

PORTHOLE

9

TENGERI BAJNOKSÁG

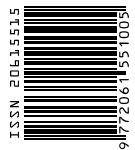
Értékzavar

VÁLSÁGTÜNET

Hajók bóján

D-ONE GOLD CUP

Berecz Zsombi ezüstje



A partra vetett faj

KÉKSZALAG JÖVŐJE

A világ legismertebb vitorlás-ereklyéje és az egyetemes sport legrégebb, ma is aktív trófeája az America's Cup. Elnyeréséért olyan pénzüsszegek mozdulnak meg, ami sok fejlődő országnak enyhítené gondjait. Az alapítók feltételrendszerét – a nemzetek közötti barátságos vetélkedés eszményét – hiába rögzítették akkurátusan még 1857-ben, az egyre fokozódó érdeklődés nyomán

ügyvédek hada vagyonosodhatott meg a többször is bírósági ítéletig fajuló vitákon. Hasonló útra tévedhet a mi szeretett Kékszalag-versenyünk, ahol a kezdetekben csupán arra koncentráltak, hogy ki hajózza körbe a legrövidebb idő alatt a Balatont, az utóbbi időben inkább az ad munkát az éppen döntési helyzetben lévő korifeusoknak, hogy egyáltalán ki állhat a rajtvonalra.

(folytatás a 4. oldalon)

UNIQA Viharjelző Rendszer

Az új generáció biztosítója.

Exkluzív szolgáltatás

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

Segítünk kivédeni
az elkerülhető károkat
Regisztráljon most!
www.uniqa.hu

The UNIQA logo consists of a stylized white 'Q' symbol above the word 'UNIQA' in a bold, white, sans-serif font, all set against a blue rectangular background.The UBIMET logo features three circular icons (a star, a sun, and a lightning bolt) to the left of the word 'UBIMET' in a bold, black, sans-serif font, all on a white background.

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

tartalom



- 7 **Elliott Országos Bajnokság**
- 9 **Magic Marine BetPro D-one Gold Cup, Valencia:**
Berecz Zsombi ezüstérmes
- 10 **Magyar siker a Laser Európa Kupán**
- 13 **Székely Antal 4. helye a Micro Magic EB-n**
Negyedszer rendeztek kontinensviadalt a világ legkisebb One Design hajóosztályának
- 16 **Össztaps –** Sokszor jól álcázzák magukat a vitorlázók a fővárosban. Ha valakit a Balatonon egész nap egy szakadt bermudában látunk, alig ismerjük meg a metrón öltönyben, aktatáskával. Csillával ilyen gondom nem volt – amikor egy régi belvárosi ház legfelső szintjén, a napos körfolyosón egy Füred kupás termómellényben, utánozhatatlan mosollyal fogadott, úgy éreztem, egy versenyrendezőségi motorosról teleportáltak valahogy ide, éppen csak az interjú idejére.
- 19 **Novemberi programok a Balaton körül**
- 19 **VI. MTNB.** Október 16. és 22. között új helyszínen, a horvátországi Cres sziget környékén került megrendezésre a Magyar Tengeri Nagyhajós Bajnokság, immáron hatodik alkalommal. Idén három one design osztály volt a választékban: a Jeanneau 35 és Salona 37 mellett megjelent a Dufour 44 is. A változatos szélviszonyok között lebonyolított hat futam között idén először egy éjszakai navigáció is helyt kapott.
- 23 **Merlin kalandozásai:** Csordul a hegy leve, irány Badacsony
- 24 **Nyaralás szőrffel:** Eltévedtünk Naxosra
- 27 **Bóják népe.** Valahol a gének mélyén kezdődhetett, talán a dalmát partokon kalózkodó uszk tengerész vére keveredhetett ezzel a közép-európai kavalkádban, és kikötött nálam. Azután jöttek a könyvek: Verne, Dékány, Forester Hornblower kapitánya, Robert Le Serrec: Öt év vitorlázson, Alain Bombard: Önkéntes hajótörött, és a többiek.
- 29 **Mielőtt a bóján kötnék ki:** a charter-managementről.
- 30 **Süsfelnap, de mindennap!** A címbeli felhívás nyelvtani hiányosságait el kell hogy nézzétek, mert ha helyesen írtam volna, semmi sem utalna becsületesebbenem, a Süsire! Ja, és hogy erről is tegyek említést: ez egyben hajónév, gyönyörűséges Balaton 21-esem neve.
- 31 **Villanyszerelés a hajón:** vezetékek és csatlakozások
- 33 **Folyik az őszi busahalászat a Balatonon.** Minden hétköznap több száz méter hosszú állított hálókra kell számítani gyakorlatilag bárhol a Balatonon.
- 35 **Hajós emlékek:** Csónakos fejfák
- 36 **Pozitív energiák.** Elektromos hajózás a Balatonon

2010. október



A termék környezetbarát és környezetkímélő gyártástechnológiát tartalmazó műanyagból készült, újrahasznosított anyagokból készült, újrahasznosított anyagokból készült, újrahasznosított anyagokból készült.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS:** VÍSY LÁSZLÓ **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** AKNAI MIKLÓS, BAGYÓ SÁNDOR, DÁVID JULI, ESZES BÉLA, GELENCSÉR GYÖRGY - MERLIN, KOCSIS BÁLINT, KOVÁCS ÉVA, MISLEY ENDRE, NAGY ZOLTÁN, SZIGETI SZABOLCS, TAKÁCS MÁTÉ **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **SZERKESZTŐSÉG/ KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **LAPZÁRTA:** 2010. október 23. **Tel.:** 061 4880050 **Fax:** 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** GERŐ ANDRÁS

A döntés:

A Magyar Vitorlás Szövetség a 42. Kékszalag T-Mobile Nagydíj sportszakmai tapasztalatai alapján 2015-től – figyelembe véve a tárgyban született 1/2001.10.30. sz. MVSZ elnökségi határozat 9. pontját – eltörli a páratlan évekre előírt szigorítást, és ez időponttól kezdve minden évben „nyílt” Kékszalag-versenyt ír ki, melyen a 25 m² vagy 25 m²-nél nagyobb orr- és nagyvitorla összfelületű, érvényes hajólevéllel rendelkező vitorlás hajók indulhatnak.

A Kékszalag jövőjét meghatározó szövetségi döntés megosztotta a vitorlázótársadalmat. Bár szerkesztőségünk a mielőbbi teljes liberálizációt tartaná kívánatosnak, helyt adunk a döntést támogató vagy



az ellene érvelő véleményeknek is.

Tehát 2015-ig folytatódik a váltógazdálkodás: páros évben nyílt, páratlanban klasszikus Szalag. Más olvasatban viszont nyitottá tették a versenyt, amint a moratórium lejár.

Próbáljuk értelmezni!

Kulcsszavak: *moratórium, nyílt, klasszikus*

A moratórium.

A négyéves moratórium eredetileg egyfajta biztonságot jelentett annak kivédésére, hogy a hirtelen szabálmódosítások veszélye ne tántorítsa el a célirányos fejlesztésben, a hajótípus kiválasztásában érdekelteket.

Ma a moratórium fordított hatású: érvényesítésével négy évre konzerváljuk a klasszikusnak nevezett, de valójában egy igen szűk, a kilobbizott technikai korlátokon belül ügyeskedő érdekcsoport nyelési esélyeit.

A nyílt.

Álságos elnevezése egy olyan csoportnak, amely azért továbbra sem engedí bizonyos méreten aluli hajók indulását.

Jellemző, hogy a nyílt osztályban is folyamatosan változnak az előírások. Nem lenne egyszerűbb azt mondani, hogy minden, vitorlával ellátott, vízben úszó test elindulhat?

A biztonsági feltételeket természetesen lehet szigorítani, de erre hivatkozva hajókat kizárni értelmetlen.

A klasszikus.

Eredeti szándék szerint a klasszikus Szalag – eleve egy szűkebb csoport érdekeit kiszolgálva – a páratlan években győzelmi esélyt kínált a tradicionális, egytestű, trapéz nélküli hajóknak az új és korszerűbb trapézos siklóhajókkal szemben.

Ehhez képest olyan hajótestbe integrált kiülő-keretes hajók között dől el a verseny, melyek, ha a szükség úgy hozná, a páros évben trapézos Liberaként is kitűnő teljesítményre lennének képesek.

Mielőtt kötekedéssel vádolnának, el kell ismernem, hogy a döntés jogi szempontból nem kifogásolható. De vette-e valaki a fáradságot, hogy mielőtt ez a határozat megszületett volna, valami ésszerűbb, kompromisszumos megoldást találjon?

2010-ben végre nemzetközivé vált a Kékszalag! A külföldiek szinte kivétel nélkül többtestű hajókkal versenyeztek, olyan hajókkal, amelyek ma valóban a világvversenyek mérvadó résztvevői. Lehetőséget kaptunk, hogy jövőre Magyarország is feliratkozhatson a topversenyek helyszínei közé – de nem! Jövőre nem jöhetnek.

Vajon tudják-e a szponzorok, hogy a 2011-es „fékezett habzású” verseny szakmailag lényegesen alacsonyabb színvonalú lesz, mint a 2010-es? Nem éri csalódás az érdeklődőket, hogy a Balaton nem fogad 2011-ben többtestű hajót?

A moratórium fenntartásának maximum tíz hajó lehet a nyertes, miközben a többtestűek, a trapézosok és a Liberák a parton

Olvasóink véleménye

1958 óta veszek részt Kékszalag-versenyen, mint hagyománytisztelő vitorlázó. Meg kellene hagyni az esélyt a régi típusú hajóknak is a nyeresre. Ezt a régi módon, minden 2. évben kellene, szigorú előírásoknak megfelelően kiírni és megrendezni. A neve lehetne akár „Klasszikus Kékszalag” is.

A nyílt versenyt pedig akár minden évben meg lehetne rendezni korlátozások nélkül, de annak ne Kékszalag legyen a neve, vagy valami megkülönböztető jelzést kellene kitalálni.

A Balatonnak és a régi vitorlázóknak meg kell adni a tiszteletet, hisz ezt a fejlődést a vitorlássportban nekik köszönhetjük.

Dr. Misley Endre
a „Tranquilla” kapitánya

Minél kevesebb a változás, annál jobb. Nagy hiba volt belenyúlni az időpontba, és a holdtölte helyett a naptár szerint kijelölni a verseny időpontját. Azért is jobb, ha az eredeti kiírás mellett maradjunk, hogy lehessen a régi eredményeket az újakkal összevetni. A Nemere csúcspontjának is akkor van igazi értéke, ha változatlan körülmények mellett dönti meg valaki.

Farkas Róbert
Krakus Scholtz 22

punnyadnak. Nem kéne ennek a tíz hajónak valami nagyon fényes különdíjat felajánlani, hogy engedjék már szabadon Európa legnagyobb tavi versenyét, a Kékszalagot?

Hajrá Magyarország! Hajrá Kékszalag!

Megjelenés előtt elküldtük a fenti cikket néhány, a döntésben résztvevő MVSZ-tisztségviselőnek is. Az alábbiakban Wossala György, a testület társelnöke leveléből idézünk:

„...Magam kezdeményeztem (a Kékszalag Bizottság többségének támogatásával) a moratórium felfüggesztését, azonban a kialakult, viszonylag széles körű vitában elhangzott érvek meggyőztek, hogy kétélű döntés lenne saját határozatunkat menet közben anulálni. A reális gondolkodás alapján is elfogadható azon érvek győztek meg, hogy:

1. Valójában az exponált 10 hajó nem kis ráfordítás eredményeképpen úszkál (suhan) a vízben;
2. Egy testület tekintélyét saját döntésének kettőtörése mindenképpen gyengíti.

A másik gondolattal kapcsolatban, miszerint: *„Nem lenne egyszerűbb azt mondani, hogy minden, vitorlával ellátott, vízben úszó test elindulhat”,* véleményem, hogy ugyan egyszerűbb lenne, de a biztonsági szempontok figyelembevételével lehetetlen. Mond-



juk 100 vállalkozó szellemű Laser vagy 49-es éjszakai viharban történő összeszedése nem hiszem, hogy ne rémálom lenne egy rendezőnek, de egyikünk sem vágyik ilyesmire.

Szerintem 4 év elsuhan, ez a moratórium pedig továbbra is biztonságot fog jelenteni a fejlesztési vágyók számára...”

Soponyai Géza az Avatart kifejezetten a klasszikus évek szabályrendszeréhez igazítva építette. Ha valakinek érdeke a jelenlegi rendszer fenntartása, akkor feltételezhetjük, hogy ő nem fogja lelkesen támogatni a többtestűek megjelenését a Szalagon. Erről beszélgettünk.

SG: Először is szeretném a dolgokat a helyén kezelni. Több helyen is elhangzik, hogy a többtestű hajózás elterjedését gátlók viszsza- szavetik a vitorlázás fejlődését. Milyen fejlődésről beszélünk? A többtestűek semmi olyan technikai megoldással nem jöttek elő, amit a monohullban ne alkalmaztak volna! Gyakorlatilag egy más típusú vitorlázás eszközeit használják, melyek lényegesen gyorsabbak, mint az egytestűek, ezért nem szabad őket egymáshoz mérni!

PH: A Kékszalag mégiscsak arról szól, ki ér elsőnek körbe. A győztes a mindenkori leggyorsabb hajó, ezért nem kell azt semmi- vel összehasonlítani!

SG: Ezzel nehéz vitába szállnom, de mégsem lenne helyes, ha csak a győzelemre esélyes hajók találnának a játékban örömet. Ha így volna, akkor elég lenne csupán néhány hajót indítani, a többieknek úgyszincs semmi esélye. Talán a legjobb példa a 65 éves múltra visszatekintő Sydney–Hobart Race. A világ egyik



legnehezebb versenye, melyen öldöklő csata dül az abszolút első helyért, de legalább akkora dicsőség az előnyszámítással kalkulált elsőség, amit szinte bármelyik induló hajó elnyerhet.

PH: Akkor ez azt is jelenti, hogy tegyük szabadá az indulást bármilyen hajó számára? Szép lenne, mert akkor soha nem kéne módosítanunk a Kékszalag szabályain!

SG: Azért azt kikötném, hogy csak olyan hajók indulhatnak, melyeket a közlekedési hatóság is alkalmasnak talál, és használatát nem korlátozza sem viharos időben, sem napnyugta után.

A Közép-európai Cadet Kupa versenysorozat utolsó fordulója zajlott Tihanyban

A 2005 óta évente megrendezésre kerülő négyfordulós versenysorozat záró regattájára került sor hétvégén Tihanyban, mely Bagyó Áron és Polgár Lukács győzelmével ért véget.

A Közép-európai Cadet Kupa négy ország – Németország, Lengyelország, Magyarország és Csehország – fiatal cadetosainak évenkénti versenysorozata, melynek során a négy felsorolt országban lebonyolított egy-egy regatta eredménye adja az év végi összesítést, s nyerheti el a legjobb páros a CECC (azaz Central European Cadet Cup) trófeát. Idén a versenysorozat utolsó állomása a szeptember 24-26. között Tihanyban rendezett regatta volt.

A háromnapos viadalon hét futamot indítottak, mivel vasárnap a cudar idő és viharos szél miatt a rendezőség nem engedte vízre szállni a mezőnyt. Pénteken változó erejű DK-i szélben három futamot sikerült lebonyolítani a méretes háromszög alakú pályán – az utolsó futamra a szél ereje annyira legyengült, hogy csak hét páros tudott az időlimiten belül célba érni. A többiek értékelése időn túli, azaz DNF lett, mellyel az első hét páros jó pár pontos előnyre tett szert a mezőny további tagjaival szemben. A második napon azonban újabb négy futamot sikerült rendezni 3-4 beaufort erősségű D-i, DK-i szélben, így a kieső számítása révén minden egység megszabadulhatott legrosszabb futamának eredményétől, s kialakulhatott a végeredmény. Az összesített győzelmet

Idén a versenysorozat összesítésébe a négy helyett csak három regatta számított bele, mivel a csehországi fordulón csupán két futamot sikerült lebonyolítani.

öt futamgyőzelemmel és két második helyezéssel Bagyó Áron és Polgár Lukács szerezte meg a lengyel Kania David–Madon Kacper kettős, valamint Munka Márton és Kanyicska Márk előtt. Idén a versenysorozat összesítésébe a négy helyett csak három regatta számított bele, mivel a csehországi fordulón csupán két futamot sikerült lebonyolítani. Az összetett győzelmet a mi versenyünkön ezüstérmet begyűjtő lengyel páros, Kania David és Madon Kacper szerezte meg Bagyó Áron és Polgár Lukács előtt, míg a harmadik helyen Bors Máté és Horváth Balázs végzett. A serdülők versenyének éllovasa is a lengyel kettős lett, míg Bors Máték állhattak fel a dobogó második fokára, a harmadik helyet pedig a német Weber–Bladt kettős szerezte meg. **E.B.**



Az összetett győzelmet a lengyel páros,

Kania David és Madon Kacper szerezte meg

CECC kupa – Tihany

1. Bagyó Áron – Polgár Lukács THE 7 pont
2. Kania David – Madon Kacper (Pol) 18 pont
3. Munka Márton – Kanyicska Márk THE 19 pont
4. Bors Máté – Horváth Balázs THE 27 pont
5. Kristóf Júlia – Varró Gábor BYC 33 pont
6. Simó Márton – Molnár Zsófia THE 39 pont

CECC kupa versenysorozat – összesített

1. David Kania – Madon Kacper (POL)
2. Bagyó Áron – Polgár Lukács (HUN)
3. Bors Máté – Horváth Balázs (HUN)

CECC kupa versenysorozat – serdülők

1. David Kania – Madon Kacper (POL)
2. Bors Máté – Horváth Balázs (HUN)
3. Weber Hanna – Bladt Aenne (GER)

Müncsh István csapata a 2010. évi Elliott-bajnok

Müncsh István csapata, az ISA PUR lett 2010-ben az Elliott 770 osztály magyar bajnoka. Az ezüstérmes Fazekas László a Bernáttal, a bronz pedig a Halom Borbála kormányozta Pegazusnak jutott.

A KMPVSE rendezésében 2010. szeptember 29. és október 3. között Balatonkenesén zajlott az Elliott 770 Országos Bajnokság. Az OB első versenynapján kiváló vitorlázóidő fogadta a 12 egységet. 15-18 csomós É-ÉNY-i szélben négy futamot vitorláztak a csapatok. Az első négy futam után az Aster állt az élen Szentirmai Gyula kormányzásával, második helyen dr. Müncsh Istvánék az ISA PUR-ral, a harmadik helyen pedig Halom Borbála egysége, a Pegazus várta a folytatást. Sajnos azonban volt olyan csapat, aki már nem várhatta a többi futamot. A Padányi Zoltán kormányozta Miro a harmadik futam második cirkálószakaszában a kreutzböjójánál összeütközött a Nomáddal, s a hajón olyan súlyos sérülések keletkeztek, hogy már nem tudta folytatni a versenyt. Mivel a Nomád elismerte hibáját, így a Miro átlagpontot kapott a további hét futamra, de ez számára sajnos így is az utolsó helyet jelentette. A második nap parti halasztással telt – megpróbálták ugyan a rendezők délután egy futamot tartani, de sajnos nem alakult ki versenyzésre alkalmas szél, így bár az egységek kivitorláztak a vízre, a pénteket futam nélkül zárták. A csapatokat azonban kárpótolta a szép délutáni naposítás és az esti fogadás a hotelben.



