

PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶

szeptember





IMPRESSZUM • 2013. szeptember

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **FOTÓK:** ÖVEGES DÁVID, ONE D'OR SAILING TEAM, JOÓ KRISTÓF, SZAMÓDY ZSOLT, JANKÓ VIRÁG, DR LÁSZLÓFY CSABA, LEINER ANDRÁS, SZEKERES LÁSZLÓ, NÉMETH ERIKA **FILM:** SZUTOR FERENC, ÉDER BÁLINT, (A DRIFTKAMERA TÁMOGATÁSÁVAL), RUBY GÁBOR, KAPOSVÁRI PÉTER MIHÁLY (POÉN VIDEÓSTÚDIÓ), AMERICASCUP.COM (YOUTUBE CHANNEL), H2O MAGAZIN (XTRAME VIDEÓSTÚDIÓ) **HANG:** AC/DC, BELGA, MARCELLINA **SZERZŐK:** ALIBÁN ANDRÁS, CSUDAY GÁBOR, GERŐ ANDRÁS, KÖVENDI ESZTER, SZUTOR FERENC, NAGY PÉTER & ZÁMBORI SOMA, SZABÓ GÁBOR (SZINDBÁD), RUJÁK ISTVÁN, ÁGOSTHÁZY IMRE, HAGEMANN LÁSZLÓ, KUZSEL TAMÁS, LANGE PÉTER, DR LÁSZLÓFY CSABA, VIRGO RICHÁRD **FORRÁSOK:** BALATONI ÖTVENESEK EGYESÜLETE, NAVY SOLUTIONS, CHERRYCOM, WILD JOE SAILING TEAM, ISAIL – VITORLÁS TUDATTÁGÍTÁS, BYC, DRAGONCLASS.HU, MVM VITORLÁS EGYESÜLET, RAFFICA SAILING TEAM, ANDORKA HANNA **KIADVÁNYSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2013. SZEPTEMBER 30. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** PORTHOLE

tartalom

CÍMLAP Amerika, vagy Gordon? (4)

VERSENY Fortress Kupa Ötvenes Cirkáló Flottabajnokság (7), Bujtor István Emlékverseny (10), Új rendező, új helyszín (12), Gyermekeivel vitorlázó apa került dobogóra (14), 57. MVM Finn Országos Bajnokság (15), Az F18 bajnok még mindig ugyanaz! (17), Újabb magyar sikerek a Merkantil Laser Európa Kupán (19), Jó kis Regina Bajnokság (21), Soling Világbajnokság 2013. (23)

VERSENY BESZÁMOLÓK Szüret újraértelmezve (25), Erdélyi kreatív Béla (28), Széllel bélelt „J” Bajnokság (31), Az Utasellátó hajónaplója (31), Monokli, törött kormányok, árbocok, hajó a nádasban (35), Nincsenek csodák? (40)

HORIZONT Mit kíván a magyar nemzet? –Magyar nemzeti előnyszám rendszert! (44)

PORTRÉ Első lépések (48), Földkerülő magyarok (51)

HAJÓK Egy Argie15-ös építése (57), Szűkülő piacon bővülő kínálat (59)

KÜLFÖLD America's Cup visszatekintő (62), Pál Apostol nyomában – 2013 Aquagora-projekt (65), Újabb világbajnoki siker! (67), 63. Centomiglia – 2013 – A Raffica beszámolója Lange Péter tollából (68), A félbemaradt Szlovén Optimist Bajnokság (72), Wild Joe az első az ezer sziget versenyén (73)

KIKÖTŐ Füreden hódít a Malackrumpli (75)

PROGRAM (76)



ITT VAN AZ ŐSZ, DE MINEK?

AZÉRT, MERT AZ ŐSZI BALATON A LEGSZEBB. NEM VÉLETLENÜL FÚZÓDIK ANNYI VERSENY AZ ŐSZI BALATON, A SZÜRET KÖRÉ. A VERSENYROVATUNK EZÉRT IGEN BŐSÉGES KÍNÁLATOT NYÚJT ÉLVEZETES ÉS SZUBJEKTÍV VERSENYBESZÁMOLÓKBÓL. EMELLETT MINDEN EDDIGINÉL GAZDAGABB FILMKÍNÁLATTAL JELENTKEZÜNK. JAVASLATOT TESZÜNK ÚJ NEMZETI ELŐNYSZÁMRENDSZERRE, BEMUTATUNK HAJÓÉPÍTÉST, KÜL-ÉS BELFÖLDI MAGYAR SIKEREKET, ÉRDEKES EMBEREKET, KÜLÖNLEGES VÁLLALKOZÁSOKKAL. DE NÁLUNK LÁTHATOD AZ ELSŐ ÉS TALÁN AZ EGYETLEN OLYAN AC ÖSSZEFOGLALÓT, AMIBEN ÚJRAÉLHETED AZ EGÉSZET, BENNE AZ ÖSSZES FUTAM VIDEÓ GYŰJTEMÉNYÉVEL, KOMMENTÁRRAL, NYALÁNKSÁGOKKAL. VESZI A LAPOT, AKI VESZI A LAPOT!

Amerika, vagy Gordon?®

KÖVENDI ESZTER

Mielőtt azt hinné a kedves olvasó, hogy Lőrincze Lajos, vagy Grétsy László írogatna itt szerkesztői gondolatokat, gyorsan előrebozsátom, hogy rövid lesz az elmélkedés.

Szóval magyar ember vagyok, de minthogy többször szembesültem azzal, hogy nem tudom helyesen mondani az America's Cup-ot azaz az America Kupáját, eszembe jutott, hogy ugyanígy jártunk azzal a sajtos-sonkás panírozott hússal, mindenki kedvencével, a Cordon Bleu-vel. Francia szó, valaki egyszer félreértette, lett belőle Gordon. Én nem tudok franciául, de azért leesett, hogy a cordon szalagot, a bleu kéket jelent, vagyis a legszebb variáns jön ki: nem másért rajong a magyar, mint a Kékszalag nevű húskészítményért! De így kiált a pincérnek a gyanútlanja: „Kérek egy Gordont!” Még jó, hogy a pincérek is rosszul tudják és még soha nem jutott eszébe egyetlen pajkoskedvűnek sem erre gint felszolgálni. Az sokkal inkább Gordon.

Szóval jó, igen, America Kupája. Azzal a vallomással tartozom, hogy azért sem írtam így, mert ez így annyira előre eldöntött. Hogy hangzik így egy hír, hogy az America kupája az amerikaiakhoz került? Mert nálunk sokan azt hiszik, hogy az övék volt már eddig is. Pedig nem. Tessék utánanézni! És ha a kiwik nyertek volna?

Egyébként várakozáson felüli volt az America's Cup futamok nézettsége. A közvetítés jogát birtokló NBC és műholdas „kistestvére”, az NBC Sport a 13 napos közvetítés első két napjára összesen 1,05 millió nézőt számlált, de a teljes nézői átlagot tekintve is büszkén hirdethetik, hogy nagyot szólt a dolog. A csatorna így pozicionálja a kéttestű kisrepülőgépek párharcát: Élő Tour de France közvetítés, Forma-1 közvetítés, America's Cup közvetítés, Fontosabb fociliga mérkőzés

A New York Times-ban Greg Hughes, az NBC szóvivője a nézettségi eredményt impozánsnak nevezte. „Világos, hogy a várakozásainkat messze túlszárnyalta. Az utolsó futam aztán még ezen is túltett. Így aztán velük együtt nyertünk mi is.”

A You Tube videó csatornán, ahol mi is nyomon követhettük az eseményeket, ennél még magasabb volt a nézőszám. Spithill borulása például 428 697, a 8-8 utáni mindent eldöntő futam pedig 643 578 nézőt kötözött a számítógépe elé.

Hatalmas üzlet. Mindenkinek. Belőlünk pedig függő rajongókat formálnak. Rengeteg ember, egy óriási média- és marketinggépezet zseniális kollektív munkája ez, ami éppen ugyanarról szól, mint a Forma-1. Pénzről.

