

100% vitorlázás

2011. október

PORTHOLE

10.

FAPADOS VITORLÁZÁS

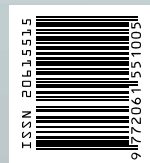
teakfa nélkül

TONGA SZIGETEI

Méder Áron úton

VIHAR-RENDSZER

Derű helyett ború



Beborult

Ahogy azt már egy hete jelezték, pénteken véget ért a csailóka nyár, a végeleáthatatlan napsütést és a még mindig 20 fokos vizet leborította egy markáns hidegfront. A terv az volt, hogy meglátogatom a lellei záróbulit, mert Rubikék (Vándor Robi és csapata), akik a One d'Or 35-öst a BL-ben

pihentetik, még csütörtökön nagyot estek a katamaránnal, így azt reméltem, hogy megtudok néhány szaftos részletet. Csak péntek délután értem le Kenesére, fűtült a szél, csörögtek az árbocok, szeretetreméltó hangok ezek az oly hosszúra nyúlt flautés időszak után.

(folytatás a 4. oldalon)



HANSE 445

www.hanseyachts.com



Hanse yachts are designed by judel/vrolijk & co, the world's leading naval architects

Hanse sailing a great feeling

Hanse 
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

tartalom



- 6 **Két keréken.** Balatonkerülő másként.
- 8 **Fapados vitorlázás.** Jönnek az olcsó hajók? Némi képzavar a low budget hajózást fapadosnak titulálni, tudván, hogy egy teak ülőke igencsak megnyomja az opcionális felszerelések felárát – de most tényleg egy új jelenségről, a hajózás és a komfort szétválasztásáról beszélünk.
- 11 **Vitorlázáselmélet.** A határréteg kialakulása és leválása.
- 14 **Laser Radial és 4.7 Horvát Bajnokság.** Október 13-16. között a Split melletti Marina Kastela kikötőben rendezték meg déli szomszédaink nemzeti bajnokságát a Laser Radial és a 4.7 osztályok számára, melyen népes magyar tábor képviselte hazánkat.
- 15 **Optimist és Cadet Országos Bajnokság**
- 16 **Abas Master Kupa, Balatonfűzfő.** A kikötői bajnokságok mindig hangulatosak. Itt nem arról van szó, hogy a tó túlsó feléről jönnek a gyorsabbnál gyorsabb hajók... Sokkal inkább arról, hogy együtt versenyez az ember azokkal, akikkel egész évben találkozik a kikötő éttermében vagy a mólón.
- 18 **Jegesmedve Kupa a BFYC-ben.**
- 19 **Szüreti Regatta – „Kapitány- és legénységbörze”.** Az egész egy hirdetéssel kezdődött...
- 21 **„Teljesen mindegy, ki ellen kell versenyezni, a cél az, hogy gyorsabbak legyünk”.** Bemutatkozik a One d'Or Catamaran Sailing Team.
- 23 **Irokézzel a Szüreti Regattán.** Mindig is nagy álmom volt, hogy egyszer egy hetvenes cirkálóval versenyezhessek. Egy szigligeti versenyen ismerkedtem meg Pajor Zsolttal, aki felajánlotta ezt a nem mindennapi lehetőséget.
- 25 **A Wild Joe újra a dobogón**
- 26 **Karók a vízben.** Azért van, vagy legalábbis lehet haszna az alacsony vízállásnak is. Például hogy előbukkantak a jég által letarolt karóvégek, amiket a horgászok hagytak a tóban.
- 27 **Új szavazási szisztéma.** Az MVSZ a kis egyesületekért.
- 28 **Hogy a Viharba ne?** Építőnek szánt kritika a Vihar-rendszer fejlesztésére.
- 30 **Rendőrsztori, folytatás.** A bürokrácia tengerén.
- 31 **Káprázat.** Egy korábbi cikkben arról keseregtem, hogy a tihanyi csőben sötétedés után októberben már nem láthatóak a kardinális jelek. A gyakorlott hajós e nélkül is átnavigál a szűk hajózási útvonalon, de egy ütközés a kivágatlan bójával komoly károkat is okozhat.
- 33 **Programok a Balaton körül októberben**
- 34 **One Dream Challenge II.** Utunk az Adriától az Atlanti-óceánig.
- 36 **Messze a Balatontól, valahol a Csendes-óceánon.** Vitorlázás Méder Áronnal Tonga Királyság szigetein.

2011. október



A termék környezetbarát és környezetbarát gyártástechnológiát használó vállalatok által készített, (zárójelben az elő-gazdálkodásból származó alapanyagokból készült)

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Bodnár Balázs, Bossányi Zsolt, Gelencsér György – Merlin, Kocsis Bálint, Kovács Éva, Lange Péter, Méder Áron, Nagy Zoltán, Rick Csaba. **DESIGN:** PÁPAY GYÖRGY **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011. október 24. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPPOTÓ:** NOVÁK MARI

(folytatás az 1. oldalról)

A kihajózás nem volt kétséges, a helyi tanfolyamosokat is kivézenyelte Viktor, a könyörtelen oktató. Inkább az éjszakai behajózás aggasztott, ismerte a BL előtti szűk csatornát. A dupla reff és a viharfocok ideális kombinációnak bizonyult a helyenként pörölyként lecsapó pöffökkel fűszerezett északnyugati szélben. A lellei kikötőbejárat előtt szerencsére világítottak a kotrásszegélyt jelző szentjánosbogár-fények. Ha ez a bójásor nem lenne kint, nem hiszem, hogy mernék próbálkozni egy éjszakai behajózással. (A bóják kivilágításáról szóló cikkünket a 30. oldalon találod.) A kikötéshez szakszerű segítséget kapok, ami egyáltalán nem természetes az októberi éjszakában. A BL étterme zsúfolásig megtelt a záróbulira jobbra autóval érkező hajósokkal. Tóth Balázs konyhája, a kiszolgálás színvonala reménykeltő, de az igazi meglepetés az emeleten vár. A wellness-részleget konferencia-központtá változtatták. A medencét lefedték, és az itt kialakított területet is hasznosították, hogy a téli hónapokban is üzemeltethető legyen a létesítmény. Az esti buli is ide koncentrálódott, míg a kisebbik teremből egy klasszikus játékbarlangot formáltak a kreatív üzemeltetők.

A katamarános csapat egy laptopon nézegeti az előző napi borulás képeit, melyeket Novák Mari készített a kísérmotorosból.

Nem lehetett könnyű dolga, hiszen a 20 csomóval rohanó katamaránnal még lépést tartani sem könnyű, hát még kitémasztani, képet alkotni, megfelelő pillanatokban exponálni, és a gépet folyamatosan szemmagasságban tartani – fizikai teljesítménynek sem akármilyen.

Igen jó részidővel érkeztek Földvár elé, amikor bekövetkezett a baj. Akármilyen gyorsak is voltak, a keszthelyi indulástól számítva már egy és háromnegyed órát rohantak egy slágon, és többnyire egy testen balanszírozva. „Ez alatt az idő alatt kissé lankadt a figyelem, hiányzott a gyors reakció és nem sikerült időben ráengedni – fogalmaz önkritikusan Lange Peti, aki egyben az esti buli házigazdája.

– Szerencsére semmilyen kár nem keletkezett, és a hajót viszonylag könnyen, a vitorla leengedése nélkül vissza tudtuk állítani, természetesen a motoros segítségével.” „A csúcskíséret valójában csak egy része annak a tervnek, amely a jövő évi Kékszalag megnyerését célozza – kapcsolódik be a beszélgetésbe Robi, a hajó kormányosa. – Tavaly, amikor vízre került a hajó, már nem tudtuk kiismerni a tulajdonságait, mire elkészült, csupán néhány nap volt a versenyig. A Szalagon derült ki, hogy komoly szerkezeti átalakításokra is szükség van, így a cucc sokáig a parton maradt. Amikor bizonyossá vált, hogy a többtestű vitorlázás nem kap zöld utat az ideai Kékszalagon, attól kezdve minden energiánkat a Libera, és a VB ürügyén a 18-as katamarán kötötte le, ezért csak most, a szezon végén kezdtük el a felkészülést a jövő évi szezonra. Úgy gondoljuk, hogy 2012-ben az Extreme 40-esek nem teszik tiszteletüket a Kékszalagon, a tavalyi szereplésüket könnyebben lehetett a nemzetközi kötelezettségeik közé illeszteni. Ebben az esetben a 35-ös komoly esélyekkel indulhat, az ehhez szükséges rutint remélhetőleg meg tudjuk a verseny idejéig szerezni.” (A One d'Ort bemutató cikket a 21. oldalon találhatod)



A csapat is összeállt, Vándor Robin és Lange Petin kívül Péter üzlettársa, Kövér Laci, Kalocsai Zsolt és Erdős Gergely készülődik a megmérettetésekre. Az első kísérlet kudarcra nem szegte kedvüket, már most szombaton Keszthelyre vontatják a gépet, hogy esetleg már vasárnap – ha kedvezőek a körülmények – nekivághassanak. Szombaton magam is vízre szálltam, a szikrázó napsütés rácáfolt az előrejelzésre. A déli órákban értem Badacsonyba, ahol az élet leghalványabb jele sem mutatkozott. A kikötő egyetlen vendégeként elfogyasztottam egy finom kávét, de az ebédet valami vidámabb helyen, jó társaságban szerettem volna elkölteni. Révfülöp pont útba esik hazafelé, Rick Csaba pedig örömmel csatlakozik, legalábbis egy ebéd erejéig. A Zanzi bár – ahogy a kikötő is – már bezárt, benézünk tehát a faluba, ahol hála a Balaton legdrágább futballpályáján folyó meccsnek, nyitva vannak a vendéglátóhelyek. Mitől olyan értékes a révfülöpi focipálya? Mert szemben

a szokásos faluszéli kialakítással, ez a füves létesítmény közvetlenül a vízpartra települt. De nem is akárhová, be a kikötő öblébe! Emiatt a révfülöpi közkikötő nem bővíthet, mert azért a helyi foci mégiscsak előbbre való, mint ha mindenféle hajósnépek özönlének el a kikötő környékét. Egy felejthetetlen pacal elfogyasztása után visszatérünk a kikötőbe, ahol Csaba megmutatja az alacsony vízállás révén láthatóvá vált jégтарolt horgász helyek életveszélyes csonkjait. Valóban itt lenne az idő és a lehetőség ezek eltávolítására, még mielőtt egy hajó, vagy ne adj isten egy szörfös fenn nem akad a rozsdás nyársakon. *(Rick Csaba erről szóló írását lásd a 26. oldalon)*

Mire elindulok, markáns gerenda jelenik meg az égen, így jó kis széllel nyomulhatok a Cső felé. Különleges vizuális élménnyel ajándékoz meg az októberi naplemente. A giccsesen aranyló vöröses láthatár Badacsony felett már alapszolgáltatásnak is tekinthető, de





most kelet felől is minden bevörösödött, ami ellentmond az ismert versikének: „Mikor a nap vörösben áldozik, az idő marad, vagy változik”.

A tihanyi szorosba már sötét felhővel borított este érkezem, és minden figyelmem dacára egy darab kardinális jelet sem észlelek. Vagy már felszedték, vagy a világítása hiányzik, mindenesetre nem szeretnék egyiknek sem nekiütközni, ezért a GPS-en ellenőrzöm a nyomvonalam, hogy minél nagyobb távolságot tartsak a vélelmezett helyüktől. Gyorsan hűl a levegő, mire Kenesére érek, jó, ha 6-7 fokot mutat a hőmérő, de legalább nem kell félnem a kivilágítatlan pecáscsónakokkal való találkozástól.

A BFYC-ben sincs nagy élet.

Itt is beborult.

Gerő András



KÉT KERÉKEN

Balatonkerülő másként

Az, hogy októberben még nyár van, az jár nekünk, mert a feledhetetlenül hideg júliusért cserébe kell, hogy valamivel kárpótoljon a fennhatóság. Szombaton még reménytelen szélhiányos reggelre ébredtünk, így hajózás helyett felbaktattunk a Soós-hegyi kilátóhoz, követve a Tátorján tanösvény nyomvonalát, és élveztük a Keleti medence leírhatatlanul szép látványát.

Alant, a Fűzfő Marina környékén valami komoly háziverseny csalogatta vizre a kikötőlakókat, de láthatóan benépesült a medence a vízfelületet alig borzoló légmozgásban. A látványtól megrészegülve született a racionálisnak semmiképp nem nevezhető, de a kényelmi szempontokat messze felülíró döntés: vasárnap nem hajózzunk, inkább körbekerekezzük a tó egy részét, legyen a téli hónapokra elég látvány-muníciónk. Keneséről északra vettük az irányt, sorba látogatva kedvenc helyeinket – fris-

sítő, fagyj és valami ürügy, hogy ne nagyon kelljen tekerni. A strandok kiürültek, pedig a víz még most is 20 fok körül van, a budatavai „négyévszakos” halsütő már a szárazföld felől érkező, meglepően sok kerekre koncentrál. Általában a kikötők az utca felől, a kerítésen kívülről eddig sem csábítottak, de most meglepve tapasztalom, hogy az ősz beálltával egyre több helyen daruzgatják a hajókat, ahelyett, hogy kiélveznék az ajándék jó időt. Fűreden nagyon nagy a tömeg, nem is értem, miért nem maradtak kint a borsátrak, most

sem maradnának éhen, annyi a szomjas lézengő. A Silver átriumában kiülünk a partra, jólesik a pihenés. Vicces, ahogy a hajós barátok átnéznek rajtunk. Hiába, a kerékpáros öltözet egy másik közösség, egy másik szubkultúra látványeleme, itt nem sok figyelmet érdemel. Nem is nagyon barátkozunk, a camping előtt feltöltjük kulacsainkat savanyúvízzel, és a révig meg sem állunk. A kompról irigykedve néztem a THE előtti vityószólovot, a kardinális jelet figyelmen kívül hagyó



30-as körüli bődönhajó veszélyesen benyomult a zátony felé, de aztán észhez térve még időben igazított. Megúsztá. Pedig milyen jól éreztem volna magam a bicajos barátaim között, akiknek előre megmondhattam volna, mi fog történni.

A déli part soha nem volt a szívem csücske, a strandolásra, az esti kajálásra és az éjszakai életre épülő infrastruktúra nem sok szolgáltatását vettem igénybe, de úgy látszik, manapság más sem. Minden kihalt, az üzletek zárva, a Balaton fővárosaként is emlegetett Siófok is egy lepukkant, múltidéző szellem-üdülőváros benyomását kelti, legalábbis a kerékpárútról szemlélve. Az

egyetlen derűs pontnak egy Calypso névre hallgató, láthatóan igen aktív Ezüst-parti kikötő, és a partra települt étterme mutatkozott. Szívesen elüldögéltünk volna itt mi is a bágyasztó délutáni napsütésben, de a minőségi hajósturizmus kiszolgálására szocializálódott pincérember elég bunkesz módon adta tudunkra, hogy ez nem igazán a csóró cangások útszéli kávézója.

A sok lazálás miatt bele kellett húznunk, hogy a világítóberendezéseinkből hiányzó elemkészlet miatt ne kerüljünk be a hírekbe. A naplemente a világosi partfalon ért bennünket, ha valahova érdemes elzárándokolni, ez az a hely. Innen nézve a lebukó nap az

északi part felett leírhatatlan látvány. Meg sem kíséreltem leírni. Még utoljára átemelem széthajtott testemet a vázon, és beküzdöm magam Kenesére. A kikötőben megpróbálok fitnek mutatkozni, nem sok sikerrel. Itt legalább megismernek. Hősnek érzem magam, de a közel 80 km nem is olyan nagy truváj – a megélt élmények bőven kompenzálták a kényelmetlenségeket.

G.A.



FAPADOS VITORLÁZÁS

Jönnek az olcsó hajók?

Némi képzavar a low budget hajózást fapadosnak titulálni, tudván, hogy egy teak ülőke igencsak megnyomja az opcionális felszerelések felárát – de most tényleg egy új jelenségről, a hajózás és a komfort szétválasztásáról beszélünk. A gyártók, követve az autóipar árképzési technikáit, eddig is különféle extra csomagok megvételére sarkallták az amúgy sem olcsó modelljeiket választó vevőket.

Az alapárba igyekeztek minden olyan elemet integrálni, amely a sorozatgyártás révén könnyen beszerezhető vagy előállítható, de ha a vevő egy-két extra szolgáltatást is elvárt a hajótól, akkor komplett csomagokat volt kénytelen megvásárolni olyan elemekkel, melyeket igazán nem is igényelt. Amíg a piac méltányolta a gyártók ez irányú ügyeskedését, addig a csomagok száma és összetétele is egyre bővült, de az általános pénzhiány mind több vevőt készített az alapfelszerelés más csatornákon keresztül történő kiegészítésére.

A rugalmas szemléletű képviselők látványos akciók keretében próbálják oldani az opcionális csomagok merev vásárlási kötelezettségét. De ez is csak addig tart, amíg szabad gyártókapacitásuk ezt lehetővé teszi.

Tény, hogy növekvő igény van olyan hajókra, amelyek az alapfunkciókon kívül semmilyen kötelezően megvásárolandó extrát nem tartalmaznak, azokat a vevők saját csatornáikon keresztül szereznek be, vagy alakítanak át lehetőségeik, felkészültségük figyelembevételével. Az első fecskék egy olyan gyártócsoporthoz – a Hanse Group – műhelyéből kerültek ki, ahol eddig is igen széles skálán lehetett hajót választani. A különleges Moody, a nagyhírű Dehler, az ár-érték-

arányának köszönhetően sikeres Hanse mellett bemutatkozik egy abszolút lecsupaszított új hajócsalád, a Varianta.