Szombaton reggel párás, ködös idő és szélcsend fogadta a mezőnyt. Így ismét parti halasztással folytatódott az OB. 10 óra után viszont biztatóan lengedezni kezdett a keleti szél, ezért az egységek a vízre indultak. Az eleinte 5-6 csomós keleti szél délutánra már 7-8 csomóra frissült. Az ötödik futamot a Bernát nyerte az ISA PUR és a Pegazus előtt. Bathó Péter kormányzásával a „Bathó családi hajó”, a Sámán is megtámaszkodott, és a negyedik helyet szerezte meg Szilassyék Lurkó nevű hajója előtt. A bajnokság első napján remekül szereplő és négy futam után az élen álló Aster Szentirmai Gyula kormányzásával nem igazán tudott mit kezdeni a gyenge szélel, mert jócskán a középmezőnybe csúszott vissza. A hatodik futamban Müncsh István csapata szerezte meg az

elsőséget Fazekas Lászlóék előtt. Halom Borbáláék ismét egy harmadik helyet vitorláztak. A negyedik és ötödik helyen csere történt, hiszen most a Lurkó futott be a Sámán előtt.

A hetedik futamról elmondhatjuk, hogy a bajnokság talán legeseménydúsabb és legizgalmasabb futama lett. Már a P lobogó levonásakor lehetett látni, hogy nagy a sürgés-forgás a vonalon, a rajtlövés pillanatában pedig a mezőny több mint fele kint volt, s a nagy tumultusban a rendezők nem is tudták azonosítani a korai rajtos hajókat, így általános visszahívás következett. A megismételt rajtjárás végén azonban mégsem sikerült mindenkinek leejteni a vonal alá, így az Aster több mint fél hajóhosszal kilógott, és mivel nem javított, így OCS-t, kapott, amellyel végképp lemondhatott

a dobogóról. A befutónál Halom Borbáláék megszerezték első futamgyőzelmüket, másodikként Müncsh Istvánék értek célba. A harmadik és negyedik helyen nagyon szoros volt a befutó, végül Fazekas Lászlóék, pár centiméterrel ugyan, de előbb haladtak át a célvonalon, mint Bathóék. A nyolcadik futamban a Lurkó örülhetett a futamelsőségnek, Fazekasék a második, Müncshék a harmadik helyen értek célba. A kilencedik futamot szép és taktikus vitorlázással Müncsh István és csapata nyerte, megszerezve ezzel a bajnoki címet. Fazekas Lászlóék másodikként értek célba, ami számukra az ezüstérmet jelentette. Halom Borbáláék a negyedik helyen zárták az utolsó futamot, azonban az összetettben a bronzérmet szereztek meg. A kilencedik futamban harmadik lett a Lurkó, Szilassyék csapata, akik végül a negyedik helyen fejezték be a bajnokságot, ötödik lett Szentirmai Gyula csapata az Asterrel, a hatodik helyet pedig Bathóék szereztek meg. Összességében elmondhatjuk, hogy a szerencsés időjárási viszonyoknak köszönhetően szép, kilencfutamos bajnokságot vitorlázott az osztály. A rendező klub, a KMPVSE csütörtökön a Katica Pékség lángospartijára invitálta a versenyzőket, pénteken este pedig a bajnokság hivatalos vacsorája zajlott. A szombati ünnepélyes eredményhirdetésen pogácsapartival zárult az OB kulináris része. Az első három helyezett kupát és érmet, míg a 4., 5. és 6. helyezett érmet kapott. A Tóth László Emlékfutam kupáját az Aster vihette haza.

D.J.



Építők Kupa

Agárd

Október első hétvégéjén ismét Agárdon állhattak rajthoz a vitorlázás szerelmesei, akiket még a hűvös időjárás, a barátságtalan idő sem tántorított el szeretett sportáguktól.

Az előző héthez hasonlóan ezúttal is az optimisteskék, kalózosoké, Laser 4.7, Laser Radial, Laser és finn-dingi versenyzőké volt a Velencei-tó, hogy újból megmérettethessék magukat öt futam erejéig. A szélviszonyok azonban jóval kedvezőtlenebbül alakultak, s a regatta hosszas parti halasztással vette kezdetét. Kora délután az enyhe keleties szellő megkönnyörült a társaságon, s két futamot sikerült lebonyolítani a háromszög alakú pályán, amit vasárnap hasonló körülmények között további három követett. Ezúttal finn-dingiben állt rajthoz a legtöbb versenyző, szám szerint 33, mivel a verseny egyben a hajóosztály utolsó ranglista-versenye is volt, melyen Pál Gaszton utasította maga mögé összes vetélytársát, megerősítve ezzel az éves rangsorban elfoglalt vezető pozícióját. A juniorok versenyét Haidekker Elemér, míg a masters kategória győzelmét Szilvássy Attila szerezte meg. Az osztály versenyzői részére az első nap két futamának eredménye adta a Csernussi Endre



Emlékverseny eredményét: a győzelmet Beliczay Márton szerezte meg. Kalózban a Nyeste Gábor–Berki Győző kettős állhatott fel a dobogó legfelső fokára, míg az ezüstérmert Vass Ádám és ifj. Vass Ádám, a bronzot pedig Szűcs János és Tárkány Szűcs Zsolt szerezte meg. Laserben mindenkit maga mögé utasított Sulyok Miklós, akit Kőrösvölgyi Zoltán és Péteri Gábor követett a rangsorban. Laser Radialban Matis Ádám, Szemes Bence, Sváby Tamás volt a sorrend, míg a Laser 4.7-esek versenyét Virág Zsófia nyerte meg Dénes Bence és Haidekker Zita előtt. Optimistben az abszo-

lút győzelmet a serdülő korosztályú Eröss Lóránd szerezte meg, akit Józsa-Kovács Attila és Kőrösvölgyi Márton követett a sorban a legkisebbek versenyében, míg az ifiknél Csanády Boglárka végzett az élen.

E.B.

Finn-dingi

1. Pál Gaszton
2. Beliczay Márton
3. Szilvássy Attila

Laser

1. Sulyok Miklós
2. Kőrösvölgyi Zoltán
3. Péteri Gábor

Laser Radial

1. Matis Ádám
2. Szemes Bence
3. Sváby Tamás

Laser 4.7

1. Virág Zsófia
2. Dénes Bence
3. Haidekker Zita

Kalóz

1. Nyeste Gábor – Berki Győző/Bödör Gergely
2. Vass Ádám – Ifj. Vass Ádám
3. Szűcs János – Tárkány Szűcs Zsolt

Optimist (abszolút)

1. Eröss Lóránd
2. Csanády Boglárka
3. Soltész Hanna

Andrea Menoni International Finn Cup

Hetedik alkalommal rendezték meg a Garda-tavi Malcesine városában a neves olasz edző, Andrea Menoni emlékének tisztelgő nemzetközi finn-dingi regattát, melyen három versenyző, Pál Gaszton, Beliczay Marci és Hirschler Ricsi képviselte hazánkat.

A háromnapos regattán hat futamot bonyolítottak le, noha az időjárás és a szélviszonyok nem éppen a megszokott gardai viszonyokat tükrözték. A felhős, borongós égbolt miatt a szokásos délutáni termikszél nem a megszokott erővel fújt, meglehetősen csíkos is volt, a reggeli északi pedig egyáltalán nem volt elegendő a futamok elindításához, így maradt a délutáni versenyzés lehetősége az 1-3 beaufort erősségű déli szélben. A mieink közül Pál Gaszton vitorlázott a legsikereseb-





ben, s szerezte meg a 10. helyezést a tíz ország versenyzőit felsorakoztató 52 fős mezőnyben. Beliczay Marci a 12., míg Hirschler Ricsi a 17. helyen zárta a regattát, a győzelmet az osztrák Florian Raudaschl szerezte meg a török Muslubas Akif és a cseh Michael Maier előtt.


E.B.

EREDMÉNYEK:

1	AUT 3	RAUDASCHL FLORIAN, UYC WOLFGANGSEE	24,0	6	(16)	1	11	3	3
2	TUR 7	MUSLUBAS AKIF, ISTANBUL YELKEN KULUBU	25,0	2	(15)	5	6	4	8
3	CZE 1	MAIER MICHAEL, YCR	26,0	(12)	5	3	4	7	7
4	GER 771	KURFELD JAN, YACHTCLUB WISMAR 61	28,0	1	12	9	5	1	(ocs)
5	ITA 117	POGGI GIORGIO, SVGDF	29,0	4	(27)	2	1	13	9
6	AUT 7	GUBI MICHAEL, UYC MONDSEE	38,0	3	1	7	15	(25)	12
7	ITA 40	KOLIC MARKO, CIRCOLO VELA TORBOLE	38,0	(15)	2	15	3	12	6
8	GER 151	MILLER MATTHIAS, VSaW	38,0	11	6	(17)	12	5	4
9	GER 712	FROH CHRISTOPH, SYC	43,0	24	(33)	10	2	2	5
10	HUN 6	GASZTON PAL, BYC	49,0	8	3	11	8	(26)	19
11	GER 772	KURFELD ULLI, YACHTCLUB WISMAR 61 E.V.	54,0	19	(24)	4	14	6	11
12	HUN 8	BELICZAY MARTON, ALBA REGIA SC	59,0	5	(20)	8	20	11	15

Magic Marine BetPro D-one Gold Cup Bercz Zsombor ezüstérmes

Az október 1-3. között Valenciában megrendezett Magic Marine BetPro Gold Cup versenyen debütált az az új egyszemélyes dingi, melyet az angol származású Phil Morrison tervezett, az olasz olimpiai ezüstérmes Luca Devoti tesztelt, s Roman Tepy vezetésével a Devoti Sailing olaszországi műhelyében épült, amely az utóbbi években a finn-dingi hajóosztály vezető hajógyártó cégévé nőtte ki magát.

 A 4.23 m hosszú, 2,32 m széles karbon vitorlás, a D-one ötvözi a skiffek és a dingik legalapvetőbb tulajdonságait, s külön érdekessége, hogy egyszemélyes hajó léteire 11 m²-es nagyvitorlája mellé bőszélben egy 15 m²-es gennakerrel van felszerelve. A tervező és a gyártó nem titkolt célja az volt, hogy modernizálja, még élvezetesebbé, sportosabbá tegye az egyszemélyes férfi vitorlázást, ami azon versenyzők véleményét tekintve, akik már próbálták az osztályt, minden bizonnyal sikerült is.

Az első ízben megrendezett D-one Gold Cup-on 14 ország 31 versenyzője állt rajthoz, köztük számos világklasszis finndingi versenyző – hogy csak néhányat említsünk közülük, az indulók között volt az alig egy hónapja világbajnoki címet szerzett Edward Wright, a horvátok Év sportolója címmel tavaly kitüntetett versenyzője, Ivan Kljakovic Gaspic, aki számos világkupa-győzelme mellett Európa-bajnoki címmel is büszkélkedhet, s a második helyen állomásozik Wright előtt a világranglistán.



Csodás vitorlázóidő, napsütés, kellemes 8-14 csomós seabreeze fogadta a versenyre érkező indu-

lót Valenciában, ahol az első és második versenynapon két-két, míg az utolsón egy futamot sikerült lebonyolítani. Bercz Zsombi már a próbafutamon remekelt, elsőként haladt át a célvonalon, s bravúriját az első hivatalos futamon is megismételte, majd azt követően egy hatodik helyet

szerezett. Ennek következtében a harmadik helyről várta a folytatást Gaspic és az argentin Zabalua



mögött. A második napon az argentin versenyző remekelt, mindkét futamot megnyerte, míg Zsombi és horvát ellenfele szinte páros versenyt vívott egymással a kétkörös kreuz-hátszeles pályán, mellyel Zabalua kétpontos előnyre tett szert az azonos ponton állomásozó Gaspic-csal és Zsombival szemben az utolsó versenynap előtt, amikor további két futam lebonyolítását tervezte a rendezőség, ám ebből a szélvi-

szonyok miatt csak egyet sikerült megvalósítani. Az utolsó, s egyben mindent eldöntő futamon ismét Zabalua remekelt, s szelte át elsőként a célvonalat – ezzel megszerezte az összetett győzelmet, míg Zsombi harmadik helyezésének köszönhetően maga mögé utasította horvát ellenfelét, s megszerezte az ezüstérmet Gaspic és Wright előtt. Gratulálunk!

E.B.

EREDMÉNYEK:

1	AGUSTIN ZABALUA	ARGENTINA	4	2	1	1	1	5
2	ZSOMBOR BEREZCZ	HUNGARY	1	6	2	3	3	9
3	IVAN KLIAKOVIC GASPIC	CROATIA	3	1	5	2	8	11
4	EDWARD WRIGHT	GREAT BRITAIN	6	3	6	4	12	19
5	ALBERTO FERRARI	ITALY	2	11	7	12	5	25
6	ANDREA GANCIA	ITALY	11	20	8	5	2	26

Magyar siker a Laser Európa Kupán

■ Mátyás Viktor jóvoltából magyar sikerrel zárult a 14 fordulóból álló Laser Európa Kupa versenysorozat portugáliai versenye, melyet október 2-4. között rendeztek Matosinhosban.

A háromnapos regattán 8 ország 55 versenyzője állt rajthoz három hajóosztályban: Laser Standardben, Radialban és 4.7-ben. A kedvezőtlen időjárás miatt a tervezett nyolc futamból csupán hármat

szombaton a túl erős, vasárnap pedig a gyenge szél, ám erős hullámszél hiúsította meg a vízre szállást. Laser Radialban Vitya a lebonyolított három futamból kettőn elsőként szelte át a célvonalat, amit egy második helyezéssel töltött meg, s szerezte meg a győzelmet abszolútban és korosztályában, az U 17 kategóriában is két portugál versenyző, Miguel Andrade és Miguel Queiroga előtt. Laser

Laser Radial (21 induló)

1. Mátyás Viktor (HUN)	1,2,2	4 pont
2. Miguel Andrade (POR)	2,3,2	7 pont
3. Miguel Queiroga (POR)	3,7,4	14 pont

Laser Standard (15 induló)

1. Lamder Balcaey (BEL)	1,1,1	3 pont
2. Alfonso Leite (POR)	2,6,2	10 pont
3. Martin Lehner (AUT)	4,7,4	15 pont

Laser 4.7 (19 induló)

1. Pedro Roque (POR)	2,2,1	5 pont
2. Noora Koskiahde (FIN)	1,3,2	6 pont
3. Ida Voutilainen (FIN)	3,1,3	7 pont

és az osztrák Martin Lehner előtt, míg 4.7-ben Pedro Roque (POR) utasította maga mögé a mezőnyt. A portugáliai viadal az Európa Kupa versenysorozat 12. fordulója volt, melyet újabb megmérettetés követ október 8-10. között a spanyolországi Vigóban, ahol Vitya ismét rajthoz áll, s reméljük, hasonlóan szép eredménnyel térhet majd haza.

E.B.



sikerült lebonyolítani, azt is az első versenynapon, 16-18 csomós szélben, mivel



Standardban a belga Lamder Balcaey végzett az élen a portugál Alfonso Leite

Laser Európa Kupa – Vigo



Portugáliai győzelme után október 8. és 10. között Spanyolországban, Vigóban szállt vízre Mátyás Viktor, hogy részt vegyen a Laser Európa Kupa versenysorozat 13., egyben utolsó előtti fordulóján.

A háromnapos regat-

tából kettőn sikerült csak futamot rendezni, mivel az elsőt az erős, 30 csomó fölé erősödött szél miatt kellett a mezőnyt az első futam után partra küldenie a rendezőségnek, míg az utolsón a gyenge szél hiúsította meg az érvényes futam lebonyolítását.

Vitya remekül kezdett, s rajt-cél győzelmet aratott az első futamon az 50 főt számláló Laser Radial mezőnyben, ám a második nap nem alakult elképzeléseinek megfelelően. Az első rajtnál túl korán indított, így korigálnia kellett, mellyel meglehetősen hátra csúszott, s a következő futamon is hibázott, így a 15. helyen ért célba. A harmadik futamra azonban összeszedte magát, s kitűnő luv-rajtot követően elsőként érte el a kreuzbóját a 12-14 csomós szélben. Bőszélben néhány helyezést viszont hátrébb csúszott, így végül a 7. helyen ért célba. Ekkor még nem sejtették, hogy több futamra már nem kerül sor a gyenge szél miatt, ugyanis vasárnap a futam felénél érvényteleníteni kellett azt a teljesen elálló szél miatt, ami nekünk nem jött a legjobban, mivel Vitya ismét a mezőny élén vitorlázott. Így azonban maradt az előző nap állása, miszerint a regattát a spanyol Alejandro Pérez nyerte meg Ignasi Lopez és a portugál Eduardo Marquez előtt, míg Vitya a 10. helyet szerezte meg.

A versenysorozat következő, egyben utolsó fordulójára decemberben kerül sor a horvátországi Hvar szigeten, melyen több magyar versenyző is jelezte indulási szándékát.

E.B.

