

POR THOLE

8.

BAJNOKSÁGOK

Laser, 470, 49er, Finn-dingi,
Csillaghajó, F18

MAGYAROK A GARDÁN

Gorla, Centomiglia



Hajózni muszáj...

Az orfúi Libera

KUSTURICA ELKÓBOROLT HAJÓJA?

Radni József 72 éves kapitány egy ötmotoros, kétár-
bocos szkúner boldog tulajdonosaként szeli a habokat
kedvenc taván, a festői szépségű Orfún. E jacht egzakt
tipologizálása még a legnagyobb tudású szakértők számára

is problémás, szerény véleményem szerint inkább ketch, hi-
szen van egy kisebb és egy nagyobb árboc, és a – definíció-
nak megfelelően – kisebb mizzen mögött is találunk kormányt,
amennyiben a hajó hátramenetben halad. Előremenetben te-
hát maradhat szkúner, bár az én ízlésemtől távol áll az orrból
meredő rövid árboc...

ÚJ generáció

1. ACO Walk-in kilépő
teakfa rács és rozsdamentes tálca

2. ACO kerek és szögletes
Padlóösszefolyók

3. ACO Comfort és Exclusive
Zuhanyfolyókák

4. ACO Vario beltéri lábtörlő

**Luxus és kényelem
egy helyen!**

ACO Magyarország
Építőelemek Forgalmazó Bt.

1106 Budapest
Jászberényi út 38-72.
Tel.: +(36-1)-260-9882
Fax: +(36-1)-260-7052
E-mail: acohu@aco.hu
www.aco.hu
www.zuhanytalcanelkul.hu



ACO csoport Erős családra építhet.

ACO

tartalom



- 5 **Az Orfűi Vitorlás Napok első napja a modellvitorlázók küzdelmeivel telt.** Jó szélben minden tervezett futamot sikerült megtartani
- 6 **Versennyel emlékeztek a vitorlázók Bujtor Istvánra**
- 8 **Miben mester a kikötőmester?**
- 9 **Merlin kalandozásai:** Lassan elmaradnak a földvári szállodák, pár piros tetős házsor és máris Szemesen vagyunk.
- 10 **Spirit Kupa – rutinból és lelkesedésből.** Párhuzamos élménybeszámoló a versenyről és a parti eseményekről
- 13 **Laser Európa Kupa, Balatonfüred.** Első alkalommal rendezték magyarországi helyszínen a Laser EK regattát, mely a két éve létrehozott, 14 fordulóból álló versenysorozat 9. állomását jelentette
- 16 **49er Grand Prix 2010.** Nem igazán volt sikeres a hajóosztály idei versenyszezonja
- 17 **Finn-dingi Bajnokság, Balatonlelle.** Pál Gaszton a bajnok
- 18 **Zsúriszoba:** hirdetési helyek a hajón
- 20 **Mágikus hetes.** Interjú Majthényi Szabolccsal
- 24 **Szörf: Detre Dia élményei az RS:X világbajnokságról**
- 26 **Magyar zsoldosok a Gardán.** Ki gondolta volna még néhány éve, hogy az európai tavi vitorlázás fellegvárában Magyarországról bérelnek hajót a két legismertebb verseny, a Gorla és a Centomiglia megnyerésére
- 27 **Tornádók és tornádók.** Magyar kettős az EB-n
- 29 **In memoriam Tolnay Kálmán László**
- 32 **Októberi programajánló**
- 33 **Le vagyunk sz@rva? Hál' istennek.** Aggódunk a trópusi erdőkért, kiszabadítjuk Willyt, a gyilkos bálnát, biomaszlaggal táplálkozunk és hibrid terepjáróval demonstráljuk természetes elkötelezettségünket. Amikor azonban a természet a maga módján kikezdi a megszokott kényelmi rutint, akkor azért hajlamosnak mutatkozunk áttálnni a másik oldalra
- 34 **Miért csomó a csomó?** A sebességmérés hőskora
- 34 **Hajóteszt:** a Ron Holland tervezte Egyhtene 24
- 37 **A hajó elektromos rendszerei:** biztonság, hibakeresés, bővítés

2010. szeptember



A termék környezetbarát és környezetbarát gyártástechnológiát tartalmazó csomagolású termék, amelynek előállításához nem szükséges állatorvosi készítmény.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS:** VISY LÁSZLÓ **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** ALIBÁN ANDRÁS, ANDORKA RUDOLF, KENYERES MÁRTA, DÁVID JULI, DETRE DIA, GELENCSÉR GYÖRGY - MERLIN, IFJ. HORN ANDRÁS, KOCSIS BÁLINT, KOVÁCS ÉVA, MISLEY ENDRE, NÉMETH ERIKA, SOLYMOS DÓRA, SIMON KÁROLY, SZIGETI SZABOLCS, TUSNAI GABI, UJHELYI-GÁSPÁR MIKLÓS **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **LAPZÁRTA:** 2010. szeptember 25. **Tel.:** 061 4880050 **Fax:** 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** GERŐ ANDRÁS

(folytatás az 1. oldalról)

Az Orfűi Vitorlás Napok rendezvényén pillantottam meg először ezt a méltóságteljesen haladó vízijármű-szerűséget, melyen hatalmas bow-kormánykereke mögött – klasszik-csúszkásnyas liegestuhlban (nyugszék) egy valódi kapitány üldögélt és pásztázta a látóhatárt egy láthatóan erre a célra optimalizált látcsövön keresztül.

Egy menetben lévő hajó megközelítése többnyire aggályos, de amikor Makusz barátom gumimotorosával áttörtük a hajó auráját, nem éreztük a kapitány rosszallását. Illő tisztelettel üdvözöltem a hajó urát, aki nagy örömmre a fedélzetre invitált.

Némi hajós tapasztalattal léptem át a biztonságot sugárzó hegesz-



tett szénacél csőkorlátot, mégis meglepődtem a hajó liberás billenésén. A csőtámaszokon nyugvó deckfelületi expanzió nem csupán a rohanógépek kiülő-kereteinek hangulatát idézi, de a stabilitást is sikerült tökéletesen átmenteni. Bár itt nem a Kékszalog-győzelemben vetett hit pörgette fel a flex vágótárcsáját, mégis az eredmény, az áldozat – a lemetszett kíl – ugyanaz. A tófenéken akadékoskodó tőkesúly feleslegessé vált, miközben a mediterrán élettér nemhogy nem csökkent, inkább egyre nagyobb felületet és billentő nyomtérket produkál az eredetileg 24 láb körüli hajócskának. Mekkora most? Csak saccolni lehet, mert a vízvonallal feletti fejlesztések korszakos rétegekben rakódtak a test köré. Hátról több mint 10 láb, elől a kétszintes napozóágyas bowspreet legalább 15-tel duplázza meg az eredeti hosszt, miközben a deck is kiszélesedett vagy 5 lábnyit mindkét oldalra! Ha most kikötőhelyet keresnek, nem könnyen találnék 6 méter széles, 50 lábás hajónak megfelelőt – lehetőleg jó olcsón! Mert Radnai úr láthatóan nem valamelyik felkapott design-stúdióval upgrade-elte a cuccost. Bár Emir Kusturica képi világának mély nyoma tükröződik az arculati elemeken, mégsem hiszem, hogy jelentős összegek cseréltek volna gazdát, csupán a látvány kedvéért. Az újrahajósítás jegyében fogant fejlesztésben olyan reinkar-

nálódott, különleges forgó-, rögzítő- és kötőelemeket fedezhetünk fel, melyeket a legnagyobb bontóspecialisták sem tudnának beazonosítani. Míg megátalkodott tunerként műszerrel hangolgtatom saját vantnijaim feszességét, addig ezen a hajón kitüntetett szerep jut a kerítéshálóból kinyert cikk-cakkos dróthuzalnak éppúgy, mint a trópusi teak-erdők védelmében alkalmazott kültéri szőnyeg- és filcburkolatoknak.

Az 5 db különböző teljesítményű és típusú elektro-külmotor a Minn Kotától a Sentialig kavargatja a vizet, erőt merítve 7 db különféle méretű akkumulátor celláiból.



A két árbocra 9 vitorla rögzíthető. Sajnos látogatásunk idején nem voltak használatban – elsősorban a dolgos segítő matrózkezek hiánya miatt. Pedig kíváncsi lettem volna, hogy a manővereket



megkönnyítő és még a bumokat is kiváltó kötélrollerek segítségével mit lehet behúzni. Radnai kapitány úr megemlíti, hogy szívesen megosztaná tapasztalatait a hajózást és a bűtykölést egyaránt kedvelő sporttársakkal. Tőle lehet is tanulni. Korát meghazudtoló fizikuma és a jellegzetes tengerimedve-arculat egyediségét egy párdumintás napszemüveg és az elmaradhatatlan, méltósággal viselt „captain's hat” is kiemeli. A kabintetőn elhelyezett napszemüveg-kollekció is kizár bárminemű spontaneitást, már ami a megjelenést illeti. A hatalmas faragott kormánykerék egy hosszabbítóval ellátott kalóz-kormányt mozgat, legalábbis hátul. Az elől lévő kormányállás és a laterálfelületek kapcsolata nem meggyőző.

Radnai kapitány úr igazi hajós ember. Furcsa járműve a pici orfúi tavon ugyanazt nyújtja, mint a balatoniaknak vagy a tengeren hajózóknak saját szeretett eszközük: örömet, kikapcsolódást, azt a meditatív élményt, amit mindannyian átélünk, miután ellöktük a partot...

További képek: www.porthole.hu

Gerő András

Vitorlás Napok

Az Orfői Vitorlás Napok első napja a modellvitorlázók küzdelmével telt. Jó szélben minden tervezett futamot sikerült megtartani. Az eredményhirdetést közös vacsora, villányi borok és nosztalgia-vetítés követte.

Másnap már a fedélzetről irányított hajók is vízre szálltak, így az orfői aréna nézői igen jól szórakoztak azon, miként tréfálja meg a helyi szél-szellem a Finnek, a Laserek és az Optimistek küzdelmét. A mezőnyökben feltűntek az osztályok legjobbjai, garantálva a küzdelmek színvonalát. Ritkán látni egyszerre, egy időben ilyen kis vízfelületen modell- és hajóversenyt anélkül, hogy a két szakág egymást zavarta volna. Ha valakinek a látvány nem lett volna elég, a modellezők autó-, repülő- és helikopter-bemutatókat is tartottak. Az ellátásra sem lehetett panasz, a porcelánban felszolgált étkek, az esti élőzene megalapozta az esemény jó hírét, a szervezők reményei szerint egy új, hagyományteremtő verseny kerülhet a jövő évek vitorlás versenynaptáiraiba.



EMLÉKTÚRA

Versennyel emlékeztek a vitorlázók Bujtor Istvánra



Az MKB, a BAHART, a balatonszemesi Kis Tücsök Étterem és a RAMADA Hotel & Resort Balaton támogatásával szeptember 11-12-én rendezte meg a 30-as cirkáló osztály BUJTOR ISTVÁN emlékversenyét, amelyen a hajók egyben a felajánlott örökös vándordíjért is küzdöttek.

A filmjeivel a magyar vitorlázás népszerűsítéséért is sokat tett színész és rendező

tavaly szeptember 25-én hunyt el. Hosszú éveken át eredményesen versenyzett ebben a hajóosztályban az 1936-ban épült (1967-ben Kékszalag-győztes) klaszszikus 30-as cirkáló, a „Rabonbán” kormányosaként. Hat alkalommal bizonyult a legjobb a magyar bajnokságon.

Az emlékverseny mezőnye szombaton, szeptember 11-én Balatonfüredről, a Magyar Külkereskedelmi Bank vitorlástelepe elől rajtolt, cél a balatonszemesi kikötő volt. A legyengülő szél miatt a futam távját valamelyest rövidíteni kellett.

Délután a résztvevő versenyzők megkoszorúzták Bujtor István balatonszemesi sírját, majd a Kis Tücsök étteremben közös vacsorán em-



lékeztek meg volt versenyzőtársukról, jó barátjukról.

Másnap, szeptember 12-én vasárnap a táv Szemes–Balatonfüred volt, majd délután az MKB vitorlástelepén kerül sor a díjkiosztó ünnepségre. Az örökös vándordíjat, Bujtor István kapitányi sapkájának bronzszobrát Lehoczky Tivadar képzőművész készítette, aki szintén ebben a hajóosztályban versenyez. A díjat a színész felesége, Bujtor Judit adta át.

A versenyen 14 cirkáló indult. A Rabonbánt Bujtor régi klubtársai, jó barátai és állandó versenyzőtársai – Holovits György, Németh Miklós és Mészáros Géza – vitték a versenyen.

MVSZ

ÉPÍTŐK VITORLÁS KUPÁJA

Nyertek a magyar építők

Az ötödik Építők Vitorlás Kupáján, 2010. szeptember 10-én, Balatonfüreden minden eddiginél nagyobb számban jelentek meg az építőipari cégek képviselői. 27 cég 37 csapatának 290 versenyzője szállt hajóba, és dacolva a zord időjárással, derekasan helytálltak. Minden cégnek köszönjük a támogató részvételét.

Lelkesen és elszántan érkeztek péntek reggel a csapatok, a megnyitót követően mindenki vízre szállt. Borult, esős időben, 12 fokban, 16-20 csomós É-ÉNY-i szélben egy gyors és kihívásokkal teli túrafutamot teljesítettek. Az idei évben az abszolút befutási sorrend alapján is értékelték a csapatokat. A győzelmet Balatonfüred Város Önkormányzatának egysége szerezte meg a legendás Nemere II-vel, Láng Róbert kormányzásával. A második helyen Vermesy Sándor irányításával a Strabag végzett az X35-ös Admiral-X hajóval, a harmadik hely a

Magyar Építő J24-es hajójának jutott, Litkey Farkassal a kormányánál. A túraversenyt YS kategóriában a Magyar Építő nyerte meg, a dobogó második fokára a SAILnekeresztve csapat állhatott Nagy R. Attila kormányzásával. A harmadik hely az M6 Duna Autópálya egységének jutott Rauschenberger Miklós vezényletével.

A meleg déli falatok, a forralt bor és a forró tea kellően felmelegítették a csapatokat, sőt már-már túl bátorra is tettek egy-két kormányost, így sajnos néhány hajóban kisebb kár is keletkezett a kikötőből való kihajózás során. Délután két túrafutamot kellett teljesíteni a csapatoknak. Szerencsére délutánra már kitisztult az ég, az eső elállt és jó szélben két szép futamot vitorlázta a csapatok. A J24-es hajók külön kategóriában indultak, fedélzetükön az építőipari cégek képviselőivel. Az anyaggyártók, beszállítók és támogatók Bavaria 24 Cruiser, Nautic, Balaton



Fotó: Gubicza Gábor

295-ös hajókkal külön kategóriában versenyeztek a pályafutamokban, őket YS szerint értékelték.

A J24-esek pályaversenyének első futamában a SAILnekeresztve csapat győzedelmeskedett a Magyar Építő és a Swietelsky előtt, utóbbit Makai Gábor kormányozta. A második futamban helyet cseréltek a csapatok, a Magyar Építő szelte át elsőként a célvonalat, mögötte a Swietelsky, harmadikként pedig a SAILnekeresztve. A J24-es pályaversenyt

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



UNIQA



UBIMET

A tájékoztatás nem teljes körű, bővebb információ honlapunkon (www.uniqa.hu) található, vagy érdeklődjön kirendeltségeinken.



Az UNIQA Biztosító Zrt.
a Magyar Olimpiai Csapat
Hivatalos Támogatója

összetettben a Magyar Építő nyerte, az ezüstérem a SAILnekeresztve egységnek jutott, a harmadik a Swietelsky lett.

Az anyaggyártók, beszállítók és támogatók YS pályaversenyét két első hellyel a PQS csapata nyerte, Gál Pál irányításával. A második helyen Litkey Bence végzett a Mapei csapatával, a harmadik a Hercsel 2-es csapata Baráth László kormányzásával.

A Pannon Yacht Charter Kupán, amely a Bavaria 32 Cruiser hajók kategóriájában zajlott, a két pályaverseny és a túrafutam alapján a Persecutor csapata győzedelmeskedett, Varga Lajos kormányzásával. Az ezüstérmet a Creaton szerezte meg, Kovács Tamás irányításával. A bronzéremnek pedig a Layher csapata örülhetett, itt Mészáros Máttyás volt a kormányos.

Az Építők Vitorlás Kupájának összetett versenyét immáron zsinórban negyedszer a Magyar Építő hódította el. A második helyen a SAILnekeresztve csapat végzett, a harmadik pedig az M6 Duna Autópálya. A verseny esti programként pálinkakóstolóval, fürdőruha-bemutatóval és egy jól sikerült koncerttel zárult.

Dávid Juli

ILLEMTANODA

Kikötői szolgálat

Aki kísérletet tett már arra, hogy Füreden víz felől, idegenként kihatóljon a partra, az megérti a képen látható tábla szofisztikált üzenetét. Mert a helyzet valójában reménytelen. A minden szempontból nyitott, de zsúfolt Bahartos kikötőbe senki sem vágyik, ott már az illemhely-ellátottságon bukik a projekt. A BYC-től a Szövetségi kikötőig alig van vendéghely. Ez alól a Silver Yacht sem kivétel.

Mégis mi ennek a táblának az értelme? Talán az, hogy menj tovább, ne zaklasd a kikötőmestert, mert úgyszincs hely! De azt leírni, hogy kikötés után kell bejelentkezni, az azért globális nóvum! A normális kikötőkben szocializálódott hajós könnyen hibázik, és zaklatja a mestert! Egyesek még talán arra is vetemednének, hogy kicsalogatják rejtékéből: mutatná meg, merre is van a vendéghely! Olyat is hallani, hogy némelyek segítségére is számítanak! Szégyelljük magunkat! A fegyelmezett hajós betartja az utasítást. Behajózik, majd beköt a neki tetsző helyre. Telefonál, és az utasításokat követve a kasszához fárak.