Az említett videó csatorna egyik „olvasói leveléből” idézek: „Az egész sorozat előre le van zsírozva. Tudom, a sportrajongók nem szívesen hallják, de a profi sportban ez így megy. Rengeteg pénzbe kerül, hogy csodát teremtsenek körülötte. Nagyon izgalmas, de ugyanakkor mű.” Én inkább a csodában hiszek! •



KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



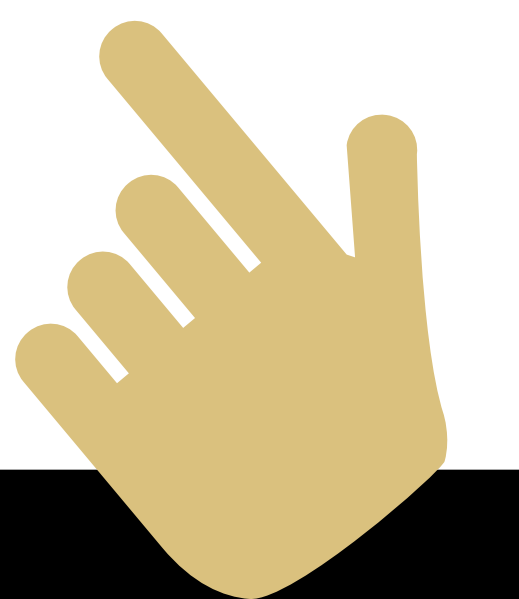


A PORTHOLE MAGAZIN BEMUTATJA

Szüreti Regatta 2013

A videóhoz tartozó beszámoló
a Szület újraértelmezve cikkben
olvasható a 25. oldalon

FILM



Fortress Kupa Ötvenes Cirkáló Flottabajnokság

FORRÁS: KOVÁCS PÉTER, BALATONI ÖTVENESEK EGYESÜLETE

Hat hajó részvételével rendezte a Balatoni Ötvenesek Egyesülete Balatonfüreden, az MKB Bank Vitorlás Klubjában az Ötvenesek Bajnokságát.

A verseny vezetője, immár hagyományosan Koltay Guszti, az elmaradhatatlan Balaton 31-esével, aki korrekt, vitorlázható futamokat rendez, jó döntésekkel. Nem csoda, ha az ötvenesek és közöttük már évtizedes a barátság, ő elmaradhatatlan része a versenynek.

Vasárnap, 15-én rendeztük az első két futamot, míg Füred előtt fél vízen az ORC-knek nem sikerült egy futamot sem rendezni, addig tőlük délnyugatra mi kettőt is rendeztünk. A rajthoz 6 egység áll fel, a Cirrus III, a Vektor, a Bolero, a Parti szél, a Jovital, amely a régi Scutamil és a Vénusz II.

2-es szélben, folyamatosan gyengülő szélben sikerült először elrajtolnunk. A rajt után a Parti Szél, a Vénusz II és a Jovital kicsit meglépett a mezőnytől, a Vektor még valahogyan tartotta a lépést velük. A kreuzbójánál és a terelőbóját is szinte együtt vette a 3 hajó, majd a befutó előtti hátszeles szakaszon a Parti Szél mintegy 4 hajónyi előnyt spinnakerezett össze magának. Így már nem lehetett kérdés, hogy a Fináczy György vezette egység fut be elsőnek és nyeri az első futamot. A másodikként befutott Jovital egy hajóhosszal verte meg a 3. helyezett Vénusz II-t.

A második futam előtt kicsit kimentünk a partra. 2 órás parti halasztás után 3-as ráfújásokkal megérkezett egy szép délnyugati szél. Sportszerűen megvártuk a Csopakról érkező egységeket, és már



szintén a gyengülő szélben rajtoltunk. Rajt után a Parti Szél, a Vektor és a Vénusz II lépett el kissé a mezőnytől, majd a Vénusz II a pálya bal oldalán, kicsit feljebb pedig a Parti Szél érkezett a kreuz bója magasságába, ahol bizony elgyengült a szél. Így a bóját már a parti szél vette elsőnek a Vektor és a Cirrus III előtt. A Vénusz II csak negyedik volt. Hátszélben három hajó használta ki maximálisan a frissüléseket, a Parti Szél, a Cirrus III és a Vénusz II. Ők szinte együtt vették az alsó bóját. Ezután izgalmas kreuz következett, amely alatt a Parti Szél és a Vénusz II ellépett a többiektől. Szinte teljesen leálló hátszélben, a befutó előtt 30 méterrel halzott mindkettő, a Vénusz, letakarva a Parti Szelet, hajónyi különbséggel elsőnek csorgott be. harmadik a Vektor lett Bödi kormányzásával.

Másnap a meteorológia DNy-i irányú szelet ígért. Igaza lett, mert tízkor a rajtnál 245 fokról 9 csomós szél fújt. A pályát a cső tengelyére raktuk, nem is tehettük volna jobban. A tó gyönyörű arcát mutatja: felhőtlen ég, napsütés, aranyhíd és kellemes hőmérséklet. A bajnokság harmadik futamát kb. 10 perces halasztást követően indítottuk, mert három hajónak nem folyt ki időben a kávéja! Egy versenysorozaton egyszer ez elnézhető, mert a pálya az alsó vízen volt. Szép futam volt, Fináczy Gyuri nyerte. Utána a Cirrus III érkezett az ex-MALÉV-os hajózsémelyzettel, majd a Zsiráf a Vénusz II-vel és badacsonyi legénységével. A szél időközben elfáradt és pihenni tért. Reménytelennek látszott. Vártuk a front előszelét ÉNy-ről. Nem jött.

Helyette 145 fokról felébredt egy 4 csomós szelecske. Beleraktuk gyorsan a pályát Enikővel és elin-

dult a negyedik futam. Szép volt, jó volt, de ez a szél is fáradékonyak bizonyult. Második cirkáló szakasz végén befutattuk a hajókat. Nem volt izzadtságsgazgú a futam. Eddig kitartott a szél.

Ezt a futamot a MALÉV-os csapat nyerte. Második a Zsiráf, harmadik a Fináczy Gyuri lett.

A mezőnyt nem ismerőknek érdekességképpen annyit, hogy a Cirrus III, tanuló éveit után a helyére vitorlázta magát, a Zsiráf a Bankón nagyon megtáhlhatta néha a mezőny látványát hátulról, mert a Vénusz II-vel kiderült, hogy elől van a helye. Sándor Pali bácsi mondta valaha: „egy gyors hajó nem minden, de jó, ha van”.

A keddi napot a viharos szél miatt parton – mit parton, fűtött szobában – kellett töltenünk. Az előzetes megállapodás értelmében 20 csomó felett nem indítunk futamot. Nem is tudtunk egész nap. Szerdán, az utolsó versenynapon aztán a lovak közé csaptunk.

Egy pálya és egy túrafutamot terveztünk erre a napra.

Nagy sajnálatunkra a Boleronak hétfőn este haza kellett mennie, így csak öten maradtunk a végjátékra. Az elsőként rendezett pályafutamon frissülő délnyugati szélben Fináczy Gyuri szokásos lee rajtjával, a Jovital középről, a Vénusz II pedig a zsűri mellől indított. Két forduló után a Parti Szél és a Vénusz II a két széléről ellépett a többiektől. Fináczynak ekkor már nagyon kellett vigyáznia és tartania előnyét, így aztán a két hajó mindig együtt fordult.

A hátszél szakaszban Fináczy hátszelezett, vagyis az egyenes utat választotta, a Vénusz II pedig a gyorsabb, ám hosszabb raumolós menetet, így





valamivel csökkent a köztük lévő távolság. A többiek a harmadik helyért próbálták takargatni egymást ezen a szakaszon.

Az ismételt kreuz szakaszon az első két hajó további párharcban növelte előnyét a többiekhez képest, majd a következő hátszélben mindkét hajó az előző hátszélszakasz taktikáját követte. Parti Szél, Vénusz II, Cirrus III lett az ötödik futam eredménye, ami nem sokat változtatott az eddigi álláson.

A nap érdekességeként két pályafutam közé egy túrafutamot illesztett be a rendező. Ennek rajtját azonban kisebb félreértés miatt két hajó is lekészte, így izgalmasabb lett a végelszámolás, mert a Jovital bejött másodiknak, a Cirrus III pedig pontegyenlőséggel, de javuló tendenciát mutatva a Vénusz II elé került az eredménytáblán.