Laser Standard:

- | | |
|----|---|
| 1 | Tiago Moráis (CNL Porto)(PORTUGAL), 9 PUNTOS |
| 2 | Lander Balcaen (BRYC Bruselas)(BELGICA), 9 |
| 3 | Miguel Noguera (CNM Barcelona)(CATALUÑA), 11 |
| 4 | Alfonso Leite (CNL Porto)(PORTUGAL), 11 |
| 5 | Guillermo Flores (CNRP Huelva)(ANDALUCIA), 16 |
| 6 | Antoni Roig (CVC Girona)(CATALUÑA), 16 |
| 7 | Amadeo Torrens (RCMA-RSC Getxo)(EUSKADI), 18 |
| 8 | Alfredo Vázquez (CNB Badalona)(CATALUÑA), 19 |
| 9 | Mario Morillo (RCMA Pontevedra)(GALICIA), 19 |
| 10 | Antonio Mourao (ADO Lisboa)(PORTUGAL), 22 |

Laser Radial

- | | |
|----|--|
| 1 | Alejandro Pérez (RCN Tenerife)(CANARIAS), 5 PUNTOS |
| 2 | Ignasi López (CNS Tarragona)(CATALUÑA), 9 |
| 3 | Eduardo Marques (ADO Lisboa)(PORTUGAL), 13 |
| 4 | Miguel Pereiras (ADO Lisboa)(PORTUGAL), 14 |
| 5 | Arturo Noguera (CNEB Barcelona)(CATALUÑA), 15 |
| 6 | Alvaro Franco (CMC Vigo)(GALICIA), 17 |
| 7 | Eduardo Pérez (RCN Tenerife)(CANARIAS), 18 |
| 8 | Miguel Queiroga (ADO Lisboa)(PORTUGAL), 20 |
| 9 | Gastón Cruz (CNS Tarragona)(CATALUÑA), 22 |
| 10 | Viktor Mátyás (YKA Budapest)(HUNGRIA), 23 |

Laser 4.7

- | | |
|----|---|
| 1 | Toño Alcázar (RCR Sto.Ribera)(MURCIA), 8 PUNTOS |
| 2 | Ida Voutilainen (LPS Helsinki)(FINLANDIA), 17 |
| 3 | Ana Niquel (CNS Tarragona)(CATALUÑA), 25 |
| 4 | Michael Pearson (CNT Cádiz)(ANDALUCIA), 26 |
| 5 | Paula Escuder (RCN Tenerife)(CANARIAS), 30 |
| 6 | Pablo García (CN Los Nietos)(MURCIA), 36 |
| 7 | Alberto Basarde (CMC Vigo)(GALICIA), 38 |
| 8 | Martí Llana (CNG Barcelona)(CATALUÑA), 39 |
| 9 | Dani Miquel (CNS Tarragona)(CATALUÑA), 39 |
| 10 | Rafael Campelo (RCMA Pontevedra)(GALICIA), 42 |

Héjj Viktória és Vadnai Benjamin sikere a szlovén és horvát bajnokságon

Két tehetséges laseres versenyzőnknek köszönhetően újabb szép hazai siker született Laser Radialban és Laser 4.7-ben a nemzetközi vizeken.

Október 15-17. között rendezték az olimpiai hajóosztályok nemzeti bajnokságát a szlové-

niai Portorozban, ahol Héjj Viktória képviselte hazánkat Laser Radialban, mialatt pár száz kilométerrel arrébb, Rovinjban a horvátok vívtak meg egymással a bajnoki helyezésekért laseres osztályokban, ahol Vadnai Benjamin remekelt Laser 4.7-ben.

A háromnapos Szlovén Bajnokságon 11 női laseres állt rajthoz az erős, majd viharossá fokozódó bora nevű pöffös szélben, melyben hat futamot sikerült teljesíteniük, mivel az utolsó napon a rendezőség már nem engedte vízre szállni a mezőnyt a rossz idő és a 35



csomó fölé erősödött szél miatt. Az idén bajnoki címet szerzett Héjj Viki a szlovénoknál is derekasan helytállt, s az összetett versenyben ezüstérmet szerzett Krasevac Marusa mögött – ez egyben a korosztályos, azaz az U19 kategória győzelmét jelentette számára.

Ezalatt Vadnai Benji Rovinjban versenyzett, ahol az első napokban még gyengébb, 2-3 beaufort erősségű szélben vívott négy ország hatvan fiataljával a legjobbaknak járó díjakért. Benji remekül kezdett, futamgyőzelemmel és egy harmadik helyezéssel nyitotta a regattát, ahova azonban a hétvége második felére szintén megérkezett a viharos erejű bora, ezért az utolsó napot parti várakozással kezdték meg a fiatalok, bízva a szél erejének gyengülésében. Végül a 6-7 beaufort erősségű szélben egyetlen futamot sikerült megrendezni, ahol Benji néhány hellyel hátrébb csúszott, s végül a második helyen zárta a bajnokságot horvát

rivalisa, Plenkovic Bartul mögött, aki az idei EB bronzérmese volt Laser 4.7-ben. Gratulálunk!



Szlovén Bajnokság, Laser Radial női – Portoroz

1. Krasevac Marusa (SLO)
2. Héjj Viktória (HUN) U19 / 1.
3. Giuditta di Laghi (ITA) U19 / 2.

Horvát Bajnokság, Laser Radial 4.7 – Rovinj

1. Plenkovic Bartul (CRO)
2. Vadnai Benjamin (HUN)
3. Jure Frzop (CRO)

Őszi edzőtábor az Optimist válogatott keret részére

Noha sokan már elrakták hajóikat, vagy épp azzal foglalkoznak a napsütéses őszi hétvégén, hogy vízi járművüket téliesítsék és elpakolják, legifjabb vitorlázóink, az opimistések válogatott edzőtáborozásra használták fel a szép időjárás nyújtotta lehetőségeket.

Október 14-17. között négynapos edzést tartott az Optimist-válogatott Balatonfüreden négy lelkes edző, Török Péter, Perényi Miklós, Szalay Dániel, valamint Brencsán Dániel közreműködésével, melyen harminc optimistes végzett komoly munkát tudásuk elmélyítése és csiszolása céljából. A gyerekeket vezetőik tudásszint szerint négy csoportra osztották, s felváltva foglalkoztak az ifjoncokkal, akik napi 4-5 órát töltöttek a vízen kellemes keleties szélben: egyórás etapokban gyakorolták az adott feladatokat, majd minden egyes gyakorlat végén egy-egy közös futammal koronázták meg. A vízi foglalkozásokat parti elemzések, videóvetítések, taktikai megbeszélések követték, szombat este pedig ismertették a jövő évi válogatott keret tagjainak nevét, a tervezett programról és feladatokról egy szülői értekezlet keretein belül tájékoztatta a vezetőség az érdeklődőket. A négy nap során a fiatalok nem csupán összekovácsolódtak, de rengeteg hasznos információ birtokába jutot-



A vízi foglalkozásokat parti elemzések, videóvetítések, taktikai megbeszélések követték

tak, s nem utolsósorban teljes mértékben kihasználták a csodás idő nyújtotta vitorlázási lehetőségeket. Az Optimist válogatott keret tagjai a 2011-es szezonban:

Pécs Lóránt, Gyapjas Zsombor, Vadnai Jonatán, Tóth Levente, Wolf Szabolcs, Szalai Kóta, Szilasi Fábán, Galgóczi Tamás, Huber Péter Lél, Roznár Katalin, Korchmáros Sára és Takácsy Lilla.

Gratulálunk!

E.B.

Székely Antal 4. helyet szerzett a Micro Magic Európa-bajnokságon

Negyedszer rendeztek kontinensviadalt a világ legkisebb One Design hajóosztályának, a Micro Magicnek.

A versenyt a magyar szövetség rendezte Balatonkenesén, a Balatonfői Yacht Club-ban. A rendezvény színvonalát tekintve elmondható, hogy a hazai modellvitorlázás talán legjobb rendezésén van túl, amely bátran megállná a helyét a világ bármely pontján. Kifogástalan helyszín, felkészült rendezőcsapat és magas szintű vendéglátás fogadta a 14 nemzet 52 versenyzőjét.

Magyarországon 57 regisztrált MM hajó van, ebből 40 rendszeresen versenyez. Láthatóan dinamikusan fejlődő szakágról van szó, hiszen csupán két éve van jelen nálunk ez a hajóosztály, ugyan-



akkor rendkívüli perspektívát hordoz magában, ha figyelembe vesszük, hogy például Hollandiában az MM hajók száma idén meghaladta a 2300-at. Az MMMSZ év elején kiírta az EB részvételre kvalifikáló válogatóversenyeket, melynek eredményeképpen nyolc hazai versenyzőnek sikerült

bejutni az EB-keretbe. Közülük Beliczay Péter főrendezői feladataira tekintettel visszalépett, így hét magyar versenyző szerepelhetett a versenyen.

Az első nap hatalmas reményekkel zárult a magyar csapat számára, hiszen ifjabb Csóka László, a Pécsi Ércbányász Modellező Klub versenyzője két ponttal lemaradva a második helyen állt hét megrendezett futam után. Székely Antal (szintén a Pécsi Ércbányász Modellező Klub versenyzője)

bond
PÉNZ ÉS ÉRTÉKFORGALMI ZRT.

**NELSON
HAJÓLÍZING**

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



ekkor még csak a 16. volt, az idei MM bajnok, Forrai Csaba a 11. helyen zárta a szombati napot. Minden jel arra mutatott, hogy itthon tarthatjuk az EB-trófeát. A legerősebb vetélytársak a portugál és a holland csapat versenyzői voltak.

Másnap erősebb szél és hullámos víz fogadta a résztvevőket, ami sokak számára meglepetéseket okozott. Jóval több volt vasárnap a technikai probléma, de volt olyan versenyző, akinek ezek a körülmények kedveztek igazán. Közéjük tartozott Székely Antal is, aki a vasárnapi

versenyt végig az A csoportban vitorlázta, előkelő helyezéseket elérve, sőt az utolsó futamot megnyerve lett Európa-bajnoki 4. helyezett. Ifjabb Csóka több futamban is technikai malőrök áldozatává vált, így nem tudta folytatni szombaton megkezdett menetelését. Látható, hogy a 18 éves versenyző a mezőny egyik legnagyobb tehetsége, aki akár a bajnoki címet is megszerezhetné, ha nem pártol el tőle a szerencse. A versenyt a portugál Joáo Prates nyerte, megelőzve a korábban már EB-aranyérmes szerző holland Steven Osterheertet. A bronzérem is a

portugálknál maradt, mivel a harmadik helyen José Pedro D. Pinheiro végzett. A tavalyi Európa-bajnokságot nyert angol John Tushingham csak a 18. helyen végzett. A csapatversenyt Portugália nyerte.

A magyar csapat eredményei:

4. Székely Antal – HUN 50
11. ifj. Csóka László – HUN 23
13. Forrai Csaba – HUN 31
20. Bodnár Imre – HUN 124
28. Fluck Benedek – HUN 205
29. Szathmári Miklós – HUN 82
30. Molnár Imre – HUN 19

Újabb Pécsi RC-sikerek



Október második hétvégéjén Szlovákiában, a Pozsonyhoz közeli Senecen rendezték a 2010. évi Európa Kupa utolsó futamát.

Ezt a versenyt szoros viadalban ifj. Csóka László nyerte, azonos pontszámot elérve a szlovák Vano Martinnal. Az eredmény értékét talán az mutatja a legjobban, hogy három világbajnokot utasított maga mögé.

Ezzel a teljesítményével a fiatal pécsi versenyző – aki eddig is vezetett az EK-versenysorozatban – három futamgyőzelemmel, nagy előnnyel megnyerte az Európa Kupát.

Az EK értékelésben 96 versenyző eredményei alapján az első tízben három Pécsi Ércbányász Modellező Klubtag szerepel: az első helyezett ifj. Csóka László mellett negyedik helyezést ért el Kiss Miklós, míg kilencediket Csóka László.

Vízi élet van.



55 000 látogató van.



**Kikötés
a Hungexpon van?**



BUDAPEST
BOATSHOW



2011. március 3-6.



hungexpokiállítás
programod van

Üzlet van.

Várjuk a hazai hajósélet egyik legmeghatározóbb eseményén, ahol minden gyártó és kereskedő ott van, aki számít. A jövő trendjei és technológiái, rengeteg érdeklődő, nagy kedvezmények! Egyidejű rendezvények: Utazás nemzetközi idegenforgalmi kiállítás, Karaván Szalon nemzetközi kemping és karaván kiállítás, Bringaexpo.

www.boatshow.hu

Kiszeli módosítottatás



ÖSSZTAPS

Budapesti beszélgetés Igali Csillával



Sokszor jól álcázzák magukat a vitorlázók a fővárosban. Ha valakit a Balatonon egész nap egy szakadt bermudában látunk, alig ismerjük meg a metrón öltönyben, akatáskával. Csillával ilyen gondom nem volt – amikor egy régi belvárosi ház legfelső szintjén, a napos körfolyosón egy Füröd-kupás termómellényben, utánozhatatlan mosollyal fogadott, úgy éreztem, egy versenyrendezőségi motorosról teleportálták valahogy ide, éppen csak az interjú idejére. A lakásban kortárs festmények (gondolták volna?) és valamilyen bódító fűszerillat fogad. „Épp most ebédeltem, és mivel valami különlegesen vágytam, délelőtt főztem magamnak. Sajnos nem tudlak megkínálni, mert kivételesen nem maradt semmi, pedig sokszor a fél házat én etetem. Ráadásul épp tetőfelújítás van, én vagyok a közös képviselő, ezért néha rá kell hogy nézzek a munkásokra. Ilyenkor behúznak a munkába, úgyhogy kifejezetten praktikus, hogy most itthon vagyok napközben.”

Mióta vitorlázol?

Kezdjük ott, hogy igazából renegát kajakos vagyok. A hatvanas években keményen lapátoltam a Vasas Izzóban – és készültem az orvosi egyetemre. Ide az akkori elvárásoknak nem megfelelő családi háttér miatt nem vettek fel. Úgy gondoltam, nem adom fel, azt az egy évet guggolva is kibírom – és el-

mentem laboránsnak az Egyesült Gyógyszer- és Tápszergyárba. Az egy évből negyvenegy lett, közben estin elvégeztem a vegyiparit, később iparjogvédelmi szakértő lettem – és az iparjogvédelmi osztály éléről kerültem előnyugdíjba 57 évesen. Két héten belül visszahívtak a vezérigazgató, de ekkor már vállalkozóként dolgoztam, és lecsapott rám a Szabadalmi Hivatal is.

Majdnem 10 évig voltam a Magyar Iparjogvédelmi és Szerzői Jogi

Egyesület főtitkárhelyettese, feladatomból az iparjogvédelmi kultúra terjesztése, szakmai konferenciákat, kiállításokat szerveztem, megkaptam a Gábor Dénes-díjat is. Röviden ez az az életem, amit a vitorlázók kevésbé ismernek.

A Balatonra először a gyár családi üdülőjébe jöttünk le a gyerekeimmel együtt, Zamárdiban megalakult a cég vitorlás szakosztálya. Volt néhány kalóz, és a Kaláris nevű 50-es, amihez csak bocival lehetett kijutni. A szakosztályvezető nagyon féltette a barátnőjét, aki kalózosított, rávette, hogy üljek be hozzá, mert én kajakosként biztos nem félek a víztől és ki tudom menteni, ha baj van. A lány éjjel-nappal vízen volt, én meg mannschaftolás közben megszerettem a vitorlázást. Igaz ugyan, hogy Siófokon az első kalóz-bajnokságomon majdnem szétrobbantam az idegességtől. Nem volt szél, csak ültünk a lavórban. Én meg anno a kajakommal akkor és oda mehettem, ahova akartam. Azt hittem, soha nem szokom meg. Azóta egész jól belejöttem...

Később, már a hetvenes évek elején a gyár olcsón vehetett vízparti telket Csopakon, mindössze az volt az üzlet feltétele, hogy vízi sporttevékenységet kellett ott folytatni. Ekkor már a versenyzés mellett időnként a Melipramin motoroson segítettem a vontázásban, mentésben, forró teával vártam a versenyzőket.

Sok lelkes ember munkája alapozta meg a szakosztályt: bővült a hajópark, Dragonokat, Solingokat, 470-eseket, Repülő hollandit, Kadettokat, Optimisteket vettek.

Vidám élet folyt Csopakon, a versenyzést nem vette túl komolyan a tagság. 1980-ban összeült a szakszervezeti és a pártbizottság, és kimondták: meg kell szüntetni a vitorlás szakosztályt, mert az „a felső tízezer dőzsölő helye”, csak akkor van létjogosultsága, ha igazi versenyszakosztállyá válik. Olyan szakosztályvezetőt kerestek, akire hallgatnak az emberek és ráncba tudja szedni a szakosztályt. Rám gondoltak.

Milyen alapon?

Párttag sose voltam, azt mondták, a kajakos versenysport-múltam garancia arra, hogy ez megvalósuljon. Tudtam: ha nem lesz rend, elvesztünk. „Anyátok voltam, mostantól a cél érdekében mostohaanyátok is leszek!” – ez volt a szakosztályvezetői beköszöntőm.

Megszüntettem a verseny előtti kocsmázást, gyerektáborokat szerveztünk, beindítottuk a tervszerű utánpótlás-nevelést – sose felejttem el, egy nappal a lengyel Szolidaritás-forradalom kitörése előtt estünk be Gdanskba a megrendelt Optimistekért és Kadettekért. Furán néztek ránk, de megkaptuk, és még éjjel előtt átcsúsztunk a határon, rendben hazahoztuk a hajókat.

A kikötőnket védő szigetünket – először a Balatonon – teljesen környezetbarát módon építettük meg. Betont nem használtunk, csak facölöpöket, hálót és kavicsot. Cittel Lajos volt a hajóács, aki köztudottan akkor még Mistral szőrffel ért el fergeteges sikereket. Már akkor is csoda dolgok kerültek ki a kezéből. Nagyon jól tudtunk együttműködni. Eladtuk a régi vas Scutamilt (eredeti nevén Kalárist), és a pénzből megépítettünk egy korszerű műanyag ötvenest, ami azután Cittel Lajos kormányzásával hosszú évekig bajnok hajó volt. Dani fiam azóta is ezen a hajón versenyez.

Amikor átvettem a szakosztályt, a ranglistán a 44 versenyszakosztályból a negyvenediket, amikor lemondtam, a negyediket voltunk...

Igen, 1987-ben lemondtam. A vezetőségi tagok – természetesen férfiak – nehezen viselték el, hogy egy nő vezetésével kell dolgozniuk, és hogy észreveszem, ha visszaélnék a bizalmammal. Az utolsó csepp volt a pohárban, hogy a sportkört elnök olyan szakmai dolgot is megtorpedózott, ami a Soling Európa-bajnokságon történő részvételünkkel volt kapcsolatos. A „civil” szakmai munkáimat egyre nehezebben lehetett összeegyeztetni a szakosztályvezetői tevékenységgel, félig pedig nem tudok semmit sem csinálni. Nagyon nehéz döntés volt, mert azt is végiggondoltam, hogy lehet, be sem teszem többé a lábam a Balatonba.

Ki hívott vissza?

Starnfeld Iván, az akkori főtitkár azt mondta, hogy nem enged el, mert tettem annyit a vitorlás sportágért, hogy szükség van rám. Így lettem a Nagyhajós Bizottság titkára és versenyrendező, versenybíró. Később az Elnökségbe is beválasztottak – első nőként a szervezet történetében. Mindig azt hangoztattam, hogy a szövetségi munka egy szolgálat. Nem a versenyzők vannak értünk, hanem fordítva. Meg is kaptam gyakran egy-egy felszólalásom után: „Na, már megint a nép hangja...”. Elszomorított, hogy egyre kevesebbszer döntött a szakmaiság. A legutóbbi tisztújításkor kis túlzással olyan szempontok érvényesültek, hogy az legyen elnökségi tag, aki hoz tízmillió forintot, húszmillióval már társelnök is lehet valaki... Ebben nem szerettem volna részt venni, legutóbb már nem jelöltem magam. A Versenyrendezési Bizottságban benne vagyok, és igazából a versenyrendezés az, ami most a legjobban izgat.

