerte meg a szalagot, egyre éhesebbek a trónkövetelők. Másrészt a többtestűek indulása alaposan átrendezheti az esélyeket... Libera magyar névvel? Az épülő (pontosabban átépülő) Fergeteg titkairól faggattuk Marton Balázst.



### Honnan a név?

Ehhez röviden vázolni kell a hajó történetét: ezt

is Bruce Farr tervezte, karbon-kevlár szendvics-szerkezetű konstrukció, és szép sikereket ért el a nyolcvanas években. Nyertek vele Centomigliát és RundUmot is – ez utóbbit Telebox Speedy néven.

Jöttek új konstrukciók, a hajó meg is öregedett, legutóbb OPNI névre hallgatott, ami egy francia kifejezés rövidítése, azonosíthatatlan sikló tárgyat jelent. Nem szerettük volna, ha rólunk mindenkinek a bezárt lipótmezei elmeagyógyintézet jut eszébe (ezt volt hivatalosan az OPNI, azaz az Országos Pszichiátriai és Neurológiai Intézet) – ezért választottuk a Fergeteg nevet. Tetszik, mert van benne valami elsőprólendület, csibészesség – és jó az is, hogy magyar név.

### De vajon mennyiben magyar a hajó?

Kilencvenkilenc százalékban átépítettük. Kihoztuk a testet a maximális, 12,7 méteres hosszra. Azaz egyenes lett az orr, hátrébb került a tükör. A szárnyra keretek kerülnek majd, hogy itt is kihasználjuk a maximális szélességi méretet. A változtatásokat legfőképp én csináltam, itt Fűzfőn.

### Hogy került hozzátok ez a Libera?

Kalandos a történet, nem nélkülözi a véletleneket sem. Simó Béci barátunk a Gardazzurra átépítéséhez keresett vereteket, komplett rigget. Talált Ausztiában egy évek óta heverő Liberát, komp-



letten. Kiváló donorhajónak ígérkezett, ami kellett neki, leszerelte – megmaradt a csupasz test. Véletlenül szereztem róla tudomást. Én annak idején liberáztam, később akartam valami saját rohanógépet, így lett az enyém a Sfinx nevű kis Libera. 49er szkiifben is kísértettük a sorsot, és persze mindig szerettem volna valami ezeknél komolyabbat. Némi alku után megvettük a testet – és mivel a szakmám hajóépítő, belevágtam az átépítésbe. Még van rajta vagy egy hónapnyi meló.

### Honnan lesz árbocotok, vitorlátok?

Részben használt, részben új cuccokat fogunk venni. Szeretnénk meglepni az ellenfeleinket úgy, hogy ne legyen idejük már a Kékszalag előtt minden fejlesztésben utánunk jönni. A szezon elejére több

külföldi versenyt is terveztünk, itthon szeretnénk magunkból minél kevesebbet megmutatni, de ennek ellenére sokat vitorlázni.

**A legutóbbi Kékszalagon érezhető volt az esélyesek közt egyfajta hazárdirozás. Annak ellenére, hogy nem volt megengedett a trapézolás, többen is tőkesúly nélkül, gyakorlatilag sverttel mentek. Ti mit terveztek?**

Van a hajóhoz tőkesúly és svert is. A végleges döntést a verseny előtt, már az időjárás-előrejelzés ismeretében hozzuk meg.

### Kikből áll a csapat?

Régi, kipróbált mannschaftokból, akik már Assón és Liberán is bizonyítottak. És az sem titok, hogy külföldi, a liberázáshoz értő, Európa- és világ bajnok vitorlázókat is elhívok majd a tókerülőre. Van kikből válogatni: idehaza időközben 31 fősre bővült a klubunk, az MB Sailing Team. Úgyhogy erősen gondolkodunk, hogy egy második hajót is indítunk a Kékszalagon. Egy 40 lábás katamarán bérlése látszik a legvalószínűbbnek.

### Most épp milyen munkák folynak a Fergetegen?

Festésre vár itt Fűzfőn. A test narancssárga metál lesz, a rudazat fekete. Narancssárga-fekete lesz a csapat ruházata is.

**Visy László**

## Új lendülettel

# Magyar Tengeri Nagyhajós Bajnokság

Bár a tavalyi körben némileg visszaesett az érdeklődés a honi vitorlázók részéről a legnagyobb presztízsű tengeri megmérettetés iránt, mégsem volt hiány a szervezés iránt érdeklődőkben, végül a más vitorlás rendezvényekről már ismert Westport nyerte el a jogot az idei lebonyolításra.

A már hatodik alkalommal megrendezett regattát több változtatás teheti vonzóbbá az egyre nehezebb gazdasági lehetőségek közt manőverező csapatoknak, ezek közül a legfontosabb a nyitás a kisebb hajók felé – a one-design kategória magját képviselő Jeanneau 35 OD a Balatonon már összeszokott, kisebb csapatok számára is költséghatékony megoldást biztosít, ráadásul az új csapattagok, vendégek összeszoktatásának kényszerét is tárgyalanná teszi. Az 5-6 fős, évek óta kialakult társaságok versengése a színvonalat, a bajnoki címet értékét is növeli, ennek megfelelően a 35 lábás versenyhajók már kevlar vitorlával felszereltek, hogy a technikára se lehessen panasz. Persze a népesebb csapatok is megtalálják a maguk számítását – 37 lábás Salona és 44-es Dufour hajók kedveznek a nagyobb hajóra vágyóknak. Az egységes tervezésű osz-

tályok mellett pedig – az ORC rendszerben – lehetőség van szinte mindenféle hajóval rajtához állni, amely megfelel az előírásoknak. A verseny helyszíne is változik az elmúlt évekhez képest – az idei báziskikötő Cres szigetén található, a túrafutamok is innen indulnak, és újdonságként – a három hagyományos túra- és két pályafutam mellett – egy éjszakai menet is szerepel a kiírásban, így nem elég a pályaversenyek rutinja, a tengeri navigáció alapos ismerete is nélkülözhetetlen az eredményes szerepléshez. A nevezés már most lehetséges, a legnagyobb balatoni MVSz rendezésű versenyeken rendre megjelenik majd a MTNB standja, amit már a Budapest Boat Show-n is nagy érdeklődés övezett. További részletes információk a Magyar Tengeri Nagyhajós Bajnokság honlapján: (www.tengeribajnoksag.com) található. (x)



**VI. MAGYAR TENGERI  
NAGYHAJÓS BAJNOKSÁG  
CRES - Horvátország**



HAJÓOSZTÁLYOK

# Csillaghajó

Ha körülbelül mázsás testsúlyodhoz higanymozgás társul, mellé erős vagy, mint egy dízelmozdony és jól bírod az órákon át fejedre zúduló hideg vizet (miközben a hajó oldalán lógsz)... köztünk a helyed!

Egyszerűbben fogalmazva: legénység hiányította fel a fejét a hazai csillaghajós berkeiben. Cserélgetéssel ideig-óráig megoldható a helyzet, de végső megoldást csak új, elkötelezett sztárosok megjelenése hozhat. Tisztában vagyunk vele, hogy apróhirdetés útján nem lehet legénységet találni (sokkal bonyolultabb és személyesebb dolog ez annál), – de ez a helyzet is jól jelzi, nem minden stimmel az olimpiai hajóosztályok körül. Csak egy példa: a hivatalos versenynaptárban a Bajnokságon kívül mindössze három hétvégére volt tervezve sztáros verseny.

A tarthatatlan helyzeten már tavaly önerőből változtatott a sztáros társaság: Nyári Földvári Regatták néven három hétvégi versenyből álló sorozatot szerveztünk. A Spartacus Vitorlás Egylet és annak versenyigazgatója, Erdélyi Béla vállalta a futamok megrendezését, Hevesi István sporttársunk jóvól-

tábol pedig díjak és egy vándorkupa is jut majd a legjobbaknak. A versenyhez csatlakoztak az ugyancsak mostohán kezelt repülő hollandisok, sőt jelentkezett egy harmadik hajóosztály is, ezt azonban már eltanácsolta a főrendező.

„A sztárnak és a hollandinak hasonlóak az igényei a versenypályán, szerencsésen megrendezhető számukra egy helyen a verseny. Minél kevesebb hajóosztály indul, annál tökéletesebben lehet alkalmazkodni az ilyen egyedi igényekhez” – mondta Erdélyi Béla.

A kezdeményezés mindenestre példaértékű: egy-egy osztályszövetség, ha elégedetlen a versenyzési lehetőségekkel, könnyen kézbe veheti saját sorsa alakítását.

A Nyári Földvári Regatták június 19-20-án, július 10-11-én és augusztus 21-22-én lesznek – természetesen Balatonföldváron.

Ugyancsak itt rendezik meg majd az osztály Országos Bajnokságát is, szeptember 16-21-ig. Az év első sztáros megbeszélésén eldőlt az is, hogy az OB nyolcfutamos lesz, és ha késik a verseny a programhoz képest, egy napon akár három futam is rendezhető.

A tavalyi szezonban Litkey Árpíékkal erősödött a sztármezőny. Nem könnyű eléjük kerülni: Píriver (Nagy Ákossal) megnyerték a magyar bajnokságot, és a ranglista tetején is Árpi végzett. Bónuszként két francia versenyt (Nizza, Antibes) is megnyertek a téli szezonban az Oktoberfest második helye után. A legénységek rangsorában Gereben Péter lett az első.

**Visy László**



YARDSTICK TROPHY NAGYHAJÓS KUPASOROZAT

# Új kupasorozat – régi tradicionális versenyekből

A yardstick osztályú hajókkal vitorlázók tábora kétségkívül a legnagyobb az itthoni nagyhajós mezőnyben. Nem csoda, hogy az előnyszámrendszerben versenyzők megirigyelték az egységes osztályok évek óta jól működő és szervezett sorozatát, a One Design Trophyt. A tavaly meg-

alakult Somogy Megyei Vitorlás Szövetség állt a kezdeményezés élére, és néhány hét alatt öt klub kilenc versenyét szervezte kupasorozatba. Feltehetően segítette a szervezést, hogy az összefogás alapelve volt, miszerint a versenyek megtartják önállóságukat és jellegüket, ami már eddig

Verseny	Időpont	Helyszín	Rendező	Versenytípus	Futam
Harmat Kupa	2010. május 1.	Balatonlelle	LVE	Túra	1
Kormorán Évadnyitó	2010. május 15.	Fonyód	FKVSE	Túra	1
Rizling Kupa	2010. július 10.	Ábrahámhegy	TVSK	Túra	1
International Kupa	2010. július 24.	Balatonlelle	LVE	Túra	1
cms-Schuller Kupa	2010. július 31.	Fonyód	FVE	Pálya	3
Termoplusz Kupa	2010. augusztus 14	Fonyód	TVSK	Túra	1
Kormorán Évadzáró	2010. szeptember 18.	Fonyód	FKVSE	Túra	1
Unitef Kupa	2010. szeptember 2-3.	Balatonföldvár	SVE	Pálya	3
Dér Kupa	2010. november 6.	Balatonlelle	LVE	Túra	1

is népszerűséget hozott számukra. Az SMVSZ vállalta a koordinációt, az eredmények rögzítését, összesítését és számítását, továbbá a kommunikációs feladatokat. Nagy erénye ennek a sorozatnak, hogy május elejétől egészen november első hétvégéjéig versenyzési lehetőséget biztosít, és a kiírt kilenc versenyből a résztvevő hat legjobb eredményét értékeli az éves ranglista kiszámításakor.

Sikerült komoly hagyományokkal rendelkező, közkedvelt regattákat a Yardstick Trophy nevet viselő kupasorozat versenyrendszerébe gyűjteni. A YST legöregebb versenye az idén 15 éves International Kupa – Karsai Lajos Emlékverseny, de most ünnepli 10. évfordulóját a régi balatoni emléket idéző ábrahámhegyi Rizling Kupa, a Spari pedig nyolcadik alkalommal rendezi szokásos októberi pályaversenyét, az ökörsütésekről elhíresült Unitef Kupát. A sorozat résztvevői négyyszer látogathatnak Fonyódra, a Kormoránok évadnyitó és évadzáró túrafutataira, a Port Lacaj Termoplusz Kupájára, és a sorozat másik pályaversenyére, a VIII. cms-Schuller Kupára. A Yardstick

# Múltidéző

Kádár Gábor (Keszeg) olvasónk óshajós médiumok avatott gyűjtőjeként néhány lenyűgöző emlékekkel állított be szerkesztőségünkbe.