Fizet, majd megtudja, hogy rossz helyre – valakinek a helyére – állt. No de ki mutatja meg neki, hogy hova állhat?

G.A.

MESTERKURZUS

Miben mester a kikötőmester?

Ez a mai téma talán első olvasásra nem sok embert érint – de talán mégis. Hiszen kikötőlakóként ha problémánk akad, a kikötőmester az elsők között van, akit megkérdezzük... a várható időjárásról, a motorkarbantartás szükségességéről, az alagatlásról, a hajózási szabályokról, másik kikötőkről... és még folytathatnám. Aztán a kapott válaszra mint szentírásra tekintünk. Sajnos a kikötőmesterek (tisztelet a kivételnek) egy része tuti biztos az általa adott válaszokban. Pedig honnan is kellene tudnia a kikötőmesternek az adott kérdésre a választ? Szerintem több helyről is szerezhet információt, de a legjobb az lenne, ha létezne valamilyen (nem akármilyen) képzés és az ott megszerzett tudást időnként (mondjuk háromévenként) felfrissítenék. Ez jó alkalom lenne tapasztalatcsere-re is.

Vegyünk egy igen sokunkat érintő példát, a májusi viharos időjárás. Szegény kikötőmesterek kaptak hideget-meleget. Nagyjaink nyilatkoztak, hogy „mindenki remekül helytállt és megtett mindent”. Na de honnan is kellene tudni egy kikötőmesternek (aki talán csak március óta dolgozik



ekként, eredeti szakmáját tekintve teljesen „szárazföldi”), hogy mit kell tenni az adott irányú és erősségű szélre felkészülve, valamint melyik hajót hogyan kell kikötöni, felkészíteni a várható viharra. Mi is az a laterálfelület, palstek, sprayhood... Legtöbbjüknek még a hajózáshoz kapcsolódó képesítése sincs. Aztán vihar után jön a számonkérés: hogy-hogy elsüllyedt, megsérült, elszakadt? Kárfelmérés és dicséret: mindenki frankón kített magáért. De mennyivel kevesebb lett volna a kár, ha szakmai hozzáértésük nem csak tapasztalatból ered?

Fentiekkel nem azt szeretném mondani, hogy a kikötőmesterek többéves szakmai felkészítéssel vegyenek részt, ami után képesek önállóan egy hajót megépíteni, egy kikötőt megtervezni, sőt még a könyvelő munkáját is ellenőrzik. Én egy olyan rövid képzést szeretnék elfogadtatni, amely a téli „üzemszünet” alatt lebonyolítható, s naprakész, használható gyakorlati tudást ad. Az általam megkérdezett kikötőmesterek kivétel nélkül szívesen részt vennének egy ilyen „tanfolyamon”. Kár volna nem megadni nekik a továbbfejlesztés lehetőségét.

Három évvel ezelőtt kidolgoztunk egy tematikát különböző területek szakembereivel közösen, ami sajnos azóta is a fiókban hever.

Kenyeres Márta

hajózási üzemeltetési vezető

FONYÓD, SZEPTEMBER 18.

Évadzáró Kormorán Kupa

Napok óta még a legoptimistább idjárás-előrejelzések is kiadós esőzést prognosztizáltak a hétvégére. Idén a szerencse nem kényezteti a Kormoránokat, hiszen tavasszal a viharos szél miatt kellett elhalasztani a versenyüket, most viszont hideg, esős időt jósoltak az Évadzáró Kormorán Kupa napjára.

Csodák csodájára szombaton reggel közel 40 hajó masírozott fel s alá a rajtvonalon, dacára a konokul ömlő esőnek. A kitudózt pályára krajc – raum – raum – krajc – hátszél befutó távon volt abszolválható. A krajcbója az északnyugati szélben Badacsony és Ábrahám közé került. A rajt időpontjában majdnem 3-as erősségű szél fúj, ami sajnos a krajc végére legyengült. A mezőny elejének a raum-szakasz közepén szinte teljesen összeomlottak a bőszeles vitorlái. Néhány perces ácsorgás után nyugatról kezdett frissülni a szél, majd később ez a nyugati rövid időre stabilizálódott. A második pályajelnél kicsit összetorlódtott a mezőny eleje. Fonyód felé haladva a part alatt vitorlázók jártak jobban, ott folyamatosan dagadtak a spinnakerek. A versenyrendezők az ismételen leálló szél miatt Fonyódnál szakszerűen pályát rövidítettek és befuttatták a mezőnyt.

A versenyt a rajt-cél győzelmet produkáló Lábad-X nyerte, most Lábad Balázs kormányzásával, és ezzel a hajó a yardstick osztályában is első lett. Abszolútban és yardstickban is ezüstérmes lett a Bolerót kormányzó Somos Zsolt, míg az abszolút harmadik a boglári Asso, a Tomahawk lett. A yardstick I bronzérmese a Quartas (Fischer Dezső) volt. Yardstick II-ben az Imi Jé (Bodnár Imre), Vivace (Bíró Péter Gábor), Penelope (Papp Gábor) sorrend vált véglegessé. A YS III-ban a Dudu (Szabó László) csak harmadik tudott lenni az ezüstérmes Birdie (Kosztolányi Balázs) és a győztes Pápu (Székely Róbert) mögött. Az összevont jolle osztályt a 25-ös osztálykapitány, Martin János a Tatus nevű hajóval és rendkívül dekoratív mancsaftjával, Richter Petrával nyerte meg.

A Kormoránok délután négy órára, a fonyódi Tungsram-strandra, a Kormorán Büfébe várták a résztvevőket egy igazán hangulatos eredményhirdetésre és bőséges vacsorára. Mesterszakács készítette a halászlét és a pörköltet, melyekből korlátlan mennyiségben fogyaszthattak a versenyzők.



SZEMESNEK ÁLL A VILÁG

Nyugatnak indulunk

Lassan elmaradnak a földvári szállodák, pár piros tetős házsor, máris Szemesen vagyunk.

Úszóműlők végére köthetünk. Próbáljunk minél beljebb, de ne a legbelsőre, mert az a helyi bérlők kizárólagos területe, nem tűrik a ven-



déget! Miért nincs ez a vízről látható táblán kiírva?! Partra lépni mágneskártya nélkül lehetetlen. Rácsok-kapuk garmada.

Jó a csülök a „Kis Halász” kínálatában. Más is fogyasztható. Kár, hogy csak főszezonban üzemel.

Régi kőpadok mentén sétáljunk felfelé. A szemesi főtér közvetlen közelében egy magasra emelt csodálatos postakocsi vonja magára a figyelmet. Jelzi, hogy a közelben a régi postai szolgálattal kapcsolatos érdekességet találhatunk. A Hunyady család birtokán 1790-1861 között posta-lóváltó állomás működött. „Nagy esemény volt a delizsánsz megérkezése. Az egész falu apraja-nagyja ott sereglett ilyenkor a boltíves ispánlakás és a beszálló vendégfogadó körül. Az oldalajtós hágcsoós csukott batárban négy utas üdögélt, ötödik a bakon, az egyenruhás postakocsis mellett, aki vidám ostorpattogással a postakürt elnyújtott, dallamos szavával messziről tudtára adta m” indenkinek, hogy megérkezett a postakocsi. A kocsmáros az érkezők elé sietett, az istálló fiúk elővezették a pihent, felszerszámozott lovakat, s pillanatok alatt kifogták a sebes hajtástól gőzölgő régieket. Néhány percig tartott a váltás, közben a kocsi elgémberedett utasai, harangszoknyás

hölgyek, frakkos, cilinderes urak topoghattak egyet a széles majorsági udvaron, mielőtt a kocsit továbbgördült, a fokkal, betyárokkal fenyegető belső-somogyi tájak felé. Ne hagyjuk ki a Postamúzeumot.

Pár lépés a főút mentén Szárszóra felé a temető. Itt nyugszik Latinovits Zoltán, tragikus sorsú nagy színészünk. Tisztelői, barátai nap mint nap nemzeti színű szalagokkal, virággal díszítik a komor vaskeresztet és a bazaltból készült síremlékét. A Polgármesteri Hivatal főúti szárnyában helyezték el a Latinovits Zoltán Emlékmúzeumot. Személyes tárgyai, személyes emlékei bensőséges hangulatban emlékeztetnek a nagy művészre. A Rózsakertben, a móló felé haladva a Melocco Miklós által készített Latinovits-szoborhoz helyezhetünk néhány szál virágot.

Kicsit messzebb van, de talán érdemes végig sétálni a szőlőhegyen. Zamatos borok, nádfedeles pincék balatoni panorámával. (Persze ne várjunk badacsonyi minőséget.)



Folytassuk utunkat a déli part mentén. Haladjunk el a BL Yacht Club kikötője előtt, jó meszse a mólóktól, ugyanis nem érnek be a marásig. Bóják között van kotort csatorna. Befelé még csak-csak, de erős északiban lehetetlen kikraicolni. Nagy erejű beépített motoroknak való. A vendéghegyek meg teljesen nyitottak. Pár méter és kanyarodhatunk a BAHART-kikötőbe. Itt a partfalak mellé köthetünk, vagy az úszómólók végére. Sekli étterem a kikötőben. Kaja-bor jó, de főszezonon kívül hétfőn és kedden biztos nincs nyitva, máskor sem mindig. Sebj, a kerítésen kívül több

kocsma is van, nem is rosszak.

Kultúrészégünk csillapítására ajánlom a Kapoli-múzeumot. Idősebb és ifjabb Kapoli Antal faragó pásztorok alkotásai mellett Ligeti Miklós szobrászművésszel ismerkedhetünk meg. Bármerre járunk az országban, köztéri szobraiba botlunk. Ne hagyjátok ki, mielőtt továbbhajózzunk Badacsonyi felé.

Merlin

SPIRIT KUPA

Rutinból és lelkesedésből

Párhuzamos élménybeszámoló a versenyről és a parti eseményekről. Kovács Éva és Alibán András írásai teljes terjedelmükben honlapunkon olvashatók

Spirit {ang} – lelkerő, lélek, szellem (meg még sok minden más, de az alkoholos vonatkozást most hagyjuk).

Spirit Kupa (Zboray Mercédesz emléktárgy) {hun} – kötetlen, baráti hangulatú együttvitörülés az őszi Adrián. Persze megy a harc a jobb pozícióért, hiszen, ahogy Ellen MacArthurtól tudjuk, ahol legalább két hajó megy egymás mellett, az már verseny.

Az egész egy levéllel kezdődött. Május x. Szutor Feri írta:

„Hello, szeptember 4-10 között lesz a Spirit kupa, Elan 340 Impression hajókkal.

Telilatnis, spinnakeres, sportos hajók, rendesen felszerelve. Hosszú menetek és pályaversenyek, szóval melós vitorlásra kell készülni. Első körben inkább barátira, mint verseny-sportosra szervezném a csapatot (persze nem lenne baj, ha lenne olyan ember a fedélzeten, aki üzembiztosan fel tud húzni egy spinnakert, mondjuk 20 csomós szélben egy 34 lábás hajón :) Érdeklődés?”

Érdeklődés az éppen lehet. A Balatont gyűrőm már 30 éve. Ferinek a balatoni mellett van horvátországi tapasztalata is, Áron is töltött már időt különböző hajókon, Bálint, Dá-



vid és Géza – na, ők meg majd bejelönnnek. Menjünk, persze.

Másfél héttel a verseny előtt hajósorsolás a Kopaszi-gáton. Máté (Kakas, főszervező), mint a szőnyeges fiúk, már megint kitalált valamit. Célba dobás lufikra, pukkanás után kihullik a hajó nevét tartalmazó cetli, jelölt fölveszi, elolvassa, regisztrálja. Egyszerű. Lehetne, ha működné, de a dart tompa, a

lufik ellenállók, a tábla leesik a helyéről. A nehézségeken senki nem akad fenn, óriás röhögések közepette vadásszuk a papírdarabokat a padlón – már itt elkezdődik a hangulat.

Néhány nappal indulás előtt aztán érkezett a kormányosunktól egy Feladatok, szabályok tárgyú levél is, a bevezető mondata „Hello pliz ezt a levelet olvassátok végig TÉNYLEG.”

Atartalmameglepőenkomoly... MOB, WC, víz, mentőmellény, tengeri betegség és igen, a feladatleosztás! Mmmm, életemben először első tisztnek, trimmernek és spinnakeresnek neveztek EGYSZERRE, drága Feri, köszönöm, ezt soha nem felejttem el. Áron fordeck, Bálint és Dávid csörlőn, Géza grosz sott, taktikus nincs („azt hiszem, egyikünk sincs rá felkészülve”). Ok, rendben leszünk. *Délután hajóátvétel, este dalolászás, zeneüvöltetés. Vagyis a*

a csapatmunkát, végül befutottunk a 12. helyen Piskerára. A körülményeket tekintve nem is rossz helyezés. *Délben rajt (biztonsági megfontolások alapján kreuzos, ahogy egész héten), már gyengül a Burin, de legalább egyszerű spinnakert húzni a pályajelként szolgáló sziget kerülése után, aztán kettőre kivasalják a vizet. Szerencsére csak rövid ideig maradunk szél nélkül, bejön a Misztrál, azzal érünk Zut déli végéhez, majd spinnakerezünk a Kornátok alá,*

Esős másnap reggel, 15 csomós szél mire kifutottunk. A cél Sali. A raumos szakaszban jól ment fel a spi, Ferivel le nem vettük a szemünket a vitorlákról, kezdődött a centik türelemjátéka, ami az idén különösen jól megy. Hoztuk is fel a mellettünk levőket komótosan, a fordulónál élesedni kellett, de az utolsó utáni pillanatban – és nagyon jól – kaptuk le a spit, be is húzva szépen még egy helyet. Ismét egy 12. helyezés.

billegtesd a hajót, mert kiborul a kaja!”.

Az ígéret szerint pályafutam lesz délután, de kicsit csúszik a dolog. Egy újabb eső váltja a szelet, aztán cserélnek, és van miben elrajtolni. A kreuzbóját alig látni, a Béci-féle földváriaknál is nagyobb a pálya. Persze nem kitalásból, egyszerűen ezeken a pontokon van elég sekély víz a bója és a rajthajó lehorgonyzásához. A tervezett két körből rövidítés miatt csak egy lesz, így is alkonyatban érünk vissza Sali-ba. Második. Miután néhányan nyakig beöltözve kifutottak, visszaöltöztünk mi is. Még mindig van min csiszolni... Lekéselt rajt, nehézkes kreuz, a hajó lassan szórakoztató- és vendéglátóegységgé alakult. Mindent elkövtünk, hogy utolsó helyen fussunk be az időközben rövidített, széltelen pályán. Egy hangulatos, az eddigieknél sokkal kedvesebb felszolgálóval és jobb konyhával rendelkező étteremben zártuk az estét. Jó nap volt :).

Saliból a következő nap Zadar volt a cél. 10 csomó feletti szélben. A 33 mérőföldes táv végén Feri elismerésre méltóan hozta fel centiről centire a Vénuszt, kár, hogy nem vállalta be tovább a part felé tartó takkot, a befutó ugyan így megint izgalmas volt, de sajnos becsuszantak előttünk. Szerencsére a táv jó részében spinnakerrel lehet haladni, a befutót pedig hosszú balcsapásos kreuzban közelítjük meg, csak néha kell feljebb igazítani. Második, alig egy méterrel előzve a harmadikat.

A szervezők szárazföldi programmal is elláttak: kaptunk



kikötő többi lakójának zavarása. Egy német úr éjfélkor nem bírja tovább, a végén már rendőrrel fenyegetőzik. Igaza van, mi halunkunk.

És jött is az első nap. Napsütés, kellemes szél, de gyorsan átlátuk, hogy érdemes átbeszélteni az alapokat, mert hát mi bizony leginkább barátilag vagyunk itt. Tanultuk egész nap a hajót és

ahova mi érünk elsőnek, de ez annyira megzavar minket, hogy egy kilométeren két hajó is megelőz. Harmadikként futunk be, fürdés, aztán még egy laza óras kreuz Piskera kikötőjébe. Hogy működik-e versenyzés és buli együtt? Nos, ez nem egy világbajnokság, és ha hiszitek, ha nem, mindenki mértéket tart – már ami a mulatást illeti.

Felhős ég alatt indulunk, napsütésben rajtolunk, aztán esőben futunk be (nekünk megint harmadik). A kettő között észak felé kergetjük egymást a szigetek között, van, hogy 50 méteren belül négy hajó spinnakerezik együtt a négyes szélben, cél a Telascica-öböl egyik kis szigeténél, ahonnan átcsobog a mezőny Sali elé, közben „Ne

sok oldalnyi logikai feladatot. A fiúk szorgalmasan dolgoztak a kajútban, majd nyakukba vették Zadar városát. *A fejtörőként járó jutalmunk később két liter Unikum lesz, de addig még csevejék a mólón, vacsora, néhányaknak séta az óvárosban. Este találka az egyik bárban, itt kapjuk meg az üvegeket.* A történet teljes egészében sajnos nem rekonstruálható, mivel a Q Bar-ban meghatározhatatlan mennyiségű vodka-red bull fogott el.

Szerda: süvít a Jugó, a két ter-



vezett pályafutamból csak egy zajlik le, bár senki sem húz spinakkert, azért pörögnek az események. Második. Az élboly versenyzett, mi túléltünk, Ferinek köszönhetően ráadásul egy 11. hellyel zárva. A reggeli sokkszerű pályaverseny után szinte azonnal rajtoltatták a túrafutamot is. Mint utóbb kiderült, eddigi életem egyik legemlékezetesebb nagy-

szeles napjának folytatása egy több mint 7 órás kreuz-szakaszt tartogatott, átlag 25 csomós szélben. A Szaturnuszt kormányozni 28-32 csomós ráfújásokban – és nagyon hálás vagyok Ferinek a felszólításért, hogy vegyem át –, euforikus érzés volt. Kellett ugyan valamennyit szerelnünk a génua kiakadt belépő élének alsó rögzítését, de nem szakadt vitorla, nem repült kötél és nem pattant szerelvény. A vigaszdjunk az utolsó helyért és a hátulról érkező méteres hullámokért egy csodás privát naplemente volt.