A Varianta két bemutatkozó modellje egyszerre több célcsoport igényeinek kíván megfelelni.

Az egyik a tavi, a másik a tengeri hajózást preferálja. Mindkét modell öltöztethető, tuningolható és dekorálható kívül-belül, a tulajdonos ízlésének megfelelően. A versenyzők kihasználhatják a Judel/Vrolijk stúdió gyárilag beépített sebességpotenciálját, ha előnyszámos versenyen indulnak, de one design osztály is alakulhat, ha a gyártó által ajánlott előírásokat elfogadják.

Varianta 18

Ára **8800 euró**, azaz **kb 2,5 millió Ft nettó** gyártóhelyi áron. Alig több mint 3 millió Ft, ha áfás áron vásároljuk meg!

Hihetetlen ár, lássuk mit tartalmaz:

Egy 18 lábás kajütös kílert 1,15 cm-es merüléssel, alapvitorlázattal. A hajótest a legkorszerűbb technológiai környezetben épült aluváz, balsamagos szendvics deckkel, öntöttvas killel. Úgy ahogy van, hajózható. Megrendelhető a gyári webshopban, de egyszerűbb a he-



Teljes hossz: 5,75 m
Vízvonal hossza: 4,78 m
Szélesség: 2,40 m
Merülés: 1,15 m (Standard)
 0,80 m (opcionális)
Vízkeszoritás: 710 kg / 780 kg
Tőkesúly: 230 kg / 300 kg
Árboc: 9,15 m
Nagyvitorla: 14 m²
Orrvitorla: 7,5 m²
Gennaker: 29 m²





EXTÉRIEUR | INTÉRIEUR | VIDEO | 360° | DOCUMENTS | REPORTS | CLASS RULES
VARIANTA 44 | POINTS OF SAIL | FREQUENTLY ASKED QUESTIONS | REQUEST / ORDER

18 44



VARIANTA



minimál ár,
maximál
teljesítmény,
német minőség

www.varianta.hu



NEWS BOATSHOWS SERVICES SHOP PRESS CONTACT LEGAL NOTICE

Hajók webshopból!

8800 eurótól (nettó)

info@hanse.hu
www.varianta.hu

lyi dealernél kezdeni, mert ott sem drágább, viszont jobb a kiszolgálás.

Mit vehetünk hozzá?

A Velencei-tóra rendeljünk rövid kilt – 85 cm. Túrázáshoz spray

hoodot. Tegyük fel gennakert: 29 m². A fokra Furlex betekerőt, motortartó bakot és külmotort. Ha nem akarjuk kikötőben tartani, érdemes venni egy gyári utánfutót is. Mivel a hajó összsúlya alig haladja meg a 800 kg-ot, szinte bármilyen autóval vontatható.



Varianta 44

Ára nettó **88 888 euró – durván 25 millió Ft egy komplett 44 lábás hajóért!**

Lássuk, mit kaphatunk ezért a pénzért? (36 láb hajóhossz felett szinte semmit). Egy 44 láb hosszú fehér vinilészteres testet 223 cm merülésű T speed killel, Volvo D2-40 38 hp motort, hűtőszekrényt, port-oldali aft-kabint, a starboard oldalon a ka-

bin helyett hatalmas tárolóval. 9/10-es kétszálingos árbocot, vitorlázatot, latnizott reffelhető fockkal. Dynema fallköteleket, hatalmas, 1,8 m átmérőjű kormányt. Felszerelt konyha, fürdőkabin, és egy végletesen minimál stílusú berendezés teszi lehetővé, hogy a Hanse 430-as alapjaira épült hajó legalább 2 tonnával könnyebb mérettársainál.

Teljes hossz: 13,33 m | **44' Szélesség:** 4.18 m **Merülés:** 2,23 m (standard) 1,79 m (option) **Víziszorítás:** 10,2 t **Tőkesúly:** approx. 3,200 kg **Motor:** Volvo D2- 40, 40 HP **Vízartály:** 280 l **Üzemanyagtartály:** 120 l **CE:** A (12 szem.) **Vitorlázat:** 105,00 m² **Nagyvitorla:** 57,00 m² **Genoa 105%:** 48,00 m² **Gennaker:** 140,00 m² (opt.) **Árboc:** 21,7 m **Design:** judel / vrolijk & co



Amit nem kapunk meg, azt be-, amivel elégedetlenek vagyunk, azt átépíthetjük. A gyári opciós listán szerepel a 179 cm merülésű rövid kíl is, ha a 22 méterrel a víz fölé magasodó 105 m² alapvitorlázattal felszerelt riggel a Balatonon szeretnénk vitorlázni.

Bővebb információ a varianta.hu oldalon.

G.A.



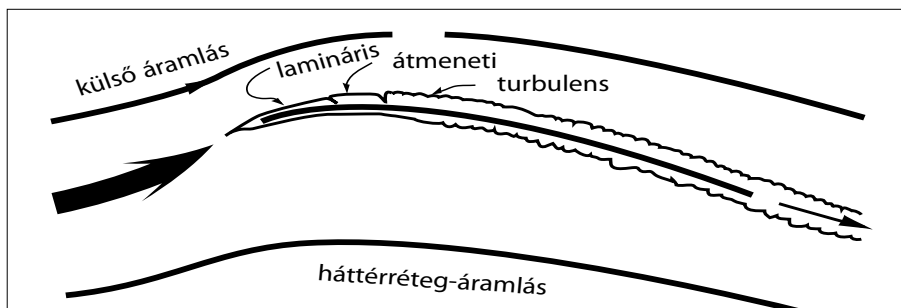
VITORLÁZÁSELMÉLET

A határréteg kialakulása és leválása

A vitorlán akkor keletkezik a legnagyobb felhajtóerő, ha a vitorla szél alatti oldala mentén kialakuló ún. határréteg-áramlás a vitorla teljes hosszában a vitorlához „tapad”, nem válik le. Arvel Gentry, amerikai repülőmérnök és vitorlázó részletesen leírta ennek a határrétegnek a tulajdonságait, viselkedését. Elméletének helyességét kísérletekkel is igazolta.

A vitorla körüli légáramlás két típusú áramlási területre osztható fel: a külső áramlási területre és a határréteg-területre. Ez utóbbi a vitorla felületének közvetlen közelében lévő levegőréteg. A viszkozitás miatt a vitorlával közvetlen érintkezésben lévő levegőrészecskék a vitorlára tapadnak, azzal együtt mozognak, így a vitorlához viszonyított sebességük nulla lesz. A vitorlától kis távolságra lévő levegőrészecskék már valamilyen sebességgel mozognak a vitorlához képest, de még nem érik el a külső áramlás sebességét. A határrétegnek ott van a külső széle, ahol a levegőrészecskék a külső áramlási terület adott pontján kialakult sebességgel mozognak.

Az áramlás típusa szerint a határrétegen belül három terület található, amint az ábrán látható. A vitorla belépője közelében a vitorlától a határréteg széléig haladva a sebesség egyenletesen változik a határrétegen belül. Ez a lamináris (réteges) áramlású határréteg, röviden lamináris határréteg. A határrétegen belüli bizonytalanság, a vitorla egyenletlenségei



(mint pl. a kötéllovasok, a forstág és a vitorlavarratok) által okozott áramlási zavarok és a levegőben mindig jelen lévő valamennyi természetes turbulencia miatt a lamináris áramlás egyenletes sebességváltozását fokozatosan felváltja egy sokkal rendezetlenebb áramlás. Ez a szakasz a határréteg átmeneti területe, az átmeneti határréteg. E rövid átmeneti terület után a határrétegen már nagyon rendezetlenné válik az áramlás. Ez a turbulens (gomolygó) határréteg-áramlási terület a turbulens határréteg. A lamináris határréteg-áramlásból a turbulens határréteg-áramlásba való váltás

nincs észrevehető hatással a külső áramlásra, ezért a vitorla felhajtóereje nem nagyon változik. A váltás észrevehető hatása az, hogy a turbulens áramlási területen nagyobb a súrlódásból származó ellenállás, mint a lamináris áramlási területen.

A határréteg tulajdonságainak további részletes leírása a www.vitorlasszotar.hu/vitorlazeselmelet_hatarreteg_levalasa.php oldalon található.

Következik: Az orrvitorla beállítása a Gentry-féle áramlásjelző rendszer segítségével.

Nagy Zoltán



Építők Kupa – Agárd

Október 1-2.

Noha az előrejelzések szerint már csupán pár napig tart a csodás, nyárra emlékeztető nap-sütéses idő, a hétvégén még igazi vénasszonyok nyara honolt a Velencei-tavon, ahol a Finn-dingi hajóosztály utolsó ranglista-versenyét, valamint a Laser-osztályok, a Kalózok és az Optimistek számára az Építők Kupát rendezték meg.

Sajnos, ahogy az egész szeptemberben jellemző volt, a nyárias időjárás mellé ezúttal sem párosult túl sok szél, így ez a regatta is halasztással vette kezdetét – és azzal is zárult. A két nap helyett a versenyzőknek meg kellett elégedniük egyetlen délutáni vitorlázással, ugyanis szombat délelőtt és vasárnap egész nap a széltelen várakozás volt az úr a tavon. A szombaton kora délután érkező kellemes É-NY-i 2-3 Beaufort erősségű szélben azonban három remek futamot sikerült teljesíteni az Agárdon megszokott háromszög-pályán. A legnépesebb mezőny – ranglista-verseny lévén – Finnben gyűlt össze, ahol 27 hajó versengett egymással a győztesnek járó kupáért, melyet idén Sipos Péter szerzett meg, aki egyben a masters kategória győzelmét is bezsebelte. A dobogó második és harmadik fokára is az „érettebb” korosztály képviselői állhattak fel: a második helyen Huszár Géza, míg a harmadikon Haidekker Péter végzett. A legeredményesebb junior versenyzőnek járó díjat pedig Fehér Máttyás vihette haza.

A legkisebbeknél, az optimisteseknél pont fordítva alakult a helyzet. Ott a fiatalabbak, azaz a serdülők utasították maguk mögé az ifjúsági versenyzőket, s szerezték meg a dobogós helyezéseket idősebb társaik előtt. A legfényesebben csillogó érmet, az aranyat ifjabb Majthényi Zsombor, azaz Pifu szerezte meg, aki élete első versenygyőzelmét ünnepelhetette a regattán. Az ezüstérem Józsa-Kovács Attila, a bronz Kőrösvölgyi Márton nyakába került, míg az ifi aranyat az összesített lista negyedik helyén végző Soltész Hanna szerezte meg. A Laser osztályokban valamivel kisebb létszámú mezőnyök gyűltek össze, Standardban 8, Radialban 6, míg 4.7-ben 13 versenyző küzdelmének lehettünk tanúi. A legnagyobb vitorlázattal rendelkező Standardban a finnekhez hasonlóan szintén masters győzelem született Sulyok Miklós



A dobogó második és harmadik fokára is az „érettebb” korosztály képviselői állhattak fel

jóvoltából, akit Péteri Gábor és Lukács András követett a sorban. Radialban Dénes Bence állhatott fel a dobogó legmagasabb fokára Munkácsy Miklós és Vigh Tamás elé, míg a legkisebb vitorlázatú 4.7 győzelmét Virág Flóra szerezte meg Munkácsy Tamás és Vajnai Zoltán előtt. A Kalóz osztály aranyérmét – ahol hat páros versengett a legjobbaknak járó díjakért – Tóth István és Demjén Balázs zsebelte be Szűcs János és Szűcs Dorina, valamint a Piávic László–Tombor Bálint kettős előtt.

Ugyan vasárnap a szél teljes hiánya miatt nem sikerült a vízre szállás, és délben a rendezőség úgy határozott, hogy nem várakoztatja tovább a mezőnyt, az első októberi hétvége mégis kiválóan sikerült azon versenyzők számára, akik hétvégi programul az Építők Kupát választották, hiszen csodás időben, három kellemes futamban s egy jó versenyben lehetett részük. **E.B.**



A legfényesebben csillogó érmet, az aranyat ifjabb Majthényi Zsombor, azaz Pifu szerezte meg, aki élete első versenygyőzelmét ünnepelhetette a regattán

International Finn Cup – VIII. Andrea Menoni Cup

Szeptember 30. – október 2. Malcesine – Garda

Egyetlen héttel a Finn-dingi Magyar Bajnokság után, október első hétvégéjén zajlott 17 nemzet 55 versenyzőjének részvételével a jeles olasz edző, Andrea Menoni emlékének tiszteletére megrendezett Finn-dingi verseny a Garda-tavon, melyen hazánkat Litkey Árpád szövetségi kapitány vezetésével két versenyző képviselte Pál Gaszton és Beliczay Marci személyében.

A háromnapos viadalon csodás, napsütéses időben, ezúttal inkább a reggeli északias szelet preferálva zajlottak a futamok. A nyitónapon ugyan még halasztással vette kezdetét a regatta, s két délutáni futamot sikerült lebonyolítani a 7-8 csomós délies szélben, ám ezt követően a rendezőség úgy határozott, hogy inkább a reggeli, stabilabbnak tűnő északi szélben indítja a további futamokat. A döntés helyesnek bizonyult, ugyanis mind szombaton, mind pedig vasárnap kora reggel, 8 órai rajttal két-két remek futamot sikerült teljesíteni 20 csomó körüli szélben, így a versenyzők már a délutánokat a parton tölthették. A hatfutamos regattát – melyből a legrosszabb futameredmény ejthető volt, – a szlovén Vincec Gasper nyerte kétpontos előnnyel holland vetélytársa, Pieter-Jan Postma előtt, míg a dobogó harmadik fokára a cseh Michael Maier állhatott fel, szintén kétpontos lemaradással. A mieink közül Beliczay Marci teljesített jobban, s szerezte meg a 15. helyezést egyenletes teljesítményt nyújtva, míg Gaszton a 17. helyen végzett. Mindkét fiú mindvégig a mezőny első felében vitorlázott, a 8-19. helyezések között. A legeredményesebb olasz versenyző, aki a neves edző – Andrea Menoni – emlékének tisztelgő trófeát is átvehette, az abszolút lista ötödik helyén végző Filippo Baldassardi lett. Csodás időben, remek szélben rendezett futamokkal, s megannyi tapasztalattal zsebükben térhettek haza fiaink, hogy folytassák felkészülésüket a december elején Perthben megrendezésre kerülő világbajnokságra, mely egyúttal az első kvalifikációs regatta lesz az ötkarikás játékokra.

E.B.



Laser Radial és Laser 4.7 Horvát Bajnokság

Október 13-16. – Marina Kastela

Október 13-16. között a Split melletti Marina Kastela kikötőben rendezték meg déli szomszédaink nemzeti bajnokságát a Laser Radial és a 4.7 osztályok számára, melyen népes magyar tábor képviselte hazánkat.

A regattára öt ország 96 versenyzője adta le nevezését, közülük 53-an a kisebb vitorlázattal rendelkező Laser 4.7 osztályban, míg 43-an Radialban képviselték magukat. A hét futamra tervezett regatta nehézkesen indult, ugyanis a verseny kezdetével szinte egy időben megérkezett a horvátok hírhedt szele, az É-ÉK-i irányból fújó, meglehetősen kiszámíthatatlan, ám annál nagyobb erővel a hegyekről alábukó bóra. Aki már járt déli szomszédainknál vitorlással, az bizonyára hallott már róla, vagy maga is megtapasztalhatta eme szél erejét és trükkös voltát, melyből a mi fiataljainknak is bőven kijutott ezen a versenyen. Az első estén a másnapi versenyre készülődés sajátos formában telt, ugyanis a rendezőség felhívására mindenki bőszen kötözte hajóját különböző láncokhoz, oszlopokhoz, kiemelő kocsikhoz, hogy az éjszaka során a nagy szélben el ne szabaduljon, fel ne boruljon. És tényleg. Az előrejelzésnek megfelelően a nap horizont alá bukását követően a szél ereje egyre csak fokozódott, s éjjel irtatlan erővel kezdett tombolni, melyből sajnos másnapra is jutott, így a nyitó versenynapon a parti várakozásé volt a főszerep. De várakozásból bőven jutott a következő napokra is, ugyanis a délelőtti folyamán rendre halasztással kezdődtek a programok.

Szombaton azonban kora délután mintha elzárták volna a szél-turbinák csapjait, a bóra ereje alábbhagyott, így vízre merészkedhetett a mezőny. Fiataljaink dolga azonban egyáltalán nem volt könnyű, noha nem éppen a szél erejével, sokkal inkább annak kiszámíthatatlanságával kellett leginkább megküzdeniük a második versenynapon. Óriási szélpörgések, kihagyások, befújások nehezítették a versenyzők és a rendezők dolgát, így egyaránt komoly problémát okozott a megfelelő pálya kitűzése és a mezőny elrajtoltatása. Radiálósaink valamivel szerencsésebb helyzetben voltak, nekik ugyanis két futamot is sikerült befejezniük naplemente előtt, ám a kisebbeknek be kellett érniük egyetlen eggyel, melyből 16 versenyzőt még ki is zártak korai rajt miatt, így számukra a hatórás vízen töltött idő meglehetősen haszontalannak bizonyult. De azoknak sem volt leányálom az élet, akik szabályosan el tudtak rajtolni, ugyanis hol 4-5, hol pedig 20 csomós szélben versenghettek egymással, s a szél iránya is gyakran és kiszámíthatatlanul változott, olyannyira, hogy a regatta szinte egy hazárdjátékhoz kezdett hasonlítani. Gyakran előfordult, hogy két hajó egymással szemben vitorlázott, s mindkettő kreuzolt, vagy éppen a cirkáló szakaszban hátszelezett. Ennek ellenére fiataljaink igen szépen versenyeztek. Radialban Haidekker Zita szelته át a második helyen a célonalat az első futamon, megelőzve a horvát Európa-bajnok Tina Mihelicet, majd azt követően Rozsnyay Domonkos és Karé Réka végzett a



legjobb tíz között. Laser 4.7-ben Vadnai Benji győzedelmeskedett, akit azonban a rendezőség fekete zászlós rajtnál elkövetett vétség miatt utólag kizárt a futamból. Mivel az utolsó nap előtt kettő, illetve

egy érvényes futammal rendelkeztek a versenyzők, a rendezőség korábban írta ki a rajt időpontját, s felhívta minden versenyző figyelmét, hogy késő délutánig tartja fenn a rajtkészültség lehetőségét, melyet ki is használt rendszeren.

