

100% vitorlázás

2010. július

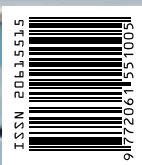
# POR THOLE

# 6.

**KÉKSZALAG  
BESZÁMOLÓK**  
Hangulatjelentés

**EXTREME 40 VB**  
Magyar szálak

**BALATONI  
ÖKOSZISZTÉMA**  
Törékeny egyensúly



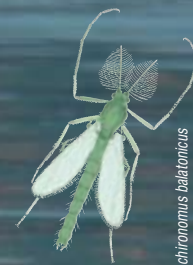
H-29888

**196**  
www.kekszalag.hu

## Az árvaszúnyog – barát vagy ellenség?

**A** Szigligeti-öbölben nyomultunk Keszthely felé, amikor a vörösön giccses naplementéből hirtelen ránkesteledett. Sejtelmes vitorlaárnyakárnyak mindenütt, az alattunk lévő hajóban – talán a Macarellán – kékesen vibráló fény a kabinlejáróban. Televízió. Ez már maga az élvezetek halmozása! A foci vb még a Kékszalagot sem kíméli? Hallom a vuvuzelák fülsértő zümmögését, felteszem a

másik hajóban, közelről még idegesítőbb lehet... De nem, ez nem a darázskürt, ez valami más! A forró, széltelen éjszakában árvaszúnyogok milliói lepik el a hajót, a vitorlázatot, arcunkat, kezünket. A kötélzet megvastagodott a szárnyas panírnak köszönhetően, a deckre nem lehet lépni, mert csúszik, lélegezni csak fogszorítva, mint a vidám motoros. És az a hang! A zümmögő kórustól a levegő is rezonál.



chironomus balatonicus

(folytatás a 4. oldalon)

# UNIQA Viharjelző Rendszer

Az új generáció biztosítója.

## Exkluzív szolgáltatás

- Előrejelzés SMS és e-mail üzenetben szélsőséges időjárási jelenség esetén
- Ingyenes szolgáltatás Regatta kishajó vagy gépjármű casco biztosítással, lakásbiztosítással, MultiPartner vagy BusinessPartner szerződéssel rendelkező ügyfeleinknek

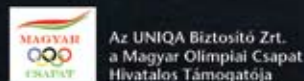
Segítünk kivédeni az elkerülhető károkat  
Regisztráljon most!  
[www.uniqa.hu](http://www.uniqa.hu)



UNIQA



UBIMET



Az UNIQA Biztosító Zrt.  
a Magyar Olimpiai Csapat  
Hivatalos Támogatója

A tájékoztatás nem teljes körű, bővebb információ honlapunkon ([www.uniqa.hu](http://www.uniqa.hu)) található, vagy érdeklődjön kirendeltségeinken.

100% VITORLÁZÁS

# tartalom



- 6 **Kékszalag – Rosszkor voltunk jó helyen**  
Elvitathatatlan tény, hogy a Kékszalag több mint rekordkíséret, több mint verseny, több mint túraverseny és több mint egy baráti túra. A Kékszalag egy intézményesült esemény, melyen a hazai vitorlázás arányaihoz mérten hihetetlen mértékben motivált tömegek teszik próbára – kölcsönösen – a saját maguk és a rendezők túróképességét.
- 9 **A mezőnyjátékos** – Kékszalag hátulról. 9.
- 14 **Hirdetésvisszélési díj** – mit kapunk cserébe? 14.
- 15 **Kékpántlika**: Lassan kezd hagyománnyá válni, hogy az év egyik legnépszerűbb vitorlás eseményét, a Kékszalagot megelőző napon az ifjúsági versenyzők mérik össze tudásukat egy jóval rövidebb távú, ámde szintén túraverseny keretein belül.
- 16 **Byte bronz Bathó Petinek**: Újabb fényesen csillogó éremmel gazdagította Byte osztályban szerzett gyűjteményét Bathó Peti, aki tavalyi Európa-bajnoki aranyérme után idén a bronzérmét szerezte meg a július 1-4. között a Garda-tavon zajló Európa-bajnokságon
- 19 **VOLVO Youth Sailing ISAF Worlds 2010.**
- 21 **Csőrlő helyett lappal a sikerért.** – D’Albini Andrással, a Wild Joe navigátorával Visy László beszél.
- 22 **Extreme40 VB magyarokkal** – Repülés a vízen
- 25 **Szennyvízszivattyúzás hajókból**: Rendelet írja elő, hogy csak olyan hajó közlekedhet a Balatonon, amelynek zárt szennyvízrendszere van
- 27 **A kocsmateszt folytatódik**: Itt a főszezon a vízközeli vendéglátóhelyeknek is – a Porthole és olvasói pedig újabb evő- és ivóhelyekre látogattak el, hogy aztán tapasztalataikat megoszthassák a közösséggel.
- 28 **A Beaufort-skála másképpen** – alternatív szélmérce
- 30 **Augusztusi programajánló**
- 32 **Sajkodontól Földvárig – Merlin kalandozásai**: Vessünk horgonyt az öbölben a strand előtt, egy szélcsendes délelőtt. Mediterrán partra érkezünk. A kabócák hangos „reszelése” kíséri, amint jobbra indulunk a part menti úton
- 34 **Kikötőterek Zamárdiban**
- 37 **Csillagtúra élménybeszámoló**: Ez az a verseny, amiről már mindenki hallott, de csak a legelszántabbak válnak résztvevőkké.
- 38 **II. Surgicare Orvos-Gyógyyszerész Kupa** – Receptre adják

## 2010. augusztus

Impresszum **PORHOLE FŐSZERKESZTŐ**: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ**: TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS**: VISY LÁSZLÓ **HÍRSZERKESZTŐ**: MELHA MÁRTON  
**VERSENYEK ROVAT**: ESZES BERNADETT **SZERZŐK**: BAGYÓ SÁNDOR, CZIRÁKI MÁRTA, CSERVENKA TINA, DETRE SZABOLCS, GELENCSÉR GYÖRGY, HORTOBÁGYI GÁBOR, JAMRIK PÉTER, KENYERES MÁRTA, KOCSIS BÁLINT, KOPASZ ÁRPÁD, LANGE PÉTER, MISLEY ENDRE, NAGY ROZSDA ATTILA, RICK CSABA, REST BULCSÚ, SALÁNKI TAMÁS, SZUTOR FERENC, TAKÁCS MÁTÉ, TORONYI ANSRÁS, TUSNAI GABI, VÁRY ELI, VERSEGHY FERENC **KORREKTOR**: SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ**: SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB**: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu) **DESIGN**: VIVIDFOUR STÚDIÓ  
**NYOMÁS**: PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA**: 2010. július 23. Kézbesítési címlistánkat honlapunk regisztrációból és partnereink adatbázisaiból állítottuk össze. Esetleges lemondási szándékát kérjük jelezze szerkesztőségünknek. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL**: [porthole@porthole.hu](mailto:porthole@porthole.hu) **CÍMLAPFOTÓ**: TÓTH TIBOR



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

(folytatás az 1. oldalról)

Bár a jól ismert csípőszúnyogokkal ellentétben az árszúnyogok nem szívnak vért, a velük való találkozás nagyon kellemetlen. A Kékszalag mezőnyét ellepő rovarfelhők például sokakat tántorítottak el az amúgy is szelcsendes tókerülő teljesítésétől. Mielőtt végképp közellenségé válna ez a szomorú nevű lény, utánajártunk, milyenek ezek a rovarok, és hogy hogyan lehet őket elkerülni, egyáltalán: együtt élni velük.

Mindehhez a Balatoni Limnológiai Kutatóintézetbe látogattunk el, ahol az ország kevés, ma is aktív árszúnyog-kutatójának egyike, dr. Móra Arnold volt a segítségünkre. A tó- és haltudomány hazai központjának 1927-ben elkészült épülete közvetlenül a tihanyi apát-



ság alatt, csodálatos környezetben helyezkedik el, ahol saját kikötő is áll a munkatársak rendelkezésére, a vendégházhoz pedig strand is tartozik. Megismerkedtünk az árszúnyogok szerepével, helyével a természet rendjében, és mire megértettük ténykedésük, életciklusuk valódi értelmét, az elszennvedett kellemetlenségek ellenére meggyőződéses hívői lettünk a Balaton önszabályozó ökoszisztémájában az egyik legfontosabb szerepet játszó zümmögő lényeknek.

Ám az árszúnyogok sem egyformák: csak a Balatonnál több mint száz faj ismert. Többségük néhány milliméteres, így szinte fel se tűnik az embernek – a nagyobb méretű Chironomus balatonicus azonban már sokak számára lehet ismerős... Kirajzásuk igen látványos, és akár zavaró is lehet, de jó, ha tudjuk, hogy egy-egy ilyen esemény igen komoly mennyiségű szerves anyagot távolít el a tóból. A '80-as évek adatai szerint egy kirepüléssel 1600 tonna széntől, 325 tonna nitrogéntől és 30 tonna foszfortól szabadították meg a Balatont – utóbbi különösen sokat segített az eutrofizáció visszaszorításában. Az árszúnyogok lárvái emellett fellazítják és átforgatják az üledéket, így hozzáférhetővé teszik más lebontóknak is, és komoly szerepük van a balatoni tápláléklánc fenntartásában. Számos halfajnak jelentenek táplálékforrást, a dévérkeszeg például szinte kizárólag árszúnyog-lárvát fogyaszt.

Mára azonban változott a helyzet: a tó szervesanyag-tartalma és vízminősége évek óta az iparosodás előtti időszak referencia-értékei körül mozog, ami hatalmas eredmény. Bár a 2000-es évekből sajnos hiányoznak az adatsorok, de annyi biztos, az árszúnyog-populáció is formálódott. A korábbi 800-1500 db/üledék m<sup>2</sup>-ről 3-500-ra csökkent – új fejleményként a magasabb értékeket a tó középső és nyugati medencéjében mérték, ráadásul nagyrésztben a már említett

## Humán szennyezés a Balatonon

„Amíg a sirályokat nem pelenkázzák, addig senki sem kényszeríthet arra, hogy salakanyagaimat egy zárt dobozban tároljam”. Ez a mosolyfakasztó duma igazán csak arra jó, hogy a tóba vizelő sporttárs büntudatán könnyítsen. Érdemes kicsit belegondolnunk, mekkora terhet jelentünk a tónak, ha nem próbáljuk más módon levezényelni anyagcsere-folyamatainkat! Egyáltalán, mit szabad a tóba üríteni? Azt hiszem, hogy mindannyian, akik örömmel leljük a tavon – legyünk akár vitorlázók, horgászok vagy csak a hús hullámokban fürdőző strandolók – terhére is vagyunk a Balatonnak. A vitorlázó szükségletei, a horgász irtatlan mennyiségű etetőmoslékja és a strandolók napvédő kencéi vajon mekkora kárt okoznak a tó ökoszisztémájában? A balatoni vízminőséget rendszeresen monitorozó tihanyi Limnológiai Intézet munkatársai megnyugtatóan: nincs nagy gond, a víz meny-nyiségéhez viszonyítva a még nagynak tűnő terhelési adatok sem jelentenek veszélyt. Lás-

sunk egy példát: ha a Balaton 200 km-es partszakaszán naponta megforduló kb. 6000 pecás által beszórt etetőanyag eléri a 60 tonnát, (10 kg/fő) az évi 200 nappal számolva több mint 10 000 tonna! (Elgondolkodtató, hogy az ismert európai tavak többségén vagy tilos az etetés, vagy csak bevizsgált anyag használható!) Ekkora terhelést a vitorlázók akkor sem okoznak, ha minden áldott nap kékszalagyi flotta végezné szükségletét, de még a fürdőzők mérgező kencéi is hiába mosódnak a vízbe, ilyen tömegű szervesanyag-bevitelt nem idéznek elő. Mit mondanak a tudósok? „Ekkora etetőanyag-mennyiség NEM jelent gondot a Balaton egészére nézve, mivel tulajdonképpen elenyészően kis mennyiségű szervesanyag (elsősorban foszfor) szabadul fel belőle (gyakorlatilag nem lenne mérhető ez a koncentráció). Lokálisan azonban sok gondot okozhat, többféle szempontból: egyrészt az etetőanyag rothadása során oxigénhiány léphet fel, ami ugye nem

igazán jó semmilyen élőlény számára (kivéve talán egynémely baktériumokat); másrészt pont a baktériumok okozhatnak problémát, amelyek akár oxigénes, akár oxigénhiányos feltételek mellett kedvező táptalajra lelnek a matériában. A baktériumok elszaporodása pedig szinte minden esetben a vízminőség drasztikus romlásával jár.” Akkor most fel vagyunk mentve? Nem egészen. Az állásfoglalásból is kitűnik, hogy a koncentrált szennyezés igenis problémás. Ne használjuk kikötőben a pumpás WC-t, ha nincs fekáliatartály a hajón. Ha még vegyi WC sincs, akkor bírjuk ki a kikötői mosdóig! Nyílt vízben legyünk körültekintőek! Strandok, egyáltalán a part közelében ne szennyezzünk! A csutkák, héjak és más úszó szerves hulladék egyszerűen gusztustalan, és már csak ezért sem való a vízbe. A legfontosabb azonban az önbecsülésünk. Legyen elvi kérdés, hogy még akkor sem szennyezzünk, ha a tudósok szerint ezzel nem terheljük a tavat!



Dr. Móra Arnold

### Önkéntes adatgyűjtés

A leghatásosabban akkor tudunk felkészülni az árszúnyogok kirepülésére, ha pontosan tudjuk a várható időpontot. Ehhez aztán már könnyen igazítható egy-egy verseny, balatoni túra vagy tóparti nyaralás tervezése. Sajnos az intézetnek nincs forrása a részletes vizsgálatok elvégzésére, pedig két-három év pontos adatsorával már részletes előrejelzések is készíthetők lennének. A civil összefogás azonban segíthet: a Balaton 10-15 kikötőjéből önkéntes alapon gyűjtött minták alapját adhatnák a prognózisoknak. A bábőr és lárvagyűjtés módszere gyorsan megtanulható, és kis költséggel beszerezhető eszközök szükségesek csak hozzá, akárcsak a fénycsapdás vizsgálatokhoz. Egy efféle közösségi összefogás és az Intézet együtt, ha nem is azonnal, de belátható időn belül válaszokat adhatna az árszúnyogok jelentette problémára. Lapunk örömmel vállalja ennek koordinálását – várjuk az önkéntes segítők jelentkezését!

Ch. balatonicus fajból. Ezek az értékek összességében azt jelentik, hogy körülbelül 200 milliárd árszúnyog található egyszerre a tavon és környékén. Átalakul a rajzás üteme is: régebben stabilan évi három kirepülést figyeltek meg, az utóbbi években azonban már inkább egy körülbelül kétheti ciklus látszik körvonalazódni – az okok egyelőre nem ismertek

Hogyan kezeljük hát az árszúnyogokat? A vegyszeres irtáshoz a csípők elleni védekezéshez képest – az árszúnyogok jóval nagyobb tömege miatt – több anyagot kéne permetezni, ráadásul közvetlenül a Balatonba, kiszámíthatatlan károkat okozva a vízminőségben. A biológiai védekezés kíméletesebb, talán kontrollálható lehetne vele a kirajzás időpontja, de az üledék mélyére való lerakás igen problematikus. A legjobb, ha egyszerűen elkerüljük őket... Ehhez egyrészt jó, ha tudjuk a kirepülések időpontját (lásd keretes írásunkat), másrészt eltereléssel is védekezhetünk, ún. fénycsapdák segítségével. Ha elhagyatott helyekre helyezünk erős fényforrásokat, az árszúnyogok könnyen odacsalhatóak. Olaszországban például reflektorokat

helyeztek el a tóparti hegyoldalba, Floridában pedig fehérre mázolt világító bárkák lehorgonyzásával biztosították a szúnyogmentes hajózást. De érdemes lehet kis léptékben is próbálkozni: már a vitorlás orrára rögzített erős fényű lámpa is jelenthet némi könnyebbéget hátul, a kormánytól lévőknél.

Ha jobban odafigyelünk, talán elkerülhető lett volna a Kékszalag szúnyogtraumája is. De az is igaz, hogy a körülmények kifejezetten szerencsétlen együttállása is kellett a kellemetlen élményhez: a hagyományos teliholdas időpont elhagyása nemcsak az éjszakai navigációt nehezítette meg, de a természetes fénycsapda is köddé vált. A csapadékos és hűvös tavasz eltolta a nagy kirajzás időpontját, ami így épp a versenyre esett; a szelcsend pedig ideális terepet jelentett a kikeléshez. Mindenesetre a rossz tapasztalatok senkinek se szegjék kedvét – az árszúnyogok kifejezetten hasznos állatok, kis odafigyeléssel pedig nem lehet gond a velük való együttélés sem.

Gerő András, Tordai Zsolt

ÍGY LÁTTUK MI

## Rosszkor voltunk jó helyen...

Elvitathatatlan tény, hogy a Kékszalag több mint rekordkísérlet, több mint verseny, több mint túraverseny és több mint egy baráti túra. A Kékszalag egy intézményesült esemény, melyen a hazai vitorlázás arányaihoz mérten hihetetlen mértékben motivált tömegek teszik próbára – kölcsönösen – a saját maguk és a rendezők túróképességét.

Eddig ez rendben is volna, de most nem egészen úgy alakultak a dolgok, ahogy azt mindenki remélte.

### Lássuk, mi is történt:

Látványos külsőségek, pompázatos rajt. A világ- és Európa-bajnok kormányosok által vezetett katamaráncsodákat és a Libera osztály gigantikus látványhajóit a rajtvonal déli oldalára rejtették, nehogy a partról is élvezhető látványt nyújthassanak. A nyomasztó szélhiány, a nagy meleg szétszabdalta a mezőnyt, a többség által felfoghatatlan, reménytelen helyzetet teremtve. Nem véletlen, hogy csupán



238 hajó vándorolt be a célba a 48 órás limitidő alatt, a mezőny több mint 60 százaléka idő előtt racionális döntést hozott: feladta a versenyt. Nézőpont kérdése, hogy miként ítéljük meg a példátlan mértékű megfutamodást, de akik 24 óra alatt sem jutottak ki a keleti medencéből, vagy akik átérték az árvaszűnyogok flautéra hangolt hitchcocki rémtetteit, azok nem könnyen vállalkoznának egy újabb hasonló megmérettetésre.

Kézenfekvő válasz: a vitorlázás már csak ilyen, a szél nem kötelező kelléke egy naptári naphoz igazított eseménynek. Csakhogy van egy kis baj az időzítéssel. Ha ragaszkodnánk a verseny hagyományaihoz, akkor egy héttel korábbra, a nyári napfordulót követő első holdtöltéhez igazították volna a rajtot. Ez lehetővé tette volna, hogy a telihold ragyogásától kísérve lényegesen jobb szélviszonyok között hajózhassanak azok, akiknek a sebességpotenciálja eleve nem teszi lehetővé a napvilágnál történő befutót. Sajnos a bányadt hold most csak 23 óra után tekinthetett rá az árvaszűnyogbundában kókadó mezőnyre. Teliholdkor nincs szűnyog? Dehogyan nincs! De szélben a kis rovarok zümmögő felhőzete kisebb eséllyel takarja be a teljes vízfelületet, ráadásul a fény felé törekvő dögök számára a pozíciófények kevésbé csalogatóak, ha az égi lámpás rendszeren világít. (Lásd: Barát vagy ellenség? c. cikkünket a 1. oldalon!)

Apropó, lámpás. Azért idén sem sikerült mindenkinek az előírt fények használata. A végső győzelmet megszerző Ventilo 28-as hajósai mindent elkövettek, mégsem sikerült láthatóvá tenniük hajójukat a befutó sötétjében. Nem kell ahhoz egy MacGyver a fedélzetre, hogy akár a követő eszköz túlméretezett akkumulátorának felhasználásával a hiányzó fények energiaforrását pótolni lehessen....

A követő eszközök amúgy sem adnak elegendő információt,

amennyiben azt a kísérő motoroson helyezik el, vagy kritikus helyzetben kiiktatják... Ennyit a verseny tisztaságáról.

Azok, akik dacolva a körülményekkel végignyomták a versenyt - amennyiben sikerült a szombat esti bulira eljutniuk - ezúttal inkább az álmoságra panaszkodtak, mint az ünneplő tömeg miatti helyszűkére. A kiszolgálás sem volt túl marasztaló. Ha a konyha valóban elkészítette a befizetett létszámnak megfelelő ételmennyiséget, akkor teljesen felesleges volt elhajtani azokat a karszalagos versenyzőket, akiknél valamilyen oknál fogva nem volt kajajegy, vagy „késve” érkeztek a vacsorára. Nem egy csapat fordított hátat a rendezvénynek, és költötte pénzét, töltötte idejét máshol a füredi éjszakában.

A vasárnapi díjkiosztó őrizte hagyományos monumentalitását - már ami az időtartamot és a műsorvezető harsány bakiktól sem mentes ténykedését illeti.

A „nyolcmilliméteres one design osztály”

az tetszett, de amikor felcserélődött a helyezettek sorrendje, az egyáltalán nem volt vicces. A legdurvább hibákat azonban nem lehet az alkotó kreativitásra kenni. Csak néhány:

- Az egyik támogató értékes karórájából 5 db-ot egy négyszemélyes hajó kapott.

- Talán a legfájóbb méltatlanság a nemek jutalmazása során történt, ahol a legjobb férfikormányos és a legjobban szereplő női versenyző kapott értékes díjat. Miért nem a legjobb női kormányos? Nem ugyanaz a teljesítmény vendégeskedni egy menő hajón vagy végigkormányozni a Kékszalagot. Nem hiszem, hogy a szponzor kérése volt ez a bántó igazságtalanság.

- Amíg végelethetetlen sorban jutalmaztak különböző hagyományos osztályokat, addig a rendezők figyelmét elkerülte az újonnan érkező többtestűek olyan látványos különbsége, mint a testek száma. A túratrimaránokat az értékelés során főúri

nonszalanszal betették egy zavaros „nyílt többtestű” elnevezésű csoportba, hogy esélyük se legyen érdemi szereplésre a verseny-katamaránokhoz viszonyítva. A nevezésor azonban még „nyílt trimarán osztályba” lajstromozták a háromtestűeket... Fizetés után nincs reklamáció! Nem vagyok benne biztos, hogy a trimaránosok epedve várják a következő megmérettetést.

- „Ha valakinek lenne felajánlani való díja, az bátran jöjjön a mikrofonhoz...” Így szólt a harsány felhívás. Nagy szerencse, hogy a vége felé már alig néhányan hallhatták a felhívást. Érdekes lett volna, ha valaki – élve a lehetőséggel - elkezdte volna ily módon promotálni saját üzleti vállalkozását! Mire a Kékszalag abszolút győzteseit szólították az emelvényre, egy főként hozzátartozókból, barátokból álló közönség enervált tapsa jelezte, hogy a többség már távozott.

Feladták.

G.A.

NATURAQUA

## A Kékszalag győztese

A csopaki Anti-Aging katamarán-flotta vezetői, Petrányi Zoltán és Hortobágyi Gábor mindent bevetettek, hogy idén elhozzák a Kékszalagot. Egyszerre két nyársat tartottak a tűzben a szeszélyes időjárás miatt – a taktika bevált, és annak ellenére, hogy az erős szélre kiállított eXtreme 40-es már a rajtnál annyira hátra került, hogy semmilyen segítséget nem tudott nyújtani a 28 lábás Ventilónak, a NaturAqua a korábbi 6. helyéről is elsőként futott be éjjel kettőkor a füredi célba.