Valahol az interneten azt olvastam rólad, hogy te vagy a magyar vitorlázás nagyasszonya...

Na, ezt még nem hallottam. Hívnak Jolle anyónak (hosszú ideje én rendezem a jolle-bajnokságot), Regina mamának, sőt azt is leírták már rólam, hogy a vitorlázás ikonja vagyok, bármit is jelentsen ez. Igazából mindenki Csilla mamának szólít. Van, aki megkérdezi, miért hagyom, de úgy gondolom, ez a szeretet jele...

Mitől vagy ilyen népszerű?

Erről másokat kellene megkérdezni... De egy példa eszembe jutott. Én nagyon szeretek a versenyzőkkel együtt lenni, futam után odamegyek a tömegbe gratulálni, beszélgetni. Eleinte meg is kaptam versenyrendező kollégáktól, hogy „Ne elegyedj!”. Én már csak ilyen vagyok. Elegyedem. Hozzám bárki bármikor odajöhet, nem hiszem, hogy ezen múlik egy versenyrendező tekintélye.

Mi a versenyrendezői filozófiád?

Az, hogy ha lehetséges, mindig futamot kell rendezni. Sok ember azért áldoz sok pénzt és a szabadidejét, hogy versenyezhesen. Nem szeret senki a parton ücsörögni. Például egy bajnokságon nem ereszték le négy futam után, hogy „de jó, már megvan a bajnokság” – hiszen az első helyen állókat kivéve mindenki szeretne még javítani. Ha a parton vagyunk, akkor is folyamatosan figyelem a vizet. Mivel nem vagyok „ősbaltoni”, nem kötnek a babonák. Sokszor hallom: „ez úgysem jön be, ez le szokott állni, ez úgyis felszívódik...” Én csak a vizet figyelem, és valahogy ráérezek, ha van esély a futamra, máris indulunk ki. Lehet, hogy éppen késő délután. Volt, hogy a jolle-bajnokságon az esti diszkóhajóval találkoztunk a vízen, ritmusra futottak be a hajók. Sokszor bevállalok olyat, ami elsőre nem népszerű. Övtam már ki motorhasználat miatt egyszerre 27 hajót, mentőmellény kötelező jelzésnél pedig mentőmellény nélküli vitorlázásért még bajnokság elvesztése árán is zártam ki vitorlást. Vesszőparipám a biztonság. Úgy gondolom, a versenyzők érzik és tudják, hogy ez értük van, ezért elfogadnak. Mindenki emlékszik arra a Pünkösdi regattára, ahol 320 hajóból 280 volt kinn – visszalöttem a rajtot. Miután sokan nem jöttek vissza, érvényteleníttem a futamot, és új rajtot csináltunk. Persze ez csapatmunka. Szerencsére kiváló kollégákkal és motoros vezetőkkel dolgozhatok együtt.

A díjkiosztóid megosztják a vitorlás közvéleményt...

Mondják, hogy hangos, hogy harsány vagyok. Ez van, sokszor kellett hangosítás nélkül beszélnem. Sokaknak viszont kifejezetten tetszik, hogy életet viszek egy alapjában véve hosszú és néha unalmas ceremóniába. Amit ráadásul én ingyen is celebrálok. Néha be-

szólnak, hogy hol marad az össztaps. Litkey Farkai mondta a múltkor egy díjkiosztón, hogy „Csilla után szabadon: össztaps!” Ha ezen a kis vicces kifejezésen kívül nem marad más nyom utánam, erről talán emlékezni fognak rám.

Apropó, emlékek. Hol vannak az egykori legendás négyszáz fős lecsóid, ötszáz személyes bográcsgulyásaid és a budapesti Mikulás-partik? Ez utóbbiak néhány éve a proccosodó vitorlásbál alternatívájaként jöttek létre.

Öt ilyen Mikulás-bulit csináltam, nem azért, mert exhibicionista vagyok, hanem azért, mert szeretem, hogyha jól érzik magukat körülöttem az emberek. Volt, amikor buktam nyolcvanezer forintot, mert sokan lemondás nélkül nem jöttek el, a zenekart, a kaját viszont ki kellett fizetnem. Hogy ne tudjon rábeszélni senki, templomban, térden állva fogadtam meg, hogy többet ilyen sose! A nagy közös kajához is kellett egy társaság, egy légkör, egy hangulat, ami mára megváltozott. Ez mindig közös munka volt: egyik társaság a húst vágta, a másik a hagymát aprította, a harmadik a szalonnát kockázta, volt csipetkeszaggató verseny, közben jókat beszélgettünk, iszogattunk is, bolondoztunk, együtt voltunk, jól éreztük magunkat. A maradékot másnap reggel a hangszóróba bementett „lecsós jó reggelt kívánok”-ra fogyasztotta el a népség.

Mostanában verseny – de sokszor verseny nap – után is rohan mindenki el, haza a balatoni házába, fel Pestre, el a partról. Ezért jó a Pünkösdi és a Szüreti regatta, mert ott legalább egy este együtt marad a társaság! Ami a nagyobb baj, hogy a fiatalok között sem látom a közösség-összetartó figurát. Magyar Vilmáék próbálkoztak egy időben vitorlás-partikkal, de úgy tudom, nekik sem sikerült az áttérés.

Igaz, amiről pletykálnak, hogy hetvenéves vagy?

Na, ne öregíts! Áprilisban leszek hetven. Úgy-hogy hatvankilenc és fél vagyok.

És mennyinek érzed magad?

Ha nem fáj a vállam, harmincnak. De viccen kívül: többet bírok néha, mint a huszonévesek. Rengeteg energia van bennem. És úgy érzem, van még feladatomban a világban.

Kép és szöveg: **Visy László**

A mellek bűvöletében

Sajnálattal közlöm, hogy nem tudok olyan látványt produkálni, amire a cím alapján sokan számítanak, mert anatómiailag nem bírok azokkal az adottságokkal, melyek az olvasó szemét valóban megörvendeztetnék.

Mint konyhafőnök egyébként is ritkán dobom le magamról a szakácskabátot a vendégek örömeire, sőt ilyen szolgáltatásra még hölgy munkatársat se nagyon találnék, mivel ez még csak közvetlen

sem tartozik a szakmánkhoz.

Bár elnézve a mai bulvárkonyha-médiatrendet, még akár tv-műsört is készítenének belőle...

Gasztró-sztriptíz főműsoridőben!

Küldjön sms-t, hogy ki hagyja el a bulvárkonyhát!!

Aki legtöbbször marad benn, az lesz a séf, még akár főzhet is valamit, ha éppen nem ad ki saját lemezt.

Szóval!

Marad a ruha, én pedig maradok a tűzhelynél. Mindenkinek így lesz a legjobb!

Pedig a mell az erősségünk! Mert a mi konyhánk valóban erős mellben.

Külön kiemelném a kacsamell elkészítésének módját, amire kifejezetten büszkék vagyunk.

Folytatva az elmúlt szezon sikerétkei bemutató Best Of Menü-sort, vendégeink egyik kedvence volt a következő fogás:

Rózsásra sült kacsamell, levendulával érelve, káposztás-tökös rétesrel és csipkebogyós paradicsommártással



A kacsamell jellegzetes zamata három napot együtt pihent a friss levendula virágjával, hogy kelően beparfümözzze a kívánatos mellet.

Igazi férfias és tökös köretet kapott.

A káposztás-tökös rétes nagyszerűen kísért a kacsamellet, és nászukat az édes paradicsommártás tette igazán kívánatosá.

Ezt a fogást is úgy kísérleteztük ki, hogy a kacsahús szaftos és foszlós legyen, miközben a szánkban érezzük a levendula illatát, mellyel az enyhén borsos tökös-káposztás rétes és az édes fűszeres mártás igazi orgiába kezd minden vendég szájában, aki csak megkóstolja.

„Heti ajánlatunk” kínálatában szerepelt ez a nem mindennapi étel.

Hozzávalók:

Kacsamell tisztítva 0,8 kg

Étolaj 0,15 l

Levendulavirág, só, feketebors, édes chili, steak-fűszer

Réteslap 0,3 kg

Fejeskáposzta 1,5 kg

Vöröshagyma 1 db

Tök 1 kg

Barnacukor 0,01 kg

Tojás 1 db

Paradicsom 1 db

Vaj 0,05 kg

Csipkebogyó

A kacsamellet fűszerezzük, sózzuk, levendulavirággal bedörzsöljük, és 3 napot állni hagyjuk.

A reszelt káposztát és tököt olajon, hagymával és cukorral, sóval pirítjuk, majd pároljuk, s ha kihűtöttük, megtöltjük vele a réteslapokat, melyeket tojással kenünk le.

Középméleg sütőben 1 órát sütjük, pihentetjük.

A barnacukor karamellizációjával pároljuk a vágott paradicsomhúst, a csipkebogyóval és kis vízzel készre főzzük, áttörjük, vajjal fényesítjük, ízesítjük.

A melleket elősütjük, hogy piros kérget kapjanak, majd a sütőben tíz perc alatt rozéra sütjük, pihentetjük, szeleteljük és a körettel, mártással tálaljuk.

Véleményem szerint ez a fogás feledteti az írásom címétől remélt esztétikus mellélményt.

Természetesen személyesen is megkóstolhatja, ha következő nyáron ellátogat éttermünkbe, mert biztosan szerepet kap kínálatunkban, ahogy idén is sok vendéget megörvendeztettünk vele.

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Garda Fesztivál	Tihany	Visszhang-domb	2010.11.06-2010.11.07.	Németh László Művelődési Ház Tel: 87/538-022 E-mail: tihany-muvhaz@canet.hu Honlap: www.tihany.hu
Márton-napi Vigadalom	Fonyód	Panoráma étterem	2010.11.11	Tourinform Fonyód 8640 Vigadó tér 1. (Hajóállomás) Tel./fax: 85/560-313 e-mail: fonyod@tourinform.hu web: www.fonyod.hu
Márton-napi Pálinkafesztivál	Siófok	Fő tér	2010.11.12-2010.11.14.	Tourinform Siófok Tel: 84/315-355, 84/310-117 E-mail: siofok@tourinform.hu Web: www.siofok.hu
Kenesei Ősz – Márton-napi Libator	Balatonkenese	Faluház Táncsics u. 24.	2010.11.13	Tourinform Balatonkenese 8174 Táncsics M. u. 24. Tel./fax: 88/594-501 e-mail: balatonkenese@tourinform.hu web:
Márton-napi vigasság és borszentelés	Alsóörs	Eötvös Károly Művelődési Ház	2010.11.13	Alsóörs Község Önkormányzata 8226 Alsóörs, Ady Endre u. 7. 87-447-192 hivatalalsoors01@t-online.hu www.alsoors.hu
Katalin-napi Disznóvágás	Vonyarcvashegy	Bacchus Étterem	2010.11.20	Turisztikai Egyesület és Tourinform Iroda Vonyarcvashegy 8314 Kossuth u. 42. 83/348-253 vonyarcvashegy@tourinform.hu www.vonyarcvashegy.hu
Balaton Maraton és Félmaraton	Siófok	Balaton-part	2010.11.20-2010.11.21.	Email: info@futonet.hu Web: www.futonet.hu
Advent Keszthelyen	Keszthely	Több helyszínen	2010.11.27- 2010. 12.24.	Balaton Kongresszusi Központ és Színház 8360 Keszthely, Fő tér 3. 83/515-232 info@balatonszinhaz.hu www.balatonszinhaz.hu
Adventi vásár	Siófok	Fő tér	2010.11.27-2010.12.24	Tourinform Siófok Tel: 84/315-355, 84/310-117 E-mail: siofok@tourinform.hu Web: www.siofok.hu
Vörsi Betlehem	Vörs		2010.11.28-2011.01.30.	Vörs Polgármesteri Hivatala 8711 Vörs Alkotmány u. 29. 85/377-806 onkormanyzat@vorsnet.hu
Adventi örömök – élő Betlehem	Nagyvázsony		2010.11.28-2010.12.20	Önkormányzat Nagyvázsony 8291 Nagyvázsony, Kinizsi u.96. 88/264-011 88/515-212 info@nagyvazsony.hu www.nagyvazsony.hu



VI. Magyar Tengeri Nagyhajós Bajnokság

Október 16. és 22. között új helyszínen, a horvátországi Cres sziget környékén került megrendezésre a Magyar Tengeri Nagyhajós Bajnokság, immáron hatodik alkalommal. Idén három one design osztály volt a választékban: Jeanneau 35, Salona 37 valamint Dufour 44. A változatos szélviszonyok között lebonyolított hat futam között idén először egy éjszakai navigáció is helyet kapott.

Első versenynap:

Mindhárom hajóosztály simán rajtolt, cirkválva haladtak az első pályajelig, majd hátszeles szakasz következett. A befutóhoz pedig ismét kreuzolva érkeztek a versenyzők. Miután a hajók elhagyták a cresi öblöt, a nyílt vízen a már 30-35 csomós szélben folytatódott a küzdelem, ami ekkora távon embert próbáló feladat. A szél természetesen egyik csapatot sem tántorította el, azonban voltak, akik úgy nyilatkoztak, hogy a „végére a saját világukat sem érezték”.

JOD 35 OSZTÁLY

Ennek az osztálynak a rajtja rendkívül izgalmasra sikerült, egyértelműen látszott, hogy harcba indulnak a versenyzők. A rajt előtt jól helyezkedett a Czégai Péter kormányozta Subaru Sailing Team, az OTP-Fekete Sereg Sailing Team Pomucz Tamás irányításával; valamint a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda Sailing Team, amelyet Litkey Árpád kormányoz, aki Melges 24 hajóosztályban néhány napja megnyerte a Szlovén Bajnokságot. A hátszeles szakaszra a Subaru Sailing Team fordult elsőként, mögöttük jött Litkey Farkas a Magyar

Építő Sailing Teammel. A harmadik helyen Detre Szabolcs fordult a Nelson Flottalízing Teammel, aztán az OTP-Fekete Sereg húzott spinnakert. Ezután nem sokkal a Magyar Építő Sailing Team árbocotörés miatt kiállni kényszerült a futamból. A befutóhoz közeledve a Subaru Sailing Team fölényesen vezetett, simán nyerte a futamot a Nelson Flottalízing Team és a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda csapata előtt.

SALONA 37 R OSZTÁLY

A rajtnál nagy küzdelemben volt a junior Európa-bajnoki ezüstérmes Pally Tibor vezényelte Kész-Dak Sailing Team, az Admiral Sailing Team Vermesy Sándor kormányzásával, valamint a Csikós Sailing Team, Csikós János irányításával. Az első pályajelnél a Kész-Dak csapatának jobban sikerült a spinnaker felhúzása, aminek köszönhetően jelentős előnyre tettek szert. Itt az Admiral Sailing

Team volt a második és Tuss Miklós kapitány fordult csapatával, a SpiriTuss Sailing Teammel harmadikként. A sorrend a befutónál is ugyanez volt az első három helyen.

DUFOUR 44 OSZTÁLY

Az első pályajelnél a vezető pozíciót a Westport Sailing Team szerezte meg Ignác Károly irányításával, mögöttük a Dobszai Zoltán kormányozta Variens Sailing Team jött, majd nagyon szorosan Haranghy Csaba a Pureco Sailing Teammel. A hátszeles szakaszon sokáig vezetett a Westport S. T., azonban a kreuzmenet jobban sikerült a Variens Sailing Teamnek. Itt átvették a vezetést, és ez így is



maradt a befutóig. Győzött Dobszai Zoltán csapata, a Variens S. T., második lett végül a Westport S. T., Ignác Károly kormányossal, harmadik helyen pedig a Pureco Sailing Team végzett, Haranghy Csabával a kormány mögött.

Második versenynap:

20-30 csomós pöffös keleti szélben két dinamikus pályaversenyt teljesített a VI. MTNB mezőnye a Cres előtti vízterületen. A másfél méteres hullámok és az izmos befújások sem könnyítették meg a versenyzők dolgát, igazi pörgős, munkás pályákat mentek. A háromszög alakú olimpiai pályán a táv rövidege és az erős szél miatt nagy kihívást jelentett a spinnakervitorla felhúzása – ez nagy technikai fegyelmet igényel, miközben számos más feladat-ra is koncentrálni kell. Több csapat ezért nem is

használt hátszélvitorlát, inkább a pillangózást választották.

JOD 35 OSZTÁLY

1. pályafutam

A rajtnál négy csapat volt vérmes küzdelemben: a Litkey Farkas kormányozta Magyar Építő Sailing Team; a Subaru Sailing Team Czégai Péter kormányossal; az OTP-Fekete Sereg Sailing Team Pomucz Tamással a kormány mögött; valamint a Litkey Árpád vezényelte Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda Sailing Team. Az élen végig szoros küzdelem folyt az első helyért a Magyar Építő Sailing Team és a Subaru Sailing Team között. Litkey

Farkas csapata az előző napi árbocotórésből még nem ocsúdott fel, a csapat remekül vitorlázott, a kapitány azonban láthatóan óvatosabban kezelte a hajót, ami végül egy remek futam-ezüstéremhez volt elég. Győzött a Subaru S. T., a harmadik helyen pedig Litkey Árpád irányításával a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda S. T. végzett, akik még a hátszélbójánál nagy csatát vívtak az OTP-Fekete Sereggel. A negyedik helyre közben szépen feljött az utánpótlás korosztályt képviselő Skipper Marina csapata, Szamódy Tamás kormányzásával.

2. pályafutam

A rajtnál látszott, hogy ismét tüzes csatába in-

Az érem ára

Befejeződött a MTNB. Van 22 magyar bajnok, 19 ezüst- és 25 bronzérmes. A tenger bajnokai. 66 sikeres sportoló büszkén-boldogan térhet vissza családjá, munkatársai körébe. 79-en nem értek fel a dobogóra. Akik a professzionális vitorlázás bevételi oldalán helyezkednek el, minden bizonnyal szintén elégedettek lehetnek, többségük valóban kitűnően teljesített. A 66 érmes sportoló között szép számmal akadnak olyanok is, akik elsősorban társadalmi megítélésük javítása, siker-portfóliójuk bővítése érdekében vállaltak nem csekély anyagi áldozatot. Nekik is sikerült. Az a tény, hogy egyre többen próbálnak – és a jelek szerint meg is tudnak – élni a vitorlázásból, öröndetes jelenség, hiszen ez lendületet adhat a fiatal vitorlázók sportág iránti elkötelezettségének, különösen, ha érzékelhetővé válik egy tervezhető, egzisztenciálisan megalapozott életpálya-modell.