Az utolsó nap szintén majd' 40 csomós széllel és halasztással vette kezdetét, ám az előző naphoz hasonlóan dél körül ismét kezdett nyugodtabbá válni az időjárás, így a versenyzők bizakodva hagyhatták el a kikötő területét. Mire azonban a pályához értek, teljes szélcsend uralkodott a vízen, így már-már reménytelennek kezdett látszani a versenyzés lehetősége, ám ekkor ismét „elindították az égiek a szélturbinát”, s 20-30 csomós szélben három futamot bonyolított le a rendezőség mindkét hajóosztály számára, melyet épp a sötétedés beállta előtt sikerült befejezni. Takács Levente két futamgyőzelmet is szerzett 4.7-ben, így előrelépett az összesített lista harmadik helyére, egyetlen ponttal lemaradva Vadnai Benjittől, aki az ezüstéremmel zsebében térhetett haza, míg a regattát és a bajnoki győzelmet a spliti Mario Novak szerezte meg. Radiálósaink közül továbbra is Domi és Réka szerepeltek legeredményesebben, noha Réka is begyűjtött egy fekete zászlós kizárást. Végül Domi a 8., Réka pedig a 11. helyen, az abszolút győzelmet is bezsebelő Tina Mihelic mögött a második női versenyzőként zárta a hosszúra nyúlt és meglehetősen fárasztó regattát, s többi versenyzőnk is derekasan helytállt a nehéz, embert próbáló körülmények ellenére.

Eszes Bernadett



Optimist és Cadet Országos Bajnokság

Az augusztus 18-22. között megrendezett, ám szélhiány miatt érvénytelenül záruló OTP Junior Utánpótlás Bajnokság befejezésére az Optimist és Cadet osztályok részére október 15-17. között került sor Balatonföldváron.

A késői időpont ellenére mindkét hajóosztály népes mezőnnyel képviseltette magát a regattán, melynek rendezését a Spartacus Vitorlás Egylet vállalta magára. A három nap során nap-sütéses őszi időben, meglehetősen hűvös reggeli időjárásban, ám kitűnő szélben tíz futamot sikerült érvényesíteni a három nap leforgása alatt, így a bajnokság 12 érvényes futammal zárulhatott a viadal végén. Szombaton csodás nyugtias szélben kezdődött meg a küzdelem a fiatalok között a bajnoki címek megszerzéséért, s a cadetosok számára négy, míg az optimisteknek



az egyre gyengülő, s a nap végére teljesen elfogyó szél miatt három futamot sikerült megrendezni, melyet vasárnap és hétfőn a Földvárja jellemző reggel élénkebben, majd a nap során gyengülő keleties 2-3-as erősségű csövi-szélben sikerült folytatni.

Az optimisteknek óriási csatát vívott Vadnai Jonatán és Gyapjas Zsombor, akik végül azonos ponttal zárták a bajnokságot, ám több futamgyőzelme miatt Jonatán lett az idei év bajnoki címének büszke tulajdonosa, míg az összesített lista harmadik helyén a cseh Nikol Stankova végzett. A bajnoki



dobogó harmadik fokára Joni és Gyapi mögé az ifi kategóriában Wolf Szabolcs állhatott fel, míg a serdülő bajnoki címet az összesített lista 7. helyén végző Tenke Áron szerezte meg Veenstra Csenge és Pintér Niki előtt.

Cadet hajóosztályban az abszolút győzelmet és az ifjúsági bajnoki címet Boros Gergő és Horváth Balázs szerezte meg Polgár Lukács és Kanyicska Márk előtt, akik azonban a serdülő kategória bajnoki címét hódították el. A mezőny elejét a serdülő párosok uralták, s az abszolút 3. helyen végző Simó Márton és Rácz Bence nyakába akaszthatta fel a rendezőség a serdülő ezüstöt, a bronzot pedig Asperján Mihály és Rácz János vihette haza. Az ifi ezüstöt Fabacsovics Márk és Németh Boldizsár, míg a bronzot Szilassy Emese és Szilassy Borbála szerezte meg, akik az összesített lista 6. illetve 8. helyén végeztek.

A földvári regattával a Laser után újabb két osztály bajnoksága zárulhatott érvényesen, s már csak két osztály, a 470 juniorok és a 420-as versenyzők várakoznak, hogy végre érvényesíthessék bajnokságukat, melyre október 22-23-án, az évadzáró verseny keretein belül kerül majd sor. Remélhetőleg remek szélben.

E.B.

VIII. Abas Master Kupa, Balatonfűzfő

A kikötői bajnokságok mindig hangulatosak. Itt nem arról van szó, hogy a tó túlsó feléről jönnek a gyorsabbnál gyorsabb hajók... Sokkal inkább arról, hogy együtt versenyez az ember azokkal, akikkel egész évben találkozik a kikötő éttermében vagy a mólón.

Sajnáltam, hogy a nyári versenyen nem tudtam részt venni, de örömmel pótoltam be ezt az elmaradást az októberi „szezonzáró” megmozduláson a Marina Fűzfőben.

Az október elsejére kitűzött dátum akár hideg őszi időt is jelenthetett volna, de ez nem így volt. A szikrázó napsütés és az alig lengedező szél inkább idézte a nyári versenyek füledt ringatózását, mint az őszi





szereplő Sponsi nyerte, Király Zsolt kormányzásával. Ugyanakkor a versenyt Yardstick előnyszámok szerint értékelték, ami a Nauticoknak és az igen sportos Delphina 24-nek kedvezett. A befutót követően mindenkinek volt ideje kicsit rápihenni a vacsorára, ami után igazán megnyalhattuk mind a tíz ujjunkat! Az eredményhirdetésen minden egység kapott egy kis ajándékot, és az első három helyezett kupát is vihetett haza. A vándorkupát az abszolút első helyezett Király Zsolt vette kölcsön.

1. 6000 – Delphina 24 – Juhász György

2. Narmo – Nautic 330 – Farkas István

3. Sponsi – Nautic 12 – Király Zsolt

Az eredményhirdetés után előzene és mulatozás következett, de minket szólítottak a feladatok, így hazaindultunk. Elégedett fáradtsággal beszélgettünk az úton hazafelé. Igazán szép napot tudhatunk magunk mögött. Gyönyörű volt az idő, remek a hangulat, és a szervezésben sem találhattunk kifogásolni valót. Úgy volt jó ez a nap, ahogy volt. Ráadásul legközelebb az étteremben vagy a mólón esetleg már nemcsak köszönni fogunk egymásnak a hajóstársakkal, hanem beszélgetni is lesz miről.

*A Póstás kormányosa: **Szutor Ferenc**
Mancsaft: **Güntner Edit***



erősszeles futamokat. Reggel még úgy látszott, hogy a széltelesség sokakat visszariaszt majd a versenyzéstől, mert elég lassan ébredt a kikötő. Ahogy a nap sugarai egyre erősebben sütöttek a Sirály Étterem teraszára, úgy teltek meg az asztalok emberekkel. 9 órára már minden hely foglalt volt, és akadt, akinek már csak bent jutott hely. A verseny halasztással kezdődött, mert a meteorológia csak 11 óra után ígért valami kis szelet.

Erre egyébként ráhibáztak, mert valóban a teljes szélcsendből végül használható 1-es, 2-es kerekedett... A Fűzfő, Kenese, Almádi pályán két futamot rendeztek, ahol egy futam egy kört jelentett. Rajt előtt az esélyeket latolgatva úgy éreztük, hogy az északi vizekre szabott Póstarsra leginkább a „pályakulcsfordozó” szerep juthat ezen a napon, hiszen a FolkeBoot 3-as szél fölött kezd élni. Az első rajtot sajnos nem kaptuk el jól, de ahogy összerendeződött a mezőny, már éreztük, hogy azért elég szépen tartjuk a tempót. Spinnaker hiányában ugyan a hosszú hátszeles szakaszon ránk vert még néhány hajó, de így is bőven voltak mögöttünk a befutónál. A második futamban a pályát lerövidítették némileg, hiszen meglehetősen sok időt töltöttek a hajók az első futam gyenge szelében. Erre a körre a szél is stabil 2-esre erősödött, ráadásul fordult is, így a jól elkapott rajttal és a fél-szeles hosszú szakasszal előrébb tudtunk végezni.

Természetesen mindkét futamot a mezőnyt „színesítő”, itt vendég-

Jegesmedve Kupa a BFYC-ben

Kedvenc kikötőnkben, a BFYC-ben minden évben karakteres háziversenyekeket tartanak. Süsi a szellemi atyja az általában június elején rendezett Fridzsider Kupának, illetve az augusztusi Kisfröccs Kupának. A két esemény közös eleme, hogy a nevezési díjakat kisfröccsben kell fizetni – ezt Süsi a nyár folyamán hasznosítja. Két kategória van: a gyárilag beépített hűtős és a gyárilag nem beépített hűtős. Ezeket a kategóriákat YS rendszerben értékeli. A hűtőket Süsi nagyon szigorúan szokta ellenőrizni a verseny előtt, a verseny után, sőt az idény folyamán folyamatosan rajtuk tartja a szemét, s szűrőpróba-szerű ellenőrzéseket végez mind az állapot, mind a tartalom vonatkozásában. A befutó különleges: nem a vízben van, hanem a BFYC „Tiszti Kaszinójának” bárpultján, egy piros és egy zöld pohár között. A kikötő előtti bójakapun törté-
nő átvitorlázás után szabad motort indítani. Egy legényt a fedélzetről bárhol a kikötőn belül partra kell tenni, aki egészen a bárpultig fut, és az ott található, előre kitöltött kisfröccsöt gyorsan megjssza, majd lekoppantja a poharat a zöld és a piros pohár közé. Ekkor méri Süsi a befutási időt. Mindegyik háziverseny nyílt, a szomszédos kikötőkből rendszeresen eljönnek hajók, idén például a Manual, a Remete, a Rotary többször is indult.

A BFYC háziversenyei közé tartozik a Jegesmedve Kupa is, melyet idén október 15-én, szombaton rendezett meg Győrei Szandra és Laci. Pályaverseny, két futam, három YS kategóriában értékelve. A nevezési díj mértékegysége MaciPapi, amelyet a Fővárosi Állatkertben lakó, Vitus nevű „örökbefogadott” jegesmedve fog elfogyasztani (mint Süsi a kisfröccsöket).

Szombaton reggel 9 körül még nyoma sincs annak, hogy 11-kor rajt lesz. Reggelizünk a Tiszti Kaszinóban Vrabély Imivel, Borival és Pigával, elég kihalt a kikötő. Megérkeznek néhányan a Remetéről meg a Manualról, azon gondolkodunk, hogy se szél, se rendező, hogy is lesz ez ma? Aztán röviddel 9 után befut Szandra és Laci, kiteszik a kupákat, plüssmackókat, és a nevezéskor szép Jegesmedve Szalaggal lepnek meg mindenkit. Nem semmi!

11 órára összeáll a pálya is, csak a szél nem meggyőző: délnyugat felől fúj egy gyenge 1-es. Kb. 20 hajó van a rajtnál, erre kilenckor nem gondoltunk volna. Nálunk ma is Vrabély



A BFYC háziversenyei közé tartozik a Jegesmedve Kupa is, melyet idén október 15-én, szombaton rendezett meg

Imi a taktikus, a zongorista és a nagyvitorla-trimmer egy személyben, Piga a genoa és a spi hangolója. Izsák Laci van elől, Bori utazik, fényképez, jól érzi magát, és a spi-manővereknél segít összehalászni a vitorlát Iminek, én meg kormányzok. Nándi fiam inkább a parton marad, és sárkányokat öl PS2-n. A rajtot elrontom, de legalább jól rontom el, mert így azon az oldalon ragadunk, ahol jobban kezd fújni a szél. Az első kreuz-szakasz inkább szélvadászat, de a hátszeles szakaszra stabilizálódik egy jó kettes szél, az irányja is megfelel a pályának. A Taxi elhúz, kergetjük a Remetével meg a Manualal, és ez így is marad a futam végéig. Kreuzban feljövünk, hátszélben visszaesünk, szóval nincs meglepetés részünkről. Szerencsénkre a Remete sem nagy mes-tere a spi-manővereknek, talán egy darabig meg sem találták, hova tették a hajóban a vitorlát. Nagyon későn húzták fel, így a közelükben tudtunk maradni. Szépen süt a nap, fúj a szél, mosolygó arcok, jó hangulat, nem semmilyen őszi nap lett ebből a szombatból.

A második futamra megmarad a szél, sőt még erősödik is egy kicsit. A rajtunk most jobb (Iminél a kormány a rajtnál, hát nem is olyan, mint ahogy én csináltam), a Remete nagyon megy, meglép. Ezt a futamot komolyabban veszik, időben felhúzzák a hátszélvitorlát, nagyon elmennek. A Taxival és a Manualal próbálunk lépést tartani, hol előttük, hol mögöttük vagyunk, próbáljuk a szélfordulókat jól használni a hátszeles szakaszokon is. Aztán az

Igazán ez volt a lényeg: tudtunk egy jót hajózni, versenyezni a kikötőlakókkal, és élvezhettük azt, ami még az idei hosszú nyárból megmaradt



utolsó szakasz végén fordul a szél, a hátszélből fél percen belül negyedszél lesz. Lekapjuk a spit és reachert húzunk. Ezzel el tudunk menni a Manual mellett, és majdnem utolérjük a Taxit is, de csak majdnem. Befutunk, kikötünk. Nem mentünk rosszul, de van még hova fejlődnünk. Persze ma igazán nem is ez volt a lényeg, tudtunk egy jót hajózni, versenyezni a

A Taxi elhúz, kergetjük a Remetével meg a Manualal, és ez így is marad a futam végéig

kikötőlakókkal, és élvezhettük azt, ami még az idei hosszú nyárból megmaradt.

Győrei Szandrának és Lacinak még egyszer köszönet a rendezésért és a Jegesmedve Szalagokért!

Salánki Tamás *La Diva*

Szüreti Regatta – „Kapitány- és legénységborze”

Az egész egy hirdetéssel kezdődött: Y1-ES MAXIMÁLISAN SPORTOS HAJÓNKRA KÖLCSÖNÖS SZIMPÁTIA ESETÉN NÉMI GYAKORLATTAL RENDELKEZŐ BEUGRÓ MANNCHAFTOT KERESÜNK. A SZIMPÁTIA ÉS A LELKESEDÉS FONTOSABB, MINT A GYAKORLAT.

Még soha nem nézegettem legénységkereső fórumokat.

Még soha nem küldtem e-mailt ismeretlenül senkinek, hogy szívesen felülnék a hajójára. Még soha nem mentem olyan hajóra, ahol ne vitorláztam volna legalább egy emberrel évek óta. Egy nyárvégi hétfő este életemben először ránéztem a sailing.hu „emberkereskedő” fórumára. Y1. Maximálisan sportos hajó. Némi gyakorlat. Beugró. Lelkesedés. Szimpátia kétszer. Mindez csupa nagybetűvel.

A nyárvége következő délutánján néhány kérdés társaságában küldtem egy e-mailt ismeretlenül valakinek, hogy szívesen felülnék a hajójára. Nem sokkal később nyugodt, kimért hang hívott, megválaszolta a kérdéseket, majd személyes találkozót ajánlott. Egy újabb nyárvégi ebédidőben részletesen felmondtam a vitorlás önéletrajzomat a hang gazdájának. Ismeretlenül. És bevallom, erősen megilletődve. Majd egy nyárvégi hétvégén lementem Földvára, egy ismeretlen hajóra négy emberrel, akik közül egyikkel sem vitorláztam

soha. Pali a Péter-Pálon kedvesen fogadott, ám a hajó előtt a mólón hirtelen ismét évek óta ismeretlen megilletődöttségbe merevedtem: az Onyx a lábhosszomhoz képest láthatóan messzebbre kötve, a belépő felület a vorstag előtt fél talpnyi, ráadásul előreugrik az orra a vízvonal alatt... Mr. Ford és az utolsó kereszties lovag, valamint némi hasi légzés segítségével nagyjából visszaszerzett fókusz után egy lépéssel magam mögött hagytam a nagy adag sohát.