A vége felé megkegyelmez a Sors, gyengül a szél, felmegy a spi, de halzás előtt kapkodunk, majdnem felcsavarjuk a forstágra, és nem majdnem, hanem egészen megdőlnünk egy pöff miatti spontán felélesedésben. Szerencsére sem pánik, sem kár nem keletkezik, reméljük, csak kevesen látták a mutatóványt. Nos, épp elegen, mint este kiderül. Nagyon

szétszakad a mezőny, mi hat körül érünk be, az utolsó egység napnyugtára. Harmadik.

Az utolsó versenynap első futamát a 10. helyen zártuk, simogató vitorlázással az előző napi örület után, meglepően jól is taktikázva. Gyenge szélben rajtolunk, mi el is rontjuk, plusz héthuszazunk (inkább csak gyakorlásként, mint muszájból, de ez mindegy), utolsóként indulunk a mezőny után, kicsit feljövünk, aztán megint lemaradunk, végül privát szélcsíkokkal felküzdjük magunkat a 11. helyre. Nem zavartatjuk magunkat, úgyis kiejtjük, de az önbecsülésünkön esik némi folt. A befejező futam többszöri visszahívással indult, de mindhárom rajtot az elsők között vetjük. A mezőny egyik fele a nyíltabb víz felé indult, mint utóbb kiderült nagyon jó megérzéssel. Másodikként fordultunk irányra, kreuz helyett inntól egy takkos menettel tartva irányra. A kitartásunk ismét jól jött. A versenyszellem emelkedésének oka az az egyszerű, de meglepő felismerés volt, hogy második helyen állunk! 2 hónappal ezelőtti Ferivel közös 39 órás Kékszalg-menetünk után nem volt okunk aggodalomra. Egyre többen adják fel a dolgot, és tényleg meghal a szél, Ruji közli, hogy érvényteleníti a futamot, találka Jezera kikötőjében. És itt szabadul el a pokol, oldódik minden feszültség. Már a kikötésnél megy egymás vízbe lökdösése, ugrálás, fotózkodás, gratuláló kortyok elfogyasztása. Este vacsora, díjkiosztó, majd indul a buli, de elég lapos a medence, és lassan mindenki

csurom vizes lesz. Akik eleinte nagyon ellenállnak, később azokból lesz a legádázabb vadász, és ahol csak egy darab száraz ruhaszegélyt meglátnak, már oda is csapnak. Mindehhez olyan villámlás szolgálat hátteret, amiben nincs öt másodpercnél hosszabb szünet. A Bóra ígérete, ami másnap meg is érkezik...

Áronnal még visszalátogattunk éjfél után a medencés partyba, ahol jó érzéssel, de teljesen feleslegesen tekertük fel a nadrág szárainkat a bejáratban, hisz néhány perccel később Alinak köszönhetően úgyis a medencében landoltunk.

És hát a pénteki match race. Az elmaradt. Ébredéskor zuhogó eső, fallokat csilingeltető szél. Egyetlen hajó sem vállalta a versenyt, így nekünk is csak a pakolás maradt, meg Géza reggelire főzött lecsója. A Spirit Kupa utolsó napján még vacsoráztunk egy jót a Kistücsökben Szemesen.

**Kovács Éva
Alibán András**

Végeredmény 7 futamból:

- 1. Kutics Krisztián és csapata**
- 2. Előd Botond és csapata**
- 3. Alibán András és csapata**
- 4. Bajusz András és csapata**
- 5. Prédi András és csapata**
- 6. Sabján Annamária és csapata**
- 7. Krauth Balázs és csapata**
- 8. Novák Csaba és csapata**
- 9. Skala Zoltán és csapata**
- 10. Rácz Péter és csapata**
- 11. Schulek Csaba és csapata**
- 12. Szutor Ferenc és csapata**
- 13. Novák Balázs és csapata**
- 14. Gál Zoltán és csapata**
- 15. Ormándlaki Áron és csapata**
- 16. Limoneti Benoit Tamás és csapata**
- 17. Tóth Adám Balázs és csapata**

Laser Európa Kupa Balatonfüred

Első alkalommal rendezték magyarországi helyszínen a Laser Európa Kupa regattát, mely a két éve létrehozott 14 fordulóból álló versenysorozat kilencedik állomását jelentette.

A debütálás remekül sikerült, hiszen a szeszélyes időjárás ellenére hat kitűnő futamot sikerült lebonyolítani, noha az első napot teljes mértékben a parti várakozás töltötte ki. A verseny ideje alatt minden típusú időjárással, így az első napon szélcsenddel és szemerkélő esővel, szombaton gyenge és közepes keleti széllel ismerkedhettek meg a versenyre érkező vitorlázók, majd vasárnap ízelítőt kaphattak az élénk északias balatoni szélből is. Kb 50 perces futamokon, a Laser Standard és Laser mezőny külső, míg a 4.7-esek belső körös négyszög-pályán versenyeztek, s a futamok közötti várakozás sem sikerült hosszúvá, pergős, jól szervezett, kiváló futamoknak lehettünk tanúi. Ugyan a mezőnyök létszáma talán a várakozásnál kisebb volt – bár első versenyként, ráadásul a Laser Standard felnőtt és junior világbajnokság alatt zajló regattán azt hiszem, nem panaszkodhatunk. Három hajóosztályban – Laser Standard, Radial és 4.7 – kilenc ország 74 versenyzője állt rajthoz, hogy megszerezzék a legjobbaknak járó elismerést és növeljék összpontszámaikat a versenysorozatban.

Külön öröm volt számunkra, hogy több kategóriában is magyar győzelem született. Laser 4.7-ben az összetett és a korosztályos győzelmeket is hazai versenyzők szereztek meg. Vadnai Benji magabiztosan végzett az összesített lista élén, s szerezte meg az U16 korosztály aranyérmét, míg Huszka Matyi az U18 korcsoport győztese lett. A női U16 kategória is hazai győztest hozott Haidekker Zita személyében, s a női Radial-mezőny győzelme Hegedűs Fanni nevéhez fűződik, míg a fiúk versenyében az U17 korcsoport győztese Bathó Péter lett. Laser Standardben Bakóczy Róbert állhatott fel a dobogó legfelső fokára, s ugyanezen hajóosztály U21 korosztály-győzelmét is ő

Külön öröm volt számunkra, hogy több kategóriában is magyar győzelem született. Laser 4.7-ben az összetett és a korosztályos győzelmeket is hazai versenyzők szereztek meg. Vadnai Benji magabiztosan végzett az összesített lista élén, s szerezte meg az U16 korosztály aranyérmét, míg Huszka Matyi az U18 korcsoport győztese lett

szerezte meg. A két olimpiai osztályban, a Laser Standardben és női Radialban megszerezhető különdíj, mely egy-egy vitorla volt, szintén itthon maradhatott – Bakóczy Robi és Hegedűs Fanni vihette haza.

Nem csupán a vízi szervezés, de a parti rendezvények is, az esti gulyás és pasta-party, valamint a napi fényképek megtekintése szintén emelték a verseny színvonalát, így reméljük, hogy a most ide érkező versenyzők hírül viszik a regatta remek hangulatát, s jövőre még több laseres látogat el hozzánk.

E.B.



Eredmények

Laser Standard abszolút	2. Karé Réka
1. Bakóczy Róbert	3. Héjj Viktória
2. Fazakas György	Laser Radial U19 női
3. Kaiser Kristóf	1. Héjj Viktória
Laser Standard U21	2. Maróti Zsófia
1. Bakóczy Róbert	3. Haidekker Barbara
2. Kaiser Kristóf	Laser 4.7 U16
3. Földesi Gergely	1. Vadnai Benjamin
Laser Standard felnőtt	2. Dusan Bogdanovic (MNE)
1. Fazakas György	3. Luka Piasevoli (CRO)
2. Alessio Spadoni (ITA)	Laser 4.7 U18
3. Simon Triva (CRO)	1. Huszka Mátyás
Laser Radial abszolút	2. Matija Lagator (SRB)
1. Jon Emmett (GBR)	3. Marko Busac (CRO)
2. Milivoj Dukic (CRO)	Laser 4.7 női U16
3. Bathó Péter	1. Haidekker Zita
Laser Radial U17	2. Kiss Betti
1. Bathó Péter	3. Hirschler Ludovika
2. David Hrabic (CRO)	Laser 4.7 U 18 női
3. Mario Zekan (CRO)	1. Nina Hinic (CRO)
Laser Radial női	2. Virág Zsófia
1. Hegedűs Fanni	3. Klara Valdhansova (CZE)

Reméljük, hogy a most ide érkező versenyzők hírül viszik a regatta remek hangulatát, s jövőre még több laseres látogat el hozzánk



One Design Füred Kupa

Szombaton jó szelet vártak, mégsem jött be az előrejelzés, így a szeptemberi hétvége kedvezőtlen idővel lepte meg a Füred Kupa – Németh István emlékverseny mezőnyét.

Hetedik alkalommal rendezték meg a Füred Kupa nagyhajós pályaversenyt szeptember 11-12-én a One Design osztályoknak. A várt szombati jó idő sajnos nem érkezett meg, így az esős időben csak nagy nehézségek árán tudták lebonyolítani a futamokat. Első nap az „A” pályán egy érvényes futamot, a „B” pályán kettőt tudtak futni a gyenge, forgolódós szélben. Bár próbálkoztak egy harmadikkal is, az már abszolút reménytelennek bizonyult. Vasárnap az egész napos szélcsend meghiúsított minden tervet, végül 12:45-kor lelőtték a versenyt, majd egy óra múlva megtartották a díjkiosztót. A dobogósok a BYC által készítettet különleges érmeket, és 50 százalékos nevezési kedvezményt kaptak a Tengeri Bajnokságra, ugyanakkor mentesülnek a hirdetésviselési költség alól. Külön díjazták a J24-es osztályban az 1990 előtt épült legeredményesebb hajót, mely idén a Genesis volt. A klasszikus Dragonoknál a Nemecek névre hallgató hajó bizonyult a legjobbnak. A Németh István vándordíjat pedig a dr. Tenke Péter által kormányzott Dragon, a 7art's vihette haza. A Balatonfüredi Yacht Club szervezésében zajló verseny fő támogatója ezúttal is a SailSupportService volt, aki már több éve kiemelt partnere és támogatója a klubnak és vitorlázóinak.

Solymos Dóra



Balatonfuzfő Caprine Kupa

Szeptember második hétvégéjén rendezték a 420, Cadet és Optimist hajóosztályok utolsó ranglista-versenyét, míg a Laser és L4.7 versenyzők 1.0-ás minősítő

verseny keretén belül mérhették össze tudásukat Balatonfűzfőn, a Caprine Kupán. Noha az időjárás nem éppen a tökéletes vitorlázáshoz illő oldalát mutatta, s a három nap alatt esőből jócskán kijutott a résztvevőknek, mégis öt, illetve a 420-as osztály számára hat kitűnő futamot sikerült lebonyolítani, változatos szélviszonyok között. A nyitó nap élénk széljárását szombaton közepe majd leálló, vasárnap pedig teljes szélcsend követte. Az első két nap alatt öt remek futamot sikerült lefutatni az öt osztály 134 versenyzője számára, s a rendezőség az utolsó na-

pon is mindent megkísérelt, hogy a kedvezőtlen időjárási viszonyokból a lehető legtöbbet hozza ki. Hosszas parti várakozást követően, röviddel az időlimit lejáta előtt elrajtoltatott még egy utolsónak vélt futamot, ám azt csupán a 420-as osztály versenyzői tudták teljesíteni, a többiekét a leálló szél miatt érvényteleníteni kellett. Nem csupán a remek futamok, hanem az esti programok, zsíroskenyér- és pizza-party, valamint a tombola és a díjkiosztó értékes ajándékai is színesebbé tették a hétvégét az ifjúság számára. 420-as hajóosztályban magabiztos győzelemmel zárta utolsó 420-as regattáját az újdonsült bajnok páros, Péch Fanni és Héjj Eszter, akik a versenyt követően 470 osztályban folytatják pályafutásukat. Laser Radialban – ahol sajnos a napokban Balatonfüreden zajló Laser Standard bajnokság miatt a vártnál kevesebb versenyző állt rajthoz, – Maróti Zsófi szerezte meg a győzelmet, míg Laser 4.7-ben Wolf Andris állhatott fel a dobogó legfelső fokára.



Cadetban Bagyó Áron és Polgár Lukács végzett az élen, míg Optimistben Gyapjas Balázs utasította maga mögé a teljes mezőnyt.

A versenyt legkevesebb hibaponttal záró versenyző számára felajánlott kerékpárt ezúttal három induló, Bagyó Áron, Polgár Lukács és Wolf András között kellett kisorsolni, mivel a fiatalok azonos pontszámmal zárták a regattát. A szerencse ezúttal Polgár Lukács mellé szegődött, aki boldogan vette át új biciklijét.

A Caprine Kupával lezárult az ifjúsági hajóosztályok ranglista-versenysorozata, ám október közepéig még hátravan néhány regatta, melyeken újból összemérhetik tudásukat a versenyzők.

E.B.

Eredmények

420

1. Péch Fanni – Héjj Eszter
2. Földesi Péter – Borsos Dániel
3. Weinber Zsófi – Böröcz Berta

Laser Radial

1. Maróti Zsófi
2. Haidekker Barbara
3. Friedl Máté

Laser 4,7

1. Wolf András
2. Haidekker Zita
3. Szilasi Bence

Cadet ifi

1. Bagyó Áron – Polgár Lukács

2. Munka Márton – Kanyicska Márk

3. Kerekes Zsombor – Rác Levente

Cadet serdülő

1. Bors Máté – Horváth Balázs

2. Borsos Gergő – Szilassy Emese

3. Tolnai Csongor – Asperján Mihály

Optimist ifi

1. Gyapjas Balázs

2. Péch Lóránt

3. Gyapjas Zsombor

Optimist serdülő

1. Vadnai Jonatán

2. Wolf Szabolcs

3. Tóth Levente

Laser és 470 Országos Bajnokság

Tomai Balázs és a Szigethy-Bárdos kettős szerezte meg a bajnoki címet

Szeptember 9-13. között rendezték Balatonfüreden a Laser felnőtt és junior, valamint a 470-es hajóosztály felnőtt bajnokságát, melyet a gyenge szél és a kevés futamszám jellemezett.

Csütörtökön délre írta ki a rendezőség az első futam rajtjának időpontját, amikor is gyenge délies szél és ragyogó napsütés fogadta a versenyre érkező 20 laseres és 15 470-es párost, melyben csupán egyetlen futamot, – azt is rövidítve – sikerült teljesíteni. Az éjszaka során megérkező hidegfront, az élénk északi szél némi reménnyel kecsgette mind a versenyzőket, mind pedig a rendezőséget, s a következő napon három kiváló futamot sikerült lebonyolítani. Ezt követően azonban csak az eső, és annak is a csendesebbik változata maradt, ami leginkább széltelességgel párosult. Innen kezdődött igazán a feketeleves, ugyanis szombaton nem sikerült egyetlen futamot sem megren-



dezni, s vasárnap is csupán a laseresekét sikerült befuttatni. A 470-esek számára a szél annyira elfordult és legyengült, hogy a rendezőség annak érvénytelenítése mellett döntött. Mivel vasárnapig a lasereseknek őt, a

470-eseknek pedig csak négy futamot sikerült befejezniük, a hétfői napot is igénybe vette a rendezőség, ám az égiek ekkor sem álltak a versenyzők mellé, s újabb szélcsendes nap következett, így a végeredmény ma-

radt az első napok futamainak zárása. Két kiváló egység, a két hajóosztály legeredményesebb versenyzői ezúttal hiányoztak a bajnokság mezőnyéből, mivel a Laser Standard világbajnokság és a 470 EB is pár nappal a verseny kezdete előtt fejeződött be, így sem Berecz Zsombi, sem pedig a Sallai Gábor-Perjés Bálint kettős nem állt rajthoz a túl közeli időpont miatt.

Laserben Tomai Balázs szerezte meg a bajnoki címet Fazakas György és Kaiser Kristóf előtt, aki egyben a junior bajnoki címet is bezsebelte Bakóczy Róbert és Erdélyi Gábor előtt. Az idősebb, masters kategória győztese pedig Schómer Norbert lett Bóna Gábor és Körösvölgyi Zoltán előtt.

470-es osztályban Szigethi Bontond és Bárdos Mihály állhatott fel a dobogó legfelső fokára, s további két junior egység végzett mögöttük a dobogó alsóbb fokain. Az ezüstérmes Várad Imre és Serke Áron, míg a bronzot Gyórfy Bálint és Lillik Ákos szerezte meg.

E.B.

49er Grand Prix 2010

■ Nem igazán volt sikeres a 49er hajóosztály idei versenyszezonja. A pechszeria egész éven át üldözte a mezőnyt, s a négy fordulóból álló Grand Prix versenysorozatán hol a szélcsend, hol pedig a túllontúl erős szél akadályozta meg a versenyzést, így a négy regattából csupán kettőt sikerült lebonyolítani. Már-már úgy tűnhetett, hogy a hajóosztályt valamiféle átok sújtja az idei évben, ugyanis a szeptember 18-19-re Balatonfüredre kiírt negyedik, egyben utolsó forduló is kedvezőtlen időjárási viszonyok között, szakadó esőben és teljes szélcsendben indult. Az égiek azonban szombat délutánra megenyhülni látszottak a regattára érkező hét egységgel szemben, s a délutánra kialakult friss DNY-i szélben négy futamot is sikerült lebonyolítani, amit vasárnap további négy követett. Az első napon az újdonsült bajnokpáros, Haidekker Balázs és Nobilis Demeter emelkedett ki a mezőnyből, és szerzett három futamgyőzelmet s egy második helyezést, majd vasárnap Hamrák Péter és Gerlits Attila produkált ugyanilyen eredményt, s végzett az élen 8 futamot követően Haidekkerék és Ignácziék előtt. A kevés érvényes futamszám és forduló miatt a 49er osztályszö-



vetség úgy döntött, hogy idén kivételesen a versenysorozat értékelésénél a bajnokság futamait is figyelembe veszi, így összesen 24 futam alapján – melyből négy kiejthető, – alakult ki a Grand Prix sorozat végeredménye, melyben az élen szoros küzdelem után egyetlen pontos előnnyel Hamrák Péter és Gerlits Attila végzett Haidekker Balázs és Nobilis Demeter, valamint Ignáczi Károly és Gereben Máttyás előtt.