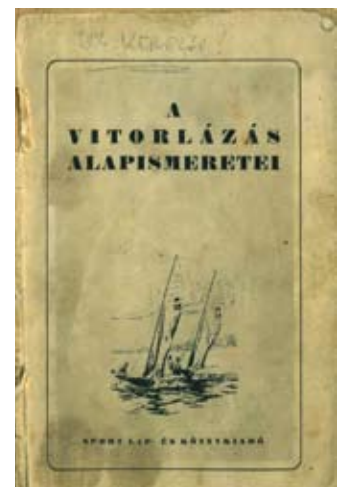
**A 2010-es Balatonfüredi Binnen Jolle EB-re való felkészülést nem lehet elég korán elkezdni.** Képünk 1942-ben készült.



**A korai ötvenes évek nem hagytak mély nyomot a magyar vitorlázás emlékkönyvében.** Valami azonban megindulhatott, mert 1952-ben megjelent a Vitorlázás Alapismerteti

című könyv. Szerzői: Dömök István, Hamvas Imre, dr. Szénásy József – a vitorlázás legendás személyiségei. A szakmailag ma is helytálló műből nem hiányzott egy kis ideológiai alapvetés:

„A Szovjetunióban tömegsport a vitorlázás. A haladó szovjet vitorlássport új alapokra helyezte a versenyzést



is. Eddig a pénzé volt a döntő szó, és a több költséggel épült hajó nyert. A Szovjetunióban a főszerepet a sportoló kapta. A győzelem kivívása a sportember érdeme. A hajó csak



Trophy nyitó és záró versenyei egyben a BL Apartments & Yachtclub versenyvadának végpontjai is. Lellén a Harmat Kupával veszi kezdetét a YST sorozat és a Dér Kupa zárja a küzdelmeket. Így összesen hét túraverseny és két, egyenként három-három futamból álló pályaverseny alkotja a Balaton legújabb kupasorozatát.

A területi szövetségnek sikerült egyedi és ösztönző pontrendszert alkotnia az értékeléshez. Alappontot kap minden elrajtolt hajó, ehhez adódik az osztályban elért helyezése utáni pontszám és az 1-6 helyen végzettek prémiumpontjai. A kitartás is értékelve lesz, a 7., 8. és 9. versenyt is teljesítőknak dupla alappontot írnak jóvá az értékelők.

A novemberi, utolsó ranglistaversenyt követően külön rendezvényen kerül sor a kupasorozat értékelésére és díjainak átadására. A www.vitorlasversenyek.hu címről elérhető internetes felületen lesz nyomon követhető a kupasorozat minden rezdülése, hírek, versenykiírások, eredmények, valamint fotók és videók formájában.

**Bodnár Imi**

eszköz maradt. A Szovjetunióban már serdülőkorban kezdik a vitorlázást. A kiváló tanulmányi eredményeket elért pionirokat a nyári szünet alatt jutalmul hadihajó- és vitorlázókiképzésben részesítik. Így érthető meg az a tény, hogy a Nagy Honvédő Háborúban a leningrádi hajósok hőstetteikben felhasználták vitorlástudásukat is, amikor a leningrádi blokád idején vitorlás szánokon szervezték meg az átkelést.”

\*  
Miközben a Neptun, a Hullámok Hátán vagy az Ős szövis Vitorlázás jelentette sokak számára a múlt emlékeinek hordozóját, addig feledésbe merült a „Vitorlás Híradó”, a Vitorlás Szövetség periodikájának emléke. Pedig volt ilyen!

Lássuk, mit írt az újság 1964. évi 10. számában:

„Nagy érdeklődés mellett tartotta Országos Kongresszusát december 13-án a Magyar Vitorlás Szövetség az UVATERV dísztermében. A vitorlázók kilenc év után (1956! – a szerk.) újra megrendezett értekezletén az Elnökség, a Bizottságok tagjai, a vidéki és budapesti Szakosztályok

képviselői és az élsportolók szép számmal jelentek meg. Feszült figyelemmel hallgatták az MVSZ Elnökének, dr. Tarits Zoltának részletes beszámolóját a Szövetség munkájáról, a nemzetközi és hazai versenyekről és a vitorlássport többi jelentős kérdéséről. Az értékes és tartalmas hozzászólások kiemelték az egy éve újjáalakult Szövetség eredményes munkáját, és hasznos javaslatokat tettek a sportág fellendítése érdekében.”

„Az MVSZ hajóregiszterében 17 osztályban 594 vitorlás hajó szerepel: 257 kalóz, 71 M jolle, 66 csillaghajó, 60 finn-dingi, 54 túrayolle, 36 cirkáló, 25 repülő hollandi, 12 sárkányhajó és 13 összevont tőkésúlyos osztályba tartozó hajó.”

Néhány név az 1964-es válogatott keretből: Telegdy, Gosztanyi, Galambos, Kádár, Szentpétery, Gömör, Izsák, Weöres, Littkey, Majoross, Fináczy, Tuss, Wossala, Simon, Pettenkoffer, Gereben, Martiny, Farkas... Mennyi ismerős!

A kiadvány teljes szövegét honlapunkon olvashatjátok:

[www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)

**GA**



SÉTA A TAVON

# Átcsúszó üzenet

Idén végre több mint egy hónapig vastag jég borította a Balatont, hosszú szünet után újra előkerültek a jégszörfök, jégvitorlások a garázs mélyéről. Heteken át kemény mínuszok dagasztották a jeget, már lehetett sejteni, hogy vastagsága a tó egész felületén bőven elég arra, hogy járni lehessen rajta.



**E**kkor a Badacsonytomaji Szörf Klub egyik lelkes tagja, Kardos Gábor úgy gondolta, eljött az idő, hogy egyszer végre a befagyott Balatonon is átcsússzanak a szörfösök. Az átcsúszás kiírása fel is került a Windsurfing.hu-ra, ahonnan rövid idő után a várakozásokhoz képest sokkal gyorsabban terjedt tovább a hír: néhány jó fej, vagy inkább felelőtlen szörfös érdekes, izgalmas, szép, vagy inkább veszélyes küldetésre készül.

A Balaton jegén való átkelés veszélyességére először a Fonyódi Vízrendészeti Rendőrőrs hívta fel a figyelmet. A hír rövidesen megjelent a legismertebb hírportálokon, majd a TV-híradóban is, amiért a szervezők akár hálások is lehetnek. Bár a média folyamatosan azt harsogta, hogy a küldetés életveszélyes, az átcsúszás szervezői kis időre a figyelem középpontjába kerültek, s azzal hogy a riogatások ellenére mégis átkeltek a tavon, könnyen át tudták adni üzenetüket: ne csússzunk el a téli Balaton

szépségei mellett, inkább csússzunk át rajta. A Balaton nem csak nyáron érdekes, sokat veszít az, aki még életében nem látogatott el Európa legszebb befagyott „tengerére”.

Az átkelés ugyan sikeres és talán veszélytelen is volt, a vízrendőrség aggodalmát meg lehet érteni. Ha az átcsúszás üzenete egyes emberekben úgy csapódna le, hogy a Balaton jege mindent elbír, akárki átgyalogolhat a túlpartra, nincs mitől félni, akkor bizony sok, nehéz, költséges, akár kivitelezhetetlen mentésre lenne szükség. A befagyott Balaton közepéről segítséget hívni nem egyszerű, köd esetén az eltérés veszélye sem kizárt, ezért a szervezeten átkelés senkinek sem ajánlatos. Megfelelő szervezettséggel, a vízrendőrséggel való maximális együttműködés mellett viszont jó lenne, ha minél többen átcsúszhatnának a Balatonon.

**Mattó**



## MENTÉS MÁSKÉNT ÉLŐ, téli Balatont!

Jó nagy „balhé” kerekedett. Volt értelme! Megmozdult valami. Hála azoknak, akik végre provokatív módon ébresztőt fújtak.

ÁTCSÚSZÁS! MI?

Igen!

Na, akkor mit is jelentsen ez? Azaz mi lett belőle... Amikor értesültem a „BalatonátCsúszás” interneten keresztüli toborzásáról, az első gondolatom az volt, hogy már megint munka és hogyan fogjuk megoldani, hogy ne legyen nagyobb galiba. De ahogy egyre több infóm lett az ügyről (mert vettem a fáradságot és utánajártam) ráébredtem, hogy az

ötlet szenzációs, de a tervezett kivitelezés teljesen „őskori”.

Kardos Gábor (filozófus) a fő gerjesztő. Találkozunk, elsőre azt gondolom, „ez egy örült pasi”. De beszélgetsz vele és rájössz, hogy Te is az vagy és itt van egy ember, aki nem hajlandó téli álmot aludni és ébresztőt fúj. Hamar belátja a lebonyolítással kapcsolatos biztonsági aggályokat, és megegyezünk abban, hogy ezt nem kell itt abbahagyni, hanem a jó-

zanság erejével meg kell szervezni a megfelelő, elvárható, de nem túllihgett biztonsági és részvételi szabályokat a jövőre nézve.

Továbbgondoltuk, és több helyszínen, más-más eszközökkel és akár gyalogostúrákat kívánunk szervezni a hideg, téli időszakokban, nemcsak a Balatonon.

Miért álltam erre az „oldalra”? Mert így is, úgy is lesznek ezután olyan sporttársak, akik menni fognak a hi-

deg, jeges vizekre, egyre nagyobb tömegekben. De nem mindegy, hogy hogyan és milyen háttérbiztosítással. Butaság a struccpolitika! Fel kell készülni és helyt kell állni a rendezvényeken. Jobb szabályozni, mint tiltani! Aztán az ellenvélemények. Össze-csúszhatnak, lehet Átcsúszni, csak akarni kell!

Épp erre az időszakra terveztük a jégről mentési gyakorlatokat, sikerült is két alkalommal összehozni. Az elsőt a Zala folyó torkolatánál bonyolítottuk, ahová meghívtuk a Balatoni Vízrendészet munkatársait, a Balaton régióban működő Tűzoltóságokat valamint partnereinket. Számomra a gyakorlat egyik fő tanulsága volt, hogy a meglévő jégről mentési szemlélyi és eszköz-feltételek 2010-ben

csak elégségesek. Van mit fejlődni, főleg akkor, ha téli rendezvények lesznek, márpedig lesznek. Számos külföldi mentőszervezettel állunk kapcsolatban, ahonnan már hosszú ideje kapunk szakmai segítséget, így a téli mentéssel kapcsolatban is megkaptuk az instrukciókat.

Második alkalommal Zánkán, a székhelyünkön gyakoroltuk a jégről mentést, fiatal tagjaink próbálhatták ki magukat. Megérezhették, hogy milyen is az, amikor recseg a jég és egyszer csak hopp, már be is szakadtak. Mindenki hálás volt, hogy ebben az élményben részesülhetett. Támadt is



egy gondolatom: a legközelebbi alkalommal meghirdetjük civilek számára azt a nyílt napot, ahol megfelelő felszerelések használatával és szakem-

berek kontrollja mellett megtapasztalhatják a jégen tartózkodás veszélyeit és megtanulhatják az önmentést.

Két új eszközzel gyarapodtunk: a

„walkway” nevű felfújható mentőstég igen hasznos, jó és biztonságos mentőeszköznek bizonyult. Márisadtunk belőle kölcsönbe a badacsonytomaji és a keszthelyi tűzoltóknak. A másik eszköz inkább kényelmi és logisztikai szempontból volt hasznos: pár perc alatt felfújható, fűthető sátor. Nagyon jó volt a melegben átöltözni. Természetesen a mentősátor elsősorban a nagyobb, tömeges balesetknél (sportrendezvényeken) lesz hasznunkra.

És mire befejeztem az írást, tavasz lett, hurrá!

**Bagyó Sándor**

### BALATONI VÍZIRENDÉSZETI RENDŐRKAPITÁNYSÁG VÍZIKÖZLEKEDÉSI OSZTÁLY

8640 Fonyód, Vitorlás u. 2. Tel.: (85) 560-996 BM.tel: (23) 53-04, 53-64 BM.fax: (23) 53-07

VÍZIRENDÉSZETI RENDŐRŐRS FONYÓD

Szám: 31/3-9/2010. ált.

#### Tisztelt Kardos Úr!

A www.windsurfing.hu oldalon BalatonátCsúszás címmel közzétett felhívásával kapcsolatban tájékoztatom, hogy a befagyott Balatonon Fonyód-Badacsony között jégen történő átkelés a jelen időjárási körülmények között (+2,5 C fok), és az időjárási előrejelzések szerint (péntek, szombat erős havazás) véleményem szerint életveszélyes.