Tölthet az ember előzetesen órákat a neten mindenféle nyelvű technikai és egyéb leírást vagy jobb-rosszabb YouTube-videókat bújva, egy hajót elsősre érinteni megismételhetetlen, nem feledhető és csodásan impulzív benyomás. A 8,5 méter hosszú, 2,2 méter széles, 13 méter magas árboccal rendelkező, 1 tonna össztömegű Onyxot a hírek szerint nem pusztán profi tervezők, hanem három, akár családi életidejének rovására is a vitorlázást választó úriember álmolta meg, állításuk szerint feldobni egy kicsi, dinamikus, könnyen és kisebb létszámmal kezelhető hajóval a kiterjedt, ám kényelmesebb



versenyzéshez szokott svájci amatőr vitorlázókat. Némi ellentmondással ugyan a híradásban arról is esik szó, hogy 'svájci minőség kevés, ám magas tudásszintű vitorlázók számára', de ennyi elitizmus elnézhető az Onyxnak, mert tényleg elegáns és szép tervezés. A Péter-Pál a Balatonon egyetlen gyerek, de a néhány éve tervezett hajóból összesen is csak 32 létezik, nagy részük természetesen svájci tavakon. Ennek megfelelően ott osztályhajó, ám hazai vízben még válogatja a versenytársakat. Menettulajdonságait tekintve lehetne a Balatonra bárkinek jó választás, de nem reménykedünk az osztályban, mert nem fér bele sem matrac, sem hűtő, TV vagy napernyő: egyetlen ember nagyságú zárt terét betölti 3 zsák vitorla, 1 vödör és az orrsudár.

Na de az alapspecifikációk után vissza az első érintéshez. Hasonló méretű versenyhajók közül 8M-et érintettem, a nagyobbak közül Liberát és Nauticot, meg persze a majdnem plátóian szeretett Assót, ám az 50 kilomra legjobban eddig az Onyx reagált. Ahogy beléptem a láthatatlan hídon át, a hajó finom, de teljes és azonnali odaadással mozdult a lábujjaim alatt: egy gyönyörű barátság kezdete. És itt el is oszlott minden tartás, félelem és gátlás, innentől az ismeretlenhez csak boldog szívdobogás társult. Kérem a vizet és a szelet. Első közös utunkon az Onyx legénységével a Beszédes József emléktárgyat teljesítettük: mivel én beszoktatáson vettem részt, a többiek dolgoztak, míg én az időt ötödikként az achter alatt ücsörögve töltöttem. Figyeltem, láttam, éreztem, jegyeztem, tanul-tam. Mozgékony, gyors, túlvitorlázott, figyelmet igénylő, inkább kisszeles hajó, összeszokóban levő, de megfelelően tapasztalt legénység. Szerintük nem futottunk különösebben jól, de a mezőny elején végezni YS 1-ben nekem azért tetszett. Csakúgy, mint a közös szárazföldi időtöltés – mert lehet akármilyen jó egy hajó, ha az nem megy, hosszú távra nem tervezek. Az első napi beszoktatás és az esti véleménycseré elég jól sikerült ahhoz, hogy másnap Pali a kezembe nyomta a groszshottot. Két fiúval a fedélzeten meglepő döntésnek hangzik egy 50 kilós lányra osztani a nagyvitorlát, de mivel az orrvitorla-cserékben Pisti és Dénes egy szezonnal előrébb tart, mégis így volt a leglogikusabb. Ráadásul gyorsan kiderült, hogy a Péter-Pál groszshottján annyi a csiga, hogy jóval kevésbé fárasztó kezelni, mint bármelyik tökesúlyos hajón, amin eddig vitorláztam. A kikötőtől a nap végéig 30 fokos, 7-12 csomós boldogságban centiztem ki-be a vitorlát – amúgy teljesen feleslegesen túlkezelve, hisz az Onyx grószja nem 470-es méret, hogy néhány centi bármit is számíton neki... Na de hát ha egyszer jólesett. Az első közös hétvégénk végére maradt egy, még a versenynél is szebb 12 csomó feletti negyedszeles Siófok-Földvár menet, dicséret szavak és közös versenynaptár-egyeztetés: úgy tűnt, az első teszteken egész jó eredménnyel végeztem.

A következő héten Pali 15 centivel közelebb kötött Péter-Pálon fogadott... Groszshott ismét – és azóta is –, Uniqa Kupa utolsó forduló Szemes előtt. A regattasorozatban nem vettünk részt, gyakorlásként tehát egy újabb csodás szeptemberi nyári napon pálya- és

túra-verseny, szép rajt, Asso-kergetés az első bójáig, este ismét lecsó és ajándék naplemente, hosszú beszélgetések hajóról, szélszögekről, taktikáról, vitorlaállításokról és egyre ismerősebbé váló életkekről. Az elmúlt évek egyik legszebb hétvégéje volt erőlködés, szerepjáték és falak nélkül, kezdet helyett a legtermészetesebb folytatásként, minden nap újabb, mesébe hajló fejezetekkel.

A Szüreti Regatta hétvégéjét viszont gondolatban felkészülve és némi logisztikai előszervezéssel kezdtük: szállásfoglalás Badacsonyban, áthajózás Alsóörsre a Péter-Pálon pénteken. Újabb vallomással tartozom: szeretem a versenyeket, de legalább annyira szeretem az oda- és visszavezető hajózásokat is. Pali ilyenkor átadja a kormányt, mi pedig stresszmentes körülmények között tanulhatjuk a hajót. Shottal



a kézben vagy vitorlát cserélve is érezzük, milyen szélben, milyen változásra hogyan reagál a Péter-Pál, de kormányal a kézben sokkal nagyobb mind a kontroll, mind a szabadság. Verseny közben inkább már a posztjainkra figyelünk, ami a csapat szempontjából bizalmat mutat, és annak ellenére, hogy rövid ideje vitorlázunk közösen, ha még nem is szavak nélkül, de együtt dolgozunk, és mindannyian nagyon koncentrálnak. Alsóörsre újabb mesefejezetként 25 fokos napsütésben, nagyrészt 7-10 csomós, egytakkos bő negyedszélben kormányozhattam a hajót, ő pedig egyre kezelesebb lett és egyre többet árult el magáról.

Másnap a reggel megilletődött didergését is csak az Onyx tudta gyógyítani, az 1,8-as merülés ugyan nem könnyítette az indulásunkat, viszont különböző belmotoros segítségekkel többedmagunkkal elég jól megtisztítottuk a hínártól az Elmű-kikötőt. Aztán végül hátrafelé csak elindult saját motorral a hajó, Pisti biztonságból azért még fürdött egyet a 19 fokban, de amilyen hirtelen ért minket a rajt, annyira szépen sikerült. Az Onyxon a taktika elég demokratikusan alakul ki, Dénes szerint például egy jó rajt után már csak arra kell figyelni, hogy növeljük az előnyünket, ezt aznap a gyakorlatilag nem fújó szélhez képest kicsit kevésnek találtam, de nem volt mit tenni, álltunk előttünk 10, utánunk 110 másikkal együtt a sima vízben.

Majd egyszer csak belengedezett 1,5 csomói szél. A hajó 1 csomó felett azonnal ébred, olyanmire, hogy jó vitorlaállítással néhány másodpercen belül a szélnél nagyobb sebességet produkál. Ahogy a szám lassan nőtt a műszeren, az Onyx újabb felejthetetlen pillanattal ajándékozott meg: életemben először közeledtem egy darabig ugyanazon a csapáson a Sirocco felé... Palinak köszönhetően elsőként követtük le Füred magasságában a szélfordulót, amit további hihetetlen 4 óra követett. A szél erősödött, de 4-5 csomó alatt és körül maradt, a tihanyi csó előtt mellettünk-mögöttünk az Evolution, az Orpheus, az Anna és az Irokéz, a nyugati medencébe érve előttünk csak Libera, Nautic 370, 70-es és 75-ös cirkáló... Földvár után is folytatódott a csoda, az Onyx egyenletes szélben, tükörsima vízén



futott Révfülöpig. Dénes taktikájához hozzátettük a türelemben való hitet, szélsík-üldözés helyett türelmesen és kitaróan bízva abban, hogy márpedig néha igenis van olyan, hogy hullám nélkül, félvízen fúj a szél... A cirkálók a part alatt előbb-utóbb fordulni kényszerültek, mi beljebb az olaj vízén vitorláztunk nyílegyenesen az ábrahámhegyi kapu felé, miközben a mezőny nagy része szétszóródni látszott Földvár és Fövenyes között. Az utolsó fél órában a szél tovább erősödött, így a 70-esek mégiscsak előttünk futottak be, de fél 3-kor a

nagyok között szemtelen játékhajóként az abszolút 9. helyen végezve a Szüreti Regatta első napját yardstick szerint magasan megnyertük... Euforikus órák után volt még aznapra hajóelrakás, gratulációk, jól megérdemelt cordon bleu-k, levelek és palacsinták, ad hoc borkóstoló szállásadónknál, este lecsó helyett pörkölt, díjátadó és továbbbarátkozás. És persze nem bírtuk az Onyx nélkül: a partysátor helyett Pali 11 körül a Péter-Pál orránál ücsörögve talált újra ránk... El nem feledhetően gyönyörű nap volt.

Vasárnap reggel 10 csomó feletti szél fogadott, hiába sütött a nap, vízhatlanban kezdtük a futamot, majd 6 órát dekkvizetünk kreuzban a Péter-Pált. Sajnos a hajó élesebb menetben, erősebb szélben korántsem megy olyan jól, kreuzban a vitorlaállítás leginkább a fordulók utáni újraállításra koncentráldott, lehet, hogy többet ki lehet hozni az Onyxból, de már többször kiderült, hogy ekkora és ilyen irányú széllel kevésbé boldogulunk. A Balaton a második napon nem kényeztetett: Nauticok és 70-esek helyett a hevederekben lógva is leginkább Reginával és Sudárral versenyztünk, ráadásul a nagyokat követő déli partos taktikánál állítólag jobb lett volna az északi. A 12-14 csomós keleti szél egyértelműen a nehezebb hajóknak kedvezett, az első nyolc helyen a Liberák DNF-jének kivételével nem sok változás akadt. Pisti már Szemes környékén közölte, hogy a mezőny fele van előttünk, így a helyezések szempontjából nem számított az sem, hogy a Keleti medencébe érve gyengült a szél. A kedvünknek azonban jót tett a hőmérséklet-emelkedés: a pluszrétegektől megszabadulva lecsereztük a focot és az előző napi menethez hasonlóan ismét a szélsébséget túllépve futottunk be Füreden – Pistinek jó a szeme, az abszolút 60. helyen végeztünk.

Egy halászkerti ebéd után hazafelé újabb örömvitorlázás kormányval a kézben, a nagyobbik blisterrel halozást gyakorolva égető napfényben Földvárig. Fárastzó, vízhollyagosra shottolós, lábfej-izomlázat gyártó nap volt, felszabadítóan boldog és megnyugtató befejezéssel, egy újabb narancsilla balatoni naplementébe intve búcsút a következőig. Mert a jövő héten megint Onyx. És vele mindig jó szélben a szerelem.

Kovács Éva

„Teljesen mindegy, ki ellen kell versenyezni, a cél az, hogy gyorsabbak legyünk.”

A fenti cím a mottója Vándor Róbert csapatának, a One d'Or Catamaran Sailing Teamnek, akik Fűzfőn alakultak, de jelenleg a balatonlellei BL Bavaria Yachtclub a 35 lábás katamarán anyakikötője. Az ultrakönnyű kéttestűt a

szezon végére összerakták, több versenyt és edzészétvégét maguk mögött tudva céljuk a 2012-es Kékszalag-győzelem. Kezdjük az elején: milyen út vezetett egy gyermek kalózos próbálkozásaitól a legkorszerűbb ultrakönnyű katamaránig?

Vándor Robi

Robi igazi kishajósként kezdte, 4-5 éves korától Kalóz, majd Sudár típusú vitorlással szelte a habokat. 11 éves kora óta versenyszerűen vitorlázik, a Volán Vitorlás Sportegyesületnél eleinte Optimist, Cadet,



majd 420-as, Laser hajóosztályban ült a kormány mellett. Volt válogatott kerettag, ranglistavezető, és sok egyéb verseny győztese. 1998-ban a balatonalmádi Garuda SE oszlopos tagja lett. Ezekben az években folyamatos hajóváltásokkal – Garuda, Azzardissimo, Pleasure –, technikai fejlesztésekkel, újításokkal az elsők között tanulta meg a nagyhajós versenyzés kritériumait. 2005-től a Raffica VSE tagja lett, a Sponsor Wanted kormányosaként 2008-2009-ben számos balatoni vitorlásversenyen ért el kiemelkedő eredményt. Kormányosként legnagyobb sikeresorozatait az Izsák Szabolcs emlékversenyen születtek, háromszor állt a dobgó tetején (2005. Azzardissimo, 2006. Raffica, 2009. Sponsor Wanted). Robi 2010-ben érkezett életének következő állomására, ekkor alakult meg a One d'Or Catamaran Sailing Club (OCSC). A balatoni vitorlásélet új lendületet kapott a katamarán hajók térhódításával. Ebben szeretne meghatározó szerepet vállalni a One d'Or Catamaran Sailing Club. 2010 volt az első olyan év, amikor katamaránok is rajthoz állhattak a balatoni nagyhajós vitorlásversenyeken, többek között a leghíresebb KÉKSZALAG Nemzetközi Vitorlásversenyen. Amikor a genfi kikötőben az Alinghi által megnyert 'Öreg bögre' mellé állt, eldőlt a kérdés. Igen, kell egy hajó! Kell egy katamarán! Kell egy M1 katamarán a Balatonra!

A One d'Or

Vándor Róbert ONE D'OR nevet viselő vitorlása egy Pauger M1-es, mely Magyarország egyik legütőképesebb vitorlása a katamarán-mezőnyben. A hajó Paulovits Dénes hajóépítő műhelyében készült, Christian Favre és Paulovits Dénes tervei alapján. Dénes további fejlesztési ötleteinek köszönhetően a Pauger-M1 katamarán hajó gyors, stabil, fordulékony lett. A hajó alapanyaga karbon, 35 láb hosszú, 7 méter széles, súlya mindössze 700 kg, árboca 21 méter a vízvonaltól. A létra 1 méteres, fővitorlája 80 m², az orrvitorla 35 m², a gennakere pedig 140 m². A hajó teljes vitorlázatát az 1996-ban Tornado hajóosztályban ezüstérmes

olimpikon, Andrew Landenberger tervezte és készítette. A hajó neve Kalocsai Zsolt és felesége, Klári fejéből pattant ki, alapul véve Vándor Róbert hajótulajdonos vezetéknévét. Jelentése: egy arany, amely tükrözi mindazt a törekvést, elszántságot, elhivatottságot, amelyet a csapat magáénak vall, és mindazt az eltökéltséget, amellyel Vándor Róbert csapattársaival vállalva megvalósította annak idején Genfben megfogalmazódott álmát. A megvalósított matt fekete álom jelenlegi anyakikötője a BL Bavaria Yachtclub, ahonnan kihajózásakor a katamaránt ötfős személyzet viszi: Vándor Róbert (tulajdonos, kormányos), Kalocsai Zsolt (RSM DTM Hungary Zrt.), Erdős Gergely (Insomnia Reklámügynökség), Kövér László (BL Bavaria Yachtclub) és Lange Péter (BL Bavaria Yachtclub). A csapat minden szabadidejét edzéssel tölti, igyekeznek a legtöbb versenyen rajthoz állni, így nem maradhatott ki a Szüreti Regatta sem.

20 csomó felett a Szüreti Regattán

A napsütést és a 25-30 fok meleget a hétvégén kiváló szél egészítette ki, ami tökéletes versenyzést tett lehetővé a Szüreti Regatta mezőnyének és a One d'Or csapatának egyaránt. Erre a regattára hivatalosan nem neveztek be, a rajtvonal mellől „rajtoltak”, majd a célbójával egy vonalban, de a célvonal mellett „futottak be”. Edzés és tesztelés közben, versenyhelyzetben próbálták a legtöbbet kihozni magukból és a vitorlásból. Ez sikerült is, közel 30 perc előnnyel futottak be vasárnap. A csapatot kísérő motorost a Bavaria biztosította, aminek a fedélzetéről rengeteg fénykép és videó készült.

„A 35 lábás katamaránt csak idén, a nyár végén tudtuk összerakni, addig mindenki a saját F18-as hajóját nyüstölte, ám eltökélt célunk volt, hogy az év hátralévő részében már kizárólag erre a hajóra koncentrálunk és ezzel edzünk.

A hajó a 2010-es Kékszalag óta nem volt vízen, azonban a fejlesztések és az átalakítások azóta sem álltak meg, és most már

letisztultabb és használhatóbb formában került vízre.

Edzésnek kitűnő alkalomnak ígérkezett a Szüreti Regatta, ezt a versenyt amúgy is nagyon szeretjük, és az időjárás is igen jónak ígérkezett.

A hajót már péntek este átvittük Fűzfőre, onnan mégiscsak hamarabb elérhető az alsóörsi rajt, és bár csak négyen voltunk a fedélzeten, sikerült 15 csomó fölötti sebességet kihozunk az amúgy gyenge, 1-2-es szélben.

Ez jó alapot jelentett a szombati versenyre, ahol szintén igen kevés szél fogadott minket. Mivel nem nevezünk be, csak jeleztük a szervezőknek az indulásunkat, ezért próbáltunk mindenki zavarása nélkül vitorlázni, ami a szinte nulla szélben eleinte igen nehéznek bizonyult.

A rajt után ugyan sikerült a mezőnyt magunk mögött hagyni, ám a Gardazzurra és a Speedy liberákkal ebben a kis szélben



FOTO: Novák Mari

kreuzolva még nem bírtunk, Tihanyt is csak másodikként tudtuk venni.