Azt viszont kétkem, hogy a Tengeri Bajnokság lenne az az esemény, amelynek szakmai presztízse ilyen mértékű támogatói jelenlétet indokolna. Pontosabban fogalmazva: erre a támogatásra nagy szüksége van a magyar vitorlássportnak, de ennek talán nem itt, vagy nem ilyen feltételekkel megrendezett regattán kéne megjelennie! Semmiképpen nem szeretném a versenyt vagy a rendezőket bántani, hiszen kitűnő időben, jó helyen, színvonalas küzdelmet vívtak mindazok, akik meg tudták teremteni a feltételeket a részvételre. Leginkább azt nehezményezem, hogy ebben a formában a bajnoki cím vált áruvá, és értékelni le azoknak a fiataloknak a nemzetközileg is jegyzett teljesítményét, akik több száz vízen töltött óra, céltudatos edzés és versenyprogram teljesítésével, lényegesen nagyobb és erősebb mezőnyökben vitorlázva szerzik meg ugyanazt az érmet, töredék támogatással és médiatárgyalással. Kérem az értő olvasót, gondolkodjon el:

- Vajon szükséges-e, hogy három – a résztvevők által sem ismert –, a minimális indulószámot éppen csak elérő hajóosztályban külön-külön lehessen Magyar Nemzeti Bajnokságot nyerni?
- Melyik osztály bajnoka a legtengeribb bajnok?
- A részvétel, a nevezés és a hajóbérlés költségei nem szűkítik-e le túlságosan a résztvevők körét?
- Befolyásolja-e az eredményt a fedélzeten lévő passzív, a támogató képviseletében „helyet foglaló” vitorlázók száma? Ha igen, kihat-e ez egy Magyar Bajnokság szakmai színvonalára?
- A tenger misztikuma nem torzítja-e el a látásmódunkat, elhitelve velünk – és sajnos a támogatókkal is –, hogy az itt születő eredmények magasabb presztízűek, mint a baltiak?

Ezen az egy versenyen pontosan kétszer annyi bajnoki érem talált gazdára, mint a 8 utánpótlás-osztályban egész évben összesen.

G.A.

dul egymással a Magyar Építő Sailing Team és a Subaru Sailing Team. Czégai Péter csapata azonban erre a futamra teljesen összecsiszolódtott. Bár az előző pályán még érződött a legénységen a feszültség, a második menetre már gördülékenyebben mentek bizonyos mozdulatok a manőverek során, így ezt a futamot is nyerték Litkey Farkas csapata előtt. A harmadik helyet a Nelson Flottalízing Team szerezte meg. A Detre Szabolcs kormányozta csapat már a hátszélbójánál ebben a pozícióban volt, és a befutóig meg is tartotta dobogós helyezését. Összetettben vezet a Subaru S. T., második a Nelson Flottalízing Team, harmadik a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda S. T.

SALONA 37 R OSZTÁLY

1.pályafutam

Pallay Tibor rajt-cél győzelmet aratott a Kész-Dak Sailing Teammel. A raumbójához egy hajóhossznyi előnnyel érkeztek, amit egyre nagyobbra növeltek a Vermesy Sándor irányította Admiral Sailing Team előtt. Közben ugyanennél a bójánál egy megfelelő manővernek köszönhetően az Ágoston Sailing Team Weöres Botond vezényletével feljött a második helyre, maga mögé utasítva az Admiral Sailing Teamet. A sorrend az első három helyen a befutóig nem változott.

2.pályafutam

A rajt pillanatát a Kész-Dak Sailing Team és az Admiral Sailing Team kapta el a legjobban. Szorosan jött rájuk azonban a SpiriTuss Sailing Team, Tuss Miklós kapitánnyal. Nekik ebben a hajóosztályban már van egy tengeri bajnoki címük. Az első két helyen folyamatosan a Kész-Dak S. T. és az Admiral S. T. vitorlázott. A leebóját még a Csikós Sailing Team vette harmadikként Csikós János irányításával, de a célvonalon már a SpiriTuss S. T. haladt át harmadikként, a Kész-Dak csapata és az Admiral S. T. mögött. Az összetett sorrend is ugyanez. Vezet az eddig csak futamgyőzelmeket produkáló Kész-Dak S. T., második az Admiral S. T., harmadik a SpiriTuss S. T.

DUFOUR 44 OSZTÁLY

1. pályafutam

A háromszögpálya rövid kreuz-szakasza miatt a jó rajtnak az átlagosnál is nagyobb jelentősége van, így ebben a hajóosztályban is agresszívan rajtol-

tak a csapatok. Ez kiválóan sikerült a Prima Yacht Sailing Teamnek, Kenyeres Miklós kormányzásával; a Szélvész Sailing Teamnek, Soós István kapitánnyal; valamint az összetettben vezető Variens Sailing Teamnek Dobszai Zoltán vezényletével. Harcos küzdelmet vívtak a csapatok a leebójánál, amit újtogának kíméletlen érvényesítésének köszönhetően a Variens Sailing Team vett elsőként. Mögöttük hasonló taktikával a Szélvész S. T., majd Haranghy Csaba jött a Pureco Sailing Teammel. Végül ebben a sorrendben futottak célba.

2. pályafutam

A mezőny szinte teljesen egyszerre rajtolt el, egyedül Győrfi Attila csapata, az Independent Sailing Team ragadt be. A leebójánál már egyértelműen a Pureco Sailing Team vezetett, Haranghy Csabával a kormány mögött. A második helyen érkezett a Westport csapata, Ignác Károly kormányzásával. Ők az előző futamban is sokáig dobogós pozícióban voltak, ám a hajójuknak műszaki problémái adódtak. Ez a futam azonban meghozta számukra is a sikert, begyűjtöttek egy 2. helyezést a Pureco S. T. előtt. Harmadik lett a Soós István kormányozta Szélvész S. T., ami az összetett állást is befolyásolta. Vezet a Variens Sailing Team, második a Pureco S. T., harmadik a Szélvész S. T.

Harmadik versenynap:

Enyhe, 3-5 csomós déli szélben rajtolt a VI. MTNB mezőnye, hogy teljesítse a 14 tengeri mérföldes navigációs futamot a Cres-Rabac (Sveti Andrija) útvonalon. Ekkor még szikrázó napsütés világította meg a környező hegyeket és a tengert, de pár óra elteltével már tornyosultak a sötét felhők, és irdatlan sebességgel megérkezett a Tramontana, azaz az északi szél, ami egy jégesős frontot is hozott. Így a csapatok egy futam során megtapasztalták az időjárás szélsőségeit. A kezdeti 3 csomós szél helyenként a tízszeresére növekedett.

JOD 35 OSZTÁLY

Korai rajtos volt a Subaru Sailing Team, Czégai Péter kormányossal, a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda Sailing Team Litkey Árpád irányításával és a Detre Szabolcs vezénylete Nelson Flottalízing Team. Ilyenkor a szabályok értelmében 4 percen belül újra át kell haladni a rajtvonalon, ami sikerült is mindegyik csapatnak. A GeoDesy Sailing Team,

Horváth Tamás irányításával szintén idő előtt kint volt a célvonalon, de ők nem tudtak javítani a rajtukon, ezért érvénytelen a futamuk. Hátránya ellenére is elsőként vette a kreuzbóját a Subaru S. T., mögöttük a Pomucz Tamás kormányozta OTP-Fekete Sereg, majd a Szamódy Tamás vezénylete Skipper Marina S. T. A Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda Sailing Team Litkey Árpád kapitánnyal és a Nelson Flottalízing nagy harcban volt a kreuzbója bevételénél, ami Litkey Árpád csapatának sikerült hamarabb. Ezután kettészakadt a mezőny, mert voltak, akik a szél alatti, mások a szél felőli oldalt választották. Ez utóbbi bizonyult kifizetődőnek, mert a másik oldalon néha teljesen leállt a szél. Aztán hirtelen berobajlott a mennydörgéssel és jégesővel tarkított lokális vihar, ami átrendezte a mezőnyt. Litkey Farkas vezényletével a Magyar Építő S. T. az ötödikről feljött a 2. helyre. A futamot végül a Subaru S. T. nyerte. Második helyen a Nelson Flottalízing Team futott be, ők az utolsó métereken hajrázták le a Magyar Építők csapatát. A negyedik helyen a versenyben sokáig az élbolyban haladó Marina Skipper S. T. végzett, így a mezőny legfiatalabb kormányosa, Szamódy Tamás büszke lehet ifjú csapa-



tára. Összetettben ezzel bebiztosította első helyét a Subaru S. T.

SALONA 37 R OSZTÁLY

Tuss Miklós csapata, a SpiriTuss S. T. és a Weöres Botond irányította Ágoston S. T. korai rajtos volt, futamukat a rendezőség érvénytelenítette, mert nem sikerült 4 percen belül javítaniuk. A kreuzbójához elsőként a Csikós János kormányozta Csikós S. T. érkezett, aztán az Admiral S. T. Vermesy Sándor irányításával, majd a Juhász Béla vezénylete Interline S. T. Pallay Tibor csapata, a Kész-Dak S. T. itt még csak az ötödik volt, majd ők is a szél felőli oldalt választották, ami kifizetődőnek látszott, hiszen itt fel-

zárkoztak a Csikós Sailing Team mögé. A célvonalon pedig már ők haladtak át elsőként. Az Admiral Sailing Teamet támadták jobbról is, balról is, végül sikerült a második helyen befutniuk, utánuk pedig a Csikós Sailing Team érkezett. Összetettben vezet a Kész-Dak S. T.

DUFOUR 44 OSZTÁLY

A rajtnál az Ignác Károly irányította Westport Sailing Team jött el a legjobban, majd a Haranghy Csaba kormányozta Pureco Sailing Team, és a Variens Sailing Team, Dobszai Zoltánnal a kormányánál. Sokáig vezetett a Westport, de a cél előtt nem sokkal már a Variens csapata állt az élen. Itt közbeszólt a természet, és szinte teljesen leállt a szél körülöttük. Így föllöttük befutott elsőként a Westport S. T., amivel átvették a vezetést az összetett állásban. Másodiknak alulról bejött a Pureco csapata, és még szintén az egy helyben küzdő Variens előtt a remek hajrát produkáló Prima Yacht Sailing Team, Kenyeres Miklós vezetésével.

Negyedik, utolsó versenynap

A VI. MTNB – Westport Kupa utolsó versenynapján enyhe, 5 csomós északkeleti szélben a JOD 35 hajóosztály két futamot teljesített. A Salona 37 R és a Dufour 44 mezőnynek a délelőtti pihenő után már csak egy menet maradt, mivel ez a két osztály előző este egy éjszakai navigációs futamban vett részt, északkeleti 15 csomós szélben. A versenyzők kimondottan élvezték a kihívásokkal teli küzdelmet az éjszakában, a fáradtságot felülírta az a jó érzés, amit a teljesítmény sikere nyújtott.

A JOD 35 hajóosztályban hat futam után – esélyeshez méltóan – a Subaru Sailing Team győzött, Czégai Péter atlantai olimpikon kormányossal. Ezzel a csapat az ötödik tengeri bajnoki címét szerezte meg. A Salona 37 R kategóriában a junior Európa-bajnok Pally Tibor irányításával a Kész-Dak Sailing Team lett az első, így már két tengeri bajnoki aranyérmük van. A Dufour 44 hajóosztályban az utolsó futamig kiélezett volt a küzdelem, nem volt biztos, hogy ki lesz a győztes. A helyenként egy-csomósra csökkenő szél ráadásul nem is könnyítette meg a versenyzők dolgát, de végül a Variens Sailing Team győzött Dobszai Zoltán kapitánnyal.

JOD 35 OSZTÁLY

Az enyhe szél miatt az első futam rajtja nem pro-

dukálta a megszokott izgalmakat. A kreuzbóját Pomucz Tamás OTP-Fekete Serege és a Czégai Péter kormányozta Subaru Sailing Team vette elsőként. A csapatok keresték a szelet, próbálták eldönteni, hogy melyik oldalon menjenek. A Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda Sailing Team, Litkey Árpád vezetésével és a Nelson Flottalízing Team, Detre Szabolcs kormányossal elcsúszott a mezőnytől. A futamot nyerte a Nelson Flottalízing Team, második a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda S. T. és harmadik helyen még éppen célba ért a Subaru Sailing Team. Csak az ő futamuk volt érvényes végül, mert a többiek időn túl futottak be. A következő futam hasonló körülmények között zajlott, a szél nem sokat erősödött, 4 csomóval fújt északról. A lee-rajt után a kreuzbójához a Nelson Flottalízing Team ért elsőként, majd a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda csapata, őket a Skipper Marine követte Szamódy Tamás vezetésével. A szél egyáltalán nem akart jönni, volt, hogy inkább az áramlat vitte a hajókat. Az élen végig a Nelson Flottalízing Team haladt, de a Skipper Marine csapata folyamatosan jött rájuk, akárcsak a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda S. T. Az élen nem változott a helyzet, győzött a Nelson Flottalízing Team, ezzel az összetett ezüstérmét is megszerezte. Futammásodik lett a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda S. T., így ők a bajnokság bronzérmét vehették át a végelszámolásban. A futam egyetlen izgalmát a Litkey Farkas vezényelte Magyar Építő S. T. és a Skipper Marine csapata hozta a befutónál. A célvonal előtti métereken csípte el fél hajóhosszal Litkey Farkas legénysége a Skipper Marine-t.

SALONA 37 R OSZTÁLY

Mivel a Pally Tibor kormányozta Kész-Dak Sailing Team öt futamot nyert, az utolsó túraversenyen már el sem indultak, mert bebiztosították bajnoki címüket. A mezőny leeből rajtolt, aminek a pillanátát a Tuss Miklós vezette SpiriTuss csapat kapta el a legjobban, valamint az Admiral Sailing Team, Vermesy Sándorral a kormány mögött. Mégis, a kreuzbóját Weöres Botond csapata, az Ágoston S. T. vette elsőként, mögöttük a Juhász Béla kormányozta Interline Sailing Team. Az Ágoston S. T. sokáig magabiztosan vezette a futamot, de a cél előtt nem sokkal a Csikós Sailing Team Csikós János kormányossal megelőzte. Ezzel megszerezték első futamgyőzelmüket. Az Admiral Sailing Team

hozta szinte szokásos második helyét, az Ágoston S. T. végül a harmadik lett. Összetettben második a Vermesy Sailing Team, bronzérmes a Csikós Sailing Team.



DUFOUR 44 OSZTÁLY

Ebben az osztályban volt egyedül kiélezett a küzdelem a bajnoki címért, amiért két csapat versengett: a Variens Sailing Team, Dobszai Zoltán kormányzásával és a Westport Sailing Team, Ignác Károly vezetésével. A Westport a rajtnál bóját érintett, ezért egy 360-as fordulót kellett végrehajtaniuk. A Variens csapata közben az élbolyban indult neki a túraversenynek. A táv egyharmadánál még a Haranghy Csaba kormányozta Pureco Sailing Team vezetett, a Westport S. T. pedig a mezőny végéről küzdötte fel magát az első helyre, mialatt a nagy rivális Variens S. T. hátrébb szorult. A célhoz közeledve azonban újra a Variens vezetett, és győzött is a futamban, amivel a bajnoki címet is megszerezte a csapat. Második lett a Szélvész S. T. Soós István vezényletével, harmadik a Pureco. A Westport csak az ötödik helyen futott be, így összetettben az ezüstérmét kapták, bronzérmes a Pureco Sailing Team.

Fotó: Szamódy Zsolt

MERLIN KALANDOZÁSAI

Csordul a hegy leve

Irány Badacsony. Mielőtt egyenesen célba vennénk, akad még pár állomás. Kanyarjunk át Révfülöpre. A BAHART kikötőt elfelejthet-



jük, de a Humán Jövő mólói szeretettel várnak, még Rick Csaba távozása után is. Pár órára ingyenes, az éjszakát pedig fizethetjük üdülési csekkkel. Érdemes felmászni a kilátóhoz. Bár a vége nagyon „kemény és meleg”, a látvány felejthetetlen. Utána jólesik az ebéd a kikötői kocsmában, kedvesek, aranyosak, remek a kaja, ízletes a bor.

Hajózzunk keresztbe Boglárra. Újjászületett a kikötő, még társalgó is van, ahol közös vacsorát-reggelit lehet rendezni. Kultúrprogram: Kék és Vörös kápolna, majd a Pincetárlat. A kiállított műalkotások zömében megvásárolhatóak. Két éve vettem meg Botz Ivett csodálatos kiállításából az egyik üveg-fém alkotást.



Cipelni, óvni nem kellett, a nyár végeztével vehettem át a műtermében, Budapesten. A Kék kápolna karzatára mindig felmegyünk és kórust alkotva eléne-

keljük kedvenc dalunkat, emlékeztünk a „régidőkre”. És még bélyeget is lehet ragynyalni a belépőkártyára (ami önkéntes adomány), s mindez este 8 óráig nyitva



van. Egy fagyai a part menti cukrászdában, majd pár lépés az épület mögé. A szemünk elé táruló öbölben megállt az idő 1970 nyarán. Eredeti Rather 25 és 15 fa jollék, kalózok, dióhéj csónakok libegnek a térdig érő vízben stég mellé kötve vagy bójára láncolva. Séta a parton visszafelé a kikötőbe. Szomorú látvány a felgyújtott vontatóhajó. A kikötői kocsmában a választék bizony hitvány, de a „cigánypecsenye” hamar megszűl és jó fokhagymás. A bor is iható.

Ha nem zseni, hogy pályaudvaron kötünk ki, ha nem zavar a tolatás lármája, célozzuk meg Fonyódot. A vendéghelyektől jó nagy kört kell leírni a vizesblokkig, de legalább adnak Unicumot meg fröccsöt a kikötőiroda melletti ajtó mögött. Enni a Pöttyös



vendéglőt és rétesudvart ajánlom. Séta a dombra, jobbra megpillantjuk a „Kripta Villát”, ahogy magányos némaságában áll. Pincéjében hátborzongató látvány a gyertyafényben csillogó márványba faragott hitvesi ágy az esküvő előtt elhunyt menyasszony és őt soha nem feledő, mindhaláláig hú párja alakjával. Íme, az „örök szerelem”! Igenis VAN! Köny-



nyeinket letörölve tovább kutyaolhatunk a Balaton Múzeumhoz. Gyönyörű képek, makettek, kitömött madarak-állatok. A domb tetején fel lehet menni a Voda-toronyba. Vigyünk távcsövet is.

Most már tényleg Badacsonyba érkezünk. Kedvenc kikötőmben motorral, lépésben csurogunk be, megkerülve az úszó hullámfogót, vissza a móló mögé. Ez az egyetlen kikötő, ahol a vendéghelyek a legvédebbek. Déli hullámszásban azért itt is lötyög a víz, sebjaj, nem veszélyes. Az Egy József Múzeum az állandó kiállítás mellett minden évben szolgál valami meglepetéssel. A Szegedi Róza házat se hagyjuk ki. Itt van a Balaton Almanac is.