Továbbá felhívom a figyelmét arra, hogy a Balatoni Vízrendészeti Rendőrkapitányság hivatalos álláspontja alapján jelenleg csak az olyan part melletti jégfelületek tekinthetők biztonságosnak, ahol már kialakították a jégpályákat, és ezeket a területeket felügyelik, kezelik, karbantartják. A nyílt jégfelület jelenleg is több centi hóval fedett, nem láthatók a rianások, tágulási vizes jégcsatornák az azokat fedő vékony megfagyott jég és hó miatt, így komoly csapdák keletkeznek. Tájékoztatom arról, hogy a jégen tartózkodással kapcsolatos jogi szabályozás egyértelmű (46/2001.(XII. 27. BM. rendelet):

5. § (1) A szabad vizek jegén tartózkodni azokon a helyeken szabad, amelyek nem esnek tiltó rendelkezés alá
- (2) A szabad vizek jegén tartózkodni csak akkor szabad, ha a jég kellő szilárdságú, nem olvad, illetve nem mozog.
- (3) Tilos a szabad vizek jegén tartózkodni:
  - a) éjszaka és korlátozott látási viszonyok között;
  - b) járművel, a biztonságos munkavégzés kivételével;
  - c) kikötők és veszteglőhelyek területén;
  - d) folyóvizeken.

A fenti jogszabályból értelemszerűen következik, hogy a kikötők területén – a kikötő medencék jegén, vagy a mólók vagy veszteglőhelyek melletti jégen, a vízmélység miatt –, vagy ha pl. plusz C fok hőmérséklet mellett olvad a jég, illetve köd tapasztalható a vízrendészet járőrei megtiltják a jégen tartózkodást. Nem a büntető szándék, hanem a jégbalesetek megelőzése a cél, ezért a jégen tartózkodás szabályainak megszegése miatt elsősorban figyelmeztet a vízrendészet állománya, azonban komolyabb vagy visszatérő esetben helyszíni bírságot (3-20 ezer Ft) vagy szabálysértési eljárást kezdeményeznek a szabályt megsértőkkel szemben. (...)

## ÉLETJELEK Sportszerű válságkezelés

Mégis mire jó a BalatonátCsúszás? Túl a kalandon és a téli Balatont életre kelteni képes programon, jól érezhetjük, milyen rendkívüli érdeklődés mutatkozik olyan eseményekre, melyekből az derül ki, hogy simán meg tudjuk csinálni, amit sokan képtelenségnek véltek, pusztán azért, mert nem volt róla semmilyen konkrét tapasztalatuk.

Egyre több a felfújt marketing-esemény, uniós pénzekből finanszírozott átláthatatlan megaprojektek, agyonpromózott fesztiválok, melyek végső soron mind virtuális történések (lényegük az öncélús és passzív fogyasztás), miközben egyre nagyobb igény lenne valódi eseményekre. Az volna a legnagyobb buli, hogy csak fogyasztunk? Aromás kamuitalokat, előregyártott koncertprogramokat, haknilüktetést, szponzorzdámpingokat, márkázott életérzést (pardon: feelinget), fesztivál néven piacosított agresszív tudatmódosítást veszünk méregdrágán – és közben tulajdonképpen nem csinálunk semmit. Csak fogyasztunk. Ha viszont átmegyünk a Balaton jegén, az valódi. Az nemcsak azért érdekes, mert óriásplakátokon elhittették velünk, hogy mekkora buli lesz, vagy mert van egy multi, aki azt üzeni a mi átcúszásunkkal, hogy milyen jól csúszik az ő terméke. Mégiscsak inkább álság ez, mint válság, és mégiscsak erősebb az életvágy, mint a látszólag eluralkodott pesszimizmus vagy cinizmus. Hogy mit lehet csinálni, mikor (v)álságban vagyunk? Át lehet csúszni. Közben még nevetünk is rajta.

Menjünk tovább. Bárki, aki körülnéz a saját életében, jó eséllyel talál számos előítéletet, embereket egymástól és a természetől elválasztó előítéleteket, illetve olyan értelmes célokat, melyeket sokan tabuként vagy elérhetetlenként kezelnek. Vajon mi tart vissza minket, hogy látványosan megtegyük a döntő lépést és bebizonyítsuk: igenis meg lehet csinálni és nem érdemes félni. Mert élni jobb, mint félni. Főleg akkor, mikor a félelem világa már globális mátrix-rendszerként jelentkezik, melyben mindenkinek illik rettegni az aktuális Kai daktól vagy helyi maffiáktól, kiskirályoktól, főnököktől, az aktuális vírusvédő programokat vagy vakcinaeladást szolgáló marketing-vírusoktól. Alapelvük: félni és félni hagyni... Egy ponton már egyszerre nevetséges és sírnivaló, hogy bukósisakban küldik a gyerekeket a homokozóba. Úgy már nem is lehet játszani. Akkor mi értelme élni, ha csak félni tudunk mindentől? Egyáltalán: tud bárki bármit mondani, amire jó lenne a félelem? Semmire se jó. Pláne veszélyhelyzetben. Akkor a legrosszabb, mert ott lenne leginkább szükségünk teljes cselekvőképességünkre és a helyes döntéshozásra, amit a



Foto: Grant MacDonald

félelem megbénít. Hogy akkor miért népszerűsítik-promotálják annyira a félelmet? Nyilván alantas érdekből: hogy minél több ember kiszolgáltatottá, manipulálhatóvá váljon. Magányos tömegként féljen és fogyasszon – minél fölöslegesebben, annál 'jobb'. Csakhogy ez a világfogyasztói modell mára minden szempontból megbukott, nemcsak ökológiailag és emberileg, hanem közgazdasági szempontból sem fenntartható. Mindenfajta (v)álság lényege a félelem, a megoldás pedig a bizalom. Tényleg: mi abban a jó, hogy átkelünk a Balatonon? Akár télen a jégen keresztül, vagy nyáron vitorlással, az élmény mindig arra épül, hogy átjutunk a másik partra. Legalább néha jó átélni, hogy eljutunk valahonnan valahová, és vitathatatlan módon megcsináltunk valamit. Nemcsak a sportban lehetnek ilyen egyértelmű és valódi sikerélményeink. Ideje feltárni a kiaknázatlan lehetőségeket, ahelyett, hogy sopánkodnánk az épp aktuális globális (v)álságon, turáni önsorsrontó búsmagyarságokon és a mindebből következő cinizmuson. Ezért a BalatonátCsúszás mellett több hasonló rendezvény megszervezését tervezzük, és szeretnénk fórumot biztosítani az országban

mindazoknak, akik úgy gondolják, hogy ne ériük már be a lemondó közhellyel: „az igazság odaát van”. Akkor menjünk át és nézzük meg! Ha másért nem, legalább azért, hogy kiderüljön... Érdemes mielőbb átjutnunk a tőle elválasztó (v)álságon. Szóval találjuk ki, hogyan, és csináljuk is meg, ha egy mód van rá. Keressük tehát mindazokat, akikben van még erő és kreativitás emberként élni, és nem akarnak riadt fogyasztó-andrioddá válni. Akik szerint nem „extrém sport” egész embernek lenni. Kábé ennyi. Tavasszal, a húsvéti időszakban tervezünk egy szörfös-vitorlás-kajakos átkelést a Balatonon és a Dunán is, mégpedig a pesti szakaszon, hogy minél többen találkozhassanak az átcúszás alap gondolatával: hogyan lehet ötletesen átjutni A-ból B-be, lehetőleg humort sem nélkülöző elemekkel fűszerezve eseményt. Akár egy tavon vagy folyón, akár máshogyan – a levegőben, vagy gólyalábon. Bármilyen kreatív ötlet támogatandó, ha alapelve az, hogy az áthidaló távolság többé nem elválasszon, hanem összekössön. Nem virtuálisan, hanem valószínűleg. Legyen egy fóruma azoknak, akik nem félnek élni. **Kardos Gábor**

## ÉLETJELEK

# Szél-jegyzet a windchillről

A windchill-hatást mindenki ismeri, legfeljebb nem tudott róla, hogy – magyar megfelelő híján – így hívják, valamint hogy relatíve pontosan mérhető és számszerűsíthető. Mivel az emberi szervezet a hőt nem képes közvetlenül érzékelni, így hidegérzetünk a bőrünk hőmérsékletéből származik. Ha pedig a hideg időjáráshoz jelentősebb szél is társul, bőrünk gyorsabban hűl, és ezáltal hidegebb lesz, mint azonos, de szélcsendes körülmények között.

**HIDEGÉRZET TÁBLÁZAT** (Készült a National Weather Service táblázata alapján - Verseygy Ferenc fordítása)

		Lég hőmérséklet °C-ban																															
		10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	-17	-18	-19	-20	
Szélsebesség km/órán	5	10	9	7	6	5	4	3	2	1	0	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-10	-11	-12	-13	-14	-15	-16	-17	-19	-20	-21	-22	-23	-24	
	10	9	7	6	5	4	3	1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-12	-13	-14	-15	-16	-18	-19	-20	-21	-22	-24	-25	-26	-27
	15	8	7	5	4	3	2	1	-1	-2	-3	-4	-6	-7	-8	-9	-11	-12	-13	-14	-16	-17	-18	-19	-20	-22	-23	-24	-25	-27	-28	-29	
	20	7	6	5	4	2	1	0	-1	-3	-4	-5	-7	-8	-9	-10	-12	-13	-14	-15	-17	-18	-19	-20	-22	-23	-24	-25	-27	-28	-29	-30	
	25	7	6	4	3	2	1	-1	-2	-3	-5	-6	-7	-8	-9	-10	-11	-12	-14	-15	-16	-17	-19	-20	-21	-22	-24	-25	-26	-28	-29	-30	-32
	30	7	5	4	3	1	0	-1	-3	-4	-5	-6	-8	-9	-10	-12	-13	-14	-16	-17	-18	-20	-21	-22	-23	-25	-26	-27	-29	-30	-31	-33	
	35	6	5	4	2	1	0	-2	-3	-4	-6	-7	-8	-10	-11	-12	-14	-15	-16	-18	-19	-20	-22	-23	-24	-25	-27	-28	-29	-31	-32	-33	
	40	6	5	3	2	1	-1	-2	-3	-5	-6	-7	-9	-10	-11	-13	-14	-15	-17	-18	-19	-21	-22	-23	-25	-26	-27	-29	-30	-31	-33	-34	
	45	6	4	3	2	0	-1	-2	-4	-5	-6	-8	-9	-10	-12	-13	-15	-16	-17	-19	-20	-21	-23	-24	-25	-27	-28	-29	-31	-32	-33	-35	
	50	6	4	3	1	0	-1	-3	-4	-5	-7	-8	-10	-11	-12	-14	-15	-16	-18	-19	-20	-22	-23	-24	-26	-27	-29	-30	-31	-33	-34	-35	
	55	5	4	3	1	0	-2	-3	-4	-6	-7	-8	-10	-11	-13	-14	-15	-17	-18	-19	-21	-22	-24	-25	-26	-28	-29	-30	-32	-33	-35	-36	
	60	5	4	2	1	0	-2	-3	-5	-6	-7	-9	-10	-12	-13	-14	-16	-17	-18	-20	-21	-22	-24	-25	-27	-28	-30	-31	-32	-34	-35	-36	
	65	5	3	2	1	-1	-2	-3	-5	-6	-8	-9	-10	-12	-13	-15	-16	-17	-19	-20	-22	-23	-24	-26	-27	-29	-30	-31	-33	-34	-36	-37	
70	5	3	2	1	-1	-2	-4	-5	-7	-8	-9	-11	-12	-14	-15	-16	-18	-19	-21	-22	-23	-25	-26	-28	-29	-30	-32	-33	-35	-36	-37		
75	5	3	2	0	-1	-3	-4	-5	-7	-8	-10	-11	-12	-14	-15	-17	-18	-19	-21	-22	-24	-25	-27	-28	-29	-31	-32	-34	-35	-36	-38		
80	4	3	2	0	-1	-3	-4	-6	-7	-8	-10	-11	-13	-14	-15	-17	-18	-20	-21	-22	-24	-25	-27	-28	-30	-31	-33	-34	-36	-37	-38		
85	4	3	1	0	-1	-3	-4	-6	-7	-9	-10	-11	-13	-14	-16	-17	-19	-20	-21	-23	-24	-26	-27	-29	-30	-31	-33	-34	-36	-37	-39		
90	4	3	1	0	-2	-3	-4	-6	-7	-9	-10	-12	-13	-15	-16	-17	-19	-20	-22	-23	-25	-26	-27	-29	-30	-32	-33	-35	-36	-38	-39		
95	4	3	1	0	-2	-3	-5	-6	-8	-9	-10	-12	-13	-15	-16	-18	-19	-21	-22	-23	-25	-26	-28	-29	-31	-32	-34	-35	-36	-38	-39		
100	4	2	1	0	-2	-3	-5	-6	-8	-9	-11	-12	-14	-15	-16	-18	-19	-21	-22	-24	-25	-27	-28	-30	-31	-33	-34	-36	-37	-38	-40		
105	4	2	1	-1	-2	-4	-5	-6	-8	-9	-11	-12	-14	-15	-17	-18	-20	-21	-22	-24	-25	-27	-28	-30	-31	-33	-34	-36	-37	-38	-40		
110	4	2	1	-1	-2	-4	-5	-7	-8	-10	-11	-12	-14	-15	-17	-18	-20	-21	-23	-24	-26	-27	-29	-30	-31	-33	-34	-36	-37	-39	-40		
115	4	2	1	-1	-2	-4	-5	-7	-8	-10	-11	-13	-14	-16	-17	-19	-20	-21	-23	-24	-26	-27	-29	-30	-32	-33	-35	-36	-38	-39	-41		
120	3	2	0	-1	-2	-4	-5	-7	-8	-10	-11	-13	-14	-16	-17	-19	-20	-22	-23	-25	-26	-28	-29	-31	-32	-33	-35	-36	-38	-39	-41		