A hajóosztály idén új rudazatot és vitorlázatot kapott, az áttérés azonban nem mindenki számára sikerült zökkenőmentesen, így pár egység hiányzott az idei versenysorozatról. Az új, háromrészes karbon-árbc s a squaretop vitorla a fiatalok szerint a 49es vitorlázás új dimenzióját nyitotta meg, általuk a hajó lényegesen jobban kezelhetőbbé s gyorsabbá vált. Remélhetően a következő szezon során az idén hiányzó egységek is meg tudják teremteni a fedezetet az új rudazatra, s ismét be tudnak kapcsolódni a hajóosztály életébe, növelve annak létszámát s versenyeinek színvonalát.

E. B.



Finn-dingi Bajnokság – Balatonlelle

Pál Gasztoné a bajnoki cím

Tíz remek futamot sikerült lebonyolítani a szeptember 15-20. között Balatonlellén megrendezett Finn-dingi Országos Bajnokságon, melyen 38 versenyző állt a rajthoz.

■ Szerdán kitűnő DNY-i szélben, őszi napsütésben négy pompás futammal indult a regatta, a következő napon azonban az égbolt beborult, s az esőfelhők is megérkeztek, ám ekkor még mindig sikerült újabb három futamot megrendezni – ami a pénteki napra már nem volt elmondható. A szakadó eső sajnos elmosta a szelet, így az-

nap csupán egyetlen futamra futotta, ezért a végső eredmények szombaton dőltek el, noha az élbolyban az utolsó két futam már komolyabb változást nem eredményezett. A végső győzelmet és ezzel a magyar bajnoki címet Pál Gaszton szerezte meg a masters kategória győztese, Ian Ainslie és Pally Tibor előtt, míg a negyedik helyen a masters ka-

tegória ezüstérmese, Szilvásy Attila végzett nyolcpontos előnnyel a masters bronzérmese, és az összesített lista ötödik helyezette, Huszár Géza előtt. Az utolsó napon nyújtott remek teljesítményének és két korábbi futamban megszerzett első helyezésének köszönhetően lépett előre a tizenegyedik helyről a hatodikra a finn-dingibe aprócska kitérőt tett Czégai Péter, s végzett pontszerző helyen élete első finn versenyén.

A juniorok versenyét a végig vezető, s az összesített lista 14. helyén végző Haidekker Elemér nyerte meg, míg a második helyen Pajor Szabolcs végzett, aki az utolsó napon utasította maga mögé Hirschler Richárdot. A grand masters győztese Székely Antal, a grand grand masters-é Farkas József, míg a legenda-kategória győztese a mezőny legidősebb versenyzője, Zsindely László lett.

A négy nap tíz futama során változó időjárási és szélviszonyok között küzdhettek meg egymással a versenyzők Balatonlelle partjainál, s dönthettek a bajnoki helyezések sorsa felől, melyek közül a legértékesebb, az összetett győzelem, s egyben a bajnoki cím ezúttal Pál Gasztonhoz vándorolt.

E.B.

Eredmények

Abszolút

1. Pál Gaszton 22 pont
2. Ian Ainslie 24 pont
3. Pally Tibor 38 pont
4. Szilvásy Attila 40 pont
5. Huszár Géza 48 pont
6. Czégai Péter 51 pont

Masters

1. Ian Ainslie 24 pont
2. Szilvásy Attila 40 pont
3. Huszár Géza 48 pont

Junior

1. Haidekker Elemér 88 pont
2. Pajor Szabolcs 104 pont
3. Hirschler Richárd 106 pont



Balatonföldvár Csillaghajó országos bajnokság

Szeptember igencsak népszerű volt az országos bajnokságok listáján. A Laser, 470, Finn dingi és F18 osztályokhoz hasonlóan a csillaghajósok is a kora őszi időpontot választották, hogy döntsenek a bajnoki helyezések sorsa felől.

A többiekhez hasonlóan a sztárosok sem jártak jobban, nekik is a kellemetlen, ősz végét idéző nyirkos, szételen időjárással kellett megküzdeniük, ám szerencsájükre nekik három napon is sikerült futamokat lebonyolítaniuk, így négy nap alatt hét nagyszerű futamot rendezhettek meg.

Csütörtökön a gyenge keleti szélben mindkét futamot Gereben Marci és Gereben Petya nyerte meg, ám a második-negyedik helyezések eldöntése minden futamon nagyon szoros küzdelmet mutatott a Kátai–Pilisy, Bendicsek–Vezér és Tenke–Bezeréti kettősök között, akiket csupán egyetlen pont választott el egymástól az első napot követően. Pénteken aztán az égiek a csillaghajósok ellen is összeesküdtek, az egész napos szakadó eső teljes mértékben elmosta a szelet, s hosszas parti halasztásra ítéltetett a 11 egységből álló mezőny.

A hétvége azonban északias szélben, ám változatlanul esőben újabb három, majd két futamot eredményezett, melyeken a szoros küzdelem tovább folytatódott, olyannyira, hogy az élen holtverseny alakult ki a Tenke Tibor és Bezeréti Miklós alkotta duó, valamint a Gereben testvérpár között, melyből ezúttal Tenkéék kerültek ki győztesen, s szerezték meg a bajnoki címet. A bronzéremért hasonlóan erős párharc zajlott Kátai Péter és Pilisy György, valamint a címvédő Litkey Árpád és Mesterházy Nagy Ákos között – végül kétpontos előnnyel Kátaiék bizonyultak sikeresebbnek.

A kedvezőtlen időjárás ellenére komoly versengésnek és küzdelemnek lehetett szemtanúja bárki, aki a hétvéget Földváron töltötte, vagy nyomon követte a hajóosztály hét futamát a 2010. évi bajnokságon.

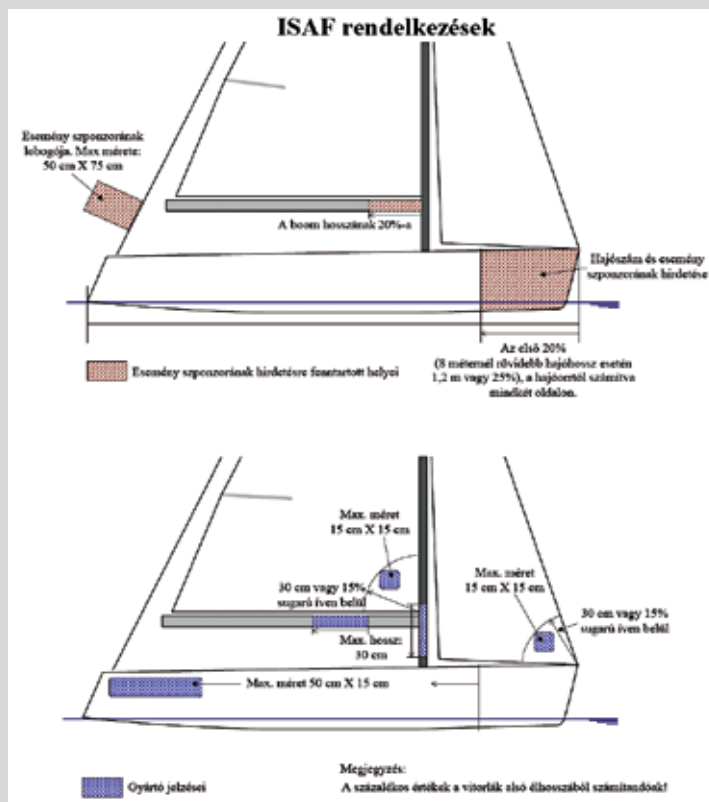
E.B.

Zsűriszoba – hirdetési helyek a hajón

Több reklamáció érkezett, hogy nincs meghatározva, hová, milyen hirdetést lehet elhelyezni. Az ISAF a mellékelt ábrák szerint rendelkezik – a magyar „adaptáció” Pallai András segítségével született.

A felső ábrán a verseny szponzora részére fenntartott, az alsón a hajóépítő, illetve a vitorlakészítők által igénybe vehető helyeket emeltük ki.

Tusnai Gabi



Várady Szabó János és Petheő Tamás az F18 katamarán bajnok

A hétvégén sikerült megrendezni és érvényesíteni az augusztusban szélhiány miatt elmaradt Formula 18 katamarán országos bajnokságot.

A Balatonfüredi Yacht Club vállalta, hogy a szeptember 18-19-i hétvégén megrendezésre kerülő versenyükön ismét kiírja a hajóosztály bajnokságát, melybe a korábban lebonyolított két futam nem számítana bele, hanem a két napra tervezett nyolc futam adná a verseny végeredményét, s a szerint dőlnének el a bajnoki helyezések.

Az időjárással ezúttal sem volt teljes mértékben szerencséje a regattára érkező 14 egységnek, ám ezúttal nem a szél jelentette elsősorban a problémát, hanem a kellemetlen, hűvös, esős időjárás.

A szombati nap szélcsend és szakadó eső miatt halasztással vette kezdetét, ám kora délután elkezdett lengedezni a DNY-i szél, az eső is elállt, így egy óraker fokozatosan élénkülő szélben sikerült elrajtoltatni az első futamot, melyet aznap még további három követett. Már az első két futamon is a későbbi bajnok kettős, Várady Szabó János és Petheő Tamás bizonyut a legeredménye-



sebbnek, s szelte át elsőként a célvonalat, melyet két harmadik helyezéssel tödött meg, így egyponos előnnyel zárta a napot Litkey Csaba és Kovács Máté előtt.

Vasárnap reggel ismét az eső volt az úr, ám fújdogálni látszott az északi szél, ezért a rendezőség a vízremeretel mellett döntött,

mint utólag kiderült, helyesen, hiszen ismét négy remek futamot sikerült lebonyolítani. Az élbolyban azonban nem történt változás, megtartotta vezető pozícióját, s szerezte meg a 2010. évi bajnoki címet a Várady Szabó-Petheő kettős, míg az ezüstérmet Litkey Csaba és Kovács Máté, a bronzot pedig Diószegi Zoltán és Jankovics Gábor nyakába akaszthatták fel. A negyedik helyre utolsó napi teljesítményével előrelépett Hunfalvy Péter és Eszes Tamás, míg az ötödik helyen Róka Sándor és Korompai Zsolt, a hatodikon pedig Kasuba István és Honti Norbert végzett.

A hűvös, csapadékos, novembert idéző kellemetlen időjárás ellenére nyolc remek futamot és egy kitűnő versenyt zárhatott a mezőny, mellyel mind a versenyzők, mind pedig a rendezőség elégedett lehetett.

E.B.





Mágikus hetes

A Majthényi Szabolcs – Domokos András repülő hollandis páros újabb világbajnoki címe



A Porthole legutóbbi számában már beszámoltunk róla: hetedik világbajnoki aranyát hozta haza a romániai Constantából a legsikeresebb magyar páros. A kormányossal, Majthényi Szabolccsal Balatonföldváron, a Spartacusban ültünk le beszélgetni.

Mi motiválja az embert még hét világbajnoki cím után is?

A vitorlázás maga, a vitorlázás szeretete. Mi elsősorban nem címekért vitorlázunk – persze, ha már ott vagyunk, akkor nyerni szeretnénk. De nem ez az elsődleges. A legjobb példa erre éppen ez a mostani hétvégi földvári verseny. Rajtunk kívül még két hollandi indul csupán, de eszünkbe nem jutott Andrással, hogy ne legyünk itt. Jól érezzük magunkat a hajóban.

A vitorlázásból élsz?

Szerintem nagyon kevesen tudják elmondani idehaza, hogy a vitorlázásból élnek. Az én életemben is szerepe van a vitorlázásnak, oktatással is foglalkozom – de nem ebből élek. Sportruházat-kereskedelem, marketing és az ehhez kapcsolódó rendezvényszervezés a feladatomban az

Mi elsősorban nem címekért vitorlázunk – persze, ha már ott vagyunk, akkor nyerni szeretnénk. De nem ez az elsődleges.

Alpesi Clubnál – és ebben a munkában az összes eddigi sporttapasztalatom benne van.

Pénz persze nemcsak a megélhetéshez, hanem a felkészüléshez, a versenyzéshez is szükséges. Néhány éve még a MOL logóját viseltétek, aztán jött a hír, hogy elváltok útjaitok. Most a Friedrich Wilhelm Raiffeisen név olvasható a hajótok oldalán... Mennyire volt nehéz új támogatót találni?

Szerencsénk volt. Korábban is az egyik támogatónk volt a Raiffeisen privátbank-üzletága, és a főszponzor kiválásával ők álltak a főhelyre. De megmondom őszintén, nem lett volna ez ilyen egyértelmű, ha a cég illetékes igazgatója nem vitorlázna éppen itt, nem lenne a klubtársunk... Még világbajnoki címekkel is gyakorlatilag lehetetlen ismeretlenül, az „utcáról” támogatókat találni ebben a sportágban.

Te tartod pillanatnyilag a Kenese-Keszthely rekordot. Egy Assóval, a Fantomassóval mentetek végig 2007 októberében, 3 óra 41 perc alatt. Épp a Porthole csapata próbálkozott meg idén kétszer is egy trimaránnal, hogy megjavítsa ezt az időt. Nem sikerült.

11 csomós átlag kell ahhoz, hogy valaki megdöntse az érvényes rekordot. Nagyon ritkán fúj az ehhez szükséges egyenletesen erős szél a Balatonon. A gyakorlatban inkább az a helyzet, hogy olyan időjárásban lehet próbálkozni, amikor néhol 7-es, 8-as a szél, ami aztán úgymint néha lecsökken 3-asra, 4-esre. Azaz: a rekorddöntésre vállalkozó hajónak biztonságosan meg kell tudnia vitorlázni a viharos szelet is. Egy jó időpontválasztással simán megdönthető a mi rekordunk is, ugyanis nekünk sem volt igazán szerencsénk a széllal. A Szigligeti-öbölben befűjt egy 80 kilométeres északi, le kellett húznunk a nagyvitorlát, ezzel veszítettünk vagy fél órát. Egyre inkább úgy érzem, hogy inkább egy jó erős, egyenletes délnyugati szél, visszafelé spinnakerézve lehetne új rekordot futni...

Megpróbáltok vele?

Majd ha megdöntik az érvényes rekordunkat, akkor gondolkodunk el ezen.

Az idei év eddig meglehetősen sikeres. A világbajnoki cím mellé begyűjtötted az Asso OB aranyat és a Bajnokok Bajno-



ka címet is, megnyertétek a Repülő hollandi Országos Bajnokságot és a földvári Európa Kupát is.

2006 még jobb volt... VB-, EB-arany és három hajóosztályban magyar bajnoki elsőség.

Számtalanszor hallottam rólátok azt a véleményt, hogy ennyi sikerrel, ennyi tehetséggel a hátatok mögött megpróbálkozhattatok volna valami igazán komoly kihívással. Olimpiai megmérettetés, vagy éppen Kékszalag abszolút elsőség...

Menjünk sorban. Olimpia. Ma igazán az lehet sikeres egy-egy olimpiai osztályban, akinek a fizikai sajátosságaira, testalkatára illik az a bizonyos hajó. Számunkra nem passzol ma egyik olimpiai osztály sem, még talán leginkább a Csillaghajó, de ebben a repülő hollandi után nem lenne kedvünk vitorlázni. Nem beszélve arról, hogy mindketten családós emberek vagyunk, nem is tudnánk vállalni az ezzel járó időráfordítást. Nem titok, tizedannyit edzünk, mint egy olimpiára felkészülő egység. A repülő hollandi mezőnyben a legnagyobb ellenfelünk éppen egy volt olimpiai bajnok – úgyhogy a jó helyezéseknek ebben a hajóosztályban is megvan az értéke.

Egy olimpiai érem különös, ritka siker. Nem véletlen, hogy a Detre testvéreket ma is ismerik és elismerik. Úgy érzem, a hét világbajnoki arannyal jobban öregbítettük a magyar vitorlássport hírnevét a világban, mint egy másik, nekünk kevésbé kedves

hajóosztályban mondjuk egy tizedik-tizenötödik hellyel az olimpián. Ami, tegyük hozzá, manapság óriási dolog. Lenne. Kékszalag. Úgy látom, ma a verseny fontos része az, hogy ki tud több pénzt mozgósítani, ki tud jobb hajót szerezni erre a versenyre. Ez is egy nagy feladat, érdekes kihívás, ehhez is kellene nagyon fontos képességek – de ez engem nem érdekel. Nem szeretnék azzal foglalkozni, hogy már a rajt előtt előnyt szerezzek az ellenfeleimmel szemben. Sokkal jobban izgat az, hogy olyan hajókat győzzünk le, amelyek gyorsabbak nálunk.

Visy László





Baltoni egykezes TBS Nagydíj 2010

Azon lehet vitatkozni, hogy az evolúció során az emberi faj alkalmazkodóképességének vagy győzni akarásának köszönheti-e jelen állapotát, mindenesetre a hajózás világában egyik tulajdonság sem nélkülözhető.

Talán ezért is övezi olyan nagy tisztelet a magányos vitorlázókat, az off-shore versenyek „egykezes” hőseit. Versenyzőink hiába érnek el nagyszerű eredményeket, szereznek Európa- és világ bajnokit, sőt olimpiai érmeiket, átütő nemzetközi ismertséget eddig csupán a Vendée Globe földkerülő versenyén nagyot alakító Fa Nándinak sikerült kivívnia.