Ha kedvünk támad pár kilométeres hegyi sétához,

két megoldást javaslok. Menjünk fel „vadszamárral” (hegyi taxi) a Kisfaludy-házig. Rózsakónél jobbra, Hertelendy-émlék, kék úton fel a Kisfaludy-kilátóhoz. Onnan át a déli oldalra, Ranolder-kereszt, Bujdosók lépcsője, majd balra vissza a Rózsakőhöz. Másik útvonal, ha Tomajba átvonatozunk. Bazalttemplom, sárga turistajelzéssel János Pál Emlékhely, tovább a piros jelzésig. Jobbra fordulván elérjük a tördemici bányákat. Három bányaudvarba mehetünk be. Monumentális látványt nyújtanak a sziklafalak a vörös vércsék meszeléseivel. Észak felé a tanúhegyeket láthatjuk. A Bujdosók lépcsőjének tövét követően a „Bahnhofstraße” következik, majd visszaérünk a Rózsakőhöz balról.

Lefelé közös az út, ami meglehetősen hosszúra szokott nyúlni. A Szegedi Róza házban az „Ürmösbör”



figyelemre méltó, majd a Hordó borozó teraszáról szép a panoráma és jó a rizling. Pár lépés lefelé, és kihagyhatatlan az Imre Borozó. Zsíros kenyér meg

szürkebarát. Sok szürkebarát. Innen viszem haza műanyag hordókban az „ellátmányt”. Danolva-vi-hogya le a Római útig, ott balra a Fortuna pincészet vár. Timi már hozza is a rétest, meg a kóstolót jobb termékeiből. Hukkkkk! Innen a Cserszegit viszem. Jótékony sövény balra, de jó mögé kanyarni! „Hukkk, hukkkkkk!” Majd Ica Mama borozójában a kései szüretelésű rizling. Te jó ég, de sok hold van az égen. Tántorgás a büfésorra. Tudom, jobbra kéne menni, de hogy kerültünk balra a Pálinka Házba?? Már hogy én mentem elől? Kökény, meggy, és a naspolya meg az ágyas barack.

„Hej az én lovam, meg gyere Bodri kuty... stb. Végem! Vigyetek a hajóra. Ha ezt túléltem, megyünk tovább nyugatnak!

Merlin

MATTO NYARALNI MENT

Eltévedtünk Naxosra

Idén hosszú hezitálás után a görögországi Naxosra esett a választás. Bár Prassonisit szeretjük, győzött a változatosság és a nyomás a hölgy útitársak részéről, számukra ugyanis a homoksvatag és a stabil szél nem elég a kikapcsolódáshoz.

Kerestünk tehát egy helyet a térképen, ahol vannak kávézók, hangulatos utcák, és nem utolsósorban sima víz, esetleg hullámok a közelben, ha nemcsak hátrafelé csúsznánk. Naxosról azt hallottuk, hogy ezt ott mind megtaláljuk egy helyen, ráadásul ízléses csomagolásban. Ha az utat egy szóval kellene jellemeznem, azt mondanám, hosszú. Ha kettővel, akkor azt, hogy hosszú és fárasztó. Valamivel kevesebb, mint egy nap kell ahhoz, hogy Budapestről leéj Athénba, onnan kb. 6. óra az út komppal.

Mi 23:00 felé érteztünk, ez csak azért fontos, mert a szállásunkon kb. eddig volt recepció, sietnünk kellett. Akkor még nem tudtuk, hogy Naxos város tulajdonképpen egy labirintus. Tettünk néhány nem szándékos tiszteletkört, mire megadtuk magunkat, leszóltottunk egy járókelőt. Ő ezek után felhívta a hotelünket, majd bringára pattant, és az autó előtt tekerve végigvezetett minket az emelkedőkkel és lejtőkkel tarkított Naxos város másik felébe. Hihetetlennek tűnt, hogy ennyire foglalkoznak velünk, és nagy egyetértésben megállapítottuk, hogy minden bizonnyal a helyi önkormányzat finanszírozza ezt a szolgáltatást. :) Később ebben egyre biztosabbak lettünk, az első estéken gyakran éltünk ezzel a segítséggel. Volt, hogy a sarki rendőrségből kiabálta ki az útvonalat az ügyeletes tiszt, volt mikor 1000 éves tanyabringán vezetett haza a még a bringájánál is



idősebb halász (gondolom...) az éjszaka közepén. Reméljük, sok pénzt kaptak érte az önkormányzattól!

Szálláshelyünk az utolsó pillanatban, lastminute árban lefoglalt Hotel Vakhos volt, nagyjából fejenként napi 13 eurót fizettünk. A szigeten szinte mindenhol találni ingyen WiFi-t, ez az egyszerűbb, családi hangulatú hotel sem volt kivétel.

Naxos város mellett található az Agios Gergios névre keresztelt beach, ide vezetett első utunk. A part felé fújó szél és a sima víz együtt ritka jelenség, ez a spot viszont mindkettőt tudja. A zátanyon túl a Meltemi kellemes méretű hullámokat korbácsol, ezeket sajnos nem tudtuk tesztelni. A hely további sajátossága, hogy mivel közvetlenül egy kis repülőtérszélpályája végén található, a kite-osok ki vannak tiltva innen. A légi forgalom miatt nem érdemes aggódni, hisz naponta egy gépet számoltunk, ami nem volt nehéz – nemcsak azért, mert egyik viszonylag könnyen elszámol



az ember, hanem azért is, mert a gép a fejünk felett nem sokkal, teljes hangerejével eszünkbe juttatta, hogy ja, tényleg, itt egy repülőtér. A part homokos, a város első kávézóit, toalettjeit pedig 10-15 perces sétára találhatók innen, s a dűnék mellett akár szélmentes helyre is fektetheted a pokrócot.

Rendes irányú, ideális erősségű szélben sajnos csak egy, kis jóindulattal talán két nap tudtuk tesztelni a spotot. Jobb kéz elől: az öböl legvégén teljesen sima a víz, viszont egy idő után igen alacsony, majd szépen elfogy, figyelni kell tehát arra, hogy időben ellődd a manővert, különben a földbe nyomod a slajdert, ami ugyan látványos manőver, de fáj és sokba is kerülhet. Ha tudsz rendesen kreuzolni, akkor a másik irányban is sima vízen tudsz próbálkozni, egyébként az egész öbölben max. 20-30 cm-es hullámot láttunk elvéve. Az öböl teljes területén leér a láb, ennél ideálisabb környezetet tehát egy kezdőnek nem tudok elképzelni.

Nyaralásunk első délutánján, mikor éreztük, hogy a Meltemi egyre gyengébben teljesít, úgy döntöttünk, leszerelünk és ellátogatunk Mikri Vigliába, ahova az útleírások valamivel erősebb szelet ígértek. Az út gyorsnak és egyszerűnek tűnt, a valóság viszont az, hogy egyszerűnek ugyan egyszerű, viszont egyáltalán nem gyors. A Mikri Vigliába vezető rövidebb út ugyanis egy idő után földúttá válik, ami olyan, mintha lánctalpas tankokkal simítgatnák. Mikor már azt hittem, hogy a futóművet darabokban fogjuk összetakarítani az autó alól, megérkeztünk a gyönyörű Mikri Viglia búzadarás tengerpartjára. A szemünknek nem nagyon hittünk, itt ugyanis 5-ös vitorlával stabilan szaggattak a szörfösök és kite-osok, eszeveszett tempóban össze is dobtuk a cuccot. A szél ugyan fúj, de „jobb kéz elől” irányban a nap miatt csak csukott szemmel lehetett siklani, s ez nem jött túl jól a freestyle deszkákat amúgy is dobáló hullámos vízen. Így utólag már könnyű okosnak lenni, azt hiszem, a freestyle wave deszkával jobban élveztem volna ezt a kört. A társaság hölgytagjainak ugyan tetszett, hogy homok helyett itt búzadarát szórtak a partra, és gondolatban már kevergették is a finom tejbegrízt vacsorára, sőt, kávézó és szörfcenter is akad néhány a közelben, viszont itt a partot telibe kapja a szél, és emiatt már nagyon mentek volna haza. Mivel Pisti és én is szokatlanul sikertelenek

voltunk – természetesen csak a hullámok, és a nap miatt –, teljesült a kívánság, elgurultunk a helyszínről a hosszabb, de simább aszfaltúton.

A windguru a következő napokra ugyan gazdagon dobta a csillagokat, de a nyilak valamilyen fura okból kifolyólag pont rossz irányba mutattak. Dionüszosz, a bor istenének szigetén lehet, hogy ez belefér, Aiolosz, a szelek istene talán kicsit sokat kóstolt a naxoszi nedűből. Lényeg a lényeg: két napon keresztül a nagyobb vitorlával próbáltuk vadászni a pöfföket, több-kevesebb sikerrel. Agios Georgios vize természetesen elfújó szélben is sima, ezen nem lepődtünk meg annyira.

Hála istennek azért a Meltemiből is kaptunk egy kis ízelítőt. Egy napunk volt, mikor a 4,5 m²-est is összeraktuk, egy nap pedig 6,2 m²-essel volt csak elég, de legalább akkor is egyenletesen fúj. Szélből tehát fújhatott volna több is.

Néhány szót a körítésről – nemcsak a hölgyek részére. Naxos városa nagyon hangulatos, különösen este, mikor a labirintusban még könnyebb eltévedni. A dombra épült városkában minden éjszaka bolyongtunk egyet, a tényleg szűk utcácskákban céltudatosan nem szabad haladni, el kell fogadni, hogy eltévedtél, és minek eljutni bárhova is, mikor már eleve jó helyen vagy. Aztán ha már tényleg elfáradtál, igénybe vedd a lokálok már említett „hazakísérő szolgálatát”. Az éttermekben a szokásos görög specialitásokat találjuk, viszont a gyros sajnos annyira olcsó, hogy sokszor hülyének érzed magad, ha nem azt eszed. Emiatt lemaradhatsz



egy-két érdekes ízről, egy-két este szerintem érdemes költeni egy jó kis vacsorára. Nekünk egy hazai szörfös kollégánk – kihelyezett tanácsadónk – megmutatta, hol érdemes kóstolgatni. Köszönjük, finom volt!

Érdekes program még a sziget körbemotorozása is. Mint minden görög szigeten, itt is olcsón mérik a robogóbérlést. A szigeten mindenféle régi szélmalomokat, nem túl gondozott várromokat lehet találni, mindenképp iktass a programba egy ebédet is valamelyik hegyi falu hangulatos főterén! A költségeket szándékosan a végére hagytam:

Szükséged lesz 2 x 1500 km-nyi benzínre.



2 x 220 euróra, hogy Pireusban (Athén) megvedd a kompjegyed 4 főre és az autóra. Ha utószezonban mész és rendesen körülnézel, találsz olcsó szállást. Mi a 2 ágyas szobánkért 27 eurót fizettünk éjszakánként egy kevés csillagos hotelben, reggelivel.

Gyros ára 2 euró.

Pizza + sör combo délben 6 euróért volt.

Vacsora a megszokott görög árakon. Nagyjából mint itthon.

Talán fontos infó: mi augusztus 25-től szeptember 4-ig voltunk Naxoson!

Naxos tipikusan autós desztináció! A repülőtér alacsony forgalma is azt mutatta, hogy ide nem nagyon szerveznek közvetlen chartert.

Ha a széllel kicsit nagyobb szerencsénk lett volna, azt mondanám, hogy Naxos tökéletes hely, csak az út egy kicsit lehetne rövidebb. Most azt mondanám, Naxost megéri megnézni, de vigyél magaddal nagyobb vitorlát, olvasnivalót – és barátnőt is. Ja, és az út lehetne kicsit rövidebb! :)

Takács Matto

ELFÚJTA A SZÉL

Szüreti Regatta

Már alig emlékeztünk az utolsó versenyre, olyan régen voltunk vizen a Szüreti Regatta előtt. Ennek megfelelően nagyon vártuk, hogy végre indulhassunk. Ami kicsi árnyékot vetett a várakozásra, az az időjárás-előrejelzés és a csapatösszetétel alakulása. Sajnos nem is tudtuk összeszedni a szokásos csapatot, és végül csak egy „segítség” vállalta a várható megpróbáltatásokat. Tamásnak ezúton is köszönjük! Egyrészt nagyon hasznos segítség volt, másrészt remek humora miatt mindig adott volt a jókedv a hajón!

Szombaton végül négyen vágtunk neki a versenynek, amit közepesen erős szélviszonyok között rendeztek. Talán lehet, hogy erősebb is volt, mint közepes... Mi éppen elértük a rajtot, a lövés előtt még sikerült pozíciót fogni, így egész jól indultunk. Miután felhúztuk a top-spit, szépen elmentünk a mezőny elejével. Ha minden igaz, 155 hajó nevezett, és mi a 31. helyen futottunk be az első napon. Izgalmas volt ebben a szélben spinnakerezni. A szélváltók és a halzolások is kihívást jelentettek. Mi ugyan nem feküdtünk egyszer sem, de legalább 6-8 hajót láttunk vízszintes árboccal...

A szakasz vége előtt úgy döntöttünk, hogy felhúzzuk a kis spit, amivel egyszerűbb manőverezni.



Ezzel nem is volt semmi gondunk, kényelmesen befutottunk. Komoly szél volt a kikötőben is, ami sokaknak nehézséget okozott. Kicsit nekünk is. Első utunk rutinosan a zuhanyzóba vezetett (előtte azért lecsúszott egy-egy pohár bor), és még elcsíptük az utolsó néhány csepp meleg vizet. Kicsit kellemetlen, hogy a mezőny kb. 70-80 százaléka még a vízen van, és már nincs esélyük egy jó meleg fürdőre. Vacsora előtt fogtunk egy klasszik badacsonyi UAZ taxit és ellátogattunk a Borbély Családi Pincébe, ahol nagyon jól éreztük magunkat. Sok jó bort kóstoltunk és a gazda is kiváló vendéglátónak bizonyult. Mindenkinek ajánljuk, ha Badacsonytomajban jár! Vacsorára vissza is értünk, de nem sok időt töltöttünk a sátorban, mert a szél és a bor lefárasztott mindenkit, így korán lefeküdtünk.

Hajnalban kb. 5 körül hallhatóan erősödött a szél, ami meg is maradt egész nap. Kis hezitálás után

a rendezők úgy döntöttek, hogy nem vállalják a verseny elindítását. Ezzel egyet is értett a társaság nagy része. Mi is úgy gondoltuk, hogy ebben a szélben már a rajt előtt eltört volna egy-két árboc. Reggeli után szépen elindultunk visszafelé. Kezdetben focok és motor, később csak a vitorla. Tihanyig futtatott kreuz, majd a kismedencében kreuz. Utóbbi próbára tett mindenkit, mert 1,5-2 méteres hullámokat kellett keresztezni.

Olvastuk valahol a neten, hogy az egyik hajó keres egy karbon spibaumot. Átérezzük a helyzetét, mert az egyik hullámvölgybe érkezést követően a spibaumunk egyik kötözője elszakadt, a másik oldalon pedig kiakadt, szóval vetődni kellett a baum után.

Fél három körül kötöttünk ki Füreden. Úgy gondoltuk, hogy gyors pakolás után indulunk haza. Nem így lett, számunkra ekkor jött a feketeleves. A motort a kreuz-szakaszra ismét beindítottuk, hogy minden körülmények között legyen tempónk. A hajó dőlése miatt azonban a motor kiköpte az olajat és gyakorlatilag minden, ami a földre került, úszott az olajban. Finoman szólva is bosszúsak voltunk. Másfél óras takarítás következett, amit egyszer meg is kellett ismételni, hogy a hajó valóban tiszta legyen. Most már minden rendben. Reméljük, az időjárás kegyes lesz, és még vitorlázunk napsütésben idén!

Nagymedve

LOW BUDGET VITORLÁZÁS

Bóják népe

Valahol a gének mélyén kezdődhetett, talán a dalmát partokon kalózkodó uszk tengerész vére keveredhetett ezzel a közép-európai kavalkádban, és kikötött nálam. Azután jöttek a könyvek: Verne, Dékány, Forester Hornblower kapitánya, Robert Le Serrec: Öt év vitorlás, Alain Bombard: Önkéntes hajótörött, és a többiek.

Avágyalom, hogy hajóm legyen, hogy hajózhaszak, úgy alakult ki, hogy észre sem vettem...

A kérdés: lehet-e jelentős anyagi befektetés nélkül megoldani, hogy hajóra tegyek szert, mert annyi pénzem sosem volt, hogy újonnan vegyek egyet.

Régebben rendkívül kedvező áron hozzájuttam egy mátrai telekhez, és az a bolond gondolatom támadt, feladok hirdetést, hogy elcserélném sérült hajóra.

Egy kétségbeesett jelentkező volt, akinek a hajóját (mint utóbb kiderült) vidéken szétlapták a környéken gyűjtögető életmódot folytató emberek.

Különös látvány fogadott, amikor szembenéztem a füves pusztán álló hajóval. Úgy nézett ki, mintha Noéra várna. Külsőre egy motoros és



Fotó: Gerő András



Fotó: Palkó László

egy vitorlás keresztesének látszott, kisebb sérülésekkel a héjazaton, belseje kifosztva, szinte bordázatig. Belül térdmagasságig ért a víz. Egy telet sem bírt volna ki. A csere így hamar létrejött, a hajó elég kalandos úton (a teherautó majdnem

felborult), de eljutott egy Wekerle-telepi kertbe. Eredeti állapotát tekintve egy svertkíles, ólomballasztos 35 lábás fahajót kellene magunk elé képzelnünk, de ezt a rekonstrukciót nem volt érdemes elvégezni. A teljes test epoxy-

borítást kapott, az eredeti fapalánk és a bordázat benmaradó belső sablonként jutott új szerephez. A svertkaszni áldatlan állapotát látva lemondtam a változtatható laterálfelület áldásairól, kipakoltam a testben rejtőző mintegy 800 kg ólmot, és a hajó alá egy 1,1 m merülésű monolit vasbeton kíl építettem. Szerencsém volt, mert a gerinc vonalán futó tőkegerendát eleve megfejtették egy acélsínrel, melyhez könnyen rögzít-

hettem a kíl betonvasakból szerelt armatúráját. Egy-két szót megér, hogy honnan került elő ez a „Noé bárkája”.

Származási helye a Kaszpi-tenger, ahol tokhalat halásztak vele, amíg volt tokhal. Miután a kaviár miatt (ami az arany árával vetekszik) a tokhalat majdnem teljesen kipusztították, már nem volt érdemes halászni, a hajót eladták egy kisebb hordó vodkáért egy ott dolgozó hazánkfíának, aki nagy lelkesen vonatra tette és így került a magyar rónára, várva, hogy a tulajdonosa birtokba vegye. Csakhogy ez a várakozás egy kicsit hosszúra sikeredett, mert a gyűjtögetők előbb találtak rá.