A ragyogó napsütés 5-10 °C-kal csökkentheti a hidegérzetet. Hidegérzet növekedése csak 10 °C vagy annál alacsonyabb lég hőmérséklet, illetve 5 km/óra vagy annál nagyobb szél erősség mellett mérhető számottevően.

A hideg és a szél kombinációjának hőérzetre gyakorolt hatását számszerűsíti tehát a windchill-index. Például 0 Celsius-fokos hőmérséklet és 20 km/órás szél mellett -5 °C-t érzékelünk. Végezzünk csak el egy egyszerű kísérletet egy hűvösebb (5 fok körüli) és szelesebb reggelen: forraljunk fel vizet, majd öntsük bele egy-egy befőttesüvegbe. Az egyiket rakjuk a hűtőbe, a másikat pedig ki az utcára (teraszra, erkélyre, ablakpárkányra). Nem kell nagy jóstehetség ahhoz, hogy megtippeljük: a víz a kinti üvegben – a szél erősség függvényében – gyorsabban fog kihűlni, mint a frigóban lapuló „kontrollcsoport”. De ha már a konyhában vagyunk: ugyanezt a jelenséget használjuk ki, mikor a forró levest fűjük, hogy minél előbb ehető hőmérsékletűvé váljon. A windchill tehát nem hőmérséklet, csak az ember hőérzete. Akárhogy is, fontos vele tisztában lenni mindenkinek, aki hűvösebb időben kültéri tevékenységet végez. A windchill-index kiszámításával a negyvenes években kezdtek el foglalkozni, jelenlegi képletéhez és táblázatához pedig kanadai-amerikai koprodukcióban jutottak el 2001-ben.

$$T_{\text{windchill}} = 13,12 + 0,6215T - 11,37V^{0,16} + 0,3965TV^{0,125}$$

Ahol T a hőmérsékletet jelenti °C-ban, V pedig a szélességet standard, azaz 10 méter magasságban, km/órán kifejezve. A jelenlegi modellt az arcbőrre optimalizálták, mivel ez a felület szokott még a legnagyobb hidegben is szabadon maradni. Figyelembe vették továbbá, hogy a szél erősség a meteorológiai adatoknál alacsonyabb fejmagasságban mérve, valamint beleszámolták, hogy átlagos sétatempó mellett 4,8 km/órás (szembe)szél mérhető. Ugyanakkor még számtalan fejlesztési irány kínálkozik – egyikük lehet a tengeri körülményekhez igazított „nedves windchill-index”, mely a vízpermet hűtőhatását is mérhetővé tenné. Mindezzel nem árt tisztában lenni a téli-kora tavaszi vitorlázáskor, különösen, hogy a gyorsan, nyílt vízen mozgó hajón jóval nagyobb szélesség mérhető. De a windchill-jelenséget tartuk észben akkor is, ha síelni, szánkózni, korszolozni, magashegyi túrára vagy épp hűvös időben futni vagy kerékpározni indulunk. És hogy hogyan védekezzünk a hideg (szél) ellen? Természetesen megfelelő és kellő mennyiségű ruhadarabokkal. Kezdjük a technikai alöltözettel, amely a pamuttal ellentétben elvezeti testünk kipárolgásait, így a ruha nem lesz nedves rajtunk, ami alapvető a hőmérséklet fenntartásához. A középső rétegek – például thermo felsőruházat – szintén fontos a légáteresztés, fedőrétegek pedig szellőző, windstopper, vízhatlan darabokat válasszunk. **Tzs**

Fenti cikkeket rövidített formában közöljük, a teljes írást honlapunkon olvashatóak: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)



LEGÉNYSEG NÉGY LÁBON

# Tavaszi kutyaszemle

Kutya tartása a hajón egy kicsit hasonlatos téma a jó házassághoz. Vagyis nem túl gyakran fordul elő. Persze ehhez is a két fél konszenzusa szükséges. A hajósnak akarnia kell egy ebet a hajójára, az ebnek meg szeretnie kell a hajózással, no meg a saját hajósával történő együttéléssel. Aztán, ha már a kutya-hajó rendszer működtetése készség szintűvé válik, akkor még hátravan a kutya-kikötő szerkezetet próbaüzemének lefuttatása. A dolog itt is két részre osztható. Egyrészt a kutya szocializációs szintjére és képességére, másrészt az ott tanyázó kikötőlakó emberek morális ellátottságára. No meg persze, hogy egyáltalán a kikötő üzemeltetője, vagy annak helyi képviselője miként vélekedik a kutya-kérdésről, a kikötőrend tartalmaz-e utalást a kutyatartásra vonatkozóan.

Tehát összegezve: a kikötőben vagy a hajón előforduló kutyák számára megteremteni a szükséges feltételeket nem túl nagy ívű feladat. Viszont a kikötői közösségbe való integráció kérdése már nehezebb, hiszen ez meg nagyrészt az emberi intelligenciából fakadó közösségteremtő erőn múlik. Annak meg ma kutya nélkül is eléggé híján vagyunk. Úgyhogy mindenkép-



pen jó lenne, ha a kutyatartás terén megtalálnánk a megoldást, mert ez is a hajóstársadalom összetartó erejét növelné.

Tanácsként csak annyi, hogy a kutyatartás hasonló a gyermekneveléshez: tehát ha az együttélés bizonyos szintjére érünk, már akár kutyát is tarthatunk, vagy egy hajóban is evezhetünk.

**Rest Bulcsú**

## Belizár, a hajózó kutya



Sokáig nem mertem gazdi lenni, mert arra gondoltam, hol legyen az eb, amikor épp hajózik. Nem mindig mentőhajóban vagyok, szabadidőmben én is sokat vitorlázom. De kutyatulajdonos barátaim megnyugtattak, vigyem magammal. Amikor Belizár (a család nagy öröme) 2006 karácsonyán hozzánk került, épp egy kis gombóc volt, amelynek túzhegyes fogai

voltak. Szerencsére agilis és kíváncsi alkat, így nem okozott neki nagyobb gondot a „vízre szállítás”. A kutyaképzések során számos tanácsot kaptam az oktatóktól, így Lehoczki Laci (Mancs gazdája) barátomtól is, aki azt mondta: „nem lehet elég korán kezdeni, mielőbb vigyed, hogy szokja a körülményeket, de Te legyél mindig a közelében.” Így tettem, együtt tanultuk a közös hajózást. Amikor új helyzet jött, Belizár kérdően rám nézett és én megnyugtatóan megmutattam neki, mit tegyen. És ismételtünk és gyakoroltunk. Kemény, viharos időben is jött velem, ezen alkalmakkor megtanítottam neki, hogy a hajó mely részén helyezkedjen el, így kialakult benne egy biztonságérzet. Egyértelműen látszik az arcán, hogy megtanulta, és ma már élvezettel jön velünk. Amikor nem jöhet, akkor meg a sértődés egyértelmű. Ahogy egyre több alkalommal jött hajózni, felmerült bennem, hogy nincs megfelelő biztonságban, hiányzik a vízimentőknél kötelező felszerelés, a mentőmellény. Kollégám, Balázs Laci (aki kiváló kutyatréner) sietett segítségünkre, és Belizár megkapta a profi, méretes, emelőfüllel ellátott mentőmellényét. Mert mentőmellény nélkül egy centit sem lehet hajózni!

Belizár teljesen átéli, hogy milyen hajóban van. Amikor egy kikötőbe behajózunk, azonnal a hajó elejébe megy és „szolgálati” pózba helyezi magát, mint egy kapitány. A kiszállást csak engedéllyel teszi, oda megy, ahová engedélyt kap erre, a kikötőkben is tud viselkedni. Nagyon fontos, hogy megtanítsuk az ebeknek, hogy mit szabad és mit nem. Én magam sem szeretem azokat a házi kedvenceket és gazdikát, akik nem tudják az alapvető viselkedési formákat, mit illik egy kikötőben és mit nem. Van azonban egy kialakuló vita a honi kikötőkben: lehet-e kutyát bevinni? Nekem egyszerű lenne a válasz: képzett, viselkedni tudó kutyát pórázzal igen. De ez nem jelenti azt, hogy így is van. Ahány kikötő, annyi szokás. Nagyjából meg is értem, hogy egyelőre nincs egységesen kialakult rend e kérdésben, hiszen némely embertársunk sem tudja az alapvető illetet, majd ha ez mindenkinek megy, akkor lehet majd beszélni a kutyákról is. Fürdőzés? Épp úgy, mint mi sráckorunkban. Hajóról vagy stégről ugrálás? Alig várja az engedélyt. Itt is igaz a mondás: minden kutya olyan, mint a gazdája. (Belizár sokkal szebb, mint én!) :)

**Bagyó Sanyi**

## A kutya mindenit...

Úgy látszik, a kikötőkben a hajózás igényeinek megfelelően tartani kell kutyát. Mert a kutya megésszi a telet. Ilyen hosszú tél után pedig a kutya részéről ez egy igen emberbaráti cselekedet. Ember meg háromféle van: az élő, a halott, meg aki hajózik.

Tehát a rövid tudományos példa eredményeképpen minden kétséget kizáróan megállapítható, hogy a kutya a hajós nélkülözhetetlen barátai közé tartozik. Aztán a kételkedőknek ott van még Lajka, az (úr)hajós kutya, ezzel is bizonyítva az ebtartás és a hajózási tevékenységek közötti szoros összefüggést. Ha nem elég, beszéljünk a szintén a

kikötők körül megtalálható – és a hajósemer által még a kutyánál is jobban kedvelt – nősténycicák meghatározhatatlan okokból tartott, gyalogosan közlekedő szőrös ölbéli kedvenceiről. Kutya legyen hát, aki nem érti, hogy az egyedfejlődés során hogyan vált egyre kutyábbá a helyzet, amit aztán Jack London (naná hogy hajózott) kutyája (szintén zenész) is megénekelte. Persze valami szocializációs, kulturális, a hajózők szabadidős tevékenységét kielégítő helyszínen. Elválaszthatatlan a kutyázkodás meg a hajóselet. El lehet tehát mondani, hogy kutya egy ügy ez, kutyául kezelve. Na, így eljutottunk végre a magyar hajózáshoz is. Viszont a jó hír az, hogy itt a tavasz, pezsdül a gazdik vére és a kutyát sem érdeklik



már a téli sportok, amikor végre már hajózni is lehet. A kutyaafáját, ugye milyen időszert! Hajózni kell, nem ugatni, a többi meg kutyagumi! És itt van a kutya elásva. Persze, most hogy a telet már megette.