### Így ment a győztes

A NaturAqua a többtestű és többtrapézos hajóknak kijelölt zónában északon rajtol a Füred és Zamárdi között kirakott rajtvonalon. Rajt után északra igazít tompán, de jó sebességgel a gennakerrel. Fölötte néha elcsúsznak az óriási árbocú hajók, Almádinál már a Raffica Libera az első jó egy kilométerrel, Farkai teljesen kimegy az északi nádashoz a termikéért, innen szépen felugrik a második helyre. Köz-

ben a katamaránok legyalogolják az elképesztően elugró Liberát. Almádiól a NaturAqua rámege a kenesei bójára egyenes vonalban. Északra húz ki a két eXtreme 40-es, az ő szelük tovább frissül - a bójához délről érkezik meglepetésként a Samuraj Jack, a NaturAqua 8. a pályajelnél.

Siófokig a NaturAqua feldarálja a Rafficát, aki az élességével próbálja tartani őket. Alulról nem sikerül kikerülni, az óriási vitorlázat teljesen eltakarja a szelet, egy óvatlan pilanatban kiugranak és szél felől lekerülnek a monstrumot. Tudják tartani egyenes irányban Tihanyt a siófoki bójától. Zamárdi magasságában jobbra fordul a szél, negyedikként mennek át a tihanyi jelnél, egy perccel a címvédő hajó előtt. A rév után egy-két fordulót kell tenniük csak – szerencsésebbek a délen vitorlázó Farkinál, aki előtt amúgy a komp is visszahőkölt, de még így is sokat kell fordulnia. Tihany után délen vitorlázni, és a tó egyharmadánál nem jönnek feljebb, a közben északi taktikára váltó Farkit ekkor már tisztán



leelőzik. A szépen feljebb mászó Principessával harcolgatnak.

Fonyódnál még a két 40-es és a Libera előttük van. A Szigligeti-öbölből rámennek a keszthelyi csücsökre, de alig mozog a levegő, együtt araszolnak a 40-esekkel. Tévesztenek a bójánál, a keret bele-

## Megszűnhet a klasszikus Kékszalag?

Megkezdődött a felkészülés a 43. Kékszalag 2011-es megrendezésére. Nem tudjuk, ki kapja a feladatot, de nem lesz könnyű helyzetben. Nyilván egy jó szeles, rekorddöntős szalag után most senki sem fanyalogna. A természet azonban csúnyán bánt a mezőnnyel, így a szervezők sem arathatják le amúgy egészsében nem is eredménytelen munkájuk jogosan megérdemelt gyümölcsét. A hibákból viszont tanulni kell! Azzal, hogy a 2011-es rajt hoz nem engedik oda a többtestűeket és a trapézosokat, nem válik klasszikussá az esemény. A hírértéke gyengül, a rekorddöntés esélye csökken, és azzal, hogy egy átalakított Libera nyeri, csupán egy szűk lobbnyomásának engedünk, miközben a nemzetközi érdeklődést sem tudjuk igazán fenntartani. Akik több tízmillióval fejlesztéssel többtestű hajókba fektettek, most két évig a polcon pihentethetik azt a cuccot, amivel akár folyamatosan is versenyezhetnének. Ki kell találni valami megoldást, hogy ezt az idejélmúlt két évenkénti értelmetlen fékhúzást már 2011-től megszüntessék! Nincs értelme a négyéves moratóriumnak sem, mert ha eltörlik a korlátozott Kékszalagot, akkor az senkit nem vet vissza a felkészülésben. Hacsak nem akarja valaki a katamaránját két klasszikus hajóként nevezni 2011-ben... Úgy tűnik, az MVSZ is kész a változtatásra, így – ha megszületik a döntés - a jövő évben ismét láthatjuk a többtestűek látványos nyomulását. Ha igaz a hír, hogy az Extrem 40-es osztály versenyt tervez a Balatonon, akkor a két esemény összehangolt szervezésével valóban komoly nemzetközi részvétel várható.

akad egy motorosba – a 360 fokos büntető után beéri őket a Principessa és Farki Katamadárja is. A Keszthelyi-öbölből északon érkeznek ki, innen Fonyódnál áthúznak a déli oldalra, Farki letről próbál kerülni, de elfogy a szele. Az északkeleti szél északra fordul, északiasabb 1-es erősségű szélben leelőzi a másik 40-est. A naplementében délközépen kis igazításokkal déli taktikát követve haladnak, és egész közel a parthoz, a helyi termikekre építve maradnak lent végig. Többször fel kell húzni a svrtet, annyira a part közelében mennek, néha már leér az uszony. Egyszer valami víz alatti tárgyba beleütköznek, ami nagyon nagyot szól, de hasonló történt a közelükben araszoló Principessával is, ott majdnem leesett a legénység a hajóról, akkorát fékeztek.

Az északi taktikára építő 40-eseknek láthatóan bejött a számításuk és elkezdenek felgyorsulni, itt nem volt más tenni, mint délen maradni, és bízni a parti szélben. Teljesen kimennek déli széllel Földvárig és innen északra a tihanyi szorost célolva. Keletiesedik a révnél, így tudják kerülni az ittragadt közel száz hajót. Nem látszanak az ellenfelek, de Tihany előtt Farki előrobban a sötétből. Ő is a déli szelet használta ki végig, és Földvár magasságában még a Csúcs-hegy felé föligazított. Ez végül nem volt jó lépés, kicsit benragad a Csúcs-hegy alatt.

A NaturAqua elsőnek veszi a tihanyi pályajelet. Farki a rév után gyorsvonal sebességével beéri a hajót és alattuk elrohan. Itt már egyértelműen a két hajó közötti versenyről kéne beszélni, de a média továbbra sem vesz tudomást a NaturAqua elsőségéről. A terelőbójánál veszik észre, hogy a két 40-es is a tarkójukban liheg.

A tihanyi csövön, a kardinális kapunál jobb csapáson, félszélben hátszéllel mennek (a katamarán sebessége teljesen megváltoztatja a hajón érzékelhető szélirányt), 150-200 méter lehet az előnyük, de érkezik Farki a hátuk mögül. A sötéttség miatt csalóklák voltak a távolságok.

#### Nyári Zsolt beszámolója a Litkey Farkassal vívott végső párharcról

A 41 lábás monstrum legyalogolt minket Tihany után főntről letakarva. – Ez gyorsabb, mint mi! Ki kell találni, mi a legjobb a nyeréshez. Halzolás azonnal – alájuk fordultunk, indulhat a fordulócsata. Roland kezének köszönhetően a mi ha-



jánk fürgébb, jobbat gyorsultunk és indulhat a lúvczata! A blizster alól diktáltam, hogy hány fokot igazítsunk. Farki felszólított a lúvolásra, megpróbál ütközéssel próbálkozni, erre élesednünk kellett szél felé, ami közben tempót veszítettünk. Még így is átmertünk eléjük szél felől. Ebből a kényelmetlen szituációból Farki kihalt, mi a NaturAquával utána halzoltunk. 2-3 perc múlva a déli szél teljesen elállt és bekerültünk az ide is leterjedő északi szélváltóba. Ebből ők kerültek ki jobban, élénk és fölénk kerültek – elvesztettük, amit az eddigi csatában nyertünk. Folytatódott a küzdelem, de most már kreuzban, tiszta emberfogás ebben a szituációban –, de Farki hajója gyorsabb és kezd eltávolodni. Gyors megbeszélés: mi legyen? – Roland szerette volna tudni, hol a befutó, mondtam neki, hogy mindegy, most előzzük meg valahogy – induljon a fordulócsata! Láttuk Farki csapatát, hogy nem halzoltak könnyen. Roland arra számított, hogy a focokkal, a kisebb orrvitorlával gyorsabb lesz a nagyobb súlyú, lendületben tartható hajó manővere, mint a NaturAqua. Az első fordulót beadtuk, de ezt már várta Farki és kivédte – Roland keze gyorsított a hajón és azonnal visszafordultunk a Ventilóval. Farkiék beleugrottak ebbe is, és lendület nélkül fordultak, ami egy horgonydobással ért fel, innen már 2-400 métert elrohantunk az ellenféltől. Nem tudjuk, mi lehetett a gondjuk, csöndes volt a hajójuk (nem volt kiabálás), de nem ment jól

a forduló. A Hajógyár, a Gödrös felé indítottunk tovább, ahol elfogyott a szelünk – viszont kint a vízen láthatóan jól fúj. Farki lemaradt, növekedett a hátránya. Csupak irányában megláttuk az óriási Red Bull testét, de a vitorlákon katamaránban nem látszik, melyik oldalon vannak – annyira be van húzva mindig. Ezt a topfényük hiányában még kevésbé láttuk. A befutóig izgalmas volt a délebbre hasító eXtreme 40-eseket nézni, hogy meddig lesz szelük, nekünk a befutóban semmilyen szél nem fúj – horgonydobás –, egy északi lepörgés a végén kegyesen bejegyezt minket, amivel nagy nehezen befutottunk.

#### A NaturAqua hajóról és a legénységről:

A NaturAqua a Genfi-tavon is nagy népszerűséggel futó M2 Ventiló típusú ultrakönnyű katamarán. A hajó teljes hossza 11 méter, de ehhez alig 370 kg összsúly párosul, amit egy 16 méteres árbocra feszített 140 négyzetméteres vitorla repít. Kormányosa Roland Gaebler, az örökifjú katamarán-fanatikus. Tornadóban olimpikon, háromszoros világ- és kilencszeres Európa-bajnok, számtalan világkupa első helyezés jellemzi eddigi pályafutását, igazi letörölhetetlen versenyző-alkat. Sokszor hívják többtestű versenyhajókra szakértőnek, Steve Fosset is az ő tudására bízta a Playstation Maxi katamaránt, amivel távolsági rekordokat döntöttek meg. Gaebler júniusban a legmodernebb szárnyas vitorlással, a Hydropterrel szárnyalta túl saját nyíltvízi sebességrekordját Kielben 73,9 km/h sebességgel. A német nagymester taktikusa az egyik legtehetségesebb magyar vitorlázó, Nyári Zsolt, aki fiatal kora ellenére az országban egyedül háromszoros olimpikon, tizennyolcszoros magyar bajnok, 470-es osztályban senior világ-bajnok, és világbajnokságokon kétszeres dobogós helyezett. Számos világkupán dobogón állt, továbbá Asso99 osztályban Európa-bajnok. A crew tagja Szaplanczay Péter, aki 1981-ben kezdte a vitorlázást a Balatonföldvári Spartacusban. A Rafficával második volt a Kékszalagon, Asso99-ben kétszeres magyar bajnok és Európa-bajnok.

NaturAqua M2 legénység

Roland Gaebler (kormányos), Rolf Hufnagl, Nyári Zsolt, Szaplanczay Péter

Forrás: Gémesi Józsa

## A MEZŐNYJÁTÉKOS Kékszalag hátulról

**Sirály** (YS III/1), 206. helyezés, Club: Arcadom SE, Kapitány: Szabó Csaba, Csapat: Kovács Éva, Szabó Attila, Turcsán Botond, Szutor Ferenc

Ha hátulról szeretném kezdeni, akkor azt mondanám, hogy ez volt az a verseny, ahol nem a helyezés számított. Az első 10-15 hajó egymás ellen harcolt – a többiek inkább a Balatonnal és önmagukkal. De inkább előlről kezdem.

A rendezéssel nem volt semmi baj, a nevezés ment, mint a karikacsapás. Két héttel a Kékszalag előtt jelezte a csapat, hogy mennénk egy hajóval, ami még nincs felmértve, de azért van már belőle YSII-ben (Solaris). Rendben, semmi gond, legyünk ott csütörtökön délután 5 előtt, amikor még nincs tömeg, elintézzük. Ez jól hangzik. Ott is volt a csapat nevezésre szakosodott része 2 körül. Ember nem volt a láthatáron, csak leszúrás. Miért most? Nincs felmérve? Hát azt úgy nem lehet... 266-os vitorlaszám... nincs senkinek... írják be... Nem, azt úgy nem lehet... Kaptunk sárga szalagot (YSII). Nem kaptunk yardstick-számot, de adtunk egy raklap pénzt. Közepesen jó üzlet. Mi lett belőle? YSIII-ba sorolás, 110-es előnyszámmal, vitorlaszám nélkül. Végül is... elintéztük. Ezúton szeretnénk megköszönni a segítséget. Akkor azt hittük, ez számítani fog. Nem számított.

A rajtunk nagyon jól sikerült! Igaz, kicsit fentről rajtoltunk, és krajcolnunk kellett, és beesett elénk a mezőny jelentős része... de azért jó kis rajt volt. Szerettük. Aztán elkezdtek ledolgozni a hátrányt, a kenesei és a síófoki bójánál is kitaktikáltunk 10-20 hajót.

Örültünk.

Aztán ahogy közeledett Tihany, úgy fogyott a szél. Nem mondom, hogy nem volt szép távrolól nézni a csöben álló több száz hajót árbocfényvel (nyilván mindenki horgonyon volt), csak kicsit ürmögött az örömben. Főleg, amikor már mi is közöttük ringatóztunk. Azért csak átsúsztunk a csövön. Na majd most lesz szél a nyugati medencében. Vagy lesz parti szél. Vagy lesz valami...

Lett. Csak nem szél – szűnyoghad! Mindent ellepett, szó szerint... nagyobb levegővétel? Szó sem volt róla... bárhova ültünk, léptünk, szűnyogpép maradt utána. Nem baj, ezek elvileg nem csípnek, mert árszűnyogok. Valószínűleg ezt nem mondta meg nekik senki. Meg azt sem, hogy a szűnyogriasztótól meg kell ijedni, mert az nekik rossz. Fura helyen szocializálódhattak ezek a szűnyogok, vagy nagyon profi kiképzést kaptak. Ez volt a mélypont. Földvár a hajó báziskikötője. Ott ültünk előtte éjjel 2-kor szélcsendben, négyzetcentiméterenként 10 szűnyoggal, nyugatnak mutató hajókkal. Legalább meg lehetett volna nekik magyarázni, hogy kezdjék egy irányba tolni a vitorlát, de nem. Tulajdonképpen most sem értem, hogy miért nem rántottunk motort, és hagytuk az egészet a fenébe. Ha reggel 5-kor nem vagyunk Fonyódon, akkor befejezzük – ez volt a taktika. És nem is volt benne hiba, mert valóban nem 5-kor, hanem 7-kor voltunk Fonyód előtt. Az meg ugye nem 5, tehát megyünk tovább.

Itt-ott jött egy kis szél, mentünk vele Keszthelynek. Körülöttünk alig néhány hajó. Ez volt a nagy rosta – sokan nem tudtak ellenállni a gonosz gyújtáskapcsoló vagy a berántókar halk szirénének, és inkább a motort hallgatták, mint a szűnyogokat.

SMS-t kaptunk, hogy vizet osztanak a még versenyben lévőeknek. Itt kérde-

zem, hogy pontosan kinek is osztottak és pontosan mit? Mert tőlünk senki sem kérdezte, még a keszthelyi bójánál sem, hogy ugyan már, éhen vagy szomjan fogtok-e halni a befutóig? A snewisport.com GPS-t adott, a weben lehetett látni, hol a hajó. Ennek is örültünk és ezúton is köszönjük. Szombat reggel az élő közvetítés már nem ment... „olyan sokan álltak ki, hogy nem lehet látni, ki megy és ki nem, inkább lekapcsoltuk”. Anyukám hívott, hogy bemondták a rádióban, hogy lezajlott a Kékszalag, és befutottak a hajók, ez meg ez az eredmény... Hogyhogya mi még megyünk? (Jogos volt a kérdés.) Kicsit elveszettnek éreztük magunkat, mint akikkel már senki sem számol. Nem baj, magunknak megyünk, nem másoknak. Nem vár a szponzor stopperórával a célban, ennek is van előnye! A Twitteren és a barátoktól azért kaptunk biztatást – köszönjük, jólesett!



A keszthelyi öböl előtt Sopi új hajója, a Nautic 370es jött szembe... és sorra hatalmas denevérvitorlás versenyhajók. Akkor olyan nagy baj nem lehet. Keszthelynél Tuss Miklósék a B3tessel még utánunk kerültek a bóját. Innen már nem adhatjuk fel.

Badacsony előtt megint szélcsend. Jön az SMS, hogy ne feledkezzünk meg az esti vacsoráról – ezen már csak röhögünk. Vártuk, hogy küldik a menüt is SMS-ben, hogy érezzük a törődést... De nem jött több infó. Pedig biztos izletes volt, legalábbis biztos izletesebb, mint a vaj nélküli kenyér kolbásszal, extrának hozzá kis paprikával. Két napig... De mi így szeretjük!

Badacsonynál élénkül a szél: északnyugati. Kezdünk menni, és minden meggyőződés nélkül számolgatni. Ha ez kitartana, beérnénk éjjel 1-2 körül. De úgyse tart ki, eddig nem volt 1,5 óránál több folyamatos szelünk. De csak nem akar elállni... sőt. Kiteszik az első, majd a másodfokot, és a rendezőhajó mindenkihez külön odamegy, hogy vigyázzunk, zivatar lehet. (Lehet, hogy így gondolták a vízosztást?) Bele is szaladunk Zánka előtt, le is rántjuk második reffre a grószit, tekerjük befele a genoát. És hangosan ujjongunk (tényleg), hogy végre vitorlázunk! Később kicsit alábbhagy, kimegy a reff, de azért még jól megyünk, dől a hajó. Tihanyban szembefordul, erősödik, krajcolunk, küzdünk. És el se hisszük a GPS adatait: ha így megyünk, éjjel előtt bent vagyunk. Álmunkban sem hittük volna ezt még délelőtt. Azt hiszem, így hálálta meg a Balaton, hogy kitarítottunk. A végére azért megmutatta, tud ő szelet is adni, és ha szelet ad, az nem akármilyen.

Engem Füreden tett partra a hajó. És minden elismerésem a csapat többi tagjára, akik gyakorlatilag rögtön továbbindultak vele Földvárra. Imádom vitorlázni, de akkor egyetlen porcikám sem kívánta már a vizet. Persze az is igaz, hogy amilyen fáradt voltam, ha azt mondják, menjek, megyek... Ha azt, hogy húzzam, húzom. Az biztos, hogy felértékelődtek a civilizáció olyan vívmányai, mint a zuhany és az ágy.

Majdnem nagyobb volt nálunk a Balaton, de nem hagytuk, hogy ledobjon minket a hátáról. Összesen 38 óra 46 percet mentünk, 186 kilométert hajóztunk, és ezzel a 206. helyen futottunk be (kategóriánkban tizedikként).

**Szutor Ferenc**

## EXTRÉM KÍSÉRTÉS

**Principessa: aki mer, az...**

6. helyezés, (YS II/1), Club: Tecon SE, Kapitány: Rauschenberger Miklós, Csapat: Belle Őrs, Fináczy György, Major Miklós, Major Zoltán, Nagy Gábor, Oroszlán Gábor, Oroszlán Péter, Pénzes Botond, Sárközy András, Sztankov Attila, Tisóczki Ferenc, Tóth Máttyás, Weöres Szabolcs

Csütörtök este, Fináczy Gyurkabánál tartottunk egy csapatvacsorával összekötött utolsó verseny-megbeszélést, ahol többek között elhatároztuk, hogy nem fogunk megelégedni egy esetleges „jó” helyezéssel. Vagy a mennybe megyünk, vagy alá szállunk.

Ennek – és még sok egyéb saját magunknak felállított szabály – tükrében indultunk neki a pénteknek. (Én speciel még egy kellemes bordatöréssel, amire az orvos azt mondta, hogy nem túl bölcs dolog ezzel ugrálni, mert konkrétan a tüdőmet böki...)

A csapaton kézzelfogható volt az izgalom.

Tényleg úgy éreztük, a szél is velünk van. Kicsi lesz, tehát nyerni fogunk.

Úgy gondoltuk, ha kicsi a szél, akkor a sebességünk közel azonos lesz, viszont a manőverező képességünk jobb, mint a „lánctalpasoké”.

A rajthoz külön erre a versenyre készített Code 0-t húztuk fel, és hamar bevitorláztuk a rajtvonalat. Balcsapáson élesen az északkeleti szélben Almádi felé kezdünk a mezőny legszéléről, délről igen jó tempóban 12 trapézzal ijesztgetni. Először úgy tűnt, az északi parthoz közelebb rajtolók előnyben vannak, de mint kiderült, harmadikként venni Kenesét nem kimondottan azt jelentheti, hogy hátrányban lennénk, vagy hogy rossz lett volna a rajt... Siófok felé a két db Extreme 40 katamaránt folyamatosan kezdtük felőrölni, gyilkolni, és még ki tudja, mivel jellemezhetném azt, ahogyan jeleztük nekik: nincs kegyelem. Jövünk.

Siófok után a cső felé a 2. helyen álló Extreme 40 már igazából nem is az első helyért küzdött, hanem hogy ne essen vissza a harmadikra.

Egészen a part mellett kereste a frissüléseket, amikor talán elég későn kapcsolva, mindketten jobb csapáson, a code zero csapásmérőnkkel lassan, de biztosan elmentünk felette. Megpróbált felszórítani feléledve, ezzel sebességet nyerve, de már csak mögöttünk tudott erősen Tihany felé indulni. Itt ismét egymásra talált a két szárnyeteg, és egymást kezdték idegelni, a mi legnagyobb örömünkre.

Na, ekkor isteni nyugalom szállt meg minket. Tudtuk, nincs papírforma, nincs olyan, hogy leosztott hely. Arról nem is beszélve, hogy a 4. helyezett Rafficát nem is láttuk magunk mögött.

Gyakorlatilag Keszthelyig szélcsíkról szélcsíkra vitorlázva, hol teljesen megállva, hol 7-8, ritkán 10 csomó felett fej-fej mellett haladtunk. Mögöttünk folyamatosan frissülő szélben lassan kivehető volt, majd kínos közelségbe ért a későbbi győztes M2, és a Katamadár.

Keszthely érdekes volt. A két Extreme 40-es kb. 2 perccel előtünk ért be a keszthelyi öbölbe. Először ők is csak vánszorogtak, de aztán kaptak egy privát pöfföt, és olyan elképesztő, de tényleg elképesztő sebességgel kezdtek rohanni, hogy nem hittünk a szemünknek. Szerencsénkre nem tartott sokáig, vették a pályajelet és már jöttek is szembe. Közben az M2 a déli parton szépen leterjedt egyenletes szélben sokkal nagyobb utat megtéve, mint mi, közel azonos időben ért a motoroshoz. ez konkrétan egy hajónyi hátrányt jelentett nekik. Itt rontottak a rendkívül kis szélben és érintették a zsűrit.

Gyorsan rájuk olvastuk a 360-at. Ők ezt rendkívül fegyelmezetten, a lehető leghamarabb meg is csinálták.

Innen már nem volt annyira nagyon egyértelmű, ki van elől és ki oldalt. Hárman vigyáztunk egymásra. Az M2 Ventilo (a későbbi győztes), Farkas a Katamadárral. Kezdték ránk sötétedni, és az a nagyon kevés szél is folyamatosan el-elállt. Sajnos csak sejtettük, hogy hol lehetnek az ellenfelek, mert a világitással idén sok mindenkinek meggyűlt a baja.



Innentől nem volt jó vagy rossz taktika. Vagy fogjuk az ellenfeleket és maradunk harmadikak – vagy maradunk hűek magunkhoz és nyerni akarunk.