A harmadik egyben utolsó és a bajnokság mindent eldöntő futama ismét pályaverseny volt. A verseny izgalmait még jobban fokozta, hogy a szél olykor

26 csomó fölé is erősödött. Igazi ötvenes, bicepszes szél! A sorrend az első kreuz szakasz után immár a szokásosnak tekinthető volt: Parti Szél, Vénusz II, és a Cirrus III helyett a Jovital, mert Farkasék grószának teteje elszakadt, de becsületből is végigvitorlázták a pályát – egy szál génuával. Így ez a sorrend már maradt a befutóig, a Fortress Ötvenes Cirkálók Flottabajnokságának pedig eldőlt a végeredménye:

Hely	Hajó	Kormányos	1.f	2.f	3.f	4.f	5.f	6.f	7.f	Total
1	Parti Szél	Fináczy György	1	2	1	(3)	1	1	1	7
2	Vénusz II	Kovács Péter	3	1	3	2	2	(4)	2	13
3	Cirrus III	Farkas János	(6)	3	2	1	3	3	4	16
4	Jovital	Turcsányi Béla	2	4	4	(5)	5	2	3	20
5	Vector	Szentiványi András	4	5	5	4	4	(DNC)	DNC	28
6	Bolero	Lacsny Gergely	5	6	6	6	(DNC)	DNC	DNC	39

Bajnok lett Fináczy György a Parti Széllal, második lett Kovács Péter, Zsiráf, és a Cirrus III-nak is inkább

a pénztárcáját, mint a dobogón elkészített harmadik helyét bánta a vitorlaveszteség.

A bajnokság családi hangulatban, nyugodt légkörben zajlott. Mint minden jó versenyhez, persze szél is kell, amiben szintén volt részünk, néha még talán többen is a kelleténél, de jó volt az is, hogy kis szélben is megmutatta a mezőny a taktikáját.

Köszönettel tartozunk a Fortressnek, hogy támogatott minket, amivel lehetővé tette a magyar ötvenes flotta bajnokságának lebonyolítását.

Köszönet illeti a versenyrendezőt, Koltay Gusztit is szakszerű versenyvezetéséért, tökéletes improvizációért, sportszerű és emberi hozzáállásáért, amivel az egész flottát összetartotta, és Németh Enikőnek, aki szakszerűen, gyorsan, pontosan építette pályáinkat. Továbbá köszönet az MKB Bank Zrt-nek, hogy a Balatoni Ötvenesek Egyesületével közös szervezésért, és amiért ideális helyszínt biztosítottak számunkra.▶



Bujtor István Emlékverseny

ÍRTA: ÁGOSTHÁZY IMRE

Még nem múlt egy éve, hogy elvitorlázott az egyszemélyes utolsó futamában, máris megrendezték volt sporttársai és barátai az első Bujtor István Emlékversenyt 2010-ben. Ezen a versenyen még csak a 30-as flotta hajói vettek részt. A kedvenc versenyhajója a Rabonbán az óta nélküle szeli a Balaton hullámain. Másik szeretett hajója a Tamangó, egykori manchaftjának, Németh Miklós fiának, Csongornak birtokába került. 2012-ben Czittel Lajos gyönyörűen felújította. A felújított hajót István születésnapján, május 5-én tették újra vízre. Méltó örökség!

2012-ben a 30-as flotta meghívta a Tamangót és társait, az alakuló folkboat flottát, az emlékversenyre.

Tavaly öt folkboat vett részt a Füred-Szemes-Füred túraversenyen, az idén sajnos objektív okok miatt, csak 3.

Vannak emberek, akik kapitánynak, vezetőnek születtek. István ilyen volt. Egész élete erről szólt. Csapatot, közösséget teremtett, illetve teremtődött körülötte. Igazi vezéregyéniség volt. Ennek voltunk tanúi a hétvégi Emlékversenyen. A 30-as flottából 6 hajó legénysége a folkboat osztályból 3 hajó csapata. A kiváló szervezők és segítők jóvoltából igazi családi, baráti találkozón vehettünk részt. Az időjárás kegyeibe fogadott bennünket a későnyári gyönyörű, kicsit ugyan gyengehéjú hétvégén. (Tavaly ugyanilyen szép idő volt.)

Szombaton délután a szemesi temetőben negyvenegyvenötven emlékeztünk. A főbejáratától néhány lépésnyire van Bujtor István eltemetve, közvetlenül szülei sírja mögött. Bátyjától, Latinovits Zoltántól néhány lépésnyire.





Elgondolkodtató, rejtőzködő síremlék. A fejfa fehér kőből faragott vitorlaszerű lepellet letakarva. A nehéz kő könnyed, mégis visszafogott. A lepel alatt nyitott könyvben vers idézet.

Tavaly még meghökkentem, idén már természetes volt. A sír körül kis kupica pálinkát ittunk és pezsgővel koccintottunk az emlékére. Néhány cseppet a sír körüli növényeknek is juttatva, bízva benne, hogy átkerül az áthatolhatatlan régióba, és együtt poharazik velünk.

Idén is, mint tavaly, Németh Miklós rövid emlékező beszédet mondott. Tömören, kedvesen, tárgyyszerűen, ahogy illik a Kapitányhoz. Tavaly még kissé feszült volt a hangulat, talán a drámai sokk még túl közel volt. A temető sem a viccelődés koccintgatás színtere általában. Idén azonban történt valami. Néhány story előkerült, egyre bátrabban és vidámabban emlegették fel barátai, sporttársai a rég- és közelmúlt történeteit. Versenyekről, parti és színházi helyszínekről. Egyszer csak azon kaptuk magunkat, hogy nagyon jókedvű, barátságos beszélgetésbe merültünk. Úgy, mint egykor, most is Ő volt a középpontban, pedig meg sem szó-

lalt. Mégis, mintha bármelyik pillanatban átvehette volna a szót, jól ismert, mély, erős hangján. Átvette és megszólalt bennünk. Ahogy aznap a természet, jó kedvű és barátságos volt.

A szép alkonyodó napsütésben együtt ballagtunk vissza a kikötőbe, folytatva a Róla való emlékezést. Barátokként, közösségként. Mert vannak emberek, akik arra születtek, hogy csapatot, közösséget hozzanak létre. Velünk is ez történt. Ezt neki köszönhetjük.

Tudjuk, szeptemberben, ha esik, ha fúj, ha süt, ha nem, összejövünk, emlékezünk. Erősítjük azt, mi összeköt. A víz, a szél, a hajó, a Balaton, a közösség szeretetét. Jó szelet Kapitány!

A hétvége centruma az Istvánra való emlékezés volt. A kerete a verseny.

Füreden a rendező MKB Vitorlás Klub előtti területéről rajtolt a mezőny. A folkboatok rajt után a szemesi kikötőt vették célba. A 30-asok tíz perccel később rajtoltak egy up-and-down pályaverseny „bemelegítő” után a folkboatok után eredtek. Az 1-2-es szélben a THE után végig spinakerezve, kb két, két és fél óra alatt mindenki teljesítette a távot. Jellemző a két hajóosztály sebességkülönbségére,

hogy a Mágia majdnem utolérte a befutónál a csaknem egy órával korábban rajtoló folkboatokat.


Vasárnap a mezőny egyszerre rajtolt Szemes előtt. Hazafelé a továbbra is jobbára keletről fújdogáló szélben cirkáltunk Tihanyig. Az „üzemanyag ellátás” akadozott ugyan, de nem állt le, időnként 90 fokot forgolódott a tréfa kedvéért. Az utolsó félszeles szakasz után az MKB előtt volt a befutó. Kisebbségi segítséggel mindenki célba ért. A rendező egyesület gálánsan gondoskodott a résztvevők jól tartásáról, hiszen reggelivel indultunk, vacsorát és másnak ismét reggeli kaptunk. A befutó után meleg babgulyással fogadtak bennünket. Az igazán kellemes két napot a hangárban megtartott díjkiosztó zárta le. A díjakat Bujtor Judit személyesen adta át.