A wekerlei kertben a barátommal másfél évig dolgoztunk rajta, kis szünetekkel, mire hajózható állapotba hoztuk. Azóta a Szőke Ciklon hol a Balaton különböző kikötőiben, hol a nádasok melletti kis öblökben ringatózik, hogy nyaranta kiélhessem vele régi álmomat.



Foto: Pakó László



Foto: Gerő Anikós



Foto: Aknai Miklós

Kezdetben a Nyugati-medence kikötőiben vendégeskedtünk, de később a gazdasági helyzetem már nem tette lehetővé egy jól felszerelt marina szolgáltatásainak maradéktalan igénybevételét. Két megoldással találkozhatunk, ha a hajónkat kikötőn kívül vagyunk kénytelenek tárolni. Az egyik a nádasban rejtőzködés, mely sok szempontból előnyös, de a nádat csúnyán pusztítja. A korrektebb és a Balatonon nagy hagyományokkal bíró mód a bójázás. Ez sem egyszerű, hiszen a mederben elhelyezett nehezek mérete, a lánc minősége és a környék lakóinak jóindulata elengedhetetlen feltétel. Sajnos csak idén kétszer sikerült leszakadnom, egyszer a nem megfelelő rögzítésnek, másodszer egy rosszindulatú látogató láncvágó eszközének köszönhetően. De szívesebben osztanék

meg az olvasókkal vidámabb történetet. Még az egyik Keszthely közeli kikötőben állt a hajó, amikor egy komoly esőzést követően felhívtam egy kedves – a kikötőbe rendszeresen lejáró – horgász barátomat, hogy legyen kedves távollétemben kimerni a hajófenéken összegyűlt vizet. A segítőkész pecás fel is nyitotta a tükör előtti motortér-üreg fedelét – ide szoktam beengedni a 6 lovas Johnson külmotort – és látva a luk alján lévő vizet, elkezdett vödörözni. Egész nap merete a vizet, majd miután határozottan úgy érezte, hogy jelentősen csökkent a szint, abbahagyta és megnyugodva távozott. Amikor kiderült, hogy rossz fedelet nyitott fel és a Balaton vizét vödörözte álló nap... hát nem tűnt túl boldognak.

Közeledik a tél. Megkezdődik a daruzás, de olyanok is vannak, akik keringetett vízben tárolják a hajójukat. Pedig van lehetőség megspórolni a hajó kivétel és a tavaszi bedaruzás,

vagy a keringetőszivattyú energiaköltségét. Jómagam már egy pár éve télire benn hagyom a vízben a hajómat. Ha befagy, hát befagy. A hajó egyik oldalán kavicsal félig megtöltött műanyagpalackokat lógotok, ezek megfelelő mélyre merülve ellensúlyozzák a dilatációt (a jég tágulása megnyomhatná a hajót).

Van, aki hungarocellel vagy más rugalmas anyaggal borítja be a hajó víz alatti oldalát a jég vastagságának megfelelően. Megjegyzem, az íves oldalrészeket sohasem védtem, mert ezek a legerősebb részei a hajónak.

Lehet, hogy egyszer a jövőben a kikötők tulajdonosai egymással versenyezve, az árban egymás alá ígérve várják azokat a hajósokat, akik jégben kívánnak telelni...?

Aknai Miklós

a Szőke Ciklon kapitánya



Foto: Pakó László



Foto: Pakó László

Házi praktikák a jég ellen

A Porthole által megkérdezett fizikusok ötletesnek és alapjaiban jó elgondolásnak nevezték az említett praktikákat. „Minden olyan megoldás elképzelhető, ami valamilyen módon elnyeli az erőt, ehhez pedig rugalmas anyagok, granuláris szerkezetek ugyanúgy jók lehetnek” – válaszolta egyikük. Sőt, nem áttalott egy alapvetően szociológiai érvelést sem bevetni: kell, hogy legyen érdemi hatásuk, különben az emberek nem csinálnák. Természetesen sok múlik a hajótest formáján is. A skandináv országokban is fagyasztanak be zajlástól védett helyeken hajókat. A tapasztalat azt mutatja, hogy a jég nem összenyomja, hanem megemeli a fogságba esett, a vízszintnél a vízfelülettel hegyes szöget bezáró hajótestet. Ugyanakkor többen jelezték, vannak aggályaik azzal kapcsolatban, hogy hosszú hideg időszak és tartós jég esetén a pillepalackos védekezés elegendő-e, hiszen ezek a puffer-zónák csak véges mennyiségű helyet tudnak a jégnek „átadni”. Egyikük még egy gazdasági jótanáccsal is ellátott: „Én nem vennék hajót, ha nem tudom megfelelően karbantartani, hiszen az ilyesféle költségek részei az árnak. A vásárlás nem áll meg a vételárnál.”

TEHER-ÁTADÁS

Mielőtt a bóján kötnénk ki!

A hajótulajdonos jellemző tulajdonsága, hogy mire eljut a vásárlásig, minden racionális gazdasági megfontolását felülírja a vágy, hogy a lehető legtökéletesebb hajót érezhesse magáénak. Ezért választ az igényeinek megfelelő méretnél néhány lábbal hosszabbat, és ikszeli be az opciós lista olyan elemeit is, amiket később talán kedvezőbb áron is megszerezhetne. Számtalan vásárlást könnyítő technika ismert a rafinált hitelkonstrukcióktól az osztott tulajdonlásra keresztül az időleges charterszolgáltatásig, mégsem hallani sokat a válságban meggyengült tulajdonosok könnyítő lehetőségeiről.

A charter-management (CM) jól ismert szolgáltatás a hajózás világában, mégsem árt a fogalmak tisztázása, mielőtt hazai bevezetésének lehetőségeit taglalnánk.

Van erre szép magyar kifeje-



zés is, a „hajóhasznosítás”, de fontos tudnunk, hogy a CM nemzetközileg elfogadott jelentéstartalmával egészen konkrét gazdálkodási szolgáltatást takar.

A CM alapvető célja a hajóeladások megkönnyítése. A hajó árának egy részét fizeti ki a vevő, a fennmaradó részt a diler a hajó bérbeadásából fedezi. A tulajdonos saját hajóját csak korlátozottan használhatja, illetve lehetőséget kap a charterszolgáltatótól, hogy másik

hajón, más földrajzi területen is gyakorolhassa használati jogait. Magyarországon ez a rendszer azért nem honosodhatott meg, mert egész egyszerűen nem volt legálisan működő charter-szolgáltatás.

A 2010-ben megjelent, és meglepően jól teljesítő charterszolgáltatók egy új hajózási kultúra alapjait teremtették meg. Jelenlétükkel megnyílt a CM bevezetésének lehetősége is.

A hazai gazdasági körülmények, a szűkös hitelkínálat és a

charterflották korlátozott kapacitása nem teszi lehetővé a hagyományos vásárláshoz kötődő CM-szolgáltatás alkalmazását. Ha kevés is az új hajóvásárló, annál több a fenntartási költségeket nehezen kigazdálkodó, bajba került tulajdonos. Számkra kínál túlélési lehetőséget, ha – bizonyos alapfeltételeknek megfelelő – hajójukat bérbeadás céljából átadják egy jól szervezett charterflottának. Ezzel nemcsak az éves fenntartási költségektől szabadulnak meg, de jelentős bevételt is elkönyvelhetnek – amellet, hogy hajójukat továbbra is szabadon használhatják. Ráadásul a hajó karbantartásával, állagmegóvásával, téli tárolásával sem kell bajlódniuk, azt egy szakértői csapat végzi el helyettük. A másik költségkímélő megoldás: szezonban kiállni bójára és télen jól befagyni... mert a hajót, azt nem adjuk el!



Költséges és időigényes a hajója magánkézben tartása? Pannon Yacht Charter hajóhasznosítási program

Amit keresünk: 25-38 láb hosszú, 2-3 kabinos, újszerű állapotban lévő (0-8 éves) vitorlás hajókat charter célú bérbeadásra a Balatonon.

Amit biztosítunk:

- ✓ Hajója **rendszeres**, szervezett keretek között történő **bérbeadását** a hazai és nemzetközi ügyfélkörünknek.
- ✓ A balatoni charter piac meghatározó szereplőjének **szakértelmét**.
- ✓ Több mint hatéves nemzetközi **tapasztalatot** a charter és hajófenntartás területén.

Amit Ön nyer:

- ✓ A hajó bérbeadásából származó rendszeres, **extra jövedelem**.
- ✓ Szakértői csapatunk által **karbantartott hajó**.
- ✓ **Korlátozás nélküli hajóhasználat:** hajóját továbbra is akkor használhatja, amikor akarja.

TÍPUS: BALATON 21

Süsfelnap, de mindennap!

A címbeli felhívás nyelvtani hiányosságait el kell hogy nézzétek, mert ha helyesen írtam volna, semmi sem utalna becsületes becenevemre, a Süsire! Ja, és hogy erről is tegyek említést: ez egyben hajónév, gyönyörűséges Balaton 21-esem neve.

A Balatonfüredi Hajógyár a 60-as évek közepén Tolnay László irányítása mellett alkotta meg ezt az azóta is kedvelt 21 lábás kis túrahajót.

A hajó főbb paramétereit:

Hajótesten mért hossz: 6,50 m

Hajótest szélessége: 2,45 m

Oldalmagasság: 1,98 m

Tömege: 1550 kg

Tőkesúly tömege: 550 kg

Merülése: 1,20 m

Nagyvitorla: 10,5 m²

Fockvitorla: 10,4 m²

Genua: 16,4 m²

Építési anyaga: üvegszál erősítésű poliszter

Befogadóképesség: 6 fő

Már több mint tíz éve saját hajóra vágyakozva koptattam a vizet a Balatonon, míg nem 2001-ben elkezdett épülni a Balatonfői Vitorláskikötő, ahol az elsők között béreltem helyet.

Helyem tehát volt, így már csak egy megfizethető hajó hiányzott. 2002 februárjában hosszas keresgélés után ráakadtam az én jövődöbelimre. A téli ponyva alá zseblámpával a kezemben bebújva nagyon megtetszett a belső bútorzat jó minősége. Ezzel a vásárlás eldőlt, az utca egyirányú. A hölgy korát tekintve a Hajógyár termelésének valamelyik utolsó darabja, így relatíve fiatal.

Én úgy tartom, hogy a hajó életünk része és a hajó nevének azonosulnia kell tulajdonosával, így megalkottam azon szabályt magamnak, hogy egy életben egyszer meg lehet változtatni a hajó nevét.

Hát így lett „KOBOLD”-ból SÜSFELNAP, egy

nem túl jól kinéző horgászhajóból kicsinosított családi túravitorlás.

A megvásárlást követően még két évem ráment az átalakításokra. A rudazat szokásos könnyűfém ötvözet, az állókötélzet és a vereitek rozsdamentesek, ez a gyári változat így megfelelő. Elöl merev fockroller, a kabintetőn mindkét oldalon csörlő, összesen kilenc stopper, egykezesre átalakítva a mozgókötélzet.

Spinnakert egy Sudárról vásároltam: méretre pont jó. Természetesen a biztonságos hajóvezetés érdekében autopilottal is elláttam a vízi járművet – ha megszomjazom, nyugodt lélekkel le tudok menni egy üdítő fröccsöt tölteni. Süsrobi, a barátom nem iszik sokat százon és elég pontosan vezet.

Belül négy személy részére kényelmes ágyak, a bútorzat mahagóni, hajógyári jó minőségben, körben polcok, az ágyak alatt



pakolórekeszek, hátrafelé a cockpittádig egyik oldalt akasztós szekrény, másik oldalt két jó nagy polc. Az öblítős WC a fukszban az ágy alá került, ha elépakolok egy nagy táskát, a vizsgán nem kell semmit sem szerelni. Az ülőmagasság kényelmes, állómagasság 1,60-ig. Miután beépített motorral nem rendelkezem, így adott lett a hely a lépcső alatt egy 50 literes hűtő beállítására, ami komfortérzetemet erősen javítja, szomjúságomat csökkenti.

3 Bf szélíg minden gond nélkül, élvezetesen hajózható, nagyobb szélben focokkal és reffelt grósszal még biztosan jól bírja, de én sokat használom egyedül, így kényelmesen csak a 16 m²-es genuát tekerem ki. 5 Bf szél felett a nagy hullámokat nemigen kedveli, erősen bólogat.

A külmotor, a Tomos 4.8 elnyűhetetlen darab, sosem hagyott cserben. A telet a garázsban szárazra törölt karburátorral tölti, tavasszal második rántásra indul. A kikötőben a forgatható motornak köszönhetően rendkívül jól manőverezhető.

Ami hiányzik: egy víztartály kis mosogatóval. A hajógyári műanyag-technológia hibái most így jó 20 évesen már igencsak látszanak. Jellegzetessége az UV sugárzásnak kitett fedélzeti gélezés kipattogása. Ez a hiba nemcsak



az én hajómon, de a többi Balaton típuson is észlelhető.

A korlátlabak folyamatosan adnak karbantartási feladatot, nem elég masszívak és persze beáznak. A probléma a korlátaltp lefogásánál jelentkezik, ott, ahol a fedélzetet a leerősítés helyén nincs megerősítve.

Kiseb költségvetésű családoknak és nem túl nagyra nőtteknek ajánlom, nem fognak csatlódni, mert egy igen jóindulatú, kisméretű, de élhető hajóra lelnek benne.

Ha ismét hajóvásárlásra keríthetnék sort, talán egy kicsit nagyobbbat választanék, beépített motorral és valódi állómagassággal.

Nagy Zoltán

alias Süsi kapitány



DO IT YOURSELF

Villanszerelés a hajón

Minden komolyabb vitorlás rendelkezik elektromos rendszerrel. A Balatonon sem mindegy, hogy működnek-e a fények, műszerek, ha azonban sokat túrázunk vagy a tengeren hajózunk, 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.

Az írás az előző számunkban olvasható bevezető cikk folytatása

Vezetékek

Vezetékhez nem mindegy, hogy melyet használunk. A hajón jelentős mechanikai igénybevételnek vannak kitéve, rázkódásnak, rezgésnek, mozgásnak. Ezért tömör vezeték (fali villanszerelési vezeték) használatára ne is gondoljunk, az ilyen idővel eltörhet, ráadásul behúzni sem egyszerű. A sodrott, hajlékony vezeték már sokkal jobb választás. Létezik kifejezetten hajós alkalmazásra finom szálakból álló, szálanként önozott extra-hajlékony vezeték, bár ez itthon nehezebben szerezhető

be (autóipari vezeték viszont igen, az is jó). A normál PVC szigetelésű vezeték általában megfelelő, de egyes helyekre, pl. motortérben vezetett, vagy szabadban lévő (tipikusan fényekhez, vagy árbocha vezetett) helyekre hő- és napsugárzás-álló szigeteléssel ellátott vezeték szükséges.

A vezetéket lehetőség szerint rögzítsük csőben vagy bilincsekkel, átvezetéseknel vigyázzunk, hogy esetleg éles peremek ne dörzsöljék ki a szigetelést. Igényes szerelésnél a vezetékek nem össze-vissza futnak,

hanem rögzítve, kötegelve. Később sok fejtöréstől kíméljük meg magunkat, ha a végeket feliratozzuk, illetve rajzolunk magunknak kapcsolási rajzot, és azt a későbbiekben is naprakészen tartjuk.

A vezeték legfőbb paramétere a keresztmetszet. Ez megmutatja, hogy az áramvezető hány mm² keresztmetszetű, ettől alapvetően függ a maximális áram-terhelhetőség. Gyakori hiba, hogy a vezeték méretezésénél csak a megengedett maximális áramerősséget nézik. Ez nem elegendő! Vezeték kiválasztásánál két korlátozó tényezőt kell figyelembe venni. Egyrészt az előbb említett maximális áramerősséget. Az átfolyó áram melegíti a vezetéket, és meg kell akadályozni, hogy a terhelés hatására túlzottan melegegjen. Például attól függően, hogy szabadon vagy zárt térben vannak, más-más maximális áramerősséget visel el egy vezeték. Ez azonban gyakran nem elegendő, ugyanis a vezeték ellenállásán feszültség fog elveszni, így a fogyasztó nem kapja meg a működéshez szükséges feszültséget. Ez különösen problémás 12 voltos rendszerekben, hiszen itt már egészen kis feszültségvesztés is relatíve nagy csökkenést jelent. Különösen hosszú vezetékeknel jóval nagyobb keresztmetszet kell, mint amit pusztán a legnagyobb áramerősség indokolna.

Csatlakozások

A vezetékcsatlakozásoknak két fontos szerepük van. Egyrészt minél jobb elektromos csatlakozást kell létesíteniük, másrészt mechanikai szilárdságot is kell biztosítani.

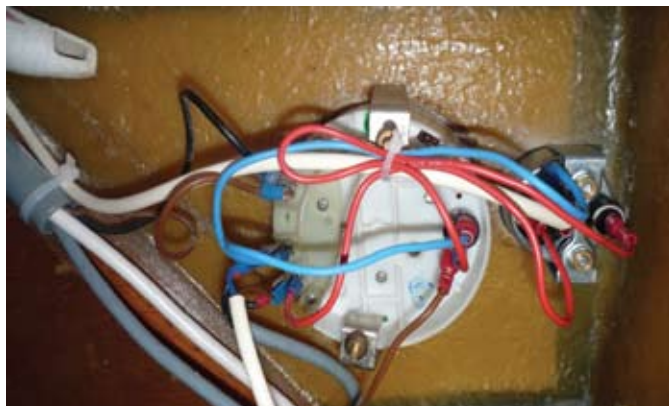
A vezetékek összesodrását és szigetelőszalagozását jobb azonnal elfelejteni. (Véleményem szerint a szigetelőszalagot felejtjük el bármilyen célra, mert nagyon hamar csak egy ragacsos gubanc lesz belőle.)