Ezt a kérdést feltette Gyurkabá. Mi legyen?! 19-re lapot húzunk, és felmegyünk a reggel még beígért északkeleti frissülésért, mert ha bejön, toronymagasan nyerünk. Vagy nem jön be, és akkor csak elmondhatjuk: nemcsak ücsörögtünk és követtünk valakit. A hajó egy emberként bólogatott. Nyerni jöttünk, nem ismerjük a második helyet. Így elindultunk Badacsony magasságában az északi partnak.

Néha beleszaladtunk egy 10 csomós sebességbe. Sajnos ekkor valahol vízközépen, nagyjából 4,5 méteres mélységnél nekimentünk valami fémes dolognak. Talán egy roncs lehetett, és mint később kiderült, a kilünk meg is sérült. De ez mit sem számított a szűnyogok és a forráság mellett. Egyszerűen elviselhetetlen volt mindkettő. Emellett persze folyamatosan ment a trapézra ki-be, ki-be.

Már Őszöd magasságában jártunk, amikor észrevettük, hogy alulról nagy sebességgel közeledik egy hajó: a Raffica volt. Ejtteni kellett, és vesztettünk a sebességből. Nem örültünk neki, de ennek igazából nem tulajdonítottunk túl nagy figyelmet, mert nem ő volt az ellenfél... Hanem

mindenki. Persze jól eltűntek a sötétségben: legközelebb a befutón csodálkoztunk rá, hogy valahol ott vannak előttünk egy-két perccel.

A Tihanyi-szorosról még annyit, hogy befelét menet egyszerűen nem hittünk a szemünknek: vagy 150 hajó még csak akkor jött kifelé. Irdatlan akarás, elszántság lehetett bennük, hogy minket látva nem adták fel azonnal, hanem hadakoztak az elemekkel tovább. Le a kalappal előttük.

A versenyen három vitorlát használtunk összesen. Egy Code Zero-t, egy 7/8-ra húzott kb. 180% genoa 0-át, és a kisszeles gennakerünket. Körülbelül 70-80 manőverünk volt, amin szerelni vagy tekerni, vagy akármit kellett csinálni. Ez nem túl sok egy ekkora versenyen. A csapat szerint körülbelül 3-4 hajónyi hagyunk benne a pályában a hibáinkkal. Tehát nyugodtan mondhatom, a gépet is és a csapatot is csúcsra járatjuk. Néma csöndben, vasfegyelemben versenyeztünk végig.

Megtapsoltak minket a családtagok, integettünk egy keveset, majd bevontattak abba a kikötőbe,

**A kísérő motorosból nézve**

Szokásomtól eltérően nem a jogszabályok és szabályzatok tenge rében merülnek el. Most az egyszer a véleményemet szeretném megosztani veletek. Előzetesen annyit, hogy hivatásos kiséphajó-vezetői képesítesem van. Évente kb. 20-25 vízi rendezvényen veszünk részt biztosító vagy rendező motorossal.

Örömmel vettem hát a felkérést, hogy kísérjem a Sponsor Wanted liberát. Le is töltöttem az internetről a versenykiírást és a versenyutasítást. Itt ért az első meglepetés: a kísérő motorosokról két mondat szólt. Az egyik, hogy melyik hajóknak kell, a másik pedig az, hogy 50-300 méteres körzetben kell lenniük a kísért hajótól. Kevésnek találok az információt tovább keresgéltem, majd egy nyilatkozatot találtam, amit a kísérő motorosok hajóvezetőinek kellett kitölteni. Itt jött a második meglepetés: a nyilatkozat kérdezte

többek között a motor típusát és számát, de azt nem, hogy milyen képesítesem van, és a hajónak van-e üzemeltetési engedélye. Nem tudom, hogy ki találta ki ezt a kíséretet, de nem fektetett sok energiát a kérdésbe, inkább egyszerűen lerázta a felelősséget. Azzal, hogy előírták a hajók kísérését, csak rászabadítottak egy csomó gyakorlatlan motorost a Balatonra. Ezen felül, ha már előírták, miért nem ellenőrizték is? És akiket nem, vagy nem a versenyutasítás szerint kísérték, miért nem óvták ki? Nem volt mentésvezető, nem volt a motorosoknak eligazítás és még sorolhatnám...

Az én javaslatom a jövőre nézve az lenne, hogy a kísérő motorosoknak legyen egy „főnökük”, a mentésvezető, aki megfelelő ismeretekkel és gyakorlattal rendelkezik a feladathoz. Az eligazításon a hajóvezetők és a hajók okmányai

ahonnan indultunk. A parton gratuláltam a Raffica-csapatnak a nagyszerű teljesítményhez, hogy legyőztek többek közt minket is. Így utólag azt gondolom, nem bántuk meg, hogy az északi partot választottuk. Keszthelyig megmutattuk, igenis van keresnivalója a Liberáknak a katamaránok mellett (inkább ellen), és csak akkor lehet valakiből győztes, ha bátor és próbálkozik.

Ez volt életem egyik legkimerítőbb és legtanulságosabb Kékszalagja. Így láttam éni a Principessa fordeckjéről.

**Boti**

ellenőrizhetőek lennének. A verseny biztosítását pedig úgy kellene megoldani, hogy a biztosító motorosok egymástól látótávolságban körbeállják a Balatont. Így nem zavarnák felesleges hullámkeltéssel a vitorlásokat, és minden hajó biztonságban lenne, nem csak a kiválasztottak. Baleset esetén pedig három motoros tudna azonnal menteni. Lényegesen kevesebb üzemanyag fogyna el, és bár szerintem a motorosok nem szennyeznek jobban a Balatont, mint a vitorlások ezeréves külmotorjai, az aggódók lelke is megnyugodhatna.

Mindennel együtt felejthetetlen élmény volt a Kékszalag. A Balaton gyönyörű szűnyogokkal együtt is, legyen éjszaka vagy nappal. Minden elismerésem azoké, akik teljesítették a versenyt.

**Kenyeres Márta**

BOB, A MINIMENTŐ hajóvezetője

## RAFFICA

**A harcos egytestű**

5. helyezés (YS II/1.) Club: Raffica Vitorlás Egyesület, Kapitány: Király Zsolt, Csapat: Edelényi Szabó Zsolt, Czibor András, Máhl Krisztián, Csiszár Zsolt, Óvári István, Kiss Árpád, Lange Péter, Kövér László, Várkonyi Csaba Zoltán, Horváth Balázs, Puskás Levente Tamás

Az idei versenyen rögtön 3 Extreme 40-es, 2 ultrakönnyű Ventilo 28-as, és néhány további különleges versenykatamarán jelent meg a rajtvonalon. A külföldi hajókkal természetesen jött különböző bajnokságokat nyert és komoly verse-

nyeken edződött kormányosuk és csapatuk is. A feladat tehát adott volt, bár idén magasra került a lécz: a legmodernebb katamaránokat kellene megvernünk a mi közel 20 éves Liberánkkal!

Az első számú célunk tehát az volt, hogy a leggyorsabb egytestű hajókat, a Liberákat magunk mögött hagyjuk, és ha már ott vagyunk, persze verjük meg minél több katamaránt is.

Ennek megfelelően láttunk neki a feladatnak: a trapézkereteket már korábban kitoltuk 8 méterre, a tőkesúlyt a súlyminimalizálás jegyében egy pár kilogrammos svertre cseréltük, és a csapat létszámát 12 főben maximalizáltuk. Liberával így Európában még nem sokan vitorláztak! Pénteken, a rajt napján igen nyugodtan érkezünk a rajtvonalra, mi minden tőlünk telhető megtettünk a cél érdekében. A szél egyelőre igen gyengén fúj, az előrejelzések szerint sokkal

többet nem is várhatunk a mai napra. Senki által nem zavartatva, tiszta szélben és tiszta helyről, backboardon rajtolunk. Felettünk, a rajtvonalon néhány csúcscatamarán kicsit összeakad, kitakarják egymást, alig bírnak elindulni. A Principessa és két nagyobb katamarán kifordul a déli part felé, ennek sok előnyét egyelőre nem látjuk, így határozottan, teljes kerettel indulunk az északi partra. Pár perc alatt sikerül kilépni a tömegből, jó tempóval vesszük fel a vezető pozíciót, stabilan és egyenletesen húzzuk az északi irányú taktot. Előnyünk minimális, ám egyértelmű, a katamaránok tompábban, lemaradva követnek minket, a déli parti különítmény is gyorsan visszakozik az északi irányba. Fél óra múlva már vitathatatlan a vezető helyünk, szépen besorolnak mögénk a versenytársak, előnyünk több száz méterre nő.

Feljövünk teljesen az északi part alá, ám hamar kiderül, hogy nem eléggé. Egy jókora lavórban kötünk ki, szél semmi, ezt érzékelve előbb Farky, majd két Extreme 40, a Red Bull és a Kica, aztán a Principessa is megkerül minket északról. Lassan közeledünk a kenesei bójához, azt elsőként előttünk veszi a Red Bull, a Kica, természetesen Farky, de még a Principessa is.

A siófoki kapu vétele után nincs lehetőség komolyabb taktikai döntésre. Követjük az előttünk haladó élbolyt, előnyük már igen jelentősnek mondható: 1,5-2 km lehet. Irány Földvár, majd az északi part, vissza vízközépre, ám hátrányunk nem csökken az élen haladóktól, hanem egyenesen nő. Mivel erőből nem tudjuk behozni őket, és az élboly inkább az északi oldalt részesíti előnyben, ezért az a döntés születik, hogy húzzuk meg a déli partot.

Elhagyjuk Boglárt és lassan elkezdünk felzárkózni, elsőként Farkyra, aki egy túlhúzott északi takkon kifut a szélből és láthatóan lelassul, s végre szabad szemmel is jól láthatóvá válik az előttünk levő másik három katamarán, és a Principessa is. Északon illetve vízközépen próbálnak bejutni a Keszthelyi-öbölbe, de szemmel láthatóan kevesebb szelük van, mint nekünk. Nagyon sokat hozunk az élbolyra, a bóját előttünk a két Extrem 40, Ventiló 28-as majd Farky veszi, a Principessa előnye azonban itt már csak 4 perc! Mivel a déli parti taktika bevált, ezért kitarunk emellett, a keszthelyi bója után újra arra vesszük az irányt. Fonyód közelében leelőzzük Farkyt aki nem küzd velünk feleslegesen, kifordul



és határozottan észak felé veszi az irányt, ahogy már korábban a Principessa és a nagy katamaránok is tették. Lassan beesteledik, elérjük Boglárt, igazítunk néhányat vízközép felé, de kitarunk a déli part mellett. Késő este van, jó tempóban, stabilan haladunk, előbb vízközépre zárunk, ekkor hirtelen Zánka magasságában megjelenik az északi oldal irányából a Principessa, de már csak mögénk tudnak besorolni. Időnként a gyengülő szélben teljesen megállunk. A szélcsendben ellepnek minket az árvaszünyogok, a vitorláknak koppanó hatalmas tömegüknek olyan hangja van, mintha szakadna az eső. Közeledve a csőhöz szélváltó fogad minket, az addig északról fújdogáló szél déli irányúra vált, így az újra kisebb előnyt összegyűjtő Principessa ismét hátrányba kerül. Előttünk a katamaránok már a csőben kerülgetik a szembejövöket. Kicsit délre igazítunk, stabilizáljuk előnyünket az eközben már bliszterező – és ezért negatív taktot húzó – Princippessával szemben. Bevitorlázunk a csőbe, velünk szemben túrahajók tömege halad még a keszthelyi bója felé.

Minden elismerésem, ehhez kell ám lelkielő, közel 15 óra vitorlázás után még a Tihanyi szorosban odafele vitorlázni!

Közeledünk a célvonalhoz, közben az előttünk haladók befutnak, idén a tűzijáték elmarad, ám a dudaszót így is jól hallani. A célvonal előtt még egy rövid, de igen gyors igazítás és óriási üdvrivalgás közepette bent is vagyunk.

17 óra 7 perc vitorlázás után abszolútban az 5., ám az egytestű hajók közt az első helyen futunk be!

Lange Péter

TOP 100

## Egy Nagymedve a Kékszalagon

80. Helyezés, (YS I/2.), Club: Kereked Vitorlás Klub, Kapitány: Ember Sándor, Csapat: Domián Emese, Szakál Mónika (ASE), Dr. Schönek Béla (ASE), Fehérgyarmati-Tóth Károly (ASE), Galambos Imre (TVSK)

Mint minden évben, idén is nagyon vártuk ezt a kiemelkedő versenyt. A hajón az az összeszokott csapat dolgozott együtt, amely már sok versenyen vett részt. Ennek megfelelően nem volt szükség külön szervezésre, csak az élelmészésre kellett figyelni. Ami kissé kellemetlen volt, hogy a motorunk szivattyúja tönkrement, így nem használhattuk.

Mivel időben indultunk, ez végül nem okozott nehézséget.

A hajó készen állt a versenyzésre, majdnem minden a helyén volt. Egyedül az orrvitorla nem volt bekötve, mert nem tudtuk, hogy a reachert vagy a genuát fogjuk használni. Ezt a rajtnál véletlenül rosszul kötöttük be, de szerencsére gyorsan orvosoltuk a problémát. A rajt alapvetően jó volt, jó helyről indultunk és jó sebességgel haladtunk. A rajtvonal déli végéhez közel startoltunk, és a part irányába tartottunk.

Az indulás után másfél órával még katamaráno-

kat és liberákat tartottunk magunk mögött. Ezt követően azonban olyan hibát vétettünk, ami nem volt orvosolható a célba érésig. Almádi magasságában úgy döntöttünk, hogy igazítunk egyet a víz felé, ahol azonban elfogyott a szél és a mezőny egy része elcsúszott alattunk.

A kenesei forduló után inkább a part felé, mintsem a vízre hajóztunk, ami hozott pár helyet Siófokig, de nagy előrelépés nem történt. Innen a tihanyi csőig már kész kinszenvedés volt, egy-egy szélcsíkot meg lehetett lovagolni, de tartós frissülés nem jött. Vicces volt, hogy a csövön átérni talán több mint másfél órába került, ami összehozta a veszteség hajókat, hiszen a tehetetlenségünkön jól elviccelődtünk.

Nem sokkal az után, hogy átértünk a csövön, a nap

már kezdett a horizont alá bukni, ami a vízről nézve egészen fantasztikus. Talán nem meglepő, hogy a déli taktot választottuk, hiszen számítani lehetett a parti szélre, ami be is jött, kb 10 óráig lendületesen haladtunk. Ezt követően már csak egyszer kaptunk egy rövid frissülést. Ez gyakorlatilag arra volt jó, hogy hajnal előtt még egyszer fehérnek lássuk a vitorlákat.

Ezen a ponton meg kell jegyeznünk, hogy ilyen körülmények között nem lehet nemzetközileg is nívós versenyt rendezni. A szünyogok annyira megkeserítették az éjszakát, hogy biztosak vagyunk benne, néhány hajó emiatt állt ki a versenyből. A Sabrata pl. mellettünk adta fel a küzdelmet, pedig egy versenyzéshez szokott legénység és egy gyors hajó esetében ez ritka eset, de abban a pillanatban nem volt érthető!

Azon túl, hogy másnap több alkalommal át kellett mosni a fedélzetet, hogy normális környezetet teremtsünk magunknak, veszélyes is a rajzás, hiszen a fedélzet jégpályára hasonlított, ami az éjszakai manőverek esetében felettébb kellemetlen. Arról

nem is beszélve, hogy egész vasárnap a vitorlákat és a hajót csutakoltuk, hogy az induláshoz közeli állapotban hagyjuk a kikötőben.

Az éjszakát megszenvedve remek széllel közeledtünk Keszthely felé. Végre ismét deckvízzel hasítottunk. Végül negyed 9-kor fordultunk a bójánál. Bemondás alapján akkor a 89. pozícióban voltunk. Az öbölből nehéz volt kikeveredni, mivel a szél teljesen leállt. Kiérve a nagy-medencébe, mi az északi partra szavaztunk. Tekintettel arra, hogy a forduló után hoztunk kilenc helyet, úgy gondoljuk, jól döntöttünk.

A visszaút már nem volt különösebben érdekes, gyenge-közepes szélben spinnakereztünk. Élveztü a napot, pihentünk. Néha igazítottunk a pozíciókon, de alapvetően nem változtattunk. A hátszeles szakaszon sikerült meglépni egy pár üldöző hajó elől, és így biztonságos pozícióban értük el ismét a csövet, ahol újabb izgalmak vártak ránk.

Remek csatába bonyolódottunk a Délibákkal és a Tramontánával. Voltak pillanatok, amikor nyeresé-



álltunk, de nem tudtuk megtartani a pozíciókat, így mindketten előttünk értek célba. Mi végül 16:47-kor futottunk be a 80. helyen, amivel elégedettek vagyunk. Ugyan meg sem közelítettük a tavalyi 46. helyezést, de örömmel konstatáltuk, hogy sikerült megcsinálni, és fáradtan, de jókedvűen tértünk vissza a Koloska kikötőbe.

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



Ha egy kikötőnél többre vágyik...

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

TÁMOGATÁS

## Hirdetésviselési díj – mit kapunk cserébe?



### Mit jelent a „Hirdetésviselési díj”?

Az „MVSZ Reklámszabályzata” c. dokumentum a következőt írja:

„A hirdetésviselési engedély az MVSZ titkárságánál kérelmezhető a hirdetésviselési díj egyidejű megfizetésével. Amennyiben egy hajó hirdetését visel, úgy érvényes hirdetésviselési engedélyt köteles az MVSZ mindenkor évi versenynaptárában szereplő minden versenyen a nevezéskor bemutatni.

A hirdetésviselési engedély meglétét a verseny rendezője köteles a verseny során ellenőrizni és esetleges szabálytalanság észlelésekor a jelen Szabályzatban alább rögzített szankció érvényesítését kezdeményezni.”

A szankciókat a versenykiírások sokszor pontosítják is: kizárással büntetik azokat a hajókat, amelyek a díj megfizetése nélkül viselnek reklámot.

A mi hajónk vitorláján látható logó után harmadik éve fizeti a díjat a hirdető az MVSZ-nek. Azóta azon gondolkodom, vajon mit kap a „szponzor” ezért a pénzért a szövetségtől?

Nem találtam olyan leírást, határozatot vagy Reklámszabályzat-fejezetet, ami arról tájékoztat, hogy az MVSZ cserébe

mit biztosít. Nincs ilyen utalás a versenykiírásokban sem. Úgy tűnik, hogy az MVSZ ezt beszedi, és pont. Nem láttam olyan hirdetést (mondjuk hajós magazinokban), amelyben az MVSZ megköszöni a hirdetésviselési díjat fizető kis cégeknek is, akár pl. azok logóinak megjelentetésével, hogy a díj fizetésével támogatták a versenyeket. Úgy emlékszem, ilyen köszönetet csak a nagy szponzorok kaptak. Olyan fotósorozatot sem találtam, amit az MVSZ készítettett kifejezetten a hirdető hajókról, a képeken jól látható hirdetésekkel. Ez a díj nyilván eszköz a kis támogatók kis pénzeinek összegereblyezésére, de ha volna mögötte szolgáltatás, vonzóbb lenne a hirdetőknél. Egy garantált megjelenés kapcsolásával valószínűleg több cég fizetné be örömmel ezt a díjat, és hirdetne a hajókon, szponzorálna csapatokat. A mi hajónk nem kap támogatást a vitorlákra festett logóért cserébe, a logó tulajdonosa befizeti az éves díjat az MVSZ-nek, és ennyi. Néha megkérdezi: na, vannak rólunk fotók? A legtöbb esetben nem tudok ilyet mutatni. Mi nem tartozunk az élmezőnyhöz, csak szeretnénk. Nincs ilyen vállalásunk, sőt semmilyen kötelezettségünk nincs a „szponzorunk” felé, nem

is kapunk semmilyen támogatást tőle. Ha úgy tetszik, szívességből került a hirdetés a vitorlákra.

### Szóják Balázs ezt mondta egy 2009 decemberi interjúban:

„Ezért fontos, hogy üzleti alapra kell helyezni a támogatások megszerzésének folyamatát. Ehhez kell a presztízs, hogy a szponzor egészen pontosan tudja, neki miért érdemes a vitorlázásra költenie, milyen rétegekhez juthat el támogatása által. Tényekkel kell meggyőzni arról, hogy jó helyre teszi a pénzét. Ehhez kitartó és megalapozott munka kell. Az meg alapvető, hogy ezért első osztályú kiszolgálást kapjon a támogató. Szerintem ez utóbbiban sokszor nem volt elég erős a szövetség. Ha csak ezen változtatunk, az már rövidebb távon is eredményeket hozhat.”

Talán már folyik egy koncepció kidolgozása az MVSZ-ben. Remélem, hogy mielőbb elkészül, hiszen ez mindannyiunk érdeke.

**Salánki Tamás**

La Diva



## 3. Kékpántlika

Lassan kezd hagyománnyá válni, hogy az év egyik legnépszerűbb vitorlás eseményét, a Kékszalagot megelőző napon az ifjúsági versenyzők mérik össze tudásukat egy jóval rövidebb távú, ámde szintén túrav verseny keretein belül.

A nem megszokott típusú regatta kellőképpen érdekes az ifjúság számára, hiszen versenyek szinte minden alkalommal pályafutamokon zajlanak. Így aztán a túra lehetősége – és persze az, hogy ők is aktív részeseivé válhatnak a népszerű Kékszalag-fesztiválnak – kellő kihívás a versenyzők számára.

Annak ellenére, hogy számos ifjúsági versenyző – elsősorban a válogatott keret tagjai – éppen rangos nemzetközi regattákon vettek részt, mégis népes számú mezőny sorakozott fel a július 1-jén 11 órára kiírt rajtjához. A szél az idén nem csupán a Kékszalag résztvevőit nem fogadta kegyeibe, hanem az ifjúságot sem. A rajtot megelőző órában tükörsima Balatonnal szembesülhettünk, ám úgy látszik, az égiek megkegyelmeztek, s némi szélcsíkkal ajándékozták meg a kánikula ellenére rajtjához álló 105 hajót.

A szél azonban nem tartotta magát túl sokáig – már ha az aprócska breezeket szélnek lehet nevezni –, így a rendezőség rövidítés mellett tette le a voksát. A táv így Öreg-Tihany – Hajógyári-öböl (kreutz-hátszél) szakaszra korlátozódott, amit kora délutánra teljesítettek az ifjoncok. A hajóosztályonkénti versengésen kívül a Kékpántlika megszerzéséért is küzdöttek, melyet a túrát leggyorsabban teljesítő hajó nyert el. Az egyetlen probléma csak az, hogy a küzdelem a hajóosztályok és versenyzők között egyáltalán nem volt kiegyenlített. Yardstick kompenzálás, vagy ahhoz hasonló handicaprendszer kialakítás nem történt, így a legkisebbeknek esélyük sem volt a fődíj megnyerésére. Ennek megfelelően ezúttal is a 420-asok uralták sebességfőlnyük miatt a pályát, csak egyetlen Laser Radial tudott befurakodni az első tíz közé. Az elgondolás, hogy az ifjúságot is bevonjuk e rangos és népszerű eseménybe, igen jó. Csak tovább kellene gondolni, hogyan lehetne egyenrangú körülményeket teremteni minden induló számára.