**RB**

## Vitorlásból 2010



Hát nem vagyok egy elsőbálozó, de az is igaz, hogy soha nem éreztem sajátomnak ezt a vitorlázóknak szánt társadalmi eseményt, amit idén először nem a fővárosban, hanem Balatonalmádiban, a Ramada szálló báltermében rendezett meg a Magyar Vitorlás Szövetség. Távolsgátartásomat alapvetően nem maga a rendezvény, hanem a műfaj sajátos követelményei táplálták: a puccos megjelenés, a partyarcok felülrereprezentált nyomulása, a kötelező mosoly és a kommersz zenei produkciók időről időre elvetették a kedvet az önfeledt szórakozás efféle kényszerétől.



Az idej rendezvény sem ígért többet-jobbát, mint a korábbiak, különös tekintettel a helyszínválasztás bizonytalanságaira. A vitorlázók tervezett télbúcsúztató találkozóján most is minden feltétel adott

volt, hogy az esemény bevonuljon a feledhető bulik végtelen albumába. Metsző hideg, viharos szél – ki a fene ül autóbá ilyen időben? Korán érkezünk, de a szálloda parkolója tömve. Sokan vagyunk, több mint háromszáz vendég, ennyien a fővárosi bálakat sem látogatták! Nem is rossz megoldás a szálloda. Saját szobánkban készülődünk, nincs taxizás, ruhatár, külön cipő a hölgyeknek... van hova visszavonulni, ha úgy hozná a helyzet. Bár az ültetés nem túl társaságbarát, a kommunális terek nyitottak a kötetlen beszélgetésekre. A táplálék, a finom borok, a tökéletes kiszolgálás, a kiosztott díjak és a tombola tárgyereményei euforikus hangulatot teremtenek, megkönnyítve a zenekar erőfeszítéseit az amúgy is igen aktív közönség megtáncoltatására. Ha azt a fránya makákós dalt nem játsszák el, akár színvo-

nalasnak is nevezhetnénk a halottakat. A veszprémi tánckar, és a kis rasztás ex Hot Chocolate-es Greg Bannis fergeteges műsora mindenesetre sokkal jobban tetszett. A díjazottakon és néhány otthon nem hagyható kisgyereken kívül sajnos nem sok fiatalal találkoztunk, annál több politikus és önkormányzati előljáró tette tiszteletét, amit akár sportágunk elismerésének is tekinthetnénk – még ilyenkor, választások előtt is. A vidéki helyszín jótékonyan hatott a vitorlázáshoz nem köthető bálbarátok elrettentésére, így ezúttal a rendezvény szakmaiságára sem lehetett panasz. Nagyon jó ötletnek bizonyult ez a szállodás bálozás. Az elernyed vendégeknek nem kellett a hazajutás kiábrándító kínjait átélniük, sőt! A közös reggeli, a vasárnapi szikrázó napsütés sokunkat arra ösztönözt, hogy látogatást tegyünk kedvenc kikötőnkben, egy utolsó pillantást vetve a befagyott Balaton olvadó jegére, lélekben felkészülve a közelgő daruzásra. Azt hiszem, jövőre is elme gyünk.

**GA**



A **Balaton Vízügyirendszertnek** van egy egész évben 0-24 óráig elérhető segélyhívószáma, az **1817**. Ez a Balaton környékén lévő valamennyi (a T-Com 83-as, 84-es, 85-ös, 87-es, illetve az Invitel 88-as) távhívóközvetéséből, valamint a Pannon, a T-Mobil, és a Vodafone hálózatából is ingyenesen hívható.



## ESETTANULMÁNY Borulás, kutatás és mentés

kapaszkodtak, majd a hajótestre kimászva várta a mentést. Mivel hozzátartozóik várták őket Gyenesen, úgy remélték, hamar kaphatnak segítséget.

Miután a vitorlás nem érkezett meg Gyenesre a várt időben, egyikük férje jelentette az esetet a Vízügyirendszertnek. Azonban sem hozzájuk, sem a Vízügyirendszertnek, sem a közeli kikötőkhöz, sem a közeli kikötőkhöz nem érkezett bejelentés a bajba került vitorlás hollétéről. A vihar elálltával Fonyódról, Keszthelyről és Vonyarcvashegyről indult el egy-egy mentőhajó, de a sötétben éjjellátó készülék és/vagy hőkamera hiányában nem jártak sikerrel. Végül a napkelte után újraindított keresés vezetett csak eredményre – szerencsére a kimerült és átfagyott hajósoknak nem esett bajuk.

És mik lennének a tanulságok?

- Mindig tájékozódjunk megfelelően a várható

időjárási körülményekről, és az előrejelzések és a viharjelzés ismeretében tervezzük meg utunkat.

- Tartsuk rendszeresen karban a vitorlás segédmotorját, és ellenőrizzük megfelelő működését.

- A nagy hónap- és nyakkivágású, 50 N-os úszássegítő mentőmellény nem felel meg a jogszabályi előírásoknak. Ezek nem képesek a magatehetetlen, eszméletlen sérültet a hátára fordítani, ami pedig kulcsfontosságú lehet egy komolyabb balesetnél.

- Figyeljünk a Vízügyirendszert tanácsaira, és ha szükséges, a kapott információk fényében módosítsuk eredeti úttervünket.

- A felborult hajó nehezen észrevehető a keresés során: igyekezzünk minél inkább láthatóvá tenni. További ajánlások:

- Feltöltött és vízhatlan tokban nyakba akasztott mobiltelefon a kommunikáció elősegítésére;

„2008. augusztus 4-én 18 óra 30 perc körüli időben a vitorlás elindult két személlyel a TVSK fonyódi kikötőjéből Gyenesdiásra. Útközben 20 óra körüli időben érte el őket a vihar az Edericsi-medencében tóközépen. Felborultak, az árbocuk lefűrt a mederfenékbe, és a rajta lévő két személy a felborult hajó vízből kiálló fenékrészén vészelt át az éjszakát. A felkutatásukra indult kereső csapat csak másnap, augusztus 5-én 06 óra 48 perckor találta meg őket.” Így foglalja össze röviden az amúgy kimerítő részletességgel megírt esettanulmány ezt a nem minden tanulság nélküli történetet. De talán érdemes néhány részletét feleleveníteni ennek a Balatonon egyáltalán nem szokványos esetnek.

A Balaton 25-ön a hajóval rendszeresen versenyző, gyakorlott vitorlázó kapitány és vitorlázni nem tudó társa indult neki az útnak – szél hiányában motorral. Egy vízügyirendszert figyelmeztette őket a közelgő viharra, javaslatára lehúzták a vitorlát, és továbbhajóztak céljuk felé. Motorjuk – mint utóbb kiderült, a karburátor szennyezettsége okán – csak csökkent teljesítménnyel üzemelt, így a vihar a Szigligeti-öböl közepén érte utol őket. A horgonyt nem dobták le, a hirtelen jött szél a hajót felborította, az árboc négy méter mélyen fúródott az iszapba. A vihar alatt a fürdőletrán, illetve a kormányon és a motoron

## McMurdo az életmentő GPS jeladóval ellátott vészjelző készülék

Ez az életmentő készülék az aktiváláskor automatikusan kinyit egy antennát, ami azonnal GPS pozícióval együtt egy műholdra küldi a sugárzott vészjeleket. A készülék -40 és +55 fokban 24 órán keresztül adja a vészjelzést. A vészjelzést másodpercenként küldi fel a műholdakra. Az aktiválás után a tartózkodási ország mentőegységei legkésőbb 15 percen belül értesülnek arról, hogy az McMurdo használója bajban van és azonnal indulnak a bajba jutott keresésére. A világ bármely részén használható. Használata INGYENES, csak 2 évente meg kell erősíteni a regisztrációt ami szintén díjmentes. Az általános adatok mellett a regisztrációnak tartalmaznia kell a vércsoportot és a gyógyszerérzékenységet is. A készülék bármikor átruházható, átregisztrálható más nevére.

- 100 százalékosan vízálló
- Akkumulátor élettartama feltöltve 10 év.
- Egy testgomb segítségével folyamatosan ellenőrizhető az üzembiztonsága. (x)



www.wordgate.hu Tel.: 0670 5100 700

- Telefonba beprogramozott ICE (In Case of Emergency) szám(ok) a hozzátartozók illetékes szervek által történő értesítéséhez;
- A fogadó kikötő értesítése a tervezett útvonalról és érkezési időről;
- A mentőmellény kiegészítése fénypatronnal;

- A mentőmellény kiegészítése vészjelző tükkörrel a nappali fényjelzéshez;
- Radarreflektor felszerelése a hajóra;
- Az árboc lefűrészt megakadályozó eszközök felszerelése;
- Mentőlámpa felszerelése a hajófarra;

- Hajózási rádió használata;
- Izolációs mentőfólia a test kihűlésének megakadályozására.

A Verseggy Ferenc által készített részletes esettanulmány a teljes fotó- és térképmelléklettel honlapunkon olvasható: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)

## BÉRHAJÓZÁS Egyszer volt – hol nem volt

A szocreál Kánaánon túl, a Marx téren innen, a Lenin körút partján állott a BKV palota. Azaz a Belkereskedelmi Kölcsonzó Vállalat irodája. Amint neszét vettük, hogy február végén melyik napon lehet előjegyezni nyárra bérhajót, már az azt megelőző nap délben oda-sorakoztunk (hálósák, pokróc, küssék, táskarádió, kaja, vodka csak dugiban – mert közterület). Voltunk úgy harmincan, persze váltottuk egymást. Másnap reggel, a nyitásra már vagy kétszázan álltak mögöttünk. Így volt reményünk, hogy főszezonban egy hétre hozzájussunk két-három B18-as hajóhoz.

Július-augusztusban aztán temérdek címőket cipelve caplattunk a vasútállomásra a balatonboglári kikötőbe. Mindent hozni kellett: kikötő- meg mindenféle tartálékköteleket, akkumulátort, főzőalkalmatosságokat... stb. Motortól persze szó sem eshetett. Fél nap takarítás, majd irány a víz. Mostanság ez persze másképpen van. Igényeink és pénztárcánk szerint bérelhetünk vitorlást. Szerintem pár dologra érdemes odafigyelni.

Figyelmesen olvassuk el a szerződést, összevetve a hajóokmányokkal. Ami számunkra nem világos (biztosítás, felelősség, van-e Bahart-kártya stb), indulás előtt tisztázzuk, ha kell, foglaljuk írásba. Ha ismeretlen a hajó, nézzük át tüzetesen. Hol szokott beázni, működnek-e az elektromos berendezések, hogyan kell az akkumulátort tölteni. Nézzük meg a mentőmellényeket, a tűzoltó készüléket, tartsunk motorpróbát (előre-hátra, mennyi üzemanyag van, mit kell tankolni, ha fogyni kezd). Ha beépített a motor, nyissuk ki a kamráját, a szag sokat elárul. Nem szivarog-e valahol a benzin vagy az olaj, nem jut-e a kipufogógáz a kabinba? És úgy általában nyissunk ki minden szekrényt, dobozt. Nem nedves-e, nem rohad-e benne ottelejtett párizsi vagy félig evett konzerv? Mossuk ki a beleömlött tejmaradékot, dobjuk ki a penészedő nedves rongyot

stb. Ellenőrizzük a vitorlák állapotát, próbáljuk ki a reffelési lehetőséget, valamint a leeresztett vitorlák rögzítési lehetőségeit. Ha vannak egyéb vitorlák zsákokban, terítsük ki őket, és szemrevételezés után saját kezűleg hajtsuk össze és zsákoljuk be. (Jól jön még ez, ha hirtelen „levág a bögő” és pillanatok alatt kell viharfokot bontani.) Ellenőrizzük az álló és mozgó kötélzetet, forgassuk meg a csőrőket, próbáljuk ki a szorítókat, farkasfogakat.

Az orr-kikötőköteleket ugye látjuk, de a farköteleket fektessük ki és nézzük meg a hosszát. Ami elegendő Földváron, az bizony kevés Fonyódon vagy Szigligeten. Legyen az egyik végén akkora, álló csattal rögzített fül, hogy a legvastagabb cölöpre is könnyedén rá tudjuk eresztetni. Hogy a másik végén van-e akasztó karabiner az egy dolog, de ez legyen feltétlenül. Vegyük kézbe a csákyát és az evezőket. Fektessük ki a horgonykötelet is. Nyomkodjuk meg a puffereket. Minden használatos kötelet saját kezűleg hajtsunk össze, és helyezzük el úgy, hogy adott esetben ne kelljen keresgélni, gubancolni. Legyen tartálékkötél (6 mm és 12 mm átmérő környékén) pár méter. Van-e műanyag vödör?