Mivel hajókon mindig hajlékony vezetéket használunk, a vezetéket előkészítés nélkül általában nem csatlakoztatjuk. Az elemi szálakból álló vezetéket önmagában nem célszerű csavaros szorítóba, sorkapocsba („csoki”) fogni, mert a szálak szétnyomódhatnak, egyesek ki-maradnak, letöredeznek, így sem elektromosan, sem mechanikusan nem lesz jó a csatlakozás. Különösen hibás az a megoldás, amikor



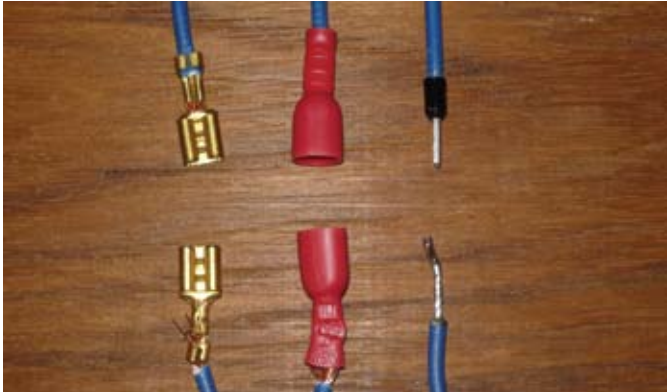
a szálakat valaki össze-sodorja, majd beónozza. A lágy ón ugyanis idővel a csavar szorítóereje alatt megfolyik, a csatlakozás kilazul. A helyes megoldás ilyen esetben érvéghüvely alkalmazása. Ez egy kis fém csövecske, műanyag szigetelőgallérral vagy anélkül, amelyet egy erre a célra szolgáló fogóval szorítunk a vezetékre. Így a szálak nem fognak szétbomlani vagy letöredezni, a vezeték teljes keresztmetszetében fel lesz használva a csatlakozáshoz, és a szigetelt érvéghüvely még a hajlító



igénybevételre is bizonyos védelmet nyújt.

Gyakoriak a különféle sarus csatlakozók is. Ezek között vannak az autópárból ismerős sarus csatlakozók és a különböző csavarokkal lefogatható szemes saruk. Ezek közül is az ún. szigetelt saruk, amelyek egy műanyag hüvellyel vannak ellátva. A műanyag színe (kék, piros vagy sárga) mutatja a befogható vezeték legnagyobb keresztmetszetét. A sarukat préseléssel („krimpelés”) rögzítjük a vezetékre. A préseléshez szükséges saruzó fogó egyszerű kivitelben olcsón kapható autós- és szerszámboltokban, de komoly munkához érdemes beruházni egy profi racsnis szerszámba, amellyel konzisztens minőségű krimpelést végezhetünk. A préseléshez a vezetéket csupaszoljuk le, dugjuk be a saruba és a fogóval szorítjuk rá. Adott esetben, a biztosabb csatlakozásért egymás mögött kétszer is rápréselhetünk, illetve egyes fogók eleve két helyen szorítják össze. Fontos, hogy minden csatlakozást próbáljunk ki. A jól krimpelt sarunak erőteljes rángatásra sem szabad lejönnie, ha mégis, akkor dob-

juk el és készítsünk újat. Egyszer már felhasznált sarut ne próbáljunk újra felrakni, és természetesen csak megfelelő számmal saruzunk – fogóval, kalapáccsal összenyomott saru előbb-utóbb hibás lesz. Nagyobb átmérőjű vezetékek (10 mm² felett) saruzásához komolyabb számmok szükségesek, és mivel ilyen kábelek általában kevés helyen vannak (akkumulátor és nagyáramú fogyasztók



környékén) valószínűleg érdemes szakembert keresni, ha ilyet kell készíteni. Sokan úgy gondolják, hogy a forrasztás a legjobb csatlakozás, ez azonban korántsem igaz. Elektromosan valóban nagyon jó kapcsolatot biztosít, mechanikai igénybevételre azonban nem alkalmas. Különösen vigyázni kell hajlékony vezetékek forrasztásánál, mivel a rézszálak közé beszívódó ón tömörre és ezáltal törékennyé teszi a vezetéket. Ezért ha vezetéket forrasztással rögzítünk, mindig gondoskodjunk a mechanikai tehermentesítésről, például összesodrassal, zslugorcsővezéssel vagy hasonló módon. Préselt saruk forrasztására általában nincsen szükség, mivel a jó préselés során kiváló elektromos kapcsolat jön létre. Ha extra jó kapcsolatra törekszünk, forrasztással megerősíthetjük, de vigyázzunk, hogy az ón ne kerüljön a saru préselt részén túl a vezetékbe, mert a fenti okok miatt ott idővel eltörhet a vezeték.

Összességében tehát annyit tanácsolhatok, hogy a jó munkához jó számmok, eszközök, precíz munka és türelem szükséges. Ha viszont így dolgozunk, akkor biztosak lehetünk abban, hogy a hajózás élvezetét nem fogják megkeseríteni elektromos problémák.

Szigeti Szabolcs

HÁLÓK A VÍZEN

Folyik az őszi busahalászat a Balatonon

Minden hétköznap több száz méter hosszú állított hálókra kell számítani gyakorlatilag bárhol a Balatonon. A halászeszközöket természetesen ellátták a szabályos nappali és éjszakai jelzésekkel. Egyelőre – éppen a még vízben lévő vitorlások miatt – a hétvégére felszedik a hálókat. Az





tervezett 250 tonnás halmenyiségnek már több mint a felét kifogták a Balatoni Halgazdasági Nonprofit Zrt. halászhajói szeptember elseje óta. A munka a jegybeállításig folytatódik. Mindennap kifutnak a hajók és a dereglyék a tó különböző pontjain elhelyezett állított hálókhoz. Fáradságos kézi munkával „bogarásszák” végig a halászhajók a több száz méteres kopoltyúhálókat, amelyeknek lyukmérete éppen akkora, hogy a kifejlett busa fennakadjon rajta. A kínai eredetű busát a hetvenes években telepítették a Balatonba – azóta kiderült, ez elhibázott lépés volt. Túlzottan elszaporodott az őshonos, a horgászok számára is értékes halfajok rovására.



A sokszor hatalmas méretű, előregedett példányok pusztulása – különösen nyáron – kifejezetten zavarja a fürdőzést, a vízi turizmust. Valószínűleg minden balatoni hajós érezte már a hal-

temek körül terjengő iszonyatos bűzt. A busa ráadásul nem is túl népszerű hal a piacon, halászata évről-évre veszteséges. Az angolnaeladások nyeresé-

ge és az állami támogatás segít abban, hogy a kifejezetten munkaigényes busahalászat folytatódhassék. Sokat lehetne javítani az eredményességen, ha több információnk lenne a halcsapatok mozgásáról – mondták el a halászhajók. Új jelenség, hogy a korszerű halradarokkal felszerelt sporthorgászok és a vitorlázók is sokat segítenek információikkal a hálók optimális helyének kiválasztásában. Nem csoda, hiszen a sikeres busahalászat segít a tó természetes állapotának és az őshonos élővilág – egyebek közt a legértékesebb horgászható halak – sokszínűségének megőrzésében.

Szöveg és képek: **Visy László**



Ajándékozzon karácsonyra PORTHOLE KLUB-TAGSÁGOT hajós barátainak, ügyfeleinknek.

Klubtagjaink nem csak havonta megjelenő magazinunkat kapják kézhez, de számos kedvezményt vehetnek igénybe szerződött partnereinknél.

A részletekért látogasson el Portálunkra: www.porthole.hu

HAJÓS EMLÉKEK

Csónakos fejfák

Szatmárcsekétekéddig főként Kölcsey nevéhez kötöttük, aki életművének nagy részét itt alkotta: 1823. január 22-én itt írta a Himnuszot, amely Erkel Ferenc zenéjével nemzeti himnuszunk lett.

Vitorlázó baráti társaságunk is e célból látogatott el a Tiszahát barangolása közben Szatmárcsekére. Itt azonban hajós vonatkozású nem-



zeti kincsre bukkantunk. Műemlék jellegű a népi csónakos fejfás református temető: páratlan látványt nyújt a közel 600, egy-egy tölgyből kifaragott, embermagasságú sötét fejfával benépesített sírkert, amely gondosan rendezett formában veszi körül Kölcsey síremlékét.

Egyelőre megdönthetetlen magyarázat nincs a csónakos fejfák eredetére. Vannak, akik úgy vélik, hogy az ősi ugor csónakos temetkezési

szokás utolsó emléke, mások szerint azért temetkeztek így, mert a falut körülvevő vizek áradásakor a halottakat csak csónakban viheték a temetőbe.

Halottak napja alkalmából szeretnénk másokkal is megosztani ezt a páratlan élményt, s egyben ráirányítani a figyelmet hazánk ezen egyedülálló nemzeti kincsére.

Eszes Béla

VÍZIMENTŐK MAGYARORSZÁGI SZAKSZOLGÁLATA EGYESÜLET

Felhívás

A Vízimentők Magyarországi Szakszolgálati Egyesület gyűjtést szervez a Kolontár-Devecser iszapkatasztrófa károsultjainak megsegítésére, valamint a mentési és kárelhárítási munkálatok finanszírozására.

Kérjük, amennyiben lehetősége van rá, pénz- és/vagy természetbeni adományokkal nyújtson közvetlen segítséget a kilátástalan helyzetbe került embereknek!

Három csoportban várjuk a felajánlásokat:

1. A mentési és kárelhárítási munkálatok finanszírozását segítő a Vízimentők

Magyarországi Szakszolgálati Egyesület 10404955-49515811 számú bankszámlájára pénzádományokat várunk a segíteni szándékozótól.

2. A térség lakóinak megsegítésére pénzádományokat várunk a K&H Bank Zrt. Keszthelyi Fiókjánál vezetett Vízimentők Magyarországi Szakszolgálati Kolontár-Devecser Iszapkatasztrófa Károsultak **10404955-49515356-57501048** letéti számlára. A letéti számlára érkező pénzüsszeget a térség károsultjai között osztjuk ki.

3. Várunk használati eszközöket, fogyasztási és tartós fogyasztási cikkeket, ruhaneműket (pontos méretmegjelöléssel)

és minden olyan felszerelést, ami a térségben használható. A felajánlott adományokról kérjük, készítsenek pontos listát (ruhapipó esetében pontos méretmegjelöléssel), majd ezt e-mailben szíveskedjenek elküldeni az info@vizimentok.hu e-mailcímrre elérhetőségeikkel együtt. Amennyiben az Önök által felajánlott tárgyi dolgokra a térségben szükség van, felvesszük a felajánlóval a kapcsolatot és az adományt eljuttatjuk az arra rászorulóknak.

Felajánlásaik útját, azok célba érését nyomon követhetik a Keszthelyi Televízió, a Helikon Rádió, valamint a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálati Egyesület www.vizimentok.hu weboldalán.

Segítségüket, felajánlásaikat a rászorulóknak nevében ezúton is köszönjük.

Bagyó Sándor
elnök

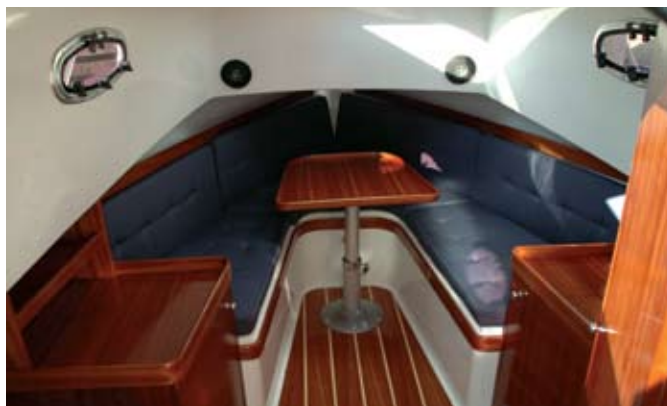
ELEKTROMOTOROS HAJÓZÁS A BALATONON

Pozitív energiák



kan motoros hajót. Ma már a Balatonon sem kell trükközni ahhoz, hogy a tilalom ellenére propeller tolja előre hajónkat. Az elektromos meghajtás szinte teljes vertikumát kínálja a hagyományos motorosokon átélhető élményeknek, bizonyos szempontból még többet is. Hol máshol találkozzhatunk olyan hajóval, ahol a működő motor hangját elnyomja a hullámok csobogása? Az elektromos hajózás társadalmi megítélése is lényegesen eltér a robbanómotorosétól. Különösen az ökológiailag oly sérülékeny Balatonon fogadták szeretettel az elektromos hajókat, még azok a finnyás vitorlázók is, akik a saját beépített motorjaikat is büntudattal működtetik. Valóban, a méltóságteljesen, hullámot sem keltve suhanó halk villanyhajók még azzal is megörvendtetik környezetüket, hogy nincs semmilyen

A hajózás misztikuma sokunkat megérint, de mégis csak kevesen engedhetik meg maguknak, hogy vízre szállhassanak. Nemcsak az anyagi korlátok jelentik a legnagyobb visszatartó erőt, de a mesterségbeli tudás hiánya is önmérsékletre inti a vágyakozót. A gyakorlatban élesen elválik a motoros hajózás az időjárásnak jobban kitett vitorlástestestől. Míg a motorhajítású hajók népszerűsége az autós vezetési technikához közeli élménynek köszönhetően folyamatosan növekszik, addig a körülményes és hosszú tanulási folyamatot igénylő vitorlásokból nagyságrendileg is kimutathatóan kevesebbet értékesítenek. A Balatonon, ahol tiltott a belső égésű motorok használata, a hajózás egyetlen – mindenki számára – legális lehetősége a vitorlás volt, ami rendben is lenne, ha emiatt nem csúfoskodna annyi kihasználatlan árbocos a kikötőkben. Október első napjaiban hétköznap késő éjszaka vitorláltunk át Keneséről Földvárra. A tó tengelyében haladva legalább 30 horgonyon álló vitorlással találkoztunk. Horgásztak. Nyilván hobbijuk számára kitűnő eszköz az erős motorral felszerelt kajütös hajó, mely mellesleg szélhajtással is kitűnően üzemelne, de ezt az opciót valószínűleg soha ki nem használnák. De a nyári kánikulában is jellemző a kikötők 300 méteres környezetébe kimotorozó vitorlás jacht, amely – mielőtt az előírások szerint vitorlát kellene, hogy bontson – inkább horgonyt vet és lubickol, majd a nap végén visszamotorozik kikötőhelyére. Nincs ebben semmi szégyellni, titkolni való. A vitorlászás komoly fizikai igénybevételt jelent hajósoknak, utasnak egyaránt. Ezt a fajta kihívást kerülendő választanának oly so-



károsanyag-kibocsátásuk, se gőz, se gáz, a füstől, a koromról nem is beszélve. A néhány éve egyre aktívabb hazai gyártók rendkívül jó érzékkel foglalták el a piac különböző szegmenseit, így meglepő módon semmi-



lyen rivalizálás nem bontakozott ki közöttük. A klasszikus fa és a modern olasz design-trendeket követő műanyag motorcsónakok jelentek meg talán elsők között. Dinamikus arculatukat többnyire félsikló test tette elektromosan is hajózhatóvá. Ők azokat a vevőket célozták meg, akik nem tudtak beletörődni a Balaton elvesztésébe, és csak azért is megmutatják, hogy egy motorcsónaknak is van helye a tavon. A technika fejlődése mellettük áll, egyre nagyobb teljesítményű motorok és innovatív energiatároló kapacitás kínál nagyobb sebességet és hosszabb siklásélményt, ha






a duplasoros beépített motor brummogásáról le is kell mondaniuk. Van, aki a jelen technikai szintjén is gazdaságosan építhető és hajózható stílust képviseli. Talán ezen a területen a legnagyobb a fejlődés és a kínálat. Ami közös, az a tavi használatra optimalizált ún. vízkiszorításos úszótest, amely az alacsony energiafelhasználás révén hosszabb túrára is elegendő munícióval rendelkezik, miközben működtetéséhez alacsonyabb feszültséget és akár hagyományos akkumulátorok használatát is lehetővé teszi. A 20-35 láb hosszúg választható modellek között nyitott bulihajó éppúgy megtalálható, mint a legkényesebb ízlést is kiszolgáló luxusjacht. Végül megjelentek a

meglévő hajókra szerelhető külmotorok, a bocikra akár beépített akkuval, de a nagyobb hajókon külső táplálással. Az elektromos meghajtás a vitorlás hajókon is kitérő alternatíva. A tökesúly környékén elhelyezett akkumulátorok kedvezőbb súlyelosztást biztosítanak, mint a hagyományos üzemanyagtank, a villanymotor eleve könnyebb, mint egy hagyományos vízhűtéses belsőégésű dízelmotor. Ha valóban ennyire meggyőző előnyei vannak az elektromos hajózásnak, miért nem terjedt el korábban? Elsősorban azért, mert a környezettudatos életmód térnyerésével csak napjainkban értékelődött fel a lokális szennyezés elkerülésének igénye. Ez a jelenség az autópárhelyen is jól megfigyelhető. Másrészt igen sok tévhitet kell a gyártóknak eloszlatniuk. Csak néhány: *a villanymotor gyenge, erősebb szelektben a hajó elsodródik.* Ha valakit a műszaki adatok, a hajók teljesítménymutatói nem győznének meg, legjobb, ha kipróbál egy ilyen járművet. A gyártók készséggel állnak rendelkezésre. *Az akkumulátorok hamar kimerülnek, és akkor ott a nagy baj!* A benzintank is kiürülhet, indulás előtt a feltöltöttségi szintet sem árt ellenőrizni. A Balatonon egy 480 Ah-s akkukapacitással felszerelt 27 lábás elektromos hajó a 48 V-os motorjával 7-8 km/órás állandó sebességgel 20-22 A-t fogyaszt óránként. Ez kevesebb mint 1Kw teljesítmény, mellyel 20-22 órát haladhat, megtéve úgy 150 km-t. Ez a távolság több mint elég a Balatonon, és ha azt is figyelembe vesszük, hogy így még 1000 forintot sem költünk üzemanyagra, akkor eszünkbe sem jut előretolni a „gázkart”, mert a növekvő sebesség valóban csökkenti a hatótávolságot. **G.A.**





... már hallott róla?
... szeretne csatlakozni a baráti játszamához?
... érdekli mit látnak benne több millióan a világon?
... ősszel is kikapcsolódna a Balaton partján?

Ismerkedjen meg a TEXAS HOLD'EM-mel
a **Balatonfői Yacht Klub** őszi hérvégén!

Igényes **PÓKER TANFOLYAM** Mindenkinék!

A csomag tartalma:

- 3 nap / 2 éjszaka (p-sz-v) ***-os hotelünkben, teljes ellátással, kellemes, diszkrét környezetben
- 3 x 2,5 óra oktatás szakképzett, gyakorlott trénerekkel és osztókkal
- Próbajáték, konzultáció
- Vasárnapi **ZÁRÓVERSENY** értékes nyereménnyel!

Részvételi díj: 68 000 Ft/fő

Novembertől minden hérvégén (legalább 12 fő esetén),
BALATONKENESÉN

Jelentkezésüket várjuk a recepcio@bfyc.hu email címen
vagy a +3670 380 1676 telefonszámon!

www.bfyc.hu

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

Easy

North vitorla őszi árkedvezményel!



H-8230, Balatonfüred, Tihanyi múút 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

Kovácsi László +36 70 430 57 45

www.hu.northsails.com

-8%

2010 november