**A versenyen minden rajtjához álló**

**ifjú töretlen lelkesedéssel teljesítette a távot**

**a gyenge szél és rekkenő hőség ellenére**

Az abszolút győzelmet a befutó előtti utolsó métereken a keszthelyi Sinkovics Bálint és Tolnai Réka elhódította a címvédő Takácsy Kristóf – Takácsy Levente kettőstől, míg a dobogó harmadik fokára Kiss Viktor és Szigethy Maxim állhatott fel. A Laser Radial győzelmet Matis Ádám szerezte meg Kiss Dömötör és Kenézi Mátyás előtt, míg a legeredményesebb lánynak járó díjat Haidekker Barbara vehette át. Laser 4.7-ben Szabó Balázs szerezte meg az aranyérmét Virág Zsófi – a legeredményesebb női induló – és Huszka Mátyás előtt.

Cadetben a serdülő Bors Máté - Horváth Balázs duó bizonyult a leggyorsabbnak, őket korosztályukban a Borsos Gergő – Szilassy Emese és a Bagyó Nóra – Kende Lili kettős követte, míg az ifik versenyét Munka Márton – Koujicska Márk nyerte meg Kerekes Zsombor – Rácz Levente és Bagyó Áron – Polgár Lukács előtt. A legeredményesebb női kettősnek járó díjat Bagyó Nóra – Kende Lili vehette át. A legnépszerűbb, 51 főt számláló Optimist-mezőnyt Galgóczy Tamás utasította maga mögé, akit korosztályában Bódy Blanka és Czeizel Jakab követett a dobogón. A fiatalok versenyében Baticz Belán bizonyult a legügyesebbnek, míg az ezüstöt Varga Dániel, a bronzot Szalai Kóta gyűjtötte be.



**Az egyetlen probléma csak az, hogy a küzdelem a hajóosztályok és versenyzők között egyáltalán nem volt kiegyenlített. Yardstick kompenzálás, vagy ahhoz hasonló handicaprendszer kialakítás nem történt, így a legkisebbeknek esélyük sem volt a fődíj megnyerésére**

A versenyen minden rajtjához álló ifjú töretlen lelkesedéssel teljesítette a távot a gyenge szél és rekkenő hőség ellenére – remélhetően a következő évek során kedvezőbb körülmények várnak majd rájuk.

**E.B.**



## 60. Intervela Riva del Garda

Jubileumi évét ünnepelték az olimpiai osztályok immáron 60. alkalommal megrendezett nemzetközi regattájának, melyre talán a közelgő világversenyek miatt az idén a szokásosnál kisebb létszámban érkeztek versenyzők. A legnépesebb mezőny a 420-as osztályban gyűlt össze, ahol 66 hajó versengett egymással, ám a finneseknél csupán 8 hajó állt rajthoz. A csekélyebb létszám ellenére remek versenynek lehettünk tanúi, kiváló gardai időjárás, napsütés, erős szél, szép hullámok, remek futamok. A négy nap alatt kilenc futamot bonyolítottak le, melyekben kiváló viszonyok között vitorlázhattak a résztvevők. A jubileumi esemény tiszteletére a rendezők pénteken hangulatos esti fogadáson vehettek részt, ahol megtekinthették a verseny történetének legemlékezetesebb pillanatait, melyet pasta party és borkóstoló követett. Finn hajóosztályban az osztrák Florian Raudaschl uralta a mezőnyt, ám a mi fiaink is remekül helyálltak, Pál Gaszton a dobogó harmadik fokára állhatott fel, míg Beliczai Marci a negyedik helyen végzett. A 470-esek versenyében is szép magyar siker született: Várad Imre és Serke Áron a második, míg a verseny előtt összeült páros, Györfly Bálint és Lillik Ákos – akik ezúttal debütáltak, – az előkelő hatodik, a Gond Gergő – Szellem Balázs páros pedig a nyolcadik helyen végzett. A nők versenyében az összesített lista 16. helyezett kettőse, Sipos Orsi és testvére, Zsófi végzett az élen, míg másik női egységünk, az érettségi miatt a tavaszi és nyári időszakban keveset edző és versenyző Vigh Réka és Szabó Kinga felkészülésén még látszottak a hiányosságok. Kun Dávid és Margitics Botond, valamint a Vigh Tamás – Kovács Máté kettős a középmezőnyben vitorlázott, s úgy hiszem, mindannyian hasznos tapasztalatokkal térhettek haza a regattáról, melynek során remek szélben, jó mezőnyben, sok futamban gyarapíthatták tudásukat.

E.B.



## Byte bronz Bathó Petinek

Újabb fényesen csillogó éremmel gazdagította Byte osztályban szerzett gyűjteményét Bathó Peti, aki tavalyi Európa-bajnoki aranyérme után idén a bronzérmet szerezte meg a július 1-4. között a Gardatavon zajló Európa-bajnokságon. Peti az augusztusi ifjúsági olimpiára készülve ült át hajóosztályából, a Laser Radialból – ahol ifjú kora ellenére már számos hazai és külföldi sikert könyvelhetett el –, hogy a nálunk eddig nem ismert és Európában sem a legelterjedtebb, nagy tömegeket mozgató Byte hajóosztályban is kipróbálja magát. Debütálása az új osztályban olyan jól sikerült,

hogy egyből Európa-bajnoki címet szerzett, majd idén ötödik helyen végzett a világbajnokságon, s július elején pedig bronzérmes lett a kontinensbajnokságon. A remek időjárási viszonyok között lebonyolított 12 futam során Peti hatszor végzett az első háromban, két futamgyőzelmet is bezsebelt, ám voltak gyengébb eredményei is, melynek következtében át kellett adnia Európa-bajnoki címét az olasz Gallo Marconak, aki igen meggyőzően vitorlázott a négy nap során. Gallo négyszer szelte át elsőként a célvonalat és nem végzett negyediknél rosszabb helyen, noha az utolsó előtti napon úgy



tűnhetett, hogy minden összeesküdött ellene. Technikai probléma miatt fel kellett adnia a harmadik nap első futamát, a következőben a vitorlája mondta fel a szolgálatot, amit azonban sikerült megjavítani,

E.B.

de félt volt, hogy nem fogja bírni a harmadik futamot. Az olasz fiú azonban remekül ellenállt a külső tényezőknek, s magabiztosan végzett az élen.



## Laser Európa Kupa Warnemünde

Ötödik állomásához érkezett a 14 fordulóból álló Laser Európa Kupa versenysorozat. Ezúttal a németországi Warnemündében állt rajthoz Laser, Laser Radial és Laser 4.7-ben a versenysorozatot végigkövető népes mezőny. A 73. Warnemünder Woche keretein belül megrendezett regattán 20 ország 275 versenyzője jelezte indulási szándékát, hogy megküzdjön egymással és az elemekkel. Hazánkat Laser Standardben Bakóczy Róbert, Laser Radialban Hunfalvy Péter és Korchmáros Kristóf, Laser 4.7-ben pedig Vadnai Benjámin képviselte.

Versenyzőink már a korábbi fordulókban is bizonyították tehetségüket, s igen előkelő helyen szerepelnek a verseny összesített tabelláján is. Ezúttal sem maradtunk sikeres szereplés nélkül, hiszen Vadnai Benji újból remek teljesítményt nyújtva az előkelő negyedik helyezést szerezte meg a 66 főt számláló mezőnyben a lengyel Skraoaszewski és két orosz versenyző, Nikolaev és

Tretyakov mögött. Az első napok gyengébb szeles időjárása jobban kedvezett Benjinek, így eleinte még életéről tervei is megvalósulni látszottak, s szoros csatát vívott a lengyel versenyzővel, ám az utolsó nap erősszeles futamai következtében végül lecsúszott a dobogóról, s a negyedik helyen fejezte be a rangos viadalt, mely korosztályos bronzérmet eredményezett számára. Benji

ezzel az eredményével tovább erősítette korcsoportos vezető pozícióját az Európa Kupa versenysorozat összesített listájában, sőt az ötödik fordulót követően átvette a vezetést a svájci Rigot Guillaume-tól az összesített tabellán is, így már nem csupán korosztályának éllóvasa. A 144 indulót számláló legnépesebb mezőnyben, a laser radialosoknál Hunfalvy Péter sze-

E.B.

## Cadetes sikerek Csehországban

Az idei szezonban cadetosaink talán nem vettek részt olyan mértékben nemzetközi versenyeken, mint a korábbi években, ám ahol rajthoz álltak, ott rendre teljesítették a tőlük elvárt szintet, s az élmezőnyben vitorláztak. Legutóbb a csehországi Lipnón jártak július 3-6. között, ahol először a kétnapos Central European Cadet Cup verseny harmadik fordulóján álltak rajthoz, majd azt követően a cseh bajnokságot hódították meg. Sajnos az időjárás nem fogadta kegyeibe a versenyzőket, s mindkét versenyen nehezen sikerült érvényes futamokat lebonyolítani a gyenge szél miatt, így a CECC kupán és az azt követő bajnokságon is csak egy-egy napot tudtak vitorlázással tölteni, ám ott derekasan

helyálltak. A cseh bajnokság első tíz helyezése közül hetet a mieink birtokoltak, s a bajnoki címért járó kupa is hazánkba



vándorolt Bagyó Áron és Polgár Lukács jóvoltából. A dobogó mindhárom fokára magyar versenyző állhatott fel, második helyen Kerekes Zsombor és Rácz Levente kettősünk végzett, míg a bronzérmet Bors Máté és Horváth Balázs szerezte meg. Cadet válogatottunk nem titkolt szándéka az utolsó felkészülés lehetősége volt nemzetközi mezőnyben a világbajnokság előtt, ám az időjárás a vártnál kevesebb vitorlázást tett lehetővé számukra, mégis hasznos tapasztalatokkal és számos éremmel zsebükből térhettek haza, hogy folytassák a felkészülést a lengyelországi világbajnokságra. A csapat július 17-ig Tihanyban edzőtáborozott, miután elutazott a lengyel bajnokságra, majd azt követően a VB-re.

E.B.

## Újabb sikerrel zárult az Optimist EB

Legifjabb versenyzőink komoly sikerekkel árasztanak el minket az utóbbi években. Számos nemzetközi versenyen szerzett sikerről számoltunk már be, de az év legfontosabb viadalának számító Európa-bajnokságokon is évről évre újabb csodálatos eredménnyel kápráztatnak el bennünket.

Hosszú évekig csend uralta a hajóosztály eredményességi listáját, aztán felnőtt egy új generáció, s meglepetten kaptuk fel a fejünket, hogy Vadnai Benjamin már az élmezőnyhöz tartozik, aztán Péch Fanni ezüstöt szerzett két éve az Olaszországban megrendezett kontinensviadalon, melyet rá egy évre követett Vadnai Benji is. Ám idén nem csupán egyetlen versenyzőért szoríthatunk. A versenyre kiutazó fiúk mindegyikéről tudtuk, hogy képes lehet bármire, s a lányok is szépen helyt fognak állni a lengyelországi Európa-bajnokságon. És így is lett. Vadnai Jonatán, Benji öccse kezdte a káprázatot, s futamgyőzelemmel nyitotta a regattát, míg Péch Lóri az 5., Gyapjas Balázs 7. lett, s testvére, Zsombi is csak egyetlen helyezéssel szorult ki a legjobb tízből csoportjában. Micsoda kezdés! Irigylésre méltó eredmények a világ egyik legnépesebb hajóosztályának 146 főt számláló mezőnyében. Aztán Péch Lóri, Fanni öccse kezdte meg előremenetelését, és sokáig a második helyet uralta a spanyol Nestor Cano mögött, ám a véghajrában a görög Konstantinos Oikonomidis mindenkit maga mögé utasított, s megszerezte az Európa-bajnoki címet honfitársa, Grigorios Mazarakis és a mi Péch Lórinak előtt. Mindeközben Gyapjas Balázs is remek teljesítményt nyújtva az ötödik helyezéssel lépdelt előre, míg Jonatán a 17., Gyapjas Zsombi pedig a 38. helyen zárta a versenyt. Két magyar fiatal a legjobb tíz között, s egész válogatottunk az élvonalban! Erre rajtunk kívül csupán a görög csapat volt képes, akik három versenyzővel képviseltették magukat az első tízben. Lányaink is szépen helytálltak, Előházi Dorottya a 35. helyezést szerezte meg, s az utolsó futamon harmadikként haladt át a célvonalon, míg Cséby Flóra a 62. helyen végzett a 101 fős mezőnyben, ám ő is kétszer villantott, s a tizedik hely környékén futott be.

Optimisteseink nem mindennapi eredményét kitartó, céltudatos munkájuk, edzőik, Török Péter és Perényi Miklós, valamint szülei odaadása segítette, egyengette. Rengeteg munka, megannyi lemondás, ám bebizonyosodott, hogy megérte. Szép volt fiúk, lányok! Gratulálunk, s további sikeres éveket kívánunk!

**E. B.**

## Laser Radial világbajnokság

### Largs, Skócia

Július 7-14. között Skóciában zajlott az igen népszerű Laser Radial hajóosztály világbajnoksága, melyen 35 ország 118 főt számláló női és 104 indulót felsorakoztató férfi mezőnye állt rajthoz. A hazánkban elsősorban ifjúsági osztályként ismert Laser Radial a felnőt, ám nem túl nagy termetű férfiak között igen nagy népszerűségnek örvend, a nők versenye pedig olimpia szám, így nem meglepő az induló magas száma.

Hat selejtezőfutamatot követően – melyben zömmel erős, élénk szelek fújnak, – arany és ezüst csoportra osztották az indulókat, ám a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt, amit eleinte a gyenge szél, majd az utolsó napon a túl erős jelentett, csupán egyetlen döntő futam került lebonyolításra a nők versenyében, míg a férfiaknál ez is meghiúsult,

így a selejtezők végén kialakult sorrend adta a világbajnokság eredményét is. Az egyetlen női döntős futamot az összesített lista 27. helyén állomásozó kínai Zhang Dongshuang nyerte meg az olimpiai aranyérmes, ám azóta a match race világába vándorló Anna Tunnicliffe és honfitársa, a szintén amerikai Paige Railey előtt. A versenyt és az ezzel járó világbajnoki címet

azonban a tavalyi év győztese, a finn Sari Mutala szerezte meg a holland Marit Bouwmeester és Paige Railey előtt. Karé Réka a selejtezők során nem került be a legjobb 57 versenyzőt felsorakoztató arany csoportba - bár sikerült az egyik futamon a kilencedik helyen célba érnie –, így az ezüst csoportban folytatta a versenyzést, ahol a döntő egyetlen futamán csoportjának 14. he-



lyén ért célba, s ezzel az ezüst csoport 36. helyezését szerezte meg. Nem csupán a nők versenyében sikerült a címvédés, a férfiaknál is a tavalyi győztes lengyel Rudawski Marcin végzett az élen honfitársa Zemke és az amerikai Kiss előtt.

**E.B.**

## VOLVO Youth Sailing ISAF Worlds 2010

### Isztambul

Az ISAF szervezésében július 8-12. között Isztambulban zajlott a Volvo Ifjúsági Vitorlás Világbajnokság, melyen 60 nemzet 344 versenyzője mérhette össze tudását öt hajóosztályban. Hazánkat a Péch Fanni – Héjj Eszter páros képviselte a 420-as női mezőnyben, míg Földesi Péter és Borsos Dániel a fiúk mezőnyét erősítette. Laser Radialban Mátyás Viktor és Héjj Viktória állt rajthoz az év egyik legrangosabb ifjúsági vitorlás viadalaként számon tartott eseményen.

Az öt hajóosztályt felvonultató versenyen (420, 29er, RSX, Laser Radial és Sirena SL16) külön értékeli a fiúk és lányok viadalát, valamint a résztvevők egyben a legjobb nemzetnek járó trófeáért is ringbe szállnak, melyet az előző évben a franciák vihettek haza, akik már 10 alkalommal hódították el a legeredményesebb országnak járó díjat, ugyanis a verseny fennállásának negyven éve során 62 érmet gyűjtöttek össze.

A regatta az ifjúsági vitorlázás egyik legrangosabb és legnívósabb eseménye, mely szinte egy ifjúsági olimpiához hasonlít, felkészítve a fiatalokat az ötkarikás játékok szellemiségére. Számos olimpiai érmes és győztes vitorlázó próbálgatta már szárnyait korábban ezen a versenyen, így a korábbi nyertesek nevének sorában fellelhetünk olyan jól csengő neveket, mint például a többszörös America's Cup győztes, olimpiai bajnok Russel Coutts, vagy a Team New Zealand kormányosa, Dean Barker éppúgy, mint Chris Dickson, Robert Scheidt vagy Ben Ainslie. A kilencnapos rendezvényen három pályán zajlottak a futamok, melyeken a rendezőség által biztosított hajókkal indultak a résztvevők, így az első két nap a hajók próbálgatásával, edzésekkel telt el.

A versenyen szinte végig gyenge, bizonytalan szél fújdogált, mely megnehezítette mind a versenyzők, mind pedig a rendezők dolgát. Gyakorik voltak a szinte egész napos halasztások, majd az azt követő, késő estig elhúzódó futamok, melyek igen lefárasztották a versenyzőket. A magyarok közül Mátyás Viktor három futamon is csillogtatta tudását, de sajnos nagyon gyengén kezdte szereplését. Az élénkebb szeles futamokon azonban az élbolyban végzett, sőt az utolsó két futamon harmadik helyen szelte át a célvonalat, mellyel feljött a 17. helyre a fiúk 50 főt számláló mezőnyében. Mindeközben 420-as lányaink, Péch Fanni és Héjj Eszter végig kiegyensúlyozottan vitorlázta a mezőny elejében, s számukra is remek befejezéssel, egy 4. és egy 9. helyezéssel zárult a regatta, mellyel az összesített lista 11. helyét szereztek meg. A fiúk versenyében is sikerült szép eredményt bezsebelni, Földesi Petiék egy hatodik és egy harmadik helyezést is szereztek, végül a 20. helyen zárták a világbajnokságot. Laser radiális leányunk, Héjj Viki sajnos nem igazán érezte a helyi szélviszonyokat, így csupán a 39. helyezéssel jutott.

420-as osztályban a fiúk mezőnyében kimagasló teljesítménnyel a spanyol Jordi Xammar– Joan Herp kettős végzett az élen, 26 pontos előnnyel a portugál Jao Villas Boas és Tomas Camelo előtt, míg a bronzérmes a svájci Bachelin-Massard kettős szerezte meg. A lányoknál svájci győzelem született Linda Fahrninak és Maja Siegenthalernek köszönhetően, akik az utolsó futamon győzték le nagy ellenfeleiket, a francia Lemaitre-Retoranz duót. Harmadik helyen az osztrák Vadlau-Hanke kettős végzett, melynek kormányosa, Lara Vadlau pár hete a Byte hajóosztály Európa-bajnoki címét szerezte meg. A fiú laser radiálisok versenyét az új-zélandi Thomas Saunders nyerte meg Keerati Bualong és Giovanni Coccoluto előtt, míg a lányok versenyében a holland Michelle Broekhuizen szerezte meg a világbajnoki címet a finn Heidi Tenkanen és Erika Reineke előtt.



A legeredményesebben szereplő nemzetnek járó Volvo-kupát idén is a francia csapat vehette át, akik 26 pontos előnnyel végeztek a britek és több, mint negyven ponttal a spanyolok előtt. Csapatunk derekas helytállással a középmezőnyben végzett, s a 31. helyezést szerezte meg az 59 nemzetet felsorakoztató ranglistán.

**E.B.**

## Zsűri-szoba: hogyan kell óvni?

Tapasztalatom szerint a beadott óvások 60–70 százaléka érvénytelen, ilyenkor fornak az indulatok, de a tárgyalást megnyitni nem lehet.

Az óvás követelményeit a 61. szabály tartalmazza. Az Óvási Bizottság teendőire az M Függelék ad útmutatót.

Miért kell az óvott felet értesíteni? Meg kell adni a másik félnek, hogy hibáját büntetőfordulóval elismerje, mentesítse magát a büntetés alól. (Súlyos károkozást büntetőfordulóval nem lehet meg nem történtté tenni, a büntetőforduló nem mentesít.)

Az óvási szándéknak világosnak, egyértelműnek kell lenni. (Óvlak szó kiáltásával és az óvási lobogó kitűzésével.) Ha az óvott hajó büntetőfordulót tesz, akkor vissza lehet vonni az óvási lobogót, de ha későn jelezzük az óvási szándékot, akkor az óvás nem érvényes. A versenybíró mindig mérlegel, hogy az óvást érvényesnek lehet minősíteni vagy sem. Súlyos károkozásnál általában a tárgyalást megnyitja.

A büntetőfordulót azonnal az esemény után el kell végezni. A nemzetközi versenyeken kb. 10 másodpercet ad a bíróság a forduló elkezdéséhez. Ez nem szabály, de bevett gyakorlat.

**Szabály (M Függelék 2., 3 pontja):** Egy hajót egy ember képvisel. Ebből következnek, hogy az óvási hajón lévő legénység nem lehet tanú az óvásban.

A Versenyvezetőség óvását is mindig írásban, az adott óvási határidőn belül kell beadni. Ha a versenyvezetőség olyan tagja adja be az óvást, aki maga is az Óvási Bizottság tagja, az óvás döntéshozatalában nem vehet részt.

Legközelebb a bajnokságok végén, az ott tapasztaltak értékelésével folytatjuk.

**Tusnai Gabi**

## Irány Szingapúr! Szörfös kvóta a ifi olimpiára

Az elmúlt héten értesítette a Magyar Szörf Szövetséget a Nemzetközi Vitorlás Szövetség (ISAF), hogy Magyarország indulási jogot szerzett az I. Ifjúsági Olimpiára, Szörf Bic Techno 293-as osztályban.

Hazánkat az elnökség egyhangú döntése értelmében Nikl András utánpótlás-válogatott versenyzőnk fogja képviselni, hiszen minden versenyen ő bizonyult a legjobbnak a keretből.

Már a civitavecchiai világkupán látszott, hogy esély van a kvótaszerzésre, akkor azonban sajnos két hellyel lemaradtunk, de az elért eredmény alapján utólag kvótát szereztünk.

A versenykiírás megnehezítette az európai országok kvalifikációját, de szerencsére ez a hiba hamar kiderült, és az elért eredmény alapján kijutottunk a szingapúri játékokra.

Az elmúlt másfél évben az egyetlen cél a kvótaszerzés volt, köszönet a támogatásért a

Magyar Olimpiai Bizottságnak, a Sport Szakállamtitkárságnak, a Nemzeti Sportszövetségnek és természetesen a Nemzeti Utánpótlás-nevelési és Sportszolgáltató Intézetnek!

A felkészülés jegyében András részt vett az olasz bajnokságon is. A 42 versenyzőből összesítésben a kitűnő hatodik helyet szerezte meg. Kérdéseink épp a versenyen érték utol...

**Kedves Andris! Először is enged meg, hogy gratuláljunk! Te vagy az első magyar szörfös, aki az ifi olimpián rajthoz áll. Nemsokára kezdődik az olimpia, hogy néz ki a programod a következő hetekre?**

Most éppen versenyen vagyunk a Gardától, utána Balatonfűzfőn és Füreden lesz edzőtábor. Nincs túl sok idő, ezért minden lehetőséget ki kell használni.

**Segít edző a felkészülésben? Tudod már, hogy kivel fogsz kiutazni?**

Utassy Lodival készülünk, valószínűleg vele is



fogok utazni, és a TandT sport támogatása is jól jön a készülődésben.

**Már a tény is, hogy rajthoz állsz, sikernek mondható. De mi az az eredmény, ami reálisan elérhetőnek tűnik, és aminek igazán örülnél?**

Most itt a Gardán nem ment rosszul a verseny, mentem egy első helyet is, úgyhogy úgy gondolom, hogyha minden összejön, akkor az első tíz közé jutás talán reális lehet, aminek örülnék is.