Ami nincs, vagy nem találjuk megfelelőnek, még indulás előtt pótoljuk. Ha a bérbeadóba nem



tudjuk kicsikarni, vegyük meg a legközelebbi vitorlásboltban. Ne értsek félre, nem azt várom el, hogy pénzt, fáradságot, időt nem kímélve végezzünk nagyfelújítást a kibérelt hajón. Lényeg, hogy tudjunk a hibákról, ne érjen váratlanul este, esőben, viharban, ha valami nincs, vagy nem működik rendesen.

Két dolog, ami számomra nagyban emeli a túrán a kényelmet. Persze ezt nem a kikötőben, induláskor kell megvalósítani. Hosszú téli délutánon kis munkával elkészíthető. Az egyik a szűnyogháló. Maradék tüllfüggönyből szabjunk le megközelítőleg 1x1,5 m téglalapot. Erősen szegjük be. A csúsztatható kabinfedél alá csíptetve, két egymásba akasztott gumipókkal a kabinetön lévő csőrőkhöz vagy kötelekhez körbekötve megakadályozza a szűnyogok kabinba jutását. Elfelejtetem az éjszakai szűnyogcirkuszt.

Túraonyvának megfelel egy bármilyen vékony, valamennyire víztaszító anyagból készített, megközelítőleg 2x3-4 m (hajómérettől függ) anyag. Fejmagasságban a rögzített vitorlarúdon átvetve (vagy lenről hozzákötözve), legalább a négy sarkára kötött kampós végű gumikötéllel a dekk pereme alá akasztva kifeszíthető. Eső esetén is nyitva hagyhatjuk a kabinajtót. Ha pedig tűző napsütésre ébredünk, árnyékban reggelizhetünk.

Ragyog a nap, szikrázik a víz, akkor talán indulhatunk is. De hova, kivel, hogyan? Erről írnek következő számunkban.

Gelencsér György (Merlin)



## Vitorlát bontottunk! Élményvitorlázás a Balatonon

Az Eastcraft célja a ma még nem oly népszerű vitorláshajó-bérlés színvonalát növelni a Balatonon. Mostanáig, ha valaki szeretett volna egy új, 36 lábás vitorlást bérelni, azt legközelebb az Adrián tehette meg. A mi flottánk a minőségi vitorlázás élményét nyújtja a magyar tengeren is.

Miért is költene kikötői és szerviz-díjra, amikor csak vitorlázni akar egy szép és gyors hajóval? Számoljon! Az éves költségekből nálunk akár 15-20 napig is „tisztán”, csak az élményre koncentráva vitorlázhat. (Ez nagyon sok idő, tekintettel arra, hogy sokunknak 20-30 nap az éves szabadságunk.) Persze, ez idáig ilyen méretű és számú minőségi bérelhető vitorlás hajók nem álltak rendelkezésre a Balatonon, de most már megtalálhatja az Önnek megfelelő jachtot az Eastcraft flottájában.

Az Eastcraft kiemelkedő vitorlás-charter szolgáltatást nyújt, ehhez pedig kiemelkedő minőségű hajók kellene. Ezért választottuk az öt, azonos felszereltségű Jeanneau Sun Odyssey 36i és egy Sun Odyssey 30i típusú vitorlásokat. A Jeanneau név önmagában is garancia a kényelmre, az eleganciára és biztonságra.



Hajóinkon kilenc fő is kényelemben eltöltheti az éjszakát, a teljes flottával pedig akár 60 fős csapatépítő tréningek is lebonyolíthatók. Az alapvető kényelmi felszereltségen túl (vitorlás ágynemű, törölközők, tisztálkodó csomag) a Jeanneau mobil internettel, műholdas nyomkövetéssel, audio- és video-rendszerrel, továbbá a biztonságra külön figyelve kétkörös (2 x 70 Ah) elektromos hálózattal lettek ellátva. A kikötést megkönnyítő orrsugárkormány is alaptartozék, valamint gennaker is bérelhető.

A Balaton egyik legigényesebb kikötőjében, Balatonlélén, a Yachtklubban várjuk bérlőinket (8638 Balatonlelle, Köztársaság u. 36-38. C épület).

A legszelebb kőru bérlői igényeket próbáljuk kielégíteni, ezért a kényelmes tervezést a honlapunkon: [www.eastcraft.hu](http://www.eastcraft.hu) ár kalkulátorral segítjük. (x)

[info@eastcraft.hu](mailto:info@eastcraft.hu)

## Jogosítvány itthon és külföldön

A hajókiállítás kapcsán, talán vitaindítóként engedjete meg két gondolatot:

Miért van az, hogy emberek egy egész hétvégét és jó pár száz eurót áldoznak külszországban egy papírért, ami ugyan az ottani vizeken jogosít hajóvezetésre, de a biztonság

érdekeit figyelmen kívül hagyja. Azt láttam ugyanis, hogy az efféle tanfolyamokat sokan keresték.

Lehet, hogy mindez azért van, mert az illetékes Hatóság mintha el akarná üldözni a kedvtelési hajós polgárainkat a hivatásosokat

megillető szigorúságú Hsz-vizsgálóval, csilagászati navigációval, ötvenente ismétlődő rádiós vizsgálóval! Viszont nagyvonalúan megelégszik valamelyik Duna-öbölben, vagy a Tiszán tett vitorlás gyakorlatozással.

Ti értitek?

**Kovács László KOVI**

## Mobilizált otthonosság

Elsőre talán nem egyértelmű, de a kemping kultúrát nem csupán a szabadság és a természet szeretete köti össze a hajóséval: sok esetben használnak igen hasonló megoldásokat, trükköket, eszközöket. Induljunk túrázni lakókocsival/lakóautóval vagy vitorlással, a felszerelésünknek mindenképp praktikusnak, hordozhatónak és strapabírónak kell lennie. Ilyen például a polikarbonátból készült pohárkészlet, amely sokféle méretben és formában kapható. A tizennégy féle modell darabonként is megvásárolható, közös jellemzőjük a törhetetlenség és a karcmentesség. Az otthoni eleganciát idézi fel a porcelánhatású melamin étkezéslet is – szintén törhetetlen kialakítással. De az anyagcsere folyamatok másik végéhez kötődően is találunk érdekes újdonságokat. A Masso lebontó folyadék a mobil WC-k tartályába öntve tartja tisztán, szennyződés- és lerakódásmentesen a toalettet. Kellemes illata mellett ráadásul teljesen természetbarát is. [www.lakokocspark.hu](http://www.lakokocspark.hu) • [lakokocspark@t-online.hu](mailto:lakokocspark@t-online.hu) • T.: 06 20 520 7978 (x)



## Egy iskola, ahonnan hajót is bérelhetünk

Keresve sem lehetne Budapestről egyszerűbben megközelíthető Balaton-parti települést találni, mint Aliga. Ha pedig minél előbb megszabadulnánk a szárazföldi kötöttségektől, és inkább vízben közelítenénk meg a többi kikötőt, akár hajót is bérelhetünk itt, hiszen Kovinál ez megtehető. A kalandvágyóbbaknak szólnak a hajókiállítás kisebb, sportosabb tagjai, a teljes komforttal felszerelt hosszabb, akár 34 lábás hajók pedig akár az egész család számára kínálják egy Adrián megismert charterhajó felszereltségét. Aki most szeretné elsajátítani a mesterségbeli tudás alapjait, Kovi akkreditált iskolájában elméleti és gyakorlati képzések során készülhet fel a tanfolyamhoz kötött vizsgára. A tanoncokból később rendre visszatérő hajóbérlő vendég válik, akik mindig találnak megfelelő hajót a flotta kínálatából. (x)

**KOVI Sporthajós Iskola** 8172 Balatonakarattya Hosszúmező utca 18. +36 20 9245 075 [kovitorla@invitel.hu](mailto:kovitorla@invitel.hu) [www.kovys.hu](http://www.kovys.hu)



## VITORLÁZÓ, SURF- ÉS HORGÁSZOTTHON 14 HEKTÁRON BS Fűzfő, a „zöld” kikötő

dicséri. Az évek, évtizedek múlásával a vitorlássport szépen fejlődött, még olimpikont is adott a hazának. A csúcst a sportolók létszámában mindenképpen a 90-es évek jelentették, amikor (főként ifjúsági vitorlázók) közel félszázan versenyeztek.

A történet az 1920-as években kezdődött, az ipar fűzfői megtelepedésével. A vízigényes technológiák tették szükségessé azt, hogy egy „iparszatomát” vájjanak ki a Balaton medréből. Ennek partján telepedtek meg a víz szerelmesei, először az evezősök, majd később a vitorlázók és a horgászok is.

Itt áll a legrégebbi, az 1930-as években vörösfenyőből készült csónakház, amely erdélyi ácsmesterek munkáját

A szolgáltatások javítása érdekében (a fejlesztés első ütemében konténer-) fürdőket és mosdókat telepítettek. A

második ütem előkészítési munkái gőzerővel zajlanak.

A tervek szerint nő a kikötőhelyek száma, védettebbé válik a déli, délkeleti hullámokkal szemben. Új közösségi tereket, területeket alakítanak ki.

A szezonkezdesre új étterem és büfé kezd meg működését. Az üzemeltetők szándékai szerint nemcsak a parton, hanem a vízben, partközvetben a hajóra is lehet hűtött italokat és ételt kérni.

A hajótulajdonosok számára már ma is elérhető szolgáltatás a hajók karbantartása és gyorsjavítása, akár egy helyi kikötés alatt.

Régebben ebbe a zárt kikötőbe ritkán tévedt „idegen” vitorlázó. Ma már

a terület nyitott, és várja a túrázókat, megpihenni vágyókat is.

Az első 4 órás kikötés díjtalan, ha valaki ennél hosszabb ideig marad, naponta hajónként és személyenként 1.250 Ft-ot fizet.

Nyáron a kikötőben élénk élet zajlik, hiszen itt talált otthonra a Magyar Szórf Akadémia, a BS Fűzfő (volt Nitrokémia) Vitorlás Klub, és a Raffica SE is.

Nyári táboraikban a kezdők is megismerkedhetnek a sportág alapjaival.

A településre, Balatonfűzfőre is érdemes kilátogatni, hiszen a Balaton uszoda, a bobbálya és élménypark is remek kikapcsolódást kínál.

**Karácsony János** (Jana)

## Polírozható védőfólia



„3648 kiló 15 deka, csomagoljam?” – tenné föl a kérdést a példánkban szereplő hajó mérlegelése után Jósza Tamás, aki a 3M felületvédő fóliázási technológiájának lelkes alkalmazója. Az autók fényezése esetében már be-

vált védőréteg az agresszív külső behatásoktól óvja meg a hajók érzékeny külső burkolatait, így többek között meggátolja a koszos pufferek, kötelek okozta elszíneződéseket, a szűk helyen végzett manőverek miatti karcolások kialakulását, vagy felfogja a bogarak vagy falevelek természetes korrozív-rongáló hatásait. Különösen hasznos lehet fahajók érzékeny

külső lakkozásának védelmére. A tökéletesen átlátszó fólia 210 mikronos vastagsága garancia a tartós védelemre, a tesztdatok alapján az anyag szakadónyúlása közel 300%, vagyis meglehetősen jól tolerálja a kis területű, de radikális behatásokat, amilyen például egy karcolás vagy ütés, de kisebb sérüléseket a teljes fólia eltávolítása nélkül, szinte észrevétlenül ki lehet javítani. A bevont felület tisztán tartásánál mi sem egyszerűbb – bármilyen nem agresszív tisztítószer alkalmazható, legegyszerűbb szappanos vizet használni. Az új felület csillogó fényét időközönként polírozással lehet megújítani, ekkor viszont ügyelni kell, hogy a polírozószer vízalapú legyen. A fólia anyaga UV-semleges, vagyis átengedi ugyan az ultraibolya sugarakat, de kárt nem szenved tőlük. A védelem lehetőségeiről a Jósza Kft. ad további tájékoztatást. (x)

[info@hajo-josa.hu](mailto:info@hajo-josa.hu) • [www.hajo-josa.hu](http://www.hajo-josa.hu) • 0620 916 3567

## Az algagátlásról

Ha van kérdés, van válasz. A válasz akkor jó, ha tárgyilagossá, egyértelművé. A mi szakmánkban nehéz egyértelműnek lenni, hisz egyre-másra változnak a hajóépítésben használatos anyagok és azok összetétele. A tapasztalat generálja ezeket a változtatásokat, és ezek a változtatások mindig jobbító szándékúak.

