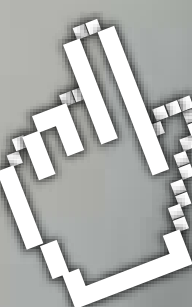




▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶ ▶

június



Teljes biztonságban a vizeken is

Allianz vízijármű-biztosítás

A **casco biztosítás** és **felelősségbiztosítás** mellé kiegészítő szolgáltatásaink közül is választhat akár versenyre, bérbeadásra és szállításra is.

www.allianz.hu

Együtt A-tól Z-ig

Allianz 

A tájékoztatás nem teljes körű az Allianz vízijármű-biztosításról részletes információt a szerződési feltételek tartalmaznak. Amennyiben érdeklődik termékünk iránt, kérjük, keresse munkatársainkat a balazs.holecz@tanacsado.allianz.hu, e-mail címen vagy az +36 30 952 0101 telefonszámon.

IMPRESSZUM • 2013. június

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC
SZERZŐK: EDELÉNYI LÁSZLÓ, GELENCSÉR GYÖRGY MERLIN, GERŐ ANDRÁS, KÁRPÁTI LAJOS, KOVÁCS VICA, KÖVENDI ESZTER, LANGE PÉTER, DR LÁSZLÓFY CSABA, RUJÁK ISTVÁN, SZUTOR FERENC, DR UGRON GÁSPÁR GÁBOR, UJHELYI-GÁSPÁR MIKLÓS **FORRÁS:** BYC, THE, DRAGON OSZTÁLYSZÖVETSÉG, SPARTACUS VITORLÁS EGYLET, MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG, BANKÁRKUPA.HU **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2013. JÚNIUS 30. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** CSERTA GÁBOR

tartalom

CÍMLAP A világ közepe (5)

VERSENY: Zápor és hőség (7), *Ill. Hanse Borregatta/Boraszregatta*: Erösszeles borászok! (9), Mi kell egy jó Borregattához a boron és a regattán kívül? (11), Choco Cup (13), A frontok lenyomták a Teliholdat (15), Dragon Országos Bajnokság (16), Laser invázió (17), Egy félig fehér szalag története (18), Mikor versenyez két hajó? (21), MVM Magyar Laser Flottabajnokság és Ranglista Verseny 2013 (22), Paks Kupa (24), Vitorlás Diák Olimpia (25)

HORIZONT Die Yacht tesztsorozat a Balatonon (26), Ezek a finnek tudnak valamit (28), Pecsényesütő (32)

PORTRÉ Dóra – Fluck Dóra (36), Mesterségem címere: vitorlakereskedő – Szombati Péter (37)

KÜLFÖLD 18ft Skiff – Egy EB ezüst története (39), Amikor egy BMW-ben vitorlázunk (44), Raffica Bol d'Or Mirabaud 2013 (47), *Rund'Um*: Lind.Au! (54), Raffica Team – Rund Um 2013 (57), *A Mona*: Túl a hegygerincen – ereszkedünk hazafelé! (65), A Rajnán, Majnán... (67), A majnai borok hazájában hajózunk – Szőlő, amerre a szem ellát... (69), A Dunai szakasz (71)

KIKOTÓ Gasztró-hétvége (75), *Keleti túra*: Siófok, Siófok! Köszöntjük kedves utasainkat! (79), Hazatérés (80)

MŰHELY Meleged van? (81), Csúcstechnológia a vízen (82), Windwiser (83)

PROGRAM (84)

ÍZELÍTŐ A TARTALOMBÓL:



ANNYI MINDEN TÖRTÉNIK KIS HAZÁNK VITORLÁSÉLETÉBEN MOSTANÁBAN, HOGY TALÁN NEM IS FÉR BELE MINDEN JÓ A ZSÁKUNKBA. EZ A KIS TÓ IS IGEN SOK ESEMÉNYT NYÚJT HÉTVEGÉRŐL-HÉTVEGÉRE, DE AMELLETT, HOGY FOGADJUK A VILÁGOT, MI IS MEGYÜNK! OLVASHATTOK BODENSEE-I, MIRABAUDI KALANDOKAT, NYOMON KÖVETHETITEK A MONA HAZATÉRÉSÉT A RAJNA-MAJNA CSATORNÁN ÉS VÉGÜL A DUNÁN, SKIFFESEINK IS TÖBBFELÉ VOLTAK EURÓPÁBAN, ÉS MI IS MEGÍZLELTÜK A FINN HAJÓGYÁRTÁST ÉS A KULTÚRÁT. DE VOLTAK NÁLUNK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL SOKAN. VOLTAK ITT A VILÁG ÉLVONALBELI REPHOLLANDIS VERSENYZŐI, KÖVETKEZŐ SZÁMUNKBAN OLVASHATTOK MAJD A VILÁG GYEREKEIRŐL, AKIK OPTIMISTEZNI VANNAK ITT JELENLEG IS, ÉS PERSZE NEM UTOLSÓ SORBAN A LASER OSZTÁLYOK VILÁGVERSENYE IS A JÖVŐ HÓNAPBAN KERÜL SORRA. DE NEM HAGYHATJUK FIGYELMEN KÍVÜL AZT SEM, HOGY A NÉMET DIE YACHT MAGAZIN IS ARRA MÉLTATOTT, HOGY MEGCSODÁLJA, MI TÖBB, TESZTELJE A MAGYAR HAJÓGYÁRTÁS, A KARBONTECHNOLÓGIA LEGÚJABB TERMÉKEIT. EZEKRŐL ÉS SZÁMOS VERSENYRŐL OLVASHATSZ AZ E HAVI SZÁMBAN, BESZÁMOLÓVAL, RENGETEG KÉPPSEL, VIDEÓVAL. JÓ SZÓRAKOZÁST!

A világ közepe

EZEK BEN A HÓNAPOKBAN TÖBB SZÖR IS RÁNK FIGYEL A VILÁG. BALATONFÖLDVÁR, BALATONFÜRED, VILÁGVÁROSOKKÁ, NEMZETKÖZI FOGADÓHELYEKKÉ ALAKULTAK, ALAKULNAK ÁT. HATALMAS FORGATAG, GYEREKZSIVAJ, MINDENKI KERESI A HELYÉT, MINDENKIT ELIGAZÍTANI, MINDENKIRŐL TUDNI, KINEK, HOL A HELYE...

Világversenyek, főleg gyerekeknek szervezett világversenyek iszonyatos profizmust követelnek meg. Itt nemcsak arról van szó, hogy jól elrajtoltassuk őket, figyeljük a koraiakat, meg jól befuttassunk. Itt az első plakáttól az utolsó hajókulcsig, szálláshelyig mindennek rendben és persze nemzetközi szinten kell működni. Olajozottan. Itt nem lesz kecmec, nem lehet azt mondani, hogy majd megússzuk valahogy, nem lehet magyarul mondani, nem lehet elnapolni, nem lehet ráfogni a másokra, nem lehet keseregni. Itt meg kell oldani a dolgokat. Mert bármennyire is olajozott egy rendszer, egy vitorlásverseny szervezése, rendezése körül adódhatnak olyan helyzetek, amikor rögtönözni kell. Erre kell treníroznunk magunkat. Gyorsan olyan döntéseket hozni, amik a megoldást szolgálják.

Balatonföldvár bizonyított már idén is. Ők túl vannak a Repülő Hollandi VB-n, ahonnan ismét mosolygós arcok távoztak. Most abszolválják a nehezét, a legkisebbek versenye van soron. Kishajó, kisgyerek, nagyobb gond, mert jönnek a szülők, az edzők, őket is ki kell szolgálni, velük kell konzultálni, igazából velük több a gond, mint a gyerekekkel. Róluk a következő számban adunk hírt, ugyanúgy, ahogy most nagyon drukkolunk a világ másik nagyvárosának, Balatonfürednek, ahol már hatalmas stáb, megszépült város és csőre töltött rajtpisztoly várja az érkezőket. Sőt, ők már itt is vannak, mert volt már előverseny, amolyan főpróba, ahol minden összeállt, minden működött, na, így kell majd a jövő héttől is. Hajrá magyarok, hajrá magyar versenyrendezés, tudunk mi valamit, meg tudjuk csinálni! •



KENESE-KESZTHELY

- ▶ egy feltöltéssel
- ▶ két motorral
- ▶ 12 utassal



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



Zápor és hőség

XIII. GENERALI Biztosítási Kupa, XVII. GENERALI Bankár Kupa, IV. Volvo Lízing Kupa Balatonkenese, 2013. június 8–9.



Az időjárást a szélsőség, a rendezőt a flott kompromisszumkeresés jellemezte a hétvégén immár 13. alkalommal megrendezett Bankár Kupán Szombaton nyári zápor, vasárnap rekkenő hőség kísérte a kétnapos regatta mezőnyét Balatonkenesén. Az első napon 35 hajó versenyzett egymással a XIII. Biztosítási Kupán, vasárnapra pedig 55-re duzzadt a résztvevők száma a XVII. Generali Bankár kupa versenyre.

Idén már három osztályban versenyeznek egymással a biztosítók a pénzügyi szektorban dolgozók számára megrendezett regattán. Szombaton a 35 hajóból álló mezőnyben Jeanneau-k, Nauticok és klasszikus 50-esek fedélzetén próbálhatták ki a bátrabbak, hogy mire képesek a kenesei öbölben. Nem volt könnyű dolguk, hiszen óriási zápor nehezítette a dolgukat a rajt pillanatában, és a kezdetben 7-es nyugati szél is északira fordult, valamint 15-20 csomóra erősödött. Ennek köszönhetően remek vitorlás élményben részesülhettek a biztosítók képviselő, és igazi versenyhelyzet is volt a bójafordulónál. A legjobban a Cirrus III. legénysége teljesítette a pályát, mögöttük a Vector, majd a Fúria futott be a további dobogós helyeken. A két nap összesített eredménye alapján a Jeanneau-k mezőnyében a Nagy Károly csapata nyert, a második a B4, a harmadik pedig a Pick Dáma lett. A Nauticoknál az Oxigén, a Bettus és a Fantom végzett az első három helyen a szombati és a vasárnapi összesített eredmény szerint. A vasárnap reggeli 11 órás rajtnál közel 600 vitorlázó várta, hogy a szél egy kicsit

felerősödjön. Erre ugyan nem került sor, de az 55 hajóból álló mezőny szépen elhajóztatott a Kenese-Aliga-Kenese útvonalon. A Bankár Kupában minden évben sok neves hajó és legénysége is megméretteti magát, így érkezett a rajtra többek között a Sirocco, a Sponzor Wanted, a Kishamis, a Tramontana is.

A leggyorsabban a Code8 teljesítette a távot, mögötte a Speedy, majd az Írókéz volt a további befutási sorrend, így az összetettben ők végeztek az idei GENERALI Bankár Kupa dobogóján.

A Volvo Lízing Kupát a Mátrix fedélzetén az Oberlízing csapata nyerte meg. ▶
FORRÁS: BANKÁRKUPA.HU



III. HANSE BORREGATTA/BORASZREGATTA

Szutor Ferenc: Erösszeles borászok! – versenyzői beszámoló

Kövendi Eszter: Mi kell egy jó Borregattához a boron és a regattán kívül? – rendezői beszámoló



KÉPGALÉRIA



Erőszeles borászok!

A borregatta legalább annyira szól a versenyzésről, mint a borokról. Ezt rögtön láttam, amikor péntek este nevezni mentem. Mégsem számítottam rá, hogy versenynek is ilyen jó lesz!

■ Már a verseny előestéjén teli voltak a sátrak, főtt a vacsora, ment a program. Egy átlagos versenyen pénteken szinte semmi sincs. Csak a leginkább elhivatottak mennek oda a rajt előtti napon.

De a Borregatta nem erről szól. Itt nem az történik, hogy vízen odamegyünk a rajtra, aztán befutó után ki sem kötünk, hanem húzunk haza...

Nem is kell sietni mondjuk mert a 11-re kiírt rajt enged időt némi közösségi életre vagy az előző esti borpára kiengedésére.

A szélelőrejelzések nem mindig lehet hinni, de azért néha mégis. Ezt mondjuk leginkább csak utólag lehet eldönteni. Így most kimondhatjuk, hogy lehetett nekik hinni.

A szombati rajt egész kellemes 10-15 csomós szélben zajlott. Mi a Póstással ott voltunk az elejébe, amit egy picit árnyalt, hogy a NemereII is ott volt és a Jómadár is, mi meg közöttük. Talán nem kell ecsetelnem, hogy mennyire takartak le minket... teljesen.

Persze erre számítottam, meg arra is, hogy ez majdnem mindegy, mert ők 1 perc múlva már egészen máshol lesznek mint mi.

Szépen tartottuk magunkat a mezőnyben. Almádi után SPI-vel tartottunk Siófok felé, amikor kaptuk a hírt, hogy pályarövidítés miatt Aligánál befuttatják a mezőnyt. Nem nagyon értettük a dolgot, hiszen bár kicsit enyhült a szél, továbbra is 8-9csomót fújt.

Nem kellett sokat várni, hogy beigazolódjon a rendezőség döntésének helyessége. A siófoki forduló után méterről méterre fogyott el a szél. 2-3 csomóra esett vissza, és így az aligai befutó is messzire került hirtelen.





Nem voltunk nagyon jókedvűek, ahogy elcsúsznak alattunk azok a hajók, akiket eddig olyan szépen tartottunk. Mit lehet tenni, a Folkeboot-nak kell a szél... Egy nagyon picit azért bíztam a vasárnapi előrejelzésbe, ami a szombatinál is többet ígért. A végeredmény azért nem volt rossz, hiszen YS3-ban a második helyre soroltak minket.

Kikötés után egyre fogytak a borok, és borkóstoló jegyek is. Ez szépen megalapozta a hangulatot a vacsorához, amiről elmondhatom, rendezvényen (legyen az bármilyen jellegű) ritkán eszik az ember ilyen finomat! A szervezők arra is figyeltek, hogy 5-6 helyen tálalták az ételeket, így úgy tudott egyszerűen enni kb 200 ember, hogy sehol sem kellett sorbaállni! Hogy a menü nem paprikás krumpli volt, az magyarázható a nevezési díjjal. De a paprikás krumplit sem olyan nagy dolog mondjuk 4 bográcsba kitenni. A boros sátrak bírták az ostromot, hajnalig tartott a buli.

Az előrejelzés már éjszakára bement a szelet, így jól lekötöttük a hajút, és úgy mentünk aludni. Valamikor hajnali 4 körül kezdett füttyülni. Az első

gondolatom az volt, hogy na végre nekünk fúj a szél, szóval biztos nem lesz futam...

Amikor annyira magamhoz tértem, hogy eljussak a met.hu-ig, akkor már jól látszódott: innentől csak erősödni fog. Volt is némi hezitálás, lesz futam? Nem lesz? Milyen pálya? Én drukoltam, hogy menjünk, hiszem tudtam ebben a szélben kevés az ellenfél. Futam lett! Már itt nyertünk, csak végig kell menni.

Genoa helyett foc fel, nagyvitorlába reffkötelek be. Nem mintha reffelni kellene, de ez nem bátrak sportja, hanem a felkészülteké. Jó érzés magabiztosan dönteni hablécig a hajót. Ez valami olyasmi, amit a lapos fenekű szélbefordulás műanyagok sohasem fognak tudni. Ehhez hosszú kíll kell és a tökesúly aljáig futó kormány.

Bár nem volt összeszokott a legénység – Szántódról jött segíteni Dávid Huba, a Borregatta részéről pedig Körömi János ült be harmadiknak, és egyikük sem ült még folkén. – szépen vittük a hajót. A mezőny egyik legrosszabb YS számával a középmezőnyben jöttünk be, ráadásul fülig ért a szánk!

Egyikünk sem gondolta volna, hogy ez ilyen jó kis menet lesz! Ha tegnap a második, akkor ma nem lesz kérdés. Nem is volt.

A további borkóstolások után átvehettük a YS3 kategória első helyezettjének járó trófeát!

Persze 5 induló volt így, ez nem nem feltétlenül nagy teljesítmény, ezért kíváncsi voltam a YS abszolút eredményre is. Itt a teljes mezőny 12. helyén jöttünk be, magunk mögé utasítva a Nemere II-öt, az Irokéz-t, és még egy sor nagy nevű hajót. Hogy a Principessa csak egyetlen hellyel előttünk a 11-nek futott be, már igazán csak hab a tortán.

Nagy csoda ez a Yardstick, de az is látszik, hogy mennyit számít az adott hajók eltérő viselkedése más-más időjárási körülmények között. Kicsit azt éreztem, hogy inkább a hajó nyerte meg ezt a versenyt, mit mi. Neki valamikor 1940 körül a tervezőasztalon megmondták, hogy „akkor fogsz jól menni, amikor mindenki más az életéért küzd”. Ő pedig nem csinál más, csak megy... minél nagyobb a szél, annál jobban. Hogy épp ki fogja a kormányt? Talán nem is fontos. Köszönjük ezt a hétvégét! ▶ Szutor Ferenc



Mi kell egy jó Borregattához a boron és a regattán kívül?

Kell először is elegendő résztvevő, elegendő hajóval. Azután kell elég víz a Balatonban. Jó, ha etetik, itatják az embert és el is szóraztatják. És persze szél, szél, szél. Nélküle hiába az egész.

Az elmúlt hétvége összesítéseképpen elmondható, hogy ha szél van, méghozzá jó 20-30 csomós szél, akkor van elég adrenalin, ami után vannak mosolygós arcok, jó történetek, akár csalódások, de az biztos, hogy van miről beszélni. Igen, a jó bor mellett általában jó és őszinte beszélgetések alakulnak.

Az immár harmadik alkalommal megrendezett Bor- és Borászregattát a fentiek mind jellemezték. Annyi bizonyos, hogy rendkívül színes, eseménydús hétvége van a hátunk mögött. A Balaton egyik legszínvonalasabb kikötőjében egy rendkívül nagyszabású,

nívós üzleti regatta megrendezését vállalta magára három évvel ezelőtt a Corso Vino Kft, melynek ötletadói és alapító tagjai olyan vitorlázók, akik borászok is egyben. Elsősorban fontos társasági esemény ez a borászok és a vitorlázók számára is, másrészt kellemes verseny, de jó volt látni, hogy nagyon komoly hajók és versenyzők vannak itt, és nagyon komolyan is veszik a versenyzést.

Tulajdonképpen Sopi, aki a Garamvári Szőlőbirtok színeiben indult idén is, ezt már nagyon jól megfogalmazta a versenyt jellemezve: „A Borregatta egy olyan kiváló társasági esemény, ahol vitorlázni is

lehet. Bár nagyon komoly hajók és csapatok vannak mindig a mezőnyben, mégsem a győzelemért folytatott verseny a legfontosabb. A vitorlázás, a borok és a Balaton szeretete, az egymás iránti érdeklődés értékes közösséget kovácsol a résztvevőkből. Különleges lehetőség arra, hogy megismerjem az embert a boroscímke mögött, hogy felfedezzek új neveket, fajtákat, évjáratokat. Számomra – a Casablanca legendás mondatát idézve – egy gyönyörű barátság kezdete volt mindkét Borregatta. 2011-ben itt szállt versenybe először a saját építésű Nautic 370-es versenyhajó, mellyel 2012-ben





a Garamvári szőlőbirtok zászlaja alatt 2. helyezést értünk el. Azt gondolom, hogy eredménylistától függetlenül ezen a prémium rendezvényen mindenki nyertes, de egészséges versenyszellemmel szólva: 2013-ban az abszolút győzelemre megyünk.”

És mentek is. A Garamvári Szőlőbirtok színeiben induló Admiral Markets Avatar abszolútban a második helyet érte el az Obzidian-Principessa mögött. A harmadik helyen a Nemere II végzett a Prestige Reserved színeiben.

Borász kormányosok is állhattak dobogóra. A versenyre vállalkozó 8 borász igencsak nagy küzdelemben, erős mezőnyben és erős szélben mérkőzhetett meg egymással. A borászok között nem volt legjobb, mindenki egyaránt jó volt.

Mit mond egy borász a rendezvényről? „Számomra nagy öröm, hogy a rendezvény három napja alatt csak

mosolygó arcokat látok. Komoly elismerés a számos pozitív visszajelzés. Éppen ezt szerettük volna elérni: teremtettünk egy olyan ritka alkalmat, ahol a szakmától függetlenül jól érezhetik magukat a borászok.” – mondta Kamocsay Ákos, akinek a fia, ifj Kamocsay Ákos idén külön is rajthoz állt, és egy borász kormányosnak járó különleges különdíjat is átvehetett.

Az esemény jellegzetességét, szépségét és színvonalát valóban a kikötői mólón hosszan elnyúló sátrak sora adta, a Bormóló, ahol jó borokkal, és nagyon nyugodt, kiegyensúlyozott, szőlő- és borkedvelő emberekkel ismerkedhettünk meg: a borászokkal. Nagyon jó volt látni a lelkesedést az ő arcukon is a vitorlázással kapcsolatban. Jó visszajelzés volt, amikor egy etyeki borászról megtudtam, hogy három éve itt szerelmesedett bele a vitorlázásba, és azóta is elmaradhatatlan résztvevője az eseménynek minden évben.

Volt aztán itt még nagyon finom sonka, sajt, babzsák heveredők, vízparti társalgók, szép autók, igényes élő zene neves fellépőkkel, tánc hajnalig.

Eredmények

Abszolútban az első az Obzidian – Principessa csapat, a második a Garamvári Szőlőbirtok színeiben indult Admiral Markets Avatar, a harmadik a Prestige Reserved csapata lett a Nemere II-vel.

A legjobb borász kormányos Feind Zoltán, Baranyai Péter és Ember Sándor lett.

YS I osztályban az első helyen végzett a Hilltop Borászat a Jómadárral, YS II osztályban az Ostorosbor a Salve II fedélzetén, YS III-ban pedig Szutor Feri kollégánk a Porthole színeiben! Gratulálunk! ▶ Kövendi Eszter

Choco Cup



KÉPGALÉRIA



■ A 2013-as IODA Optimist Európa-bajnokság előversenyeként számon tartott Csoki Kupát rendezte meg a Spartacus Vitorlás Egylet az EB előtti hétvégén Balatonföldváron.

(AZ EB nevéből talán csak az IODA mozaikszó tarthat számot magyarázatra: ez az **International Optimist Dinghy Association** rövidítése.)

Számos ország megérkezett már az Optimist EB-re, hogy a Csoki Kupán mélyedjen el a Balaton szélviszonyainak ügyes-bajos dolgaiban.

Kellemes és szívmengető tapasztalat, hogy az angol és az új-zélandi versenyzőknek mennyire tetszik a mi Balatonunk. Erről a gyerekek, no meg az edzők által a Facebook-on posztolt és az otthoniaknak szóló fotók tanúskodnak leginkább (mondják is persze...).

A földvári Spartacus-telepen minden az Optimist EB-re készül már. A charterhajók lassan ellepik a telepet, a rend és tisztaság még a megszokottnál is nagyobb és sorra érkeznek a csapatok is. (**Optimist EB honlapja**).

Nos a Csoki Kupa remek felkészülés volt nem csak a versenyzők, de az edzők számára is.

Az első versenynap mindjárt egy kis halasztással kezdődött, ekkor készült az MTV reggeli műsorának, a **Balatoni Nyárnak rövid bejelentkezése**. (17:00-tól érdemes nézni...).

A 127 versenyző két csoportra bontva mérte össze erejét, a minden versenynap reggelén megtartott sorsolásnak megfelelően. A csoportokat a pályán színek (sárga és kék) jelezte.

Az első napon a szélviszonyok kettő, a másodikon három, a harmadikon ismét kettő futam megrendezését tették lehetővé. A futamok között a gyerekek és az edzők felkereshették a csokihajót, amely-





ről finomságokkal látták el a szervezők a megéhezett és kitikkadt mezőnyt. A csokinál – melyet a parton egyenesen csokiszökőkútból szerezhettek be a gyerekek csak a kitudjahányfaktoros naptej fogyott jobban, mert a nap érezhetően peccsenyévé sütötte a vízen levőket...

A versenyt abszolútban az egyébként serdülő portorosi csodafegyver, Rok Verderber (Jk Pirat Portoroz) nyerte. A serdülőknél a további sorrend így alakult (az első hat versenyzőt díjazták a rendezők): második helyen Clemen

Semelbauer (Jk Pirat Portoroz), a harmadikon Jeny Máté (Spartacus VE) végzett. Negyedik lett Lászlófy Levente (Spartacus VE), ötödik Lászlófy Ábel (Spartacus VE), hatodik De Jonghe Arthur (Procelero SE).


Az ifiknél első a német Daniel Göttlich (PYC), második Szilasi Fábián (Kereked VK), harmadik Konstantin Steidle (BYCUE) lett. Őket a német Lucas Schlüter (PYC), a svájci Morgan Lauber (SNR) és az olasz Luca Carciotti (YC CUPA) követte. A hölgyek versenyében az Európa-bajnok szlovén Mara

Turin (JK Izola) győzedelmeskedett honfitársa, Lara Poljsak (JK PIRAT PORTOROZ) és az angol Vita Heathcote előtt. A negyedik hölgy a horvát Nina Skopac, ötödik a finn Ronja Grönbloom, a hatodik pedig német Laura Weegen lett.

A Spartacus Vitorlás Egylet, az Optimistes versenyzők a rendezők, a szülők is már az Optmistezés nagy ünnepére és megmérettetésére készülnek. Június utolsó hétvégéjén kezdődik a 2013-as Optimist Európa-bajnokság. Szurkoljunk hát együtt fiataljaiknak! ▶ Dr. Lászlófy Csaba

A frontok lenyomták a Teliholdat

Rendezői szemmel a Csillagtúráról

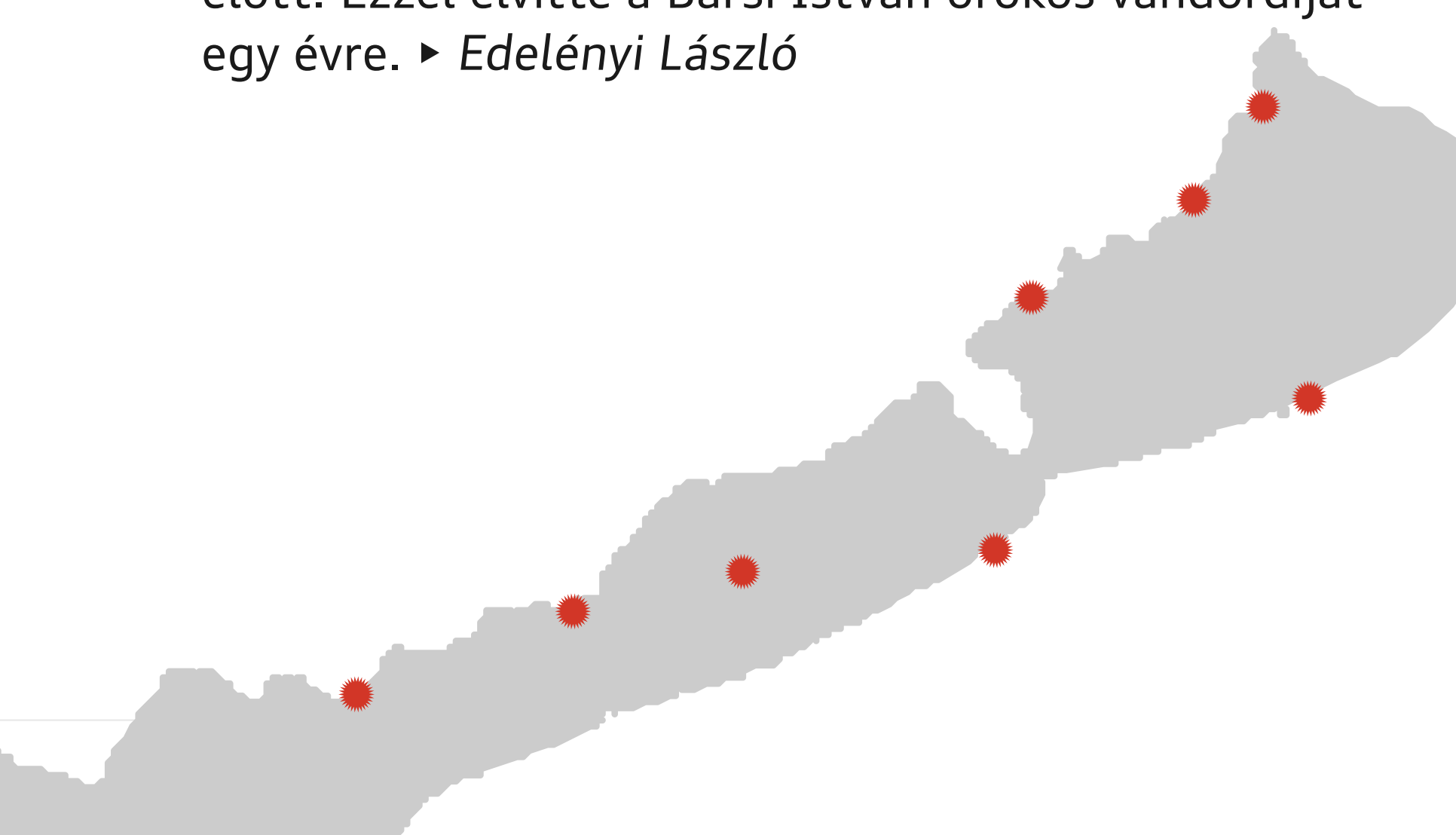
 A nyári Balaton szinte az összes arcát bemutatta huszonnégy plusz másfél órába sűrítve. Talán az időjárás bizonytalansága tehet róla, vagy az átlagosnál is több verseny, amit erre a hétvégére időzítettek, hogy az idei megmérettetést sajnos kevesen vállalták.