**Matto**

## Csörlő helyett lappal a sikerért D'Albini Andrással, a Wild Joe navigátorával Visy László beszélgetett



A Porthole oldalain is írtunk már a Wild Joe-ról, erről a magyar legénységgel hajózó hatvanlábos versenyvitorlásról. Hazai vitorlázók ennek a hajónak a fedélzetén szembesültek először azokkal a korszerű hidraulikus és elektronikus rendszerekkel, amelyek ma a vitorlás élvonalához tartoznak. Speciális tudást igényel a navigációs rendszerek működtetése – ehhez úgy tűnik, Józsa Mártonnak, a csapat vezetőjének sikerült megtalálni a megfelelő embert.

**D'Albini András** három évet végzett matematika szakon az ELTE-n, majd váltott, és végül térképészként diplomázott. És nem utolsósorban gyerekkora óta vitorlázik, 470-esben a válogatottságig vitte, többszörös magyar bajnok.

**Vajon elsősorban vitorlázónak, vagy számítógépes szakembernek kell lennie egy tengeri versenyhajó navigátorának?**

Mindkettőnek, sőt még ha meteorológus az ember, az sem árt...

**Hogy kerültél a Wild Joe fedélzetére?**

Annak idején Kelemen Tamás edző irányításával készültünk a pekingi olimpiára. Azóta, ha őt valahová hívják, általában Goszleth Marcell olimpikon vitorlázó és én is részt veszünk a csapatban. Mi hárman tényleg szavak nélkül is

megértjük egymást a vízen, ezért elég jól lehet ránk csapatot építeni. A végzettségem miatt pedig eléggé egyértelmű volt, hogy én leszek a navigátor.

**Hogy tanultad meg ezt a „szakmát”?**

Először tájékozódtem, milyen hardverek és szoftverek működnek a fedélzetén. A programok demóverzióit letöltöttem a saját gépemre, és rengeteget gyakoroltam. Szerencsére, ha kérdésem volt, megkereshettem Tom Addist, aki vállalta, hogy bár mikor segít. Jó néhány e-mailt váltottunk, elképesztő volt, hogy bár mikor írtam neki, éjjel és nappal is 15 percen belül válaszolt. Tom a Telefonica navigátora volt a legutóbbi Volvo Ocean Race-en, és ha jól tudom, most a Pumára szerződött. Matematika szakot végzett, profi programozó. Két egymástól független szoftver fut egyébként a hajón, az Expedition és a Deckman. Az itthoni felkészülés után, a Rolex Cup előtt 16 napom volt arra, hogy élesben is begyakoroljam a munkát.

**Milyen rendszerek működnek a fedélzetén?**

Ki van építve egy teljes B&G műszerrendszer, innen jönnek a szél-, sebesség-, GPS- és egyéb adatok. Ehhez kapcsolódik egy katonai kivitelű vízálló laptop, hozzá külön billentyűzet és monitor. Van még egy vízálló érintőképernyős toughbook, amivel a fedélzetén dolgozom. Ez utóbbi wifi segítségével kapcsolódik a kajütben dolgozó géphez. 3G, műholdas internet, műholdas telefon és rádió segít a külső kapcsolattartásban.

**Mi a dolgod rajt előtt és a versenyen?**

Először is a versenyutasításban megadott pontokat – a lehetséges bóják helyét – rögzítem, és kiszámolom az ezekhez rendelhető lehetséges pályákat. Például van tíz pont és ezekből összerakható mondjuk 27 pálya. A rajt előtt tíz perccel közlik rádión a szélirány függvényében meghatározott pályát. Ezt már csak elő kell hívnom a memóriából, rögzítenem kell a rendezőségi hajó és a leebője pontos helyét – és innentől információkkal kell ellátnom a taktikust illetve a kormányost. Azonnal meg kell tudnom mondani például, hogy adott sebességünkkel, illetve az adott szélnél a hajó felgyorsítása után a maximális sebességgel mennyi idő alatt érünk el a rajtvonal kiválasztott pontjára. A kormányos mögött, a takti

**Az itthoni felkészülés után, a Rolex Cup előtt 16 napom volt arra, hogy élesben is gyakoroljam a munkát**

kus mellett ülök, ölemben a toughbookkal – persze nemcsak a displayt nézem, hanem a környezetet, a versenyszituációkat is. Ha közeledünk a kreuzbójához, meg tudom mondani, mikor kell ráfordulnunk, és mindezt korrigálni tudom egy esetleges várható szélforduló mértékével is. Ilyenkor adom meg azt is, hogy a következő szakaszon hány fokról fúj majd a szél, és ehhez egy táblázatból pontosan javaslatot tudok adni, hogy melyik bőszeles vitorlát kell felhúzni.

A leebójához közeledve én mondom meg, mikor kell elkezdni például a spinnaker leszedését – húszcsomós sebességnél viszonylag nehéz lenne műszerek nélkül megbecsülni, hogy mikor van épp másfél perc hátra a bójáig.

#### Te foglalkozol a meteorológiával is?

Igen, általában megpróbálok több előrejelzési térképet letölteni, ezeket összehozom a pályarajzzal, aztán átlagolok valamit... Ez azért ilyen kis területen továbbra is inkább intuíció, mint egzakt tudomány.

Fotó: Crt Slavec/OCEAN RACING CLUB

## Extreme 40 VB magyarokkal Repülés a vízen



Páratlanélményben volt részem az Extreme 40 óriás katamaránok viadalán való részvétellel. Egy hónappal ezelőtt még a YouTube videókon ámuldoztam ezeknek a versenygépeknek a menettulajdonságain és nagy borulásain – nem is sejtettem, hogy hamarosan felkerülök egy ilyenre, és vezethetem is. Petrányi Zoli kért meg a Kék-

szalag előtt, hogy segítsen a felkészülésüket, mert kibérelt egy ilyen brutál szerkezetet, és bizonytalan a kormányos megérkezése. Ezeket a hajókat csak profik kormányozhatják, mert nagyon nehéz és veszélyes a menet. Két napot a Balatonon próbálgathattam – általában kis szelekben, de ahogy jött egy fuvallat, azonnal

#### Nem veszi el a vitorlásversenyés kreatív, művészi oldalát a kijelző folyamatos bámulása, a gép utasításaihoz való ragaszkodás?

Nem. Ezek a rendszerek csak pontosabbá teszik a döntéseinket. A kreativitás ugyanúgy megmarad a közelharcoknál, a rajt előtt vagy már a pályán az egyes hajók elleni küzdelemben. A gépeknek továbbá semmi köze a technikai felkészültséghez, a manőverek begyakorlottságához – ezek ugyanúgy el tudnak dönteni egy-egy versenyt.

#### Mit lehet vajon hasznosítani ezekből a tapasztalatokból a Balatonon?

Mivel itt általában nincs meg előre a bóják pontos helye, kicsit kevesebbet. De például a Kékszalagon remekül használhatók ezek a programok. Ami viszont idehaza is fontos, az a szabályozott kommunikáció és a pontos feladatmegosztás. Ez utóbbi különösen ott igényel pontos tervezést, ahol egy-egy feladat végrehajtásához több embert kell mozgatni. Ilyen eset pedig egyre gyakrabban előfordul a nagyobb balatoni vitorlásokon is.

nyos módon csinálják, mindenki szépen lassan helyezkedik, de nagyon kell vigyázni, mert pillanatok alatt megáll és elindul hátra, amit nehéz érzékelni. Ezt volt a legnehezebb megszokni – ha fúj a szél, minden fantasztikus érzés, különösen gennakerrel, amit „reptetésnek” neveznek. Nagyon finom mozdulatokkal kell begyorsítani és megbillenteni – és akkor lefelé száguldani mélységet nyerve, ami itt is nagy kincs a hátszél-szakaszban. A gennaker felszerelése és kihúzása, halzolásakor feltekerni majd újra kifeszíteni a billegő trambulint – nagyon kiveszi az erőt a három emberből. Kaltenecker Karesz és Hortobágyi Gábor eleinte légszomjban szenvedtek a célban, de aztán megszokta a szervezetük, és jól bírták a napi 4 futamokat. Az első napokon a német Roland Gaebler (az

fél kerékre állt és őrült módon megindult...

Viszont a Kékszalag-bérléssel a portorosi VB is „meg lett véve”, tehát oda is el kellett menni! Hortobágyi Gábor, az ötletgazda és szervező – aki már többször becsatlakozott az adriai extrémzésbe – szervezte a lemenést. Több nappal a verseny előtt a helyszínen voltunk, és az irtózatos kánikulában segítettük összerakni a hajónkat, amit kamionban szállítanak darabokra szedve. A 20 méteres árbocot is természetesen két darabban szállítják. Érthetetlen módon nem adtak lehetőséget, hogy kimenjünk edzeni, csak az utolsó napon két segítővel. Összesen fél órát kormányozhattam, és próbafutamokon is részt vehettünk. A rajtokat teljesen hagyomá-



idei Kékszalag-győztese) kormányozta. Én motorosokból néztem ezeket a futamokat, figyelve a menőket, hogyan varázsolják a sebességet.

A harmadik naptól átvettem a kormányzást. Nagyon nehéz volt egyetlen hajót is elkapni a profi mezőnyből, akik mind abból élnek évek óta, hogy az Extreme40 cirkusz résztvevői. Világszerte megrendezik ezekkel a hajókkal a versenyeket, egész közel a parthoz, vagy a



A sikeres Kékszalag-projekt után meghatározó segítséget nyújtottak támogatóink, ezért lehetőségünk nyílt, hogy Magyarországról elsőként rajthoz állítsunk egy eXtreme40-es katamaránt (Team Nokia Hungary) a Portorosi X40 Világbajnokságon. Nem reménykedtünk túl jó eredményben, tisztában voltunk azzal, hogy

városi folyón futva az „up and down” pályákon 3 kört teljesítve. Itt a portorosi Kempinski Hotel volt a központ, ezért a hajókat oda kötöttük, közvetlenül az épület elé.

Nagyon sok hibát vétettünk a 14 futam alatt. Ha a közelünkben egy menő bóját vett, általában óvott minket valamiért, és meg is ítélték a büntetőket, amin sokat dühöngtünk technikai segítőnkkel, a holland Markkal együtt. Azt éreztem, hogy ezek a profik nagyon vigyáznak az eredményeikre, és irtózatosan erőszakosan védik a pozíciójukat.

Nagy szerencsénkre a legjobb futamunkat tekintette meg a magyar VIP delegáció, Demján Sándor és társai, ami végül egy baráti beszélgetést is eredményezett velük.

Az utolsó napi, Borában megtartott futamra nagy szívfájdalmunkra a hajó tulajdonosa – félve a borulástól – nem en-

gedte ki a csapatot. Ezekkel a gépekkel kicsit nem lehet esni, csak hatalmasat: ilyenkor a 6 m magasról lezuhanó ember és a vízbe csapódó árboc is megsérülhet.

Egy biztos, hogy beleszerettem a katamarános száguldásba, és már alig várom a következő lehetőséget.

#### Detre Szabolcs

#### Az X 40-es VB-csapat:

##### Roland Gaebler

(kormányos)

##### Detre Szabolcs

(kormányos)

##### Hortobágyi Gábor

(trimmer)

##### Kaltenecker Károly

(bowman)

##### Mark Peter van Gelderen

(trimmer)

##### Petrányi Zoltán

(tartalék crew)

##### Gergely László

(kísérő motoros/technikai segítség)

Fotó: Crt Slavec/OCEAN RACING CLUB

## A trimmer naplója

olyan lesz ez, mintha egy Asso-versenyre neveznék életünkben először. Kizárólag a megismerés és a tudás megszerzésének lehetősége hajtott. Úttörőknek éreztünk magunkat, egy teljesen más dimenzióban.

#### Média-nap:

A rendezők raktak nekünk egy rögtönzött próbapályát, szétosztottak rajtstoppereket, és mentünk egy próbafutamot riporterrel a fedélzeten. Ez volt életünk első X40-es pályaversenye tengeren – a négy hajóból harmadikak lettünk. A futamok után az X40-es hajókat a város parti sétánya elé kötötték ki a látványosság fokozása érdekében. Remélem, ezt

a próbafutamos média-menedzsmenettel a jövőben követik a hazai versenyrendezők is.

#### Második nap:

A mai hosszú távú versenyt Portoroz és Izola közt rendezték – egy oda és egy vissza futammal. Kicsit több volt a szél – ennek kezelése már jobban ment, mint a gyenge fuvallatok keresgélése a tengeren.

#### A nap sikerei:

- sikerült magunk alá gyűrni a holland csapatot az első futamban (egy helyet előreléptünk),
- a Redbull-al (a legerősebb csapattal) egé-



szen a befutóig küzdöttünk (meg tudtuk előzni őket), és igen sokáig tartani tudtuk pozícióinkat, de a cél előtt 500 méterrel elkaptak egy jobb szélfordulót, és azzal pár másodperc előnyre tett szert velünk szemben. Egy órát csatáztuk velük, majdnem a célig tudtuk tartani őket, másodpercekkel kaptunk ki tőlük a többórás versenyen.

A második futamban a harmadik helyig tud-

tunk feljönni, elég szoros küzdelemből kikeveredve. A futam végén kockáztattunk, de ez nem jött be, és egy rossz szélfordulóval elvesztettük harmadik helyünket és teljesen visszaestünk hátra.

### Harmadik nap:

Kormányosunknak, Roland Gaeblernek ma el kellett mennie, így Detre Szabolcs vette át az X40-es hajónk kormányzását. Gaebler kormányzási stílusát már kitanulta a legénység az elmúlt héten, ezért kezdetben nehezen tudunk átállni Szagyi „monohull konzervatív” felfogására. Szagyi gyorsan megérezte az X40 kormányzását, és a nap végi utolsó futamban már bele is tudtunk szólni a mezőny végének alakulásába. A legnagyobb problémát a hőségben teljesítendő impulzusszerű nagy fizikai terhelések jelentették. A fárasztó futamok vé-

gén azonnal visszatértünk a szobáinkba és rögtön elaludtunk.

### Negyedik nap:

A mai második futamban két helyet sikerült előrelépnünk, és ezt a teljesítményt tudtuk tartani a következő menetben is. A harmadik futam utolsó körében feljöttünk a 4. helyre, és meg is léptünk az üldözőink elöl, mikor odajött egy pályabíró, és 360 fokos forduló büntetésre kötelezett minket. Ezzel sajnos az utolsó helyre estünk vissza.

### Ötödik nap:

Ma befejeződött a verseny. Az utolsó futamban Mitch és Roman Hagara küzdött az első helyért, Mitchnek 2 pont előnye volt, így egymással matchrace-eltek, Roman Hagara Mitch előtt futott be az utolsó futamban, de pontelőnyrel Mitch Booth nyerte a VB-t. **Hortobágyi Gábor**

## Az X40 Magyarországra tart

A versenyrendezők szeretnék kiterjeszteni az eXtreme 40 sorozatot, és komoly érdeklődést mutattak a Balaton iránt is. Így jövőre várhatóan már hazánkban is lehet egy versenyállomása a presztízsében leginkább a Forma 1-hez hasonlítható világbajnokságnak – csak itt Bernie Ecclestone helyett Michael Reardon őrökdi szigorúan a one design elvek felett.

Remélem, hamarosan több magyar egységnek is sikerül X40 hajót vásárolnia, ehhez jó alap lehet a hazai érdekcsoportok érdeklődése is. Meglátásom szerint egy technikailag jól felkészült magyar csapat egy saját hajóval és minimum 6 hónap edzési lehetőséggel képes lehet eredményt elérni az X40-es sorozatban – a Balatonon és a külföldi versenyeken egyaránt.

## Az Extreme 40 VB egy laikus szemével

„Kóstolj bele... meglátod, tetszeni fog”..Igy indult az én kis kalandom, amikor egy barátom biztatására részt vehettem nézőként az Extreme 40 kataránok portorozói világbajnokságán. A hatalmas kéttörzsű hajók már az ideai Kékszalagon is megjelentek, sebességükkel még gyenge szélben is letették névjegyüket, de itt egymás ellen versenyezve különleges élményt ígértek.

A helyszín festői, a hangulat kitűnő, a versenyzők profik. A magyar csapat - aTeam Nokia – célja, hogy helytálljon a világ legjobbjai között, olyan hírességek ellenében, mint Mitch Booth, Shirley Robertson, és az

egymás ellen is küzdő Hagara testvérpár. Nagyon drukoltam a csapatunknak, és bíztam a Kékszalag-győztes Roland Gaebler tudásában, aki szemmel láthatóan jól összerázódott a – szerencsére cseppet sem megilletődött – magyar fiúkkal.

Napi 3-4 futam a negyvenfokos hőségben, egy törzsön, a szél sebességével suhanó hajók, a hálókön macskaugyességgel mozgó versenyzők, és a háttérben Piran középkori városerődje egy laikus számára is felejthetetlen látványosság. A Team Nokia ígéretes teljesítményt nyújt. Nemegyszer a középmezőnyben is feltűnnek, nem kis

meglepetést okozva ezzel. Azt hiszem, jó szelet fogtunk ki – átvitt értelemben is. A verseny helyszínén a szakmai befektetők előtt sem okozott csalódást a szereplésünk. A franciák egyik szponzora, a magyar Petrás István figyelmét sem kerülte el a magyar egység szereplése. Egy elejtett mondatából arra következtethettem, hogy nem csupán drukolt a csapatnak, de valamilyen jövőbeli együttműködésre is nyitott: „A részvétel legalább annyira fontos, mint az eredmény – együtt megcsináljuk..” Jó volt ezt hallani, kellene a biztatások! Hajrá, magyarok! **Váry Eli**

»BLYC 25 »BIYC 30 »Balatonföldvár 26 »BFYC 26 »Kocsmateszt 27

## Esküvő a B31 Klubban!

Vannak ám események! Igaz, inkább társasági, mint sportesemények, de vannak! Nevezetesen arról van szó, hogy a klubalapító Szabó Árpi és az ő kedvese, Székely Judit négy év után egybekeltek. A jeles esemény helyszínéül második otthonukat, a BL Yacht Club kikötőjét választották. Az eseményen hajós barátok, rokonok vettek részt. Kicsit furcsának találhatják a háttérben feltűnő feliratot, ami nem az esküvő résztvevőit köszönti, hanem



az I. Ünnepi Lakógyűlés résztvevőit, akik tanúi lehetnek egybekelésüknek. Erre magyarázat, hogy a BL Yacht Clubban lakunk néhányan, akik péntekenként összejönnek egy vacsorára, beszélgetésre és borozgatásra. Praktikus „lakógyűlésnek” kereszteltük el. A lakóközösség folyamatosan bővül, így akik nálunk „otthonra” találnak, tagjai lesznek a lakóközösségnek. Az ifjú párt a boldogító igen kimondására egy sólyakocsiból kialakított „hintó” szállította, amit koszorúslányok kíséretében Helmut (Zigi) húzott az anyakönyvvezető elé. **Rick Csaba**

## Kiállítás



Hagyományteremtő céllal indította útjára a BL Yacht Club a **kikötő pART** rendezvénysorozatát. A **kikötő pART** képzelt kikötőjébe kívánja gyűjteni mindazokat a művészeket, akik valamilyen víz szerelmesei – legyen az a Balaton, a Velencei-tó, bármely más tó vagy folyó.

A kikötő pART törekvése, hogy a képzőművészeti munkákon keresztül ezt a csodálatos világot ne csak bemutassa és gyűjtse, hanem rendszeres őszi művészteleppel a munkák megszületését elő is segítse. Az őszi művésztelep munkáiból – minden azt követő évben – szándéka szerint Balaton körüli vándorkiállítását szervez a kikötőkben vagy azok közelében, hajógyári épületekben, vagy a hajózáshoz köthető más helyszínen. A BL Apartments & Yacht Club nemcsak első kikötője – és ezzel szezonnyitója – lett ennek a törekvésnek, hanem otthona is lesz a rendszeres őszi művésztelepnek. A kiállításon Ferenczy Zsolt, Fürjes Csaba, Győri Zsolt, Kodolányi István, Jaskievicz Anna, Nagy Gábor György, Pasqualetti Zsófia, Péter Ágnes, Stotz Mihály, Szilvásy Nándor és Tóth Tamás munkái láthatók.

*Kopasz Árpád*

## Szennyvízszivattyúzás hajókból

Rendelet írja elő, hogy csak olyan hajó közlekedhet a Balatonon, amelynek zárt szennyvízrendszere van. Ez lehet tartályos vagy mobil megoldás. A rendelet él, mert ha hajóvízszivattyúzásra kerül sor, a pumpás WC-eket bizony ki kell kötni, demonstrálódó, hogy azok nem működnek. A vizsga után meg vissza... Az újabb hajók eleve úgy készülnek, hogy saját szennyvíztartályuk van, csak hogy ott van egy huncut szelep, aminek az átfordításával ki lehet üríteni a szennyvizet a Balatonba. Azt gondolom, hogy ez helytelen magatartás. Rendészeti feladat lenne ellenőrizni, hogy a szennyvízrendszerek megfelelően működjenek, csak hogy ezt nem teszik. Ennek egyszerű oka, hogy ha a kikötők nem rendelkeznek megfelelő technikai háttérrel a szennyvíz kiszivattyúzására, a hatóság nem tud érvényt szerez-



ni a rendeletben foglaltaknak. Ennek ellenére nem, hogy működési engedélyt ennek hiányában nem is kaphatnának, tehát mégiscsak a hatóságnál van a megoldás kulcsa. De szemet hunynak a dolog felett, és szemérmesen hagyják, hogy teleakáljuk a Balatont. Holnap meg ugyanennek a társaságnak az lesz a baja, hogy tele van kakálva. Azt gondolom, ezen változtatni nemcsak szükséges, de kötelező is. A hatóságoknak rá kell kényszeríteni a kikötő-üzemeltetőket arra, hogy tegyenek eleget a törvényi kötelezettségnek. Ja, hogy ez pénzbe kerül? Bocsánat, de ez nem érv. Tegye mindenki a kötelességét.

Mi a BL Yacht Clubban, Balatonlelén megoldottuk ezt a feladatot. Július 15-től augusztus 15-ig ingyenesen szivattyúzzuk ki a szennyvíztartályokat, bárki betér hozzánk. Amit elvárunk ezért, hogy legyenek hírvivőink, és közösen harcoljunk azért, hogy ne csak szavakban valósuljon meg a Balaton védelme.

Rajtunk eddig sem múltott.

**Cziráki Márta**

**BL Yacht Club üzemeltetője**

## Szex, mojito, naplemente Stég bár, Balatonföldvár

Néhány hete, már a szezon közepén nyílt meg a balatonföldvári mólón a Stég bár. Csapolt sör, jó minőségű kávé, alap- és szofisztikáltabb koktélok, ezer és ezeröttszáz forint között. Normál balatoni árak.



Mi ebben a különös? Látszólag semmi. Valójában azonban két dolog. Az egyik a páratlan panoráma: a víz fölél épített teraszról látható Szemes, Boglár, Fonyód, aztán az északi part Badacsonytól Tihanyig és a távolban az almádi part. És a valószínűtlenül szép földvári naplemente.

A másik érdekesség, hogy bár a bár (bocs...) a Spartacus Vitorlás Egylet területén épült, teljesen nyilvános: a móló kanyarulatából közelíthető meg. Szparis vitorlázók üzemeltetik, a bevétel egy része pedig a klub utánpótlás-nevelésének céljait szolgálja.