### „Miért kell évenként algagátlózni a hajónkat?”

Nem kell! Attól függ, hogy milyen algagátlót használunk.

Többféle algagátló van forgalomban. Alapvetően két változatát különböztetjük meg: az egyik az önkopó vagy önpolírozó, a másik a kemény algagátló. Működési mechanizmusa mindkettőnek azonos, vagyis a felvitt réteg átnedvesedése. Ha önkopó, akkor a fellazult felület nem engedi megtapadni az algákat, ha kemény, akkor a rétegből kiáramló hatóanyag akadályozza az algák felrakódását. Ezek után beszélhetünk szezonos, 6-8 hónapra használatos és éves, vagy annál több időre alkalmas algagátlókról.

### „Kell-e csiszolni a régi algagátlót a következő felvitele előtt?”

A jobb minőségű algagátlókat nem kell megcsiszolni a következő felvitele előtt, ha azt a hajókivétel al-

kalmával magasnyomású mosóval megtisztították, és a felület tiszta, egyenletes.

### „Hólyagok jelentek meg a hajófenéken, de ezek a hólyagok csak az algagátló alatti alapozótól indulnak. Ez az ozmózis?”

Nem! Arról van szó, hogy az algagátló rétege elhasználódott. Vagy intenzívebb volt az „alagatáadás”, vagy vékonyabb réteg került fel a felületre, mint ami kellett volna. Ilyenkor az átnedvesedés eléri az alapozót, és a víz „aláfut” a rétegnek.

### „Foltokban lepergett az algagátló a hajófenékről. Mi ennek az oka?”

Az algagátló elvékonyodása és a víz aláfutása okozza. A javítás módja, hogy a foltokat becsiszoljuk, lealpozjuk, majd egy réteg algagátlóval lefedjük. Ez után az egész felületet algagátlózzuk.

### „Honnan tudom, hogy mennyi alga-

### gátlót kell felvinnem a hajó fenekére?”

A tapasztalat sokat számít. Megfigyelhető, hogy még a kikötőkön belül is vannak eltérések az algásodásokat illetően. Éppen ezért van olyan kikötő, vagy ezen belüli terület, ahol az áramlások, magas víz hőmérséklet, burjánzó aljnövényzet stb. miatt kell növelni az algagátló mennyiségét. Ezt úgy érjük el, hogy egyik évben két réteget, utána egy réteget viszünk fel.

### „Rendelni szeretnék algagátlót, de nem tudom, mennyit?”

A hajófenék felületének kiszámításához segédleteket találunk a [www.hajofestek.hu](http://www.hajofestek.hu) weboldalon, ha ismerjük a hajó hosszát, szélességét és merülését. Az így kapott felületi számadat és az algagátló dobozán található „m<sup>2</sup>/liter” adat pontosan megmutatja, hogy mennyit kell vásárolni. A cél az, hogy ez a mennyiség felkerüljön a hajófenékre, hisz ez nyújt megfelelő védelmet.

### „Lehet-e szórni az algagátlót? Nagyon sima felületet szeretnék.”

Természetesen szórhatók ezek az algagátlók, és vannak, amik polírozhatók is. A szórásnál azonban figyelembe kell venni, hogy elég nehéz anyagokról van szó, ezért nagy a veszteség. Ha nem szórjuk, hanem

hengerrel visszük fel, csupán a szerzészám okozta raszter jelenik meg a felületen. Ez a használat során bekopik, mert a víz tudja a legjobban bekoptatni a felületet. Ha kemény algagátlót használunk, akkor az polírozható. Ebben az esetben 2-3 réteget hordunk fel, mivel a polírozásnál sok a koptatási veszteség.

### „A szín befolyásolja-e az algásodást?”

Erre vonatkozóan nincsenek pontos információk, de azt megfigyeltük, hogy a világosabb színeket jobban kedvelik és szívesebben fedik el, mint a sötéteket.

### „Az algagátlók nagyon veszélyes anyagok?”

Semmivel sem veszélyesebbek, mint bármilyen, amit nem rendeltetésének megfelelően használnak, alkalmaznak. Nagyon fontos a személyes egészségvédelem és a környezetvédelem. Fontos a védőszemüveg, védőkesztyű, védőruha és védőmaszk használata. Fontos, hogy az üres dobozok és eldobásra ítélt szerszámok megfelelő gyűjtőhelyre kerüljenek. Ha annyira veszélyesek lennének, akkor nem használhatnánk őket élővízeinkben, bár sajnos – és főleg természetesen – erre nem minden gyártó helyezte a kellő hangsúlyt. **Rick Csaba**

## Mar, ha jó szerszám kell!

Elhasználódott a gélréteg? Megkopott a festék? Mindent ellep a rozsda? Jöhet a homokfúvó! E technológia viszont olyan szemetet hagy a munkavégzés helyén, amit a kikötők üzemeltetői – érthető módon – nehezen tolerálnak, tehát valami műhelyféle sem árt az alkalmazásához. Nem is beszélve az elég ijesztő költségről, ami a megfelelő felszerelés és szaktudás kibérlésével jár. Ehhez képest a holland gyártmányú Tercoo tárcsákkal végzett felületmaráshoz mindössze egy fúrógépre van szükség, és máris indulhat a munka – szinte bárhol! Segítségével a szemcseszórással egyenértékű tisztaságú acél, vas vagy műanyag felület kapható, legyen a borítás gélezés, rozsda, esetleg zsíros vagy kátrányos szennyeződés. Az egyszerűen egy fúró tokmányába illesztett szerszámot az optimális hatás érdekében percenkénti 2500-3000 fordulatos sebességgel hajtva a gumilapba ágyazott karbid-acél tuskék marják – illetve kalapálják – le a kiszemelt borítást. A kisebb felületekre az egytárcsás kivétel is elég, de komplett tőkesúlyokkal végzett munkához is elegendő a tripla kiszemelés. A nyolc lapból álló ipari verzióhoz külön hajtógép is jár, de ez már csak a professzionális felhasználóknak szól. Magyarországon a Mimoker forgalmazza. (x)



Fotó: Kálmány Ferenc

Az elmúlt évek orfíui beruházásai nem kedveztek a helyi vitorlázásnak.

A tó medrének kotrása érdekében a vízszint drasztikus szabályozása miatt majdnem két teljes szezon volt kénytelen a parton vesztegelni az amúgy szebb éveket is látott hajópark.

Ez nem tett jót az utánpótlás-nevelésnek sem,

## Lendületben az orfíui vitorlázás

hiszen az évről évre megrendezett vitorlástáborokat is kénytelenek voltunk a víz hiánya miatt felfüggeszteni.

Szerencsére a hullámvölgyből hirtelen jött a felémelkedés.

Az elmúlt két évben a tó vízszintje helyreállt és újra indultak a vitorlástáborok is.

Tavaly már ismét három versenyt rendezett az OVE (Orfíui Vitorlás Egyesület) a Pécsi-tavon: a Baranya Kupát, az OVE Kupát és a balatoni, velencei-tavi és mályi-tavi versenyzőket is rajtvonalhoz szólító Compass Magazin Kupát.

A Mecsek-Hegyhat turisztikai értékeit bemutató beruházások Orfíun koncentrálnak, és e fejlesztések akarva-akaratlanul érintik a helyi vitorlázást, ösztönzőleg hatnak. Karbantartási és felújítási

munkák a vitorlástelepen, sólya- és móló-rekonstrukció szerepelnek a klub rövid távú terveiben. Az újítások már lehetővé teszik, hogy nagy mezőnyű Finn, Optimist, Laser vagy akár Kalóz versenyeknek adjon otthont Orfíu, a pécsi-tavi telephely. Cél, hogy Orfíunek ismét legyen 1.2 szorzójú Op verseny és évente 5-6 verseny népszerűsítse e családi hangulatú helyet.

Ennek szellemében az idei év szeptemberének első hétvégéjén megrendezzük a Compass Vitorlás Napokat és feltámasztjuk a 43 éves múltú visszatekintő Vásárhelyi Pál Vitorlás Emlékversenyt is. A háromnapos program része lesz a modellvitorlázók Pécsi-tó Kupája és a valaha Orfíun vitorlázók nosztalgia-találkozója is. Részletek:

[www.vitorlasnapok.hu](http://www.vitorlasnapok.hu)

**Ribacz Péter**



## International Hungary – nem ellentmondás!

Vajon mit keres, illetve igényel az a hajós, aki járműve állapotát nem csak szívében viseli, de szoros kontrol alatt is szereti tudni. Hát persze, hogy saját maga intéz minden felújítási, festési, szerelési munkát. Ehhez viszont először is szükség van a megfelelő anyagokra, szerszámokra, másrészt némi szaktudás – vagy legalább tájékozottság – sem árt a barkácmunkákhoz. Ha pedig mindezt egyben kapja meg a felhasználó, az biztos elégedettséggel tölti el. Így járhat például Rick Csabával, aki már hosszú évek óta forgalmazza többek között az International termékeit, mi több, ezek helyes használatáról is több mint elegendő ismereteket oszt meg a hozzá fordulóval – legyen az vásárló vagy csak egy egyszerű érdeklődő. De mi is található ezen a termékpalettán? Tulajdonképpen a – jobb híján hívjuk így – szerkezetkész hajón előforduló bármilyen munka elvégezhető segítségükkel, az ozmózisvédelemről kezdve, a – hagyományos és egzotikus – felfelületek kezelésén keresztül az algagátlás különböző módszereitől egészen a felfelületen tartós védelmet és minőséget garantáló holland gyár kínálatáig. A Ricky Bt. megtalálható: Keszthely, Kossuth Lajos u. 97. Telefon: **+36 (83) 314 270**, sürgős esetben: **+36 (30) 947 2454**. (x)

## Nyerő kétéves

Az Epifanes az egyik utolsó mohikán a festégyárak között, akit nem falt fel a nagy testvér, az ugyancsak holland Akzo Nobel, ami vagy 25 festékes cég tulajdonosa. Ennek oka egyszerű: évről-évre előállnak valami új fejlesztéssel. Például közismert, hogy az Epifanes lakkok UV-állóságban mennyire jól teljesítenek. Most az algagátlás terén hoztak ki valami meghökkentőt – főleg a zöldek számára, hiszen az egyszer már kiátkozott réz környezetbarát változata segítségével előzik meg a vízvonaltól alatti szakállnövesztést. A réz-oxid alapú recept persze hétepecsétes titok... A WestWind két szezonon át hatékony marad, és ez mindössze két 50 mikronos réteggel elérhető, szemben a többi festék 150-250 mikronjával egy évre. Figyelemre méltó és egyedülálló az árképzés is: a 2,5 literes kiszemelés fajlagosan mintegy 30 %-kal kevesebbe kerül, mint a 750 ml-es doboz, de az ajánlott két réteg felviteléhez kell is a nagyobb csöbör. Így a kis kiszemelés egy literre vetített fajlagos ára 62,9 euro, a nagydoboznál ez pedig 48,28 euro.