Azok viszont, akik elindultak és be is értek az időkorláton belül, azok azt hiszem, felejthetetlen élményekkel gazdagodhattak.

Az éjszakai navigációs pontot mindenki megtalálta. Azok, akik utána Badacsonyba mentek, komoly erőfeszítések árán tudtak csak bejelentkezni a hatoshetes befújásokkal tutuló É-Ny-i szélben.

A részt vevők tapasztalatának és a riadóláncnak köszönhetően, a szombat éjjeli vihar szerencsére egy vitorlát tépett szét csupán, de ezen kívül más komolyabb kárról nem tudunk.

A Kishamis hozta a formáját és kilenc perccel a zárás előtt befutva megnyerte a versenyt és a lehetséges különdíjakat. Az Európák külön házi-versenyt vívtak, amelyet végül korábbi befutásával a Nagymágus nyert meg a tavalyi győztes Buddhajó előtt. Ezzel elvitte a Barsi István örökös vándordíjat egy évre. ▶ *Edelényi László*



Dragon Országos Bajnokság

Június 19-23. között Tihanyban került sor a Dragon OB-re a Tihanyi Hajós Egylet rendezésében.

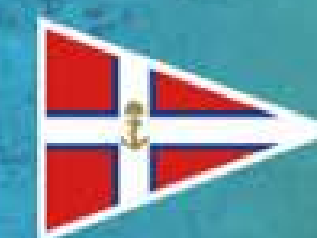
A bajnokságot és a nemzetközi versenyt is a Jampec nyerte, Gömbös Lóránd kormányzásával és Horgos Tamás, dr. Futó István legénységgel. „Gömbi” ezzel 2010 után második magyar bajnoki címét szerezte a hajóosztályban. A második helyen az Albert Sturm kormányozta osztrák hajó végzett, mindössze egy pont hátránnyal. A csapat tagjai Finácsy György és Philipp Weiser voltak. A bronzérem a Dr. Tenke Péter kormányozta 7Arts nevű hajónak jutott, a legénység Varga István és Dr. Polgár Csaba. A magyar bajnokság bronzérmét Andorka Rudolf nyerte, aki két fiával indult a versenyen, a legjobb klasszikus hajó aTóth Zsolt vezette Nemecek lett.

A Tóth László emlékfutamot a 7Arts, az utolsó futam győztesének járó Zenthe Ferenc emlékdíjat a Náray Vilmos vezette Freyja vehette át. A díjkiosztón minden csapatnak jutott legalább egy emlékdíj, és mind a tizennyolc résztvevő kapott néhány üveg Bujdosó bort. A Mistubishi és a Subaru díját, egy egyhetes illetve egy hétvégi tesztvezetést a magyar bajnok illetve a legjobb klasszikus hajó nyerte. A SailingBooks.hu különdíját pedig a legrégebben épült magyar Dragon, a Triton kapta, amely az ötödik futamban a bajnokság legnagyobb meglepetését okozva másfél körön át vezetni tudott a teljes mezőny előtt. ▶



 Windows

OPTIMIST EURÓPA- BAJNOKSÁG



Spartacus
Vitorlás Egylet



**2013. június 29. – július 7.
Balatonföldvár**



 Windows

 Vodafone

 Nestlé
Aquarel

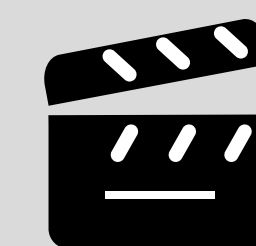


Laser invázió

A Laser invázió kezdetét vette Balatonfüreden, az idei és a világ egyik legfontosabb vitorlás eseményeként...

OTP JUNIOR – BYC KUPA

Az OTP junior – BYC Kupa előverseny kisfilmje az alábbi linken érhető el. ▶



VIDEÓ



Egy félig fehér szalag története

Balatonfüred, 2013. június 15. – versenyzői beszámoló

■ Mindig is misztikus versenynek tartottam a Fehér Szalagot, különösen annak Classic Round futamát. Egy olyan verseny, ahol a legtöbb vitorlázó szívét megdobogtató gyönyörű klasszikus hajók szinte egytől egyig ott vannak, és saját futamban mérik össze tudásukat.

A Folk Boat osztály alapítása, illetve klasszikus osztályként való elfogadása után vált számomra is világossá, hogy idén bizony a Póstás is ott cirkál majd a műrekek között a rajtnál!

Na de fontos, hogy hűek maradjunk az idejű verseny szélviszonyaihoz, és ne szaladjunk.

Látható volt, hogy szombaton nem lesz sok szél, így már péntek estére beidőztettük a hajó átvitelét Füredre, hogy ne kelljen szombaton hajnalban végigmotorozni az utat. Mert az ugye törvénytelen.

Igen ám, de valahogy az ilyen péntekeken mindig gyorsabban pörög az a fránya óra. Mire letettük a munkát, összeszedtük a csapatot, és gondoskodtunk az ellátmányról 8 óra lett. A nevezés limitideje 22:00, szóval nyomás!

Szerencsére jó 13-15 csomós északias szelet mutatott a naWiFi, így egész jó tempót diktáltunk.

A Szöviben a versenyirodában még javában zajlott a nevezés, nem maradtunk le semmiről.

Hol vannak már azok a versenyek, amikor elegáns galléros póló járt részvevőknek? Egy nyomtatott versenykiírást kellett háromfelé vágnunk, hogy mindenkinek jusson valami, de a válság már csak ilyen.

Nevezés után az MKB kikötője felé vettük az irányt, mert itt békésebben tudtunk készülni a másnapi nagy kihívásra. Mindig meglep, hogy ez a kikötő mennyire más. A hatalmas makulátlan park, az ott-

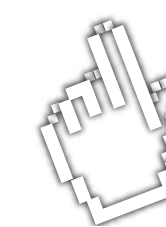
honi fürdőszobának is beillő zuhanyzók, a nyugalom... Mentálisan teljesen felkészültünk a másnapi nagy megmérettetésre!

Bár korán jött a reggel, a levelek susogása hamar a fedélzetre hívott minket. SZÉL! Ez az, amiből szinte semennyit sem ígértek szombatra! Gyors reggeli, hajó összerakása, indulás ki a startra! Jó hosszú volt a rajtvonal, hiszen a félórával később induló 170 hajós Fehér Szalag mezőnynek valahol el kell férnie. A hátszeles rajt, meg úgy általában a raum takti-

ka még nincs benne a Póstás kormányában, ezért is lehet, hogy a kötelező három percnél, még körülbelül 3 percnél keresztül érleltük magunkban a SPIhúzás gondolatát. Persze a kötelek rétegződése sem minden esetben volt megfelelő, de azért csak úrrá lettünk a rajtuk. Raumban egészen máshogy kell nyerni a teret, mint krajcban. Tudja ezt mindenki, tudom én is. Mégis valahogy sokkal nehezebb. Az ember együtt halad a széllel, a vitorlák nem adnak olyan direkt visszajelzést, a szelet sem érezni



KÉPEK – BALDÓCI PÉTER
KÉPEK – VASZKÓ BARBARA RÉKA
KÉPEK – PORTHOLE





annyira, a sebességérzet is kevésbé direkt, na szóval a lényeg az, hogy a többi Folkétől kicsit lemaradva értünk a Kenesei bójához, ahol Gerő András kétárbo-cosába botlottunk. András annyira megijedt, hogy ijedtében meg is dobált minket hideg sörrel, ami a 4 órás kánikulás hátszelezés után nem jött rossz-szul. Az intermezzo kicsit felborította a prioritási sorrendeket. Komoly a dilemma. Venni kell a bóját, le kell venni a spít, és ki kell védeni a sörös támadást is. Elmondhatom, hogy előbb utóbb minden a helyére került. A bója is, a spí is, na és nem utolsó sorban a sör is.

Amit nem is vártunk, hogy a forduló után megláttuk a Nataliet, sőt kicsit alattunk, de nem sokkal előttünk a Gandalfot is! Ez a mi szelünk! Az egyforma hajók hátránya, hogy ugyanazon a takkon, ugyanolyan szélben közel egyforma tempóval mennek. Nincsenek csodák! Hol rámentünk, aztán egy kicsit hátrébb kerültünk a Gandalfhoz képest. Ez így nem lesz jó, tenni kell valamit. Mit lehet ilyenkor csinálni? Meghúzni a haláltakkot.

Mit mondjak, jó ötletnek tűnt igazítani egyet a tó közepe felé. Arra biztosan tisztább, egyenletesebb a szél, és jobban rá tudunk menni majd a siófoki bójára. Hajrá, forduló!

És már csapattunk is Fürednek tartó hajóorral tóközép felé, pedig valahol a tudatalattim már akkor hajtogatta: a tó közepét el kell kerülni Te szerencsejátékos, hazardírozó, te! De hiába. Dupla vagy semmi! Meg aztán más is volt még arra, hátha nekünk is bejön.

A szél gyengülni kezdett. Ez volt az első intő jel. Forduló vissza, irány Siófok!

Újra feltűnt a Gandalf, pont ugyanoda esett, ahol hagytuk, kicsit alattunk, de kicsit előttünk a part alatt. Na jó ez nem jött be, de legalább nem is kerülünk számottevően hátrébb.

Csak a fránya szél. Méterenként állt le... Nem csak nekünk. Az egész mezőny belassult. Aztán észrevettük, hogy a Gandalf valamit mókol a spível. Spí? De hát a nulla szél nyugatról fúj, mit csinálnak? Aztán szépen lassan elkezdtek csúszni a part alatti hajók,

amíg mi napoztuk, és néztük a műszert, aminek konkrétan minden értéke nullát mutatott.

Eszünkbe jutott valami a korábbi tanulmányainkból.. Hogy is van ez? Nappal a part felmelegszik, a levegő felszáll, helyére a víz felől hidegebb levegő érkezik. AHÁ a vízi szél! Na szóval például ezért nem szabad tóközépen menni. Köszönöm, megtanultam.

Elkezdünk osztani szorozni, ha mostantól 5 csomós sebességgel mennénk, és nem kellene krajcolni, még pont beérnénk. Vagyis? Vagyis nem fogunk beérni. Nagyjából itt kaptuk a hírt, hogy Farky hazaért a Lisa-val Kenesére. Már hogy befutott Füreden, és aztán hazaért Kenesére. Az információ feldolgozását mindössze arcizmaink halovány játéka kísérte.

Hiába jött meg időközben újra a szél, 5 órára értük el a Siófoki bóját. Felmerült a gondolat, hogy innen milyen jó lenne hazahátszelezni Fűzfőre, de nem azért jöttünk el.

Pont este 7re értünk Füredre, csak éppen Tihany kihagyásával.



A befutót meg se közelítettük, nehogy félreértés legyen, egyből behúztunk az MKB-ba, ahol a lelki egyensúlyunk visszanyerésének érdekében nagyobb adag védőitalt (értsd RUM) fogyasztotunk el. Picit elkenődve, de azért a rum szervezetenkre gyakorolt áldásos tevékenységének köszönhetően pozitívan tekintettünk vissza a napra. Most ebből tanultunk. Akkor is szép nap volt.

Kovács „Vica” Éva gépkocsis segítségével jutottunk át Füredre, így volt módunk gratulálni a Kovács János Balázs kormányozta Natalienak, aki a történelem első Folkboat osztály kupáját vehette át!

Egy jó pizza és néhány nem kevésbé jó sör mellett elemeztük ki az események láncolatát. A „mi lett volna ha” kérdéseket sörbe fojtottuk. A vasárnapban nem volt semmi meglepe-

tés. Nem ígértek szelet, és nem is volt. Az MKB-ból kimotorozva néztük a Hamisszalag rajtját. Minket elszólítottak a programok, de azért jó szelet kívántunk azoknak, akik a szombati lavórozás után a vasárnapit is vállalták. Jól láthatóan hosszú menet várt rájuk.

A duruzsoló motor mellett persze azért néhány mondat jutott az aktuálpolitikának is. Ha most jön a rendőr akkor mi van?

Vészhelyzet, hogy nem szeretnénk 33 fokban egész nap a hajón ülni, és talán sohasem hazaérni? Nem.

Reális alternatíva az első kikötőig motorozni, vagy otthagyni a hajót egy idegen kikötőben? Nem.

Tényleg annyira környezetszennyező az óránként 1 liter gázolajat fogyasztó Yanmar? Nem. Valóban zavarom a Tó többi felhasználóját a 4.5

csomós sebességgel? Nem hiszem. Akkor én most bűnöző vagyok? A jelenlegi szabályok mellett IGEN.

És meg kell mondjam ez tök rossz érzés. Még akkor is, ha mindenki ezt csinálja.

Talán ki kellene váltani valami engedélyt, csak olyan hülyén nézne ki a Póstás, mint vízi taxi.

Az elképzelt konverzióra nem került sor.

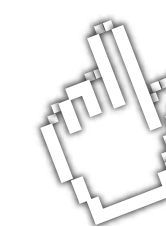
A Marina Fűzfőben aztán összeraktuk a hajót, és megállapítottuk, hogy a Fehér Szalag így is remek volt! Akkor is ha nem volt elég szél, akkor is ha nem tudtunk hazavinni semmi kézzelfoghatót, akkor is ha még csak be sem futottunk. A tó leg szebb hajóival vitorláztunk egy mezőnyben, és ez olyan élmény, amit ki kell próbálni. Mondjuk egy Folke fedélzetén :) ▶ *Szutor Ferenc*



Mikor versenyez két hajó?



KÉPEK – PORTHOLE



Laguna Yacht Club Kupa, Balatonfüzfő

■ Ha egy takkon mennek. Tudja ezt mindenki, legfeljebb nem ismeri be.

Én itt most kérem szépen a háziversenyeket szeretném népszerűsíteni.

Azt hiszem, valami misztikum lengi körül a vitorlásversenyeket, pedig az égvilágon semmi olyan nincs bennük, amit egy átlagos vitorlázó ne tudna. Jobb csapás, szél alatt – útjog. És kész. Aki a legközelebb van a bójához annak 3x hajóhosszon belül „jel-helye” van, tehát be kell őt engedni a bójához. Kb. ennyi.

Legyünk tisztában saját képességeinkkel, legyünk sportszerűek, és kerüljük el a hajók érintkezését akkor is, ha szerintünk nekünk van útjogunk.

A többi benne van a „A vitorlázás versenyszabályai-ban”, lehet azt is olvasgatni.

Nem kell tartani a versenyzéstől.

10 hajó? 30? vagy 500? Majdnem mindegy. Aranyérem, Serleg, Balaton szelet? Az is.

Elsőre talán nem kell sportorvosi, meg kékkönyv, meg profi nagy verseny. Talán elég egy háziverseny 20-30 hajóval. Az élmény ugyanaz!

Menni kell, versenyezni kell, aztán majd megjön az étvágy. Na, ilyen volt a LYC kupa Balatonfüzfőn, ahol az időjárás megajándékozta a szervezőket a remek széllel, és a napsütéssel, a szervezők pedig minket a versenyzőket, remek hangulattal, jó versennyel, evéssel ivással.

Más pedig nem is kell, mert ennek ez a lényege.

Szeretném ezt keretbe tenni, ezért a végére is egy közhelyet írok, a legnagyobbat, ami csak létezik.

Mit tegyünk, ha itt a helye: Nem a győzelem a részvétel a fontos! ▶ Szutor Ferenc



MVM Magyar Laser Flottabajnokság és Ranglista Verseny 2013

Balatonfüred, 2013. június 15–17.

■ Ismét az MVM Sportegyesület rendezésében került sor 2013. június 15–17. között az MVM Magyar Laser Flottabajnokság lebonyolítására, az MVM Társaságcsoport részét képező Paksi Atomerőmű tulajdonában levő balatonfüredi Koloska Kikötőben.

A flottabajnokság, amely a Laser hajóosztály valamennyi képviselőjét, így a Laser 4.7, Laser Radiál és Laser Standard osztályok különböző kategóriáinak versenyzőit fogta össze, kedvezőtlen szélviszonyok mellett, de ismét jó hangulatban és magas színvonalon valósult meg. A versenyre 75 versenyző nevezett, a hazai versenyzők mellett osztrák, cseh, szlovák, szlovén, máltai és török résztvevők is megméretették magukat. A versenyvezető szerepét Fluck Benedek és Sipos Péter, a Versenybíróság elnökének tisztét Böröcz Bence töltötte be.

Az időjárás sajnos nem kedvezett a versenynek, így a meghirdetett nyolc futamból mindösszesen két gyenge szeles futamot sikerült megrendezni valamennyi hajóosztálynak, mindkettőt az első versenynapon. A gyenge erejű déli-délnyugati szélben a Laser Standard és Laser Radial versenyzők a teljes pályát teljesíteni tudták, az egyre gyengülő szél következtében azonban a Laser 4.7. versenyzők estében mindkét futamban pályarövidítés mellett döntött a Versenyrendezőség.

A vasárnapi napot szélcsend, kánikula és ennek következtében egész napos parti halasztás jellemezte és sajnos a hétfői utolsó versenynap sem kecseg-

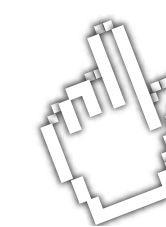




VIDEO



KÉPEK – PORTHOLE



tetett jobb körülményekkel. A reggeli reményt keltő gyenge szél hamar alábbhagyott így vízi, majd parti halasztással zárult a versenynap.

A verseny végeredménye tehát két futam alapján dőlt el, a kiírás alapján épp ennyi volt az eredményességhez szükséges minimum futamszám.

Laser Standard kategóriában hazai győzelem született, hiszen Tomai Balázs mindkét futamot megnyerve állhatott a dobogó legfelső fokára. A második helyezést a török Alp Rona Rodopman, a harmadikat az osztrák Dapeci Claus szerezte meg. Az összetett győzelem mellett győzteseket hirdettek a Laser Standard U21, U19 és Masters kategóriákban is. Az U21 kategória első helyét a török Alp Rona Rodopman szerezte meg, míg az U19 kategóriában a BYC színeiben induló Litkey Balmaz állhatott a dobogóra. A Standard Masters díjat Ausztria színeiben versenyző Joebstl Gregor vehette át.

A Laser Radial hajók női versenyében az Almádi Yacht Club színeiben versenyző Haidekker Zita végzett az élen, javítva tavalyi második helyezését. Zita az összetett mellett az U19 kategóriában is az élen végzett. A dobogó második fokára összetettben Hirschler Ludovika állhatott fel, míg a harmadik helyért járó díjat ismét Haidekker Barbara vehette át, aki egyben az U21 kategória legjobbnak járó díjat is elnyerte.

A Laser Radial férfi mezőnyében tavalyi Laser 4.7 világbajnokunk, Vadnai Benjámín állhatott a dobogó legfelső fokára, aki mindkét futamot

megnyerve igazolta a papírformát és biztosította első helyét nemcsak az összetettben, hanem az U19 kategóriában is. Az összetett második helyezettje a BYC színeiben induló, idén Laser 4.7-ről Laser Radialra váltó Takács Levente, harmadik helyezettje a cseh Jean-Baptiste Janca lett. Az U17 kategória legjobbjának Bujdosó Mátyás bizonyult.

A Laser 4.7. fiú U18 kategóriában a Procelero SE versenyzője, Gecse Balázs szerezte meg az elsőséget Szilasi Farkas és Csányi Ádám előtt. Az U16 kategóriában, megvédve tavalyi elsőségét, ismét Vadnai Jonatán állhatott a dobogó legfelső fokára Scharf Máté és Papp Benedek előtt. Összetettben Vadnai Jonatán, Gecse Balázs és Scharf Máté végzett az élen.

Megőrizte tavalyi első helyezését a THE-YKA színeiben versenyző Virág Flóra is a Laser 4.7. U18 lány kategóriában, maga mögé utasítva a cseh Teresa Samsulovát, valamint egyesületi csapattársát, a harmadik helyen végző Benedek Annát. Az U16 kategória győztese Érdi Mária lett, Hirschler Rebeka és Pandur Petra előtt. Összetettben szintén Érdi Mária állhatott a dobogó legfelső fokára, ahol Virág Flóra második és Hirschler Rebeka harmadik helyet szerezte meg.

A korosztályok és kategóriák legjobbjai a Kutassy László által készített egyedi tervezésű és látványos üveg serlegeket, plaketteket és érmeiket vehették át kiemelkedő teljesítményük elismeréséül, e mellett a Laser Radial és 4.7 összetett kategóriák legjobbjai értékes ajándékokkal térhettek haza.

A vitorlázásnak nem éppen kedvező időjárás ellenére elmondható, hogy a regatta jó hangulatban, remek vízi és szárazföldi rendezéssel valósult meg, az MVM Sportegyesület ízletes, több fogásos vacsorával, nevezési ajándékokkal várta a regattára érkező versenyzőket, kísérőket, valamint a vízen ásványvíz és csoki osztással igyekezett enyhíteni a szélcsend és hőség következtében várakozással töltött órákat.

A flottabajnokság tehát jó kezdeményezésnek bizonyult az idei évben is és egyben a júliusban rendezendő 2013-as Laser 4.7, Laser Radiál női U21 és Laser Standard férfi U21 kategóriák világ – és Európa-bajnokságára is jó felkészülésként szolgálhatott mind a hazai, mind az ide látogató külföldi versenyzők részére. A flottabajnokság megvalósításához a regatta névadó szponzora a Magyar Villamos Művek mellett a Generali a Biztonságért Alapítvány, a PricewaterhouseCoopers Kft, az MVM Paksi Atomerőmű Zrt., az SAP Magyarország Kft., a Fornax Zrt., valamint az Aon Hungária Kft. támogatása is jelentősen hozzájárult.

Az MVM Sportegyesület köszöni a flottabajnokság megvalósításában közreműködő versenyrendezők, versenybírók, szervezők közreműködését, a Magyar Laser Osztályszövetség együttműködését, valamint a versenyzők nagyszámú részvételét és sportszerű küzdelmét.

Bízunk benne, hogy a jövő évben is hasonlóan magas színvonalon, de remélhetőleg jobb szélviszonyok mellett kerülhet megrendezésre a Laser hajóosztály flottabajnoksága. ▶ *dr Ugron Gáspár Gábor*



Paks Kupa

Balatonfüred – Koloska Marina, 2013. június 22–23.

A hét végén az Atomerőmű SE rendezésével, a Koloska Marina adott otthont a versenynek, ahol a már hagyományos Kalóz osztály mellett, idén először a 470-esek részére is kiírásra került a verseny.

A rettenetes kánikula ellenére biztatóak voltak az időjárás előrejelzések. Végül 4 futamot sikerült rendezni, azt is szombaton. Vasárnap, pályaversenyre alkalmas szél nem tudott kialakulni Balatonfüred előtti vízterületen, így 4 futam alapján hirdettek eredményt a rendezők.

A 470-es osztály 7 egységgel vett részt a versenyen, a regattát Bödör Gergely – Varró Gábor

(Justitia – BYC) páros nyerte, a Gyapjas Balázs –Kiska László (BYC), valamint a Margitics Botond – Serke Áron (BYC) egységek előtt.

A kalóz osztályban a megszokott népes mezőny, 30 hajója versengett egymással, a versenyt a Szentpéteri Zsolt – Hajdú László (Vízügyi SC) páros nyerte, a Fluck Bence – Székely Gy. Szabolcs (MVM – Vízügyi SC), valamint a Nyeste Gábor – Berki Győző (BYC – Justitia) párosok előtt.

A házigazdák, az ASE vitorlás szakosztály és a Koloska Marina, a már megszokott remek vendég-látással növelte az esemény színvonalát. ▶



IN MEMORIAM



FLUCK DÓRA

A verseny egy szomorú eseménnyel kezdődött, Dóra a héten itt hagyott minket. Szentpéteri Zsolti a kalózok családja nevében emlékezett, az édesanyára, akinek gyermekei közöttünk vitorláznak; a versenyrendezőre és versenybíróra, aki mindenki anyukájaként tanácsaival segített, óvott, nevelt minket. Siófok vitorlás utca Vízügy telep, „Dani” (Daniella), Bence, kalóz, a számtalan versenyrendezés... Több versenyen, mire kiértünk a partra, a Dóra már kész volt az eredménnyel. Ha úgy adódott, hogy kevesen voltunk, Ő vitte ki és hozta be a versenyvezető hajót, közben horgonyt dobott és húzott... A legvagányabb anyuka, nagymami akire mindig számíthattunk, segített nekünk.

Vitorlás Diák Olimpia

Zánka, 2013. június 21-23.

Június 21-23. között lezajlottak a vitorlás sportág az első diákolimpia futamai, Zánkán az Új Nemzedék Központban a Magyar Vitorlás Szövetség szakmai támogatásával. Más sportágakban már hagyomány ez a verseny, így a győztesek a díjak mellett egyéb, például

továbbtanulásukra is hatással bíró elismerésben is részesülnek. OP, L4,7 és LR hajó osztályokban majd 40 versenyzője van túl a két nap alatt megrendezett öt futamon. A profi rendező gárda (Giba, Kazi, Kő Pityu és nem utolsósorban a mindig mosolygós, fertő tavi Szilvási

Judit) kiváló pályákat rakott ki és talán ennek is köszönhető, hogy a Versenybíróságnak a vízi bíráskodás mellett, azaz a tiltott meghajtás ellenőrzésén és szankcionálásán túl, a parton már nem sok dolga volt óvások tárgyalásával. ►
FORRÁS: MVSZ



Die Yacht tesztsorozat a Balatonon

Júniusban három napon át Balatonfüreden vendégeskedett és dolgozott Európa legjelentősebb hajós magazinja, a Delius Klasing kiadó által készített Die Yacht két munkatársa.

Michael Good a magazin tesztrészlegének vezetője és Martin-Sebastian Kreplin fotós a Code Yachts meghívását elfogadva érkezett Magyarországra. Nem csak a cég termékét a CODE8-ast tesztelték, hanem még három másikat is kipróbáltak, illetve ellátogattak a Pauer Carbon kápolnásnyéki üzemébe is.

Hétfőn délután a viharos időjárás és a zuhogó eső lehetetlenné tette a tesztek elkezdését, ám a következő két napon kiváló szélben vitorlázhattak az MKB Bank Vitorlás Klub kikötőjébe gyülekezett hajókkal. A CODE8 próbáját a Nautic 370-es követte, majd szerdán sorra került a Flaar 26-os és a Flaar 8M Pro is. A Flaar 18 tesztje pedig majd Németországban lesz az ottani forgalmazó segítségével.





„A januári düsseldorfi hajókiállításon vettük fel a kapcsolatot Michael Good úrral, akinek tetszett az ott kiállított CODE8-as. – mondta Simon Tamás a Code Yachts ügyvezetője. – Igazán akkor dőlt el, hogy a neves szaklap képviselőjében ellátogat a Balatonra kipróbálni a hajót, amikor felkínáltuk, hogy megszervezzük még néhány említésre méltó, és a hajónkhoz valamilyen módon kapcsolódó új típus kipróbálását is. A Nautic 370-es tervezője, ahogy a CODE8-é is Andrej Justin. A két Flaar típus pedig tulajdonképpen a konkurenciánk, hiszen a CODE8-ashoz hasonlóan 8 méteres hajók, amelyekkel nagyokat küzdünk az csapattal futott és az egykezes versenyeken is.

A Code Yachtsnál úgy gondoltuk, hogy mindnyájunknak jobb, ha együtt mutatjuk meg magunkat, még ha valamennyire konkurenssek vagyunk is. Többet érünk azzal, ha közös erővel ráirányítjuk a figyelmet a magyar hajóipar termékeire, mint ha egyedül vagy egymás ellen. •



Ezek a finnek tudnak valamit



FINNORSZÁGI EMLÉKEK – KÉPEK
FINNBOAT – KÉPEK



Finnországnak 200.000 (!) tava van. Az ország majd' felét, beleértve a fővárost, Helsinkit is, tenger veszi körül. Finnországnak közel 5 millió lakosa van, az országosan regisztrált hajók száma 1 millió. Vagyis: minden 5. emberre jut egy hajó. Az összes exportnak a legnagyobb, közel 30-35%-ában a különböző gépipari berendezések, szállítóeszközök gyártásán belül a hajóipar is jelentős szerephez jut. Legnagyobb felvevőpiacok a Skandináv országokban és Oroszországban vannak.

Ezek után kérdezem: csoda, hogy a finnek tudják, mi a hajóépítés?

Sejtettem én már valamit. Az 1990-es években az Avance típusú hajót szerettem volna forgalmazni apu, így mi is használatba vehettünk egyet. Akkor tudtuk meg, mi az igényes hajóépítés, hogyan tudja átlengeni a fa illata egy műanyag testű hajót, hogyan lehet olyan akkurátusan és praktikusán ellátni mindennel, amire csak szükség lehet, és hogyan lehet egy csaknem 32 lábás bútorszállítóval akár OB-t is nyerni. Azért, mert annak a hajónak jól átgondolt formavilága volt! És azért, mert ráadásul emberi kéz munkája látszott meg rajta! Miután a hajó építője, aki a barátunk is lett, tönkrement, arra gondoltam: hát persze, ez történik, ha valaki valóban jól akar csinálni, ráadásul egyedít, saját kezűleg.

De a későbbi tapasztalatok rácaffoltak erre. 2008-tól 4 éven át rendszeresen vezethettem egy TARGA 23-ast. Mint megtudtam: ez Patrol típusú motoros, amit tengerparti őrzőre terveztek és használnak. Valóban, a legstabilabb, legbiztonságosabb motoros, amit addig láttam, és csodájára is járt a többi klub.