Horvátországban gyakori, hogy a vitorlasklubok egy-egy nyilvános kávézó, aprócska éttermet üzemeltetnek, ebből pótolják ki az arrafelé is szűkös költségvetést. Itthon kevés helyen van a klubok tulajdonában lévő étterem, ha van, azt

is inkább külső vállalkozónak adják bérbé. Ha klubtag vitorlázó viszi a boltot, annak több előnye is van. Elsősorban a feltétlen lojalitás.

A földvári Stég bár faszerkezetű pultja szépen beolvad az öreg fák lombjai közé. A fa előnye az is, hogy folyamatosan alakítható – nemrég a sarokba DJ-pult került, ahol ismert fővárosi vendégművészek (ők is szparis vitorlázók) szívták a hangulatot.

És hogy miért van a cikk címében a szex? Egyrészt mert így talán többen elolvassák. Másrészt a Stég bár teraszán találkoznak estéről-estére a napbarnított fiatal vitorlázók és a móló legszebb lányai. És együtt támogatják az utánpótlás-nevelést... **VL**



## Bella, az ellenállhatatlan!

Emlékszem rá, míg élek, és mindig eszembe jut, ha elkészítem ezt az olasz előételt. Már a neve is természetes, mégis izgalmas, és érzéki: Mozzarella Caprese. Olyan nő volt, amilyen egy igazi olasz temperamentummal megáldott nő csak lehet. Bellának hívták, és minden porcikájából sugárzott az életerő, a napfény és az elevenség.

### Bella és a Mozzarella.

Ha rá gondolok, máris bizsergés fog el a kellemes emlékekre gondolva. Egy hétig hajóztunk vele, és többször is ettük ezt az ételt, csendben, nézve a naplementét.



*Elkészítéséhez nem kell szakértelem, vagy nagy kulináris hókusz-pókusz, csupán pár egyszerű nyersanyag kiválasztásánál kell az ösztöneinkre hallgatnunk.*

*Vegyünk a sarki zöldségesnél, vagy a helyi piacon 6-8 szép, kissé ruganyos paradicsomot, ami helyi termelőtől származik, nem a világ másik végéről utaztatták ide, hogy az „akció” felirat alatt egy hipermarket polcáról kosarunkban egyenesen a pénztárig tolhassuk ezt az optikailag kívánatos, de ízében, illatában kihívásokkal küszködő zöldségfélét. Ha a jó paradicsomot akarod választani, akkor közelről szagold meg, finoman dörzsöld meg a szárát, és érezni fogod a csípős frissességet és az aromáját. Tudni fogod. Bivalytejből készült mozzarella sajt, friss, pattanós bazsalikomlevél, és a folyékony napfény, az olívaolaj, ami szükséges hozzá. Ha tel-*

*jesen a természet ízére vágyunk, akkor a genovai pesto koronázza meg a fent említett élelmiszerek zamatát. Érdemes egy éjszakát pihentetni a szeletelt sajtot a pestóban, és a paradicsommal rétegezve, kis sonkával, csírával, friss pirítottal vagy olívás rozskenyérral egyszerű és fenséges vacsorát varázsolhatunk pár perc alatt. Az olívaolajjal locsoljuk gazdagon, mert abból soha nem lehet túl sokat fogyasztani. Mint ahogy egy igazi és utolsó porcikájáig nő után vágyakozik az ember.*

**Mozzarella Caprese, alla Bella. Jó étvágyat! Jóízű üdvözléssel: Kocsis Bálint** Konyhafőnök [www.bfyc.hu](http://www.bfyc.hu)

## A kocsmateszt folytatódik

Itt a főszerepon a vízközeli vendéglátóhelyeknek is – a Porthole és olvasói pedig újabb evő- és ivóhelyekre látogattak el, hogy aztán tapasztalataikat megoszthassák a közösséggel. A bemutatkozó kör után ezúttal már realisabb értékelések születtek: fel-feltűnnek az alacsonyabb osztályzatok is, de a pozitívumokról sem feledkeztek meg önjelölt ítéseink.

Továbbra is várjuk a tesztek: ha jó vagy épp rossz gasztróélményeid voltak a tó körül, ne tartsd magadban, hadd okuljanak belőle a többiek is! Látogass el portálunkra, hogy értékelj az adott helyet, vagy kiválaszd a következő kocsmá-, étterem- vagy büfécélpontodat:

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

Hely	Étel	Ital	Kiszolgálás	Ár/érték	Megközelíthetőség	Környezet	Megjegyzés	PH-érték
Tóth vendéglő, Révfülöp	5	5	5	5	1	5	Két szépséghibája van: - A révfülöpi BH Rt kikötő (nincs kikötői szolgáltatás kishajók részére, csak alacsony merülésű hajóval megközelíthető) - 20-25 perces séta a kikötőtől az étterem	4,3
Vendégház büfé. Badacsony, az alsó soron jobbra	4	3	4	5	5	3	Évtizedek óta járunk ide. Szerintem a „rablósr” legjobb étkezőhelye. <b>!TÚRÁZÓKNAK AJÁNLOTT!</b>	4
Kikötő Büfé, Balatonfűzfő	5	5	4	5	5	4	Zseniális „slowfood” menü házi bodzaszörpvel a Nitrokémia kikötő területén.	4,6
Balatonföldvár, Csigaház. Kikötő, közforgalmú móló tövében	3	4	0 (kiszolgáltam magam)	2	5	4	Kedvenc helyem Földváron. Tavasztól őszig nyitva tart, mindig van meleg étel.	3,6
Balatonboglár, kikötői kocsmá	0 (nem ettem)	3	3	3	5	3	Télen-nyáron nyitva van, késő este is sütnék egy cigánypecsenyét. <b>!TÚRÁZÓKNAK AJÁNLOTT!</b>	3,4
Fonyód. Pöttös vendéglő és rétesudvar. Kikötő melletti téren a sarokban.	3	3	4	3	4	3	Talán ők a legjobbak a környéken. <b>!TÚRÁZÓKNAK AJÁNLOTT!</b>	3,3
Keszthely, Főnix vitorlászó, Fregatt étterem	4	3	5	1	5	4	Tavasztól-őszig nyitva tartanak, mindig van meleg étel.	3,6
Badacsony, Imre borozó. A Rózsák felé fel a hegyre, a hosszú emelkedő utáni balkanyar végén	0 (nem ettem)	5	0 (kiszolgáltam magam)	5	1	4	Talán Badacsony legjobb borát ő termeli. Érdemes megkóstolni és vinni belőle. Évi boromat innen viszem.	3,8
Révfülöp, Humán Jövő kikötő. Kikötői vendéglő.	4	3	4	3	5	5	Sajnos, csak főszerepon van nyitva, májusban és szeptemberben hétfőként. <b>!TÚRÁZÓKNAK AJÁNLOTT!</b>	4
Badacsony, Fortuna családi pincészet. Római úton jobbra	2	5	0 (kiszolgáltam magam)	4	3	2	Nagyon jó borokat termelnek. A „Cserszegi fűszeres” a kedvencem náluk. Érdemes megkóstolni, vinni.	3,2
Tihany, Vitorlás büfé. Mólótól jobbra	3	3	3	2	4	3	Tavasztól őszig nyitva van. Mindig van meleg étel, még késő este is.	3
MADYSON GYROS & GRILL Keszthely, büfé-soron az első	4	3	4	5	4	3	Kellemes, kényelmes, hangulatos kocsmá. Nem drágább, de sokkal jobb, mint a környező repedt műanyagszékes, tolongós, néha koszos büfék. <b>!TÚRÁZÓKNAK AJÁNLOTT!</b>	3,8
DONATELLO PIZZÉRIA Keszthely, Balaton u. 1.sz.	4	3	4	2	1	5	Kellemes, árnyas, csendes kerthelyiség kis aranyhalas tóval, gyermekeknek játszótér elkönyölvé. Izletes ételek, hideg italok. Jó itt megpihenni egy városnézés közben. <b>!TÚRÁZÓKNAK AJÁNLOTT!</b>	3,2
Muskáti Vendéglő (HATLÉPCSÓS). Balatonfűzfő, Jókai Mór utca végén, a Körtemplomtól pár lépés felfelé.	4	4	2	3	3	3	Nagyon jó a kaja és a bor. Egész évben nyitva. Nagy a kerthelyiség, mindig találtam szabad helyet. <b>!TÚRÁZÓKNAK AJÁNLOTT!</b>	3,2
„GARÁZS” borozó. Tihany, kikötőtől balra a híd alatt	0 (nem ettem)	5	0 (kiszolgáltam magam)	3	3	1	Végtelenül szakadt garázs. Viszont remek, valódi borok vannak Szentbékálláról. Nekem még nem sikerült innen józanul kikeveredni.	3

ALTERNATÍV SZÉLMÉRCE

# A Beaufort-skála... másképpen

1704. Daniel Defoe 11 pontra osztja a szél erősséget, régebbi leírások szavait felhasználva.

1759. John Smeaton először méri a szél erősséget saját készítésű anemométerrel.

1806. Francis Beaufort (1774-1857) angol admirális leír egy 0–13-ig terjedő beosztást, ezzel rendszerezve az addig is használt fogalmakat.

1810-ben átdolgozza és pontosítja fokozatait, és újabb javítások után, 1838-tól ez a skála lett a szél erő kötelező beosztása a Royal Navy hajóin.

Beaufort rendszerében a következő magyarázatok szerepelnek: 0: szélcsend, 1: kormányozható hajó, 2-4: a növekvő sebesség szerinti beosztás, 5-11: leírja a megfelelő vitorlafelület nagyságát teljes sebességnél, és 12-nél elérjük azt a szél erő, amelyet már „semmiféle vászon nem bír ki.”

Az 1874-es skála a föld felszínén, az 1946-os pedig 10 méter magasban végzett szél mérések alapján készült, a pontosabb meghatározás végett – ugyanis földközelségben a sűrűlódás lefekezzi a szél sebességét.

A ma vitorlázói is jól ismerik ennek a skálának a fokozatait mind a szárazföldre, mind a vízre vonatkoztatva. Érthetőbb és könnyebben használható, mint a szélesség különböző mérték-egységekben történő megadása.

A hivatalos mérce mellett talán érdeklődésre tarthat számot Michael Green The Art of Coarse Sailing című könyvében megadott, a hétköznapi

életben használt Beaufort-skálája is:

A „kezdő” vitorlázók részére lejegyezte: Dr. Misley Endre, a „TRANQUILLA” kapitánya

## COARSE SAILOR'S BEAUFORT SCALE

	Vitorlázó változat	Szárazföldi változat
0	A vitorlás hajó áll, vagy az áramlat oldalt viszi.	A cigarettafüst a szemedbe száll
1	Próbálkozunk, de a szél elcsendesül	Hideg a nedves ujjad
2	A papírszalvétát vízbe fújja a szél	A kocsmában egyik ablakát becsukják
3	Megdőlünk – nehéz kávé főzni	A kocsmában becsuknak két ablakot
4	Gáztűzhely kialszik	A szél elfújja a sörhobot
5	Előkerül egy könyv a vitorlázásról, a reffelésről olvasunk	A vendégek elhagyják a kerthelyiséget, bent isznak tovább
6	Kettős reffsorral vitorlázunk, hol lehetne kikötni? – kérdezzük	Idősebbek megrekednek a kocsmában
7	Megmentik a vitorlást és a vitorlázót	A kocsmajót nem tudjuk szél ellen nyitni
8	Óooooh!!! Jaj!!!!	A kocsmában cégtabláját elfújja a szél
9	A vitorlázó a kocsmában üldögél	A vitorlázót fejbe veri a leeső cégtabla

**9 feletti: csak a TV-n érdekes**

TEGYÜK TISZTÁBA

# A viharjelzés üzenete

Az, hogy a hajózás, vízi közlekedés, fürdőzés, szabad vízben tartózkodás szabályai és az azokat felépítő jogi normatívák nem elégíthetnek ki egyformán minden vízhasználót, nem újkeletű, ráadásul „törvényszerű”. Ilyen nyilvánvaló az is, hogy az elemekkel közvetlenül kapcsolatba kerülő hajózás, vagy egyéb szabad vízi tevékenység veszélyes üzem, nem szabad elbátortellálni.

Emiatt a baleset-megelőzés igénye a vízben is egyidős az ott előforduló emberrel. Ezzel összhangban Európa belvízi tavainak viharjelzései is egységesen, kifejezetten preventív jelleggel működnek. Elsősorban a meteorológiai eredetű fenyegetettség jelzésére szolgálnak. Másodsorban fogalmazzák meg korlátozásokat, illetve tiltásokat. A szabályozás azonban csak a jelzés szerinti időjárási vagy vízfelszíni jelenségek által veszélyeztetetteket érinti, figyelembe véve a vízterület meteorológiai, illetve hullámjellemzői szerinti hajózás, vízben tartózkodás lehetőségeit, veszélyeit. Az, hogy a körületekintő „vízen járó” a náutica bevált

szakmai gyakorlata szerint gondosan jár el, még nem zárja ki egy modern – a meteorológiai veszélyeket előrejelző – rendszer alkalmazását.

### Ezért nem értem a „Korlátozás helyett” című írást?! (PH5)

Először az interjúban: „Magyarországon rengeteg értelmetlen és ezért betartathatlan szabályozás maradt fenn az előző rendszerből.”

A kért Pócsa László a balatoni viharjelző rendszer korlátozásait ezek közé sorolja.

Sőt, továbbmegy: „A balatoni viharjelzés semmire sem használható.”

Másodsorban, úgy látszik, tudat alatt már a jelenleginél szigorúbb szabályozást akar a nyilatkozó: „Persze, ha valaki a viharjelzés ellenére vízre száll, vagy egy adott távolságnál távolabb megy a parttól és bajba kerül, akkor vállalja annak következményeit... És ebben ne legyenek kivételek. Ez ugyanúgy vonatkozik mindenkire...”

**Rest Bulcsú**

A „színes” egyéniségű, provokatív nyilatkozókra persze szükség van, főleg ha segítik az együttgondolkodást, de itt egyazon írásban a nyilatkozó elveti a viharjelzést és a viharjelzéshez kapcsolódó szabályokat, majd viharjelzés esetén a szabályozásban szereplő kör teljes kiszélesítéséről beszél. (Meg rengeteg tévedése van, de ezt nem sorolom, a figyelmes olvasó az

előző lapszámban olvashatta.)

### A kérdés az, vegyük-e figyelembe a viharjelzést, betartva annak szabályait vagy se? Kell-e egyáltalán viharjelzés?

A kérdés persze költői, aláírások gyűjtése nélkül is, a választ pedig a felkészült és felelős balatoni hajósokra, vízszertőkre bízom.

STRESSZTESZT

# All in one

Szép példája a motorosok és a vitorlázók világa között húzódo meghitt kulturális hasadék áthidalásának a képen látható vízi jármű. A totális interdiszciplinaritást jól tükrözi az alkalmazások már-már tudományos igényességű kidolgozottsága.

Vitorlázás üzemmódban a gyors reagálás igényét jelzi a nehézkes lasy jack helyett alkalmazott csüngőponyvás előfűzőt-kandikáló grósz, és a pörgettyűs focok. A YS III-ban versenyző hajó performance-jellegét kihangsúlyozza a fenderek deckre fektetett, aerodinamikus tárolása. A légellenállás csökkentésének igénye vezethette a csapatot a nemzeti lobogó bevonására. Ez hiba! Véleményünk szerint az így elérhető sebességtöbb-



FOTÓ: P.P.

let nincs arányban a hazafiaságban rejlő többletenergia elvesztésével.

A „multi level” (motorosként flybridge) utaselhelyezés révén akár 20 fő is kényelmesen elférhet, amennyiben a belső terek ülő- és fekvőalkalmatosságait is kihasználják.

Az igazi élvezetet mégiscsak a motoros üzemmód biztosítja. A mély „V” szelvényű orr és a

laposra optimalizált „deadrise” kifutófelületű test fantasztikus menettulajdonságokat kölcsönöz ennek a semidisplacement kategóriájú cruisernek.

A nagy teljesítményű, rövid triebes motor süllyesztőmechanikája révén a hajtócsiga oly távol kerül a testtől, hogy ily módon kiküszöbölhetővé vált a farhullámok rafinált trimmeléssel történő optimalizálása.

Az offshore-racer hajókra jellemző kétszemélyes irányítás működik, a kormány és a gázmarkolat összehangolt kezelésére egy ember itt sem elegendő.

A wakeboardozás új dimenziói nyílnak meg az árboccsúcra rögzíthető vontatással, sajnos ezt a ficsört még nem sikerült integrálni.

Naggyon Vagány!

**G.A.**

ELIGAZÍTÁS

# Biztonság a fedélzeten

A rutinosabbnak talán felesleges körülményeskedésnek tűnhet, de azért nem árt mindig szem előtt tartani, hogy milyen veszélyeket és kockázatokat jelenthet akár egy könnyed vitorlázás is. Különösen igaz ez charterezés, céges vitorlázások, szakmai regatták, barátok és ismerősök hajóztatása során, vagy más olyan helyzetben, amikor a vitorlázással

és a Balatonnal nem túl szoros kapcsolatban lévő lépnek a fedélzetre. Jamrik Péter hosszú évek rutinjával ezekben az esetekben nyújt segítséget: az általa készített dokumentumok minden hajós számára hasznosak lehetnek. Az egyik egy **tájékoztató**, mely tömören, pontokba szedve listázza a vitorlázás közbeni potenciális veszélyforrásokat, a másik pe-

dig egy **kölcsönös együttműködési és felelősségi nyilatkozat**, mely tisztázza mind a kapitány, mind az utasok vagy a legénység helyzetét és kötelességeit. Az egy-két oldalas dokumentumok minden vitorlázónak hasznára lehetnek, ezért a formanyomtatványokat **letölthető** formában elérhetővé tesszük internetes portálunkon is: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu). A téma iránt fokozottan érdeklődők pedig olvassák el a Balatonra vonatkozó komplex vízbiztonsági programot: a kimerítő alaposágú tanulmány szintén elérhető honlapunkról.