Amikor Nándi 10 évvel ezelőtt életre hívta egyszemélyes tókerülő versenyét, megtehetette volna, hogy a Kékszalag egykezes változatát valószínűleg meg, de nem ezt tette. Tapasztalata, szakértelme kellő önmérsékletre intette, hiszen egy éjszakába nyúló magányos vitorlázás még túra-változatban is kockázatos, versenykörülmények között pedig kimondottan veszélyes. Másrészt nem titkolt célja volt egy olyan iskola megteremtése, mely a legtehetségesebb vitorlázóink számára lehetővé teszi saját lelki és fizikai kondíciójuk felmérését, mielőtt esetleg nekivágnának az óceánoknak, mert vállalkozó kedvük erősebb felkészültségük nélkül. Az indulók számára kialakított egy olyan feltételrendszert, melyben a biztonság elsőbbsége mellett lehetőséget biztosított bizonyos fejlesztésekre, továbbá a hajók egyszemélyes irányítása érdekében történő ésszerű módosításokra.

Az egykezes tókerülő soha nem került az érdeklődés középpont-

jába. A média nem igazán fedezte fel, az MVSZ támogatását sem élvezte, még a hivatalos versenynaptárban sincs benne. A hajós szakma mégis egyöntetűen a Balaton legkeményebb versenyének tekinti. Az eddig lefutott 10 kört olyan partnerek segítették, támogatták, mint a biztonságot garantáló – Bagó Sanyi által fémjelzett – VMSZ, vagy a CASON Zrt. real-time követést biztosító csapata.

Az eseménynek otthont adó és a szervezésben is segítséget nyújtó Kereked Vitorlás Klub, valamint Toronyi Andris nélkül nehezen képzelhető el az egykezes, de a főszereplők mégis maguk a versenyzők. A tízből öt győzelmet szerző Finácz Gyuri nem indult, sőt a verseny előtti napon még egy furcsa tárgyat – egy horgászbotot – is szorongatott a kezében, sokunk megrökönyödésére. Másnap azért csak ellökte a parttól az 50-est, hogy elkísérve a mezőnyt közelről láthassa támogatott versenyzőjét, a tavalyi győztest. Peti fiát.

Idén a győzelmet Fa Nándi szerezte meg. Ha azt gondoljuk, hogy ennél mi sem természetesebb, hát tévedünk. Nándi az első öt alkalmat kihagyta, 2006-ban indult először, de eddig még a dobogóra sem jutott fel különleges, saját fejlesztésű és sokat ígérő hajójával. Az ideai rajt-cél győzelmét kiérdemelt, okos taktikával, és a hajójára



optimalizált időjárás segítségével sikerült elérnie. Fináczy Peti a Déli Széllel fölényesen verte a többi 8MOD hajót, de a viszonylag szoros befutó ellenére nem bírt Nándi karbon rakétájával. A harmadik helyre érkező Varga Lajos komoly el-

lenfeleket legyőzve jutott fel a dobogóra. Idén a 10 m-es nyílt osztály kevésbé volt motivált. A győztes, Bölcsvölgyi Tamás a Nautic 330-al fölényesen nyert az utolsó métereken kis híján alámerülő ellenfele, Jeney György Kenguru nevű hajójával

TBS NAGYDÍJ BEFUTÓ 8M OPEN

KORMÁNYOS	HAJÓ	TÍPUS	IDŐ (óra:perc:mp)
1 Fa Nándor	Fahajó	8M PRO	7:09:00
2 Fináczy Péter	Déli szél	8M OD	7:21:00
3 Varga Lajos	Pantarei	8M OD	8:45:00
4 Pálkás Csaba	Vizes 8-as	8M OD	8:49:00
5 Németh Zsolt	Balhé	8M OD	8:51
6 Tamási Lajos	Pegazus	Elliott 770	9:48
7 Fazekas László	Bernát	Elliott 770	9:49:00
8 Juhász György	Delphia 24	Delphia 24	11:07:00
9 Belley László	X-treme 25	X-treme 25	12:34:22
10 Ambrózy György	Andersen	8M OD	12:47:00
11 Baranyai Lajos	Natasa	egyedi	13:38:00

10 M OPEN

1 Bölcsvölgyi Tamás	Pingi	Nautic 330S	9:14:00
2 Jeney György	Kenguru	JS 9000	11:31:00
3 Oláh Kálmán	Blues	Nautic 330	12:14:00
4 Bíró Tamás	Patronus	Regina 30	12:34:23
Simon Tamás	Black magic	Nautic 311	DNF

FINN GOLD CUP, SAN FRANCISCO

Magabiztos győzelmet aratott az angol Ed Wright



Óriási fölényrel szerezte meg a világbajnoki címet az angol Ed Wright az augusztus 28.–szeptember 4. között San Franciscóban megrendezett Finn Gold Cup versenyen, mely egyben a hajóosztály világbajnoksága is volt.

Az egyhetes viadalon 29 nemzet 87 versenyzője küzdött meg egymással a világbajnoki érmekért és helyezésekért. Hazánkat egyetlen versenyző, Pál Gaszton képviselte, aki az 59. helyet szerezte meg az illusztris mezőnyben. A verseny során végig remek időjárás és szélviszonyok között, közepes és erős szélben, kifújtt, hosszú hullámokban és

csodás napsütésben versenyezhetek az indulók. Ed Wright a harmadik naptól állt a mezőny élére, s vezető pozícióját mindvégig meg is tartotta, sőt előnyét egyre csak növelte, majd az utolsó, mindent eldöntő, s dupla pontszámmal bíró medal race futamon – melyet a legeredményesebb tíz hajóegység számára bonyolítanak le – sem talált legyőzőre, így 31 pontos előnnyel végzett az élen a spanyol Rafael Trujillo és honfitársa, Giles Scott előtt. Az angol csapat igen sikeres világbajnokságot zárhatott, hiszen nem csupán két éremmel, egy arannyal és egy bronzsal lettek gazdagabbak, de



az első tíz között négy hajójuk is szerepelt.

A Gold Cup előtti héten zajlott a helyszínen a juniorok viadala, a Silver Cup, melyen 15 versenyző állt rajthoz. A győzelmet, és egyben a junior világbajnoki címet a 20 éves, Miami-ban versenyző Luke Lawrence szerezte meg a görög származású Ioannis Mitakis és az ausztrál Oliver Tweddell előtt.

Eredmények:

- 1 GBR 11 Edward Wright 22 pont
- 2 ESP 100 Rafael Trujillo 53 pont
- 3 GBR 41 Giles Scott 56 pont
- 4 USA 4 Zach Railey 59 pont
- 5 FRA 115 Thomas le Breton 72 pont
- 6 SLO 5 Gasper Vincec 94 pont

A verseny alatt tartotta éves összejövetelét a finn-dingi osztályszövetség, melyen dr. Hajdú Balázst ellenszavazat nélkül ismét az osztály elnökének választották, immáron ötödik alkalommal. Gratulálunk!

E.B.

HAYLING ISLAND

Laser Standard felnőtt és junior világbajnokság

Augusztus 29.–szeptember 4. között rendezték a dél-angliai Hayling Islanden a Laser Standard olimpiai hajóosztály világbajnokságát, melyen 159 felnőtt és 119 junior versenyző állt rajthoz.

A nyolc futamból álló selejtezőket követően – amikor is a mezőnyt arany, ezüst és bronz csoportba sorolták addigi eredményeik alapján – három napig zajlottak a döntő futamai, végül 14 futammal zárult a regatta. Hazánkat Berecz Zsombor és Tomai Balázs képviselte: Zsombi a 33. helyen

bejutott az arany csoportba, míg Balázs az ezüstben folytathatta nyolc futam után a versenyt. A világbajnoki aranyat az ausztrál Tom Slingsby szerezte meg, aki ugyan futamgyőzelemmel kezdte a versenyt, mégis két napig csak a nyolcadik helyen állomásozott. A harmadik naptól azonban a mezőny élére állt, s vezető pozícióját végig megtartva, 36 pontos előnnyel végzett az angol Nick Thompson és az új-zélandi Andrew Murdoch előtt. Slingsby négy év alatt harmadik győzelmét szerezte meg, leg



utóbbi alig egy héttel a Laser világbajnokság megkezdése előtt Etchelles hajóosztályban, melyben az America's Cup legendás alakjával, John Bertrاندdal versenyzett.

A döntő futamainak első napja sok versenyző, köztük Berecz Zsombi számára is fekete napként írta be magát a világbajnokság történetébe, ugyanis a gyenge szél, ám erős áramlás miatt nem volt egyszerű a rajtolás, s a rendezőség igen sok versenyzőt kizárt a futamokból szigorított rajtnál elkövetett vétség miatt. Az első

futamból 20, majd azt követően további 17 hajót zártak ki aznap, ami jelentősen megváltoztatta az élboly állását. Ekkor zuhant jó néhány helyet hátrébb, s szállt el dobogós reménye az olimpiai bajnok Paul Goodisonnak, vagy az első nap után élen álló új-zé-



landi Bulloznak. Sajnos Zsombi is az óvottak listáján szerepelt, s visszacsúszott a 47. helyre, ahonnan aztán a hátralévő futamokon felküzdötte magát a 37. helyre. Tomai Balázsnak azonban az ezüst csoportban sem sikerült a legjobbak között szerepelnie, s az 51. helyet szerezte meg csoportjában, mely az összesített lista 104. helyét jelentette számára. A junioroknál a világbajnoki címet a dán Thorbjørn Scheierup szerezte meg az olasz Marral és az angol Mills-Barton előtt.

E.B.

Végeredmény 14 futamot követően (159 induló)

- 1 Tom Slingsby (AUS) 50 pont
- 2 Nick Thompson (GBR) 86 pont
- 3 Andrew Murdoch (NZL) 96 pont
- 4. Alsogyray Julio (ARG) 109 pont
- 5. Kontides Pavlos (GRE) 112 pont
- 6. Junior Joshua (NZL) 114 pont
- ...
- 37. Berecz Zsombor
- 104. Tomai Balázs

Junior eredmények (118 induló)

- 1 Thorbjørn Schierup (DEN) 35 pont
- 2 Francesco Marral (ITA) 40 pont
- 3 Alex Mills-Barton (GBR) 53 pont

.....

SZÖRF VB

Detre Dia élményei

Szeptember 5-én lezárult a dániai Kertemindeben megrendezett RS:X Világbajnokság. Mind a nőknél, mind a férfiaknál nagyon izgalmasan alakult az utolsó, minident eldöntő egy-egy futam.

Ez főként az addig nem igazán tapasztalt erős áramlásnak köszönhető, ami igencsak megszínésítette a vizet – és ezzel a történéseket is. Rengeteg tengeri moszat és egyéb hínárfajta került ugyanis a pályára, ami nagyban megnehezítette a versenyzők életét.

A top 10 női csapat kezdte reggel a napot: vezető pozícióban a már legendaként számon tartott Alessandra Sensini, utána meglepetésként az izraeli Lee Korzits, és harmadik pozícióból a spanyol Blanca Manchon indulhatott neki az érmes helyeket eldöntő csatának. A futam rendkívül izgalmas volt, folyamatosan cserélődtek a helyek. És sokszor láttunk tolató versenyzőket, akik próbáltak megszabadulni a szkegre, svertre tekerődő hínárkötegektől... Végül hatalmas véghajrában elsőként a spanyol Manchon,

utána a francia Charilne Picon futott be a célba, az addig szinte biztos nyerőnek számító Sensini pedig csak hatodik lett. Ezzel hatalmas meglepetés született, a 23 éves Blanca Manchon lett a világbajnok, egy ponttal megelőzve az öreg róka Sensinit! A bronzérmes pedig a tavalyi évhez hasonlóan a francia Charilne Picon érdemelte ki, folyamatos jó teljesítményével.

A férfiaknál is volt izgalom bőven. A verseny végig vezető holland Dorian van Rijsselberge az előző napi borzalmas, idegölő, felénél befuttatott futamban nagyon rossz helyezést ért el, így nem kezdhette vezető pozícióból a végső csatát. A futamot az izraeli



Nimrod Mashian toronymagasan vezetete, egészen az utolsó szlalom-szakaszig, ahol is szerencsétlenségére komoly mennyiségű hínárt szedhetett össze, így a sebessége majdnem nullára csökkent. Eközben a társai sorra hagyták le, amíg különböző manőverekkel próbált megszabadulni az öt fékező növényzettől, ami alatt hat helyet vesztett. Borzasztó érzés lehetett számára, de azért a világbajnoki bronzérem valószínűleg kárpótolja valamelyest a fiatal versenyzőt. A végeredmény pedig: első a már többszörös érmes lengyel Piotr Myszka, második a honfitársa, Przemyslaw Miarzynsky, és végül, de nem utolsósorban az izraeli Nimrod Mashian.

Az izgalmas medal race-k után még nekünk is sikerült a végére teljesíteni egy futamot, bár a szél már nekünk majdnem teljesen elállt, és ez a kellemes áramlásban kissé tükrössé tette a futamot. De mindenki nagyon örült a lehetőségnek, mert előző nap ismételtén kényszerpihenő volt számunkra a szélhiányos időjárás miatt.

Ez az utolsó futam igazán bolondosra sikeredett! Első kruzban egészen jól sikerült lavíroznom a néha-néha felbukkanó pöffökkel, ám utána történt sok érdekes dolog, ami kissé hátravetett. De a legvégén



egyszer nekem kedvezett a szerencse – a szlalom-szakaszon az előttem haladók sora estek el, nagyon nem is értettem, hogy miért. Később kiderült, hogy a bójánál való halsolás közben a szél teljesen másik irányból fúj, nekik hirtelen; és ez 3-4 versenyzőt igencsak vizesen érintett. Ezt a kisebb lubickolást nekem sikerült kihasználnom és befutottam előttük a célba a 10. helyen. Ezzel a végére abszolútban előrébb léptem

egy hellyel, az ezüst csoportban a 16. helyen zártam a kertemidei világbajnokságot. Sok-sok tanulságot szűrtem le az elmúlt héten. A következőkben az itt előfordult és sok helyezésbe kerülő hibáim kiküszöbölésén fogunk dolgozni, hogy jövőre sokkal jobb végeredménnyel zárhassam a nagy világversenyeiket.

Detre Dia

18FT SKIFF GP4

Szezonzáró magyar érmekkel

Olaszországban, az Iseo-tavon rendezték meg a 18-as európai szezon utolsó versenyét.

Az új helyszín, a Garda-tótól nyugatra fekvő Iseo Lovere városkája Comóhoz hasonló, nagyon kedves hely, szokásos termikkel és sima, mély vízzel.

Izgalmas versenynek ígérkezett, hiszen itt dőlt el a Grand Prix végeredménye. Szoros volt a lista: a dán GP Covers csapata vezetett 31 ponttal, őket követte az angol Pica csapata 25 ponttal és mi – a Liberty Sailing Team – a harmadik helyen egy ponttal, az angolok mögött 24 ponttal. Utánunk 10 ponttal lemaradva következtek a német csapatok. Célunk a GP összetett második hely megszerzése volt – a nyeresre csak matematikai esélyünk volt...

Péntek déle volt kiírva az első rajt. Csütörtökön, munka után tudtunk elindulni, így „már” hajnali ötre ott is voltunk. Ezt még megspékeltek egy kis hőemelkedéssel az odaúton, így nem mondhatni, hogy csúcsmódban vágunk neki az első napnak.

Meg is lett az eredménye: az első futamban második-harmadik helyről sikerül felborulnunk, így rögtön egy kiesővel kezdtük a versenyt. Sebaj, a következő futamokban mentünk

egy második, majd egy negyedik helyezést. A harmadik futam után reménykedtünk, hogy nem lesz több, de a rendezők kemények voltak és elrajtoltatták a negyediket is. Ebben a futamban az utolsó csöpp erőnket is beleadva, harmadik helyet értünk el. Érdekes nap volt, a pályán két szélváltó is volt, és ahogy haladt az idő, úgy változott ezek helyzete. Folyamatosan a két riválisunkkal voltunk csatában, a Pica és a GP Cover csapattal. A nagy meglepetés az Eurolink nevű német egység három első helye volt. Régi jó barátaink a német srácok, de eddig nemhogy futamot nem nyertek, még a háromban sem voltak sokat. Az első nap után így ők vezettek, komoly előnnyel a dánok, az angolok és előttünk. Az időjárásra nem volt panaszunk: 28 fok, napsütés és kellemes, 10-15 csomós déli termik.

Tíz-tizenkét óra alvás után másnap újult erővel estünk neki a futamoknak. Három futamot rendeztek



hasonló szélben, mint az előző napon. Jól elkaptuk a ritmust, és a nagyon szoros futamokban két első és egy második helyet futottunk. Ellenfeleink viszont ott

voltak a nyomunkban, de a nap végére feljöttünk a második helyre. A németek vezettek egy ponttal előttünk, utánunk egy pontra az angolok, majd további kettőre a

dánok. Ez alapján még minden lehetséges volt mind a verseny, mind a GP-összetett szempontjából. Ha esetleg megnyerjük a versenyt és megverjük a dánokat kettővel... Egy ilyen nap után nagyon optimista az ember.

Vasárnap – a két döntő futam. Délben rajt, ahogy ezt eddig megszoktuk. Előtte még egy demó-futam a városka főtere előtt. Az első futam: tiszta rajt után vezettünk egy ideig, habár minden lekeresztelés igen szoros volt. A bójához végül harmadik helyen érünk fel. A többiek balra nyitottak, mi jobbra, és ez most nagyon bejött. Jó háromszáz méter előny, ami elég volt a végéig. Habár az angolok mindent megpróbáltak, és a második hátszél elején még

hibára is kényszerítették minket, de még a 360° büntető után is simán hoztuk a futamot.

Másodikak a dánok lettek, harmadikak az angolok (akik ezzel elszálltak) a németek pedig megcsinálták második ejtő helyüket.