Aztán ott van a Nauticat, a kétárbocos, minden kényelmet magában hordozó hajócsalád, ami azzal, hogy két darab is fut belőle a Balatonon, már elterjedt-



nek számít. Klasszikus formák, sok teakfa és hamisítatlan skandináv hangulat jellemzi. Belülről leginkább régi tengerész pubok hangulatát rejti, de akármi is a titka, semmiképpen nem tudunk közömbösen elmenni mellette.

Mindhárom általam megismert finn hajótípusnál ugyanazt éreztem: ezek a finnek tudnak valamit.

Amikor eljutottam 32 újságíró társammal együtt Tryvántö zezugos, ivóvíz minőségű barna vizű tavához, végérvényesen bebizonyosodott: nem feltétlenül kell tönkremenni abban, ha valaki valamit jól akar csinálni. Egyáltalán nem vagyok elfogult, mert én is büszke vagyok a magyar, exportképes hajóiparra, mégsem fogok tudni most úgy írni, ahogy valószínűleg a nagy nemzetközi újságok írói írják majd. Lehetne írni hajóteszteket, de lehet, hogy elég kívülről álló vagyok ahhoz, hogy hibát tudjak találni bármelyikben is. Legszívesebben bemutatnám mind a harminchárom 7 méter alatti méretű, külmotoros kishajót, de attól félek, erre itt és most nem éhes az olvasóközönség. Inkább megpróbálok kiemelni néhány érdekességet. Az alumíniumhajókról már ejtettünk szót korábban, na de azért az, hogy kipróbálhattuk a Fiskars cég egyik olyan hajóját, amit még csak ősszel terveznek bemutatni, igencsak nagy kiváltság! Igen, a Fiskars az acél mellett az alumíniumhoz is ért. A Buster X például egy könnyű, ötszemélyes kishajó, ami 70 lóerős motorjával 33-35 csomós sebességgel tud közlekedni, és ami meglepő, az a stabilitása, az a biztonságérzet, amit ad. Munkahajónak használják itt, a tűzoltóság, a parti őrség használ ilyeneket. 17 ezer euró körül van egy ilyen hajó, de a motort általában nem számolják bele, viszont minden cégnek megvan a saját motorgyártója, akivel vagy nagyon meg van elégedve, vagy pedig üzleti megállapodás köti, mint például a Yamarin motorosokat a Yamahához. Az építésnél el is dől minden, hiszen a váltókar már nem kompatibilis más motorhoz.

Úgy egyáltalán, a finn hajók elsüllyeszthetetlenek, szinte bombabiztosak, ami már-már furcsának hat a mai eldobható világunkban. Épp ezért nagyon jóleső érzés ilyen kincsekre találni.

A finnekre jellemző az összetartás egy iparon belül és a büszkeség. Amikor elkészül egy hajó, kap egy messziről is jól látható matricát rá a Finn nemzeti lobogó köré írt „Proudly made in Finland” felirattal. Emlékszem, nálunk is volt még a '80-as években Kiváló Áruk Fóruma, na, itt ez volt az érzésem: kiváló áru, és büszkéek vagyunk rá, hogy itt készült.

AKKOR TUDTUK MEG,
MI AZ IGÉNYES HAJÓ-
ÉPÍTÉS, HOGYAN TUDJA
ÁTLENGENI A FA ILLATA
EGY MŰANYAG TESTŰ
HAJÓT



A Finnboat nevű szervezet, mely 90% százalékban a finn hajóipar szereplőinek érdekképviseletét látja el, 290 tagcéget számlál. A Finnboat végzi a kiállítások szervezését, és a különböző fontos eventek – beleértve ezeket a sajtó képviselőinek szánt évenkénti tesztlehetőségeket is – megrendezését és finanszírozását is. A szervezet elemzi a piaci helyzetet, felkutatja az export lehetőségeket és úgy amúgy, tulajdonképpen egyfajta piaci felügyeletet lát el. Ha valami okból – mint most is – épp lefelé ível a hajóipar, akkor akcióba lép. Kutatja az okokat, foltozza a lyukakat. Nincs máshol Európában hasonlóan erős nemzeti hajóipari érdekképviseleti összefogás, mint a finneknél. Volt máshol is, de nincs rá elég pénz. Pedig nagyon sokat számít. De ehhez persze szükség van a piaci szereplők összefogására is. Ezek a hajóépítők együttműködnek, mert felfogták, hogy csak együtt, egy ilyen szerv szárnyai alatt lehet túlélni a válságot, amit őket is elérte. Nem húzzák le egymás hajóit, nem akarnak meggyőzni, hogy az övék jobb.

Megismerkedtem egy norvég hajótervezővel, ő a Bella és Flipper típusú hajók tervezője. Egyik vacsoránál azt ecsetelte: én nőknek tervezek. Ugyanis a nők mindig eljönnek a férjükkel hajót választani és mindig ők mondják ki az utolsó szót. A nőket pedig valamivel jobban érdekli a külső, nem mennének bele egy olyan hajó megvásárlásába, ami nem áraszt melegséget, és a luxus és a komfort érzetét. Ezt pedig a formák és a színek adják. Jó érzékkel utolsó napra hagytam, hogy egy Flippert kipróbáljak. Mondhatom, hogy a legnagyobb élmény volt ezt a hajót vezetni. Mivel én is nő vagyok, és én is sokkal inkább az érzéseimre hallgatok, nem tudom megmondani, hogy mi volt olyan ellenállhatatlan ebben a hajóban, de az biztos, hogy az volt. Nem ültem még nagyon drága sportkocsiban, de ez ilyen volt. Bőr, kényelem, iszonyatos erő, és közben könnyedség. Áramvonalasság, manőverezhetőség, sebesség. Csak így, címszavakban a lényeg. Jó, 150 lovas motor hajtotta, ami talán kis túlzás, elment volna egy 75-össel is szépen.

A másik kedvencem egy epoxigyantás laminált hajó volt, pont olyan, mint a balatoni kisrocsók. Kívülről. De érdemes felfedezni ezen is annak a jeleit, hogy itt mindenre gondolnak. Hidraulikával nyíltak a tároló ládák! Jó, a finneknél ez már olyan, mint hogy horgony van minden hajóban. Kényelmes kagylófotel az ülés! Csúszásmentesített felületek polifoam szivaccsal, milyen egyszerű ötlet,



mégis hálás érte az ember! És a végére hagytam azt, hogy csendes, és annyira szépen ül fel a hullámokra, hogy az ember szinte észre sem veszi maga alatt őket! Szóval kezes jószág volt ez is. Sok hajót direkt olyan szemmel néztem, mint amelyik jó lehet kiszolgálni egy versenyt, edzéseket, táborokat, egy klubot úgy alles zusammen.

Egy dologban nem jártak sikerrel a finnek: ez pedig az elektromotorozás. Megpróbálkoztak egyetlen darab fura, jet-ski szerűen meglovagolható, nem is tudom, milyen funkciójú kishajóval, ami leginkább egy elektromos vízi motorbiciklihez hasonlatos, de sajnos az ebben a kis testben elférő akkumulátor szulfája csupán párszáz méter megtételére volt elegendő. PET-nek hívják, de nem a palack után, hanem mozaikszava a Personal Electric Tender, vagyis saját zsebrakéta kifejezésnek. Mindössze 320 kiló, a katalógus szerint 26 csomó a végsebessége, bár ezt nem tudta bizonyítani szegényke, mert a három nap alatt szinte végig töltőn lehetett csak látni, egy 26 KW-os AC motor hajtja, és van neki egy 14 kWh-ás lítium akkumulátora. Megint csak a katalógus tanúsága szerint, félórás menet után másfél órás töltés vár rá. Azt hiszem, ezek után kétség sem fér hozzá, hogy a nálunk gyártott elektromotoros hajók ennél kissé többet bírnak. Azt hiszem, azért jár még ennyire gyerekcipőben ez itt, mert a skandináv népek nem is nagyon hisznek benne. Itt a hajókat többnyire közlekedési eszközként használják. Nem engedhetik meg maguknak, hogy lerohadjanak útközben és ne jussanak el a nyaralóhoz, vagy haza. Nagyon fontos a finn hajókon a megfelelő tájékozódás. A tavak igen zátonyosak, ezért még a legkisebb méretű hajónak is rendelkeznie kell egy jó GPS-el és térképplotterrel. Fontos szempont még a praktikus tárolás és a kényelem mellett az eső elleni védelem is. Ugyan általában nyitottak ezek a hajók, mégis mindegyiken a hátsó ülés alól elővarázsolható az úgynevezett canopy, a keretre szerelt esővédő, amit az ember fia, vagy lánya egyszerűen magára húz, mint egy sátrat és csatlakoztatja a szélvédő plexihez.

A finn hajókon túl már csak a finnek vendégszeretete, nyitottsága és kosztja lehet jobb. Említésre méltó még salmiakki nevű, medvecukor-likőr, ami kis mértékben gyógyszer... ezen kívül saját szememmel láthattam, hogy a szauna tényleg finn, de nemzeti büszkeségük mégiscsak a Nokia, hogy az Erzsébet-hídat rólunk koppintották, hogy valóban nincs túl sok közünk egymáshoz nyelvileg, és hogy a nap tényleg nem megy le! • *Kövendi Eszter*



Pecsenyesütő

BÁR LANKADATLAN AKTIVITÁSSAL PRÓBÁLOM KÖVETNI A VITORLÁS TÁRSADALOM MINDEN SPONTÁN ÉS SZABÁLYOZOTT SZERVEZŐDÉSÉT, MEGVALLOM, KÉPTELEN VAGYOK KIIGAZODNI A FORMÁLIS ÉS INFORMÁLIS STRUKTÚRÁK KUSZA VILÁGÁBAN.

Arról már régen letettem, hogy egy általam ideálisnak vélt érdekképviseleti modell megvalósulásában higgyek. Ilyen nem létezhet a vitorlázók rendkívül heterogén társadalmi, de leginkább kulturális különbözőségének köszönhetően.

Ha nem foglalkozunk a reménytelenül álmodozókkal, a vitorlázást, mint valami léha gyönyörűséget vizionáló tömegekkel, akkor is vagyunk vagy harminc ezren, akik aktív szereplői, mondhatni haszonélvezői vagyunk ennek a csodálatos világnak. Mert az már tök mindegy, hogy tulajdonoljuk, béreljük vagy bepofátlankodunk egy hajóra, ha már átéltük a lágyan billenő fedélzet, a természeti erők megzabolázásának élményét, akkor már hajósok vagyunk, még akkor is, ha ennek a mesterségnek még az alapjaival sem vagyunk tisztában.

Ha kikötőt választunk, ha csapatot a hajóra, vagy akár vendéget hívunk, máris tartozunk valahová, célokkal, igényekkel, a lehetőségek mind jobb kiaknázását célul tűzve. De nem úgy van az! Amint megmozdulunk, rájövünk, hogy az idealizált örömszerzés bizony erősen korlátos. A kikötők vagy tele vannak, vagy drágák, kishajót gyakorlatilag szinte lehetetlen vízre tenni, a gonosz erők az élvezethez kötelező fogyasztást írnak elő, mint tudjuk a Balatonon nincs hajótárolás a kikötőkön kívül. Még jó, hogy vitorlázni szabad, de ez a szabadság is korlátos, időjárástól, hajómérettől, jogosítványoktól függ, ki mikor mit engedhet meg magának, magyarul mit engednek meg neki.

Az érdekek érvényesítése összefogás, kapcsolatok nélkül lehetetlen, a beletörődés a megalkuvás csak kedvez a vitorlázás vámszedőinek. Nem arról van szó, hogy a hajósok azon igyekeznének, hogy kivonják magukat az arányos társadalmi közteherviselés terhe alól, de az átlagnál magasabb vagyoni helyzetük csábítóan hat az iparágra rátelepült szolgáltatók mohóságára. Jól példázza kiszolgáltatottságukat és érthetetlenül gyenge



érdekérvényesítő képességüket a – már említett – kikötőn kívüli hajótárolás, talán állampolgári jogokat is sértő korlátozása.

Miért nem képes ez a közösség saját érdekeinek képviselésére? A válasz egyértelmű: a belső szolidaritás hiánya.

Miért is? A jobbára kikötői közösségekben szerveződő klubok, egyesületek a legaktívabbak gyűjtőhelye. Ennek az aktivitásnak a mozgató ereje a győzni akarás. A tagok gyakorlatilag vitorlás versenyzők és családtagjaik. A klubok által életre hívott szövetség – bár alapszabályában felvállalja a teljes vitorlás társadalom érdekeinek képviselését – gyakorlatilag a versengő klubok, közvetve a versenyvitorlázók érdekeinek kiszolgálójává vált. Az arányok érzékeltetésére csak annyit, hogy a vitorlás szövetség tagegyesületeinek összesített taglétszáma évtizedek óta nem képes 4000 fő fölé emelkedni, ami közel egy nagyságrenddel marad el az általuk képviselni hivatott vitorlás közösség létszámától. Ez a lehangoló arány sajnos hűen tükrözi az MVSZ elfogadottságát, társadalmi támogatottságát is.

A szövetség talán sosem volt igazán „képben”. A rendszerváltás előtt elsősorban az állami ideológia érdekeit felügyelte a sportági szakszövetség, de a nem élversenyző tömegeket békén hagyta. A vitorlázás magasra ívelő társadalmi presztízse tette vonzóvá az elmúlt 20 évben a grémiumi tagságot, nem csoda, hogy a felduzzadt létszámú elnökségben mind több politikus, miniszter és stratégiai vállalatvezető foglalt helyet, bár érdemi munkát többnyire nem végeztek.

2012-ben a lendületes társadalmi átrendeződés nyomán új elnökség, teljesen új szemlélet és határozott irányítási koncepció nyert teret. A Festetics program elképzelései egészében tükrözték a jobbító szándékot, de leszűkítették a tagszervezetek beleszólási lehetőségét a stratégiai döntésekbe. Az aktuális politikai erőviszonyokat is jól tükröző elnökségi összetétel, és a határozott feladatmegosztás sosem látott aktivitással párosult.

A változatosság elvben gyönyörködtet, valójában meg óhatatlanul érdeksérelmet is okoz. Jelen esetben is ez történt: a májusi tisztújító közgyűlésen meglepően magas választói aktivitás mellett a program és az elnökség elbukott.

Az új elnökség a klasszikus alulról szerveződő értékrend visszaállításának ígéretével kampányolt, és ezt a „gondoskodó elnökségből” kiábrándult tagegyesületek igencsak méltányolták.

A győztes csapat azonban többszörösen is magára húzta a bajt.

A Festetics program már beindult, a kapcsolódó feladatok végrehajtására szerződések kötöttek, számon kérhető kötelezettségekkel az új elnökségre.

A régi elnökség kitűnő kapcsolatrendszere jelentős többletforrásokat juttatott volna a program végrehajtásához, ezek a források érthető okokból most hirtelen elapadtak.

A GONOSZ ERŐK AZ ÉLVEZETHEZ KÖTELEZŐ FOGYASZTÁST ÍRNAK ELŐ, MINT TUDJUK A BALATONON NINCSENNAJÓTÁROLÁS A KIKÖTŐKÖN A KÍVÜL, MEG JÓ, HOGY VITORLÁZNI SZABAD

Az erős tagszervezetek és a vitorlázáshoz kötődő gazdasági érdekcsoportok úgy érzik, hogy újra osztják a lapokat, ezért megújult energiákkal próbálják pozíciójukat megerősíteni.

Kívülről szemlélve, úgy tűnik mintha átszakadt volna a gát és a folyamatokat csak rendkívüli erőfeszítésekkel lehetne újra normális mederbe terelni. Jó lenne, ha a nyomulók némi önmérsékletet tanúsítanának mindaddig, amíg létre nem jön egy olyan működőképes szervezeti modell mely a valódi prioritások mentén tudná feladatait optimalizálni.

Teljesség igénye nélkül megpróbálom összefoglalni, milyen feladatok azonnali megoldása vár az elnökségre, és ehelyett – jobbik esetben emellett – mivel kénytelen foglalkozni:

- saját formális és informális döntési struktúrájának kialakítása, a személyi feltételek megteremtésével
- örökölt kötelezettségek felmérése, kezelése
- feladatok megfogalmazása és delegálása
- az átláthatóság biztosítása

Eközben erős érdekérvényesítés folyik a nagyhajós osztályok szabályozott versenyeztetésének felpuhítására, lehetővé téve, hogy akárhány hajóosztály alakul, annak joga legyen a Magyar Bajnokság megrendezésére. Mintha ennél nem lenne fontosabb feladat. Van, aki a hatóságokkal, stratégiai partnerekkel tárgyal anélkül, hogy felhatalmazása, akkreditációja lenne erre a feladatra. Helycserék a különféle bizottságokban, de vajon ki az, aki a legjobban felkészült az MVSZ koncepciójának képviselőjére, ha az még ki sincs dolgozva? A 4000 szervezett vitorlázó csillapíthatatlannak hitt információéhségének kielégítésére is akadna jelentkező, de itt sem érzékelhető karitatív szándék. A közelgő Kékszalag, a Laser Worlds, az OP EB és a Nemzeti Bajnokságok adnának ép elég feladatot, de a nyilvános elnökségi ülések népes hallgatósága többet beszél, mint a delegáltak.

Drága sporttársak! A demokratikus választás és az elnök népszerűsége nem jelenti azt, hogy kéretlenül beleszóljunk a szervezet irányításába. Az új elnökség rendkívül nehéz helyzetben kell, hogy helytálljon. Munkáját azzal segíthetjük, ha békén hagyjuk mindaddig, amíg helyzete, működőképessége megnyugtatóan nem rendeződik.

Ha elkövetkeznek újra a nyugodt békeidők, – amire eddig nem volt példa – talán némi figyelem szentelődik a nem szervezett, nem versenyző több tízezres hajós közösség valódi gondjaira is. Ha ezen a területen sikerülne érzékelhető eredményeket elérni, akkor talán a szervezeti tagság is legalább olyan csábító erővel bírna, mint az elnökségé. De jó is lenne! • Gerő András



HANSE

385

**NAGY SEBESSÉGNÉL IS
BIZTOS IRÁNYTARTÁS**

Hosszú vízvonal, tavi kíl
Designed by judel/vrolijk & co

**TACK-VÁLTÁS A
KÖTÉLZET ÉRINTÉSE NÉLKÜL**

Integrált önváltó focok

SZELLŐS ÉS VILÁGOS

Minden kabinban testablak
Fedélzetbe símuló nyitható nyílások

**ERGONOMIKUS
COCKPIT KIALAKÍTÁS**

Dupla kormány, lehajtható fürdőplatform,
stabil cockpit asztal, széles ülések, mély
rakodótér

**„EGYKEZES”
VITORLÁZÁS**

A mozgókötélzet hátrafut
a kormányállásig

LENDÜLETES CIRKÁLÁS



Video

325 ^{new} 345 355 385 415 445 495 545 ^{new} 575 630e

Balatonfői Yacht Club | Balatonkenese
Phone +36 20 935 7700 | info@hanse.hu

Hanse
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

www.hanseyachts.hu

Dóra

Vannak emberek körülöttünk, akik egyszerűen ott vannak. Nem úgy mondom, hogy megszoktuk őket, mert vannak olyanok, akik jó, ha mindig ott vannak, mert mindig jókedvre derítenek, és valahogy biztosságot ad a közelségük. Nos, ilyen volt. Őt mindenki ismerte. Fluckdóra, Dórka, az unokáknak Dóra nagyi. A mosolygós szeme az, ami mindig előttem marad. Mosolygós volt, de sokszor fürkésző. Amolyan szemmel nevelő. Az ő szemében visszatükröződtél, ha valami hülyeséget kérdeztél tőle. De ki is mondta. Szeretem a szókimondó embereket, mert ők nem rejtegetnek semmit. Nem hiszem, hogy lettek volna titkai. És ugyanígy, senkinek sem lehetett titka őelőtte. Mindenkiről mindent tudott. És igen, ő valahogy mindig ott volt. Próbáltam gyűjteni róla anyagot, hogy valami életrajzfélét írjak, de még a gyerekei is azt mondták: tudod, olyan természetes volt, hogy anyu mindig volt, mindig ott volt. Valahogy nem az volt a fontos, hogy hol és mikor mit végzett, mit csinált. Ő anyu volt. És tényleg, ő mindig ott volt. Mindent egyedül akart csinálni, iszonyú ereje volt, fél kézzel kapta fel a horgonyt, és amióta unokái voltak, ha kellett, megtette a Budapest-Balaton távot oda-vissza, hogy az unokáit hozza-vigye. Csilla mondta még, hogy nagyon jól vezetett. Meg akart gyógyulni, hogy újra vezethessen. Ő az a típus volt, akin nem foghatott ki semmi. Ezt az egyet kivéve. Nagyon, nagyon furcsa lesz, hogy Dóra nem lesz már ott a versenyirodán, nem lesz kint a pályán. Ő egy volt a legmeghatározóbb személyiségek közül, aki valóban közöttünk élt. Dórka, nyugodj békében! Nagyon fogsz hiányozni mindannyiunknak! •



PORTRÉ · Mesterségem címere: vitorlakereskedő

Mesterségem címere vitorlakereskedő

SZOMBATI PÉTER



AZ ALLEE-BAN TALÁLKOZHATTUNK EGY RÉM ELLENTMONDÁ- SOS DOLOGGAL: KÉT VERSENYVITORLA IS LÓG A PLAFONRÓL, MINDKETTŐ ZSÍR ÚJ, A RAJTUK DÍSZELGŐ MATRICÁKRÓL MÉGIS EZ OLVASHATÓ: HASZNALTVITORLA.HU

PH: Hogyan kezdte el használni vitorlával foglalkozni?

SzP: Körülbelül 10 éve ismerkedtem meg a vitorlázással és rövid időn belül kedvet kaptam a versenyzéshez. Frissen vásárolt 15-ös túrajólamhoz rendeltem egy garnitúra versenyvitorlát egy magyar készítőtől. Műszaki beállítottságú emberként kissé csodálkoztam, hogy a vitorlakészítő mindössze három méretet vesz vitorlánként. Aztán meg vevőként csodálkoztam, hogy a vásárolt vitorla nagyobb, mint ami felfér a hajóra. Majd azon csodálkoztam még nagyobb, hogy a radiál szabású vitorlák a gyártó elkezdte átszabni. Az eredmény természetesen várható volt, jó drágán kaptam egy szett használhatatlan vitorlát. Mikor ezeket meghirdettem, egy óra múlva jelentkeztek érte és elvitték túra célra. Aztán tájékozódtam más hazai gyártóknál is új vitorla után, és nem volt ínyemre a hozzáállásuk. Úgy gondoltam, nyitott piaci résre találtam. Már csak egy lépés volt, hogy külföldről próbáljak használt vitorlát hozni (ekkor elsősorban még magamnak). És ez a lépés vezetett el a bajorországi FRITZ SEGEL-hez, akiknek ma már a magyarországi képviseletét is ellátom.

PH: Miért éppen ők?

SzP: Folyamatosan figyeltem a magyar piacot és a szereplők viselkedéséből az volt az érzésem, mintha itt a vevők lennének a vállalkozóért, és nem fordítva. Folyamatos licenszgondokról hallottam, szállítási határidők csúszásáról és fény derült több bőszeles vitorla kapcsán is, hogy a kiszámlázott négyzetméter nem fedi a valóságot. Ez a piaci magatartás nyugaton nem ad megélhetést. Mikor először nyitottam be a Chiemsee melletti vitorlaszabó műhelybe, szinte mellbevágott a tisztaság, precizitás és a vevő felé irányuló korrektség. Rögtön éreztem, hogy velük szívesen együtt dolgoznék.

PH: Milyen típusú vitorlák fordulnak meg általában nálatok és honnan kerülnek oda?

SzP: A Kalóztól az RC 44-ig mindenféle vitorla megfordul. Sok európai gyártóval sikerült kiépítenem remek kapcsolatot, velük folyamatos az információcsere, ez biztosítja az átfogó raktárkészletet.

PH: A másik, ami fontos, hogy ki vesz és miért használt vitorlát.

SzP: Nagyon sokan keresnek használt vitorlát. Valaki a pénztárcája miatt, valaki kezdő, és először próbálgatja a szárnyait, mások meg tartalék vitorlának.

PH: Ha valaki megunt a vitorláját, hogyan döntenek arról, hogy átveszed-e, és hogyan megy az „átvétel”?

SzP: Közösen megnézzük az árut, és megegyezünk.

PH: Van olyan, hogy nem veszel át egy vitorlát? Mi a határ?

SzP: Van ilyen. Ha irreális az eladó elképzelése az árról, vagy egyéb tényezőkről.

PH: Ha keresek valamilyen vitorlát, akkor mindig minden beérkező vitorlát látok a neten, vagy jobb, ha megkérdezem tőled?

SzP: A lista körülbelül havonta frissül, érdemes érdeklődni telefonon is, de legegyszerűbb és legtisztább e-mailben.

PH: Balatonföldváron, nem messze a kikötőtől van egy „átvevőhely”, egy garázs, én ott jártam. A polcokon sorakoznak a vitorlák. Hogy működik ez? Kinézek egy méretet és típust a neten, felhívlak téged, vagy írok neked, lefoglalom és átveszem Földváron? Jó ez így, látatlanban?

SzP: Igen, körülbelül így történik. A látatlansága annyi, hogy meg kell bíznod abban, hogy amit a vitorla állapotáról közlünk a neten, az korrekt. Hamarosan az összes vitorláról lesz fotó a weblapon. Ezen kívül garancia még a brand, de mi is tudunk vállalni garanciákat. Egyrészt van szerviz, másrészt ki lehet cserélni, harmadrészt, ha kell, ki is lehet próbálni, erre lehetőséget biztosítunk, persze mi is csak akkor, ha fennáll egyfajta kölcsönös bizalom egy-egy visszatérő vevővel. Foglalt is kérünk néha, de csak ha kapós darabról van szó. De rugalmasak vagyunk, számítunk be csere vitorlát is, ha erre van igény. Ami pedig nem elhanyagolható: egy-egy új vitorlára heteket, sőt, néha hónapokat kell várni, nem ritka a féléves csúszás sem. Ha innen nézzük a dolgot, a mérleg másik serpenyőjében ott van az a szempont is, hogy itthonról és azonnal hozzájuthatunk vitorlához, elérhető áron.

PH: Van lehetőség bérlésre is?

SzP: Ez nagyon érzékeny és nehéz ügy. Minél jobb állapotban van egy vitorla, annál jobban eladható. Gondolom, te is inkább vennél minél újabbat, szebbet, ha már áldozol rá. Mindamellet, még ha tudom is, hogy valaki profi vitorlázó és szándékosan nem tesz kárt a vitorlában, akkor is közbeszólhat az időjárás, ami rövid úton elintézheti a vitorlát. Nehezíti a dolgot még az is, hogy akit a bérlés érdekel, az leginkább bőszeles vitorlát akar, ami amúgy is nagyon sérülékeny.

PH: Nagyon fontos szempont a megfelelő „after sales” szerviz háttér. Ebben is számíthatunk rátok?

SzP: A Balaton déli partján Grill Laci biztosítja a szerviz háttérét és a raktár kezelését, az ő munkája nagy segítség, de az északi parton is van erre partnerem, hogy az ügyfeleknek ne kelljen annyit utazniuk. Sőt, ha nagyon kényes munkáról van szó, akkor kiviszem a vitorlát Németországba a FRITZ Segel-hez. Garanciát minden vitorlára vállalunk. (x)



18ft Skiff

Egy EB ezüst története

2013 szezon beszámoló, Liberty Sailing Team

Ujhelyi-Gáspár Miklós, Szépfy Zsombor, Takácsy Levente kalandjai a szkiffen.

Korán kezdődött a szezon, április elején mentünk először vízre. Mentünk volna hamarabb is de az időjárás nem engedte. Így is az első vízre szálláskor 4C°-os volt a víz. Sietnünk kellett mivel az idei Grand Prix sorozat április végén Németországban, Ammerseen kezdődött. Addig pedig sok tennivalónk volt: téli fejlesztéseket kipróbálni, a tavalyi szezon végén vásárolt „új” nagy rigg és az átszabott kis rigg beállítása és nem utolsó sorban a csapat egybegyűrése – a manőverek begyakorlása.

A német GP-re főleg gyenge szeles, hideg, nagyon hideg időjárás volt jellemző. Tizenöt hajó indult, sajnos az angol csapatok nem jöttek el, de itt volt a komplett német mezőny. Első számú feladatunk volt megtalálni a sebességünket, ami a végére többé-kevésbe összejött. A kezdeti gyengébb futamok után kezdett összeállni a csapat és a hajó is. Futamot nyertünk, német, dán hajókkal újra tudtuk tartani a sebességet. Sajnos a négy napos versenyből csak két napot vitorláztunk, míg egyik napon síveresen bizonyítottunk, az utolsó napon pedig szélcsend volt. A hatodik helyen végeztünk, ami kezdetnek nem túl fényes.

Ezt követően egy hónapunk volt a következő GP-ig. Edzéssel csak egy napot tudtunk eltölteni, amikor is egy erőszeles menet alatt elszakadt a bugspiccet feszítő drót, amit egy bugspicc törés és bliszter szakadás követett. A fennmaradó idő tehát a károk helyrehozatalával telt el. Jó magyar szokás szerint minden az utolsó pillanatban készült el.