A tökéletes szervezést külön köszönjük Németh Enikő versenyrendezőnek és Szalai László versenybírónak és a többi segítőnek. A Magyar Folkboat Osztály nevében ígérhetem, hogy ezt a versenyt minden évben a kiemeltek között fogjuk megjelölni és minél nagyobb számban részt venni, amivel a magunk részéről segítjük tovább ápolni István emlékét. ▶

Új rendező, új helyszín

42. Villamosenergia-ipari Vitorlás Találkozó, 2013. szeptember 13-14. Balatonlelle

SZERZŐ: HAGEMANN LÁSZLÓ

 Hagyományosan Rod Stewart slágere nyitotta a rendezvényt, azt a rendezvényt, melyet idén, az iparági találkozók történetében először, teljesen új helyszínen, egy teljesen új iparági vitorlás egyesület, a VISE rendezett.

Az iparági vitorlás versenyek 1969 -ben kezdődtek. Tenke Lajos az MVM akkori vitorlásszakosztály vezetője, a Dunamenti Erőmű (DESE) vitorlás szakosztályának megalakulása apropóján, Balatonkenesén megszervezi az első versenyt és iparági találkozót. A versenyeket eredetileg kalóz hajóosztályra írták ki, későbbiekben időszakosan a kalózzal párhuzamosan szerepel a 470-es, a szörf, napjainkban pedig a nagyhajó.

ASE, DESE, ELMŰ, ERBE, ÉVSC, MSE, MVM vitorlás és szörf táborok, háziversenyek, vizsgafelkészítő táborok. Számos vitorlázót nevelt ki az iparág. Olimpikonok, világversenyek helyezettjei, Magyar Bajnokok vitorlázta, vitorláznak közöttünk.

Az idei regatta csütörtökön a regisztrációval kezdődött, a borús esős hétvége ellenére, 27 kalóz és 28 nagyhajós egység nevezett. Szélben gazdag, olykor esővel párosuló időben a kalózoknak a klasszikus olimpiai pályán 4 futamot, míg a nagyhajóknak egy Lelle -Ábrahámhegy - Révfülöp - Zánka - Lelle útvonalat tűzött ki a rendező.

Élénk, időnként erős 7-15 csomós délnyugati szélben, szoros versenyben, nagy csatát vívtak az elsőségért és a dobogós helyezésekért az egységek. Az első helyért folyó küzdelemben, a kalózban pontegyenlőség, a nagyhajós versenyen pedig néhány másodperc döntött. A nagyhajók az MVSZ. aktuális YS. előnyszám szerinti besorolással korrigált idővel kerültek értékelésre, valamint a Dolfín osztályt külön is értékelték a rendezők.

A nagyhajók abszolút, valamint iparági versenyét is Horváth Attila és csapata nyerte a Gejzír nevű Enter 36-ossal, az E-ON színeiben. Az MVM csapata Győrei János kormányzásával a Dolfín osztályban győzött. A nyílt osztályt a Hullámtáncos nevű Regina nyerte, dr. Szalai Zoltán kormányzásával.

A kalózok iparági versenyét a Nagy - Mészáros egység nyerte, a Paksi Atomerőmű színeiben. A kalóz nyílt osztályt minden futamát, így az abszolút első helyet is a Szörényi -dr. Dékány páros nyerte az SAG Hungária színeiben.

A társaságok versenyét az E-ON Észak-dunántúli Áramhálózat nyerte, a Paksi Atomerőmű előtt, harmadik lett az MVM-ERBE. A kalóz csapatversenyt a Paksi Atomerőmű nyerte az ELMŰ-ÉMÁSZ és az E-ON Észak-dunántúli Áramhálózat előtt. Az indulókat az időjárás igazán próbára tette, a tavon hosszá-

„I am sailing, I am sailing
Home again across the sea;
I am sailing stormy waters,
To be near you, to be free.”

FREDMÉNYEK

DOLFIN HAJÓOSZTÁLY
KALÓZ IPARÁGI
KALÓZ NYÍLT
NAGYHAJÓS IPARÁGI YS SZERINTI
NAGYHAJÓS NYÍLT YS SZERINTI





ban fújó élénk, időnként erős szél hatására a futamok alatt jelentős hullámozás volt, amit olykor az eső is tetézt. A versenyzők felkészültségét, fegyelmességét az igazolta leginkább, hogy borulás nem történt, valamint amikor a közelben az időjárás a keményebb arcát mutatta, a futam érvénytelenítése után, percek alatt rendben a parton volt a társaság. Külön

elismerés azoknak az egységeknek, akik évről-évre szinte csak a találkozók kedvéért ülnek össze és hajóik, felszerelésük, gyakorlatuk messze nem azonos az élmezőnyvel, akik talán egy évben nem vitorláznak annyit sem, mint a mezőny eleje egy hónapban!

Bízunk benne, hogy a hagyomány folytatódik! A rendezvény ismét remekül sikerült, köszönet min-

den résztvevőnek többek között, a versenyzőknek a helytállásért, a sportszerű magatartásért és a lényegében havaria mentes futamokért. Külön köszönet a szervezőknek és a rendezőknek a parton és a vízen nyújtott teljesítményért, a házigazdának (Vitorlás Sportért Egyesület) és nem utolsósorban a verseny támogatóinak, szponzorainak! ▶

Gyermekeivel vitorlázó apa került dobogóra

FORRÁS: DRAGONCLASS.HU



FILM (H2O MAGAZIN)

Az Erste Private Banking Dragon Flottabajnokságon, amelyet ezúttal Csepelen a Kereked rendezésében vitorlázta a csapatok. A bajnok a Gömbös Lóránd vezette csapat.

Kiváló körülmények között hét futamot sikerült teljesítenie a magyar Dragon osztálynak a hagyományos őszi Erste Private Banking Dragon Flottabajnokságon, amelyet ezúttal Csepelen a Kereked Vitorlás Klub rendezésében vitorlázta a csapatok. A győztes egyenletes teljesítménnyel a Gömbös Lóránd – Horgos Tamás – Futó István összeállítású Jampec szerezte meg az ezúttal két gyermekével vitorlázó, újdonsült világbajnoki negyedik helyezett, Kis-Szölgyémi Ferenc Hanni nevű hajója előtt.

Péntek délután 14.00 órakor sikerült elindítani az első futamot, amelyet a 3-4 Bft. erősségű nyugati szélben további két futam követett. A versenyen 11 hajó állt rajthoz, és a várakozásoknak megfelelően a Jampec és a Hanni mögött dr. Tenke Péter 7Arts és Náray Vilmos Freyja nevű hajója vitorlázott az élen. Az első futamot Gömbös Lórándék nyerték, a másodikat a Hanni, ami azért is komoly eredmény, mert a hajón „Fecó” stabil társa, Kiss Tamás mellett a harmadik ember ezúttal az öt éves Kis-Szölgyémi Soma volt. A teljesítményen ez végül nem látszott meg, szombaton Somához nővére Luca is csatlakozott, így összességében a hajó a hétből három futamot megnyert!

A Czégai László vezette rendezőség kiválóan vizsgázott, hiba nélkül következtek egymás után a mintegy 50 perces futamok. A három pénteki futam után Gömbösök vezettek. Az este a Kereked klubházában

a magyar Dragon flotta tagjai köszöntötték Kis-Szölgyémi Fecót és csapatát: Vezér „Füli” Karcit (aki ekkor Litkey Farkassal éppen a Soling világbajnokságon küzdött az aranyéremért) és Kiss Tamást abból az alkalomból, hogy Dragon világversenyen minden idők legjobb magyar eredményét produkálva, futamgyőzelemmel negyedik lettek a 2012-es olimpia helyszínén, Weymouthban tartott világbajnokságon. Az elismerő oklevelet minden magyar dragonos aláírta.

Szombaton kissé erősebb, immár északnyugati, pöffös, forgoló szélben folytatódott a verseny. Az alacsony 12-15 csomós szél helyenként 22 csomóra is erősödött, de ez a sorrend lényegesen nem változtatott. Gömbösök újabb két futamot nyertek, míg a harmadik futamgyőzelem a Hanninak jutott. A három „reguláris” futam után egy negyediket is tartott a flotta: ezúttal a szponzor Erste Private Banking ügyfelei szálltak a hajókra, és a klubház

előtt egy pörgős kis pályán ismerkedhettek a Dragon vitorlázás szépségeivel.