A második futam a rajtnál eldőlt. A németek bátran kezdtek a balcsapásos rajttal. Minket az angolok lerajtoltak, így egy visszahazolással

kezdtünk. Innen kerestük az utat előre, de hiába. Ötödik helyen futottunk be. Német barátaink hozták a futamot, így nyerték a versenyt, amit meg is könnyeztek a parton. Tizenhárom éve vártak erre a napra – megérdemelték. Mi a második helyen végeztünk. Harmadikak a dánok lettek, negyedik az angolok (akik negyedik helyet ejtettek). A 2010-es Grand Prix-t a dán GP

Covers csapata nyerte, mi második helyen végeztünk, az angol Pica csapata pedig a harmadik lett. Végül elértük, amiért jöttünk, bár karnyújtásnyira volt a győzelem. Örülünk a második helynek, jó, hogy ez alkalommal nem volt gond a hajóval. Jó szezon jó záróversenye volt. Ezzel jövő májusig vége az európai szezonnak, a 2011-es GP a Balatonon kezdődik!

Ujhelyi-Gáspár Miklós

www.skiffsailing.hu

Erdemények

No	Numero	Nome	Punti	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	GER 13	FRIEDRICH RENNER, TOM EGGERSDORFER, CRISTIAN MEISNER	13,0	1	4	1	1	3	(7)	2	(5)	1
2	HUN 18	MIKLOS UJHELYI GASPÁR, MATYÁS MAJTHÉNYI, ZSOMBOR SZEGTY	14,0	(6)	2	4	3	1	2	1	1	(5)
3	DEN 1	FLEMMING CLAUSEN, MIDDELMAN EBLER, SØREN CLAUSEN	17,0	2	1	2	(4)	(5)	3	4	2	3
4	GBR 40	JAMES MEARS, OLLIE SPENSLEY COURFIELD, STEWART MEARS	17,0	(3)	3	3	2	2	1	3	3	(4)
5	GER 33	PETER NORBERT, JURTH CARLO, SCHRMAN MARGO	34,0	(dnf)	5	(7)	6	4	4	5	4	6
6	ITA 1	MASSIMILIANO BARRO, MATTEO GRITTI, MARCO MARTINELLI	36,0	5	(7)	5	(7)	6	5	6	7	2
7	NED 35	BOB KOOL, DAAN LAMMERS, JASON MOGENDOORN	40,0	4	6	6	5	(dnf)	6	(7)	6	7

RAFFICA TOURS

Magyar zsoldosok a Gardán

Ki gondolta volna még néhány éve, hogy az európai tavi vitorlázás fellegvárában, a Gardán Magyarországról bérelnek hajót a két legismertebb verseny, a Gorla és a Centomiglia megnyerésére!

Annak idején nagy volt a csodálkozás, amikor Farky kibérelte és a Balatonra hozta a Clan des Teamet, hogy aztán nagy küzdelemben legyőzze az akkor már magyar tulajdonú Raffica csapatát a Kék-szalagon. Fordult a kocka, és a Cento egyik korábbi győztese, Daniele Larcher és csapata bérelte ki a Rafficát, melyet Király Zsolt, Puskás Tamás, Fekete András, Bence Zoltán erősített és felügyelt a hajó biztonsága érdekében.

Az olasz csapat felkészülésére nem sok idő maradt, mégis sikerült az első versenyen, a Gorkán egy harmadik helyet megszerezniük a német Wild Lady és az ősi ellenfél, a Clan des Team mögött. A hajót felváltva kormányozta Daniele és Zsolt, miközben úgy tűnt, hogy a legénység szépen összerázódott a nagy megmérettetésre, a 60. Centomiglia küzdelmeire.

A verseny előtti napon volt egy közös edzés, de kb. egyórás vitorlázás után totál szél-

csend állt be, így a komolyabb szeles meneteket már nem lehetett kipróbálni.

A verseny napján, reggel szembesült a csapat azzal, hogy 30-35 csomós szél van a vízen. A legénység több tagján látszott az idegesség. A rajt előtti helyezkedés egyik hajónak sem volt könnyű. Az erős szél által felkorbácsolt hullámok tarajának porzó vize folyamatosan keresztülcsapott a hajón. A rajt előtti forgolódás után (miután a legénység már kezdte megtalálni a helyét) lehetett látni, hogy igen erős versenyre kell számítani. A Wild Lady (Wilke 49) szépen ellépett a mezőnytől, őket követte a Clan des





Team és a Grifo. A nagyon erős szél és az óriási hullámok komoly megpróbáltatások elé állították a csapatot. A nyelvi nehézségeket elkerülendő Daniele kormányzott. A Torbole felé tartó útvonalon sajnos egy rossz manőver következtében felborult a hajó. Daniele fia a zuhanás közben megsé-

rült, őt motorossal partra, kórházba kellett szállítani. Később kiderült, hogy nem történt súlyos, maradandó sérülése. Mindenesetre a csapat igen rossz lelkiállapotban kezdett hozzá a hajó mentéséhez. Szerencsére sem a test, sem a rudazat nem sérült meg, sőt a felszerelés is hiánytalanul megúszta. Kb. 30 perces munkával sikerült is felállítani, de mivel rossz irányba került a hajó és a vitorla még fent volt, a szél a felállítás lendületével rögtön visszaborította a másik oldalára. További keserves kínlódás után, miután a vízben sikerült a vitorlát lehúzni, megoldódott a probléma, de ezek után már nem volt értelme folytatni a versenyt.

Különleges adottságainak köszönhetően a Garda mindig nagy kihívást jelent. A tó elszűkülő északi részén a szél rendkívüli módon felerősödik, de a napsütötte sziklák termikus hatása még akkor is erős szelet generál, amikor a vidéket elkerülik a szeles időjárási frontok. *További képek: www.porthole.hu*

Szöveg és képek: Németh Erika

ÚJ CSAPAT, VIHAROS KEZDETEK

Tornádók és tornádók

I. Aug. 13 péntek. A Füred-Boglár-Füred túra után sietve kötöttünk ki a Helikonnal. Igyekeztünk, mert színházjegyük volt a „Padlás”-ra. Dramaturgiailag a legjobb pillanatban lecsapott egy tornádó Füredre. Hazafelé menet kerülggettük a romokat és megittunk egy pohár bort a borhétén. Reggel a telefon ébresztett: „Megvan a hajód!” – persze, itt áll a kikötőben – gondoltam, de nem volt a helyén. Valakik nyílt vízben megtalálták éjjel kettő után és bevontatták a szökevényt a hajógyárba.

Udvarias rendőrök – gyors eljárás – irány haza. Böri moto-

rosával többször körbejárta a hazafelé tartó Helikont. „Csoda: egy karcolás sincs rajta... Három kőmóló közül cikázott ki és órákat sodródott...”

A megtalálók – Hortobágyi Gábor és barlangász csapata – szerényen fogadták a köszönetet. Sós vízben az elhagyott hajó legalább fele a megtalálóé... Hosszú beszélgetés következett tornádóktól tornádókig. Kisebbik fiam szeme egyre jobban kezdett csillogni – „Elvinnél egyszer a tornádóddal?” – kérdezte Gábort.

II. Az első próbálkozás a borulás ellenére is hatalmas élmény



volt. Rudi fiam (13 éves) kormányozhatta a katamaránt, Gábor szerint ügyes, és ami a legfontosabb, nem fél, élvezi. Beindult a fantáziájuk: Mi lenne ha... A súlyuk ideális, magas mancsaft, könnyű kormányos, 2 hét és itt az EB – Torbole – és akkor már előtte a cento... Mi lesz, ha jön a gardai rettenet – veszett már a Gardán magyar hajó – nyúzottak a vitorlák egy régebbi borulás óta és sok a törött alkatrész. Iskolát

lógással kezdeni? Lenne kísérő motoros? Korhatár? Súlyhatár? Több érv szól a vállalkozás ellen, mint mellette. Ilyen kevés tapasztalattal... Mégis győz a lelkesedés. Fogjunk hozzá!! Mit tehet ilyenkor egy apa? Meggyőzőm a mamát és elviszlek a lakóbuszszal.

Telefonok, mailek, Gábor éjt napallá téve laminál, rendel, rohan, többször is úgy tűnik, nem áll össze... Végül Tusséknál is elké-

szül egy kísérleti vitorla. Már rég ott kéne lenni. Mi már a Gardán vagyunk. Gábor elveszett a trélerrel. Este érkezik meg. Már nevezünk. Öcsit meg kellett mutassam, mert nem akarták elhinni a korát „13 éves kormányos még nem volt a centón”. Holnap 8:20-kor rajt. A katamaránok betérbójas pályát futnak. „Milyen szél lesz?” – kérdezzük a többi menőt. Fél kettőre összeszedtünk mindent, jó lenne végre aludni, de hát izgulunk... Hatkor ébresztő, reggeli, beöltözés, fejenként egy csoki. Hatalmas hullámok, kevés szél, indulás. A vizes flaska már a rajt előtt elúszott.

Én magam kaptam a rendezőktől egy VIP jegyet. 8:30-kor indulás, este 6-ig (ebédszünettel). Az egytestűek 9-kor rajtolnak, 10 km-rel a katamaránok előtt. Ott a Raffica! Küzd az időnként 8-as széllel. Vajon mi lehet az én kisfiammal? A távolban látszanak a közeledő katamaránok, de a motoros nem az én vágyaim szerint halad. Persze, rajtol a cento! Gyönyörű, de egyben hátborzongató is, sok a veszélyes helyzet és a hullámok egyre csak nőnek. Úgy néz ki, hogy az assók lesznek a királyok. De egyszer csak kiválik a tömegeből a Wild Lady – döntőkéles szuperhajó. Az olaszok nem örülnek, hogy egy német hajó vezet, de Torbolenál sportszerűen tapsolnak. Tudták, hogy magyar vagyok, így érdekelhet: felborult a Raffica, állítólag sérült is van. Második a Grifo, majd a Clan des Team jön, és egy kicsi M2 katamarán foc nélkül, majd egy tornádó. De ezek nem az enyémeik. Vajon még lábon vannak? Elindul a motoros szemben a mezőnyel, az elsőket követ-

jük. Sok a tépett, sérült hajó, szinte mindenkin reff I vagy II. Nyugodtabb lennék, ha lehetne reffelni a tornádót is. Egyszer csak mintha ők lennének. Távcső – igen, ott a sziklák alatt jönnek, és egészen jól állnak. A menő német karbon katamaránok is mögöttük vannak. Hogy lehet ezt kibírni, minden harmadik hullámot telibe kapnak, szinte letépi őket a trapézról, de mennek tovább. A motoros kegyetlenül elvisz a nagyobb médiaérdeklődés irányába. A Garda déli oldalán foltos a szél és lassan legyengül. Befut az első, a Wild Lady, 16:28, a második a Clan des Team 17:00, sokkal lemaradva a Grifo. Már a kocsiban haladok a sziklák között, amikor meglátom a magyar csapat fekete blízsterét.



Iszonyú sebességgel tűnnek el a szemem elől. Követem őket, próbálok fotózni. Bogliancónál rohanok le a partra, itt kell forduljanak, de mire odaérek, már távolodnak. Követi őket az egyik német karbon. A következő bója Madernónál... Már sötétedik. Remélem, kiállnak, jön a német hajó... Megelőzte őket? A német kiállt. Pedig már csak egy beté-

bója volt hátra. Jönnek Rudiék is – nincs lámpája, tudom, hogy nincs egyik katamaránnak sem – fényszórával jelzem, hova jöjjenek. Hatalmas öröm, pedig fel kellett adják. Vacsora. Most először nem kellett kétszer mondanom, hogy feküdj le, kisfiam...

III.

Másnap javítgatások, sebnyalogatás. Már az EB-ről beszélgettünk. Jó lenne mielőbb felmenni Torboléba. De megint hatalmas a szél és a hullámok csak nőnek és nőnek. Végül csak a lakóbuszszal megyünk fel, a hajó marad. Torbole tele van Tornádókkal, nagyon kedvesek. A németek különösen segítőkészek. Gäblerék – (ő nyerte az idei Kékszalagot) hozták a kölcsön grósz. Roland nem olyan, mint egy világbajnok,

Másnap csak hatos szél, így indulás lábon. A többiek már edzenek Torbole előtt. Három óra alatt felértek a fiúk, de hiába vártam őket ebéddel, beálltak edzeni. Másnap egykor rajt. Óramű pontossággal jön a szél. 6-os déli, nagy pöffökkel. Három futam, Rudiék borulnak – sőt „cápa” – (a hajó teljesen feje áll). Távcsővel figyelek a parttól. Gábort látom, ott van Rudi is. Mit csinálnak? Birkóznak? Nem, Rudi Gábor nyakába mászik és így állítják vissza a hajót. Mennek a többiek után. A partin több tapasztalt róka jön gratulálni, ez nem mindennapos bravúr. Mások egy sima borulás után is kiálltak. Most tudom meg, hogy a Centón is cápáztak. Jó, hogy nem láttam, ott kaptam volna infarktust a médiahajón. Sajnos hiába sikerült sok hajót megelőzni, a gonosz limitidő miatt dnf. Én nagyon dicsérem őket, szinte nulla edzés ellenére ott tudtak lenni a mezőnyen. Itt szeretik a magyarokat! Azt pedig különösen ünneplik, hogy egy 13 éves legény így helytáll. A média is nyomul. Az egyik riportert, akivel eddig mindig németül beszélgettünk, interjú kér. Kamera indul és angolul kérdez. Nagy a meglepetés, de peregnék a kérdések, döcögnek a válaszok. Hülyén érezzük magunkat, de hát úgyis kivágják. Mondtunk eleget németül. (Rudi tökéletesen beszél németül, Bécsbe jár suliba.) Most a hajóval kell törődni, javítani, állítani... Éjfél után még dolgoztunk, jönnek a menők, tanácsokat adnak, vergetik a fiúk vállát. „Belőletek lesz még valami.”

Andorka Rudolf

In Memoriam Tolnay Kálmán László

Mély szomorúsággal emlékezik az ember, amikor egy barát, egy közismert, kiváló vitorlázó sporttárs elhagyva földi életét, azt választja, hogy az örök élet tengerén figyelje a széljárást, kormányozza hajóját és vesse be horgászbotját a vízbe. Különösen akkor érzi az ember az elhunyt hiányát, amikor a találkozások filmkockái végigpörögnek, és megjelenik egy szokimondó, barátságos és nyugodt, családját szerető, tehetséggel megáldott vitorlázó alakja. 86 éves korában elhunyt Tolnay Kálmán László – a vitorlázók csak Lacinak hívták –, a Magyar Vitorlás Szövetség örökös tiszteletbeli s a Balatonfüredi Yacht Club örökös tagja, a Balatonfüred Sportjáért kitüntetettje, kétszeres olimpián, többszörös magyar bajnok.

A Balaton mellett született, és a belső Hajógyárban, a tó közelében nőtt fel. Édesapja nem volt más, mint az akkori gyármű vezetője, az első magyar vitorlavarró mester, Tolnay Kálmán bácsi. Lacit tehetség elkötelezett vitorlázóvá tette, és már egész fiatalon az egyik KMYC tagtól kapott Dingivel versenyzett sárga vitorlával, hogy messziről is figyelni lehessen. Laci rendszeresen a Füredi Balatoni Yacht Club színeiben kezdett Kalóz osztályban versenyezni, három bajnokság első helyezését érte el: 1944, 1948 és 1949 években. Felsőfokú faipari technikumban szerzett oklevelével a Füredi Hajógyárban kezdett el dolgozni. 1950-ben átült a Csillaghajó osztályba, 1950-51 és 1952-ben bajnokságot nyert. A hazánkban 1957-ben megjelenő, olimpiai osztályba tartozó Finn-dingivel már bajnokságot nyert, és jó eredményeivel részt vett az 1960-as római olimpián. 1961-ben ismét átült a Csillaghajó osztályba, melynek terveit módosította, és az 1962-es, 1964-es, 1965-ös és 1967-es években bajnokságot nyert. Nagy teljesítmény volt, amikor 1962-ben és 1964-ben az Ost-See Woche-n Warnemündében kimondottan viharos szelekben megszerezte hazánk háború utáni első tengeri győzelmét, megverve a római olimpia első helyezettjét, az orosz Pinegint.

1965-ben a Csillaghajó osztály District bajnokságán a 48 induló



közül a 3. helyet szerezte meg, s a versenysorozatot 1966-ban az Atter-Seen megnyerte.

Kékszalag-versenyen is indult, és 1965-ben felhúzhatta árbocára a győztesnek kijáró szalagot. Kiváló eredményei alapján 1968-ban részt vett a mexikói olimpián, s a 13. helyen végzett. Egy futamban harmadik lett, egy futamból pedig technikai okok miatt ki kellett állnia.

Ezután felhagyott a válogatottsággal, és időnként versenyzett csak: Solingban vagy 30-as cirkálóban. Az eredményes vitorlázásnak véglegesen a Dragon osztályban 1974-ben bajnokságot nyerve mondott búcsút.

A Hajógyárban a tervezési osztályon csoportvezetőként dolgozott: tervezte a B21 és B24 típusú vitorlásokat.

A vitorlázást abbahagyva a horgászás lett a szenvedélye és családjának élt. Soha nem volt nagyképű vagy kérkedő, pedig eredményei alapján az lehetett volna. Oldaltáskájával együtt hiányozni fognak kritikus szakvéleményei például a hajóbeállításról, időjárás-előrejelzései, haljárásról szóló tapasztalatai, nyugodt természete.

Nyugodj békében!

Simon Károly

Ki mit állít (ki)? Kenese Boat Show

A szeptember második hétvégéjén megrendezett Kenese Boat Show, jelezte a 2010-es főszezon végét, az őszi visszavonhatatlan beköszöntét. A

borús időben szívmengető mosollyal találkoztunk a Nelson Lizing standján. Ha a hitelpiac kilátásai is ily derűsek, nincs ok az aggodalomra! Id. Scholtz Imre a





megszokott eleganciával fogadja látogatóit a Style Yacht sátrában. Van oka a büszkeségre: bemutatja minden idők legszebb Sudarát, a „Classic” néven debütáló full-extrás különlegességet, a kiállítás talán legszebb hajóját. Viszkei András legújabb hajója a már sorozatban gyártott 35 lábás, dupla elektromotorral hajtott WIA 345 különlegesen kialakított belső berendezésével kelt feltűnést. A sekély vízű csónakkikötőkben is helyet



talál a hagyományos balatoni 25-ös jolle legkorszerűbb változata, a T-Jolle terméke.