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Coke Club	Siófok	Siófok Nagystrand	2010.07.03 - 2010.08.22.	Fülöp Attila 1022 Budapest, Törökvez út 6/A. 269-1676 attila.fulop@bpbrandaktiv.com www.bpbrandaktiv.com
Siófoki Nyári Esték	Siófok	szabadtéri színpad	2010.július-2010.augusztus	Kálmán Imre Kulturális Központ, 8600, Siófok, Fő tér 2. 4/311-855, 84/311-856, e-mail: rendezvenyek@kulturkozpont-siofok.hu, www.kulturkozpont-siofok.hu
Túrák a Gejzirmezőn	BFP	Tihany, Belső-tó partja (minden szerdán 9.00 órakor)	2010.07.07. - 2010.08.25.	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság, 8229 Csopak, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu, www.bfnp.hu
Tihanyi Szabadtéri Játékok	Tihany	Szabadtéri színpad	2010.07.09-2010.08.21	Tourinform Iroda, 8237 Tihany, Kossuth u. 20., Tel: 87/448-804, E-mail: tihany@tourinform.hu, Honlap: www.tihany.hu
Füredfest	Balatonfüred	Balaton Szabadidő és Konferencia Központ Szabadtéri Színpad	2010.07.16.-2010.08.21.	Tourinform Balatonfüred, 8230 Kisfaludy u. 1. Tel.: 87/580-480, fax: 87/580-481 e-mail: balatonfured@tourinform.hu web: www.balatonfured.hu
Kultkikötő	Balatonföldvár	Szabadtéri Színház, Bajor Gizi sétány	2010.07.16.-2010.08.15.	Tourinform Balatonföldvár, 8623 Balatonföldvár, Széchenyi I. u.2, 06 84/540 – 220 balatonfoldvar@tourinform.hu, www.balatonfoldvar.hu
Művészetek Völgye	Kapolcs, Vigántpetend,	Kapolcs, Vigántpetend, Taliándörögd, Monostorapáti,	2010.07.23.-2010.08.01.	www.kapolcs.hu
Keszthelyi Nyári Játékok	Keszthely	Festetics kastély	2010.07.29-2010.08.14.	Tourinform Keszthely, 8360 Kossuth L. u. 28., Tel: 83/511-660, e-mail: keszthely@tourinform.hu, web: www.keszthely.hu, www.keszthelyinyar.hu
Szigligeti Nyári Napok	Szigliget	Szigligeti vár	2010.08.02-2010.08.10.	Szigliget Község önkormányzata, 8264 Szigliget Kossuth utca 54. 06-87/461-355 onkszigliget@t-online.hu, www.szigliget.hu
Ábrahámhegyi Bornapok	Ábrahámhegy	Tűzoltó Park, sportpálya	2010.08.04 -2010.08.08.	Tourinform Badacsony, 8261 Badacsony, Park u. 6. Tel: 87/ 531-013, Tel./fax: 87/431-046, e-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu, web: www.badacsony.com
Középkori Borvígasságok	Zalakaros	Gyógyfürdő tér	2010.08.05.-2010.08.08	Tourinform Iroda, 8749 Zalakaros, Gyógyfürdő tér 10., 93/340-421, zalakaros@tourinform.hu, www.zalakaros.hu
Csopakabana	Csopak	Csopak strand	2010.08.05-2010.08.08.	Csopak Község Önkormányzata, 8229 Csopak, Petőfi u. 2., 87/446-250, csopakph@csopak.hu, www.csopak.hu
III. Révfülöpi Zenei Napok	Révfülöp	Fülöp Kert	2010.08.05-2010.08.08.	Tourinform Révfülöp Tel: 06/87/463-194, Tel/Fax:06/87/463-092, e-mail: revfulop@tourinform.hu, Handó Melinda Tel:06/87/563-336, 06/30/471-461-4, e-mail: muvelodes@revfulop.hu
Stefánia Fesztivál	Siófok	Hajóállomás, Szabadtéri színpad, Kálmán Imre Kul-	2010.08.05-2010.08.08	Kálmán Imre Kulturális Központ, 8600, Siófok, Fő tér 2., 84/311-855, 84/311-856 e-mail: rendezvenyek@kulturkozpont-siofok.hu, www.kulturkozpont-siofok.hu
Balaton Játsszalom	Zamárdi	Bácskai utcai szabadstrand, Zenepavilon	2010.08.05.-2010.08.08	Közösségi Ház, 8621 Zamárdi, Honvéd u. 6., Tel.: +36 84 545 037, 30/332 5009, Email: koz.haz@zamadikhaz.t-online.hu, Web: www.zamardi.hu
Győröki Bor-Dal-Fesztivál és Borkirálynő választás	Balatongyörök	Móly melletti sétány	2010. 08.06-2010.08.08.	Bertha Bulcsu Művelődési Ház és Könyvtár, Balatongyörök 8313, Kossuth Lajos u. 29., 83/546-919, 83/546-912, konyvtar@balatongyorok.hu, www.balatongyorok.hu
III. Keszthelyi Huszár-Honvéd Találkozó	Keszthely		2010.08.07-2010.08.08.	Tourinform Keszthely, 8360 Kossuth L. u. 28. Tel: 83/511-660, e-mail: keszthely@tourinform.hu, web: www.keszthely.hu
Balatonfüredi Borhetek	Balatonfüred	Tagore sétány	2010.08.07.-2010.08.29.	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu, www.balatonfured.hu
XVI. Gyermekek és Ifjúsági Táncfesztivál	Zánka	Zánka GYIC	2010.08.11 - 2010.08.16.	Zánka Gyermekek és Ifjúsági Centrum, Tel.: 87/568-500, 87/568-581, E-mail: marketing@zanka.hu, Honlap: http://www.zanka.hu, E-mail: marketing@zanka.hu Honlap: http://www.zanka.hu
Nemzeti Hét – Minden Magyarok Találkozója	Balatongyörök	Balatongyörök, móly melletti sétány	2010.08.14-2010.08.21.	Balatongyöröki Honismereti Kör Egyesület, Balatongyörök 8313, Kossuth Lajos u. 29., 30/938-6003, 83/546-912, kiss.la@t-online.hu, www.balatongyorok.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Szürkebarát Bor- és Szürkemarha gulyásfőző verseny és Falunap	Badacsony-tördemic	Badacsonytördemic, Faluház udvar	2010.08.14.-2010.08.15.	Badacsonytördemic Községért Alapítvány, 8263 Badacsonytördemic, Hősök u. 12. 06-87/533-030, 06-87/533-030, telehaz.tordemic@gmail.com, www.badacsonytordemic.hu
Bor és Kenyér Ünnepe	Siófok		2010.08.18-2010.08.22.	Tourinform Siófok, 8600 Siófok, Víztorony Telefon: 84/315-355, E-mail: tourinform@siofokportal.com, Honlap: www.tojasfesztival.hu; www.siofokportal.com
Csopak Napok Borhét	Csopak	Fürdő utcai parkoló	2010.08.18-2010.08.22.	Csopak Község Önkormányzata, 8229 Csopak, Peőfi u. 2., 87/446-250/13, 87/446-250/12, csopakph@csopak.hu, www.csopak.hu
Tapolcai Ünnepi Napok és Borhét	Tapolca	Kisfaludy u. Köztársaság tér (vasárnaponként)	2010. 08. 18.-2010. 08. 22.	Tourinform Iroda, 8300-Tapolca, Fő tér 17., 87/510 777, tapolca@tourinform.hu, www.tapolca.hu
Badacsonyi Fényvarázs	Badacsony	Móly	2010.08.19	Tourinform Iroda - Badacsonyi Céh Turisztikai Egyesület, 8261 Badacsony, Park u. 14., +36-87/431-046, badacsonytomaj@tourinform.hu, www.badacsony.com
Balatonboglári Szüreti Fesztivál	Balatonboglár	Platán strand és környéke	2010.08.19.-2010.08. 22.	Tourinform Balatonboglár, 8630 Erzsébet u. 12-14., Tel./fax: 85/550-168, e-mail: balatonboglár@tourinform.hu, web: www.balatonboglár.hu
Rózsakő Fesztivál	Badacsony	Dísz tér	2010.08.19-2010.08.22.	Badacsonyi Céh Turisztikai Egyesület- Tourinform Iroda, 8261 Badacsony, Park u. 14., Telefon: +3687/531-013, E-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu, Honlap: www.badacsony.com
XVI. Hévízi Országos Borfesztivál	Hévíz	Deák Ferenc tér, Sétálóutca	2010.08.19-2010.08.22.	Tourinform Hévíz, 8380 Hévíz, Rákóczi u. 2. Telefon: 83/540 131, E-mail: heviz@tourinform.hu, Honlap: www.hevizmarketing.hu
Szent István Ünnepe	Balaton szerte	Balaton környéki településeken	2010.08.20.	Tourinform Balatonföldvár, 8623 Balatonföldvár, Széchenyi I. u.2, 06 84/540 – 220 balatonfoldvar@tourinform.hu, www.balatonfoldvar.hu
Országalma Fesztivál-Szent Ilona Búcsú	Gyenesdiás		2010.08.20-2010.08.22.	Tourinform Gyenesdiás, 8315 Gyenesdiás, Kossuth L. u. 97., Tel 83/511-790, gyenesdias@tourinform.hu, www.gyenesdias.info.hu
Szent István napi Boros Esték	Zalakaros	Gyógyfürdő tér és környezete	2010.08.20.-2010.08.22.	Tourinform Iroda, 8749 Zalakaros, Gyógyfürdő tér 10., 93/340-421, zalakaros@tourinform.hu, www.zalakaros.hu
II. Szárszói Lecsőfesztivál	Balaton-szárszó		2010.08.21	Dancsecs Klára, József Attila Művelődési Ház és Könyvtár, 8624 Balatonszárszó, Szőládi u. 20., 30/592-4246, 84/362-894, bszarszomuhaz@mail.opticon.hu, www.balatonszarszo.hu
Mozdulj Balaton döntő	Vonyarcvashegy		2010.08.21	Vonyarcvashegyi Tourinform Iroda, 8314 Vonyarcvashegy Kossuth u. 42, Tel.: 83-348-253 Mobil: 30/380-6690, E-mail: info@vonyarcvashegy.hu www.vonyarcvashegy.hu
VI. Országos Lecső Fesztivál	Balatonkenese	Széchenyi park	2010.08.21	Tourinform Balatonkenese, 8174 Táncsincs M. u. 24., Tel./fax: 88/594-501, e-mail: balatonkenese@tourinform.hu, web: www.balatonkenese.hu
III. Keszthelyi Huszár és Honvéd Találkozó	Keszthely	Sport Camping és egyéb helyszínek	2010.08.21-2010.08.22.	Balaton Kongresszusi Központ és Színház, 8360 Keszthely, Fő tér 3. 83/515-232, info@balatonszinhaz.hu, www.balatonszinhaz.hu
Balatonalmádi Pálinka Napok	Balatonalmádi	Szent Erzsébet liget-Öregpark strand előtti rendezvényter	2010.08.26.-2010.08.29.	Tourinform Balatonalmádi, 8220 Városháza tér 4., Tel: 88/594-081, tel/fax: 88/594-080, e-mail: balatonalmadi@tourinform.hu, web: www.balatonalmadi.hu
XI. Révfülöpi Szüreti Vigaszok	Révfülöp		2010.08.27-2010.08.28	Révfülöp Önkormányzat 8253 Révfülöp, Villa Filipp tér 8., Tel.: 06-87/464-244, 06-87/464-530 E-mail: hivatal@revfulop.hu www.revfulop.hu
Balaton Kerekes Nyár búcsúztató Fesztivál	Balaton	Balaton, Balatoni Bringa Körút	2010.08.27.-2010.08.29.	Balaton Masters Team, Cím: 8220 Balatonalmádi, Véghegy D. u. 8. Telefon: +36 70 315 0505; +36 70 383 6770, E-mail: info@balatonbringa.hu, Honlap: www.balatonbringa.hu





## MERLIN KALANDOZÁSAI

# Sajkódtól Földvárig

Vessünk horgonyt az öbölben a strand előtt, egy szélcsendes délelőtt. Mediterrán partra érkezünk. A kabócák hangos „reszelése” kíséri, amint jobbra indulunk a part menti úton.



Az itt élő mini-populáció a különleges klíma hatására egyedülálló. Rengeteg a rovar (kabócák – nyehőcék – bodobácsok). Még a verebek is „ragadozóvá lettek”, mivel ezeket eszik, magvak helyett. Ne bántsuk, ha egy fekete alapon szivárványszín csíkokkal mintázott, hatalmas bögyölynek is kinéző lepke a karunkra száll. Nincs fegyverzete, ő a Változékony Álcüngőlepke (*Zygaena ephialtes*). Azért ál, mert ő valójában éjjeli lepke, csak itt kárhóztatta magát nappali életmódra. Az elvadult fügeültetvény után balra fel a hegyre. Tépünk egy kerek levelet, szétörzsolva tenyerünkön kesernyés illatot érzünk: cserszőmörce.

## HORGONYON

# A biztos pont

A sport- és kedvtelési célú tanfolyamokon oktatják ugyan a horgonyzást, ám leginkább elméletileg, és jó, ha a tanfolyam ideje alatt egyszer a gyakorlatban is sor kerül rá. Érthető, hogy a kikötésre sokkal nagyobb hangsúlyt fektetnek, hiszen egy elrontott kikötői manővernél, vagy a nem megfelelő kikötés következtében a sajátunkon kívül más hajók is sérülhetnek. Ettől függetlenül nem elhanyagolható a balatoni hajózásban a horgonyzás szerepe, mely megfelelő módon alkalmazva minden létező

A kilátás lenyűgöző a szakadék peremén vezető útról. Közeledve a hegytetőhöz egy gejzír fortyogó üregéhez érünk. A néphiedelem szerint persze ez is Sobri Jóska betyárbarlangja volt, ahogyan minden valamire való lyukról ezt tartják errefelé. A hegytetőről körbetekinthető a félsziget: keleti medence, Belső-tó, Külső-tó, nyugati medence.

Dél felé tegyünk pár lépést, hegyoldali kopár tisztásra lépünk. Innen irányította a dereglyéket a „látó ember”, fehér vásznat tartva maga elé, a tórolól jól látható módon. A négyszög alakú tisztáson elfoglalt pozíciójával jelezte; merre menjenek, nyitódjanak, eresszék a hálót és záródjanak úgy, hogy az innen látható gardaraj zsákmányul essék. (Herman Ottó: Magyar Halászat Könyve – „A látótól hal” című fejezet.) Lefelé sétálva, ha elég csendesek vagyunk, láthatunk sárkánygyíkokat (Zöld gyík – *Lacerta viridis*), amint sütkeznek a forró napon a szalmavirágok (Immortella L.) között. Le ne tépjük, hiába csábít, hogy soha nem hervadnak el. Részint védett, részint nagyon fogy.

Visszaérve a strandhoz, térjünk be Robiékhoz, az első nádfedeles kocsmába. Jól fog esni a hús ital, a remek ebéd. Sok vendég, némi tolongás a rendelésnél, türelem, míg kihozzák, de megéri. Az italokat jobb, ha a rendelésnél elkérjük és kivisszük magunknak. Így biztosan nem halunk szomjan.

Fürdés, majd irány Földvár. Kikötőbejáratnál balra, és máris a vendéghelyeknél vagyunk. Hullám ellen védettek, hála a nemrég épült pótmólónak. Szél ellen viszont nem. És ráadásul pont keresztben fúj az északi. Gondosan kössünk ki.

Ha van kedvünk még sétálni, menjünk fel a „magas partra”. Szép a kilátás. Kocsmák terén nekem a közforgalmú móló tövében lévő a kedvencem. Kicsit drága, de remek a koszt, a bor is iható. Ismerik a különlegességeket: „Kis-mókusz” = 2 cent Unicum + 2 cent Vodka. (A „Nagy-mókusz” meg a „Mókuscordát” képzeletetekre bízom.) Hölgyeknek a „Rozsdás szöget” ajánlom: 2 cent Amaretto likőr + 2 cent viszki. Elfogadják az üdülési csekket meg különféle meleg étkezési utalványokat is.

Egészségetekre! Érezzétek jól magatokat az „Anyakikötőmben”. Legközelebb tovább hajózunk a délnyugati vizekre.

**Merlin**

helyzetre biztonságos megoldást nyújt. Már csak azért sem, mert bármiféle elmélettel vagy számítással ellentétben a gyakorlati tapasztalat azt mutatja, hogy egy sodródó kishajó a Balaton legszélesebb részén is kb. 4-6 óra alatt átér egyik parttól a másikig, ami a meteorológia által a Balatonon eddig hivatalosan mért 133,92 km/órás legnagyobb szélesebbség figyelembevételével nem is meglepő. Egy bajba jutott, sodródó vitorlás hajóvezetője pedig általában már csak a marás közelében szokott mentést kérni, s csak a legkritikább esetben dob horgonyt. Fordított sorrendben – azaz először lehorgonyozva, utána mentést kérve – sokkal kevesebb kishajó sérülne. Ez a rövid összeállítás nem oktatóanyagnak ké-

szült, hiszen a horgonyzás különböző technikai megoldásaival oldalakat lehetne megtölteni, csupán az alapokat és a megszívlelendő támpontokat tartalmazza.

Elemi követelmény, hogy ne hajóútban horgonyozzunk. Nem javasolt továbbá a maráson vagy a nádas tövében sem. Ez utóbbinál az esetleges szúnyoghad is kellemetlen lehet, ám nagyobb gondot jelenthet a horgonyzás közben bekövetkező szélirányváltozás. Ugyanezért kell figyelni a hajóhosszunk és a kiengedett kötélhossz által meghatározott hatókörünkre is, pontosabban az abban fellelhető tereptárgyakra (pl. stégekre), csónakokra, más kishajókra.

Több szempontból sem javasolt a fürdőzés a le-

nem horgonyzott kishajóról. Egyrészt fennáll az elsodródás veszélye, s ezáltal életveszélyes helyzet is kialakulhat, másrészt a le nem horgonyzott (vagy ki nem kötött) kishajó menetben lévőnek tekintendő még akkor is, ha teljes szélcsendben „áll”, és emiatt az ilyen fürdőzés szabálytalan. A megközelítő méretezés alapján a csónakoknál és a vízi sporteszközöknél minden megkezdett

szá legalább a hajóhosszunkkal legyen egyenlő, akkor az előtétlánc súlya nagyjából megegyezik a horgony súlyával, aminek a horgony megtartó erejében, illetve a rángatás csillapításában egyaránt jelentős szerepe van. S akkor a kötélrugó horgonykötélen alkalmazását még nem is említettük. A horgony- vagy láncforgó szerepe sem elhanyagolható, mégis alig találkozunk vele. A skan-

Nem hagyható figyelmen kívül a horgonykötelek által bezárt szög hatása sem a rögzítési pontokon ébredő erőkre:

Az ábra alapján nem nehéz beleképzni a lila nyilakkal jelölt pontokra a kishajónkat, a kék nyilakkal jelölt pontokra pedig a horgonyzási pontokat. (Természetesen ugyanez érvényes a kikötőkben is, noha ott adottak a lekötési pontok, azonban

mégse mindegy, azokhoz hogyan, mennyire közel távol kötjük a kishajónkat.) Azt se szabad elfelejteni, hogy a kötél, ami az erőt közvetíti, a mi kötélünk, aminek az élettartamát is megnövelhetjük ezek figyelembevételével. A nyílt vízben tartósan horgonyozva pedig, vagy ha vihart fogunk kint átvészélni, gyakorlatilag kötelező (lenne) a két, vagy akár három horgony használata. Sajnos, ennek gyakorlati alkalmazásával ugyanolyan

Max. hajóhossz	Max. hajósúly	Min. horgony súly	Horgonyseklí min. átmérője	Horgonylánc min. vastagsága	Horgonykötél min. átmérője
<b>boci, dingi, Optimist</b>	-	2 kg	8 mm	6 mm.	6 mm
<b>dingi, felfújható kishajó, katamarán 4 m-ig</b>	300 kg	3,5 kg	8 mm.	6 mm.	6-8 mm
<b>kishajó 5,5 m-ig</b>	800 kg	6 kg	8 mm.	6 mm	10 mm
<b>6,5 m</b>	1 000 kg	8 kg	8 mm.	6-7 mm	10 mm
<b>7,5 m</b>	2 000 kg	10 kg	10 mm	8 mm	14 mm
<b>9 m</b>	3 000 kg	12 kg	10 mm	8 mm	14 mm
<b>10,5 m</b>	4 500 kg	14 kg	10 mm	8 mm	14 mm
<b>12,5 m</b>	8 000 kg	16 kg	12 mm	10 mm	18 mm
<b>16 m</b>	12 000 kg	20 kg	12 mm	10 mm	18 mm
<b>18 m</b>	16 000 kg	24 kg	16 mm	12 mm	22 mm
<b>20 m</b>	20 000 kg	34 kg	16 mm	14 mm	24 mm

100 kg testtömegre számítunk 1 kg, a kishajóknál pedig a hajóhosszunkat figyelembe véve minden megkezdett 1 m hajóhosszra számítunk 1,5 kg horgony súlyt. Ennél részletesebb az alábbi, több forrásnál is fellelhető táblázat, amely típustól és gyártmánytól függetlenül a horgonyok és tartozékaik méretezésében nyújt segítséget. (lásd táblázat)

Megjegyzendő, hogy a Balatonon oly kedvelt négykapás horgonyt több helyen is csak csónakokra javasolják, és kishajóknál mint segédhorgonyt említik. A többféle kivitelű négykapások közül talán az esernyő megoldás a legpraktikusabb. Egyrészt használaton kívül ez foglalja a legkisebb helyet, másrészt ha a sodródás lassítására alkalmazzuk, akkor ennek van a legkisebb esélye az elakadásra.

Bár a Balatonon egyre több a nagy, tengeri méretű vitorlás kishajó, még mindig nem tekinthető általánosnak a csak horgonylánc, vagy a horgony és a horgonykötél között az előtétlánc alkalmazása. Ha a fenti táblázat alapján kiválasztott szemvas tagságú előtétláncot úgy méretezzük, hogy hosz-

dináv országokban pedig a horgonykötél helyett gyakran hevederszalagot használnak, főként a farhorgonynál. Nem szabad elfelejteni, hogy a kötelező érvényű 4. számú felszerelési jegyzék

csupán a minimális követelményeket tartalmazza, tehát aki az alapján látja el a kishajóját, az a szabályoknak megfelel ugyan, ám attól még bajba kerülhet. Ez értendő a megadott kötélhosszakra is, azonban talán még fontosabb, hogy ott csak a kötélátmérő van megadva, de a kishajónk súlyát figyelembe véve a kötél szakítószilárdsága és/vagy kivitele legalább annyira fontos. A Balaton környékén és a fővárosban is több szakbolt van, ahol hozzáértő, tapasztalt eladók szívesen ajánlanak megfelelő horgonykötélet (és egyéb felszereléseket) a kishajónkra, s végre el kellene felejteni a barkácsboltok kínálatát e téren. Azokat hagyjuk meg a kabinbelsőhöz.



elvéte lehet találkozni, mint a horgony bójával történő megjelölésével a vízfelszínen. Igazából érthetetlen, miért ódzkodnak sokan a horgonyzástól, hiszen általa szép időben a nyugalom szigetévé varázsolhatjuk kishajónkat, azon túl pedig ott van a vészhorgonyzás is, ami megfelelően kivitelezve sokkal biztonságosabb, mint megkísérelni behajózni egy olyan kikötőbe, ahova bizonyos időjárási körülmények között még nagyhajók se feltétlenül tudnak. Nem ártana, ha a horgonyzásnak ismét kialakulna a gyakorlata és a kultúrája a Balatonon, hiszen ez is hozzátartozik a biztonságos hajózáshoz, ami mindannyiunk közös érdeke.

**Verseghy Ferenc**

## KIKÖTÉS ZAMÁRDIBAN Csak ábránd?

Tihannyal szemben picit kelet felé, a déli parton találjuk Zamárdit. Messze benyúlnak a mélyvíz fölé a mólók. Bőven átfedik egymást, a zárt medence főkéletesen hullámmentes. Amint behajózunk, jobbra látjuk az utasszállító hajók beszállóhelyeit, balra pedig a hat sor úszómólót.



Végre, nem kell kínlódnia a kikötéssel. Itt valóban csak a hajók elválasztására szolgálnak a kis fémkarok. Még a 15 vendéghelynél is a hosszú, faburkolatú járdák mellé köthetünk ki, és csodák csodája, szemben a Balatonnal. A víz is legalább három méter mély, hínárnak nyoma sincs. Persze, hiszen a mólók nem érnek a partig. Húszméteres, kellemesen ívelt, csinos fahídon sétálhatunk ki, alattunk szabadon áramlik a víz. Egyenesen a kikötőépülethez érünk. Árnyas fák között bújjik meg. Körülötte virággyászok apró szökőkutakkal, csobogókkal. Minden itt van: a kikötőiroda, a rengeteg (fűthető) vizesblokk és a „kocsma”. Amint betérünk, köszönés gyanánt a helyi pálinkafőző termékeiből hoznak pici kupica kóstolót. (Reklám vagy ajándék, nekem aztán a kilenc is páros.) Persze a választék is remek, az ételek izletesek. Fél adagokat is lehet kérni. A székek kényelmesek, a napernyők vidámak, és még szélvédett is annak ellenére, hogy kilátunk a csillogó Balatonra. Az épület mögött gyermekjátásztér. Homokozó, fajtátékok, mászóak-bújókák, még kismedence is van. A kutyáknak persze külön bekerített kutyafuttató a másik oldalon. (Naponta legalább háromszor takarítják.)

Ha kilépünk az utcára, nagy zsongásba érünk. Balra a pódium, ahol esténként zenészek tevékenykednek, jobbra a büfé. Van itt mindenféle. Nekem talán a „Grill büfé” a kedvencem. A reklámfigurát a szakácsról mintázták. Jók az árak, gyors a kiszolgálás. Mindig van valami különlegesség, például ott fő a bográcspan a vadpörkölt. A Dóttó-kisvasút félóránként indul. Először is felvisz a faluba – bocsánat, az óvárosba. Megnézhetjük a tájhozát, majd pár lépés az erdőben, és a Szamárkőhöz értünk. Az oldalában az ördög patájának és egy gyermeklábnak a lenyomata. Tartozik hozzá egy legenda is, minden van benne: szép leány, szegény pásztorfiú, gazdag fiú, zord atya, öregasszony, kecske meg számár. Szerelem, ármányság, minden történik a maga rendjén. A jó és igaz el is nyeri jutalmát, az ördög meg pórul jár, s dühében a kőbe rúg. Innen a patanyom. A szerelem gyümölcsének pici lába pedig a gyermeklábnym. Kis séta felfelé, és máris a Kőhegy tetején lévő kilátóból csodálhatjuk a tájat.

Belátható a keleti medence, de lelátni a nyugatira is. Egyik legszebb kilátási pont, kár lenne kihagyni. Visszafelé a „Borvölgyön” végigsétálva betérhetünk pár borozóba. Eredeti kőhegyi borokat kóstolhatunk. Jó-jó, persze nem bada-csonyi, de azért nem rossz. És valódi!

Az aranyó nap lassan Tihany hegyei mögött tér nyugovóra, mi is visszaérünk a kikötőbe. Az asztalokon mécsesek pislákolnak, a minibárban sejtelmesen elegáns lila fény, csillogó üvegek, poharak. A társalgóban meccset néznek a televízióban, a másik teremben csocsóznak, biliárdoznak. Kisétálva a hajókhoz minden csendes, csak a békák és a nádirigók brekkenek-cserrennek, a halak loccsannak öblösek. A puha nyári este setét-fátylat ejtett ránk.

Aludjatok jól, én tovább álmodom!

Merlin

## Kikötőtervek Zamárdiban

Zamárdi városfejlesztési tervei között több tíz évre visszamenőleg fellelhető a kikötő építésére vonatkozó igény.

A költséges (körülbelül 1,1 milliárd Ft bekerülési költségű) beruházást a város önmagában nem képes megvalósítani, így az előzetes megállapodások, tervek alapján az Önkormányzat, a Portside Investment Fonds Ingatlanfejlesztő és Beruházó Kft. és a Balatoni Hajózási Zrt. közös finanszírozásában készülhet el a beruházás.

Siófok és Balatonföldvár között nincs személyhajó-kikötő. A két település között – mintegy félfúton – a Zamárdiba tervezett személyhajó-kikötő mind a helybeli, a települési turizmus, mind a balatoni turizmus szempontjából nagy horderejű beruházásnak ígérkezik.

A vitorlás- és személyhajó-kikötőt magába foglaló, újonnan épülő kikötőmedence funkcionálisan három különböző részből áll:

- 375 férőhelyes vitorlás- és csónakkikötő szektor
- közforgalmú személyhajó-kikötő szektor
- a déli oldalon a két kikötői bejáró által lehatárolt 0,9 hektáros, fürdőzésre alkalmas védett vízfelület.