Vasárnap a napsütéses időben 1-2 Bft. erejű szélidült a szél, és a flotta egy gyönyörű őszi futammal zárta az idei évadot. Az utolsó futamra Gömbösök már nem jöttek ki, így a Hanni könnyű győzelmet aratott. A harmadik helyért folytatott páros versenyben Tenkéék bizonyultak jobbnak: az első cirkálós szakasz végén egy balról jött szélfordulónak köszönhetően éppen a Freyja előtt értek a bójához, s ezt az előnyt sikerült végig megtartaniuk. Ez végül számukra hozta meg a harmadik helyet. A legjobb klasszikus Dragon az abszolút ötödik helyen végzett sokszoros bajnok Yorikke lett, amelyet ezúttal Nedbál Noel kormányzott.

A Dragon továbbra is bizonyítja, hogy nem véletlenül népszerű hajó: nemzetközi sikerei mellett a magyar hajók száma évek óta viszonylag stabil, ami sok más nagyhajós osztályról nem mondható el. ▶



57. MVM Finn Országos Bajnokság

2013. szeptember 18–22., Vasilij Zbogar a győztes, Berecz Zsombor lett a második és magyar bajnok.

FOTÓ: CSERTA GÁBOR

Az olimpiai Finn osztály nemzeti bajnokságát a magyar finnek „csomagban” kínálták, kihasználva, hogy a füredi verseny előtti héten a Tihanyi Hajós Egylet a negyven éven felüli – vagyis masters versenyzők – első Európa-bajnokságát rendezte. A Finn European Masters Championshipre hat nemzet ötven hajója érkezett Tihanyba, és a többségük, kihasználva a lehetőséget, rajthoz áll az 57. MVM Finn Országos Bajnokságon is.

A 10 futamosra tervezett verseny egy gyengeszeles kilencedik futammal dőlt el, mert a befutó után a szél bizonytalanra vált, amelyben a tervezett tizedik futamot már nem lehetett megrendezni.

Az aktuális Európa-bajnok szlovén Vasilij Zbogar nagyon figyelt Berecz Zsomborra. Sikerült is legyőznie, és ezzel biztosította az összetett győzelmet. A mögötte összetettben második helyen végző Berecz Zsombor lett újra a magyar bajnok. A horvát Gaspic a kilencedik futamban stílusosan kilencedik helyen befutva kiesőt gyártott, így nem előzte meg a futamban negyedik Bereczet.

Az ötszörös Masters világbajnok cseh Michael Maier a végére lemaradt a dobogósoktól, viszont senkitől nem kellett féltenie a negyedik helyét.

A magyar bajnoki ezüstéremért folytatott harcban Pál Gaszton a kilencedik futammal végképp biztosította helyét az így bronzérmes Beliczay Marci előtt. Mögöttük, az összetett versenyben hetediként, magyarok között negyediként vég-

zett a felnőttek között Haidekker Elemér. Kitűnően vitorlázott végig, és fölényesen lett a legjobb junior. Magabiztosan győzte le a Dél-Afrikai, háromszoros olimpikon Ian Ainslie, aki tavaly második volt a bajnokságon.

A bajnokság első igazán gyengeszeles futamát az ebben mindig nagy specialista Szilvássy Attila nyerte. Ő ezzel hatalmasat ugrott előre az összetett listán, a kilencedik helyre, és ő lett a mestersek, a 40 éven felüliek bajnoka.



EREDMÉNYEK



KÉPGALÉRIA



Berecz Zsombor lett a második és magyar bajnok





Mögötte második helyen Rick Gergő (MVM SE) ért célba, aki szemmel láthatóan eldöntötte, hogy bajnoki pontot szerez klubjának a hazai pályán. Testre szabott bajnokság trükközés nélkül, pusztán tudással kihasználva! A második kieső miatt, amelyet a kilencedik futam teljesítése tett lehetővé, az ő helyezése ugyan romlott, de így is a legjobb hat között végzett. Ő csak alkalmanként finnezik, de nagyon sokoldalú versenyző.

Ők végeztek az 54 hajót számláló mezőnyben az első tízben az elmúlt évek legszínvonalasabb, legizgalmasabb magyar bajnokságán.

Még az utolsó nap előtti este a finnesek évi rendes gyűlésüket tartották. A versenyzők megköszönték az idei kiemelkedően színvonalas rendezést

a verseny fő szervezőjének, az MVM SE szakosztályvezetőjének, dr. Ugron Gáspár Gábornak. Ehhez ugyebár nem kellett hivatalos fórumot vagy túl bonyolult értesítési módozatot keresni, csak oda fordulni hozzá a gyűlésen, hiszen az első 1934-es Kékszalag győztesének dédunokája nem utolsó sorban lelkes résztvevője is a versenynek, tagja a magyar finnes flottának.

De köszönet illeti a hibátlan háttérrel adó rendező gárdát, a Fluck Bence vezette versenyrendezőiséget, A szintén résztvevő Rick Gergelyt, a klub mindenesét, Mayer Tivadart a kikötőmestert, Rövid Évi irodavezetőt, és még sorolhatnánk bőséggel a neveket, akik ezért a nagyszerű rendezvényért dolgoztak és dolgoznak. Nem melleleg tőle telhetően jó szeleket

biztosítva a Balaton is kitett magáért, ahogy azt az MVM tavaszi és őszi versenyein mindig szokta.

A Magyar Finn Osztályszövetség szombat esti gyűlésén a versenyzők a bajnokság 2014. évi helyszínéül Keszthelyt választották. A finnesek immár bő húsz éve rendezik a többi osztálytól önállóan bajnokságaikat, lehetőség szerint minden évben más-más balatoni vagy Velencei-tavi helyszínen.

A jövő évi házigazda a Keszthelyi Phönix Kikötő, közismert nevén a „Libás” lesz. Ott van a Team Proximo és ezzel Berecz Zsombor vitorlás otthona. Reméljük addig Zsombi jó eredményekkel tovább javítja rohamosan erősödő nemzetközi renomóját, és még az ideinél is erősebb mezőny gyűlik össze majd a Balatonra.▶

Az F18 bajnok még mindig ugyanaz!

Katamarán országos bajnokság 2013

FORRÁS: CHERRYCOM, FOTÓ: ÖVEGES DÁVID

A 2013. évi katamarán országos bajnokság résztvevői átvitorlázhattak a nyár végéből a télbe – már ami az időjárást illeti. Az első napon ragyogó napsütésben, kellemes közepes szélben négy futamot rendeztek. Ezután két kisszeles nap következett, egy nap a szélcsend miatt parti halasztással telt, az utolsó két versenynapon pedig öltözködési réteg rekordot döntve is szinte odafagytak a versenyzők a trapézra a jegesnek tűnő esőt hozó pöffös szélben.

Formula 18 osztályban tizennégy egység nevezett, és kimondhatjuk, hogy évről évre egyre erősebb mezőny jön össze. Ott volt két Litkey (Csaba és Árpád, mindketten kormányosként), a Wild Joe-ról és a Fifty-fiftyről ismert Kelemen Tamás, a nyolcszoros bajnok Váradi-Szabó János és Petheő Tamás, az olimpiára készülő vegyespáros, Diószegi Zoltán és Michaletzky Luca, valamint egy osztrák vegyespáros is, akikről senki sem tudta, hogy mire képesek.

Az erős mezőny tekintetében az első napok nagy kérdése volt, hogy avathatnak-e új F18-as bajnokot. A gyenge szeles futamok Diószegiéknek kedveztek, így két napig ők álltak az élen. Az erősebb szél viszont már a korábbi bajnoknak fújt, Váradi-Szabó János és Petheő Tamás a tőlük megszokott rajtokkal messze elhúzott a mezőny előtt, és begyűjtötték a kilencedik bajnoki címüket is. Az élen állókat rendszeresen szorongatta Litkey Árpád és Héjj Eszter, de Kelemen Tamás és Majthényi Mátyás, valamint Litkey



Csaba és Szilassy László is folyton ott volt szorosan a dobogó közelében.