Május utolsó hétvégéjén indultunk a holland GP-re Bruinisse-be. Hosszú és küzdelmes volt az út a helyszín is új volt számunkra. A három napos versenyre már a teljes európai élmezőny megjelent, beleértve a komplett angol mezőnyt is. Az első napon 20+ csomós szélre ébredtünk és a rendezők



18ft Skiff

Egy EB ezüst története

2013 szezon beszámoló, Liberty Sailing Team
Ujhelyi-Gáspár Miklós, Szépty Zsombor, Takácsy Levente kalandjai a skiffen.



nem voltak restek kivinni a mezőnyt. A három körös pályán az első háromban küzdöttünk egészen addig, amíg az egyik hátszeles veretés alatt az árbocunk meg nem adta magát és ketté nem tört. A vantni bekötés nemes egyszerűséggel kiszakadt az árbocból, elfáradt az anyag. Rutinosan mentettük, ami menthető volt, így a vitorlák egyben megúszták a kalandot. A futamot hárman fejezték be, rajtunk kívül még egy angol csapat törte háromba az árbocát. Mivel az EB másfél héttel később kezdődött Franciaországban és a fennmaradó időre a hajó Hollandiában maradt, így nem volt mit tenni nekiálltunk összelaminálni az árbocot. Másfél napos munka és a mezőny hathatós segítségével a második nap estére újra volt kis riggünk. Az időjárással „szerencsénk” volt, mivel az első napon csak az egy ominózus futam volt a második napon pedig a még nagyobb szél miatt nem rendeztek futamot. A harmadik napon gyengébb szélre keltünk, sütött a nap és várható volt, hogy erősödni fog a szél. A klasszikus dilemma állt elő: kis vagy nagy rigget szereljünk? A mezőny nagy része kicsit választott, mi sokat hezitáltunk és végül úgy döntöttünk jó volna kipróbálni a javítást, így a kicsi mellett döntöttünk. Négy futam volt, hárman nagyot vállaltak és be is jött nekik. Dán barátaink behúzták a versenyt az angol Armada előtt. Mi pár ponttal lemaradva csak hetedikékké lettünk, de ami örömdetes volt hogy a javítás bírta a strapát és az kis rigg állítása is kezdett alakulni. Így tehát vegyes érzelmekkel hagytuk ott a hajót és Hollandiát – másfél hétre hazarepültünk, hogy mindenki elmerülhessen iskolai, munkahelyi feladataiban.

Június közepén érkezett az EB ideje, idén Franciaországban, Carnac-ban került megrendezésre. Repüléssel kezdtük az utat, majd összeszedtük a hajót és Bretagne felé vettük az irányt. Szokásos menetrend volt a versenyen: első nap próbafutam, majd három nap versenyzés délután fél kettes rajtokkal, majd egy nap pihenőnap, és újabb két versenynap a végén. Szokás szerint megérkezett egy konténer a tengerentúli csapatokkal, Woodyval az ozzi élő legendával, Howie-val az amerikai többszörös világbajnokkal – akti ezúttal két aktuális világbajnok ausztrál legénység erősített. Az angol csapatok is komoly nevekkkel érkeztek, több hajóban is angol válogatott 49er-es legénységgel neveztek.

A próbafutamra ismét 25+ csomós szél várta a mezőnyt. Többen nem is vállalták a kockázatot, hogy a verseny előtt kárt tegyenek a felszerelésben. Mi is csak egy kört mentünk, nem akartuk túl feszíteni a húrt, de szerencsére nem volt probléma, jól vizsgázott a javításunk és az először kipróbált reffelt kis grósz az extrém körülmények között is. A futamot végül csak Howie és Woody fejezte be, ami sokat mondó jel volt.

Első nap: Az előrejelzés 13 csomót jósolt, így mindenki nagy rigget szerelt. Az időjárás viszont megrézfálta a mezőnyt és rajt előtt két órával erősödni kezdett a szél. Mindenki sietősen átszerelt, mi kivártunk, de utolsóként mi is megadtuk magunkat és lázas sietséggel átszereltük a kisrigget. Kiérve a vízre picit csalódottak lettünk, mivel mégsem fújt eléggé. Az első futamra ez rá is nyomta a bélyegét, ráadásul

SZOKÁS SZERINT MEGÉRKEZETT EGY KONTÉNER A TENGERENTÚLI CSAPATOKKAL, WOODYVAL AZ OZZI ÉLŐ LEGENDÁVAL, HOWIE-VAL AZ AMERIKAI TÖBBSZÖRÖS VILÁGBAJNOKKAL





becsúszott egy-pár hiba, meg voltunk még illetőde egy picit, így csak a 8. helyen futottunk be. A másik futamra picit erősödött és állítottunk is, így megindult a hajó, és ezúttal nem hibáztunk a 3. helyen sikerült befutni. A két futam után már tisztán láttuk, hogy a tengerentúli hajók és egy angol csapat kiemelkedik a mezőnyből, őket nehéz lesz elkapni.

Második nap: Rövidre fogva: fúj. Annyira talán nem, mint a próbafutamon, de a hullámok viszont nagyobbak voltak. A versenyrendező nem akarta kockáztatni a hajók és emberek épségét már a verseny elején, így másik napra halasztották az aznapi futamokat. Mi szerelgettünk egy picit, szörföztünk majd egy bringás kirándulással múltunk a napot.

Harmadik nap: Egyértelműen nagy rigges kondíciók a futam előtt. Az elmaradás miatt négy kétkörös futamot terveztek a fennmaradó napokra, hogy meglegyen a tervezett futamszám. Szoros futamokat futottunk az egyre erősödő szélben. 4. hellyel kezdtünk, majd a második futamban rajt-cél győzelmet szereztünk!!! Nagy meglepetés volt hogy tudtuk tartani a lépés a legjobbakkal. Az ezt követő két futamban két 4. helyet szereztünk, egyszer az utolsó helyről áthámozva magunkat. Ezzel összetettben a negyedik helyre léptünk fel tetemes előnnyel az ötödik előtt és nem sokkal lemaradva a második, harmadik után.

Negyedik nap: Pihenőnap. Lorintbe látogattunk el, megnéztük a francia tengeri hajózás otthonát. Verseny szempontjából szerencsénk volt az időjárással, mert egész nap szakadt az eső.

Ötödik nap: A kissezes nap. Négy futam 5,9,6,10 helyezeket futottunk. Az leső három helyet leszámítva jó nagy körbeverés volt, így bőven maradtunk a negyedik helyen, az abszolút dobogó viszont elveszett. A versenyt eddigre már megnyerte az amerikai csapat, a második-harmadik helyért még folytatódott a csata. Mögöttünk is szoros volt az állás, négy hajó öt pontra volt egymástól.

Hatodik nap: Két futam, part felől fújó csapkodó erős széllel. Mindenki kis rigget szerelt, mi sem kockáztattunk és picit szereltünk Két hatodik helyet futottunk, ezzel megtartottuk a negyedik helyet.

A VERSENYT TORONYMAGASAN AZ AMERIKAI HOWIE HAMLIN NYERTE OZZIE VILÁGBAJNOK LEGÉNYSÉGGEL KIEGÉSZÜLVE. MÁSODIK LETT JOHN WOODY WINING AZ AUSZTRÁL ELŐ LEGENDA ÉS CSAPATA. HARMADIK JARROD SIMPSON AZ ÚJDONSÜLT EURÓPA BAJNOK, A LEGJOBB ANGOL CSAPATTAL. MAJD MI!!!! Utánunk több angol csapat, dánok, németek, hollandok.

Nagyon boldogok vagyunk ezzel az eredménnyel, nehéz szezonkezdés után végre beérett a sok munka!

• *Ujhelyi-Gáspár Miklós* – SKIFFSAILING.HU



18ft Skiff

Egy EB ezüst története

2013 szezon beszámoló, Liberty Sailing Team
Ujhelyi-Gáspár Miklós, Szépty Zsombor, Takácsy Levente kalandjai a szkiffen.



Amikor egy BMW-ben vitorlázunk

Pont olyan volt ez a hétvége, az elejétől a végéig. Persze, ezt most amolyan átvitt értelem. De csak félig.

Azért félig, mert az útra egy BMW 320d Gran Turismo Luxury Line-t kaptunk, ami melleleg éppen a napokban kerül fel a rendelhető autók sorába. Ez nem autós magazin, de azért egyetlen jóézésű vitorlázót sem hagy hidegen a szélvédőre vetített műszerfal, a hibátlanul működő navigáció és mindaz a komfort, amit egy ilyen autó ad úgy, hogy közben 6 litert fogyaszt 100 km-en. Szóval ültünk már ebben, így megalapozottan állíthatjuk, hogy a 3-as GT belseje a kellemesebb helyek közé tartozik.

Amikor begördültünk a Kempinski Palace Portoroz parkolójába, és ott egy öltönyös úr elkérte az autó kulcsát azzal, hogy Ő majd elviszi a garázsba és csak szóljunk, ha kell, már akkor éreztem, hogy ez nem akármilyen hétvége lesz. A szállodáról nem írnék sokat, hiszen mindenki el tudja képzelni, milyen egy Kempinski, aki már járt a budapesti szállodában. Én mondjuk még nem jártam, így egy picit könnycseppet azért elmorzsoltam, amikor benyitottam a szobámba.

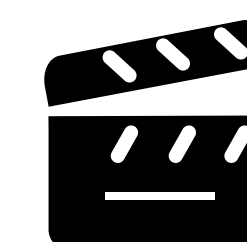
A program welcome pezsgővel kezdődött, majd BMW munkatársai vették fel a hétvége menetét. A BMW komolyan gondolta ezt a hétvégét, amit jól bizonyított, hogy a köszöntőt Dr. Andrea Castronovo a BMW kelet-, közép- és dél-európai elnöke tartotta, aki természetesen vitorlázik, sőt végig is hajózta a két napot velünk. A vitorlás trénernek vezetője az a Roberto

Ferrarese, aki számtalan vitorlás sikere mellett az utolsó egytestű versenyen a +39-es America's Cup csapat vezető edzője volt. Nem melleleg egy igen jó humorú embert ismertünk meg benne, aki egyformán megtalálta a hangot a nemzetközi társasággal.

Igen sokan jöttünk itt össze, hiszen Lengyelországtól Romániáig 6 ország képviseltette magát. Kis hazánkat rajtam kívül még a szintén gyakorló vitorlázó Csuday Gábor. A nemzetközi jelenlét az esemény sajtóesemény jellegéből fakadt, hiszen a valódi Sail Racing Academy programokon az egyes országok részére saját időpontokat szerveznek.

Apró, de igen hasznos figyelmesség volt, hogy mindenki kapott egy kis vitorlás szótárt, ahol az angol kifejezések jelentését saját anyanyelvén olvashatta. Valahogy jó asztalhoz ültünk, hiszen az elnök úrral és Robertoval fogyasztottuk el a bőséges vacsorát és a hozzá kínált borokat. Szintén az asztalnál ült két osztrák kolléga, akikkel rögtön meg is beszéltek, hogy majd egy hajót alkotunk.

A vacsora alatt azért olyan kérdések is felmerültek, hogy ugyan miért szállt ki a BMW a vitorlázásból, és ha kiszállt, akkor ez most itt micsoda is. Andreának nyilván nem most tették fel először ezt a kérdést, mert elég magabiztosan válaszolt. Az America's Cup az image-ről szól, míg a Sail Racing Academy a vevőkről. A vitorlás sport továbbra is fontos, hiszen jelképezi mindazokat az értékeket, amikkel a BMW is büszkélkedik. Az innováció,



VIDEÓ



a csapatmunka és az élmény. De emellett olyan eseményeket szeretnének csinálni, ahol közvetlenül megismertethetik a BMW világot az emberekkel. Ezért hívták életre a BMW Sailing Cup-ot is, ahol valódi csapatok képviselik az egyes országokat, és a hajók is némileg erősebbek, hiszen J80-as a flotta. Persze, ebben van némi marketing szöveg. De ha egy olyan cég, mint a BMW jelen van a vitorlázásban, abból mindenkinek csak előnye származhat.

Na, de térjünk vissza az aktuális programhoz. A hosszú vezetés után jól esett ágyba kerülni, annál is inkább, mert másnap korán kezdődött a program. A zavarba ejtően bőséges reggeli után az aktuális csúcs BMW-kkel szállítottak le minket a kikötőbe. Volt itt M 550d, 740d xDrive és egy kombi 550-es is. Minden autót szépen fel is matricáztak, ügyelve a részletekre.

A kikötőben a délelőtti program elméleti volt. Némi teszt után megfelelő csoportokra bontották a társaságot és a kezdők hajóiba instruktorokat ültettek, majd kiosztották az egyensomagokat MarinePool pólóval és baseball sapkával. Roberto elmondta a versenyszabályokat, és hogy általában milyen taktikákat érdemes választani egy up & down pályán. Szó volt a rajttaktikákról is, meg a gennaker kezeléséről. Jó tudni, hogy az árboc a magasságánál akár 8x hosszabb vízfelületen zavarja a szelet, és hogy gennakerrel nem érdemes utolérni az előttünk haladót, mert akkor már korlátozottak a lehetőségeink. Ebéd előtt még kimentünk a mólóra megismerkedni az ELAN 210-esekkel, és felszerelni őket. Ezek a hajók ideális tanuló vitorlások. Viszonylag egyszerű a felszereltségük. Nincs backstag, nincs achter, sima focok van genoa helyett, 1 kötéllel reffelhető a teletatnis nagyvitorla. A hajó kezelésében talán az egyetlen kihívást a topra futó gennaker jelentette, de ne is nevezzük ezt kihívásnak. Mondjuk, hogy ez volt az a művelet, ami néhány hajónak gondot okozott. 3-4 fős csapatok voltak, de igazság szerint ide egy kis gyakorlás után 3 ember pont elég. Az ELAN 210-esnek dupla kormányja van, amiről megosztottak a vélemények. Tény, hogy gyorsabbá teszi a hajót, és megdőlt állapotban is jól vezethető marad, viszont elvesznek a kormányerők. Kicsit olyan, mintha lekvárt kevergetne az ember, nincs visszajelzés.





A klasszikus adriai ebéd után (sok saláta, halak, friss kenyér) végre kimentünk a vízre. Friss szélben mentünk néhány gyakorló kört. Halzoltunk, fordultunk, megbeszéltük, hogy mit hogyan fogunk majd hívni, hogy ugyanazt értsük alatta. Gennaker le/fel, ment minden szépen. Roberto motorossal járt körbe a hajók között, és mindenkinek mondott valami jó tanácsot. A délután második felében két gyakorló futamot futottunk. Na, itt volt minden, ahogy azt kell egy ilyen rajtnál. Különösen pikáns volt, ahogy 6-7 nyelven kiabáltak az emberek. A nemzetközi flotta vidámsága ez. Az első futamot meg is nyertük, de a másodikban csak a harmadik helyen futottunk be.

Kikötés után ismét jött egy kis elmélet, ami a programban „debriefing” néven futott. Roberto elmondta, mik a tipikus hibáink, mikor megyünk túl élesen vagy épp túl tompán, és elmagyarázta, hogy a gennaker bár kétség kívül alkalmas rá, mégsem halászásra való.

A szállodai transzfer után kb. 1 órás szabadprogramra jutott idő. Egy kis pihenés, zuhany, e-mailek átnézése, vagy kinek mi. Este 8-kor már újra egy BMW bőrkárpitos ülésén ültünk, és útban voltunk egy közeli faluba, egy hegy tetejére épült étterembe. Nem csak a kilátás volt pazar, hanem a vacsora is! Rég ettünk ilyen finomat! Az asztalnál meg is választottuk gyorsan az új európai parlament tagjait, cseh, szlovén, lengyel és magyar részvétellel.

A hosszú nap után jólesett az előre megvetett ágyba zuhanni. Vasárnap reggel már csak egy rövid eligazításra jutott idő, majd irány a tenger az újból kisorsolt hajókon. Bevitorlázás után 3 futamot terveztek, de a változó és leálló szélben csak

kettőre jutott idő, illetve a harmadik futam közben több mint 90 fokot fordult a szél, ezért azt nem értékelték. A harmadik helyre soroltak minket a hat hajóból, de nem is ez a lényeg, hanem a gyakorlás és a tanulás.

A szervezők arra is gondoltak, hogy aki indulás előtt lezuhanyozna, annak legyen törülközője és tusfürdője is (hiszen a csomagjaink a szállodában maradtak, ahonnan már kijelentkeztünk). Bőséges ebéd, majd a tapasztalatok összegzése és díjátadó. Így ért véget a BMW Sail Racing Academy, amit nekünk 2 napra tömörítettek, de valójában 3 napos a program.

Összefoglalásként el kell mondanom, hogy végig hibátlan volt a szervezés. Amikor nem voltunk hajón, akkor kávéval, szendviccselel vártak minket. A hajókba ásványvizet készítettek, az autók folyamatosan szállítottak a szálloda és a kikötő között. Roberto végig a kezében tartotta a vízi programokat. Mindenki tudta, mikor mi következik.

Ha kötekedni szeretnék? Akkor elég lenne 3 ember egy hajóra, és kicsit lehetne pörgősebb a program, kevesebb üresjárat... De nem akarok kötekedni, mert ez már csak csomókeresés. Valójában hibátlan volt az egész hétféle, amit két profi fotós is megörökített. Nem tudom pontosan, hogy miért volt más ez a hétféle, mint egy-egy „átlagos” tréning. A nemzetközi környezet? A tenger illata? A világklasszis edző? Az 5 csillagos szálloda? Gondolatainkat is leső és megfejtő szervezők? Talán mindezek együtt. Az tény, hogy a tudásunk gyarapításán túl élményként is páratlan volt. • Szutor Ferenc



Raffica Bol d'Or Mirabaud 2013

BESZÁMOLÓ

A MAGYAR VITORLÁZÓK ELŐTT NEM IGAZÁN ISMERT A GENFI TÓ ÉS A BOL D'OR MIRABAUD TÓKERÜLŐ VERSENY, A BODENI ÉS A GARDA TAVI VERSENYEK MELLETT IDE NEM TÚL SÚRÚN JUT EL MAGYAR VITORLÁZÓ, PEDIG A VERSENYT A VILÁG LEGNAGYOBB ÉS LEGRAN-GOSABB TAVI VERSENYEKÉNT TARTJÁK SZÁMON.

Idén több mint 500 hajó, 3000 vitorlázó, és igen neves szponzorok részvételével rendezték meg. Jellemző a körítésre, hogy a főszponzor Hublot svájci óragyártó a versenyre egy teljesen új óratípussal állt elő, limitált 75 db-os szériával, és persze annak megfelelő árral.

A versenyt 1939-ben rendezték meg először és a vitorlázás legnagyobb egyéniségei vettek és vesznek részt rajta: Dennis Corner, Ernesto Bertarelli, Michael Desjoyeaux, Frank Cammas, Russel Coutts, hogy csak néhányat említsünk a korábbi évek nagy nevei közül.

És természetesen itt versenyeztek és versenyeznek a magyar vitorlás fülnek is ismerős hajónevek: Alinghi, Stars and Stripes, Fonica, és nem utolsósorban a teljes Décision 35 és Ventilo 28 flotta vesz részt a versenyen. Fontos megemlíteni, hogy a tó a katamaránok, főleg a high-tech katamaránok őshazája, itt egy –egy Décision 35 vagy Ventilo M2 katamarán látványa teljesen megszokott, a versenyen közel 40 indul belőlük.

A Décision 35 katamaránok egyeduralkodói amúgy már hosszú évek óta megingathatatlanok tűnik, idén azon-

ban itt is történtek meglepetések. A verseny a Genfi tavon kerül megrendezésre, ami Közép- Európa második legnagyobb tava a Balaton után. A tó Svájc és Franciaország határán helyezkedik el, de itt szinte mindenki csak franciául hajlandó kommunikálni. A tó vízfelülete csak minimálisan marad el a Balaton felületétől, ám a kiflihez vagy félholdhoz nagyon hasonlító alakja és a tavat körülvevő magas hegyek miatt lényegesen változatosabbak itt a szélviszonyok.

A verseny rendkívül egyszerű: a Genfi rajtot követően a tó ellenkező oldalán található Bouveret-i bóját kell megkerülni és vissza vitorlázni. A legrövidebb távolság oda-vissza 123 km, de persze vitorlázva ez sokkal több is lehet.

A versenyt az Alinghi csapat bázisául is szolgáló SociÉTé Nautique de Genève yacht klub szervezi hatalmas médiafelhajtás közepette. A rendezőbizottságon kívül közel 100 önkéntes vesz részt a versenyrendezésben, és ez a szervezethez tökéletesen nyomon követhető és érzékelhető a verseny minden egyes pillanatában.

A versenynek két neves díja van: a Bol d'Or-t a leggyorsabb hajó nyeri meg, amelyek

az utóbbi évtizedben jellemzően a katamaránok közül kerülnek ki, míg 2006 óta a Bol de Vermeil-t a leggyorsabb egytestű hajó nyerheti meg. A két díjat teljesen egyformán kezelik: a nyertes hajó nevét egy tömör aranykupa talpazatára vésik rá, de a csapat csak a kupa ezüst másolatát viheti haza. Ám ha az adott hajó 5 éven belül három alkalommal elnyeri a díjat, úgy hazaviheti az aranykupát is! Erre persze nem sok példa volt még eddig, de például Bertarellinek az Alinghi katamaránnal, vagy Valerionak a Raffica-val 1996-97 és 98-as győzelmével már sikerült az arany kupát is hazavinnie.

És ha már a Raffica-nál tartunk, 2012-ben Király Zsolti vezetésével a Raffica csapat a helyiek meglepetésére első indulásukkor megnyerték a Bol de Vermeil-t, és ezzel sok barát és vállveregetés mellé egy komoly ellenséget is sikerült begyűjteni: a már többszörös győztes Pasaros 40-es SYZ & CO tulajdonosa, Jean Psarofaghis, aki egyben a hajó egyik fejlesztője is volt, múlt évben mindent elköve-



KÉPEK





UN
2

JH
e

LEIBFINGER
INK-JET

SENEBOGEN

masterprint

Wid

SUI 16
SUI 16

937
937



tett, hogy a Raffica ne indulhasson egytestű osztályban, több óvást is beadott a csapat ellen. Az óvásokat elvesztette, a Raffica elindult és megnyerte a versenyt, a SYZ & CO tulajdonosa pedig lemaradt az aranykupáról. Persze idén már nem volt őszinte a mosolya a SYZ & CO csapátának, mikor újra megjelent a kikötőben a Raffica csapat, főleg, hogy a hajó az utolsó pillanatban érkezett, így arra számítottak, hogy idén talán nem is indulunk a versenyen. Hát tévedtek, de erről részletesebben kicsit később.

Amúgy egytestű kategóriában indul még egy karbon Psaros 40 –es, az Oyster Found, amelyik 2010-ben nyerte meg Bol de Vermeil-t. A Psaros 40 amúgy is jó eséllyel indul ezen a versenyen, hisz kimondottan tavi versenyzésre tervezte Sebatién Schmidt, 2006 óta 6 alkalommal ez a típus nyerte meg a versenyt, dönthető tőkesúlllyal, illetve víz ballasztal van szerelve, a mérete, a súlya, az árbocmagassága, a vitorlázata is nagyon hasonló, mint a Raffica-é. Ezenkívül néhány klasszikus Libera is rendszeresen részt vesz a versenyen, pl. a T2, ami hosszabb hajótestével kruzban még akár gyorsabb is lehet nálunk.

A múlt évi megméretetés és győzelem után a csapatunkat és a hajót meghívták az idei versenyre a rendezők, így a két héttel korábbi Rund Um verseny után nem lehetett kihagyni ezt a versenyt. A rendezők biztosították számunkra az ingyenes daruzást, a kikötő legjobb helyét a hajónak, ingyenes parkolást és ingyenes szállást is biztosítottak

a csapatnak. Nem is akárhon, a kikötő mellett pár száz méterre található polgári óvóhelyet engedték át a csapat részére, ami persze kórházi tisztaságával és kulturált állapotával igen jó és nyugodt szállásnak bizonyult.

A hajó a Lindauból, a két héttel korábbi Rund Um helyszínéről érkezik meg, míg a csapat vegyesen, ki autóval, ki repülővel érkezik meg a csütörtöki és a pénteki napon. Az egész napos szerelést rögtön egy érdekes esemény teszi színessé. A helyi darusmester magától átadja a daru vezérlőjét Zsoltinak, így a helyi közönség előtt saját magunk daruzzuk össze a hajót. A hajó összeszerelése amúgy is igen sok érdeklődőt vonz oda, ezeken a vizeken egy Libera látványa rendkívül szokatlan. Pénteken délután befejezzük a hajó szerelését, helyükre kerülnek a vitorlák, és közös vacsorához készülődünk. Raffica sajátosság, hogy Árpi és Jana a hajó szerelése alatt csak a meleg ételek elkészítésére koncentrálnak a kikötő amúgy központi helyén, így a csapatnak nem kell horror áron étteremben étkeznie, hanem rendkívül kényelmesen hazai ízeket ehetünk. A jó illatok, és mint utóbb kiderült a hazai pálinka ígérete odavonzzák a klub elnökét és a kikötő vezetőjét is, akik rendkívül örülnek az ottlétünknek. Néhány pohár jó magyar ital után örömük csak fokozódik, és csillogó szemmel adnak tanácsot a másnapi versennyel kapcsolatban Zsoltinak. Arra is felhívják a figyelmet, hogy az ellenfél SYZ & CO hajó tulajdonosa mindent be fog vetni ellenünk, ezért

javasolják, hogy minden szabálynak és előírásnak feleljünk meg, hogy idén ne keljen óvástárgyalásra járnunk. Az is kiderül, hogy amúgy mindenki valóban örül az itt létünknek, nagy érdeklődéssel fogadták a jövetelünket, hisz rendkívül látványos a hajó megjelenése, arról nem beszélve, hogy nagyon jól videózható és fotózható és még eredményes is, amit csinálunk. Időre befejezzük a vacsorát és a közvetlen mellettünk található rendezvénysátorban felkeressük a hivatalos megnyitót.

A megnyitó ágyúlövés erősségű puska lövéssel veszi kezdetét, majd a prominens személyek bemutatása után a versenyre és a várható időjárásra helyeződik a hangsúly. Semmi jó nem várható, nagyon gyenge szél, az irányát nem is igen tudják előre jelezni, illetve helyi záporok várhatóak, ahol persze felerősödhet a szél.

A megnyitó után pihenni megyünk, hisz igen nehéz nap vár ránk másnap.

Szombaton 7 óra körül kezdünk gyülekezni a hajó körül. A hangulat igen nyugodt, Zsolti még egy puha ronggyal törölgeti a svertet, állítólag az nagyon jót tesz neki. Már hogy a svertnek. Közös reggeli után bepakoljuk a maradék felszerelést a hajóba, majd kilenc óra felé gyorsan bedaruzzuk a hajót.

Itt már előkerülnek a kamerák és a fényképezők, igen látványos a piros hajó, meg a Helly Hansen pirosba öltözött csapat is és az is látványos, hogy mindenki hozzáértő





módon teszi a dolgát. Nincs hangoskodás, kapkodás, mintha minden nap ezt csinálnánk.

Billégés nélkül kivontat minket Popey a kikötőből, majd kint felszerelünk és várjuk a csodát. Merthogy a rajtvonalon semmi szél nincs, a hatalmas vitorláinkkal alig bírunk megindulni. A katamaránok külön rajtolnak, de jelenleg ők is csak vánszorognak előttünk. Keressük a helyünket, közben a SYZ & CO-ról távcsővel néznek minket. Valószínűleg azt nézik, hogy mindenkin megfelelő mentőmellény van-e. Az van.

Kihajózunk a rajtvonal mögé, és egyből kiszúrjuk, hogy hátulról érkezik egy kis frissülés. Ez viszont nagyon nehézé teszi a rajtot, hisz a szél egyenlőre nem ér ide, a rajt meg vésszesen közeleg, falat alkotnak előttünk a kisebb hajók. Sokat nem tehetünk, megvárjuk a rajt eldördülését, amit ágyúval adnak le, és a hátulról frissülő széllel, topgenuával elkezdjük áthámozni magunkat a tömegben. Persze egyből összeakadunk a SYZ&CO-val, aki genakkerrel (!) akar elrajtolni a tömegben. Élesben megyünk fel a topgenuával, a szerencsétlen persze a fölötte lévő tömeg és a genakker miatt is képtelen felmenni, így kép-

telen megadni az útjogot nekünk. A két hajó majdnem összeér, a trapéz keretünkön álló Jana konkrétan a másik hajó bliszterével a nyakában álldogál a kereten, mire lassan kibogozzuk magunkat. Kihalzolunk, ez sem egyszerű művelet ebben a tömegben, de végre megindulunk. Rengeteg hajó van előttünk, még előrébb a katamaránok kezdenek jó tempóban megindulni. Magunkra koncentrálnunk, alulról, felülről előzzük meg az előttünk lévő hajókat, végre megindulunk. Na persze megint sikerül összeakadni a Syz&Co-val, ami már nem annyira vicces, mivel jó sebességnél backbordon haladva sem akarja megadni az útjogot nekünk. Határozott kiabálásunkra végre észreveszi magát az öreg, és nagy nehezen megadja az elsőséget.

Lassan de biztosan haladunk előre, a kisebb és közepes méretű hajók után a komolyabb egytestű hajókat is hagyjuk, majd beérjük a lassabb tempóval közlekedő katamaránokat.