Az Epifanes festékek és lakkok hazai forgalmazója a Marina Yacht Sport Vitorlásbolt (1034 Budapest, Bécsi út 118.). A fővárosi üzlet mellett a balatonfüredi, siófoki és földvári viszonteladóknál is kapható a 750 ml-es 15.000 Ft, a 2,5 literes kiszemelés 37.500 Ft-os áron fekete, kőzép-kék, sötétkék és vörösesbarna színekben. Telefon: **(+36 1) 322 8655 • 30/637-3-637 • bolt@marina.hu • www.marina.hu** (x)







## Új kikötő Keleten

Elkészült a Kenese Port új bővített kikötője. A Honvéd Üdülő és a Balatonfői Yacht Club között található 2 hektáros park és szálloda partvonalán 96 hajó számára alakítottak ki farcölöpös kikötőhelyeket. A Budapesthez talán legközelebb eső létesítményben a bérleti díjak még versenyképesek a Keleti Medence áraihoz viszonyítva. A telepített 5 tonnás daru lehetővé teszi versenyhajók parti tárolását is. A park és a szálloda ideális lehetőséget teremt csoportok, vitorlástáborok és vállalati rendezvények megtartására. [www.keneseport.hu](http://www.keneseport.hu) (x)

## Kikötőt akarsz építeni a Balatonon?



Az egyre szaporodó vitorlásokat látva jó ötletnek és befektetésnek tűnik egy balatoni kikötő építése. Ehhez mindenekelőtt egy vízparti, közműves, jól megközelíthető és megfelelő medermélységgel rendelkező területre van szükség. Fontos, hogy a terület kikötőként szerepeljen a helység partrehabilitáció-tervében, mert különben törvénytöréstől lenne szó, ami nem egyszerű. Kenesén mindez megvolt, már csak a tervek és a vízjogi építési engedély hiányzott a

megfelelő kivitelező mellett. Az engedélyt a Közlekedés Felügyelet adja ki, ha rendelkezünk mederhasználati szerződéssel, melyet némi alku után a Vízügyi Igazgatóság ad ki akkor, ha a Vagyonügynökség ebbe beleegyezik. Még híre sincs a kikötőnek, de már fizetni kell a többmilliós mederhasználati díjat, mert az engedélyhez az Örökségvédelmi Hivatal, a Természetvédelmi Hivatal, a Környezetvédelmi Hivatal, a helyi Önkormányzat, a szomszédok, a tűzoltók, az ÁNTSZ előzetes beleegyezése szükséges. Ez mind megszerezhető a hiánypótlások és néhány hónap várakozás után, de akkor kiderül, hogy ezután ugyanezen hivatalok engedélye szükséges a végleges engedély megszerzéséhez. Ez újabb hónapokat vesz igénybe. Közben meg lehet egyezni a néhány működő tervezővel és kivitelezővel – árajánlataik fillérre megegyeznek. Siker esetén máris kezdhetjük az építkezést, melynek során szinte elkerülhetetlen a Vízügyi Építési

Engedély módosítása. Kiderül, hogy a nyári hónapokat ki kell hagyni, mert az építkezés zavarja az üdülőket, télen viszont az építők zavarja a fagy és a hullámszél. Némi vigaszt nyújt a gyorsan kialakuló és épülő kikötő látványa, azonban hozzá kell kezdeni a kikötő kiszolgáló létesítményének, parkolójának építéséhez is. Ha sikeresen megtörtént az átadási-átvételi procedúra, a kikötőrend megszerkesztésével egy időben folyamodhatunk a Vízügyi Üzemeltetési Engedély és a Hajózási Használatbavételi engedély megszerzéséhez – gyakorlatilag a Közép-Dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség feltételeit, illetve kell teljesíteni a hajózási felügyelőség mellett. Ha mindez készen van, akkor már szervezhetjük is a hajóhely-bérlőket a kikötő benépesítése érdekében.

Lehet, hogy sokkal egyszerűbb még egy kicsit tovább gyűjtögetni és venni egy kész kikötőt?  
**Dr. Zsákai Zsolt**

## Hajósiskola a BFYC-ben

Megkezdődtek a vitorlás és motoros tanfolyamok Kenesén. Tananyagunkat és tematikánkat a Nemzeti Közlekedési Hatóság hivatalosan véleményezte és jóváhagyta, az elsők között kaptuk meg a képzéshez szükséges akkreditációt. Elő- és utószezonban a kurzus árában a szállás is bennfoglaltatik, így a 89000Ft + áfa költségen az elméleti és gyakorlati képzésen, a digitális és nyomtatott tananyagon túl, egy kellemes hetet is tölthetünk a Balaton egyik legszebb kikötőjében. A tavon egyedülálló 20kw-os elektromotoros oktatóhajónk, mely korlátlan gyakorlási lehetőséget nyújt a kisképhajóvezetői vizsgára való felkészüléshez. (Belsőégésű motorral ez nem engedélyezett) (x) Kihelyezett vizsga minden hónapban. Részletek a [www.hajosoktatás.hu](http://www.hajosoktatás.hu) oldalon.

## BEVALLÁS-GYAKORLÁS Vagyonadó ezredszer

Valószínűleg már mindenki olvasott erről a témáról, mégis úgy gondolom, érdemes néhány szót ejteni róla. Még nem jártak le a bevallási és befizetési határidők, vagy legalábbis nem mind. Szeretném akkor összefoglalni azt, amit úgy láttam, hogy kimaradt. Az eddigi írárok általában megragadtak a névleges vitorlafelület kiszámításánál, és rögtön elkanyarodtak a „miért is kell ez nekünk?” témába. A nagy értékű vagyontárgyakat terhelő adót a 2009. évi LXXVIII. törvény írja elő. Ez alapján a kishajó-tulajdonosnak vagy üzemeltetőnek a következő teendői vannak. Itt mindjárt fel is merül, hogy ki az üzemeltető? Az üzemeltető nem a „szomszéd Józsi”, akinek mondtam a múltkor, hogy rendezze a hajó sorsát, vagy az „Egyesület”, aki elkérte a versenyre, hanem az a magánszemély vagy cég, egyesület, akinek az üzemeltetési joga a hajó lajstromában be van jegyezve. Erről a tényről a Hajózási Hatóság határozatot hoz, amit a hajólevéllel együtt kell tárolni. Ha valaki nem biztos ebben, célszerű kivonatot kérni a lajstromról.

Tehát, ha kiderült, hogy üzemeltetők vagy tulajdonosok vagyunk, akkor a következő lépés a vitorlásoknál a névleges vitorlafelület megállapítása. Erről nagyon praktikus rajzok és képletek jelentek meg. Amit tudni kell, az az, hogy a névleges és a tényleges vitorlafelület általában eltér. Ha tudjuk vitorlásunk fő méreteit, akkor számoljuk ki, és ne az általunk használt vitorlák felületét adjuk

össze. A motorosoknál lényegesen egyszerűbb, mivel a motor teljesítménye kW-ban a hajólevél adatai között szerepel. Alsó határ a 25 nm vitorlafelület a vitorlásoknál és az 50kW főgép-teljesítmény a motorosoknál. Tehát azok a hajók, amik ez alatt a „méret” alatt vannak, nem „nagy értékű vagyontárgyak”, itt további teendő nincs.

Amennyiben úszó létesítményünk „nagy értékű vagyontárgy”, nézzük meg, hátha megfelelünk valamelyik mentességnek. Mentés az adó alól - amelyik hajó (akár vitorlás, akár motoros) hajózási engedélyen szerepel, - amelyik hajó (akár vitorlás, akár motoros) olyan sportegyesület tulajdonában vagy üzemeltetésében van, amelyik tagja a szövetségnek, - eredeti történelmi vízi jármű.

Tehát a mentességnél a hajónak kell megfelelnie. Például, ha én vagyok a tulajdonos, de az ABC Vízi Sport Egyesület javára üzemeltetési jog van bejegyezve és ez az egyesület tagegyesülete a Vitorlás Szövetségnek, akkor mentes az adó fizetése alól. Másik gyakori eset a lízingelt hajó, ahol a hajólevélben a lízingbe adó (általában bank) szerepel tulajdonosként, és a bevő „csak” üzemeltető. Amennyiben az üzemeltető a hajózási engedélyére a szóban forgó hajót felvette, mentes az adó fizetése alól.

**Kenyeres Márta**, hajózási üzemeltetési vezető [montibt@invitel.hu](mailto:montibt@invitel.hu)

portaszolgálat - étterem - klubszoba - külső-belső medence - jacuzzi - szauna - masszázs - vitorlásiskola - exkluzív apartmanok - hajószerviz és egyéb kikötői szolgáltatások



APARTMANOK  
A' LA CARTE ÉTTEREM  
WELLNESS, KÜLTÉRI MEDENCÉK  
JÁTSZÓTÉR, SAJÁT FÖVENYES STRAND  
KONFERENCIATEREM  
RENDEZVÉNYHELYSZÍN  
160 FÉRŐHELYES KIKÖTŐ  
VÍZITAXI, CHARTER  
VITORLÁSISKOLA GYERMEKEKNEK

*Ha egy kikötőnél többre vágyik...*



ÁTMENET

**Siófok 2010. március!**

A szép, változatos márciusi időjárás sokakat meglep. A siófoki kikötőben már egy hajó bujkál a hó alatt. Voltunk kint vele pár napja, de valahogy azóta nem volt kedvünk még egyszer nekivágni. Március eleje van. Ilyenkor a városból hazafelé sétálva (gyerekkorom óta a Balatonhoz közel lakom), átérve a vasúton, lépcsőről lépésre lesz egyre hűvösebb. Még hatásosabb a nagy hűtő, ha egy kis szél is van hozzá. Pár éve március 13-án még Alsóórsön voltunk jégvitórlással, de emlékszem arra is, hogy február 2-án már vitorlázunk, edzettünk. Ezért szép a március, változatos, színes, mindig tartogat valami újat, meglepőt.

Mit lehet ilyenkor csinálni egy vitorlázónak? Sokan tudják a választ. Hajókarbantartást! Az Öregek azt mondták, 5 fok alatt ne dolgozz a szabadban, csak kárt csinálsz. Van benne némi igazság, bár csi-szolni, kaparászni, előkészíteni már lehet. Festeni, ragasztani nem tanácsos. Hajókarbantartásról nagyon jó írásokat találunk a festékeket és egyéb anyagokat forgalmazók kiadásában, én is onnan tájékozodom. Munkára fel!

Jó Szelet!

**Pomucz Tamás**

**B-18-s vitorlás.** 2009-ben kívül-be-lül teljesen felújított hajótestű, 2009. augusztusi műszakival, átlagos alapvitorlázattal, külmotorral, bakkal eladó. **Ára 1.1 millió Ft.** Érd.: **06 70 321 9707**



**Balaton 31-es.** Szépen karbantartott túrahajó sok extrával megkímélt állapotban, beépített VOLVO PENTA dízel motorral, magasított árboc, CD rádió, focroller, lazyjack, beépített konyha, 6 fekvőhely, beépített hűtő és akkutöltő. Tárolókocsival együtt eladó! **Irányára 6.6 millió Ft.** Elérhetőség: roznarcilla@t-online.hu ill: **06 30 216 7921**



**15-ös műanyag túrayolle** eladó. Évj.: 1999. YAMAHA négyüt. külmo-

tor, focroller, orrkilépő, korlátok, fűrdőlétra, teljes belső kárpit. Túrászásra építve. Vagyonadó-mentes! **1.790.000 Ft.** Tel: **06 70 312 9000**



**Nautivela 420-as** HUN 50851 két teljes garnitúra vitorlázattal, (Olympic + North) alsó- felső ponyvával vizsgázott Harbeck sólyakocsis utánfutóval eladó. (Trapéz és mentőmellényekkel) T.: **06 20 935 7700** **3.800 EUR**

**4 személyes Liferaft**

Plastimo Cruiser 4 standard SF típusú eladó!

**Ár: 150.000 Ft**Telefon: **06 20 935 7700**

## EGY ÁLOMHAJÓ, AMI MÁR NEM CSAK ÁLOM: BAVARIA CRUISER 32

A Bavaria Yachts bemutatja az esztétika és funkcionalitás tökéletes kombinációját: **Cruiser 32.** Tervezte a Farr Yacht Design és a BMW Group DesignworksUSA.

...mert a vitorlázásban csak csapatban nyerhetünk!

BAVARIA YACHTS HUNGARY - ROYAL SILVER KFT - VEZÉRKÉPVISELET  
Web: [www.bavaria.hu](http://www.bavaria.hu); E-mail: [info@bavaria.hu](mailto:info@bavaria.hu)  
Központi ügyfélszolgálat: 1138 Budapest, Váci út 113.  
Telefon: +36 30 677 50 87; Fax: +36 1 352 8123



**Kora tavaszi túrák a Balatonon egy bérelhető, ketch vitorlázatú, kétárbocos NautiCat-en. Fűtött kormányállás és körkilátásos szalon**

Csak skipperrel.

**06 20 935 7700**



Amikor a biztonság,  
a kitűnő minőség és a  
teljesítmény a cél  
válaszd az  
Easy Series vitorláit!

Easy



Better by Design

A rendszeresen túrázó hajós a vitorlázat könnyed kezelhetőségét igényli, miközben nem mond le sem a jó teljesítményről, sem a tartósságról. A vitorlák alakját kezelését meghatározó elemek a telilatniktól, a feltekerést elősegítő formáig, lényeges területe fejlesztéseinknek. Széles választékát kínáljuk a bőszeles vitorláknak a Code One-tól a spinnakerekig. A North Easy Series vitorlák ár-érték aránya is figyelemreméltó.

[info@hu.northsails.com](mailto:info@hu.northsails.com)

[www.hu.northsails.com](http://www.hu.northsails.com)

+36 1 769 25 95