M3 nyílt osztályban mindössze 6 hajó nevezett, ezért országos bajnokot idén sem, csupán flotta-bajnok hirdettek. A mezőnyben két szélsőségként jelen volt két 20 lábás carbon katamarán és egy egy személyes A-cat, és bár a vízen a különböző típusú, korú és gyorsaságú hajók csak az idővel küzdenek, a nyílt osztály és a taylor rate előnyszámítási rendszer mégis lehetővé teszi, hogy ezek a katamaránok egymás ellen versenyezzenek. Izgalmasabb lenne több résztvevővel, de a versenyzők száma sajnos a tavalyi évhez képest is csökkent. A nyolc megrendezett futamból hetet a Jankovics Gábor és Székely András nyert, a kormányos idén egy F20-as fedélzetén 2 óra 32 perccel megdöntötte a Keszthely-Kenese rekordot, amit két órával később a Fifty-Fifty felülírt. A második helyen a tavalyi bajnok, Bakonyi József és a rekorder csapat másik tagja, Forgács Zoltán végzett, a harmadik helyet pedig a nyílt osztály egyetlen vegyespárosa, Hegedűs Léna és Honti Norbert szerezte meg. ▶



EREDMÉNYEK

F18 VÉGEREDMÉNY:

1. VÁRADI-SZABÓ JÁNOS – PETHEŐ TAMÁS
2. DIÓSZEGI ZOLTÁN -MICHALETZKY LUCA
3. LITKEY ÁRPÁD – HÉJJ ESZTER
4. KELEMEN TAMÁS – MAJTHÉNYI MÁTYÁS
5. LITKEY CSABA – SZILASSY LÁSZLÓ
6. KUN DÁVID – SZŐKE MÁRTON

M3 VÉGEREDMÉNY:

JANKOVICS GÁBOR – SZÉKELY ANDRÁS
 BAKONYI JÓZSEF – FORGÁCH ZOLTÁN
 HEGEDŰS LÉNA – HONTI NORBERT

Újabb magyar sikerek a Merkantil Laser Európa Kupán

FORRÁS: BALATONFÜREDI YACHT CLUB

2013. szeptember 20-22. között rendezte a Balatonfüredi Yacht Club immár harmadik éve a Merkantil Bank támogatásával az Európán átívelő, három Laser hajóosztály számára – Standard, Radial, Laser 4.7 – meghirdetett versenyt, amelyen 11 ország 56 versenyzője állt rajthoz.

A magyar Laser versenyzők siker sztorija tovább folytatódott: 15 díjjal – 9 első, 4 második, 2 harmadik – a zsebükben térhettek haza. Érdi Mária, Virág Flóra, Gecse Balázs, Tomai Balázs, Scharf Máté és a Vadnai testvérek sem találtak legyőzőre kategóriájukban.

A három nap során remek szélviszonyok között összesen 7 futamot sikerült lebonyolítani az ifj. Rauschenberger Miklós által vezetett rendezőségnek, így az utolsó napon 1 kiejtővel, 6 futam alapján hirdettek győzteseket. A taps nagy részben a magyaroknak szólt.

A Standerdeseknél a KVSÍ ES vitorlázója, Tomai Balázs 7-ből négy futamgyőzelemmel állhatott a dobogó legfelső fokára, akit az oszták Dapeci Claus



KÉPGALÉRIA



EREDMÉNYLISTA





Maria és a bahreini Janahi Abdulla követett. Janahi a második és az utolsó futamban korai rajtot követően UFD-t kapott Fazekas Györgyöt taszította le a dobogó harmadik fokáról, s így Fazekas a negyedik helyen végzett. U19 kategóriában a szerbiai JK Palic vitorlázója, Füstner Bálint győzött.

A lány radiálósoknál az osztrák Dapeci Catherine győzött összetett kategóriában, akit két magyar versenyző Haidekker Zita (AYC) és Hirschler Ludovika (SÉP) követett a sorrendben. Dapeci a lányok U19-es, míg Haidekker Zita a lányok U21-es korcsoportjában is győzedelmeskedett.

A fiú Radiálósoknál az osztrák győzelmüket követően a mindhárom nap remek teljesítményt nyújtó Vadnai testvérek (BYC) állhattak ismét a dobogó két legfelső fokára – Benjamin 5 futamgyőzelem-

mel egy 4. és egy DSQ-val, míg Jonatan 1 futamgyőzelemmel, 5 második és két harmadik hellyel utasított mindenkit maguk mögé. A dobogó harmadik fokán a szlovén Radman Markonak szólt a taps.

U19 kategóriában szintén Vadnai Benjamin győzött, mögötte Marko Radman és a máltai Briffa Roberto végzett.

A még fiatalabbak, az U16-os kategóriában Vadnai Jonatan nyert a szingapúri Amos Lim és az osztrák Hofer Mattheaus előtt.

A Laser 4.7-es női, U16-os mezőnyben Érdi Mária a BYC versenyzője ismét nem talált legyőzőre, magabiztosan utasította maga mögé a teljes mezőnyt, 1,2,1,1,3,(6),5 helyezésekkel. Második helyen a SÉP vitorlázója, Hirschler Rebeka végzett, míg a harmadik díjat a szlovák Kecskésová Michaela vehette át.

Az U18-as mezőnyben is magyar siker született: Virág Flóra az YKA versenyzője toronymagasan győzött korcsoportjában, míg második helyen a cseh versenyző, Sugarova Kristyna végzett a norvég Anna Skaar előtt.

A Laser 4.7-es fiúk U18-as versenyében a Procelero SE vitorlázója, Gecse Balázs győzött, második lett Norvégiából Hassum-Olsen Mads Severin, a harmadik helyen pedig Szilasi Farkas végzett a Kerekedből.

Az eggyel fiatalabbak korosztályában Scharf Máté (BSFVK) vehette át az első helyezettnek járó díjat, megelőzve az MVM SE versenyzőjét, Hadnagy Zsombort, aki a második helyet érdemelte ki, és a szlovák Melis Patrikot, aki harmadik helyet szerzett. ▶

Jó kis Regina Bajnokság

Szabó Gáborral, az idei bajnok, Szindbád kormányosával Kövendi Eszter készített interjút

FOTÓK: JOÓ KRISTÓF

■ Az idei Bajnokságról lehetett jót, rosszat hallani egyaránt, de mindenekelőtt, ami leginkább észrevehető, az a kritikusok és kritikák számának növekedése. Lehet ugyanazt kritizálni és hálával elfogadni is, de mindenekelőtt fontosnak tartjuk, hogy ha valakinek véleménye van pro vagy kontra, azt mondja el, írja le, lehessen rá reagálni, levonhassa belőle a konzekvenciát az, akinek (ha egyáltalán van ilyen) kell. A Regina Bajnokság a kevés jó visszhangú bajnokságok egyike volt, és tudom, hogy a jóról mindig könnyebb beszélni, főleg annak, aki a dobogó legfelső fokáról jön. Szabó Gábort kérdezem, a Szindbád kormányosát, az újdonsült idei magyar bajnokot.

Porthole: Hogy éreztétek magatokat ezen a Bajnokságon?

Szabó Gábor: A szervezésben nem lehetett kivetni valót találni. A nevezési díj reális volt, kaptunk egy kiváló lecsó vacsorát Csilla jóvoltából, és egy jó minőségű és jól használható hosszú ujjú pólót is. Part rendezvény talán lehetett volna kicsit több, ami lehetőséget adhatott volna kicsit nagyobb összetartásra. Meg a sok parti várakozás idejére elfoglaltságot adhatott volna.



EREDMÉNYLISTA





Porthole: Milyen volt a vízi rendezés?

Szabó Gábor: A vízi rendezés végig rendben volt. Nekem egy kifogásolni valóm volt csak: a végül óvás miatt törlésre került futamot egyszerűen le kellett volna lőni a kiírásban meghatározott idő szerint. A verseny nem mérlegelés tárgya: nem lehet opció, hogy egy érvénytelen futamot szavazás útján érvényessé tegyünk, még akkor sem, ha a kevés szél veszélyezteti a 4 érvényes futam megrendezését. Nem csoda, hogy a Salve óvott – teljes joggal. Szerencsére végül jó döntés született.