Hirtelen igen komoly hajók között vitorlázunk. Bőven van itt DC35 és Ventiló M2 is, persze egy kisebb katamarános csoport azért kicsit meglépett, de itt sem nem vagyunk rossz helyen. Zsolti genakkert kér a fordecktől, abból is

a nagyobbat, mutatósabbat. Somiék hamar felszerelnek, majd gyorsan húzni kezdik fel a vitorlát, ám túl gyorsan húzzák ki a vitorla elejét és azt az első hullám bemossa a hajó alá. Mivel szerelés közben is közel 10 csomó sebességgel vitorlázunk, így pillanatok alatt berántja a víz a vitorlát a hajó alá. A vitorla azonnal megadja magát és darabokra szakad, ki sem lehet húzni, rövid tanakodás után Medve késsel vágja le az él feszítő kötelet. Ám hiába vágjuk le a vitorlát, egy darabja rátekeredik svertre és nem tudunk megindulni. Somi beugrik a jéghideg vízbe, lerángatja a vitorla maradékát. Somit beszedjük, majd újra megindulunk. A hibát hamar tisztázzuk, erre figyelni kell a későbbiekben, mert már csak egy kisebb méretű genakker van a hajón. Kitisztázzuk magunkat, közben persze elléptek a katamaránok, és pár konkurens egytestű hajó is, így újra üldözőbe vesszük őket. Ehhez elővesszük a kisebbik blisztert, ez már persze gond nélkül meg fel a helyére. Somi egy kicsit lepihen, hogy megszáradjon, amúgy még mi is fázunk, egyelőre nincs túl meleg, nem ehhez hűvös délelőttől öltözött a csapat. A kis bliszterrel határozottan haladunk, kb. 1-1,5 órára rajtoltunk, erősödni





kezd a szél is, lassan kezdünk beérni az Oyster Foundst és a SYZ &Cot-, majd egy komolyabb katamarános csoportot. Sőt, nem hogy egy katamarános csoportot értük be, hanem a vezető hajókat! Egy nagyon komoly számú katamarán ugyanis közben lelassultak az északi oldalon, és mi őket a déli oldalon kikerülve az erősödő szélben a vezető déli csapatot érjük utol. Mellettünk csak DC35-ös katamaránok, egy két M2, az Alinghi, GC32 és egyéb igen komoly katamarán vitorlázik. Itt van a későbbi győztes Zenit nevű Ventilo M1 is. Mi bliszterrel rongyolunk be közejük, kicsit jobb a tényeresünk lefelé, ezért is tudjuk utolérni őket. Ám emiatt azonnal backboard-steuerboard szituációba kerülünk az ész nélkül, főleg egy talpon száguldozó katamaránok között. Azt már észrevettük, hogy a nagy kat-ok nem szívesen adják meg az útjogunkat, egyszerűen nem értik, hogy mit keresünk ott ezzel a hajóval, tehát emiatt is veszélyes ez a helyzet, illetve ha nekünk kell útjogot adni, akkor szinte esélytelen, hogy elmenjünk előttük, mert hatalmas sebességgel és rendkívül gyorsan takkolva haladnak, és könnyedék kiforgatnak minket. A verseny legizgalmasabb része következik. Zsolt keze nem remeg meg és gondolkodás nélkül viszi bele a hajót és a csapatot a játékba. Igen jó sebességgel közlekedünk mi is, bőven 10 csomó fölött, és a nagymenő katamará-

nok közé vetjük magunkat, bár a bliszter miatt egyértelmű hátrányunk van. Halzolás követ halzolást, hihetetlen szűk sávban vitorlázunk, miközben rendszeresen kihúzzuk a déli partig, hiszen itt érezhetően jobb a szél. Közben a tovább erősödő szélben bekapcsolódik a játékba a korábban északi oldalon beragadt katamarános különítmény is, így persze nem lesz egyszerűbb a helyzetünk. Hiba nélkül mennek a halzolások, ám van, hogy lassítanunk kell a bliszter kilobogtatásával, mert egyszerűen helyhiány miatt nem tudjuk megadni az elsőbbséget. A nagy katamaránok lassan, nagyon lassan ellépnek tőlünk, a kisebb katamaránokat pedig mi hagyjuk el. Kitisztazzuk magunkat, nyugodtabb időszak következik, majd elérkezett az oldalváltás ideje. Lassan a tó közepén járunk, itt már határozottan kiszélesedik a tó, a két part között a távolság meghaladja a 10 km-t. Néhány nagy katamarán kezét fogva mi is az északi oldalt választjuk. Ez annyiban hátrányos, hogy a kifli formájú tó külső húrján hajózunk, ami azt jelenti, hogy a Bouveret-i bójához vezető út jóval hosszabb lesz, mintha a déli, rövidebb oldalon mennénk. Ám a déli parton egyelőre elfogyott a szél, az ott lévő hajók látványosan belassulnak, így nem kérdéses, hogy merre menjünk. A szél kellemes, gyenge – közepes erősségű, a sebességünk 8-9 csomó, így kényelmesen vitorlázva

húzzunk északra. A nagyobb katamaránok lassan lelépnek minket, több kisebb pedig határozottan kihúz északra. Mi jó sebességgel haladunk, de biztos távolságot tartunk a parttól, és lassan elkopnak mellőlünk a hajók. A konkurens egytestű hajókat sem látjuk, de a déli oldalról olyan messze vagyunk, hogy szabad szemmel szinte nem is lehet látni, hogy ott mi történik. Elkezdünk lassulni, az északi oldalt határozottabban választó hajók látványosan lemaradnak, ezért is, illetve mivel lassan a Bouveret-i bója is irányba kerül, elkezdünk áthúzni mi is a déli partra. Ez hihetetlen távolság, jó egy óráig haladunk szinte senkitől sem zavartatva keresztbe a tavon, csak annyit látunk, hogy déli parton egész jó sebességgel húznak át előttünk a katamaránok. Mi legalább is azt gondoljuk, hogy katamaránok előznek a déli oldalon, ám hamarosan kiderül, hogy a déli parton ugyan lassabban, de kisebb távot megtéve jó pár katamarán, és 3-4 egytestű hajó is beelőzött minket. Gyengül a szél, közel 6 órája vitorlázunk, így egy kicsit elkenődünk az oldalváltás miatt, de nincs időnk sokat gondolkodni. Beállunk a sorba, mi is indulunk befelé a fordító bója irányába, ahol már lehet látni, hogy jó sok katamarán ácsorog bent a szélcsendben. Tudjuk, hogy ránk is ez vár, ezért a maradék szelet kihasználva, kicsit fogcsikorgatva és folyamatosan gyengülő szélben



behozzuk az egytestű hajókat, az egyik Pharos 40-es és a T2 Liberát is. Sikerül befogni még a szél leállása előtt a Veltigoup nevű DC 35-ös katamaránt is. A szél teljesen megáll, nullával billegünk a széltelenségben legalább fél órán keresztül. Lassan elindulunk, de a sebességünk nem éri el a fél csomót, ezzel kimegyünk a déli partra és végre megindulunk. Többen utánunk jönnek, de sikerül meglépünk, még ha az előnyünk csak pár száz méterre tehető is. A fordító bója lényegében egy hatalmas kavicszállító hajó, amire egy bója vezet fel minket.

Előttünk 3-4 DC 35, mögöttünk is vagy kettő, illetve egy GC32 és egy Ventilo vánszorog. Nagy nehezen, lépésben sem haladva vesszük a bóját, majd próbáljuk kikerülni a Veltigroup katamaránt. Fölöttük nem tudunk elmenni, ezért alattunk próbálkozunk, és vicces, de könnyen sikerül is. A hajóról népes tömeg figyel, hogy mit művelünk, de a katamaránon is kerekedő szemekkel figyelik a tevékenységünket. 18-ik helyen vesszük a hajót, az óra szerint közel 8 órája vitorlázunk, közben ezerrel fotóznak minket. Persze Zsoltinak sem kell több, szinte érintőre veszi a fordító hajó hatalmas fémodalát. Jha kérem, kell a népnek is valami látványosat nyújtani.

Lassan indulunk kifelé az öbölből, a szél továbbra is gyenge, ekkor jön szembe kb. 20 perc hátránnyal a SYZ&Co. Hát nem túl nagy előnyünk van, de legalább mi vagyunk elől. Bliszttert húzunk újra és a szemben érkező

hajók között lassan haladunk kifelé. Az öbölből kijutva sem vár egyelőre minket nagyobb szél, ám ahhoz már elég, hogy a bójánál körülöttünk kínlódó katamaránok itt már látványosan elhúzzanak. Visszafelé a déli oldal mellett döntöttünk, és ez később jó döntésnek bizonyult. A konkurens egytestű hajók is a déli parton jönnek utánunk, így nem is mehetünk át a másik partra. Egy teljes széleállítás után a déli partról egy zivatar csap le ránk, a hozzá tartozó széllel. Még időben elrakjuk a bliszttert és a frissülő szélben, fantasztikus tempóban, 17-18 csomóval indulunk meg. A mögöttünk lévő hajók közül a katamaránok szinte ránk szaladnak, ám a z egytestű hajó belevesznek a zivatarfelhőkbe mögöttünk.

Örült tempóban haladunk vagy negyedórát, mikor viszsza gyengül a szél újra és ránk esteledik.

Ventilok próbálnak elmenni felettünk, alattunk, de nem sikerül nekik, ebben a gyenge szélben nem könnyű elmenni mellettünk. A sötétben, gyenge szélben érkezünk a tó keskenyebbik felébe, ez már kb. 10 km-re van a befutótól, amikor újra élni kezd a szél. Honnan, honnan nem, újra katamaránok között száguldozunk az éjszakában, újra beértünk egy 6-8 katamarános csoportot. Zsolti egy darabig nem kockáztat, de mikor újra gyengül a szél felparancsolja a bliszttert újra. Ez persze az éjszakában már nem annyira egyszerű, de gyorsan helyére kerül a vitorla, újra 10 csomó felett közelítünk a már szemmel is jól látható cél felé.

A gyengülő szélben 15 óra 01 perc vitorlázás után, senkitől sem zavartatva kényelmesen befutunk a célba. Az ágydörgés és az üdvrivalgás jelzi, hogy egytestűben megnyertük a versenyt, abszolútban pedig a közel 40 induló katamarán ellenére is a 19-ik helyen futunk be.

A kikötőben a győztesnek kijáró helyre kötetik ki velünk a hajó, a Zenith nevű Ventilo M1 győztes katamarán mellé, amelyik hajó idén megtörte a DC 35-ösök uralmát, és előttünk kb. 2 órával előbb érkezett be. Éjjel még a rendezők meleg étellel, itallal vártak minket, és azonnal interjút kellett adni a tv-nek, illetve a győztesnek járó pezsgőt is elpukkantjuk. A csapat a közel 15 óra után pihenni megy, majd másnap a hajó szétszerelése után a díjátadóra készül.

A csapat ugyan csak negyed órával javított korábbi idején, ám idén 10 helyet javítva a 19. helyen futottunk be, és másodjára is megnyertük az egytestű hajóknak kiírt díjat. Ez ott kint hatalmas siker, ennek megfelelően ünneplik meg a csapatot. Persze a tömeg előtt azonnal meghívják minket a jövő évi versenyre, hisz egy hatalmas sztori van kialakulóban: Ha jövőre is megnyerjük a versenyt, akkor a Raffica 2-ik alkalommal is elviheti az aranykupát, amire még a verseny történetében soha nem volt példa. És mindezt most egy magyar csapat teheti meg, nulla helyismerettel és egy több mint 20 éves hajóval. Ez már hírértékű, erre azért már kint is felkapják a fejüket. Drukkoljatok nekünk! • *Lange Péter*

A CSAPAT

Király Zsolt – kormányos, Bogár Tamás, Csiszár Zsolt, Czibor András, Edelényi Szabó Zsolt, Fekete András, Horvath Balázs, Karácsony János, Kiss Árpád, Lange Peti, Mónus Gyula, Puskás Tamás, Várkonyi Csaba
Motoros: Jankovits András, Fotós: Németh Erika



Rund'Um

LANGE PETI: RAFFICA TEAM – RUND UM 2013

KOVÁCS VICA: LIND.AU!



Lind.Au!

KOVÁCS VICA

Rund Um 2013. Igaz, hogy nem tegnap voltam először vízen, meg az is, hogy az elmúlt 2 évben mesebelien összeálltak a csillagaim, de a tókerülő portfólióm nem éppen kiterjedt – bár kétségkívül érdekes sorozat egy 2010-es szúnyogos Kékszalag 36 órában, utána a 2011-es Györökön vergődő befejezetlen, majd a YSI/II győztes tavalyi -, így azt, hogy 2013. nyara Európa egyetlen éjszakai tókerülőjével fogad a CODE8-on, amíg el nem indultunk, egyáltalán nem hittem el. Na de térjünk a lényegre, vagyis először a verseny hetének hétfőjére, amikor is elkezdtem a FELKÉSZÜLÉSt.

Kezdve a táplálékkal – 50 kiló a Rund Umra (is) gyaníthatóan egy kicsit kevés, így jól bevált fél-tudományos szokásom szerint már a hét első napján 3 óránként ettem minden ébren töltött időben (azaz éjfélkor is). Aztán megnézegettem közelebbről a Bodeni-tavat, és feltúrtam néhány meteo oldalt: az előrejelzés 7-10 csomó és 8-11 fok között szórt, de abban mind egyet értett, hogy eső, az lesz. Rendben. Le is feküdtem inkább 10-kor aludni, majd másnap ismét az időjárással kezdtem: szélerősség, csapadék mennyiség nő, hőmérséklet csökken. Remek. 2 órával később kiderült, hogy a Fifty-Fifty inkább nem. Oh. Na jó, innentől 2,5 óránkénti, mennyiségileg emelt evés, és 9-kor fekvés. Szerdára aztán egyértelmű valósággá vált, hogy a Rund Um TÉNYLEG 1. esős, 2. hideg, 3. szeles lesz. Mindemellett ismeretlen, sötét, hullámos és hosszú is. Ok, hogy dupla annyit eszem, de mibe öltözzek?

Mert a hajós csizmám kasmír mintás, városi betonra gyártott gumi – mondjuk ha decemberben nem estem benne hanyatt a jeges dekken, talán a 8 fokos Bodensee-n sem fogok. A vizes nadrágban dekken ücsörgést ősszel megelégettem, és vásároltam egy jól szolgáló SLAM-et, viszont a 90-es évek végére minden sárgámat maradéktalanul szétszaggattam, és azóta TÉNYLEG vízhatlan kabáthoz nem volt szerencsém. Az elmúlt évtized túlméretezett/félig vízhatlan, de mindenképp max 15ezer forint kiadását kívánó darabjai után talán érdemes beruháznom egy esőálló kabátra – ami ne adj' Isten már szellőzik is –, de ameddig ez megérkezik, kölcsön kértem anyukám második generációs sárgáját – majdnem klasszik műanyag, update-elve béléssel. És tuti nem szellőzik. Aláöltözetből már megfelelő a ruhatáram, így bekerült a sárga mellé HH téli meg polár, csizmába sízokni, a neoprén kesztyű mellé pedig a téli. Na. Jöhet a Rund Um.

MERT A HAJÓS CSIZMÁM
KASMÍR MINTÁS, VÁROSI
BETONRA GYÁRTOTT GUMI –
MONDJUK HA DECEMBER-
BERBEN NEM ESTEM
BENNE HANYATT A JEGES
DEKKEN, TALÁN A 8 FOKOS
BODENSEE-N SEM FOGOK.



Már ami a ruhát illeti. Mert kell még autó, szállás, rántott husis szendvics, banán Dörmi, Zuppa pohár, meg egy Bp-Füred kör, hogy mindenki egy helyen legyen. És hát hogyan is feledkezhetnénk meg a húslevesről. 2 mondathoz néha 2 nap kell, de csütörtök estére minden összeállt, így péntek 1-kor elindultunk a Rund Um-ra. **TÉNYLEG.**

Bemelegítésnek autóztunk 900 km-t. Budapesttől Lindauig kiegyenlített 8 fok, kiegyenlítetlen, de mindenhol legalább csepergő eső. Déli érkezés után találkozó Rujival, a hajóval, meg az egész Rafficával, pár óra ázás hajószereles közben (anyukám sárgája itt vérzett először el), nagyobb adag rántott husis buci, kisebb adag húsleves, majd gruppen szieszta sokan kevés ágyon: fél 6-kor az újra beöltözéssel a magunk részéről készen is álltunk. Popeye-nek ezúton is köszönet, hogy megtartotta nekünk a privát kormányosít, plusz a kezünkbe nyomott egy doboz világító pálcát – ja, persze, majd bemutatjuk a bójánál, ha nagyon kérik...

A kikötőből kicsit kapkodva indultunk, de a vízen egy időre tökéletesen elfelejtkeztem az esőről. Nem tudok betelni a rajtokkal: minden verseny minden mezőnyében minden időben hatalmas boldogság sok hajó között lenni. A Rund Um mezőnye a maga 38 kategóriájával legalább annyira sokszínű volt, mint a balatoni versenyeké; az ismerős hajó típusok mellett jellemzően kicsit nagyobb testű, masszívabb szelekre tervezett hajók között rajtoltunk a CODE8-cal – és nem rossz helyen... Indításként kreuz, néha kicsit beejtve, de az biztos, hogy szembe a hullámokkal – az eső meg csak esett szünet nélkül.

Az első másfél órában az eső és a forgolódó szél ellenére kifejezetten szerettem, hogy a Rund Um-on vitorlázunk – csak a hullámokon bukácsoló hajótestet sajnáltam kicsit... A hajóval akadt itt-ott macera – érezhetően hiányzott az összerakás utáni bevitorlázás, jó néhány órnyi átszerelés, beállítás, és egy jobban összeszokott csapat -, de összességében jól mentünk, és mindent megoldottunk – még ha nem is éppen kellemes időjárásban. A tavat figyelve visszaköszöntek a hajószereles közben folytatott kikötői beszélgetés darabjai a parthoz képest változó szélerősségről, a Rajna-torkolat és a szél okozta áramlásról, a kreuz szakaszon követendő taktikáról, amivel egy pillanatnyi kikötői hajós társ látott el, aki évtizedek óta vitorlázik a tavon. Világosan még az eső ellenére is jól követhető volt a partvonal, szürkületkor pedig a városfények kezdtek látható támpontot adni. Ismerkedtem tehát egész szépen a Bodeni-tóval – noha kicsit erőteljesen.

Aztán persze csak lement a Nap, mi pedig egyre közeledtünk a tó középső részéhez, ahol az elmondások szerint normál esetben is erősebb a szél, nemhogy akkor, ha front hozza. Műszerrel nem álltunk túl jól – ismét szerelési időhiány -, de amikor 2-es reffre kell húzni a CODE8-at, hirtelen nem is olyan fontos már, hogy éppen hajó



vagy szél sebességet mutat... Ám ha például haladási irányt tud, az egész hasznos lehet – mint ahogy 8 alá csökkenő hőfokban a polár és a sízokni, vagy 120 l/m²/óra esőben a trocken és a gumicsizma, legyen az akár kasmír mintás...

És hát mindent visz a tájékozódás. Sokszor felmerül, minek műszerezzünk a Balatonon, hisz gyakorlatilag csukott szemmel soroljuk végig mindkét parton a városokat – ám a Bodeni-tó partján nincsen sem Almádi, sem Földvár. Remek szórakozás volt a Google Earth-ön zoom-olni a bójákat és tó partvonalát, de este 10-kor abban az időjárásban egyetlen város elhelyezkedését sem tudtam már megbízhatóan felidézni – a telefonon tervezett GPS nézegetést meg próbálja meg bárki zuhany alatt állva abszolválni.

30 csomó feletti ráfújásokban, zuhanyként ömlő esőben, kis jóindulattal kora tavaszi hőmérsékletben egy ismeretlen, 9 fokos tó 1,5 méteres hullámaiban műszer nélkül vitorlázni sötétben még technikai probléma nélkül is egy fél óra alatt kiderült, hogy se nem jó, se nem bölcs dolog. Újra és újra szembesülünk a hírekből vagy a saját amatőr/profi/kezdő/haladó/keveset vagy sokat megélt bőrünkön tapasztalva az ezerszer elmondott-hallgatott mondatot, hogy versenyben vagy azon kívül, az időjárást és a vizet tisztelni kell, a legénységet és a hajót pedig egyben hazavinni. A péntek este különösen nem kedves Bodeni-tavon 3 óra vízenlét után – még az első bóját sem véve -, teljes egyetértésben húztuk le a grószot, és fordultunk vissza – 8 csomóval utazva a hullámokon egy szál fock-kal... És onnan még 2,5 óra következett.

És hát igen, TÉNYLEG kikaptuk az elmúlt 10 év egyik legrosszabb Rund Um-ját, de ha kedvesebb lett volna az idő, akkor sem készültünk fel eléggé. Jövőre tehát rántott hús helyett GPS (Raffica tanács: leginkább 3...), 1 éjszaka szállás helyett szintén legalább 3, anyukám sárgáját kerti használatra visszaszolgáltatom, a banán és a Dörmi marad, a húslevest viszont Mika főzi – és akkor talán...

Már Ausztria közepén tudtuk péntek reggel, hogy 'ez a Rund Um szar lesz' – sokkal olyanabb volt, de persze, hogy visszavágyom. Körbemenni összerakott hajóval, TÉNYLEG időjárás álló ruhában, működő és megtanult műszerekkel. Nem előző éjjel kivezetve, hanem pihent szemmel, tiszta fejjel. És 52 kilóval, ugyanazzal a csapattal, de hevederes vordeck-essel. Annyit mondjuk lehet, hogy kérnék még: legyen inkább hó. Az legalább lepereg nagyjából bármilyen kabátról...

Szóval jövőre.

U.i: Rafficának tisztelet és köszönet, Tamásnak a hajóért szintén, Rujinak a hajnali mesékért, és a közös vízenlétért Andrisnak és a születőben lévő csapatnak – akiknek a Bankár Kupára egy újabb Péter-Pál nevelten keresztül kívánok mindigó szelet. •



Raffica Team – Rund Um 2013

LANGE PETI

Több mint 2 éve nem vitorláztam a Raffica-val, így kisebb meglepetésként ért Király Zsolti meghívása az idei németországi versenyre. Tagja voltam a 2009-es győztes Raffica csapatnak is, jó néhányszor volt alkalmam itt versenyezni, múlt évben az One D'Or katamaránnal is, szeretem is ezt a versenyt, így örömmel mondtam igent a meghívásának.

Az időjárás előrejelzések nem sok jóval kecsegtetek a verseny idejére: hidegfront, szakadó eső, erős szél, minden, amire egy Liberának és csapatának a legkevésbé sincs szüksége.

Csütörtökön délután érkezem meg Lindau-ba, a hajó már összeszerelve áll a szokásos helyén, a Lindau kikötő legszebb részén, a parton. Nagyjából itt véget is ér a hasonlóság a korábbi évekhez képest: a lassan, de biztosan eleredő esőben teljesen néptelen a kikötő, hiányzik a megszokott jó hangulatú tömeg, az aranyos, hozzá nem értő kérdések özöne, és hiányzik a versenyhangulat. Sörrel, süttivel sem kínálgat minket senki, pedig az elsőnek

korábban nagy sikere volt a csapatban. Rajtunk kívül még egy Libera látható a parton, Markus Ficht idén az Italia Libera-t hozta el a Lillo helyett.

Újdonság, hogy idén a rendezők mooringot helyeztek el az egyre nagyobb számban induló high-tech katamaránok számára, így azok közvetlenül a part mellett, a vízben vannak kikötve. Itt áll a számunkra is jól ismert SL 33-as, és az új fejlesztésű GC32-es katamarán is, így a nagyközönség közvetlen közelről tekintheti meg ezeket a rohanógépeket is.

A vízben, a kikötő előtt is fel-le rohangásznak a katamaránok, zajlik a Rund Um-ot megelőző új esemény, a leggyorsabb hajóknak kiírt 500 méteres Speedrace.

A versenyre összesen 8 katamarán nevezett, ezek szinte egytől egyig esélyesebbek nálunk a győzelemre, főleg a beharangozott nagy szélben, de nem szabad leírni az Italia-t és a Wild Lady-t sem, amely utóbbi erre a versenyre 5 (!) méterrel magasabb árbocot

és egy teljesen új vitorla szettet kapott, persze a job-bik fajtából. A Wild Lady nagy szélben eddig amúgy is gyorsabb volt nálunk, így ez az upgrade nyilván csak tovább gyorsította őket.

Bár nem így illik, de a szerelés végére érkezem meg, azért megértéssel és örömmel fogad a csapat. Itt van a Raffica csapat igazi kemény magja, kiegészülve néhány szintén komoly vitorlás tapasztalattal rendelkező külsős taggal, így szemmel láthatóan ezzel nem lesz gondunk idén.

Az egész napos szerelés után, a megeredő esőben a csapat nem annyira akar kimenni a vízre, ám Zsolti ebből egy nem enged, határozottan és szigorú tekintettel vízre parancsol minket, aminek én amúgy örülök is. Persze, én nem is szereltem egész nap a parton...

Gyors öltözködés, a jól ismert darus barátunk hamar és gyakorlottan beemeli a hajót a vízre és a vitorlák bekészítése után már indulhatunk is.





www.raffica.hu

www.snewisport.com





A hajó idén még nem volt összerakva, és a csapat sem gyakorolt vele, de ez láthatólag nem jelent gondot senkinek sem. A gyors felszerelés után mehet egy kis örömvitorlázás. Néhány kreuzos szakasz után gond nélkül megy fel a 300 nm-es bliszter, és azzal vitorlázgatunk az egyre vastagabb és sötétebb felhők alatt.

Bár mindenki fáradt az egész éjszakai utazás majd szerelés után, mégis a hangulat érezhetően jó, még Zsolt szemében is megnyugodás látszik. Bár sok a külső tag, a hajó sem ment még idén, de mindenki hamar megtalálja a helyét és teszi a dolgát. Ahogy Balázs is mondta: „a Liberázás olyan, mint a biciklizés, nem lehet elfelejteni” és ebben láthatólag van is valami. Az edzés után gyors leszerelés, majd kidaruzás után a csapat egyik része barátkozni megy a helyi vendéglátó egységekbe, míg a megfontoltabb része a csapatnak GPS programozással és a kiírás tanulmányozásával, illetve pihenéssel készül a péntek éjszakai megmérgetésre.

A péntek ott kezdődik, ahol előző este abbamaradt. Megállás nélkül szakad az eső, mint utóbb kiderült az évszázad egyik legcsapadékosabb hétvégéje érkezik el lassan, annak megfelelő hideggel és széllel.

A hőmérséklet, bár június eleje van, nem éri el a 8 fokot sem.

A szállásunk a Lindau szigeten lévő vitorlás iskolában van, ahova megékezik a Code8 teljes csapata is Ruji vezetésével. Ők sem túl boldogok miután szembesülnek az időjárással, és most Zsolt sem tudja rávenni a saját csapatát, hogy a kisebb szereléseket még délelőtt fejezzük be.

Abban maradunk, hogy azt a rajt előtt tesszük meg, hisz így csak egyszer fogunk elázni, de akkor legalább garantáltan. Egész nap pihenünk, délután együtt ebédelünk, alszunk, majd a rajt előtti egy órát még szereléssel töltjük. Közben jönnek a hivatalos időjárás előrejelzések és a helyi menők is komoly arccal ijesztgetnek minket, akár 30-40 csomós szél is várható, – ami azért még gombócból is sok –, és valóban nem Liberás füleknek való mondatok ezek.

Zsolti a rajt előtt még eligazítást tart és mindenkit a biztonság szem előtt tartására figyelmeztet és, mint egyik legfontosabb célt jelöl meg mindenki számára.

Este fél 7-kor bedaruzunk. Erre már pár kiránduló érdeklődő a szakadó eső ellenére is előkerül, és Raffica üdvrivalgás közepette Popey vezetésével kivontázunk a kikötő előtt lévő rajterületre.

Kis késéssel, de felkerülnek a vitorlák is a helyükre, majd pár perces helykeresés után senkitől nem zavartatva kicsit

hátulról, de igen jó sebességgel elrajtolunk a pillanatnyilag csendesebben fújó szélben.

Az eső is kicsit alább hagy, így igen nyugodt körülmények közepette kezdjük meg az esti versenyt.

Az első percekben a katamaránok látványosan gyorsabbnak tűnnek, de hamar felvesszük mi is az utazó sebességet, és kreuzban egész jól tartjuk is őket.

Az Italia és a Wild Lady felettünk, de mögöttünk, vannak, de jó láthatóan növeljük a távolságot, így egyelőre teljesen nyugodtan vitorlázhatunk. A szél tovább gyengül, ami egyáltalán nem volt várható, így előkerül előbb a 140-es majd a 160-as genua, amivel határozottan gyorsulunk, növelve az előnyünket a Wild Lady-hez képest, és utolérve a vezető katamaránokat is.

Ám nem sokáig örülhetünk, előttünk már jól láthatóan erősödik a szél, így gyors vitorlacsere után megkezdődik a verseny nehezebbik része számunkra. Romanshorn az irány a svájci oldalon, és azt is tudjuk, hogy arra felé várható a nagyobb szél, amiben nem is kell csalatkoznunk. Eleinte jó tempóban, egyes reffel vitorlázva haladunk, a katamaránok azonban lassan, de biztosan hagynak le minket az erősödő szélben. A hajó még jól kezelhető, a csapatnak nem jelent gondot megvitorlázni azt, így köze-



ledünk az első bója felé. Ám az még látótávolságon belül sincs, amikor kezdjük megkapni a brutál szelet. A szél alapból nem túl sok egyelőre, talán 10-12 csomó, ám a ráfújások már jelzik, hogy nem lesz könnyű éjszakánk, és a schottosoknak egyre több dolga akad a vitorlák ráengedésével. Az eső is szépen elkezd esni, és innentől fogva már folyamatosan esni is fog a verseny során.

Kettes reff, a hajó óriási szellőkésekben egyelőre gyorsan halad előre, a hullámok lassan elérik az 1 méteres magasságot.

A Romanshorni bóját a 6-ik helyen még világosban vesszük, előttünk csak katamaránok vannak.

Az élen halad a Skinfit osztrák kormányzással, egy másik Ventilo, és a Kékszalagról is ismert M32 és az SL33, illetve az új GC32-es. Előnyük itt már akkor, hogy az amúgy is rossz látási körülmények között őket nem is lehet látni, de mögöttünk sincs látótávolságon belül senki.