Ám a nyugati medencében már eljött a mi időnk, az enyhén élénkülő szélben és a tágasabb térben már kevésbé élesen kellett vitorlázunk, így gyorsan leléptük az addig előttünk vitorlázó Speedyt és néhány fordulóval színesítve, elsőként vettük az



ábrahámhegyi kaput, ami a pályarövidítés miatt egyben a célvonal is volt asznap. Az egyértelműen látható volt, hogy gyenge szélben még nem ütőképes a hajó, amíg mindkét hajótest a vízben van, addig a liberáknál nem vagyunk gyorsabbak, az orrvitorla behúzási pontjával is gond van, ami az élesség rovására megy, ezen tehát majd javítanunk kell.

Másnap ilyen problémáink már nem voltak! Bár gyenge szelet ígérték vasárnapra is, ehhez képest a rajtvonalon 3-as szél fogadott minket, ami folyamatosan tovább erősödött, és ehhez kiadós hullámszél is társult. A rajt nem sikerült jól, az időt reffeléssel töltöttük, majd mikor elkészültünk mindennel, csak akkor indultunk el az északi part irányába. A teljes mezőny előtt átvágtattunk, a sebességünk ekkor elérte kreuzban a 20 csomót, bár az élességgel továbbra is gondjaink voltak. Az árboc is erősen tiltako-

zott a szokatlan terheléstől, kérdéses volt, hogy ki fogja-e bírni, ha netán még tovább erősödne a szél.

A hajót folyamatosan egy talpon, stabilan sikerült vinni, bár az állandó szerelés miatt mégsem volt túl nagy az előnyünk. Közben a Speedy és a Gardazzurra technikai problémák miatt kiállni kényszerült, így a Sirocco és a 70-esek léptek előrébb.

Lassan sikerült a hajón mindent beállítanunk, és egy zánkai forduló után végre a megfelelő sebességgel és megfelelő szögben irányba vehettük Földvárt, ahova egytakkon, kényelmes előnnyel érkezünk meg a mezőny előtt. A földvári bója vétele után irány Tihany.

A csőben kreuzolni kellett, és a rohamosan gyengülő szélben sikerült igen jól ráéreznünk a nagy katamaránnal való fordulás F18-ról amúgy már jól ismert technikájára. Irány a füredi befutó, a szél tovább gyengült,

már topgenoára kellett volna váltanunk, de az élesség miatt kitarunk a jóval kisebb focok mellett. Ezzel kicsit magunkra húzzuk a mezőny első hajóit, de így is jókora előnnyel érkezünk meg a célvonalra.

A hajót rögtön visszavittük Lellére, jó kis távolság volt ez is, amit persze vitorlázva tettünk meg, miközben alkalmunk adódott a hajó további, már nyugodtabb állítgatására.

A GPS szerint vasárnap közel 115 km-t vitorlázunk, tehát ahogy öreg mesterem mondta anno, a foglalkozás elérte a célját.

Sikerült sokat és végre erősebb szélben is menni a hajóval, és ez már önmagában is eredmény.

Persze rengeteg dolgot kell még majd módosítani és fejleszteni rajta, és még többet vitorlázni vele, de erre a következő Kékszalagig elégnek tűnő idő áll rendelkezésünkre.

Élni is fogunk vele"

Lange Péter

Irokézzel a Szüreti Regattán

Mindig is nagy álmom volt, hogy egyszer egy hetvenes cirkálóval versenyezhessek. Egy szigligeti versenyen ismerkedtem meg Pajor Zsolttal, aki felajánlotta ezt a nem mindennapi lehetőséget. Ilyen alkalmakat tilos elszalasztani, így a 2010-es év Szüreti Regattáján csatlakoztam az Irokéz csapatához. Azt hiszem, mindenkinek fülig ér a szája, aki a tavalyi versenyre gondol: erős, kifújít raum Alsóörstől Badacsonyig. Szerelmese lettem a hetvenes cirkálónak, ez már biztos. Minden bizonnyal a legénységnek is tetszett a hajón nyújtott teljesítményem, hiszen azóta is gyakran megfordulok a fedélzeten. Az idei Szüreti Regattán sincs ez másképp, már nagyon várom a versenyt, hogy felidézhessem a tavalyi emlékeket.



FOTÓ: Leiner András

Péntek délután kellemes, langyos időben érkezünk Alsóörsre. Kevés a víz a Balatonban. Ezt a tényt a padlógázon járatott, ugyanakkor egy helyben álló hajók látványa bizonyítja. Aztán nagy nehezen mindenki megtalálja a helyét. Nevezés, zsíroskenyér-parti,

egy kis esti borozgatás, aztán nyugovóra térünk. Hosszú nap lesz a szombati, nem lesz túl sok szél. Mindenki erről beszél.

Reggel nyolckor elkezdünk készülni, majd kihajózunk. Felmegy a grósz, kitekerjük a genuát, majd irány a rajtvonal déli vége. Kiss Péter, Varga Józsi, Litkey Balmaz, Pajor Olaf, Oláh Kitti és én. És természetesen Zsolt a kormányznál. Tíz perc, öt perc, egy perc, rajt... Szemben a Manöken harmincas, hoppá. De leejt, elenged. Tiszta a szél, senki nem takar. A hetvenes jó szokásához híven hamar az élre törünk. Azt hiszem, ezekért a pillanatokért érdemes vitorlázni!

Folyamatos grósz- és genua-állítás. Felettünk nagy riválisunk, a Capella, mögöttünk az Anna, északon az Orpheus. Úgy látszik, a Speedy és a Gardazzurra liberák is az északi oldalt választják. És az egyetlen katamarán, aki versenyen kívül indul: a One d'Ore. Irány a cső, nagyon gyenge negyedszélben, ami látszólag leállni



készül. A Füred-Zamárdi vonalig csak-csak elcsúszunk, előttünk 50 méterre a Capella. Hol rákúszunk, hol lemaradunk, de ahogy nem tudjuk megelőzni. Aztán elfogy a szél, megállunk, várjuk az isteni csodát. Kis idő múlva az északi oldalon megindul a Speedy, a Gardazzurra és a katamarán. Öreg-Tihany alatt egész jó a szél, reméljük, hamarosan hozzánk is leterjed. Ez az, végre elindulunk, szépen, lassan, be a csöbe.

Aztán egyszer csak remegni kezd a kormányunk. Valamit húzunk a vízben. A Capella távolodik, az Anna utolér, északon elcsúszik az Orpheus, a Sleepwalker, sőt még a Balaton egyetlen Onyx hajója, a Péter-Pál is lehagy minket. Állítjuk a grószot, az alsó élét, állítjuk a genuát, leekocsit, de a hajó nem megy jobban, és a kormány változatlanul remeg.

Átérünk a csövön, majd Ábrahámhegynek vesszük az irányt. Szerencsére a szél erősödik, az Irokéz tempósan halad. Visszanézve a csöbe, páratlan látvány fogad. A mezőny nagy része, mintegy 120 hajó a csöben van. Már délután egy óra felé járunk, a helyszín pedig Zamárdi, ahol a negyedszél elég erős ahhoz, hogy látjuk a verseny végét. Megpróbálunk csapásváltás nélkül elvitorlázni Révfülöp előtt. A kormányremegés időközben megszűnik, mi pedig a Péter-Pál mellé kerülünk. A víz azonban elfogy alattunk, fordulni kell. Ezzel sajnos elszáll minden reményünk, hogy az Annát le hagyjuk. Ismét csapásváltás, irány az ábrahámhegyi kapu, ami egyben a befutó is. Most már munkás a vitorlázás, a szél ideális, de a YS3-as hajóknak így is problémás lesz időben befutni.

Élesek vagyunk, az már biztos. A Péter-Pál egy elég érdekes, öblös reacherrel próbál negyedszelezni, ami pont elég ahhoz, hogy megelőzzük. Közel 3 percet verünk rá, ezzel nyolcadikként befutunk. Sajnos a testvérhajók ma megverték minket, de ez cseppet sem szegi kedvünket, mert mi tudjuk, hogy mire képes az Irokéz!

Vasárnap reggel izgatottan várom a 9 órai rajtot. A liberások arcán kis aggodalmat fedezek fel: „a meteorológia nem ezt írta mára”.

Gyenge szelet ígértek, ami úgy tűnik, nem jött be. Fonyód felé tekintve lereffelt hajókat látunk. A szél pedig egyenesen Füred felől fúj. Egy kicsit én is izgulok: már negyed 9, és a többiek sehol. De pár perc múlva mindenki megérkezik.

Indulás, irány a nyílt víz. Déli oldalra le, aztán egy kis forgolódás a nagy tumultusban. Itt nagyon kell figyelni. Az Irokéz nagyon hosszú és nagyon gyors. Szemből pedig nem túl feltűnő, mert keskeny. Nehéz vele megfordulni, mert nagy hely kell neki.

Írány jobb csapáson az északi part. Még néhány másodperc a rajtig. Ekkor keresztbe fordul előttünk egy hajó. Jobbra hajó, balra hajó. Ebből hogy jövünk ki? Kiabálás, ijedtség, aztán Zsolt valahogy beteszi két hajó közé a cirkálót. Ezt a tapasztalatot nagyon irigylem tőle. Három, kettő, egy, rajt!

Jobb csapáson egyenesen Ábrahámhegy felé tartunk. Felmegyünk északnak, ameddig tudunk, aztán irány Boglár, majd a déli oldalon végigkreutzolunk. Ez a terv, amit többé-kevésbé sikerül is betartani. Mellettünk a Sirocco és a Stefánia, akik hasonló taktikát választanak. Ez ma a cirkálók versenye lesz, az már biztos. A liberák közül a Gardazzurra nem is rajtol, a Speedy pedig jóval mögöttünk robog délnek. Látszik, hogy erős ez a szél neki, de stabil a hajó. Boglárnál a Sirocco és a Stefánia után harmadikok vagyunk. Forduló, húzom a backstaget, kezelem a grószot. A többiek csörölőzik a genuát, és elől segítik a vitorlát, hogy még gyorsabban menjen a forduló. Közben a Speedy libera leszerel technikai probléma miatt. A Gardazzurrát nem látjuk. Mögöttünk egy kicsit lemaradva az Anna. Már Lellénél járunk, elég közel a parthoz. Ekkor megkérem Zsoltot, hogy forduljunk, mert a Lelle előtti vízterületet jól ismerem, és nem szeretném, ha fennakadnánk. Megfogjuk a Stefániát, jelenleg másodikok vagyunk. Sajnos a Sirocco jóval előttünk, de lereffelve, stabilan halad.

Cirkálunk a cső felé, Szemesig pedig jelentőset faragunk a lemaradásunkon. Forduló fordulót után. Egyszer csak kiszakad a genua! Pont a hátsó sarkánál! Előkerül a ragasztósz-

lag. Kis szenvedés, mert nem túlságosan tapad a vizes felületre. A semminél azért több. Ragasztás után azonnal forduló. Földvárig szinte teljesen behozzuk a hátrányunkat.

A Sirocco viszont állandóan résen van, és mindig elénk fordul. Nem tudjuk megelőzni, pedig nagyon gyorsak a fordulóink. Ráadásul közeledik a cső, ahol a Sirocco nagyon otthon érzi magát. Ez az ő területe.

A rév előtt a Sirocco kireffel. Most megfoghatjuk őket! Már csak méterek választják el egymástól a két hajót. Átérünk a szoroson, de még mindig mögöttük vagyunk! Aztán ők Öreg-Tihany felé, mi pedig a nyílt víz felé vesszük az irányt. És ezzel a Siroccónak elszáll a remény, nekünk pedig meghozza a sok munka a gyümölcsét. Hamarabb kapjuk a frissülést, ráadásul a szél is nekünk kedvezően pörög. Már látjuk a befutót, most nem szabad elrontani! Egyre közelebb és közelebb érünk, a Sirocco pedig tisztán mögöttünk van. Emelkedik a pisztoly, igen, a lövés nekünk szól. Hatalmas küzdelem után az Irokéz abszolút elsőként fejezi be a Szüreti Regattát. Gratulációt hallunk a zsűrihajóról,



majd néhány másodperc múlva a Siroccóról is. Néhány perc múlva a többi hetvenes és a Stefánia is beér a célba. Nagy az örömmünk, első helyezésre mi sem számítottunk. Köszönöm a csapatnak, hogy átélhettem velük ezt a páratlan élményt!

Fazekas Ákos

A Wild Joe újra a dobogón

Ötnapos edzőtáborral készült a csapat a szezonvégi versenyekre, amit az október elején megrendezett Mrduja versennyel zártunk.

A Józsa Márton vezette Wild Joe maxi jacht a nyári szezon végeztével sem pihent. A szeptember végét az adriai képzéssel töltötte, ahol egy remek verseny is szerepelt a programban. A versenyen uralkodó szélérőt jól jellemzi, hogy az összesen 22 tengeri mérföldes távot több mint 4,5 óra alatt tettük meg (4,8 csomós átlag). Legnagyobb riválisunkkal – a 70 lábás, Shining névre hallgató maxival – mondhatni párosversenyt vívtunk. De folyamatos fenyegetettséget jelentett az 58 lábás Marina Kastela is (Grand Soleil 56R, akivel a cresi vb-n meccseltünk sokat). A Shiningot több vitorlájuk (Top genua) és nyilvánvalóan nagyobb helyismeretük ellenére szinte végig tartani tudtuk. Sajnos az utolsó szakasz neki kedvezett, ahol is ki tudta használni sebességpotenciálját, és a befutó előtt 200 méterrel elénk került, amin már nem tudtunk változtatni.

És a történet ezzel itt véget is érhetne, joggal feltételezve, hogy ez a két hajó, kiemelkedve a mezőnyből, osztozott az első két helyen – de az égi „rendező” másképp rendelkezett.

Történt ugyanis, hogy a szélcsendes időben végrehajtott jó rajt után ellenfeleinket tartva haladtunk a várt frissülés szélirányának megfelelően NY felé tendálva, és igyekeztünk védeni pozícióinkat a szinte teljesen leálló szél maradékaiban. Solta és Brac között a mezőnyt lassan hátulról ránk fújta a szél, és a várt frissülés nem NY felől kezdett terjedni, hanem a másik irányból. Egy szélkifli alakult ki körülöttünk, a kifli két szára közt az egyetlen szélcsendes területen küzdött egymással a két legnagyobb hajó 0 és 3 csomó közötti sebességtartományban mozogva, míg körülöttünk mindenhol harsogva rohantak a hajók, közülük tíz tetemes előnyre tett szert hozánk képest.

Jól helyezkedve a két rivális előtt elsőként kaptuk meg a frissülést, és megkezdhattuk a szökevények becserkészését (fenekünkben a Shininggal). Mrduja szigetét megkerülve bizonytalan volt, hogy utolérjük-e mindegyiket a majd kilométeres hátrányból. Végül két hajót már nem sikerült megfogni, maradt a harmadik hely számunkra. A befutó így is nagyon izgalmas volt, gyakorlatilag 5 mp-en belül futottunk be az utolsó előtti szökevényvel, egy RC 44-essel – és a Shininggal.

Összességében érdekes verseny volt, gyönyörű helyszíneken vezetett végig, horvát barátaink is kitétek magukért az esti fogadáson, jól érezzük magunkat. Szégyenkezni nincs okunk, hiszen nálunk egy dimenzióval nagyobb hajó előzött meg. Inkább az volt meglepő, hogy ennyi ideig előtte tudtunk lenni. A szökevényekkel pedig nem lehetett mit kezdeni. Se nekünk, sem a Shiningnak nem termett babér. Ilyen a vitorlázás.



Azért be kell vallani, az a tény bosszantott minket, hogy ismét egy olyan versenyt kellett teljesítenünk a Wild Joe fedélzetén, ahol nagyon nagy volt a szélcsendes időszakok aránya. A következő állomás Málta – picit tartunk is tőle, hogy Máltán egyben kapjuk meg az eddigi összes elmaradt szelet.

FOTO: **Tumbász Hédi**
www.wildjoesailing.com

MENTESÍTÉS

Karók a vízben

Azért van, vagy legalábbis lehet haszna az alacsony vízállásnak is. Például hogy előbukkantak a jég által letarolt karóvégek, amiket a horgászok hagytak a tóban. Most már csak egy karókiszedő brigád kellene, ami kiemeli ezeket. Mert a horgászok nem fogják megtenni, ahogy azokkal az etetőbójákkal sem, amiket szintén magukra hagytak. A kiszedő brigád lehet a vízügy brigádja, de lehetnének akár magánemberek is. Bár az ő kompetenciájuk kevésbé védhető, mint a hivatalos szerv képviselőié.

A szabály úgy szól, hogy a horgászat befejezését követően a karókat, vagy bármi hasonló dolgot el kell távolítani. Tehát nemcsak elvárt, hanem kötelező is. Ha a karó a vízben van és nincs mellette horgász, akkor jogszerű az eltávolítása az illetékesek részéről – meg szerintem kötelező is.



Egyébiránt jelentem, hogy a stég még mindig nincs meg, amiről a télen írtam. Szerencsére senki nem akadt bele tudomásom szerint, pedig nagy volt a jövőmenés a nyáron. Most, hogy alacsonyabb a víz, van rá esély, hogy ez is megtörténik. Titkon abban reménykedtem, hogy korábbi írásom inspirálja azokat, akik rendelkeznek

megfelelő keresőtechnikával, hogy önszorgalomból, meg talán szakmai elhivatottságból – ha már egyébként is segítségnyújtásra szerveződtek, – megkísérlik megkeresni, akár anyagi ellenszolgáltatás nélkül is. Nos, ez nem jött össze, pedig halottam hangzatos nyilatkozatokat. Lelkük rajta. Talán majd most... **Rick Csaba**

MADÁRTÁVLABÓL

A vén betyár

Rick Csaba gyűlöli a karókat. Szíve joga. Én nem. Jó pár remek fotót készítettem arról, ahogyan a kormorán széttárt szárnyait szárítja valami cölöp tetején. Efféle ugyan „nem jön szembe az utcán” a városban! Jó pár „szárazföldi” vendégem mondta: ilyet még csak fényképen vagy természetfilmen látott. Csodálatos! Szikrázik a nap, csillog a víz, háttérben a nádas... giccs. Ja, hogy háttérben a nádas. Talán itt



van valami elásva. Közvetlenül a susnyás szélében, vagy attól egy-két méterre, mindig is voltak, vannak, lesznek. Ott a helyük.