Egyébként a szélhiányt leszámítva zökkenőmentes volt a rendezés. Évek óta probléma, hogy augusztusban nincs szél. Szerencsére 4 futamot végül sikerült összehozni. Jövőre mindenképp meg kell fontolni a korábbi, vagy a későbbi – augusztus végi, szeptember eleji – bajnokság rendezését. Igali Csilla és csapata hozta a tőle megszokott kiváló rendezést: a pályát

gyorsan és pontosan kitűzték, pályamódosításokat szintén a megfelelő ütemben végezték el, rajta igazán nem múlt, hogy végül nem sikerült lefutni egy érvényes 5. futamot, ami a kiejtőt lehetővé tette volna.

A kiejthető eredmény hiánya megkavarta a másik 3 futam alapján egyértelmű képet, de ez az eredményszámítás sajátossága, ezzel nem lehetett mit kezdeni. A helyzet nagy nyertese a végül második helyezett Lakinger lett (aki nem hibázott olyat, hogy ki kellett volna ejtenie), a nagy vesztes pedig a Szirákó.

Porthole: Szerinted nem volt olyasmi, ami vitákat adhatott volna, vagy elégedetlenséget szülhetett volna?

Szabó Gábor: Egyedül a már említett, végül érvénytelenített futam volt az, amit hamarabb kellett volna szerintünk befuttatni. Mással nehéz lett volna vitatkozni. A pályamódosítások jelzése egyértelmű volt, irreális futam nem került az értékelésbe.

Porthole: Hogyan értékeled az osztály aktivitását, érezted-e a bajnokságon az osztály összekovácsolódását? Vagy inkább a távolmaradás volt a jellemző?

Szabó Gábor: Számomra érthetetlen, hogy miért jönnek el többen a Regina Regattára, mint a Bajnokságra. Ezt jó lenne kideríteni. Kár, mert a tavalyi bajnokságon és a Regina Regattán húsznál is többen voltunk, idén is 15-en, a Bajnokságon pedig csak 11-en, pedig mindössze 1 nap szabit kellett volna kivenni. Lehet, hogy az időpont miatt is alakult így. Ha így van, akkor jövőre tényleg szeptember elején kellene megrendezni a Bajnokságot. Jó lenne, ha legalább 15-en lennénk. A több parti rendezvény, mondjuk egy csóverseny, esélyt adna az összekovácsolódásra. Az osztály törzstagjai ott azért egy-két kivétellel ott voltak. ▶



Soling Világbajnokság 2013.

2013. szeptember 18–25. Balatonalmádi Litkey Farkas 11-szeres Kékszalag győztes csapata nyerte a 2013-as Soling Világbajnokságot

FOTÓK: JANKÓ VIRÁG

Magyarország adott otthont a Soling hajóosztály legkiemelkedőbb versenyének a 2013-as Audi-Ramada Soling Világbajnokságnak és nyílt Országos Bajnokságnak, mely 2013. szeptember 18-25. között került megrendezésre. A helyszínre 4 kontinens, 14 ország, 93 versenyzője érkezett szeptember közepén, hogy megküzdjenek a sikerekért.

A 11-szeres Kékszalag győztes Litkey Farkas kormányozta hajó Vezér Károllyal és Weinhardt Csabával a fedélzeten 8 változó szeles futamban, erős küzdelemmel nyerte meg a 2013-as Soling Világbajnokságot. Második a kanadai Peter Hall, harmadik helyen pedig a brazil Nelson Ilha csapata végzett.

„Szeretnénk megköszönni Wossala Györgynek, hogy meghívott erre a versenyre és ezzel életem legnagyobb élményéhez segített. Külön szeretném megköszönni Vezér Károlynak, hogy egy olyan gyors hajót tett alám, amivel igazán könnyű volt ebben az erős mezőnyben versenyezni. És persze Weinhardt Csabának is, azt a hihetetlen győzni akarást, ami mindhárman közül a legnagyobb volt. Az ő számára csak az első hely elfogadható.” – nyilatkozta Litkey Farkas Soling Világbajnok. ▶



VERSENY beszámolók

Szutor Ferenc

Szüretet újraértelmezve

Szüreti Regatta

Kövendi Eszter

Erdélyi kreatív Béla

UNITEF Kupa

Gerő András

Az Utasellátó hajónaplója

Széllal bélelt „J” Bajnokság

Kövendi Eszter

Monokli, törött kormányok, árbocok, hajó a nádasban

Beszámolócska az ORC, YS és Folkeboat bajnokságról. Az első Folkeboat bajnokságról. És a Tihanykerülőről.

Gerő András

Nincsenek csodák?

America's Cup – Szüreti Regatta – Clipper Round the World – Unitef Kupa egy hétvége alatt?



Szüret újraértelmezve

Szutor Ferenc

A vitorlázók tudnak élni. Ezért is lehet az, hogy a szüretet remekül újra tudják értelmezni. Szépen megtisztítják a sallangoktól, kigyomlálják, ami nem is olyan fontos. Nincs szőlő, nincsenek puttonyok sem bogyózás vagy préselés. Csak a lényeg marad, a vitorlázás, a jó hangulat és a bor!

A Pünkösdi regatta legendásan jó verseny, márpedig a Szüretit is hasonló stáb szervezi. A TVSK ért a rendezvényekhez, Igali Csilla pedig a versenyszervezéshez. A két komponensből pedig egy olyan elegy lesz amire érdemes elmenni. A vitorlázók tudják ezt, és el is részt is vesznek ezeken a versenyeken. Dacára az őszi időpontnak, és az embert hajót egyformán próbára tevő szélnek, közel 130 egység vágott neki az Alsóörs – Badacsony távnak szombat reggel 9-kor.

A stabil északnyugati szél nem adott sok feladatot. Aki megfelelően válasz-

totta meg a 15-20 csomó közötti szélerőhöz használatos vitorlázatot, az térben és időben is igen rövid idő alatt egy takkon jutott el az Ábrahámhegyi bója vétele után Badacsonyra. Délután kettő órára a leglassabb hajók is befutottak és helyet találtak maguknak. A badacsonyi kikötő igen hamar teli lett vitorlásokkal, ám szerencsére van egy bizonyos elmélet, miszerint plusz egy hajónak mindig van még hely. Az elmélet gyakorlati alátámasztása persze igényel némi kreativitást. Így kerültek hajók egy-egy mólóvég-re virágszirom elrendezésben, vagy

a cölöpökre merőlegesen a többi hajó mögé, de így jöttek létre a keleti mólószáron azok a szőlőfürtök is, amikben 4-5 hajó egymásra kötve biztosította társas kapcsolatok fejlesztését. Le a kalappal a kikötőmestereknek, akik folyamatosan jártak körbe-körbe, hogy minden hajó megfelelő rögzítést kapjon. Szükség is volt erre, mert a szél bizony az éjszaka folyamán sem gyengült sokat, ellentétben a vitlázókkal, akik viszont igen.

A szervezők természetesen gondoltak arra, hogy a megéhezett hajóshad viszonylag hamar érdeklődik majd az

étkezési lehetőségek felől, így délután háromra, már be is válthatták az első ebédjegyet a türelmetlen vendégek. A menü savanyú káposzta és csirkecomb. Ez utóbbi inkább hideg volt mint meleg, de azért jól esett a hosszú menet után. Este hattól díj, és borkisztó kezdődött, mindenkinek jutott 1-2 pohárral, hiszen mégiscsak szüret ez, vagy mi.

A hosszú parton töltött idő persze sok esetben párosult időarányosan növekvő alkoholfogyasztással is, így estére már nem minden sporttárs állt stabilan a lábán. Egy ilyen kolléga jött velem szemben amolyan faltól falig stílusban a mólón, és megkérdezte tőlem hogy egy bizonyos dolgot (vagy embert) nem láttam-e. Nem voltak teljesen érthetőek a szavai, ezért újra megkérdeztem mit is szeretne tudni lényegében. Erre hasonló értelmezhetetlen betűhalmaz volt a válasz, így sajnós azt kellett mondanom, hogy nem láttam. Engem is meglepett a visszakérdés, miszerint: És ha megverlek akkor láttad?