Kicsit ejtünk Eichorn felé, ám az időjárás itt már a legrosszabb arcát mutatja. Az alapszél is felmegy 15-20 csomóra, ám a ráfújások 30-35 csomósak már, amit már nagyon nehezen kezelünk le. Szabályosan sír a hajó alattunk, egy-egy pöffnél Zsolti teljesen felmegy szélbe, a schottosok eldobják a köteleket, a trapéz sor minden tagja a kereten próbálja kivédeni a lehetetlent, és még így is fel akar borulni a hajó. A hullámok lassan 2 méteres magasságot érnek el, nem is értem, hogy nem esik szét az egész szerkezet, korábban ennek a felétől is leszakadt valami a hajón. Persze erre kár is volt gondolni, hatalmas reccsenéssel szakad fel egyik oldalon a lee kocsit tartó híd, amit Cimbi gyors kötögetéssel próbál meg orvosol-

ni. Megyünk tovább, az eső szakad, és csak folyamatos felluvolással tudjuk kivédeni a pöfföket, amik hihetetlen tempóban és erővel csapnak le ránk. Nagyon lassan közeledik az Eichorni bója, és Zsolti olyat mond, amit még soha nem hallottam tőle: „Azonnal jöjjön be mindenki a keretről, és üljön le a hálóba, nehogy leessen valaki a hajóról!” Eddig nyugodt volt a csapat, ez után sem letünk különösebben idegesek, de valóban, ha ilyen körülmények között leesne valaki, azt nem lenne könnyű megtalálni. Agyonreffelve megyünk tovább, lassan eléri a szél és a hullámozás a maximumát és végre lassan haladunk kifelé a halál zónából. Feltűnik az Eichorni bója, kicsit nyugszik az időjárás is, bár még mindig nem embernek, főleg nem Liberásnak való, de tudjuk, hogy jobb idők várnak ránk, hisz a bója után már ejtve tudunk tovább haladni. Így is történik, a bója után nyugszunk mi is és a hajó is, Zsolti határozottan raumol, a sebességünk ekkor eléri a 17 csomót. Ugyan nem tudjuk, hogy hányadik helyen vagyunk, de utólag kiderül, hogy ekkor is stabilan a 6-ik helyen vitorlázunk. Irány Überlingen, ahol a szél csökkenésére számíthatunk, hisz ez a bója nagyon védett helyen van. Befelé menet már a vezető katamaránok jönnek kifelé, közben teljesen beesteledett, nem tudjuk őket beazonosítani, de az látható, hogy igen stabilan, jó sebességgel haladnak már az ellenkező irányba.

Eseménytelenül vesszük az utolsó bóját szintén a 6-ik helyen, majd indulás a Lindau-i befutó.

Ez ugyan jól hangzik, de közel 30 km-ről beszélünk, ami azért még gyors hajóval sem kis távolság.

Überlingentől kifelé jövet kireffelünk és előkerülnek

**SZABÁLYOSAN SÍR
A HAJÓ ALATTUNK, EGY-
EGY PÖFFNÉL ZSOLTI
TELJESEN FELMEGY
SZÉLBE, A SCHOTTOSOK
ELDOBJÁK A KÖTELEKET,
A TRAPÉZ SOR MINDEN
TAGJA A KERETEN PRÓ-
BÁLJA KIVÉDENI A LEHE-
TETLENT, ÉS MÉG ÍGY
IS FEL AKAR BORULNI
A HAJÓ.**





a nagyobb vitorlák is elől, amiket Somi rendíthetetlenül cserélget elől a kis csapatával, ám intő jel, hogy 2 felborult katamarán mellett is elmegyünk hamarosan. Az egyik katamaránt és a legénységét hatalmas rendőrségi erők próbálják menteni az újra beerősödő szélben és hullámozásban. Később kiderül, hogy az élen haladó osztrák katamarán, a Skinfit borult fel, amit később totálkárossá nyilvánítottak, továbbá a múlt évi győztes Ventilo 28, a Sonnenkönig borult fel. A legénységet később kisebb sérülésekkel kimentették, ám a hajók kivilágítva hátra maradtak a viharos tó közepén.

Óvatosan, jó sebességgel megyünk tovább raumos szélben, ami jól fekszik a hajónak és a csapat is kicsit lazíthat. Szükség is van rá, hisz a rengeteg víz és a hideg többeket kezd megviselni, bár szó nélkül teszi továbbra is mindenki a dolgát. Hosszabb etap után a szél gyengülni kezd, és egyre jobban kell figyelni a trapéz sornak, hogy ne húzza luvba a hajót, hisz ez minden alakommal egy jó adag hideg vizet és komoly lassulást is jelent egyben.

A szél tovább lassul, kicsit kevésbé figyel a csapat is, mikor egy nem várt pillanatban minden előjel nélkül szélváltóba kerülünk. A grósz átcsapódik a másik oldalra, a hajó minden előjel nélkül meghaloz, mi pedig szépen elkezdünk felborulni a sötét éjszakában.

Az egyetlen szerencsénk, hogy a csapat egy része bent ült a hajóban, onnan könnyebb kiszaladni a másik keretre, hát szalad mindenki, nem kell szólni persze senkinek. Cimbi üvölt, hogy a backstaget engedje el valaki, sikerül eldobni a schottokat is, így bár már teljesen lefekszik a hajó az oldalára, sikerül álló helyzetbe, ha lassan is, de visszatornászni.

A csapat nem esik szét, de komolyan meglepett mindenkit a nem várt helyzet, ami a hirtelen leálló, nulla szélben nem is túl gyorsan oldódik meg. Mivel csak nem akar kialakulni a szél iránya, ezért a grósz össze-vissza halzogat a saját súlyánál fogva, amit csak több perc után tudunk stabilizálni.

Lassan újra megindul a szél, a hajó is megindul, így talán túl vagyunk a nehezén, megyünk tovább.

A befutó ekkor kb. 10 km távolságban van, az idő úgy éjszaka 1 órát mutat. A szél újult erővel kezd fújni, így jó sebességgel vesszük fel az irányt Lindau felé.

A csapat érezhetően jó hangulatban van, bár a hideg miatt jó páran most már folyamatosan remegünk, a lehetünk teljesen tisztán látható a hideg éjszakában. Az eső rendíthetetlenül esik, folyamatosan ázunk felülről. Aki már nagyon kivan, az bemegy a hajóba, hisz a kereten a raumos irány miatt amúgy is kevesebben kellünk és felváltva pihenni is tudunk így.

Feltűnnek Lindau fényei is, meg a gyönyörűen megvilágított, a város jelképnek számító oroslán is, amit ebből az irányból még csak takarásban látni. Gyorsan, jó tempóban közeledünk, majd innen már eseménytelenül, de persze szakadó esőben hajózva, 7 óra 1 perc vitorlázás után a 4-ik helyen, egytestűben és kategóriában az első helyen futunk be, amit igazi sikernek éltünk meg.

A hajó és a csapat teljesítménye több, mint meggyőző volt, főleg a számok tükrében: a 8 katamarán közül csak 3 futott be, a versenyen nevezett 348 hajó közül közel mindössze 102 hajó futott be és volt értékelhető eredménye. Korábban már volt ilyen versenyünk, de akkor a gyenge szél tizedelte meg a versenyző hajókat, amit egy Liberával nyilván könnyebb végig vitorlázni, mint a kisebb hajókkal, ám most az erős széllel, a hideggel és a hullámokkal kellett megküzdenünk. Ezekkel a körülményekkel a hozzánk hasonló teljesítményű hajók sem bírtak, nem beszélve a gyorsabb katamaránokról és a helyi menőkről.

Természetesen a szerencse faktort nem szabad kifejejtenünk, és azt sem, hogy tényleg jól működött a hajó és a csapat is. Persze a sok éves tapasztalat sokat hozott az eredményhez, de ezen túl hatalmas élmény és valódi sportteljesítmény volt számunkra a rengeteg negatív körülmény ellenére is a verseny. Jövőre ugyanitt! Köszönjük mindenki drukkolását és támogatását! • *Raffica Team*

A CSAPAT

Király Zsolt – kormányos, Bogár Tamás, Czibor András – Cimbi, Fekete András – Somi, Horvath Balázs – Bazsika, Juhász Zsolt, Karácsony János – Jana, Kiss Árpi, Lange Péter, Nagy Gábor, Puskás Tamás – Pusi, Mónus Gyula – Medve, Sica
Motoros: Jankovits András – Popeye, Kádár Lajos, Fotós: Németh Erika





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

18 44



VARIANTA



minimál ár,
maximál
teljesítmény,
német minőség

www.varianta.hu



Hajók webshopból!
8800 eurótól (nettó)

info@hanse.hu
www.varianta.hu

A Mona

Kárpáti Lajos, Pettenkoffer Sándor és Kötél Lajos hajónaplója

**Mona
útja**

Osztott, szorzott, végül ez lett a jó megoldás a hazahozatalra. Három kedélyes úr és egy 34 lábás Jeanneau kalandjai Elba szigetétől Badacsonyig. Tartsunk velük, amíg meg nem érkeznek! Ehavi számunkban is 4 fejezetet olvashattok a hajóval megtapasztalt kalandjaikról, élményeikről.



Túl a hegygerincen – ereszkedünk hazafelé!

Dole óta csak fotókat tettünk fel a honlapra, kommentárt írni igazán nem volt időm. Az „écluse”-ök egymást érik, zsilipelünk keményen felfelé, csak itt a Rhone-Rajna csatornán 114-szer.

Ez mindannyiszor zsilipkamrába beállást, kikötést, faltól való eltartást jelent, hat kéz, hat láb dolgozik, hogy Mona oldala ne sérüljön. Ha belegondolok, mennyi zsilipelés lesz még hazáig!

Az erdei hajózás csodaszép. Mintha a Kék túrán lennénk, a turistautak, kirándulók karnyújtásra. Ehhez társulnak a meredek sziklaormok, várromok, az üdezöld fák, bokrok, csobogók, és néha egy-egy falu, azok is tiszták, rendezettek. Útitársaink a csatorna-parti corniche-on kerékpározók (vannak mindenhol szép számban) és a szürkegémek, kacsák, hattyúk, szárcsák, ezek mindig kéregetnek egy kis száraz baguettet, valószínűleg megszokták a hajókat. A hódok és vizityúkok félénkebbek, némelyekre a frászt hozzuk. Különösen, ha néhányszor előre menekülnek, és

mikor már biztonságban érzik magukat, ismét rájuk ijesztünk. Ilyenkor méltatlankodó hápogással és hangos szárnycsapásokkal előre repülnek néhány száz métert, hogy azután ismét utolérjük őket. A hódok pedig jöttünkre alámerülnek, hogy aztán ismét mindent szétrágjanak, ami útjukba esik. Nagyon szórakoztató útitársak.

A falvakban mindenki ráér, aki a csatornaparton tölti az időt. Többnyire horgásznak, vagy csak báméskodnak. Ha fogytán a pékáru a hajón és megtudakoljuk valakitől, merre van a boulangérie, tartalmas beszélgetés kezdődik, az egész történetükre fény derül: szülőket a háború vetette ide, egyébként lengyelek, dél-olaszok, itt is nagy a keveredés. Nagyon kedves emberek. Errefelé nem nehéz visszakapni a mosolyt.

A franciák minden lehetőséget kihasználnak energiaszerzésre. Nincs egy kihasználatlan patak, folyó, folyam, amely ne termelne vízienergiát. A vízimalmok ideje lejárt, azokat teljes szépségükben megőrzik., de annál több a szél és vízierőmű, minél szélesebb síksághoz, vagy folyóhoz érkezünk.



Lassan egy hónapja eljöttünk otthonról, és április 5-e óta halljuk magunk alatt – így, vagy úgy – a víz csobogását. Annyi zsilipen – écluse-ön jöttünk keresztül, hogy már bocsánatot is úgy kérünk egymástól: Éclusez-moi, vagy Je m' écluse...

Emberkéz alig kell a műtárgyakhoz. A zsilipkezelő éclusier-ék vagy éclusiere-ek egy zsilip mellé épített kis számozott családi házban laknak az ezernyelcszázados évek óta. Ma már több zsilipet kezelnek, kis szolgálati Renault Kangoo-val, kismotorral, kerékpárral, vagy gyalog ott teremnek, ahol szükség van rájuk, így gyakorlatilag várakozás nélkül sorra vehetjük az akadályokat. Volt, akivel igazán összebarátkoztunk, hiszen vagy húsz zsilip tartozott hozzá majd' ugyanannyi kilométeren, csak ebédre kéredzkedett el, majd egész délután árnyékként követett bennünket. A jó hírünk mindig megelőzött bennünket. Az új zsilipkezelők már tudták, kik vagyunk, hová megyünk.

Búcsúzóul egy-egy szép Badacsony-régió kiadvánnyal ajándékoztuk meg őket, a Vogézek és a Fekete erdő magasságában már német nyelvűt is osztogattunk, arrefelé már kétnyelvűek.

Besanconhoz érve monumentális erődrendszer emelkedett fölénk a hegygerinc hosszában. A bástya vége ékalakban követte a szikla vonalát. Olyan magasan volt, hogy elképedtünk volna, hogyan másszuk meg ezt a bérceket Monával, ha nem tudjuk, hogy 1877-ben már fúrtak egy alagutat a hegy alatt. És valóban, a zsilip után beszorítottuk hajónkat a 400 méter hosszú és igen szűk alagútba, ahol a víziút mellé még gyalogjárót is építettek. Igen méltóságteljesen hömpölyögtünk ki az alagútból a túloldalra. Sajnos a Besanconi látnivalókból csak az elméletet ismerjük, a gyakorlatban egy híd építése miatt július 1-ig le volt zárva a hajózás elől a történelmi belváros, így mi csak a legfontosabbak megtekintésére szorítkoztunk. Ajánlani tudjuk az 1573-ban átadott Városháza, az 1585-ben épült Igazságügyi Palota, az 1780-as évek Szent Péter temploma, és a Krisztus után 175-ben Marcus Aurelius tiszteletére emelt diadalív, a „Fekete Kapu” meglátogatását. Kihagyhatatlan a Vauban Citadella és a Katedrális 30000 alkatrészből összerakott mesterműve az Asztronómiai óra, amely 70 számlapon 122 mutatóval múlatja az időt, a XIX. század óta. Szívesen eltöltötünk volna itt egy-két hetet, de haladnunk kellett. Már annak is örültünk, hogy a még át sem adott vadonatúj Yachtklub kútjánál egy kedves városházi hölgy segítségével némi helyben folytatott elektronikai hidraulikai és szivattyúkezelői tanulmány után meg tudtuk tölteni 130 literes tartályunkat gázolajjal.

És itt adóznánk tisztelettel Szabó Endre hajóstársunknak, aki 2005-ben már előttünk járt ezen az úton. Megtette egyedül, 6 méteres, 65 cm merülésű „Medúzájával”, minden nyelvi nehézsége ellenére. Ráadásul ő Budapestről az Alduna felé indult el, majd a Fekete-tengeren, Boszporuszon, Földközi-tengeren jutott el Marseille-ig, ahonnan már adja magát a Rhone. Biztosan örülne, ha látná, hogy egy perces néma koccintással emlékeztünk meg teljesítményéről. Később az egy perc után a némaságot felszámoltuk, a koccintgatást még nem.

Hajós barátságok itt is szövődnek. A Cassandra svéd kapitánya Anders és felesége Kerstin (aki matrózként és informatikusként is szolgál a hajón) nyolc-tíz zsilipelésre mögénk szegődtek. Velük csak angolul tudtunk értekezni, és a zene nyelvén. Együtt kötöttünk ki éjszakára a Montreux Chateau-i kikötőben, ahol este terített asztalnál várták a Mona legénységét. A svéd nyugdíjas házaspár házáat bérbeadta, a hajón laknak évek óta. Bejárták egész Európát, csak karácsonyoként utaznak haza. Most épp a Camargue deltavidéken hajóztak a flamingókat és a vadlovakat meglátogató. Regéket meséltek róluk, igen kellemes estét töltöttünk együtt. Reggel még mindhárman kaptunk Kerstintől egy-egy CD-lemezt, a video az előző esti vígasságot örökítette meg. Hálásan köszönték az együtt töltött estét, elbúcsúztunk. Ők ez alkalommal Párizs felé tekerik a kormányt, mi pedig belőttük a Kárpát-medencét, irány a Rajna-Majna-Duna.

Lassan egy hónapja eljöttünk otthonról, és április 5-e óta halljuk magunk alatt – így, vagy úgy – a víz csobogását. Annyi zsilipen – écluse-ön jöttünk keresztül, hogy már bocsánatot is úgy kérünk egymástól: Éclusez-moi, vagy Je m' écluse...

A három határ, Franciaország, Németország és Svájc találkozásánál fekszik Mulhouse. Kikötője a belváros szívében. Ha nem szakad az eső, esetenként havas-jeges dara, akkor még várost is nézhettünk volna. De szakadt, így beértük a Kereskedelmi Kamara szecessziós épületével és a Mulhouse-i impozáns pályaudvar látványával. Az este fénypontja egy igazi zuhanyzó volt. Bár a Monán is van mindig meleg víz és zuhanyzó, már el is szoktunk attól, hogy nem kell fürdés közben legalább egy kézzel kapaszkodni. Reggel csak 18 km-re lesz a Rajna, ahol már lejtmenetben utazunk. Győzzünk csak a nagy hajók között fékezni! •



A Rajnán, Majnán...

Mulhouse-tól 18 km-re véget ér a Rhone-Rhein csatorna. A Niffer-i zsilipnél elbúcsú-
zunk a VNF-től, a Voie Navigable de France-től, aki a Saone óta 114 zsilip, számtalan
nyitható és folyó felett hajózható hídon látott vendégül bennünket. A zsilipek nagyobb
részét magunknak kellett kezelni az erre a célra rendelt távirányítóval. Mondhatni
kitűnően működött, amikor már fel is töltöttük az akkuját. Itt az utolsó Nifferi zsilipnél
hálásan integettünk a VNF-nek. A nagyvállalat kezelésében van Franciaország vala-
mennyi hajózható víziútja, pedig van belőlük jónéhány. A Rajnán a továbbiakban Az
EDF (Electricité de France) kezeli a zsilipeket, nagyobb játékos, a nukleáris energia is
hozzájuk tartozik, amint a Rhone-on is láttuk, ahol az egy főre eső atomerőművek
száma kettő. Természetesen minden zsilip egyben vizierőmű. Nem voltunk már telje-
sen kezdő zsilipelők, de a rajnai zsilipkamra méretekre azért mégis rácsodálkoztunk.
Alkalmanként hihetetlen mélységekbe süllyedt kis hajónk néhány perc alatt. A süllye-
dések még csak hagyján, de az emelkedéseknek ára az erős áramlás a kamrában.
A jól kikötött hajó és az egyensúlyban tartás, az állandó figyelem elengedhetetlen.
Úgy, mint a kötelező mentőmellény. Strasbourgban nem időztünk, ismerjük a várost,
a Rajna pedig párhuzamosan fut a Marne-Rhein, illetve a Rhein-Rhone csatornák-

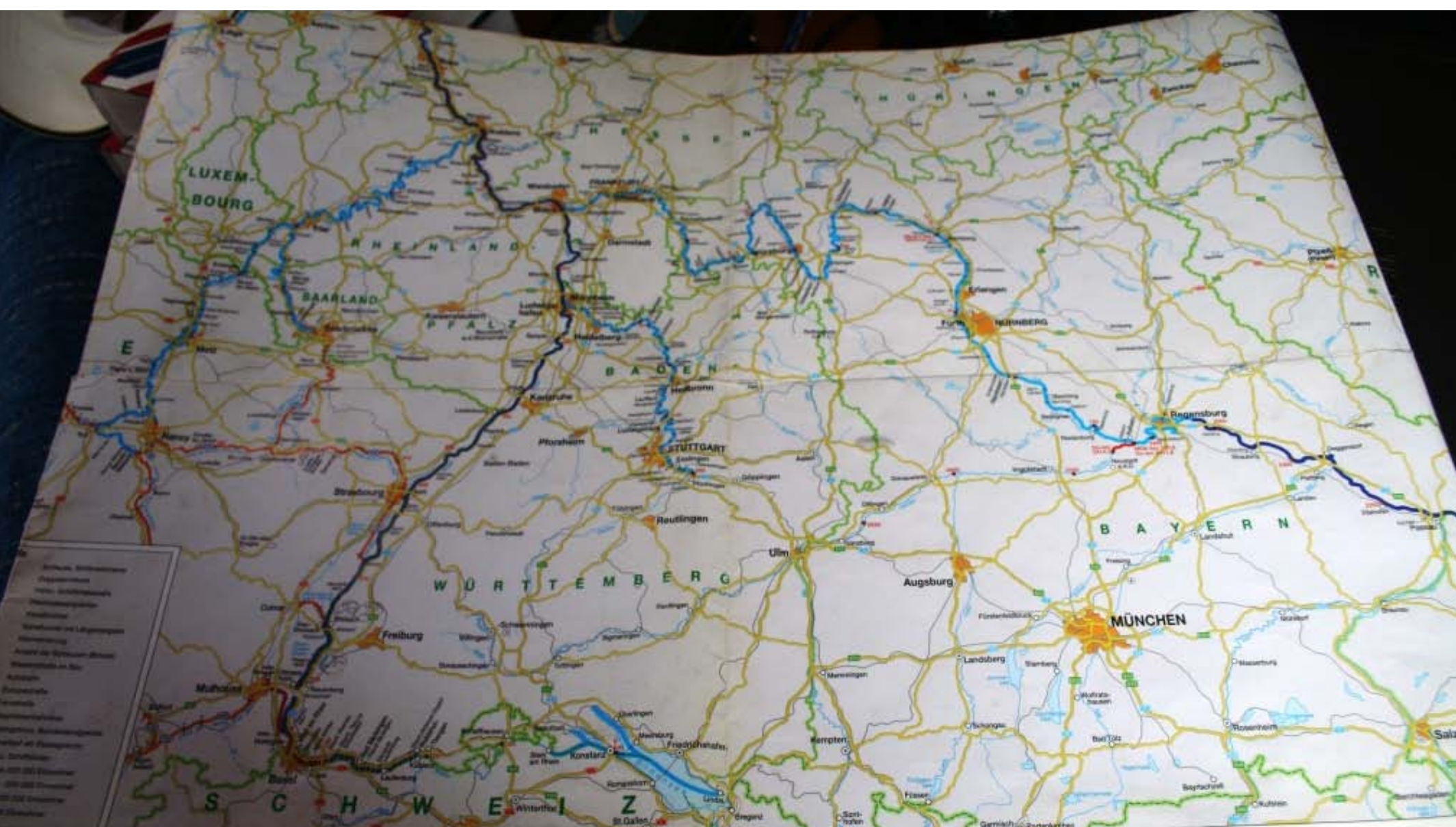
kal, amelyek átszelik a várost. Maradtunk a nagy folyón, és szinte szörföztünk lefe-
lé. Amióta vízszintes az árbócunk, ekkora sebességgel még nem mentünk. A Rajna
Lauterbourgig határfolyó, jobboldala már a Fekete erdő. Így a francia lobogót német-
re cseréltük a jelzőárbócon. Mintegy varázsütésre: senki nem beszélte már a fran-
cia nyelvet. Apropos, jelzőárbóc... A 12,7 méteres árbócunkat Sanyibá helyettesítette
egy kis teleszkópos három méteres jelzőárbóccal. Nem is a felségvizek lobogója volt
a legfontosabb faktor, de erre szereltük fel a radartükrünket, hogy láthatóak legyünk,
a VHF antennánkat, hogy kommunikálni tudjunk a hajókkal és a zsilipekkel, valamint
a horgonyfényt, amely szintén elengedhetetlen veszteglő hajóknál. Valamennyi segéd-
szerkezetnek többször is hasznát vettük eddigi utunk során. Speyerben aludtunk egy
klubkikötőben. Minden önkiszolgáló, víz, villany bekötés, stb. Egy becsületkassza
gyűjti a 10 Euro kikötői díjat, a hajó és a skipper adatait tartalmazó kérdőívet boríték-
ban. Ilyen bizalommal nem él vissza a magára valamit is adó hajósemmel. Másnap
keresztülmentünk Ludwigshafen-Mannheimen, majd Worms-ba érkeztünk. Sanyival
valami motoszkált a fejünkben egy worms-i püspökről, de azt tudtuk, hogy nem
a Márton-napi libával kapcsolatos, hiszen az Tours városához kötődik. Azután utá-



Szintén magánkikötő, szintén senki a láthatáron. Kimenni sem tudtunk a partra, a mólókapuk zárva. Szerencsére Sándor tud a vízen járni.

nanéztünk, hát persze! Burchard wormsi püspök adott ki egy olyan házaselet egyházi előírásait rögzítő dekrétumot a XI. sz.-ban amely szerint (többek között) ha „... feleségedet, vagy valaki mást hátulról közelítettél meg, vezekelj 10 napig kenyéren és vízen.” Szerintem megéri. Mainz nagy város, rohanó folyóval. Mi már szívesen jobbra fordultunk volna a Majnán a város előtt, de tankolni szerettünk volna. Végigszörföztük a rakpartközeli helyeket, láttunk sok csodát, de benzinkutat nem. Visszafordultunk, és árral szemben araszoltunk felfelé a Majna torkolatig. Útközben egy vízi rohamrendőrt is megkérdeztünk, fejét rázta. Nincs kút, irány a Majna. Nos, Frankfurtig bőségesen elegendő az üzemanyag, nyugodtan mentünk tovább. Sok-sok megművelt szőlő és a szokásos zsilipelések után megérkeztünk Frankfurt Griesheim-be. Szintén magánkikötő, szintén senki a láthatáron. Kimenni sem tudtunk a partra, a mólókapuk zárva. Szerencsére Sándor tud a vízen járni. A köveken olyan ügyesen megkerülte a szögesdrótos kaput, hogy még a térde sem lett vizes. Ő találta nekünk Rolandot, aki megjött hajójához és akivel izibe' összehaverkodtunk. Amikor megtudta, honnan jöttünk, és mekkora utat tettünk meg, rögtön segítőkész skipper vált belőle. Azt mondta, egész Frankfurtban nincs hajókat tankoló kút. Van egy sima Aral kút

nem messze, felajánlotta, hogy fordul vagy kettőt a kocsijával, amíg fel tudjuk tölteni Monát. Így esett. Pénzt Roland nem fogadott el, de örült az üveg Whisky-nek. Jót beszélgettünk a Mona fedélzetén, angolul-németül-mindenhogyan. Itt Griesheimben ketten maradtunk, János kihajózott, neki letelt a szabadsága, egy barátja jött érte kocsival. Elfogódottan búcsúztunk, jó volt együtt hajózni. János sokat vállalt a napi teendőkből is, a kikötésekből is, a kormányzásból is, mégis, azt mondta, a tengeri vitorlázást élvezte leginkább. Hát, ha még nem lett volna tengeri beteg! Másnap már csak ketten ébredtünk a szokott időben. A kávé, a készülődés után mégsem tudtunk elindulni, a Vodafone csak 11.00-kor nyitott, a francia internet kártyám itt már nem élt. Kényszerűen kivártuk a nyitást, majd délben továbbindultunk a Majnán. Frankfurt után szőlők, teraszos kultúrák mindenütt. Rend, tisztaság, építkezések, látható jólét. Csak az emberek nem a mosolygós franciák. Nem, szó nincs róla, nem a németekkel van a baj... Aki a lobogónk láttán a partról anyázik és mocskokat kiabál ránk, az magyarul teszi. Hazánkfiak. Többnyire suhancok. És mások, akik a partról, vagy hídról lelkesen magyarul üdvözlnek, láthatóan örülnek nekünk. Mi nemkülönben. Szintén hazánk fiai. folytköv... •



A majnai borok hazájában hajózunk Szőlő, amerre a szem ellát...

A rajnai, majnai borok hazájában több napig hajózunk. Szőlő, amerre a szem ellát. A folyóból meredeken kiemelkedő hegyoldal minden centimétere beültetve, legyen bár a lejtése 45 fokos, vagy még markánsabb.

Jellemzően rajnai rizling, Müller-Thurgau (rizlingszilváni), chardonnay, pinot blanc, cabernet sauvignon, dornfelder (Helfensteiner és Heroldsrebe keresztezésével nemesített fajta), merlot, portugaiser fajtákkal foglalkoznak. A meleg nappalok és hűvös éjszakák kedveznek a savképződésnek. Ha eléggé száraz az időjárás, nem kell korábban szüretelni sem. Az érett szőlő a bornál is kitűnik, ahogyan a kóstolt Chardonnay-nál sincs ez másként. Színében kissé világos, árnyalt sárga szín jellemzi. Illatában nagyon intenzív „fruity”, édeskés, valamilyen vadvirágra emlékeztet. A kóstolás során könnyed gyümölcsös ízek jönnek elő, számomra alma a meghatározó. A fajtajelleg az ízében van, inkább félszáraznak mondanám. Szakértők biztosan kiéreznének egy kis maradék cukrot, én kellemesnek találtam. A Rieslaner sárgás-zöldes színű szőlőfajta, mint nevéből kitűnik, a Riesling és a Sylvaner keresztezéséből született az 1920-as években. Többnyire a Frank és Pfalz régiókban terem, Németországon kívül alig fellelhető. E szőlőből készült bor magas savtartalma és gyümölcsös íze miatt kedvelt.

Országokat keresztülszelve mindig hiányérzetem támadt az autópályán. Be kellene menni ebbe a kis faluba, abba is, beszélgetni emberekkel, megtekinteni, mire büszkék.