A T-Jolle standján találkoztunk a kiállítás egyik különös hajójával, a szétszedhető



CP túrakatamaránnal. A két testben kényelmes fekhelyet képeztek ki 4 fő számára. A robosztus bi-pod rudazat és az ezzel harmonizáló orrsudár erősebb szelekben is könnyed hajózást ígér.

Soponyai Géza legújabb terméke, a Nautic-család 37 lábás karbon rakétája a versenyeken már bizonyított – még kiállítási bemutatkozása előtt.

Az elektromos meghajtású motorosok klasszikus vonalát képviseli a Prince Europe. Az igényes, konzervatív megjelenésű hajókat víz alatti motorral, és kívánságra lítium akkumulátorokkal szerelik fel.



Currys sárgaborsópüré leves

pármai sonkacsíkokkal, tökmagolajjal locsolgatva

A nyári szezon végén mindig megvizsgálom, hogy melyik étel aratta a legnagyobb sikert a vendégek körében, melyeket kedvelték meg leginkább. Amelyek kelendők voltak, azok biztosan szerepelni fognak a következő étlapon is, legfeljebb minimális változtatások

kat végzek rajtuk. Most bemutatom az egyik legkedveltebb levesünket, ami a nyáron leginkább fogyott. Olyan levest, amelyre valóban igaz a számomra nagyon is kedvelt mondás, miszerint: Néha a kevesebb több. Értem ezen azt, hogy kellő kreativitással és fantáziával egyszerű alapanyagból is lehet igazán fenséges fogást készíteni.

Jó étvágyat! Jóízű üdvözléssel: Kocsis Bálint Konyhafőnök www.bfyc.hu

Hozzávalók: Sárgaborsó 0,6 kg • Főzőtejszín 0,3l • Vöröshagyma 1 db • Fokhagyma 3 gerezd • Curry-por 0,05 kg • Só, bors • Pármai sonka vagy füstölt parasztsonka • Tökmagolaj (hidegen sajtolt)



A megtisztított, megmosott sárgaborsót puhára főzzük a hagymákkal, majd botmixerrel pürésítjük. Curryval, sóval, borssal ízesítjük. Tejszínnel dúsítjuk a levest. Tálaláskor a sonkát csíkozva vagy szeletelve adjuk a leveshez, s tökmagolajjal csepegtetjük meg. Ha jól készítettük, egyszerre érződik a curry és a hagyma íze, de nem nyomja el a sárgaborsó édeskes zamatát. Hideg napokon is igazán jó léleklemelegítő leves.

bond
PÉNZ ÉS ÉRTÉKGAZDÁLKODÁSI ZRT.

**NELSON
HAJÓLÍZING**

BOND Pénz- és Értékgazdálkodási Zrt.
8000 Székesfehérvár, Mártírok útja 78.
Telefon: (22)512 142
e-mail: info@bondrt.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Országos Fogathajtó Verseny	Zánka	GYIC	2010.10.01-2010.10.03.	Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum 8251 Zánka, Telefon: 87/568-500 E-mail: marketing@zanka.hu www.zanka.hu
Túra a Gyaloglás Világnapja alkalmából	BFNP	Tihany, a temető és a futballpálya közötti parkoló	2010.10.02	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság 8229 Csopak, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
XVII. Egry József Horgász Emlékverseny	Zánka	Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum	2010.10.02-2010.10.03.	Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum 8251 Zánka, Küllerület Hrsz 030/13 Telefon: 87/568-500 E-mail: marketing@zanka.hu www.zanka.hu
Európai Madármegfigyelő Napok	BFNP	Siófok, Tőreki tavak	2010.10.03	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság 8229 Csopak, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
Megemlékezés az 1848/49-es szabadságharc vértanúiról	Balatonfüred	Köztársaság úti lakótelep	2010.10.06	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu, www.balatonfured.hu
VIII. Balatoni Nemzetközi Tojásfesztivál	Siófok	Siófok, Fő tér	2010.10.08-2010.10.10.	Tojás Kézműves Nemzetközi Művészeti Egyesület: 8600 Siófok, Birs u. 21 Telefon: 84/558-039 E-mail: info@tojasfesztival.hu www.tojasfesztival.hu
Várfutás	Szigliget	Település utcáin, valamint a Várban	2010.10.09	Szigliget Község önkormányzata 8264 Szigliget Kossuth utca 54 06-87/461-355 onkszigliget@t-online.hu www.szigliget.hu
Túra az Állatok Világnapja alkalmából	BFNP	Balatonlelle, Irmapuszta – halastavak	2010.10.09	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság 8229 Csopak, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
Töklámpás Fesztivál és Tökéletes Tökételek Sütő-Főző Versenye	Balatonboglár	Balatonboglár-Szőlőskislak, Művelődési Ház	2010.10.09. - 2010.10.10.	Varga Béla Városi Kulturális Központ
8. Keszthelyi Táncpanoráma	Keszthely	Balaton Színház	2010.10.13-2010.10.16.	Balaton Kongresszusi Központ és Színház 8360 Keszthely, Fő tér 3. 83/515-232 info@balatonszinhaz.hu www.balatonszinhaz.hu
III. Kálmán Imre Emléknepok	Siófok	Fő tér, Kálmán Imre Kulturális Központ	2010.10.15. - 2010.10.17.	Kálmán Imre Kulturális Központ 8600 Siófok, Fő tér 2. Telefon: +36-84-311855, +36-84-311-856 rendezvenyek@kulturkozpont-siofok.hu www.kulturkozpont-siofok.hu
Kenesei őszi – Tök – Jó Nap	Balatonkenese	Faluház Táncsics u. 24.	2010.10.16	Tourinform Balatonkenese 8174 Táncsics M. u. 24. Tel./fax: 88/594-501 e-mail: balatonkenese@tourinform.hu web: www.balatonkenese.hu
Karosi őszi	Zalakaros	Gyógyfürdő tér	2010.10.22-2010.10.23.	Tourinform Iroda 8749 Zalakaros, Gyógyfürdő tér 10.
Ferencsik János Emlékhangverseny	Balatonfüred	Anna Grand Hotel	2010.10.22	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu, www.balatonfured.hu
Balatoni Kerekesszezonzáró	Balaton	Balaton, Balatoni Bringa Körút	2010.10.22-2010.10.24.	Balaton Masters Team 8220 Balatonalmádi, Véghegy D. u. 8. Telefon: +36 70 315 0505; +36 70 383 6770 E-mail: info@balatonbringa.hu www.balatonbringa.hu
Balatoni Évadzáró Vitorlás Verseny	Balatonfüred		2010.10.23-2010.10.24.	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu, www.balatonfured.hu
IV. Szigligeti Süllyő Fesztivál	Szigliget	Szigliget strand	2010.10.23-2010.10.24.	Szigligeti Turisztikai Egyesület 8264 Szigliget Kossuth utca 54 06-70/5705-638 kalmadi@citromail.hu www.sullofesztival.hu
Nemzeti Ünnepek	Balatonfüred	Szent István tér	2010.10.23	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu, www.balatonfured.hu
Köd Kupa Szezonzáró Vitorlás Túráverseny	Balatonalmádi	Balaton	2010.10.30	Balaton Masters Team 8220 Balatonalmádi, Véghegy D. u. 8. Telefon: +36 70 383 6670, +36 70 383 6770 E-mail: sport@marathon.hu www.marathon.hu

KÖRNYEZETÜNK

Le vagyunk sz@rva? Hál' Istennek!

Aggódunk a trópusi erdőkért, kiszabadítjuk Willyt, a gyilkos bálnát, biomaszlaggal táplálkozunk és hibrid terepjáróval demonstráljuk naturális elkötelezettségünket. Amikor azonban a természet a maga módján kikezdi a megszokott kényelmi rutint, akkor azért hajlamosnak mutatkozunk átállni a másik oldalra. Pedig a táplálkozó élővilág bizony nyomot hagy, attól függően, hogy a lánc mely szegmensében fogyaszt és – annak rendje-módja szerint őrít is.

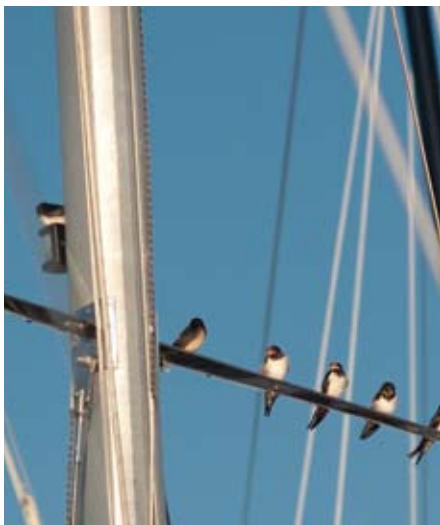
Apók a hajóban talán a legutálatosabb. Szerencsétlen módon a közízlés csúnyának, undorítósnak találja, és ezen az arcumon Peter Parker, a szimpatikus pókember sem tudott szépíteni. A kis fekete pöttyök a függönyön, a kispárnán, a teak bútorlapokon és az ablakokon elég erkölcsi muníciót adnak ahhoz, hogy rágalomhadjáratot indítsunk ellenük. A legtutibb érv a pókcsípés veszélye, bár valljuk be, nem sokkal gyakoribb, mint a cápatámadás – mégis megvásároljuk a legkorszerűbb

Arról azonban nem volt szó, hogy el is kell viselnünk őket, netán alkalmazkodni rajzási szokásaikhoz...

És akkor itt az ősz, gyülekeznek a vándormadarak, a természet nehézbombázói. Ma reggel éktelen csivitelésre ébredek, a szálingon, a drótokon, a lasy jack kötélzetén fürtökben üldögélnek a fecskék, a magyar néplélekhez oly közel álló kedves madárkák. Már-már áradna szét bennem a boldog honderű, amikor pillantásom az eső áztatta deckre, a perseling pony-

suvicolt felületet. Na ezt azért mégsem! Feledve híresen ökos szemléletemet, a fecskeirtó fedélzeti gépkarabély, a napalm, vagy bármilyen távoltartó-pusztító eszköz bevetését sem találtam volna aggályosnak hirtelen haragomban. Pedig tudhattam volna, hogy a Madártani Egyesület 2010-et a fecskék évének kiáltotta ki, és erre jó oka lehetett. 1999-2009 között a molnárfecskék állománya 65, a füstifecskéké 44, a partifecskéké 30 százalékkal csökkent Magyarországon. Magam is emlékszem, néhány éve ilyentájt, valamikor szeptember közepén a badacsonyi kikötőben elborzadva szemléltük, hogy a hirtelen hidegre forduló időben a gyülekező madárkák százai pusztultak el, és semmit sem tehattünk a megmentésükre. Ma már a tudósok a fecskéfaj teljes kipusztulását prognosztizálják. Miért probléma az ilyen mértékű állománycsökkenés? Mert ezek a fajok indikátorként jelzik a rájuk ható folyamatokat. A mérgek, nehézfémek, kémiai szennyező anyagok, valamint a környezetváltozási hatások – például a táplálék mennyiségének és minőségének változásai, a szaporodóhelyek csökkenése – koncentrállódva jelentkeznek. A fecskék állománycsökkenésének háttérben olyan komplex klíma- és élőhely-változási, környezetszennyezési problémák állnak, amelyek közvetve vagy közvetlenül ránk, emberekre is hatnak.

Szeretjük a természetet? Akkor fogadjuk el a kényelmetlenségeit is! Ne akarjuk megváltoztatni, próbáljunk mi alkalmazkodni! Gyertek, madárkáim! Nálam potyogtathatok!

G.A.


vegyi fegyvereket és fújunk rendületlenül, amennyi csak a palackból kifér. Ózonlyuk? Vivőgáz? Ugyan már!

A zöldszűnyogok – az árvák – sem számíthatnak szeretetünkre, pedig közismert tény, hogy a Balaton élővilágának, a víz természetes megtisztulásának ők az alappillérei.



vájára téved. A kicsiny madárkák heveny bélműködése vastag, nyákosan sikamlós guánóval fedi az általam nemrég tisztára

SEBESSÉGMÉRÉS Miért csomó?

1 csomó egyenlő:

1 tengeri mérföld/óra (definíció szerint)

101.268591 láb/perc

1.687810 láb/másodperc

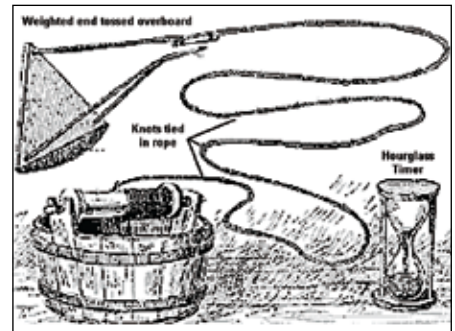
0,5144444 méter/másodperc

1.852 km/óra

1.150779 mérföld/óra

A csomó, mint a sebesség mértékegysége egy régi jó tengerészeti fogalom, de közülünk hányan tudják pontosan, hogy honnan ered? A korai vitorlázók meg akarták határozni, hogy járművük milyen gyorsan halad, miközben kihajóztak a nyílt vízre. Általában ezt úgy mérték, hogy bedobtak egy fadarabot a vízbe és közben figyelték, hogy a hajó milyen gyorsan megy el mellette. Ezt az eljárást a „fadarabdobásnak” nevezték és egészen a 16. századig nem is változtattak a

mérési technikán, utána azonban átvette az ún. „forgács sebességmérő/napló” a helyét. A „forgács” egy nagy orsó kötél végéhez kötött, 18 inch hosszúságú faék volt. A kötéltre minden 47 láb 3 inch (azaz kb 14,4 m) után egy csomó került. A forgácsot a hajó tatjáról a vízbe dobták és mivel ék formája volt, „megragadta” a vizet és elkezdte kitekerni az orsót, miközben a hajó akkor még ismeretlen sebességgel haladt előre. Egy ember az orsót tartotta, a másik elindította a homokórát, ami 30 másodpercnyi homokot tartalmazott, a harmadik pedig számolta a csomókat, amelyek elhagyták a hajó tatját. Amikor a 30 másodpercnyi homok eltűnt, az időért felelős ember felkiáltott és a számoló abbahagyta a számolást. Minél gyorsabban haladt a hajó, annál több csomóra és annál hosszabb kötéltre volt szükség. A 30 másodperc alatt megszámlolt csomók száma akkoriban egyenlő volt a hajók tengeri mérföld/órában mért sebességével. A csomó ezzel a mérési módszerrel 1,85166 km/órát jelentett, mely mindössze 0,02 száza-



lékkal tér el a modern számítás szerinti 1,852 km/órától. A csomó tehát nem egy tengeri mérföld, hanem egy tengeri mérföld/óra. Végül pedig miért 47'3" távolság volt a csomók között és miért 30 másodpercet használtak a méréshez? Nos, a távolság mérésének alapja az volt, hogy az 1 tengeri mérföld/órát átváltották láb/másodpercre, majd ezt megszorozták 30 másodperccel (mely praktikus időegység volt a homokórával történő csomószámoláshoz).

Dr. Misley Endre

a „TRANQUILLA” kapitánya

HAJÓTESZT

Eyghtene 24 – Collie

Szeretném bemutatni a híres tervező, Ron Holland egyik korai művét, az Eyghtene 24-et (kevésbé ismert nevén: Kiwi 24).

A hajó tervezési munkálatai 1973-ban fejeződtek be, és a ma már méltán elismert jachttervező ennek a korai műnek köszönheti első sikereinek egyikét. A név abból a szóviccből fakad, hogy új-zélandi akcentussal az angol szó, „eighteen” (18) kiejtése leírva: „eyghtene”. A hajó eredetileg az akkori előnyszámítási (I.O.R) rendszerben 18-as értéket kapott, ennek alapján került az 1/4 tonnás osztályba. A hajó 1973-ban megnyerte az 1/4 ton bajnokságot, majd rövid időn belül több első és második helyezést is begyűjtött.

A hajó főbb paraméterei:

A teljes hossza 24 láb, azonban ennek ellenére a „dundika” jelző rá talán a legmegfelelőbb, legnagyobb szélessége ugyanis 2,95 méter.

A vízvonal hossza: 6,35m; **Merülése** 1,3 m; **Vízkiasztása:** 1955 kg;

Fixpont magasság: 10,2 m; **Motor:** beépített Volvo Penta MD5A, egyhengeres dízel (kb. 8 LE teljesítmény)



Az új-zélandi születésű tervező, Ron Holland első átütő sikere volt az Eygthene. Ezt követte számos tonner jacht, győzelmek hosszú sorával. A Camper & Nicholsonsnál eltöltött évek során a Fastnet Race világában szerez elévülhetetlen érdemeket, majd 1990-ig a Swan-modellek tervezőjeként is bizonyít. Egyre nagyobb hajókat tervez, a maxik a Sydney-Hobarton is remekelnek, de a Volvo Ocean Race ír csapata már kevésbé sikeres. A jelenleg Írországban élő designer napjainkban főleg szuperjachtok tervezésével foglalkozik. Nevéhez fűződik a világ legnagyobb egyárbcos vitorlás hajója, a 247 lábás Mirabella V. megalkotása is.

A mi példányunk becses neve: Collie. Az előző kedves gazdája is ezen a néven ismerte és tartotta nagy becsben a hajót, így mi is megtartottuk ezt a szép nevet. Collie a hetvenes évek végén látta meg a napvilágot, és azóta is – apróságokat leszámítva – szinte hibátlan állapotban, és persze használatban van.

Rendkívüli adottságokkal rendelkezik, mert annak ellenére, hogy majdnem 3 méter széles, meglepően jól megy. Természetesen ez annak köszönhető, hogy a vízvonalhoz érve „összemegy a pocak”. A belső tér mégis tágas és széles maradt, rengeteg hasznos és praktikus tárolónak otthont adva. Tulajdonképpen úgy is elképzelhetjük, mint egy rövid kiülőkeretes liberát, ahol a keret külső éle és a test vízvonala által alkotott teret is beépítették, megnövelve a belső méreteket.