Hozzá tartoznak a régi Balaton világához. Nekem még tetszik is! Drága Csabám persze élből kontráz: mi van, ha erős szélben pont oda „verődünk ki”? Nem verődünk sehova! Mi mondjuk meg, merre akarunk menni, nem a szél. Meg egyébként is, én szeretem tiszteletben tartani mások világát. Csücsüljenek békében, várják a zsákmányt türelemmel. Ők is természetszerető emberek. Ne zavarjuk köreiket. Kínosan ügyelek rá, hogy tisztas távolságot tartsak.

DE! Amennyiben kifordulok egy kikötőből a hajózási vonalra, a cél mólóvégére tartok, és meglátom, hogy a közelemben bot kandikál, akcióba lépek. Elő van készítve a kiszolgált kikötőkötél, végén egy álló hurokkal. Önmagán átbújtatva szorítókötés (minél közelebb a vízhez), mindkét farbikára ipszilonban rögzítés, majd lendületből megrántás. Cupp, már úszik is utánam. Fel a szél felletti fedélzetre, jöhet a következő. Volt, hogy háló meg varsa is tartozott hozzá. Kikötést követően, naiv pofával leadom. Nem mindenütt örülnek neki. De boc: beleakadtam, nekimentem, ott úszott, mi mást tehettem volna. Ennyi!

Merlin

ELISMERŐ HANGON

Egyhangú igen

Kis létszámú szerkesztőségünk minden tagjának volt már szerencséje néhány MVSZ elnökségi üléshez. Nehéz lenne azt állítani, hogy nem tudnánk jobb programot kitalálni egy-egy napsütötte hétköznapi délután, de a magunkénak vallott tájékoztatási kötelezettség az esetek többségében felülírta preferencia-sorrendjeinket. A nagytekintélyű urak szeptemberi találkozója aztán valahogy mégis elkerülte a figyelmünket – olvasóinktól ezennel elnézést is kérnénk, mentségünkre talán a hosszúra nyúlt vénasszonyok nyarat tudnánk felhozni.

Akárhogy is, az ülés határozataival kapcsolatban mi is csak a Szövetség honlapján tájékoztottunk. Szerencsére azonban így is kijutott a csodálkoznivalóból. Azt írják ugyanis a Kékszalag kapcsán (1.sz. határozat, egyhangú igen):

Az elnökség a verseny lebonyolításával és vízi rendezésével kapcsolatos tapasztalatok kiértékelésére munkabizottságot alakít, mely ajánlásokat tehet a következő év rendezői felé.

Ez igen! A vitorlázás legnagyobb hazai eseménye valóban meg is érdemli, hogy megvitassák és kiértékeljék a tapasztalatokat, hiszen volt és van miről beszélni. Kár, hogy mielőtt elégedetten csetintheztünk volna, az alábbi mondatokon kellett átrágni magunkat:

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége a 2011 évi, 43. Kékszalag Telekom Nagydíj és 4. Kékpántlika AUDI Kupa versenyek és rendezvények rendezési színvonalát nemzetközi mércével is kiváló minőségűnek tekinti, mellyel kapcsolato-



san az alábbi megállapításokat teszi:

Az elnökség megítélése szerint, az idei versenyen bevezetett szakmai és egyéb változtatások (rajtidő, rajtvonal, pályajelek) beváltották a korábbi várakozásokat, és jó irányban módosították a rendezvényt és annak megítélését.

Az elnökség kiemeli a verseny vízi biztosításának és vízi mentési feladatainak előkészítését és megvalósítását, melynek következtében semmilyen baleset nem történt a kedvezőtlen időjárási körülmények ellenére.

Az elnökség a rendezvényeket pénzügyileg jól

előkészített és eredményesen megvalósított projektnek tekinti, melynek pénzügyi eredménye, minden korábbi évet meghaladóan: 31 604 000 Ft, melyből a Szövetség idén 27 860 000 Ft tudott felhasználni.

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége elismerését és köszönetét fejezi ki a 43. Kékszalag és 4. Kékpántlika versenyek és rendezvények rendezéséért Szoják Balázs versenyigazgatónak valamint Kerekes Kázmér versenyvezetőnek, továbbá a rendezésben és mentésben közreműködő összes munkatársnak és szervezetnek.

Az elnökség külön elismerését és köszönetét fejezi ki a Stromboly Event Kft. minden munkatársának a rendezvények magas színvonalú megrendezéséért.

Most akkor hogy is van ez? Miután jól körbedicsérjük magunkat, mellékesen sor kerülhet majd a bizottság munkájára is? Ha valóban számít az esemény megítélése, mi lett volna, ha annak ismeretében gratulálnak saját maguknak? Ha pedig csak színjáték az egész, őszintébb lett volna csak megfutni a tiszteletkört – az esetleges kritikák pedig majd megmaradnak a kikötői büfék asztalánál.

Mindenesetre kíváncsian várjuk az elnökség által összerántott bizottság értékelő beszámolóját. Bár élnék a gyanúperrel, hogy nem fognak csalódást okozni. A Porthole tippje egy egyhangú igen, és egy újabb kör önvállonvergetés. A magunk részéről előre is gratulálunk!

T.ZS.

ÚJ SZAVAZÁSI SZISZTÉMA

Az MUSZ a kis egyesületekért

Sokszor fogalmaztunk már meg éles hangú kritikát a Szövetség működésével kapcsolatban, most azonban a dicsérő szavaké lesz a főszerep.

Tavaly februárban, lapunk induló számának vezércikkében eljátszottunk egy alternatív vitorlásszövetség gondolatával. Persze – ahogy írtuk akkor is – nem egy árnyék MVSZ kiépítése volt a célunk, inkább megmutatni a jelenlegi intézmény visszasságait, szigorúan a konstruktív kritika jegyében. Akkor a problémák egyikeként kiemelt szerep

jutott a szavazási szisztéma aránytalanságainak, amely kikezdehetővé teszi a döntések legitimitását is.

Egy nagyobb érdeklődésre számot tartó

közgyűlésen legfeljebb 160 szavazati jog képviselteti magát – ebből három egyesület birtokolja a szavazatok közel 60 százalékát, holott a 3942, MVSZ által regisztrált vitorlázóból legfeljebb 900-at képvisel a három klub. A döntéshozók aránya a három tagszerv konszenzusa esetén nem haladja meg a 25 százalékot, sőt a valóság az, hogy három tagegyesületi vezető akár „kézben tarthatja” a Magyar Vitorlás Szövetség működését is. Szemléletes és élő példa, hogy van olyan 130 tagot képviselő klub, melynek 30 szavazata van a közgyűlésben, míg a

121 tagot képviselő másik szervezetnek csupán 5.

A szavazati arányok túlzott mértékű eltolódásának oka az Alapszabály rendelkezéseiben keresendő. Jelentős többszavazatokat biztosít az élsportban elért eredmény. Túlzás ez egy olyan szövetség működésénél, melyben deklaráltnan amatőr sportolók alkotják a tagság túlnyomó többségét. Szembeszökő az aránytalanság, ha figyelembe vesszük, hogy a többlet-szavazatokat biztosító élsportolók köre bizonyosan nem haladja meg a regisztrált tagok 15 százalékát.

A cikk megjelenése óta eltelt bő másfél év, de hízogató még a gondolat is, hogy szavaink meghallgatásra találtak.

Október 17-én, hétfőn este a budapesti Sportok Házában rendezett rendkívüli MVSZ közgyűlésen a tagság módosította az MVSZ Alapszabály egy fontos pontját. Így ezentúl minden tagegyesületnek, szervezetnek szavazatai érvényesítéséhez megfelelő számú képviselőt kell küldenie a gyűlésekre. Vagyis megszűnik az a lehetőség, hogy egy tagszervezet összes szavazatát egyetlen képviselő kezelje.



egyetlen képviselőt küldeni, aki az összes, az adott klub rendelkezésére álló szavazatot kezelhette.

Ez természetesen könnyebbséget jelentett a három legnagyobb egyesületnek (BYC, Spartacus és TVSK), akiknek így nem kellett rengeteg tagot elküldeni a gyűlésre szavazati erejük érvényesítésére. A kis egyesületek joggal vélték úgy, hogy a részvétel, a vitákon való aktív jelenlét értelmetlen, ha a szavazást néhány képviselő eldöntheti.

Az indítvány végül egyetlen szavazattal érte el a szükséges kétharmados támogatói arányt. Akárhogy is, véleményünk szerint feltétlenül jó irányban történt elmozdulás, így kijár a dicséret a Szövetségnek. **T.Zs.**

ÉPÍTŐNEK SZÁNT KRITIKA A VIHAR-RENDSZER FEJLESZTÉSÉRE

Hogy a Viharba ne?

Informatikusként alapvetően technokrata vagyok, így – idén visszatérve a nagyhajós versenyzésbe – örömmel üdvözöltem a Vihar-rendszert, mint új és kényelmes alternatívát a nevezésre. Mondjuk, nem állítanám, hogy összetörtem magam a regisztrálásért, mivel úgyis egy nappal előbb mentünk le minden versenyre, hogy kicsit átmozgassuk magunkat, meg persze a hajón is mindig volt valami javítanivaló. Aztán a Kékszalag előtti utolsó versenyünkön Csilla anyánk nyomatékosan megkért, hogy ha egy mód van rá, oldjam meg gyorsan a regisztrációt. Uccu neki.

Személyes megjelenés, papír bemutat, papír kitölt, hajó regisztrálva. Sima ügy. Hajrá Kékszalag – illetve csak majdnem: a hajóvezetői engedélyem feltöltését nem kértem, amikor a kék könyvek adatait feltöltötték, így sajnos a Kékszalag pesti nevezése nem sikerült (nyilván lent maradt a papír a hajóban...) Gyorsan elintéztam a hiányt, és lényegében itt szembeütem a ténnyel: teljesen mindegy, hogy fel vannak-e töltve az adataink, a nevezéshez oda kell menni nevezési időben.

Gyors keresztkérdések, telefon: igen, minden

nevezésnél személyesen, aláírással igazolni kell, hogy felelősségem teljes tudatában fojtom vízbe a Mannschaftot, ha lassú a forduló vagy répát húznak fel spi helyett. Arra a kérdésre, hogy miért is jó nekem akkor az online nevezés, a lelkes és egyértelmű válasz: mert nem kell magammal vinnem az iratokat! Hosszú ideig gondolkozva végül oda jutottam: az online nevezés – nekem – semmilyen pluszt nem tud nyújtani a hagyományossal szemben. A papírokat egy helyen tartom, hiszen – leszámítva a kék könyveket – mindegyiknek a

hajón a helye, de a kék könyvek nem foglalnak annyi helyet, hogy amiatt külön tárolnám őket. Azt meg, hogy nem kell kitöltenem egy A4-es lapot, amin a harmadik alkalommal már minden adatot fejből tudok (esetleg egy lapon magammal viszem, hogy keresni se kelljen), szintén nem érzem jó indoknak. A Féliszigetkerülő nevezésén, mialatt a netes regisztráló sort kivártam, háromszor végeztem volna kézzel, hiszen oda nem várt senki.

Ráadásul online nevezés esetén senki nem ellenőrzi, hogy valóban én mentem-e oda és írtam-e alá a papírt, ami miatt innen kezdve még meg is könnyítik vele a csalók dolgát: csak egy érvényes kormányos neve kell, akiről tudom, hogy nem indul a következő versenyen és kellően ismeretlen ahhoz, hogy be tudjam mondani a nevét, és máris mindenféle papír nélkül indulhatok a hajóval.

A rendszer egyetlen kézzelfogható előnye, hogy a másik oldalon nagyban megkönnyíti az adatfeldolgozást, ez azonban számomra – aki a nevezési díjat fizetem – nem okoz megnyugvást, miközben ugyanannyi utánajárással, amivel a regisztrációt elintéztam, egy valóban jó rendszer elégedett felhasználója is

nevezést módosítok/visszamonok valami miatt, rögzített feltételekkel, a pénz ott marad a nevem mellett és később felhasználhatom másik nevezésre.

Szintén lehetőség lenne egyösszegű, kedvezményes év eleji nevezésre több versenyre – ilyenkor mód van a nevek módosítására a verseny előtt mondjuk három napig.

A luxus maga

Opcionális adatokkal (pl. pólóméret) szintén több hasznos, extra költségbe nem kerülő, de a versenyzői elégedettséget nagyban fokozó és a verseny – mint szolgáltatás – költségeit csökkentő, színvonalát növelő információhoz juthat a rendezőség. Például ha tudjuk, hogy 100 XXL-es ember van a rendszerben, nem kell 500 db-ot legyártatni.

Vagy – mivel a rendszerben benne van minden adat, – a nevezés sikerességének kri-

tériuma lehet, hogy a nevezett hajó megfeleljen olyan előírásoknak, mint minimális létszám, a hajón tartózkodók összetételében két felnőtt ember legyen két mocóra, stb., ami nagyban megkönnyíti a szervezők dolgát.

És a végére...

Számos ötletet fel lehet még sorolni, ami jobbá, jól használhatóvá teszi a rendszert, és különösebb fantázia sem kell hozzá: az itt felsorolt javaslatok mind létező, jól bevált megoldások hasonló helyzetek kezelésére. Egy online banki rendszer használatához is elég egy papírt aláírni, a jogi helyzet/kockázat pedig itt sem problémásabb/nagyobb. Pusztán akarat kell, hogy valóban a felhasználók (esetünkben a versenyzők) igényeit elégítse ki a rendszer.

Természetesen még egy ellenérv szerepelhet: a rendszer átalakítása lényegében

egy új rendszer megírását jelenti, ami drága. Nyilván ehhez kell egy ajánlat és egy kalkuláció, de első ránézésre is egy éven belül megtérülhet a rendszer bevezetése – igazából vélhetően egy Kékszalag elég lenne hozzá. (Ez azonban csak egy vélemény, ha úgy tetszik, konkrét számok nélkül a levegőbe beszélek.)

Egy azonban biztos: egy informatikai rendszer akkor jó, ha megkönnyíti a dolgunkat. A Vihar viszont jelenleg semmilyen – vagy minimális – könnyítést jelent az „analóg” nevezéshez képest. A kulcskérdés az első pont megvalósítása, és máris elértük azt a célt, ami 2011-ben egy ilyen rendszer esetében minimális elvárás.

A megvalósításra pedig jelenleg fél év lenne, ha 2012-ben használható rendszert szeretnénk. Ez az idő nem túl sok, de egyáltalán nem kevés...

Bodnár Balázs

A BÜROKRÁCIA TENGERÉN

Rendőrsztori, folytatás

Az úgy volt, hogy egy szép nyári szélcsendes napon ebédelni indultunk... abból a megfontolásból, hogy ha mások átszelhetik 60 km/órás sebességgel a Balatont, talán mi is átmehetünk Fűzfőről Kenesére tizedannyival. De nem.

A rendőrök jöttek és büntettek. A büntetés egy szűkszavú levélben manifesztálódott, mely megállapította azt a tényállást, miszerint 2011.08.06-án a Balatonkenese előtti vízterületen az ilyen meg ilyen nyilvántartási számú hajóval rendőri ellenőrzés alá vontak, de itt a „képesítésemet” nem tudtam bemutatni.

A büntetés pedig az, hogy ezt az okmányt személyesen és eredeti példányban kell bemutatnom Fonyódon, a Keresztes György kikötőben. Az igazság az, hogy nehezen hiszem el a tény, miszerint a képesítésem meglétére vonatkozó egyetlen és hamisítatlan információ a farzsebemben hordott, hozzávetőleg ötezer éves múltra visszatekintő papír alapú dokumentum. Talán szakmai ártalom, de én központi adatkezelésben, digitálisan továbbítható információkban hiszek. Számomra már ott a helyszínen sem volt teljesen érthető, hogy (ha a személyazonosságomat tudom igazolni) miért nem elegendő mondjuk CB rádión beszélni

a központba (ha ott a hajón nincs is számítógép), és megkérdezni, hogy Szutor Ferencnek van-e érvényes képesítése. De ha ott a helyszínen nem is, a levél kézhezvételéig eltelt 2 hónap alatt ez az információ talán mégis beszerezhető valamilyen kevésbé digitális módon. De lépünk is ezen túl. Én úgy fogtam fel, hogy ez a jó útra térítés része. Hiszen legközelebb biztosan nálam lesz az a fránya papír. A következő probléma pusztán gyakorlati. Fonyódtól 154 kilométer választ el, ami még gombócból is sok. Arra gondoltam, mégiscsak 2011-et írunk, annak is a végét, szóval biztosan van erre valami más megoldás. Fogtam is a telefont, és tárcsáztam azt a bizonyos fonyódi vízirendészeti rendőrsőt. Néhány próbálkozás után kapcsolták is az illetékes kollégát, aki megerősített abban, hogy csak személyesen, és csak az eredeti igazolvány bemutatásával győnhatom meg bűnömöt, viszont ezt lényegében bármelyik vízirendészeten megtehetem. Akár Budapesten, akár Siófokon, vagy ahol szeretném. Kérdésemre, hogy ha október 11-én mutatom be a kérdéses dokumentumot Siófokon (mert akkor épp arrafele van dolgom) akkor elnézik-e nekem a megszabott határidő átlépését 1 nappal, szintén megnyugtató „igen” választ kaptam.