Erre az általam „szalagkorlát-perspektívának” nevezett rohanások nem adnak alkalmat. Mona hajóm jóvoltából most egy csapásra minden megváltozott. Merőben más folyóról látni a tájat, kikötni időkorlát nélkül bárhol, szóba elegyedni bárkivel, aki szívesen lát egy idegen hajóst. És mást nem is találni, mindenütt „bienvenue” vagy „willkommen”-ek vagyunk.

A zsilipkezelők mindennapi partnereink. Egy-két kilométerre már előre be szoktam jelentkezni, ez sokszor gyorsítja az átkelést. Szívesen besorolnak egy nagy hajó mögé, ekkor csak a hajócsavar-borzolta áramlatokkal kell megküzdeni.

A zsilipkamrában kikötött hajón a kormányznak ugyanolyan jelentősége van, mint menetben. Elfordításával azonban óvatosan kell bánni, sokszor fordítva hatnak a vektorok a laterális felületekre, össze-vissza áramló, bugyogó haragos vizekben. A kormányval még csak van mit kezdeni, a tőkesúlyal kevésbé. Van olyan kamra, ahol a zsilipkapun nyíló ablakokból érkezik a feltöltés zuhataga, van olyan is, hogy több szelepen át küldik alulról. Igencsak észnél kell lenni, különösen, ha az ember már fáradt estefelé, 100 kilométer és vagy 10 zsilip után.



Az öreg Majna-hídon megcsodáltuk a szenteket, majd a piacteret és a Mária templomot örökítettük meg. A százharmincezres ódon frank város hangulata rabul ejtett.

A rádión való bejelentkezést elvárják. Jobb híján angolul szoktam hívni őket, a megadott rádiócsatornán, a hely neve szerint. Franciaországban francia nyelven természetes, hogy nem volt nehézség mintegy 150 zsilippel. Német területen az angol szóra is válaszoltak mindenütt készségesen, csak egy helyen tudatták velem, hogy Suldigungba érkeztem. Itt azután – fejemet vakarva bár – mégis elő kellett halászni a zsilipeléshez szükséges német szakszavakat.

Alsó-Szászország központjába Würzburgba este fél kilenc körül értünk. Sötétedett, de annyi azért látható volt, hogy csodálatos helyen járunk. A város központjában lévő zsilip kezelője kérdésünkre rádióan ajánlott egy közeli Yachtkikötőt. Itt határoztuk el, hogy másnap nem sietünk az indulással, visszasétálunk a városba. Nem bántuk meg!

Elsőként a fejünk felett magasodó Marienberg erődrendszeret kaptuk lencsevégre, bámulatos építmény, majd a királyi rezidenciát láttuk a díszparkkal.

Az öreg Majna-hídon megcsodáltuk a szenteket, majd a piacteret és a Mária templomot örökítettük meg. A százharmincezres ódon frank város hangulata rabul

ejtett. Mindent látni akartam, még a hídkorlát faragott köveit összetartó kovácsoltvas kapcsokon is elcsodálkoztam...Fényesek, nem hagytak nyomot rajtuk a századok. Gyönyörű ódon házak... építészek, kőfaragók, pallérok, kovácsok, micsoda mesterek keze munkája! Szívesen maradtunk volna, de egy délelőttnél többet nem áldozhattunk időnkéből. Ma kaptuk a hírt, hogy a Sió zsilipet megnyitották, ezzel kb. három hétig lehet számolni. Igyekeznünk kell, hogy még elérjük. Kicsit szomorúan távoztunk a csodaszép Würzburgból. Még egy utolsó fotó a várost átszelő Majna zuhatagsoráról, azután elbúcsúztunk a készséges kikötőmestertől, gépiesen elkötöttünk és nekiláttunk utunk utolsó Majnai szakaszának. Würzburgtól 135 km-re ugyanis a folyó balra el, már nem hajózható. Bamberg városánál 0 km-rel megkezdjük a 170 km hosszú Duna-Majna csatorna felderítését, hogy azután, ha mégis úgy adódna, és Regensburgnál már feltűnően kék lesz a víz, akkor tudjuk, hogy a mi Dunánkon hajózunk. (Vagyis, egy darabig még Strauss-én). A nagy sietségben még a 2000. megtett km-ről sem emlékeztünk meg. Nem baj, a GPS sem méltatlankodik, ha nem koccintgatunk menetben. Ma elhagyjuk Nürnberget is. •



A Dunai szakasz

Én, a Duna-parti őskövület, még sosem jártam a Duna bölcsőjénél. Felső szakaszán is csak ritkán. Pedig, már a hatvanas évek elején szüleimmel kiel-boot megszállottak voltunk egy Pünkösdfürdői csónakházban a Rómain.

Kamaszodván szinte átmenet nélkül a kajak szakosztályban találtam magam, sajnos arra is csak rövidke három év maradt. Hogy miért?

Az Autóközlekedési Technikumban érettségiztem. Ott az elmélet mellett reszeltünk, hegesztettünk, kovácsoltunk, forgácsoltunk, motort szereltünk, érettségire mindenki megszerezhetette a hivatásos jogosítványát teher-személy-motor-nehézpótkocsi-miaménkúre. Nagyon tiszteltem magam érte, de apám azt mondta: van már némi elméleti tudásod, most megszerzed a gyakorlatot is.

Ezzel aztán izibe beadott a Mahart Hajójavítóba motorszerelőnek. A Ganz, Jendrassik, Láng motorok egyik-másikának a hengeréből állva is alig látszottam ki, mégis élvezettel csináltam, amit az idős szakik rám mertek bízni. Közben jelentkeztem a Detert tengerhajózáshoz, a hajós hierarchia legalsó fokát megcélozva – úgy mondták – olajozónak.

Ám, nehéz volt akkoriban fiatalon nyugati útlevelet kapni! Be is hívtak rögtön katonának a Honvéd Folyami Flottillához, az a biztos. Épp csak betöltöttem a tizennyolcat.

Az egyetem várhat. No, hozzuk ki ebből is a legjobbat!

A Beatles korszakban jártunk, az iskolában szégyen volt, ha valaki nem tudott gitározni, magam is próbálkoztam. Így történt, hogy engem választottak akkordgitárosnak a Flottilla zenekarba. Vezetőnk Faragó Judy civilben a Scampolo frontembere volt.

Végigmuzsikáltam a 24 hónapot. Ma már Faragó Judy és Komár Laci sincs közöttünk, de főhajtva gondolok rájuk.

Ennek a hajóútnak a dunai szakasza embert próbáló. Hadd tisztelegjek vele Judy és a Ki-Mit-Tud-ból jól ismert Flottilla együttes emlékének, amelynek 1965-66-ban magam is tagja lehettem. Ha a Flottillás laktanya előtt is elhajózom, még a hajókürt is megbánja!

A Duna-Majna-Rajna csatornán is kipipáltuk az ötvenedik zsilipet. Aki völgyemenetben Kehlheimnél jobbra néz, láthatja, hogy a Duna becsatlakozik. Nem csak láthatja, érezheti is sodró lendületét. Kehlheim szép, rendezett város, az ember fiának kedve támad kikötni. Igen ám, de komoly rakpartokkal várszerűen körül van zárva.

Nagyon impresszív, de kikötésre alkalmas hely nincs, itt nem várnak kishajókat, legálábbis nem ilyen merüléssel.



Mint a legények fordulnak a vasárnapi miséről hazatérő kisasszonyok után, úgy követtek bennünket is a kamerák. A kutya sem zavart, tudtak érkezésünkről.

Vitorlások erre nem járnak. Magas a part, sodor a Duna, továbbmegyünk. Annál is inkább, mert biztatást kaptunk a Vízügytől, ha vasárnapig behajózunk a Sió zsilipen, mehetünk a Balatonra. Ezért aztán a lovak közé csaptunk.

Regensburg következik, majd az utolsó német település: Jochenstein.

Mona száguld, el kell érni a nyitva álló Siót, s akkor Badacsonyba érkezünk, előkelőőn, akár egy brit naszád..

Nem is számoljuk az akadályokat, Wallsee, Melk, Bécs, Pozsony zsilipei. Csúnyy következik. A hatalmas víztározón hajózunk órákig. A hajóutat mesterséges kőszigetek jelzik. A partvédelem végeláthatatlan hosszúságban mesterien kiépítve. Egy-egy sporttelep, szálloda már látható a néptelen parton, a Kite-osok csak megszállottságból hasítják a vizet, infrastruktúra, nézőközönség semmi, kocsijaik a kihalt parton állnak. Valószínűleg így kezdődik minden klubélet, kívánjunk nekik szebb folytatást.

Gabcikovo. A tengertől a kétszázhatodik és utolsó zsilipünk. Lobogónk láttán az óriási zsilip kezelője magyarul szól a mikrofonba, a hangerőtől rezegnek a fák. Előre enged, most először, eddig mindig a „nagy vasak” mögött volt a helyünk a zsilipkamrákban. Búcsúzóul rádióon megköszöntük neki, igen szívélyesen kívánt jó hajózást.

Délutánra járt az idő. A Vízügyi Hivatallal beszéltünk a Sióról. A Balaton vízállása 124 cm, 95 és 105 közé kellene beállítani, a Sió nyitva, ha vasárnapig odaérek,

Badacsonyig úszhat Mona. Ezen fellelkesülve kötöttünk ki péntek este Győr-Gönyű Szotyolakikötőjében.

Igen, így neveztük el. Érkezés után körülnéztünk, sehol egy lélek, rend, mit rend, maga a REND! Elvágólag belőtt vagonok, rakodógépek, minden új és fényes, sehol egy hajó, sehol egy lélek. Mint a legények fordulnak a vasárnapi miséről hazatérő kisasszonyok után, úgy követtek bennünket is a kamerák. A kutya sem zavart, tudtak érkezésünkről. Mi lehet a hatalmas silókban? Mit raknak itt a nagy hajók gyomrába? Mi csak galambokat láttunk önfeledten napraforgót csipegetni a silótároló környékén. Akkor hát ez lehet itt a nagy Győri Szotyolakikötő. Miután ezt vaslogikával kikövetkeztettük, jóleső fáradtsággal tértünk nyugovóra, holnap irány Szekszárd és a Sió.

Ám azonnal újabb telefon érkezett. A Hivatal sajnálkozva közölte, hogy a Belügy magához vonta a tavaszi vízeresztés szabályait – pontosan a tavalyi anomáliák miatt – és hajózási tilalmat rendelt el a Sión. Egy darabig értetlenkedtem, mikor hajózható a csatorna, ha nem magas vízállás idején? De beláttam, hogy nincs mit tenni. Hazaérkeztünk.

Megrendeltem a kamiont. Majd úgy fogom fel, hogy ennyivel én is hozzájárultam a balatoni vitorlázás ez évi biztonságához. És kész.

A reggeli ham and eggs után Pettenkoffer Sanyi is elbúcsúzott. Felmászott a nyolc méteres partfal vaslétráján, a csomagjait kötéllel felhúzta, viszlát Sándor, viszlát Badacsonyban.



Mi szívesen visszamegyünk gondolatban ezekre a gyönyörű helyekre. Hagyják a „szalagkorlát-perspektívát”! Tartsanak inkább velünk vízi úton Európába...

Egyedül maradtam, hol is kezdjem a szállításra felkészítést? Talán először kiszerelem a jelzőárbócot. Hosszú lesz a hétvége. Ránéztem a logra: 2843 km.

(Egy 40 km-es szakaszon elfelejtettük bekapcsolni a műszert a Rajnán..) ..csak a Sió hiányzott a 3000-hez, de mindegy is, mert a Szürkebarát-grappa is elfogyott már...

Utunk ezzel véget ért. Még néhány zabszem, daruzás, szállítás, és „Mission accomplie” – küldetés teljesítve.

Izgalmas, nehéz, fárasztó, hosszú, de gyönyörű utunk volt. Most majd a földön járunk. Utunkon számtalan barátság kötődött, azóta is jönnek a mailek, SMS-ek, jókívánságok. Nagyon sok hálával tartozunk olasz, francia, svéd, norvég, német barátainknak, köszönjük a segítséget, önzetlenséget, együttérzést, barátságot, amellyel hozzájárultak utunk sikeréhez.

Nem ejtettem szót azonban mindazokról, akik hivatalukon túlmenő szívélyességgel és igyekezettel tettek meg minden tőlük telhetőt.

Köszönettel tartozom a Hajózási Felügyelet munkatársainak, a Győr-Gönyű-i Ro-Ro kikötő elnök-vezérigazgatójának, Pintér Ákos úrnak, telepvezetőjének Dietrich úrnak és a telep valamennyi dolgozójának szíves segítségükért.

Győri hajós barátainak, Tárkányi Lacinak és Kárpáti Tibinek, akik ugrottak segítségünkre, azonnal. Hasonlóként Boda Gabinak, Boda Évának és Alainnek a jóelőre megküldött hajózási térképekért és pilotkönyvekért.

Nemkülönben Csiszka Antal győri és badacsonyörsi lokálpatrióta barátomnak.

A Kisalföld szerkesztőjének Fábíán Györgynek és fotósának, akik szintén lemásztak a nyolcméteres függőleges vaslétrán egy riport kedvéért.

Mindez az út befejezéséhez kötődik, de számtalan segítséget kaptam már a tervezés időszakától kezdve feleségemtől, Kárpáti Katitól, aki legalább olyan skipper, mint én, ám most nem jöhetett velünk, minden rossz mozdulatra ügyelnie kell instabil csigolyái miatt. Naponta beszélünk, és sokszor gondoltam rá a háborgó tengeren is, paradox módon ilyenformán: de jó, hogy Kati nincs most a hajón...

És... köszönettel tartozom két megszállott társamnak is, Kötél Janinak és Pettenkoffer Sanyinak, akik elévülhetetlen érdemeket szereztek ezen az úton – legalább is nálam.

Kötél Jani feleségéről Krisztiról és kislányukról a kis Krisztiról hálátlanság lenne meg nem emlékezni, hiszen ők csak Elbáig jöhettek velünk. Portoferraio-ból szomorúan visszafordultak, de az előkészületekből bőségesen kivették részüket, mielőtt egy teljes hónapra minden gonddal magukra maradtak.

Mi pedig ennyivel és egy csodálatos utazással lettünk gazdagabbak. Ha megtehetjük, megosztjuk élményeinket minél szélesebb körben. Mesélünk, mesélünk napestig, még a könyvkiadáshoz meglévő anyagok összeszerkesztése is ránk vár. Van még közel ezer fotónk és néhány videónk. Mi szívesen visszamegyünk gondolatban ezekre a gyönyörű helyekre. Hagyják a „szalagkorlát-perspektívát”! Tartsanak inkább velünk vízi úton Európába...

Badacsonytomaj, 2013 május, Kárpáti Lajos, Pettenkoffer Sándor és Kötél János •





HAJÓFELSZERELÉS A-TÓL Z-IG

HAJÓSBOLTUNKBAN MEGTALÁLHATÓ MINDAZ, AMIRE A HAJÓZÁSHOZ SZÜKSÉGE LEHET: HALRADAROK, HAJÓFELSZERELÉS, ZODIAC GUMICSÓNAK, SECUMAR MENTŐMELLÉNY, RTM KAJAK, YAMAHA CSÓNAKMOTOR, VILLANYMOTOR, JETPILOT JETSKI FELSZERELÉS, HAJÓALKATRÉSZEK, HAJÓZÁSI MŰSZEREK, HAJÓS CIPŐK, HAJÓS RUHA, ROZSDAMENTES SZERELVÉNY, KÖTÉL, KÖTELEZŐ HAJÓFELSZERELÉS, LOWRANCE HALRADAR, GPS, CSÓNAKEVEZŐ, PUFFER, CUPROLIN HAJÓFESTÉK, INTERNATIONAL HAJÓFESTÉK, HAJÓÁPOLÁSI CIKK, ÉTKÉSZLET, HAJÓS AJÁNDÉKTÁRGYAK, KÖNYVEK, GPS TÉRKÉP STB...

Webáruház:

www.maritimehajosbolt.hu

www.maritime.hu

Nyitvatartás:
Hétfőtől–Péntekig: 9–17 h
Csütörtökön: 9–18 h
Szombaton: 9–13 h

Gasztró-hétvége

Az elmúlt hétvégék antiszociális időjárása nem kedvezett a hedonistákra építő kikötői szolgáltatások profitabilitásának. A kihalt mólók, az üres parkoló és a fogvacogató hideg csak a vitorlás közösség megszállottan versengő törpe de nagyon is kompetitív minoritásának kedvezett. Akik a kikötőt lazulós örömforrásnak tekintik, azok lágy meleg szellőre szikrázó napsütésre és hűtötten élvezetes italok fogyasztására vágytak leginkább.

Na ez végre egy ilyen hétvégének ígérkezett. Nálunk a BFYC-ben kitört a nyár. A hajókon megszűnt a barkácsolás, megjelentek az asszonyágok, a túlmozgásos gyerekcsapatok és az étterem speciális ajánlatai. Bálint a séf egy kóstoló-show keretében megkezdte áldásos küzdelmét, hogy éhségérzetünket egészséges táplálékkal csillapíthassa. A Csíkos lekvárcsalád ismerőit már nem lepte meg a belgacsokis, marcipános, csilis, rebarbarás és ki tudja hány féle eszméletlen finom természetes édesség, ahogy azon sem csodálkoznak, hogy a chatni lehet ugyanolyan magyar termék magyar alapanyagokból, mint egy klasszikus lekvár.



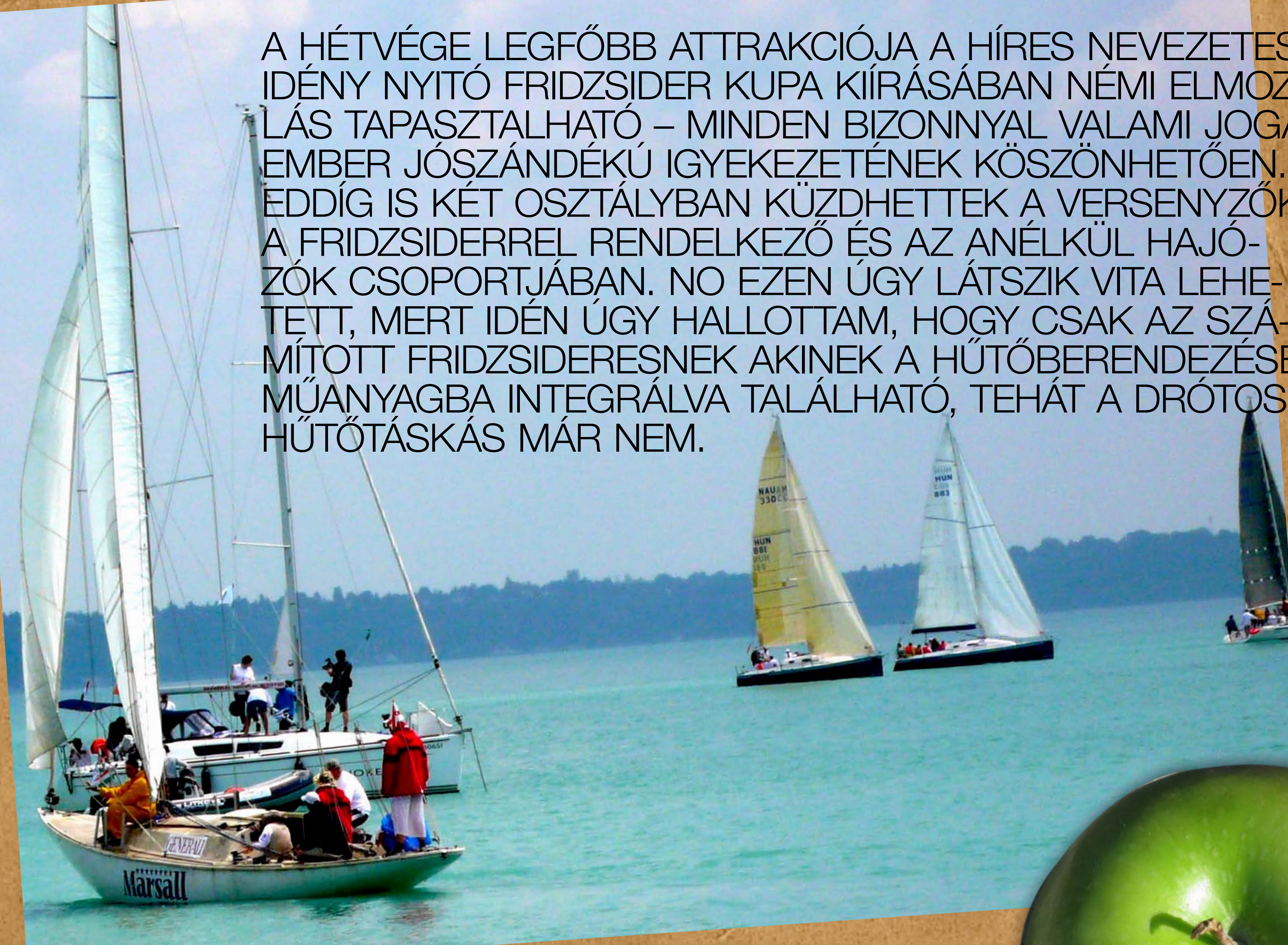
KÉPEK



Balatonkenese
BFYC



A HÉTVÉGE LEGFŐBB ATTRAKCIÓJA A HÍRES NEVEZETES IDÉNY NYITÓ FRIDZSIDER KUPA KIÍRÁSÁBAN NÉMI ELMOZDULÁS TAPASZTALHATÓ – MINDEN BIZONNYAL VALAMI JOGÁSZEMBER JÓSZÁNDÉKÚ IGYEKEZETÉNEK KÖSZÖNHETŐEN. EDDÍG IS KÉT OSZTÁLYBAN KÜZDHETTEK A VERSENYZŐK: A FRIDZSIDERREL RENDELKEZŐ ÉS AZ ANÉLKÜL HAJÓZÓK CSOPORTJÁBAN. NO EZEN ÚGY LÁTSZIK VITA LEHETETT, MERT IDÉN ÚGY HALLOTTAM, HOGY CSAK AZ SZÁMÍTOTT FRIDZSIDERESNEK AKINEK A HŰTŐBERENDEZÉSE MŰANYAGBA INTEGRÁLVA TALÁLHATÓ, TEHÁT A DRÓTOS HŰTŐTÁSKÁS MÁR NEM.



Kóstoltunk tökmag és szőlőolajat, ittunk eszméletlen finom természetes alapanyagból készült szörpöket, megízlelhettük a Nobilis pálinkáit, de csak a különleges mangalica kolbászok és sonkák jelenlétének köszönhettem, hogy nem váltam hithű vegetáriánussá.

A hétvége legfőbb attrakciója a híres nevezetes idény nyitó fridzsider kupa kiírásában némi elmozdulás tapasztalható – minden bizonnyal valami jogászember jószándékú igyekezetének köszönhetően. Eddig is két osztályban küzdhettek a versenyzők: a fridzsiderrel rendelkező és az anélkül hajózók csoportjában. No ezen úgy látszik vita lehetett, mert idén úgy hallottam, hogy csak az számított fridzsideresnek akinek a hűtőberendezése műanyagba integrálva található, tehát a drótos hűtőtáskás már nem.

21 hajó küzdelméből kikerülő győztesek a megdicsőülésen túl Balaton szeleket vehettek át, hogy ki mennyit az nem volt őszhangban az elért helyezéssel, de óvástárgyalás így sem hátráltatta a díjkiosztót.

E közben a szomszéd kikötőben a biztosítók és a bankok képviselőit szálltak vízre a szakmai regatták egyik kiemelkedő eseményére összesereglett versengők. A nagy presztízsű vetélkedés színvonalát jól szemlélteti, hogy a nevezett hajók között láthattunk a profi mezőnyökből is jól ismert rohanógépeket, vagy olyan klasszikus fahajókat mint a Tramontana, vagy a Scirocco, de a 70-es osztály legjobbjai is tükrözték az induló csapatok elszántságát. A szél hiánya nem kedvetlenítette el a versenyzőket, gyakorlatilag nem maradt el futam szélhiány miatt, ami elsősorban a rendezők rugalmas hozzáállásának is betudható.

Amíg a hirtelen kitört kánikulát szombaton egy könnyű nyári zápor még elviselhetővé tette, addig vasárnap a bankárokat már az aligai bójáknál be kellett futtatni, nehogy megszúrja őket a nap.

Mire a versengő mezőny visszavánszorgott a kikötőbe, feltámadt a szél és az év talán legnagyobb körét róhattuk le a Keleti medencében.

A lemenő nap már már közízlést rombolóan aranyló sugarai megunthatatlan díszletet varázsoltak a tó köré, jó alkalmat teremtve egy koccintásra. • Gerő András



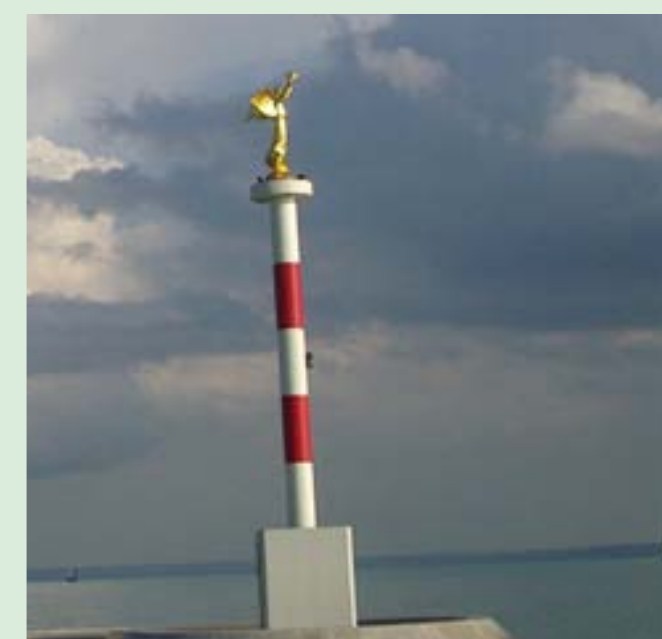
Keleti túra

GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN)



#2

BALATONFÜRED
Beugrunk Füredre, lássák valami szépet is ebben a majom világban.



#1

SIÓFOK

Egyre lejjebb bukik a nap, lépkedünk vissza a hajó felé. Egyszerűen, jól éreztük magunkat.

#3

BALATONFÖLDVÁR
Felsétálhatunk a magaspartra, ahonnan az egyik legszebb kilátási pontból gyönyörködhetünk a délnyugati medencében.



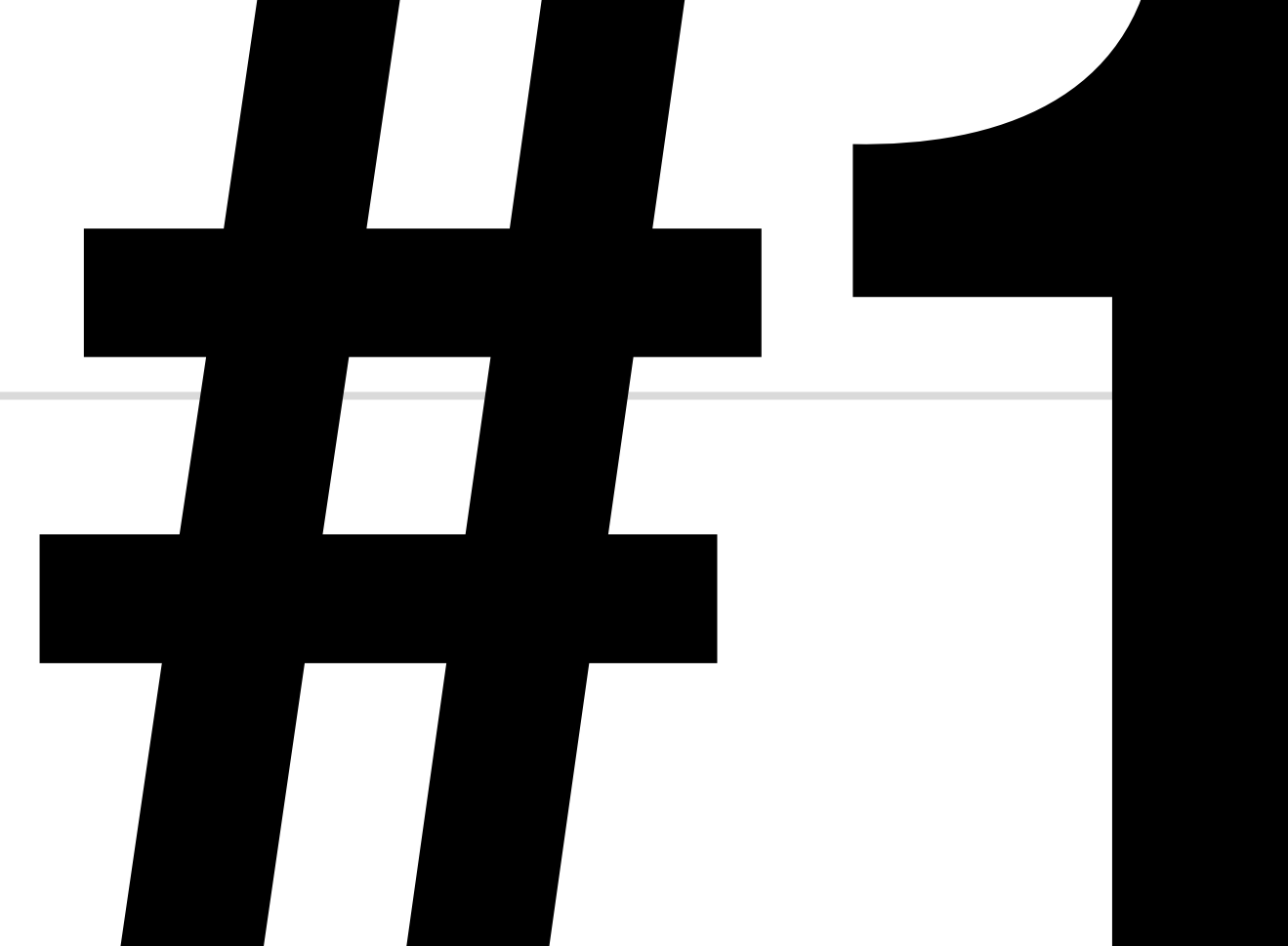
#4

BALATONSZÁRSZÓ
Kedvenc költőm, mintaképem emlékművét látnotok kell.