Sok minden szólt Collie mellett, azonban a legfontosabbak közé tartozik, hogy szerettünk volna egy olyan, túrázásra alkalmas hajót, amivel azért sportosabban, „könnyedén” is lehet vitorlázni. Meggyőző volt a

lességnek köszönhetően mindkét oldalon, a hajó elejétől a végéig elhúzóható szekrények vannak beépítve.

Balra fordulva szintén egy ágy található, ami végignyúlik az első, nagyobb kabinon. Ezen a fekvőhelyen hosszában akár két ember is



Volvo dízel barátságos és minden férfi szívét megdobogtató pöfögése is.

A hajó kabinjába érkezve az ember rögtön egy viszonylag nagy elforgatható asztallal találja magát szembe. Jobbra van az első hűtőgép, egy mosogató, rögtön 3-4 fali tároló és az egyik „koporsóágy”, amely akár egy természetesebb embernek is tökéletes kényelmet nyújt. A szé-

lfér, ha nem zavarja őket, hogy fejük búbja így egymástól kb. 8,3 cm-re lesz...

Az első kabinból az orrkabinba való átlépés egy viszonylag kicsi ajtócskán történik, és itt szépen fokozatosan meg is szűnik a „belmagasság”. Az orrkabinban az ajtó mögött található egy ruhásszekrény, melyben a 7+1 fő kabátjai, felsői mind elférnek. Ide, a bal oldalra építettük be a második hűtőgépet és egy polcrendszert. Ja, és itt a tipikus, orrkabinos „franciaágy”. Ami lényeges, hogy az ágymatracok alatt végig tárolók találhatóak, némelyek lemennek a hajó fenekéig, de van jól szigetelt, teljesen „száraz” tároló is.

A lépcső mögött van a motortér-ajtó.

Ha az orron lépünk be, hátrafelé haladva a deck egyfolytában szélesedik, s a hajó felénél egy picit tovább lépve el is éri a 2,95 métert. Ezen a részen akár a zavartalan napozáshoz szükséges fekvőfelületet is megtalálhatjuk, mindkét oldalon.

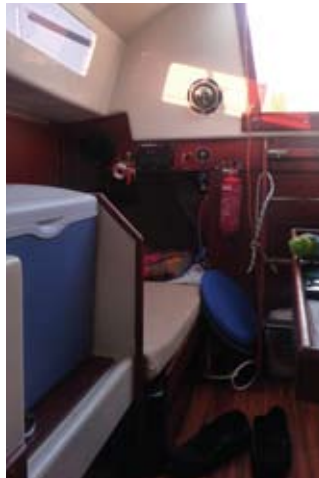
A cockpitban hátra van vezetve a futókötélzet, itt található két külső hangszóró és egy nagy hátsó rekesz, ebben van pl. a gázolajszűrő illetve a tank is. A hajó kormányrudas, kormányhosszabbítóval. Az

irányváltó, a motor indítófelülete is kint található, illetve ezek mellett egy régi, kézi bilgepumpa is, amit nagyon kevesen ismernek fel a korszerű hajókon szocializálódott hajósok közül.

A két, utólag beépített hűtőn túl bekerült egy erős rádió fejezet is, ami jó társa az előző tulaj által hátrahagyott négy minőségi hangszórónak. A sok fogyasztó természetesen igényli az áramot, úgyhogy hol kettő, hol három akkumulátort szereltünk be, melyeket kiegészítettünk áramtalanító kapcsolókkal, szivargyűjtők sokaságával és akkumulátortöltőkkel, nehogy a nagy bulizásban véletlenül elfogyaszszuk a Volvo bácsinak szánt áramadagot is.

Az első teljes szezont letöltése után most egy kedves barátunk segítségével, jó tanácsaival és a saját hajón lakás tapasztalataival felvértezve arra szántuk rá magunkat, hogy Collie egy teljes külső-belső, főleg famunkákat érintő felújításon essen át. Egy picit próbálunk tágítani rajta, ami a felesleges mosdó eltávolításával kezdődik, és igyekszünk még praktikusabbá tenni a ki nem használt tereket.

Collie-t persze elsősorban hajózásra használjuk, úgyhogy valóban szinte minden időjárás körülményt megjártam vele idén. A tapasztalataim vegyesek, de összességében pozitívak. Miután a hajó relatíve könnyű, ezért szépen meg tud indulni már a legkisebb légmozgásban is, de nagyobb szelekben csodára képes! Ez néha annyira meglepő volt, hogy szinte minden ilyen élmény után úgy éreztem, ezt soha nem fogom elfelejteni, illetve hogy „na, ez most tényleg a határ volt”.



Szerintem még az is a könnyű súlyának tudható be, hogy az erősebb hullámok könnyen kedvük szerinti irányba mozgatják – kivéve, ha rendesebb tempó van, mert akkor nagyon szépen elsiklik rajtuk.

A motorról egy rossz szót sem tudok szólni, mindig indult, amikor kellett. Olyan kiállást, kikötést még nem végeztem egyedül, ahol mellőztem volna a motorhasználatot. A hátrázást szívesen kihagynám: nagyon nagy gáz kell ahhoz, hogy az ember elérje azt, amit szeretne, akkor pedig már a kormányzás változik meg teljesen a fordulatszám növekedése és az összecsukódó propeller forgásirányából eredő eltérítés miatt. Ennél a típusnál is fennáll a kormánylap túlfordításának hátrányos hatása, de azért jól érezhető, hogy meddig van értelme elfordítani a kormányt. A hajó oldala nagyon gömbölyded, ezért a partfalhoz való kikötésnél a kormányosnak nem olyan egyszerű szépen odatenni, mint egy hosszabb, elnyújtottabb típus.

Májustól augusztusig szinte szünet nélkül a Collie-n laktam. Ha az ember megszokja, hogy az állomásgassághoz legjobb esetben is minimum 10 cm hiányzik, akkor meg tud békélni minden mással. A leg-

zsúfoltabb időszakokban öten aludtunk a hajóban, ketten az orr- és hárman a főkabinban, de ez már egy picit több volt a kellemesnél... 6-7 ember el tudja magát kényelmesen helyezni a decken, de bent 4 fő az ideális létszám.

Van a konyhában egy nagyon jó szolgálatot teljesítő melegszendvics-sütő, ott a két hűtőgép, két ventilátor, sőt egy hófúvó is, úgyhogy a komfortérzetem teljes volt ez alatt a két és fél hónap alatt is. Problémát okozott ugyanakkor, hogy egy kicsit erősebb szél esetén a hajó könnyedén elkezd táncolni a hullámok tetején, amit valaki vagy meg tud szokni, vagy nem. Kikötőben ez azzal egészül ki, hogy hiába hagyja az ember lazábbra a köteleket, azok akkor is meg-megrántják a hajót, ha gumicsontot fűzünk be.

Az idő vasfoga itt-ott belevált a szigetelésbe: egy-két helyen néha beázunk, de egyik sem vészes. A motorban kellett impellerlapátot cserélni, de szerencsénkre rögtön a szezont legelején. Ezekon kívül több meghibásodást nem tudok említeni, de lekopogom! A vízpumpa-szervizt és minden egyéb kisebb szerelést is



nagyon gyorsan letudtunk, úgyhogy gyakorlatilag egyetlen szép napot sem vett el.

Ezt a hajótípust azoknak nem ajánlanám, akiknek kompromisszum nélkül fontos a teljes kényelem, illetve akik nem nagyon viselik a zeg-zugos, lehajolós, óvatosan lépkedős, kisebb kabinokat, a kihívásos hajóéletet! Tehát főként fiatal házaspárok, kiscsaládok 1-2 lurkóval, hajlékony hölgyek, hajlékony hölgyekkel túrázni szerető fiatalabb, sportosabb urak jöhetnek számításba. Meg persze bárki más, akit a hajó előnyei kárpótolnak a kicsit puritánabb, egyszerűbb belső életért.

Ha Collie-t lecserélném, egy olyan hajót vennék, amiben megvan az állomásgasság, és kicsit nagyobb a kabin. Legyen belmotorja, ha lehet, akkor legalább 15 lóerős, illetve szeretném, ha kerékkormányzású lenne, de ez talán a legkevésbé fontos. Egy 3011 típusú vízbusz hatékony vitorlázattal például tökéletesen megfelelné...

ifj. Horn András

CSINÁLD MAGAD

A hajó elektromos rendszerei

Minden komolyabb vitorlás rendelkezik elektromos rendszerrel. A Balatonon sem mindegy, hogy működnek-e a fények, műszerek, ha azonban sokat túrázunk, vagy a tengeren hajózzunk, az elektromos rendszer máris létfontosságú. Hibajavításhoz vagy egy új eszköz beszereléséhez bárki hozzáfoghat, az elektromos rendszerhez hozzányúlni nem ördögösség, de precíz munkát igényel, ha valóban tartós és megbízható eredményt szeretnénk elérni. A következőkben néhány hasznos tanáccsal szeretnék szolgálni ennek érdekében. A cikk feltételezi az elektromosság alapfogalmainak ismeretét.

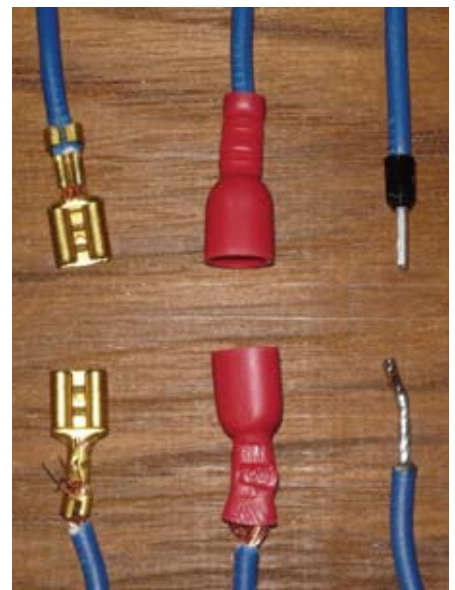
Egy hajón alapvetően két külön rendszer van. Az egyenáramú rendszer 12 (nagyobb hajókon 24) voltos névleges feszültségű, fő áramforrásai az akkumulátorok, így menet közben is működik. Szinte minden fogyasztó, műszer erre van kötve. A váltakozó áramú rendszert (230V) a kikötőben használhatjuk és az áramot a parti csatlakozóról kapjuk. Legfőbb feladata az akkumulátorok töltése, valamint nagy teljesítményű fogyasztók (vízmelegítő, mikrohullámú sütő) működtetése. Inverter segítségével lehetőség van 230V váltakozó áram előállítására akkumulátorról is. Most csak az egyenáramú rendszerrel foglalkozom.

Egy vitorlás elektromos rendszere általában a következőképpen néz ki:

- A fő áramforrás az **akkumulátor**, vagy a több akkumulátorból álló telep. Több akku esetében rendszerint az egyik a motor indítására szolgál, a másik pedig a többi fogyasztó működtetésére. Az akkuk pozitív pólusa a főkapcsolóra van kötve. Korrekt kivitelezés esetén a kapcsoló előtt egy nagyáramú biztosíték véd az akkuhoz közeli rövidzárlat ellen. Nagyobb rendszerekben beépített töltő van az akkumulátorokhoz kötve, illetve a motor generátora is tölti őket. Egyszerűbb esetben hordozható töltőt használunk.
- A **főkapcsoló** egy nagy áramot elviselő kapcsoló, amivel a teljes elektromos rendszert lekapcsolhatjuk az akkumulátorról (áramtalanítás). Több akku esetén lehetőség van az akkuk külön vagy párhuzamosan, egyszerre történő bekapcsolására. A főkapcsolótól az áram továbbmegy a kapcsolótáblára.



- A **kapcsolótábla** az egyes fogyasztókhoz tartozó áramkörök kapcsolóit, biztosítókat tartalmazza, illetve egyéb műszerek (pl. feszültségmérő) is lehetnek itt. Az áramköröket rendszerint funkciók szerint csoportosítja, mint például műszerek, navigációs fények, világítás stb. Lehetnek állandóan áram alatt lévő áramkörök is, mint az automata fenékvíz-szivattyú. A nagy áramfelvételű fogyasztók (például inverter) gyakran közvetlenül az akkumulátorhoz kapcsolódnak.
- A kapcsolótáblától a **vezetékek** viszik az áramot a fogyasztókhoz. Ellentétben az autókkal, ahol a negatív pólus a karosszéria, a legtöbb hajó kétvezetékes rendszert alkalmaz, vagyis minden fogyasztóhoz két szál drót megy, a pozitív és a negatív. A negatív vezetékek rendszerint közösítve vannak a





kapcsolótáblánál, míg a pozitívak az egyes kapcsolóktól indulnak.

Biztonság

A 12 vagy 24 voltos rendszer áramütés szempontjából gyakorlatilag veszélytelen, így ettől nem kell tartani, de azért ekkor is legyünk elővigyázatosak. A váltóáramú rendszer azonban halálos áramütést okozhat, ezért megfelelő szakértelem hiányában ehhez ne nyúljunk! Az inverter kimenete ugyanilyen veszélyes, hiába akkumulátorról működik, erre legyünk tekintettel!

Szerelés közben mindig áramtalanítsunk, ez kifesztésű rendszereken is javasolt, mert egy véletlen rövidzárlat csúnya szikrázást vagy akár tüzet is okozhat. Ezért kapcsoljuk ki a főkapcsolót, vagy vegyük le az akkumulátorról a sarut. Ne

felejtjük el kikapcsolni a töltőt sem.

Hibakeresés, bővítés

Ha valami nem működik, az rendszerint azért van, mert nem jut hozzá elegendő elektromos energia. Ezért mielőtt az adott eszközöt kezdenénk vizsgálni, győződjünk meg róla, hogy megvan-e a megfelelő tápfeszültsége. A tapasztalat azt mutatja, hogy a hibák nagy részét a vezetékek és a csatlakozások környékén kell keresni. Természetesen lehet, hogy a vezetékezés rendben van és maga a kérdéses eszköz a hibás. Ezt könnyen megállapíthatjuk, ha külön – biztosított – vezetékkel vezetünk hozzá áramot. Ugyanakkor azonban se lepődjünk meg, ha egy áramkörben több helyen is szakadás vagy rossz érintkezés van, ezt elég munkáigényes felderíteni.

A hibakeresés során törekedjünk a szisztematikus munkára! Ha azt észleljük, hogy valamelyik fogyasztóhoz nem jut el az áram, akkor kezdjük visszakövetni az áram útját az akkumulátor felé. Erre a célra próbálámpát vagy voltmérőt, multimétert használhatunk. Minden csatlakozás előtt és után is mérjünk, így azon pont után lesz a hiba, ahol megjelenik a feszültség. A csatlakozásokat mozgassuk meg, illetve keressünk melegedésre, égésre utaló nyomokat. Ha a csatlakozás rossz, javítsuk ki! Csavaros csatlakozásoknál általában elegendő a tisztítás és a csavar meghúzása. A sarus csatlakozást ellenőrizzük, hogy megfelelően szoros-e, nincs-e eltörve a vezeték a saru tövében. Ha igen, tegyük fel új sarut. Hibás kapcsolót, biztosítékot hasonló módon találhatunk meg. Ha a műszerünkön van

vezetékfolytonosság-mérő (sípól, ha nincs szakadás), akkor ezzel is ellenőrizhetjük a vezetékét.

Lényeges, hogy a hibásan működő eszköz működése közben is mérjünk, ugyanis csak nagyobb áram esetén jelentkezik a hibás érintkezés által okozott feszültségcsökkenés. Ilyen jellegű problémára gyanakodhatunk, ha a hibás működés csak nagyobb áramfelvétel pillanatában jelentkezik (pl. autopilot a motorja működésekor „megbolondul”).

A biztosítékok rendkívül fontos szerepet játszanak, a hiba esetén fellépő nagy áramfelvételt és annak következményeit akadályozzák meg. Megoszlik a vélemény, hogy az automata vagy az egyszer használatos biztosíték jobb-e. Az automata biztosíték visszakapcsolható, a kiégett biztosíték csak cserélhető, ha van tartalék. Ugyanakkor az automata jóval bonyolultabb szerkezet, hibalehetőségekkel. Egyet azonban nem szabad elfelejteni, biztosíték nem old ki ok nélkül. Azaz ha kiégett vagy leoldott, először az okot kell megkeresni. Ha ez egy pillanatnyi probléma (kiégett izzó, vagy szerelés közben véletlenül rövidzár okozása), akkor bátran visszakapcsolhatjuk vagy cserélhetjük, de ha nem járunk utána a hiba okának, akkor visszakapcsolgatással, pláne nagyobb értékű biztosíték berakásával nagyobb bajt, akár tüzet is okozhatunk.

A rendszer bővítésénél először is meg kell vizsgálni, hogy elegendő terhelhetősége van-e az áramkörnek, ezt az új eszköz maximális áramfelvételének ismeretében eldönthetjük. Ha lehetséges, és van elég hely a kapcsolótáblán, érdemes külön áramkört kiépíteni, ez megkönnyíti a későbbi üzemeltetést. Ehhez valószínűleg új vezetékeket kell behúzni, ami nem mindig egyszerű feladat szűk helyen. Javasolom, hogy minden felhasznált anyag a lehető legjobb minőségű (hajós felhasználásra is alkalmas) legyen, a spórolás összerozsdált csatlakozókban, szétmállott szigetelésben sokszorosan megbosszulja magát.

Szigeti Szabolcs

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

Easy

North vitorla őszi árkedvezményel!

-15%
2010 szeptember

-10%
2010 október

-8%
2010 november



H-8230, Balatonfüred, Tihanyi műút 1.
Telefon: +36 1 769 2595
Fax: +36 87 580 623
E-mail: 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

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



320

350

370
e-option

400
e-option

430
e-option

470e

540e

630e

Balatonkenese | Balatonfői Yacht Club KOK

Tel. +36 1 439 0350

info@bfyc.hu | www.bfyc.hu

www.hanseyachts.com

Hanse 