Így történt, hogy a siófoki vízirendészeten a történet elmesélése után képesítésem a fénymásolóban, majd a faxban landolt, és már utazott is Fonyódra. Ezzel életemnek ez a fejezete (remélhetőleg) lezárva, bár nem kaptam igazolást arról, hogy valóban eleget tettem a kötelességemnek. Ugyanakkor nincs okom nem

bízni a vízirendészetben, hiszen mindvégig teljesen korrektül jártak el velem szemben. Egyszer pedig majd eljön az az idő, hogy minden megszerzett képesítés, diploma, oklevél, jogosítvány, adókártya, TB-kártya, és így tovább... valahol egy központi szerverterem többszörösen

biztosított adattárolóján várja, hogy a világ bármelyik pontjáról befusson a kérdés: „Szutor Ferencnek van érvényes képesítése?” Addig csak azt tudom javasolni, mindenki tartsa magánál a megfelelő igazolványokat.

Szutor Feri

Pár gondolat „A rendőrök büntetnek” című c. cikkhez

A Hajózási Szabályzat, ill. más, a vízi közlekedésre, hajózásra vonatkozó jogszabályi előírások alapján a hajón tartandó okmányokat az illetékes hatóságok képviselőinek felszólítására be kell tudni mutatni. Az okmányok (ezeken keresztül a jogosultságok) meglétét az üzemeltetett, ellenőrzéssel érintett úszólétesítményen, a helyszínen, az üzemelés során ott tartott, a hajózási hatóság által kiadott, eredeti okmányokkal lehet hitelesen igazolni. Tévhit tehát a hatóságok részéről fénymásolatok, ide érve akár a közjegyző által hitelesített másolatok esetében vélelmezett elfogadási kényszer. (Operatív hajósként sem értem a közjegyző-pártiakat, mert egy vízálló irattartó aquapack 500 forint, a közjegyzői díj ennek többszöröse.) Magyarországon a hajózási hatósági funkciókat a Nemzeti Közlekedési Hatóság látja el. Az NKH Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal, országos hatáskörű

elsőfokú szervként látja el a vízi közlekedéssel kapcsolatos és más, a hatáskörébe tartozó engedélyezési, ellenőrzési és egyéb közigazgatási eljárások ügyeinek intézését. Többek között itt történik a Porthole cikkírói és a hozzászólók által többször a rendőrségi ellenőrzésekkel összefüggésben emlegetett képesítések kiadása és nyilvántartása, mint ahogyan a vizsgáztatás is. A nyilvántartásba bejegyzés, módosítás, törlés, vagy ezzel kapcsolatos igazolás kiadása a hajózási hatóság, tehát az NKH feladatköre. A vízirendészeti rendőrhatalóságok ún. ellenőrző hatóságként ilyen nyilvántartással nem rendelkeznek, az NKH adatbázisába közvetlen betekintésük nincsen. Nincs tehát a fedélzeti vagy a szolgálati rádióját, vagy éppen a hivatali helyiségben rendszeresített számítógépet használó vízirendőrnek olyan lehetősége, mint pl. közúton szolgáló kollégájának. Bár ott kevesebb kísérletről hallani fénymásolt jogosítványok használatának ügyében. A különbséghez tartozik az is,

amikor a vízirendőr intézkedési kötelezettségét félretéve, esetleg mérlegeli azt a tényt, hogy nem minden jogi szabályozás (pl. motorlázás ügyében) egyformán szerencsés, akkor az igazságot keresve mindenfélet kell írni róla. A vízi közlekedő esetében be nem mutatott okmány adatait, meglétét a rendőr írásban kell, hogy lekérje a hajózási hatóság nyilvántartásából, ezért neki is van írivalója. A válasz szintén valamikor írásban érkezik. Mivel egyes hajózási ügyek sokszor az adatváltozások bejelentésében sem járnak annyira élen, mint a különböző kritikák megfogalmazásában, ezért sokszor a nyilvántartásban szereplő és a helyszínen felvett adategyeztetés sem egyszerű. Ilyen pl. a régebben kiadott képesítés orvosi érvényessége. (A sport- és kedvtelési célú igazolványok ráadásul nem fényképesek.) Így aztán a víz nedves, az ég kék, a fű zöld, a rendőr büntet, a benzinkúton meg a minap 400 forint/liter áron tankoltam. Mégsem a kútkezelőt meg a pénztárost szidom azóta.

Rest Bulcsú

LÁTÁSI VISZONYOK

Káprázat

Egy korábbi cikkben arról keseregtem, hogy a tihanyi csőben sötétedés után októberben már nem láthatóak a kardinális jelek. A gyakorlott hajós e nélkül is átnavigál a szűk hajózási útvonalon, de egy ütközés a kivilágítatlan bójával komoly károkat is okozhat.

Éltem a gyanúval, hogy a jeleket egyszerűen beszédtek, ami, valljuk be, kissé korai, ha még november 5-én verseny van a Keleti medencében. Mindez október 8-án történt, nem sokkal sötétedés után. Tízta időben haladtam át a csővön, mégse láttam egyetlen bóját sem: az bizonyos, hogy a világításuk nem működött. Próbáltam a GPS térkép-adatbázisában jelölt pozícióban fellelni egy-két jelet, de ott sem találtam semmit.

Azóta érdeklődésemmre megtudtam, hogy a bóják még lent vannak, a világításuk valóban nem működik, és a térképi pozíciók nem pontosak, az elhelyezés során erre nem fordítanak kellő figyelmet.

Hogy lehet, hogy nem láttam meg egyetlen egy jelet sem?

Azon az estén másodfokú viharjelzés volt érvényben. A déli part felé nézve a villogó sárga fények zavaróan vakítottak. Így valóban nehéz a kivilágítatlan bóják, de még egy horgászcsónak felismerése is. Az északi oldali bójásor felismerésére sem volt esélyem a világítás hiánya miatt. De mitől volt olyan erős a jelzőfény?

Tudomásom szerint nappal kétszeres fényerővel megy a rendszer az éjszakai üzemmódhoz képest. Mivel én 7 óra körül haladtam át a csővön, valószínűsítem, hogy a korai sötétben még a nappali fényzőn futott, és a rendszer bizonyára csak 8 után váltott, de addigra túl voltam a nehezen.

A kardinális jelekre nagy szükség van, különösen alacsony vízszint esetén. Láthatóságuk a hajózás biztonsága érdekében alapvető fontosságú. Ha az éjszakai megvilágításuk nehézségekbe ütközik, legalább valami fényvisszaverő fóliát felcuppantathatnának sötétítő testükre. A viharjelző rendszer fényerejét pedig jó lenne a napnyugtához, és nem az órához igazítani.

G.A.

Nyersanyagról nyersanyagra – avagy „Sok a rizsa”!

Vannak nyersanyagok, melyeket már unalmasnak és egy-síkúnak gondolunk, és azt hisszük, hogy mindent láttunk-ettünk, amit el lehet készíteni belőlük. Hogy ez mennyi-re nincs így, legyen bizonyíték jelen írásom, amikor is egy nyersanyagból többféle fogást mutatok be. A rizs legtöbbször csak egy köretet jelent, melyet valami bundázott ételhez készítünk. Pedig a rizs több mint köret. Többféle fajtája és típusa létezik, tápanyagai pedig táplálkozás-élettanilag fontosak, hasznosak. Megkülönböztetünk besorolás szerint „A” és „B” típusút, fajta és származás szerint pedig Jázmin rizst, melynek illata összetéveszthetetlen, és a kínai konyha egyik megkerülhetetlen ételmi-

szere. De ha a keleti országoknál tartunk, akkor legalább ugyanennyire fontos a Basmati típusú, mely az indiai és a thai-konyha egyik legkedveltebb ételmiszere (itt jegyzem meg, hogy nekem is a kedvenc típusom).

Olaszország is a rizs, mint nyersanyag hazája.

Itt teljesen más jellegű fogásokat készítenek belőle.

Sok szempont alapján is különböznek keleti testvéreiktől.

Legkedveltebb típusai az Arborio és Carnaroli risotto rizs.

Ez a típus más tulajdonságokkal bír nedvszívó, méret- és alakbeli jellemzői alapján.

Friss gyömbéren készült szárnyasfalatok ropogós zöldségekkel, szójjával és mogyoróval, basmati rizs körettel



Risotto-trio, alla BFYC: Risotto pomodoro garnélával, risotto spinachi vajhállal Risotto Formaggio Cozze



Spárga-risotto kucsmagombával, proscocóval illatosítva



Habos tejberizs friss bazsalikkal, vaníliával készült erdeigyümölcs lekvárral



Nem beszéltünk még a barna rizsről, a vadrizsről vagy más néven indián rizsről, melynek jellegét feldolgozottsági foka adja.

Az egészséges táplálkozás szempontjait figyelembe véve az utóbbiak tartoznak egyértelműen a fogyasztandók közé.

Zárásként pedig egy desszert, mely szintén rizsből készült.

Habos tejberizs, hozzávalók:

Carnaroli rizs 0,4 kg • Habtejszín 0,15 l • Főzőtejszín 0,15 l • Tej 2,8% 1 liter • Méz 0,15 l • Friss bazsalikom, só, vaj, citromhéj • Vaníliás erdeigyümölcs-lekvár 4 adag

A tejet, főzőtejszínt, sót, mézet összekeverjük, s ebben 40 perc alatt, lassú tűzön megfőzzük a rizst, míg teljesen megpuhul, de szemcseformáját még megtartja.

A habtejszínből kemény habot verünk, és a kihűtött rizshez keverjük a frissen aprított bazsalikkal.

Pár órára hűtőbe tesszük, és kehelyben szervírozzuk a vaníliás gyümölcslekvárral.

Konyhánk elérhető az egyik ismert közösségi oldalon is: Facebook/balatonfői konyha site alatt.

Jóízű üdvözzel: Kocsis Bálint Konyhafőnök www.bfyc.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	KEZDETE	VÉGE	WEB
Garda Fesztivál	Tihany	2011-11-05	2011-11-06	www.tihany.hu
Búcsú Badacsonyan	Badacsony	2011-11-06	2011-11-06	www.badacsony.hu
Holdfénytúra a Rezi várhoz	Rezi	2011-11-11	2011-11-11	www.bfnp.hu
Márton-napi Pálinkafesztivál	Siófok	2011-11-11	2011-11-13	www.siofokportal.com
Kenesei Ősz – Márton-napi Libaságok	Balatonkenese	2011-11-12	2011-11-12	www.balatonkenese.hu
Márton-napi Multságok	Hévíz	2011-11-12	2011-11-12	www.heviz.hu
Fedettpályás 2000 m-es uszodai úszás	Balatonfűzfő	2011-11-13	2011-11-13	www.marathon.hu
Balaton Maraton	Siófok	2011-11-19	2011-11-20	www.futanet.hu
Városnap és Jótékonyági vásár	Siófok	2011-11-25	2011-11-25	www.siofokportal.com
Advent Balatonfüreden	Balatonfüred	2011-11-26	2011-12-23	www.balatonfured.info.hu
Advent Keszthelyen	Keszthely	2011-11-26	2011-12-24	www.keszthely.hu
Adventi vásár	Siófok	2011-11-26	2011-12-24	www.siofokportal.com
Katalin Napi Disznóvágás	Vonyarcvashegy	2011-11-26	2011-11-26	www.vonyarcvashegy.hu
Advent Fényei	Balatonfüred	2011-11-27	2011-11-27	www.balatonfured.hu

ONE DREAM CHALLENGE II.

Utunk az Adriától az Atlanti-óceánig

Mint reméljük, már hallottak róla, hogy a múlt évi nagy sikert követően 2011 szeptemberében újra útnak indult a One Dream Challenge II. elnevezésű vitorlástúra, méltán hirdetve: „bizony tengerre teremt a magyar”.

Jelenleg a One Dream (Lagoon440 katamarán) Malaga kikötőjében pihen, de nem sokáig, hiszen vendégeivel és háromfős személyzetével hamarosan újra útnak indul a Gibraltári-szoroson keresztül az Atlanti felé, és meg sem áll a Kanári-szigetekig, hogy onnan egy nagy lendületet véve áthajózzon majd az óceánon egészen a Karib-tengerig! A One Dream csapata szeretettel vár mindenkit a fedélzeten a Kanárin, a Karib-tengeren, de akár az óceán átkelése során is az ARC (Atlanti-óceán átkelő verseny) keretein belül, hisz ez egy különleges alkalom, és lehetőség egy életre szóló élmény megszerzésére!

Egy kis ízelítő az eddigi útról:

Szeptember 26. hétfő

13 óra, és halk puffanással kerül a pecsét a crew listánkra Horvátországban, a spliti vám-

hivatalban. Ezzel megkezdődött a második One Dream Challenge, és kihajózzunk Hvar szigete felé, hogy keresztülszeljük az Adriát, végighajózzuk a Földközi, és Gibraltárt elhagyva a Kanári-szigetek érintésével átvitorlázunk az Atlanti-óceánon a Karib-szigeteki St. Luciára. Így volt ez a múlt évben is, és remélve marad ez a hagyomány mindaddig, amíg kedvünket leljük benne. Váltakozó irányú szelek segítik utunkat 10 csomós erősséggel, és kellemesen süt a nap. Pont most értünk be az olasz felségvizekre, miközben ezeket a sorokat írom. A legénységünk velem együtt 6 fő. Mindenki aranyos ember, és ha az idő is kedvez, biztosan szép napok várnak ránk.

Szeptember 29. csütörtök

Kedd déli óta szinte folyamatosan haladunk, az időjárás is segít minket – ha meg-



nem, legalább nem hátráltat. Így van ez most is, kényelmesen motorozunk a hullám- és szélmentes tengeren. Tegnap bő szélben szaladtunk több mint 200 tengeri mérföldet megtéve, változékony zivatarokkal dúsitott körülmények között, de még arra is maradt időnk éjjel, hogy a Messinai-szoros egyik kikötőjében keressünk pihenésre alkalmas helyet. Reggel indultunk tovább, a helyi komphajó dudája fújít ébresztőt, és áthaladva a szoroson Szicília északi oldalán vitorlázunk egészen Palermóig.

Szeptember 30. péntek

Hajnali 4 óra, mikor a palermói marinában kötelekkel fixáljuk a mólóhoz a katamaránt és rövid pihenőre térünk. Reggel átmosuk a fedélzetet, majd hátizsákos kirándulás és városnézés veszi kezdetét. Megnézzük a katakombákat és a mumifikált szörnyetegeket, majd az onnan 40 km-re fekvő Cefalu egyik sziklára épített kávézójában cappuccinót kortyolgatva engedjük át magunkat az időutazásnak, amit a városka atmoszférája áraszt. A sárga homokos, gyönyörű strandokon pihenő emberek látványa számunkra is jelzi: más dolgunk most nincs, csak mielőbb felvenni a ritmust. Sikerül.



Október 2. vasárnap

Október 2-án reggel 9 óra, amikor behajózunk Cagliari kikötőjébe. Igazi vasárnapi programunk van, séta a várban, fagyivalahol, ebéd egy kis vendéglő teraszán, ahol is a felszolgáló finom helyi bort kínál. Megérte hinni neki. Délután a hajó is kap a gondoskodásból, megérdemli. Reggel 10 az indulásunk időpontja és hosszú etapunk kezdete, hisz innen 320 tmf Palma de Mallorcáig. Két és fél napra tervezem – annyit lett.

Október 5. szerda

Üdvözlünk mindenkit, kikötünk a város szívében és a város a szívemben. Palma de Mallorca. Itt írhatnám oldalakon keresztül a város bemutatását, de lerövidítve úgy foglalnám össze, hogy látni kell. Nemcsak látni, hanem érezni is... Kerékpár a tökéletes közlekedési eszköz itt a városban, mi is ezzel közlekedünk. 4 nap, amit itt töltünk, van időnk mindenre, nincs rohanás. A hajó is pihen, neki is van mit, ajándékot is kap, két új propellert. Nem olcsó, de megérdemli... 7-én este érkeznek az új csapattagok, akik Malagáig vitorláznak velünk. Jókedvű társaság. Gyors bevásárlás 10 napra és már pakolunk is, hisz 9-én reggel 7-kor indulunk.



Október 9. vasárnap

Délután 5 órakor fordulunk be a hullámtörőkkel védett ibizai marina mólójához. Nagyon jó az idő, süt a nap, majdhogynem kánikula van. Ez az idő maradt másnap is, tökéletessé téve a városka látványát, amiben a várfalon körbesétálva gyönyörködtünk, finom fagyilaltot nyalogatva. 16 óra az indulásunk időpontja, következő úti célunk a 100 mérföldre lévő Alicante.