Siófok, Siófok! Köszöntjük kedves utasainkat!



„Tavasszal mindig arra gondolok, hogy a fűszálak milyen boldogok: újjászületnek, és a bogarak, azok is mindig újra zsonganak, a madárdal is mindig ugyanaz, újjáteremti őket a tavasz.”
Gelencsér György (Merlin)

Enyhe északi lengedez az ezüstösen csillogó májusi reggelen. A déli partot még pára fedi, GPS mutatja az irányt. Egyenesen húzunk, mivel már déltől viharok várhatók, márpedig a tegnapiak után nem kívánunk a nyílt vízen találkozni velük. Három éve, **csak pár sort** szenteltem e jeles városnak. Nem tartozott a kedvenc helyeim közé. Zajos, poros, temérdek ember, városi forgatag, sok bővli árus. Nézzük, mi lett belőle.

A piros kikötőoszlopon arany angyal, kezében békegalambbal köszönt, sziporkázó ragyogásával. Orosz, civil szervezetek adománya. Na, ilyen nincs ám mindenkinek! Ó barbárok, lássatok csodát! A keleti mólót viszont megemelik, ne csapjon át a magas víz. Ez hasznos, csak legyen. Amikor eresztés folyik a Sión, igen erős a bejáratnál az áramlás. Számítani kell rá.

A kikötő nem sokat változott. A vendég helyek rövid sz@rok, a begörgő hullámok ide-oda csapódnak a medencében, lötyögtetve a hajókat. Ettől még védett, tűrhető, de ha nagy vihar készül északról, kérjünk a kikötő mestertől egy belső üres helyet, ha van. Ha nincs, meneküljünk egészen be a daru alá éjszakára.

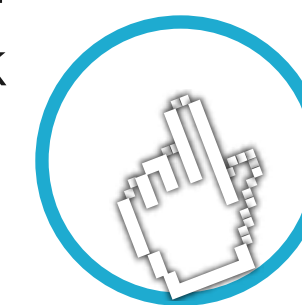
A kikötői terasz kocsmásként szokásosan elegáns és nagyon kellemes. A felfelé vezető út mentén, a soron több csehó is van. Elfogadható áron, jó magyaros kaják, hideg sör. A borok felejthetőek, fröccsnek elmennek. A sarkon a halsütő szakadt, de amit kínál az nagyon jó: Sült hal több féle, hamburger, italok. Kipróbálhatja aki szereti, valódi keszeg is van tele szálkával, ahogy az való. Végig csámpázunk a Fő utcán, a Víztoronynál ámulok és bámulok. Autók számúzza,

virágok, minden csodaszép, elegáns és tiszta. **Torony gyönyörűen felújítva**, áruház „ránc felvarrva”.

Nyoma sincs a szocreál betonkolosszusnak. Széchenyi emlék szökőkút, minden, ami kell egy város főterén. És mögötte a park, hemzseg a szebbnél szebb **bronz és kőszobroktól, műalkotásoktól**. Rá sem ismerek a hajdani ricsaj és porfészekre. Kezdem nagyon jól érezni magamat. Egyáltalán nem zavaró számomra a Kálmán Imre kultusz, hisz ide való, vagy nem?

Sétálunk a hajóállomás felé, és a Sió túloldalán, a sínektől az első párhuzamos utcában (Batthyány Lajos utca 7), az állomással egyvonalban kiszúrtunk egy háromcsillagos hotel éttermet, ami remek. Hatalmas a választék, különleges vad kaják, kitűnő bor. Nekem az őzpecsenye vadász módra vörösborban jött be leginkább.

És hihetetlenül olcsó, a színvonalhoz képest. Kész hízó kúra. Bátran **ajánlom mindenkinek!** Kár, hogy a kikötőtől messze van. Egyre lejjebb bukik a nap, lépkedünk vissza a hajó felé. Egyszerűen, jól éreztük magunkat. A parkban még két mókus is láttunk a tavacska mellett. Barátságos, kedves, elegáns és szép lett ez a város. Örömmel írok ilyesmit, hisz ritkán adatik meg. Mennyire más érzés, mint például az „Öreg tihanyi kikötő”. Lehet jól is csinálni a fejlesztéseket. Ezekről esik szó, amint a kokpitben vacsorázunk, borozgatunk. Ez is jó, még a szúnyogok is kegyesek. Lassan leszáll az est. Távolban villámok cikáznak. Ellenőrzöm a kikötést, és irány aludni. Reggel korán indulunk. Cél a hazatérés lesz. •



Hazatérés

„Az, ami volt, már elmúlt, már nem él,
hol volt, hol nem volt, elvitte a szél,
s a holnapom? Azt meg kell élni még,
csillag mécssem ki tudja meddig ég?!
de most, de most e tündöklő sugár
még rámragyog, s ölel az illatár!”
Várnai Zseni

Tavaszi túránk utolsó reggelje. Kellemes északiban szeljük a hullámokat. Elmaradnak Siófok szállodái. Hát igen, a hajdani „Ezüstpart”. Most „elátkozott part”. Rengetegen nyaraltak itt boldogan heti váltásban, gumimatrac, pöttyös labda, szörf és vízi biciklikölcsönző, szakszervezeti Kánaán. Most pusztuló betontorzók, orrig érő gaz, törött ablakok, rozsdás drótkerítések. Néhol marcona biztonsági őr kandikál ki bódéjából, vagy goromba kutya vicsorog. El innen minél messzebb. Aztán Zamárdi következik, de minek. Pedig elkelve ide is valami kikötő. Mind kedvtelési, mind biztonsági szempontból, hiszen vihar esetén a „cső” előtt jól jöhet egy menedék. **Született is rá terv.** Semmi sem lett belőle. Azaz hitvány telek-spekulációnak esett áldozatul. Szégyen, hogy megvolt minden: a terv, a pénz, az akarat. Folyt az engedélyeztetés, és a helyett, hogy úgy vonulnánk be a történelembe, hogy megépítettük a város hajóállomását, nevünk mellé az kerül: ELPUSKÁZTUK (máshogy is kifejezhettem volna magam)! Bezzeg, randa betonkolosszus wellness szálló az épült, szétzúzva a part látképét. Ja, hogy erre van igény? A jól tejlő vendégek nem kíváncsiak a mocskos, szúnyogos, piócás, hínáros Balatonra. Hát jó, de akkor miért ide kellett rakni?!

Bánatomban hátat is fordítok e szomorú helynek. Beugrunk Füredre, lássak valami szépet is ebben a majom világban. Tagore sétány: a nagy parkoló mögött, volt Kalóz Étterem. Most Medgyessy-Kovács Gyula festőművész műterme, kiállítása, kertjében borozó. Az ujjával keni az olajat a vásznaira, jellegzetes, eredeti, hogy tetszik vagy nem, az már ízlés dolga. Nekem nem igazán az esetem, de pár pohár bor mellett jól elbeszélgettünk. Megtiszteltetés volt számomra, hogy ekkora művész szentelt ránk pár percet. A borok pedig kiváló környékbeli pincékből fakadnak. Érdeemes betérni hozzá, ki ne hagyjátok!

Tovább indulunk. Tihany ugye kerülendő az építkezés miatt, ami azóta jóformán semmit nem haladt. Elérjük a „csövet”. A bóják már kint vannak, jelzik a hajózó út határait. Vegyük őket komolyan. Átérünk a kompjáraton. Fehér ragyogással fogad a nyugati medence. Április – májusban mindig ez az érzésem. Fehér és üde zöld. A június – július ezüst, míg augusztus – szeptember arany csillogású. Október végén, a szürke száz árnyalatában, nedvesen didereghetünk. És befutunk Földvárra.

A vendéghegyek balra találhatóak a kis móló mögött. Védettek, cölöpösek, de a hajók keresztben állnak a Balatonról nézve, tehát oldalba kapják az északit. Lötyögnek is rendesen alkalomadtán. Mi persze most a saját stégünkhöz állunk. Megjegyzem, minden túram indulásakor szólok a kikötőmestereknek, hogy mikor érek haza, így lehetőségük van addig vendéghajókat odairányítani. Nagyon szeretik ezt a szokásomat, másnak is ajánlom.

Zoliék kínálata a Csigaházban változatlanul remek, kifizethetőség határáig drágult. És egy jó hírrel fogad: megvette a „Marika Büfét”, ami ugye évek óta döglődött. „Bigaház” lett belőle, végre friss oldalas, fűszeres hurka – kolbász, jó bor, hideg sör, udvarias pultosok. Na, így mindjárt más, ide is lehet jönni! Reggel 7 órától nyitva!

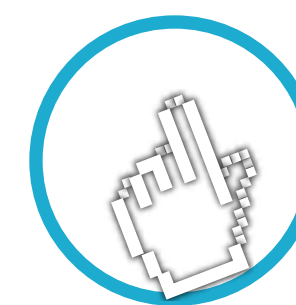
De mit lehet itt csinálni? Persze, ha a szabadtéri színpadon van valami kedvünkre való, megnézhetjük. Esetleg felsétálhatunk a magas-partra, ahonnan az egyik legszebb kilátási pontból gyönyörködhetünk a délnyugati medencében. Útba esik egy szerény büfé, itt egy Unicumot szoktam legurítani. Csak üveges italok vannak, meg kemény székek. Távcsovezni viszont lehet, a rév felé. Lefelé jöhetünk a lépcsőn, a turistaúton, de csak saját felelősségre, mert a löszfal a sok esőtől omlik.

Visszaérve a kikötőbe, a „Galambszigeten” is érdemes figyelmesen körülsétálni. A nyugati oldalon, délelőtt, napsütéses időben, láthatunk a nádszálakra felkapaszkodott siklót, vagy kockás kígyót, amint melegszik.

Ha szerencsénk van, még mocsári teknős is kerülhet a szemünk elé. A lényeg, hogy alaposan nézzünk körül, lassan mozogjunk, hogy ne riasszuk el őket.

Szóval, akad azért itt is látnivaló. Ha mindezzel nem elégszünk meg, kölcsönözzünk bringát, vagy szálljunk fel egy megállónyit a vonatra, és látogassunk át Szárszóra. Kedvenc költőm, mintaképem emlékművét látnotok kell. Lehet rajongani érte vagy megbotránkozni, de közömbösnek maradni nem!

Szárszónak is egy a vége, hazaértünk. Most kicsit megpihen a RHEA. Keleti túránk véget ért. És a tavasz is. Következő utunk, már nyári kirándulás lesz, nyugatnak indulunk. De erről majd legközelebb, addig is jó szelet! •



Melegeged van?

Ebben a hirtelen jött nagy melegben nagyon aktuális a Maritime hűsítő ajánlata.

Megérkeztek a Caframo ventilátorok 12 és 24 voltos változatban. Vegye-vigye, hogy ne legyen melege!



Maritime Hajósbolt

Ventillátor solar rm.akkus



Ventillátor solar rm.akkus



Maritime Hajósbolt

Ventillátor 24V 3seb., Sirocco



Maritime Hajósbolt

Ventillátor 12V szélvéd páram

Szélvédő páramentesítő ventilátor

Solar ventilátor

Ventillátor 12V 3seb.,Sirocco kabin ventilátor

Solár ventilátor akkus

A ventilátorok üzletünkben kipróbálhatóak és megvásárolhatóak.

A választék megtekinthető és megvásárolható [webáruházi](#) ajánlataink között is.

A teljes, [angol nyelvű katalógus letölthető itt.](#)

A Caframo, kanadai cég hajókba is javasolt csendes ventilátoraival nyerte meg a vásárlók bizalmát.

Többféle kivitel tartunk raktáron:

- hordozható, elemes kivitel
- asztali, elemes kivitel
- falra vagy bárhová szerelhető, 12V-os és 24 voltos kivitel.

(x)



Maritime Hajósbolt

Ventillátor 12V áll.seb. Kona



Maritime Hajósbolt

Ventillátor 24V 3seb. Bora



Csúcstechnológia a vízen

Windows Optimist Európa-bajnokság, Balatonföldvár

Az Optimist – látszólag – a világ legegyszerűbb hajója. Apró, sarkos test, gaffos árboc, egyetlen vitorla. A hozzáértők számára azonban világos, hogy számtalan állítási lehetőség teszi személyre szabottá ezt a kis versenygépet, amely a világ legelterjedtebb, legnépszerűbb ifjúsági hajóosztálya. Állítható az árbocalp, számtalan módon a vitorla, és a versenyzők testsúlyának megfelelően választható a rudazat és az uszony. Egy átlag maláj 15 éves mégsem akkora, mint egy kamasz svéd... Éppen ez az esélyegyenlőség tette ilyen elterjedté az Optimistet az egész világon.

Ami Balatonföldváron az első napokban kiderült: ezt a világversenyt körülveszi a csúcstechnológia légköre. Egyebek közt ezért is lett a verseny fő támogatója a Microsoft, a világ legnagyobb számítástechnikai eszközszállító és szolgáltató cége. Széles termékválasztéka az operációs rendszerektől és alkalmazásoktól kezdve az összetett hálózati szoftverekig, üzleti szoftverekig és internetes technológiáig terjed. A céget William H. Gates és Paul G. Allen alapította 1975-ben. Mára a világ több mint 90 országában van jelen, dolgozóinak száma pedig meghaladja a 80 000 főt.

A Microsoft számára különösen fontos a fiatal tehetségek támogatása – a YouthSpark program keretén belül az egész világon azon dolgozik, hogy legyen szó fiatal programozókról, szoftverfejlesztőkről vagy vitorlázókról, életkezdésüket, karrierjük kibontakozását segítse. A technológiai támogatás mellett így a Magyar Vitorlás Szövetséggel kötött szponzorációs együttműködés eredményeként a 2013. június 29-e és július 7-e között az Optimist osztály részére megrendezendő Európa-bajnokság hivatalos neve Windows Optimist EB lett, míg a július 2-a és 4-e között sorra kerülő ifjúsági távolsági vitorlásverseny a Windows Kékpántlika elnevezést kapja.

Papp István, a Microsoft Magyarország ügyvezető igazgatója az együttműködés kapcsán elmondta: „**Azért döntöttünk a támogatás mellett, hogy ehhez kapcsolódva a rendelkezésünkre álló technológiával a vitorlássportot, a legfiatalabb generációt is helyzetbe hozzuk. A Microsoft tevékenységével az élet minden területén a hi-tech jelleget erősíti, rendszereket adunk, alkalmazásokat építünk. Ezek közül a szolgáltatások közül jónéhánnyal a közeljövőben találkozni fognak a hobbivitorlázók és a versenyzők egyaránt.**”

A Windows arculata, értékei rímelnék az Európa-bajnokság jellegzetességeivel. A Spartacus Vitorlás Egylet telepén az eddigi egy helyett erre a hétre négy egymástól független wifi hálózatot kellett kiépíteni. És nem csak azért, mert a tizenévesek kezében a partra érkezés után egy jó hideg palack Nestlé Aquarel ásványvíz mellett már ott zizeg az okostelefon vagy a tablet. Olyan



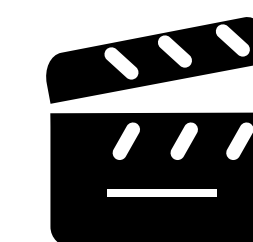
nyomkövető rendszer működik majd a futamok alatt, amely néhány perces késéssel teljeskörű információt ad az interneten keresztül mind a kétszázötven hajó pályájáról, út- és sebességadatairól, sorrendjéről. A földvári vitorlástelep műhelyében állt fel a tractrac rendszer központja, amely kontrollálja az egész nyomkövető rendszer működését. A hajókból a kis GPS jeladók a Vodafone GPRS hálózatán juttatják el jeleiket a dániai szerverközpontba, innen a kiszámolt, feldolgozott adatok az interneten át jutnak el a felhasználókhoz. Mindez természetesen a spartacus.hu weboldalon keresztül is elérhető lesz.

Vajon mi az oka a legkorszerűbb technika ilyen magas szintű használatának? Tenke Tibor, olimpikon vitorlázó, a Magyar Optimist Osztályszövetség elnöke elmondta: „Az Optimist hajóosztályt mindenki nagyon komolyan veszi a világ vitorlássportjában. A londoni olimpián induló vitorlázók hetven százaléka eredményes volt ebben a hajóosztályban. Ha előre tekintünk, ez azt jelenti: a 2020-as olimpia akár több érmes vitorlázója is itt vitorlázik most Balatonföldváron. Az egész sportág érdeke, hogy ők és edzőik már most mindazt a technológiai támogatást megkapják, mint a legnagyobbak.”

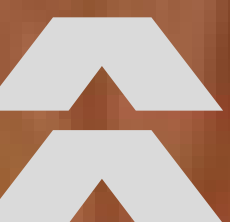
Az itt versenyző, a világ minden tájáról érkezett 16 év alatti vitorlázók az igazi facebook generáció tagjai. Nem véletlen tehát, hogy a földvári verseny facebook oldala már a tulajdonképpeni futamok előtt is teljes gőzzel üzemelt. A facebook.com/optieuro2013 oldalon a legtöbb csapat bejelentkezett, saját fotóikkal, megjegyzéseikkel teszik élővé, valóban közösségivé a verseny arcát a neten. Pörögnek a Windows Optimist Európa-bajnoksággal kapcsolatos twitter üzenetek is a virtuális térben, s az üzenetek küldéséhez vagy fogadásához használt eszközökön ott dolgoznak a Microsoft fejlesztései. A Windows logó, a brand ezúttal előtérbe került. Ott van a versenyhajók oldalán, a parti lobogókon, a bójákon, a plakátokon, a trikókon. A lényeg azonban azokban az eszközökben, szoftverekben van, amelyek a háttérben működve segítik a verseny megrendezését, internetes visszhangjának létrehozását, és a fiatal versenyzők mindennapjainak immár elidegeníthetetlen részei. (x)

Windwiser

Innováció az információban! Egy új, magyar fejlesztésű hajózási rendszer segítheti ezen túl a kapitányok dolgát. Megmutatjuk azokat a műszereket, amelyek mindent megmutatnak a hajósoknak.



VIDEÓ



PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2013.07.01–07.05.	Természetjáró túranapok	Gyenesdiás	www.gyenesdias.info.hu
2013.07.01–07.07.	Balatonfüredi Művészeti Fesztivál	Balatonfüred	www.balatonfured.hu
2013.07.01–08.20.	„Jó estét nyár, jó estét Keszthely!”	Keszthely	www.balatonszinhas.hu
2013.07.01–08.31.	Reneszánszkori vígasságok vidám színdarab naponta- korabeli udvari élet bemutatása	Nagyvázsony	www.kinizsivar.hu
2013.07.01–08.31.	Animáció	Balatonföldvár	www.balatonfoldvar.info.hu
2013.07.01–09.29.	Kultkikötő – Balatonföldvári Szabadtéri Színház	Balatonföldvár	www.kultkikoto.hu
2013.07.03–07.06.	VIII. Térzene Fesztivál	Balatonföldvár	www.balatonfoldvar.info.hu
2013.07.04–08.22.	Györi Jazzfiesta – Koncertsorozat	Balatongyörök	www.balatongyorok.hu
2013.07.04–08.29.	Tihanyi Orgonahangversenyek	Tihany	www.tihany.hu
2013.07.05–07.06.	III. SHS BALATOUR Nemzeti Település Kupa és Vitorlás Családi Nap	Balatonszemes	www.balatur.com
2013.07.05–07.07.	XIII. Balaton-Ifjúság-Művészeti Nemzetközi Fesztivál	Balatonfüred	www.furedkult.hu
2013.07.05–07.07.	XIII. Balaton-Ifjúság-Művészeti Nemzetközi Fesztivál	Balatonfüred	www.furedkult.hu
2013.07.05–07.07.	III. Vonyarcvashegyi Kézműves Sörfesztivál	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok
2013.07.05–07.07.	Copacabana Caros	Zalakaros	www.zalakaros.hu
2013.07.05–07.07.	Balatonlellel Juliális	Balatonlelle	muvhaz.balatonlelle.hu
2013.07.05–07.21.	Almádi napok	Balatonalmádi	www.pkkk.hu
2013.07.05–08.24.	Tihanyi Szabadtéri Játékok	Tihany	www.tihany.hu
2013.07.05.	I. Balatonfűzfői Vizes Nap	Balatonfűzfő	www.balatonfuzfoinfo.hu
2013.07.06–07.07.	Lovasi Napok	Lovas	www.lovas.hu
2013.07.06–07.07.	Rizling Vakáció	Badacsony	www.badacsony.com
2013.07.06–07.07.	V. Gyenesdiási Keszegfesztivál	Gyenesdiás	www.gyenesdias.info.hu
2013.07.06–07.13.	Groupama – OTP Balaton Laser Worlds 2013 Laser 4.7 EB, VB	Balatonfüred	www.balatonlaserworlds2013.com
2013.07.06–07.13.	TÓTI NAPOK	Lengyeltóti	www.lengyeltoti.hu
2013.07.06.	Endrődi-Jókai bableves muri	Alsóörs	www.alsoors.hu
2013.07.06.	Kukorica Jancsi Családi Fesztivál	Keszthely	www.balatonszinhas.hu
2013.07.06.	Balaton-átúszás, (Tartaléknapok: július.7., 13., 14., 20., 21.)	Révfülp – Balatonboglár	www.balaton-atuszas.hu
2013.07.06.	Fonyódligeti Nap	Fonyód	www.balatonfonyod.hu
2013.07.06.	ZALAKAROSI FÜRDŐ STRANDBÍRKÓZÓ BAJNOKSÁG	Zalakaros	www.furdo-zalakaros.hu



DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2013.07.08–07.12.	Természetismereti Napközis Tábor	Tihany	www.bfnp.hu
2013.07.09–08.06.	Kedd Esti Borestek	Csopak	www.csopak.hu
2013.07.10–08.14.	Túra a Gejzírmézőn	Tihany	www.bfnp.hu
2013.07.11–07.14.	Gyenesdiási Bornapok	Gyenesdiás	www.gyenesdias.info.hu
2013.07.11–07.14.	Balaton Sound Fesztivál	Zamárdi	www.balatonsound.hu
2013.07.11–08.01.	Tapolcai Nyár 2013.	Tapolca	www.tapolcakft.hu
2013.07.11–08.15.	Túra a Barátlakásokhoz	Tihany	www.bfnp.hu
2013.07.11–08.15.	Zamárdi séták	Zamárdi	www.zamardi.hu
2013.07.11.	Zenés csütörtöki Esték Felsőörsön	Felsőörs	www.felsoors.hu
2013.07.12–07.14.	Ízek, táncok, jó szomszédok	Hévíz	www.hevizgaleria.hu
2013.07.12–07.14.	Miénk itt a tér!	Keszthely	www.balatonszinhaz.hu
2013.07.12–07.14.	New Orleans Jazz Fesztivál	Siófok	www.kulturkozpont-siofok.hu
2013.07.12–07.14.	X. Gyulaffy Napok Csobáncért	Gyulakeszi	www.csobancvar.hu
2013.07.12–07.14.	Bajor Gizi Emlékév és Utcaszínházi Fesztivál	Balatonföldvár	www.balatonfoldvar.info.hu
2013.07.12–07.14.	BALATONI KAPUNYITÓ FESZTIVÁL	Balatonkenese	www.hellobalaton.hu
2013.07.12–07.14.	BaLatino Hétvége – Latin zenei és táncprogramok	Balatonlelle	muvhaz.balatonlelle.hu
2013.07.13–07.14.	ZALAKAROSI FÜRDŐ-COPACABANA STRANDFOCI KUPA	Zalakaros	www.furdo-zalakaros.hu
2013.07.13.	Komolyzenei koncert	Alsóörs	www.refdunantul.hu/lap/refalsoors
2013.07.13.	Balaton Átevezés	Alsóörs	www.marathon.hu
2013.07.13.	Balatonboglári Halászléfőző Verseny	Balatonboglár	www.balatonboglár.hu
2013.07.13.	I love Balaton Éjszakai Futás	Balatonfüred	www.ilovebalaton.hu/futas
2013.07.13.	VI. Bélatelepi Nap	Fonyód	www.balatonfonyod.hu
2013.07.13.	ZALAKAROSI FÜRDŐ- STRANDRÖPLABDA BALATON BAJNOKSÁG	Zalakaros	www.furdo-zalakaros.hu
2013.07.14–07.21.	Groupama – OTP Balaton Laser Worlds 2013 Laser Radiál női U21 EB, VB Laser Standard U21 EB, VB	Balatonfüred	www.balatonlaserworlds2013.com
2013.07.14.	Szent Mihály-dombi Zenei Esték	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok
2013.07.17–07.21.	Jazz és a Bor fesztiválja	Balatonboglár	www.jazzesaborfesztivalja.eu
2013.07.17–07.21.	188. Anna-bál és kísézőrendezvényei	Balatonfüred	www.balatonfured.hu
2013.07.18–07.21.	XVIII. Balatongyöröki Borfesztivál	Balatongyörök	www.balatongyorok.hu
2013.07.18–07.21.	Csopaki Fröccsöntő és Parti Ultiparti	Csopak	www.csopak.hu
2013.07.19–07.20.	5. Keszthelyi Folklór Fesztivál	Keszthely	www.balatonszinhaz.hu
2013.07.19–07.20.	VII. Fonyódi Sörnapok	Fonyód	www.balatonfonyod.hu
2013.07.19–07.21.	Felsőörsi Falunapok és Búcsú	Felsőörs	www.felsoors.hu
2013.07.19–07.21.	Villa Filip Napok	Révfülp	www.revfulop.hu



DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2013.07.19–07.21.	XVIII. Krisna-völgyi Búcsú	Somogyvámos	www.bucsu.krisnavolgy.hu
2013.07.19–07.21.	Város napjai	Zalakaros	www.zalakaros.hu
2013.07.19–07.21.	Világzene Fesztivál	Balatonlelle	muvhaz.balatonlelle.hu
2013.07.19–08.04.	Badacsonyi Borhetek	Badacsony	www.badacsony.com
2013.07.19–08.18.	Animáció és játszóház a strandokon	Zamárdi	www.zamardi.hu
2013.07.19.	Fotókiállítás megnyitója	Alsóörs	www.alsoors.hu
2013.07.20–08.17.	Zenés esték a „Balaton várában”	Szigliget	www.szigliget.hu
2013.07.20.	III. Fűz Nap	Balatonfűzfő	www.balatonfuzfoinfo.hu
2013.07.23–08.14.	Községközi esték	Gyenesdiás	www.gyenesdias.info.hu
2013.07.24–07.28.	XV. Pannónia-Nitrokémia Kupa Nemzetközi Egyéni Sakkverseny	Balatonalmádi	www.pkkk.hu
2013.07.24–07.28.	XXI. Vonyarcai Boros Forgatag	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok
2013.07.25–07.27.	45. Kékszalag vitorlás verseny	Balatonfüred	www.hunsail.hu, www.kekszalag.hu
2013.07.25–07.28.	VI. Siófok Fesztivál	Siófok	www.kulturkozpont-siofok.hu
2013.07.25–08.18.	XIV. Keszthelyi Nyári Játékok	Keszthely	www.keszthelyinyar.hu
2013.07.25.	Kristóf nap	Gyenesdiás	www.gyenesdias.info.hu
2013.07.26–07.28.	Nosztalgia Parti	Balatonlelle	muvhaz.balatonlelle.hu
2013.07.26–08.04.	Művészetek Völgye	Kapolcs	www.muveszetekvolgye.hu
2013.07.26–08.04.	XX. Fonyódi Nyári Fesztivál	Fonyód	www.balatonfonyod.hu
2013.07.26–08.05.	XXI. Vonyarcvashegyi Nemzetközi Festőművésztelep	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok
2013.07.26–08.06.	Hungarikum és Pálinka Fesztivál	Balatonalmádi	www.balaton-almadi.hu
2013.07.27–07.28.	Almádi Kupa Teniszverseny	Balatonalmádi	www.balaton-almadi.hu
2013.07.27–07.28.	II. Balatoni Halételek Hétvégéje, Halas ételek főzőversenye	Balatongyörök	www.balatongyorok.hu
2013.07.27–08.04.	III. Sárkányfesztivál	Balatonszárszó	www.balatonszarszo.hu
2013.07.27.	Halászlé főző piknik /verseny és kulturális műsor	Alsóörs	www.alsoors.hu
2013.07.27.	XIII. Györöki Tűzoltónap	Balatongyörök	www.balatongyorok.hu
2013.07.27.	Balaton Környéki Fúvószenekarok Találkozója	Keszthely	www.balatonszinhas.hu
2013.07.27.	ZALAKAROSI FÜRDŐ- STRANDRÖPLABDA BALATON BAJNOKSÁG	Zalakaros	www.furdo-zalakaros.hu
2013.07.28–07.28.	Egy csók és más semmi a Pannon Várszínház előadásában	Nagyvázsony	www.kinizsivar.hu
2013.07.28–08.04.	Szigligeti Nyári Napok	Szigliget	www.szigliget.hu
2013.07.31–08.04.	XXI. Zalai Borcégér – Keszthelyi Borünnep	Keszthely	www.balatonszinhas.hu



100% VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2013. # 041



▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶ ▶