A tervezés során a szakemberek a terület adottságait és a gazdaságossági szempontokat figyelembe véve alakították ki a kikötő méreteit. A kijelölt helyen a mederfelmérés alapján a parttól 430 méter távolságban érjük el a -2,5 méteres mederfeneket, ami a balatoni 100-as vízállásnál 3,5 méter vízmélységet jelent. Itt már biztonságosan közlekedhetnek a kis- és nagyhajók akkor is, ha a vízszint a nyári melegben több tíz centimétert csökken. Ez megoldást nyújtana a jelenlegi kis kikötőben felmerült problémára, ugyanis oda a nyári kisvznél nagyobb merülésű hajók nem tudnak beállni, kénytelenek a kikötőn kívül horgonyozni, vagy a hajóból kiszállva kézi erővel behúzni azt a helyére.

A Településrendezési tervben a „kikötő részére kijelölt hely” szélességét igénybe véve 160 méter széles lesz a tervezett kikötő. Az érintett helyen erős part menti áramlás van, így a tervezők egy nem szokványos megoldást mutatnak be: a kikötőt két kikötői bejáróhídon keresztül lehet majd megközelíteni. Az egyik bejáró – a személyhajó-kikötő felé – csak gyalogos közlekedésre alkalmas; a másik pedig a hajók beszállítására is alkalmas, lábakon álló kikötői bejáró lesz, amely megerősített szerkezetének köszönhetően a jégnek is ellenáll. Ezáltal a kikötő nem vája ketté a jelenlegi szabad strandot – a meglévő kis kikötővel

ellentétben, amely most mintegy 80 méter szélességben elveszi a fürdőzőktől a strandolásra alkalmas helyet. A két bejáró közötti vízfelület teljes szélességében fürdőzésre alkalmas terület lesz. A Partvonal Rehabilitációs Terv két lehetséges helyszínt jelöl kikötő kialakítására alkalmasnak: a Bácskai utca és a Nagyvárad köz által határolt terület előtti 160 méter szélességű, valamint a Harcsa utcánál lévő 30 méter szélességű területet. Ekkora méretű kikötőt a Bácskai utcánál érdemes kialakítani, mivel ott elegendő terület áll rendelkezésre megfelelő hát-



tér kialakításához. Az elbontott kikötő jelenlegi kishajós, csónakos bérlői helyet kapnak az új kikötőben. A település további tervei között szerepel, hogy a Harcsa utcánál kialakítsanak egy kis csónakkikötőt, amely a jelenlegi Bácskai utcai kikötővel megegyező nagyságú.

A Balatoni ±0,00 szint a 103,41 m B.f. szintnek felel meg, ami a Balti-tenger vízszintje felett 103 méter 41 centiméterre van. Mivel a Balaton kis vízfelület, ezért itt helyileg, a Balaton környezetében elfogadott a balatoni relatív magassági szintekkel történő tervezés, adatmegadás. A balatoni ±0,00 szint mindig a vízszint alatt van, az éppen aktuális vízállást ehhez a szinthez képest adják meg (pl.: 94 cm). A maximális vízállás korábban +1,00 m (+100 cm) volt, az elmúlt évek bő vizére való tekintettel megemelték +1,10 m-re (+110 cm). A partvédművek +1,60 m - +1,80 m szintűek. Zamárdinál a partvédmű járőfelülete +1,60 m, a szárazulat felőli betonszegély +1,80 m, a part közvetlen közelében lévő füves strandterület pedig közelítőleg +2,00 m. Ilyen magasságokból nézelődhetünk a zamárdi parton. A tervezett kikötőmóló járőrésze +1,80 – 2,20 méter; legmagasabb része, a hullámtörő gerenda +2,5 m magasságig ér, ami azt jelenti, hogy a járőfelület fölött csak 30-70 cm-re emelkedik ki a hullámtörő.

rémhírként felvetődő „betonkarok” és „betonteknő” természetesen nem valós. A kikötő hagyományos módon, vízépítési kőből készül, mint az összes többi eddigi balatoni kikötő. (A tervekről részletesebben portálunkon olvashattok: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu))

Merlin

## A Balaton legvédettebb kikötője A Marina Fűzfő

A fővárosához közeli keleti tóvég kikötői nem a legkedveltebb túracélpontok. A legnagyobb kikötőlánc, a Bahart Zrt. a Siófok-Balatonfüred vonaltól keletre nem rendelkezik bérlői számára ingyenes tartózkodást biztosító vendéghehellyel, így a túrázó hajósai messzire elkerülik a köztudatban egyébként is igencsak drágának tartott itteni magánkikötőket.

„Több mint 200 hajóhellyel rendelkező kikötőnkben szívesen látott vendég a túrázó. Vendéghehelyeinken az első nap díjmentes a kikötés, és hogy a Porthole Klub tagjainak kedveskedjek, ők három napot is eltölthetnek kikötőnkben anélkül, hogy ezért fizetniük kellene” – tudtuk meg Kerekes Lászlótól, a kikötő tulajdonosától. Érdemes idelátogatni! A zagytározóból kialakított medencés létesítmény egyedülálló védelmet nyújt a legszélsőségesebb időjárás esetén is. Az étterem, a bérelhető apartmanok és a korszerű, minden igényt kielégítő kommunális blokk szolgáltatásait bármelyik balatoni kikötő megirigyelhetné, és akkor még nem beszéltünk a fő attrakcióról, a 16 t kapacitású travelliflóról. Ezzel az eszközzel bármilyen hajót könnyedén kiemelnek a vízből és megmozgatnak a méretes tároló területen anélkül, hogy ehhez kiegészítő emelőkeretet, hevedereket kellene biztosítani. Ha a hajónk bármilyen okból kiemelésre kényeszerülne, lehetőségünk van parton tárolni, a kikötő korszerű univerzális állványain. „Meglepve tapasztalják az idelátogatók, hogy áraink sem elrugaszkodottak. A napokban fejeztük be új 4,5 m széles kikötőhelyeink kialakítását, ahol a szezonár egy 12,5 m hosszú hajóra bruttó 450.000 Ft, de már 290.000 Ft-ért is biztosítunk helyet egy kisebb 6,0 m-nél rövidebb hajónak.” – tájékoztat a lehetőségekről Lajos Éva Brigitta, a cég vezetője.

Bővebb információ a [www.marina-fuzfo.hu](http://www.marina-fuzfo.hu) oldalon található.

(x)





KÉZ A KÉZBEN

## Négykezes vitorlásverseny Csopakon

A 13 éves tradíciónak megfelelően a Kereked Vitorlás Klub idén is megrendezi a négykezes vitorlás túraversenyt. A verseny egyik meghatározó jellemzője, ahogy a neve is sugallja, hogy hajómérettől függetlenül minden hajóban két fő, egy kormányos és egy legénység vesz részt.

### Néhány szó a tradícióról

Halmos Antal, aki a 80-as években a 8mOD hajók magyarországi bevezetését és terjesztését megkezdte, 1997-ben indította útjára a versenysorozatát. A túraverseny alap gondolata, hogy a különböző tulajdonságú és sebességű hajók (melyek jellemzésére a yardstick-szám szolgál) sebességfüggő távolságot tegyenek meg, és így ezzel a handicap-rendszerrel elérhető, hogy a célba való befutás az abszolút sorrendet adja, minden utólagos időkalkuláció nélkül. Ezt az ötletet először Litkey Farkas a MARINA KUPA egyszemélyes túraversenyek szervezésénél kezdte el kidolgozni. Az évek során a szervezők tapasztalatai és a versenyzők észrevételei alapján finomították, illetve fejlesztették tovább a rendezési elveket. Ezen törekvések és ötletek eredményezték a mai kiírásban szereplő „betétbójás” kiegyenlítő szakaszos rendszert. Több mint 10 éve a verseny házigazdája a Kereked Vitorlás Klub, fejlesztője a lelkes rendező csapat, Jamrik Péter, Verebély Tibor és Farkas Tamás irányításával.

### A verseny egyedisége

A versenyben részt vevő egytestű hajókat a yardstick-számuk szerint sorolják be, és az alábbiak szerint kell a pályát teljesíteniük:



Az eltérő adottságú hajók sebességkülönbségének kiegyenlítése érdekében az egyes kategóriákba sorolt hajóknak különböző mennyiségű ún. kiegyenlítő szakaszt kell teljesíteniük. Egy kiegyenlítő szakasz hossza a teljes pályahossz 25 százaléka (I. sz. pályánál 1000 m, II. sz. pályánál 625 m). 1 kör = 2 x 1000 méter, vagy a rövid pálya esetén 2 x 625 méter). Az 1. kategória egy, a 2. kategória kettő, a 3. három, a 4. négy, az 5. öt, a 6. hat, a 7. hét, a 8. nyolc, a 9. kilenc, a 10. tíz kiegyenlítő szakaszt kell hogy teljesítsen. A hajók nevezéskor a kategória-besorolástól függő számú szalagot kapnak, melyet a hátsó merevítőn kell elhelyezni. Minden egyes büntetőszakasz teljesítését egy-egy szalag levételével kell jelezni. Így a fennmaradó szalagok száma jelzi a még teljesítendő kiegyenlítő szakaszok számát. Kiegyenlítő szakasz három helyen tetszőlegesen teljesíthető.

- rajt után Csopak-Tihany szakaszon (a célnál nincs kiegyenlítő szakasz!!!)
- Balatonszéplaknál,
- Alsóörsnél.

A pályajelek pontos távolságkalkulációt követő helyzetét a GPS koordináták szerint adják meg.

### A verseny vonzereje

A versenyvezetés az időjárás-jelentés ismeretében dönti el és a rajtnál jelzi, hogy a kb. 40 km-es, vagy a kb. 25 km-es pályát kell teljesíteni. Így biztosított, hogy a 22 órás limitidőt mindenki teljesíteni tudja.

Mint a korábbi évek tradíciója is mutatja, minden alkalommal más-más hajó győzedelmeskedett, mivel minden indulónak esélye van az abszolút győzelemre. A győzelemhez megfelelő széttaktika, hajóvezetés és a kiegyenlítő szakaszok teljesítésének helyes megválasztása szükséges. Akinek ez a legjobban sikerül, az lesz 2010-ben a győztes. Az abszolút első három, és a 10 kategória első három helyezettje nyeri el a főtámogató FERCOM-Motorola Kft. tárgynyereményét.

A versenyvezetés reméli, hogy a korábbi tapasztalatoknak megfelelően ismételen 80-100 hajó és legénysége fogja összemérni erejét augusztus 21-én. További részletek a versenykiírásban megtalálhatók, amely letölthető a [www.kereked.hu](http://www.kereked.hu) oldalról.

**Toronyi András**

FÖLDALATTI MOZGALOM?

## Csillagtúra élménybeszámoló

Ez az a verseny, amiről már mindenki hallott, de csak a legelszántabbak válnak résztvevőkké. A média által méltatlanul elhallgatott küzdelem idén is rendkívüli izgalmakat tartogatott, különösen a nappali szélcsend és az éjszakai vihar okán. A 24 órás verseny legjobbjai nem csupán jól kellett, hogy vitorlásszanak, de az útvonalválasztás során sem hibázhattak. Ha valaki nem értené, miről is beszélünk, tájékozódjon a [www.csillagtura.hu](http://www.csillagtura.hu) oldalon!

Az idei Csillagtúrát a szélsőséges jelzővel illetném. A csapatból csak hárman értünk rá, de az ellenérek dacára azért beneveztünk!

Volt totál lavór, szúnyoginvázió (ala Kékszalag) és a nagyon kemény éjszakai menet.

Gondolom, mindenkit az éjszakai-reggeli futás érdekel. Azért ejtenék pár szót stratégiai elképzelésünkről, melyet a kora reggeli időjós-csatornák infója alapján terveztünk:

A déli parton nincs szélmozgás, csak az északi parton kereshetünk valamit, no meg éjjel egy front érkezik északról. Tehát Füredről rajtolunk, az útvonalunk a következő: Füred-Almádi-Révfülöp - közben egy dupla pont Zánkánál, visszafelé még elérjük a duplázót és le Alsóörs majd Füred, pontszerzés és befutó vasárnap reggel 9-kor Füreden. Ehelyett miután kifutottunk a rajtra, csodás frissülő keleti kínálta a síófoki bejelentkezés lehetőségét. A kupaktanács döntése alapján nem követjük a tömeget, marad az alap-taktika!

Kellemes frissülő szélben, igaz, cirkálva értünk Alsóörshez, itt a szél teljesen leállt. Az egész napos fürdőzés-semmittevés után valahogy felszenvedtük magunkat Almádiba, majd éjjel körül Tihanyhoz, és irány a villogó! Éjjel 1 óra előtt pár perccel bekapcsolták a viharjelzést, amit kivételesen már nagyon vártunk, nemcsak a szélcsend,



hanem a megszámlálhatatlan mennyiségű árva és csipőszúnyog miatt is. Azonnal reefeltünk, mindent lekötöttünk, úgy éreztük, felkészülten várjuk a vihar lecsapását.

A viharos szél percek alatt megérkezett, a villogót 1.44-kor már 3-as reffel és normál fockkal vettük, ami azért hamar lekéredzkedett. Innen irány Révfülöp, orkán erejű befújásokkal letéptünk Révfülőpre, itt 2.28-kor bejelentkeztünk, a kikötő előtt fordultunk volna, amikor kibomlott a reefünk (kapkodó lekötés eredménye), vitorla le, majd lidérces körülmények között sikerült szerelvényt igazítani. A szerintem alap 6-os, pöffös szélben, mivel csak hárman voltunk, csak harmadik próbálkozásra sikerült felhúzni a vitorlát...

Ekkor már tudtuk, hogy a 03.00 óráig kint levő dupla pontosztó motorost már nem érjük el, a tervünk ekkor már csak annyi volt, hogy épségben visszaérjünk a keleti medencébe és pontokat

gyűjthessünk, amennyit még tudunk. No meg a túlélés! Révfülőptől Fővényesig az északin a part alatt haladtunk, mert itt kisebbek voltak a bent kb. 1,5 méteres hullámok.

Maradt a 3-as reef. Akali magasságában megérkezett a jégeső az orkányszerű befújásokkal. Ilyet a Balatonon még nem éltünk át, nem tudtuk, hogy a hajó hogy viseli, mennyit bír el. A vitorlát ennek ellenére nem engedték lobogni, nem is szakadt el, kibírta. Földvár magasságában eszünkbe jutott a kiállás lehetősége, mivel nagyon úgy tűnt: csendesedni nem fog, sőt! Egy földvári kikötés is komoly veszélyeket sejtetett. Így jobb, ha a csövön minél hamarabb átérünk, hátha jobb világ vár ránk a keleti medencében. A nagy menetben láttunk egy pár lehorgonyzott, Csillagtúrán részt vevő hajót. A csövben kicsit megpihenhettünk, ami megnyugtatót - ekkor kb. reggel 5.00 óra lehetett, a csövől kiérve azonban akkora hullámokat kaptunk, amit én még a Balatonon nem láttam. A tervünk az volt, hogy futtatva élesen Alsóörsig, vissza Füred pontgyűjtés, Alsóörs majd Füred befutó. Az erős hullámzásban a hullámok csak dobálták a hajót szinte egyhelyben, csak a fockroller kis kiengedésével lehetett irányt tartani (tehát egy viharfocokot mindenféleképp be kell szerezniünk).

Eddigre minden erőnk elfogyott. A befutó 9.00 órakor volt, a mezőnyből kb 35 hajó ért be.

Eredmény: utólag észrevett elszakadt alba, 2 óra szúnyogtalanító deckmosás, adrenalintöltengés még egész vasárnap. De a kitartás meghozta a sikert: YSI. 3. hely. Gratulálunk a többi Csillagtúra-résztvevőnek, helyezettnek. Köszönjük a hajónak, hogy kibírta, hogy mindhárman kibírtuk és megcsináltuk. Mert tényleg megcsináltuk, minden szélsőséggel együtt.

**Cservenka Tina**

Elliott960 Cseri32

## Regina Kupa túraverseny

Az abszolút győztes Rubin Hód vitte végül haza a Regina Regatta Vándordíjat.

A Balatonfüredi Yacht Club 2010. július 17-18. között, 16 indulóval

rendezte meg a Regina Regattát. A gyenge keleti szél miatt a szombatra tervezett négy futamból csak két rövidített futamot tudtak megrendezni a szervezők,



majd a további gyengülés miatt a jó hangulatból ezúttal sem parti halasztást hirdettek. Az es-tére tervezett csocsóbajnokságot a tervekhez híven a vacsorát megelőzően megrendezték, így

a jó hangulatból ezúttal sem volt hiány. Vasárnap az időjárás ismét szélsőséges oldalát mutatta és erős, viharos széllel megérkezett a hidegfront. En-

nek köszönhetően csak délben tudták elindítani a túrafutamot a Balatonfüred és Balatonföldvár közötti távon, melyen már csak a mezőny fele indult el. Mindkét na-

pot külön-külön is díjazták, az abszolút győztes viszont hazavihette a Regina Regatta Vándordíjat, amely jövőre ismét elnyerhető.

**Solymos Dóra**

## II. SURGICARE ORVOS-GYÓGYSZERÉSZ KUPA Receptre adják

Az a vitorlásverseny, melyet receptre adnak. Itt az orvosok és gyógyszerészek, pontosabban kórházak, egészségügyi intézmények és cégek, gyógyszergyárak versenyeznek egymással. Egyáltalán nem új dologról van szó, 2003-ban a Kenese Marina Portban már rendeztek egy Pharma Kupát hasonló közönségnek. Hét évvel ezelőtt is sikeres volt a rendezvény, így amikor 2009-ben, az Ügyvéd és Közmű Kupákat szervező LVE belevágott egy újabb szakmai regatta megvalósításába, ez a terület kézenfekvően adta magát. Az egészségügyben dolgozók közül sokan vitorláznak és jelentős részüket versenyezni is jár. Mára sebészek, belgyógyászok, tüdőgyógyászok vagy fogászok éppúgy látogatják a rendezvényt, mint a házi orvosok, gyógyszerészek vagy különböző gyógyszergyárak által verbuvált csapatok. A verseny fővédnökének személyén sem kellett sokat törje senki a fejét, hiszen a 40-es cirkálóflotta kapitánya és a Tabu kormányosa, az orvos-szakmai és vitorlázó körökben is elismert pécsi professzor, Dr. Kollár Lajos a leghitelesebb választásnak bizonyult. A társrendezvényekhez hasonlóan az OGYK is kétnapos verseny, szombaton túrafutam, míg vasárnap két pályafutam megtartását tervezték a rendezők. Idén sajnos a pályaverseny a viharos szél miatt elmaradt, de még szombaton, remek időjárási viszonyok közepette óriási küzdelmet

folytattak a résztvevő csapatok. Cirkálók, katamarán, OD hajók és jelentős számú jolle alkotta a 40 hajóból álló mezőnyt. Jellemzően Ys I osztályú hajók képviselték magukat, ahogy ezt már ezeken a versenyeken megszokhattuk. A versenyt a Gardazzurra nyerte a Healthfirst csapatával, második a Dr. Rose Medical Center volt a Picabóval, és a bronzérmes az új Sopi-hajó lett, fedélzetén a Hypocampus teammel.

### Oldtimer regatta nyugaton

A Tihany és Szántód közötti tölcserőtől nyugatra talán még nem is volt olyan verseny, melyet az oldtimer hajóknak írtak ki. A Mackó Classic Lellére költözése ezt az úrt is betöltötte. Nem is hinnénk, mennyien vannak azok a hajóstársaink, akik évről évre nagy műgonddal óvják, javítgatják dédikorban lévő kedvenceiket. Az egyik ilyen fészek, ahol eme különös vitorlázókat megtaláljuk, a fonyódi Port Lacaj. Itt lakik a Mackó is, aki mellesleg a Mackó Classic névadója. Ezek után nem nehéz kitalálni, hogy a Mackó Classic tömegbázisát a klasszikus 25-ös jolle flotta adta az idei esztendőben. A verseny szinte a teljes Port Lacajt megmozgatta. Köszönhető volt ez az aktivitás a flottakapitány Kenéz László és dr. Martin János szervezőmunkájának, mellyel erősíteni igyekeznek a versenyzői aktivitást a családi hangulatú fonyódi kikötőben. A verseny az Orvos-Gyógyszerész Kupa betétfutamaként lett kitalálva, ám mára akár önálló lábra is állhatna. A regattán az 1975 előtt épült hajókat értékeli a szervezők abszolút yardstick rendszerben, illetve a 25-ös jollék erőssorrendje is elkészül a befutó után. Tavaly a Tatus nagy fölénnyel nyerte a versenyt, idén viszont leszorult a dobogóról. 2010-ben a névadó nyert, a Mackó.

### YARDSTICK EREDMÉNYEK:

**YS I: 1. Sleepwalker Hypocampus 099 YS I. 8413:18:35 8315 98.988** Soponyai Géza 6 BLYC **2. Picabo Dr. Rose Medical Center 093 YS I. 8013:13:58 8038** 100.475Dr. Kovács János Balázs 5 Balatonföldvár **3. Nadinnye! Strahlemund 056 YS I. 9013:31:24 9084 100.933** Temesfői Zénó 4 BLYC

**YS II: 1. Mackó SurgiCare I. 082 YS II. 10814:07:32 11252 104.185** Székely Róbert 5 TVSK Fonyód **2. Imi Jé Zsigmondi Vilmos Harkányi Gyógykórház 007 YS II. 10213:57:14 10634 104.255** Székely Antal 4 BLYC **3. Lázadó Dr. Gaál Péter 076 YS II. 10814:29:27 12567 116.361** Dr. Gaál Péter 4 TVSK Fonyód

**YS III: 1. Pápú Markusovszky Kórház Szombathely 050 YS III. 11815:01:24 14484 122.746** Székely Ervin 4 Fonyód Port-Lacaj **2. Catharina Akadémia Kiadó 085 YS III. 11115:20:09 15609 140.622** Szathmári Miklós 5 BLYC **3. Unicum Laude Harkányi Gyógyfürdő Zrt. I. 064 YS III. 12615:59:04 17944 142.413** Pálincás Gergely 2 Fonyód

**Béreljen hajót a Balatonon!** PANNON YACHT CHARTER

Már bruttó 48 000 Ft/hajónaptól, ajándék BAHART kikötőbérlettel!

Új Bavaria 32 Cruiser vitorlás hajók

Előfoglalási- és last minute kedvezmények: [www.pannon-yacht-charter.hu](http://www.pannon-yacht-charter.hu)

További információ és foglalás: [www.pannon-yacht-charter.hu](http://www.pannon-yacht-charter.hu) +36 30 222 88 11

Silver Yacht Kikötő  
Hotel Silver Resort\*\*\*\*  
8230 Balatonfüred, Zákonyi F. u. 4.



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

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

...mert a vitorlázásban csak csapatban nyerhetünk!

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



Amikor  
a megbízhatóság,  
a minőség és a  
teljesítmény a cél,  
válaszd a North Sails  
vitorláit!

# Easy



**North vitorla őszi árkedvezmény!**

**H-8230, Balatonfüred, Tihanyi műút 1.**  
Telefon: +36 1 769 2595  
Fax: +36 87 580 623  
E-mail: [info@hu.northsails.com](mailto:info@hu.northsails.com)

**Értékesítés:**  
Rauschenberger Miklós +36 70 430 57 42  
Nagy Gábor +36 70 430 57 41  
Németh Áron +36 70 430 57 43

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

**-15%**  
2010 szeptember

**-10%**  
2010 október

**-8%**  
2010 november