Október 11. kedd

Délelőtt 11-kor érkezünk Alicantéba, a minden szempontból tökéletes belvárosi marinába. Előző délután indultunk Ibizaról, még megálltunk fürdeni egyet a sziget hullámvédett öbleinek egyikében, majd naplemente szemből, merthogy irányunk nyugat. Naplemente ide vagy oda, két bot egyszerre visít, Norbi ordít, hogy kapás, látom és hallom is, de ez most mit sem számít, lázas izgalommal csévéljük kifelé a zsákmányt. Neki sikerül, az enyém elharapva, a zsinór láthatatlan marad. Norbi szép méretes tonhalat húz a hajó hátuljához, nagy gonddal a fedélzetre segítjük. Gábor ügyesen kifilézi, Bettyke pácolja és majd egyszer mind megesszük. Mindenki szeretne vele egy közös fotót, hát el is készülnek sorban. Katamaránunk közben vígan szeli a vizet, lassan ránk sötétedik,

és a telihold világítja utunkat egészen reggelig. Alicantéban jártunk anno, a No Stresssz! – élmény- és bulivitorlázás helyszíne volt akkor ez a város, és persze a Volvo Ocean Race földkerülő vitorlásverseny rajtja, ami most sincs másként. Bár a rajt csak 18 nap múlva lesz, a hacacaré már megkezdődött, itt van a mezőny színe-java, meg persze a 70 lábás csodavitorlások – és megint mi is. Malagáig még sok van hátra, ezért reggel indulunk tovább, most megyünk kicsit biciklizni.

Október 14. péntek

Hajnali 3-kor fordulunk be a Puerto Deportivo de Banalmádena marinájába, és csendben kikötünk a benzinkút előtti mólónál. Csöndes és sima volt a víz, néha kevés szembeszéllel, de úszó apartmanunk könyvedén haladt ezen a 230 tengeri mérföldes távon. Mahi mahi vagyis arany makréla, kb. ötlikós. Ő volt, aki „vállalta”, hogy ráharap a színes műcsalira, amit vontatunk magunk után. El is fogyott!

Kétszer is megálltunk fürdeni a még mindig 25 fokos égszínkék tengerben. A csapat jól viselte a távot, a 32 fokos vakító nap-sütésben mindenki a hálón napozva olvasgatott, beszélgetett és egy pár jó koktéllal is gazdára talált. Másnap délből már az autókölcsönzőbe mentünk a szárazföldi programjaink végett. Három helyszín is vár ránk, amit fel kell fedeznünk: Gibraltár, Marbella és Ronda. Két tengerparti csoda és egy a hegyek között. Négy napot töltünk ebben a különleges marinában, felkészülve az óceánra, hisz következő célpontunk már a Kanári-szigetek.

Elhagyjuk Európát, kihajózunk Gibraltárnál az Atlanti-óceánra és az afrikai partokkal párhuzamosan dél felé haladva érzük el a Kanári-szigetek valamelyikét. Legközelebb onnan jelentkezem.

Üdv, boszi

További érdekességek és információk: :
www.fix-yachting.com, www.onedream.hu

Bossányi Zsolt
 és a One Dream legénysége

VITORLÁZÁS TONGA SZIGETEIN

Messze a Balatontól, valahol a Csendes-óceánon...

Hiányzik a Balaton! Jó lenne meglátogatni Balatonlellén Carinát, a legkedvesebb és egyetlen vitorlásomat – idén ott fog telelni ismét. A BAHART évek óta tartó támogatásának köszönhetően pedig a Carina most is látogatható mindenki számára.

Vitorlázás Tonga Királyságban

2011. október elején a Cook-szigetek, Niue és Szamoa után megérkeztünk a Tonga-szigetekhez. 2007-ben a Carinával már jártam Tongán, az egyik kedvenc szigetemen. Négy év eltelt, de nem sok minden változott itt. A helyi értelmiség szerint 'Tonga még alszik, nem ébredt fel'. A kérdés, hogy fel kell-e ébrednie? Fel fog-e ébredni, és ha igen, mi lesz utána? Tonga több mint 160 korall- és vulkanikus szigetből áll, ezek közül csupán 36 lakott. Az ország források híján nem igazán fejlődik, ezért nincsenek turisták, szállodák, és nincs zaj sem. Én pont ezért szeretem Tongát.

Niutoputapu-sziget

Szamoa fővárosából, Apiából indultunk Tonga első és legészakibb kis szigete, Niutoputapu felé. Közel 200 tengeri mérföldet vitorláztunk Bf. 3-4-es keleti szélben, és csupán egy alkalommal volt 20 csomó feletti

szélünk néhány óráig. Itt is nagyon gyakoriak a squallek – tapasztalatlanabb vitorlázók ilyenkor gyorsan bereffelnek, mivel nem biztosak abban, hogy 20 vagy esetleg 35-40 csomós lesz-e a szélerősödés. Miután mi már hónapok óta hajózunk a Csendes-óceánon, plusz néhány óceáni vitorlázó évvel már összejött kellő tapasztalat, így csak később reffelünk. Van két nagyon ismert mondás az óceáni túrvitorlázók között: 'reef early and often' és 'reef for comfort'. Ez az én tanácsom is! A gyakorlatban, amikor órákon és napokon át 10-12 csomós átlag után jön a 18-20 csomós friss szél és végre vitorlázunk, akkor az embernek nehezebb esik a reffelés. Mi ilyenkor készenlétben állunk, és nézem a sötét felhőket és a vizet.

Kevesebb mint két nap (és két éjszaka) után megérkeztünk Niutoputapu szigethez. A szigetet körbeveszi egy korallzátony, és csupán egy keskeny bejárata van, ami nincs tökéletesen se kibővízve, se kivilágítva. Emiatt lassítottunk az érkezésünk előtti utolsó este, hogy világosan érkezzünk meg. Napfelkeltek megpillantottuk a szigetcsoportot, csupán néhány mérföldre volt előttünk. Egy ismerős sárga német vashajó is feltűnt mögöttünk. Mango a neve, a fiatal házaspár több éve úton van a két kisgyermekükkel. Legutoljára Szamoán, előtte Bora Borán talákoztunk velük. Mindenhol ismerősök...

– Bálna! – kiáltotta Csaba. Mindenki azonnal felrohant a fedélzetre. A



bejárat előtt feltűnt két púposbálna a hajó mögött. Mi ekkor már motoroztunk, és csak a hajómotort kellett üresbe tenni. A bálnák lassan, alig 50 méter távolságban elúsztak mellettünk a víz felszínén. Nagy élmény ilyen közletről látni ezeket a hatalmas, 25-30 tonnás állatokat. A hosszúsármnyú bálna jellemzően kíváncsi természetű, és egyáltalán nem fél a csónakoktól és hajóktól. Lassan úszik, s egy átlagos, 3-9 perces lemerülés után 4-8 kilégzés következik 15-30 másodperces időközönként. A jellegzetes hang mellett 2,5-3 méter magas, viszonylag széles páraoszlop jelzi a kilégzést. A bálnák ezek után lassan távolodtak, mi pedig folytattuk utunkat a horgonyzóhelyünkre. Niuatoputapu sziget jelentése 'a legszentebb kókuszdió'. A 2009-es cunami a sziget egy részét elpusztította, kilenc ember meg is halt. Pusztításának nyomai két év elteltével még mindig láthatóak. Mi csupán egy éjszakát töltöttünk itt: napközben körbejártuk a szigetet, ahol három faluban összesen 800 ember él. Ezt követően átdingiztünk egy közeli lakatlan szigetre is, ahol sznorkereztünk és kókuszdiókat nyitottam a csapattal.

Vava'u szigetcsoport

A Vava'u szigetcsoporthoz 180 tengeri mérföld vitorlázás után értünk el, amit egy nap és nyolc óra alatt tettünk meg gyenge széleken. Útközben most is láttunk púposbálnát. Szombat este érkezünk meg a szigetcsoport központi kis városába, Neiafuba. A város öble tele van vitorlásokkal. Részben mert ez a hely a Moorings Charter köz-



Vitorláz velünk!

A 'Csendes-óceán átvitorlázása 2011-12' projektünk 2012. február 15-én ér véget Sydneyben. Csatlakozni folyamatosan lehet hozzánk 2-3 hétre, vagy akár 1-2 hónapra is.

Tapasztalatom szerint a Csendes-óceánra minél hosszabb időre érdemes jönni, hogy legyen idő átállni a szigetek tempójára. Vanak túráink kezdő vitorlázóknak és tapasztalt tengeri vitorlázóknak is.

Mit kínálunk?

- Sportvitorlázás, azaz folyamatosan arra törekszünk, hogy a hajóból és a vitorlákból kihozzuk a maximumot. (Amikor viszont nincs szél, és például oda kell érni a következő szigetre a repülőt elérni, akkor természetesen motorozunk!)
- Óceáni (néha tengeri) körülmények között hosszabb időtartamú vitorlástúrák. Minimum 2-3 hetes utakat szervezünk, azonban erősen ajánlott minél hosszabb időszakra csatlakozni hozzánk.
- Speciális óceáni vitorlás tapasztalat- és mérföldgyűjtés a tengeri képesítésekhez (a RYA-hoz, a Magyar Vitorlás Szövetség Yachtmaster képesítéséhez, a Magyar Hajózási Felügyelet, Tengeri Osztály által kibocsátott képesítéshez, a szlovák képesítéshez stb.)
- Lehetőség van tanfolyam jellegű tanulásra is a hajón különleges gyakorlatokon keresztül, személyre szabottan (pl. éjszakai váratlan ember a vízben' gyakorlat).
- Egzotikus és különleges helyszínek/szigetek meglátogatása és megismerése, ahova turisták nem járnak.

Nagyon figyelünk arra, hogy a legényég vitorlás tapasztalata ne legyen alacsonyabb, mint a vitorlástúra (vagyis az adott óceáni szakasz) nehézségi foka. Én vagyok a hajón a kapitány, és az utolsó szó az enyém, azonban ezzel szinte soha nem kell élnem. Az ügyeletes legénység vezet, kormányozza a hajót és állítja a vitorlát. Ha azonban bizonytalanok egy helyzetben vagy bármilyen kérdés merül fel, akkor természetesen szívesen segítünk.



pontja, ami az egyetlen vitorlás chartercég a környéken. De amúgy is ez a legnépszerűbb vitorlászóhely Tongán: körülbelül ötven gyönyörű szigete van barlangokkal, aranyhomokos tengerparttal és nagyon jó merülőhelyekkel. A púposbálnák nagyon gyakran beúsznak a szigetek közé, és itt akár lehet velük együtt úszni is.

Mi két nap alatt hét szigeten álltunk meg. A szigetek között gyakran csak néhány száz méter van, könnyű itt vitorlázni, és nagyon sok jó, védett horgonyzóhelye van. A Moorings kiadott egy részletes tájékoztató füzetet, ami az összes (42) ajánlott horgonyzóhelyet leírja s részletes térképekkel be is mutatja. Ezt a füzetet használja itt minden vitorlázó.

Több ismerős jachttal is találkoztunk a Vava'u szigetcsoportnál. Nagyon jó barátaim, a román Marius – aki már a harmadik föld körülésénél tart –, és felesége, Catalina is mellettünk horgonyzott.

Ha'apai szigetcsoport

Szeles időben indultunk el dél felé, a Ha'apai szigetcsoport irányába. Gyakoriak voltak a squallek. Az alapszél is Bf. 5-6-os, a maximum szélökés 29,5 csomó volt. Egész éjjel vitorlázunk, és korán reggel a napfelkelteben megpillantottuk az első szigetet, Ha'ano, ahol le is horgonyoztunk pihenni, úszkálni, sznorkerezni és sétálni az aranyhomokos tengerparton.

Délután a szomszédos Lifuka-szigethez vitorlázunk, ahol horgonyon töltöttük az estét. Másnap reggel bementem a közeli Pangai falu hivatalaiba, és elintézttem a hivatalos ügyeket. Tongán minden szigetcsoportnál be- és ki kell jelentkezni. Ez néha drága, de leginkább bürokratikus, és el szokott tartani akár 1-2 óráig is.



Itt ismerkedtem meg egy elsüllyedt vitorlás tulajdonosával. 2011 augusztusában egy éjszaka bóján álltak a Palmerston-szigetnél, mikor egy 10-15 csomós szélben leszakadt a bójájuk, korallzátonynak ütköztek és percek alatt elsüllyedt a hajójuk. A nő két hónap eltelte után is az események hatása alatt volt.

Mindenkinek csak ajánlani tudom, hogy minden esetben, amikor bójára áll, tesztelje azt: hátramenet gázzal 2,000-2,500 fordulaton 1-2 percig. A Karibon is hallottam hasonlóan pórul járt magyar hajókról.

Nuku A'lofa

Ha'apai szigetcsoport utolsó általunk meglátogatott szigete Uoleva volt. Nagyon híres a csodálatos és nagyon hosszú aranyhomokos strandjáról és víz alatti világáról. Hatalmas, ép korallmezői és halrajai miatt igazi búvárparadicsom.

Innen indultunk el késő délután – eleinte gyenge szélben, ami folyamatosan erősödött Bf.6-ra. Telihold volt éjszaka, és én nagyon szeretek ilyenkor vitorlázni. Bereffeltük a vitorlát egy kicsit a kényelem miatt, így a közepes squallek mellett is folyamatosan tudtuk tartani a 6-6,5 csomós átlagsebességet.

Napfelkeltekor megpillantottuk a közeli kis szigeteket, jelezve a kététes Szamoa-Tonga vitorlásút közeli végét. Gyorsan eltelt most is!

– Bálna! – kiáltja Csaba.

Mögöttünk kétszáz méterre két bálna ugrott ki, szinte egyszerre, és teljes testükkel kiemelkedtek a vízből. Átvettem a kormányt, és mindenki elkezdett fényképezni... Lassítottam a hajót, az orrvitorlát betekertem. A két bálna még 3-4 alkalommal kiugrott a vízből, én ilyet még nem láttam! Néhány perc elteltével közelebb értek és észrevehettek, mert már nem ugrottak ki – kicsit változtatták az útirányukat, és a vízfelszínhez közel párhuzamosan úsztak velünk. Az egész csapat még órákig a bálnák hatása alatt volt.

Tonga a legjobb bálna-megfigyelőhely a Csendes-óceánon június és november között, így nem véletlen, hogy eddigi 14 hónapos utunk során ezen a túrán láttuk messze a legtöbb bálnát.

Nuku A'lofaig 126 tengeri mérföldet vitorlázunk, és ezt körülbelül 22 óra alatt tettük meg. Ebből legalább egy óráig bálnákat figyeltünk meg, és közel három órán át lassan motoroztunk be és ki a szigetek, a zátonyok között.

Tonga központi szigete Tongatapu, ahol a főváros, Nuku A'lofa is található. Csütörtökön délután érkeztünk meg ide, és a szemben lévő csodálatos kis Pagaimotu királyi szigeten horgonyoztunk le. Ez a legszebb horgonyzóhely ezen a környéken, és a legnépszerűbb vitorlás találkozási pont. Itt található a BIG MAMA nevű étterem és bár, amit igazából csak a jachtosok látogatnak, de így is jól megé! Érdekesség, hogy a tulajdonos – aki a királyi család tagja – ajándékba kapta ezt a szigetet a királytól.

Békét és Szelet!

Méder Áron

Pagaimotu sziget, Tonga Királyság, Csendes-óceán

Fotók: P. Csaba és G. Zsolt www.meder.hu

Hajós történetek –



a BCSS WireCorner és a Porthole közös cikkpályázata

A Kékszalaghoz kapcsolódó fotós pályázatunkhoz hasonlóan partnerünkkel, a BCSS WireCornerrel egy újabb **nyereményjátékot indítunk**. Ezúttal azonban a képek helyett **a történeteké lesz a főszerep**.



Lassan elkerülhetetlenül ránk köszönt a szezonzárás: a hajókat kidaruzzuk, hogy aztán bakokra pakolva várjuk az első tavaszi napsütést. A holtszezonban így különösen ránk fér, hogy legalább *gonddalban a vízen legyünk*. Ez az igény hívta életre a Hajós történetek elnevezésű **cikkíró pályázatunkat**, melynek célja, hogy az őszi-téli hónapok alatt felidézzük és megosz- szuk a közösséggel legkedvesebb,

vitortlázáshoz kapcsolódó sztorija- inkat.

A szabályok egyszerűek. **Küldd el számunkra kedvenc történe- ted** – jöhet bármilyen, a hajózás- hoz köthető téma, és bátran *fel- elevenítheted régebbi emlékei- det is*. A cikk ne legyen hosszabb 5000 karakternél, de örömmel vesz- szük, ha mellékelsz hozzá *egy-két fotót* is. Novembertől kezdve egé- szen márciusig Portálunkon egy-

más után **közzétesszük a beér- kezett írásokat**, melyeket oldalun- kon a szokásos módon – *egy hé- tig – lájkolhattok*. Minden hónapban a legtöbb szavazatot kapott cikke- ket **megjelentetjük a nyomtatott Porthole magazinban** is.

A közösség elismerésén túl termé- szetesen nem maradnak el az **ér- tékes nyeremények** sem. A já- ték végén a vitorlástársadalom el- ismert alakjai alkotta *zsűri (Igaly Csilla, Tuss Miklós, Visy László)* vá- lasztja majd ki az összes cikk kö- zül a legjobbakat. A fődíjak kö- zött lesz **egy tablet PC** is, de **szá- míthatnak meglepetésre a havi győztesek** is.

Nos, neked mi a kedvenc hajós tör- téneted? **Oszd meg velünk, és nyerj!**

porthole@porthole.hu
<http://porthole.hu/bekuldes>

Játékunk támogatója a Fujitsu



Vitorlázzon Velünk a Felhőbe!

BCSS - Wire Corner a rugalmas és megbízható üzleti partner...

Nem köd, Felhő:

**Optimalizálja vállalata informatikáját
költségekben és működésben!**

**Vessen horgonyt Nálunk! - SkyPort
BCSS - WireCorner informatikai cégcsoport.**