Így leírva riasztó, de ott a helyszínen komolyan vicces volt a szituáció. Reprezentatív példája annak, amikor az énkép, a valóság-érzékelés és maga a valóság a szélrózsa ellentétes sarkaiba költözik az alkohol hatására. Sporttársamat megnyugtattam, hogy ha esetleg megpróbálna megverni, akkor sem fogja megtudni, hogy az a bizonyos dolog hol lehet. Ezt nagyon őszintén mondhattam, mert bele-





nyugodott, és tovább folytatta a krajcolást a mólón. Én kicsit aggódtam a testi épségéért, de rossz pénz nem vész el alapon, az ilyen emberek sohasem pottyannak vízbe, és ki tudja, hogy, de a negyedik hajón is át tudnak mászni, mire épségben eljutnak a sajátjukig, dacára a keresztbe kasul kifeszített köteleknek, korlátoknak, és nyitott tetőablakoknak.

A 2012-es díjak átadását élőzenés szüreti mulatság követte. Hogy pontosan hogyan is hívták a zenekart, az sajnos a borgőz homályába vész, pedig igazán jól játszottak.

A vasárnapi rajt is 9-kor dördült, ami az ébresztő fél7-es csörgésekor nem tűnt emberbaráti döntésnek. Aztán mire végigálltuk a sort a WC előtt, és a KV-t is elfogyasztottuk, visszatért az életkedv. A szél ugyan nem volt olyan kitartó, mint szombaton, de azért szépen elfújt minket a földvári bójáig, aztán pedig át a csövön. Itt 2-3 takkal pikk pakk fent voltunk Füreden ahol jó széllel befutottunk. Fél ötkor már a Marina Fűzfőben ponyváztuk a hajót, és örültünk neki, hogy ilyen korán volt a rajt. Az eredményhirdetés a Pünkösdihez hasonlóan jövőre lesz, de le kell szögeznem, hogy itt sem az eredmény a lényeg.

Jót vitorláztunk, jót mulattunk, jókat beszélgettünk. Ez a lényeg. Hogy melleleg versenyeztünk is, az csak hab a tortán.

Köszönjük a remek szüreti hétvégét, jövőre sem hagyjuk ki! •

film

eredmények

fotó by Alibán
András

fotó by Gerő
András

fotó by Szutor
Ferenc



Erdélyi kreatív Béla

Kövendi Eszter

Ha egy verseny vezetője emblemikus, különleges figura, akkor a verseny atmoszférája is olyan lesz.

Egy hétvége summájaként, ha csupán annyit jegyeznénk meg, hogy az időjárás egyáltalán nem ugyanazt akarta, amit a rendező, a két napos verseny első napjának rajtjánál annyi szél nem volt, hogy az útirányként jelzett számlengők értelmezhetővé váljanak, a második nap meg már hajó sem nagyon volt, viszont az eső esett, fújt a szél, de csak azért, hogy vízszintesen belefolyassa a vízhatlanunkba nyaknál a vizet, akkor mindannyian egymás nyakába borulva sírhatnánk egy sort, hogy milyen rossz sorunk van nekünk, vitorlázóknak.

De vannak dolgok, apró emberi gesztusok, amik talán természetesek annak, aki adja, de talán nem annyira annak, aki kapja. Sőt, amiért érdemesnek tartok e témára szólni egy hasábot, az abbéli tapasztalataimból jön,

hogy sokakat hallottam már morogni, hogy azért nem jönnek Béci-féle nagyhajós túra-, vagy pályaversenyre, mert Béci mindig az utolsó pillanatban közli, merre kell menni, és azoknak, akik megszokták, hogy a pályarajzot, vagy túraútvonalat a kiírásban útközben nézegetik, szokatlan Bécinek ez az eljárása. És én most csaptam nagyot a homlokomra és jöttem rá, hogy ez közel sem kiszúrásból van! Családi csapattal együtt vettük a fáradtságot és elmentünk pénteken a nevezés helyszínére, a Spari klubházba, ahol ott ült Béci, hogy jó kedéllyel, pár baráti szóval üdvözölve a versenyzőket, és amolyan „bécisen”, nagy múgonddal, körültekintéssel, színes filctollakkal megrajzolt ábrákkal szemléltetve felvilágosítsa őket a pálya teljesítéséről, vagyis lelkileg és szellemileg felkészítse a másnapi megmérettetésre.

Ahogy ott álltunk és próbáltuk tanulni a számlobogók színeit és kibogozni a szá-

film

Poén Videóstúdió,
Kaposvári Péter Mihály

fotó

by Gerő
András



lakat, akkor jöttem rá, hogy hiszen ez fejtörő! Emberek! Konyhakész világunkban, ahol az egyszerűség és a gyorsaság az alapvető elvárás, mennyire üde színfolt ez a fajta kreativitás, gondolkodásra készítés, izgalomba hozás. Komolyan mondom, úgy éreztem, mindenki izgatottan várja, mi lesz másnap a pálya! Még most is nevel, még most is odafigyelésre készítek, tanít kettőnél több dologra odafigyelni, egy kis merészségre, egy kis másra hív, például arra, hogy a számlengők segítségével mennyiféle információ átadható.

Ez a Béci-féle vízi kommunikáció természetesen nagy-nagy szabadságot is hagy a rendezőnek arra, hogy az ad hoc szélviszonyokhoz képest a lehető legjobb útvonalat válassza, a versenyzők meglegezésére.

Így is történt, ugyanis szombaton, a túraversenyt rajtjakor annyi szél sem volt, hogy a kiválasztott útvonal jelzésére szolgáló számlengőket legalább annyira kifújja, hogy azok felismerhetőek legyenek. Mi semmi jóra nem számítottunk az északi part felől, de azt láttuk, hogy a rendezőhajóról valaki távcsővel méregeti az északi partot, és elindítják a futamot szélcsendben, Udvarin át Akaliba, majd vissza. Na, először is ezért örültünk a rendezői szabadságnak, mert így a négy tervezett úti célból csak kettőt kellett teljesítenünk, így már csak arra vágyhattunk, hogy jöjjön valahonnan egy kis szél. És itt tudom dicsérni újra a rendezői leleményt, valószínűleg, ha nem is a vízen, de valahol az északi

PÉLD
egy lehetséges



Code „S”
jelentése: n
befutója a [F]
narancs lob
sárga jel

CSAK
Példák

a túraversen
és teljesít

Rajt, Udvari, Szemes,



Rajt, Akali, Tihanyi gör, Cél



Rajt, Szemes, Udvari, Akali

ki parton megláttak valami biztató jelet, és tényleg, mire átértünk az északi partra, gyönyörű, kettős északnyugatiban hasítottunk Akali felé, és ez a szél ki is tartott majd félvízig visszafelé, ahol aztán teljesen leállt és a nyugatról benyomuló esőfelhők sem értek oda hozni a szelet. Így történhetett, hogy a Tűzoltón dekkoló kollégám már nem tudta lefotózni gyönyörű befutónkat, mert ő is menekülőre fogta az esőfelhők elől.

De az eső csak éjjel ért oda, előtte még malacoztunk egy jót. De milyen jó volt az a malac! Kívül ropogós, piros, bévül meg zsenge, zaftos! Még mindig a számban az íze.

Másnap az esőben már csak az aszkéták merészkedtek ki. A rendező rendíthetetlenül ment ki a pályára, Béci ezzel is tanított! Ejnye, egy kis eső még nem ártott meg senkinek, gyerünk ki vízre! Mi is így tettünk, mit nekünk eső, nagyon jó szél volt egyébként. Gyönyörű, kifújt, 10 csomós szél. Férjemmel első családi sportsikerünk volt a tét, küzdöttünk hát irtózatosan. Hamar-hamar, menjen fel az a spi, tekeredjen be a génu! Küzdöttünk – magunkkal. Először is kiélveztük a steierbordon rajtolás szépségét úgy, hogy nem volt üvöltözés, senkit nem kellett elengednünk, mert egyedül rajtoltunk. És azután... hatalmasat küzdöttünk. Saját magunkkal. Illetve az 5 perccel előttünk rajtolt és kicsivel hosszabb pályán vitorlázó YS II-esek utoléréséért. Vagy csak azért, hogy gyakoroljunk. Mindegy. De a második futam előtt azért mi is elkészöntünk. Mindegy volt. Már biztos volt az arany. Férjem bajnok lett az unitefen. És nagyon jól éreztük magunkat. •



Széllel bélelt „J” Bajnokság

Az Utasellátó hajónaplója

Gerő András

Első két nap A héten nagyon jó a felhozatal valódi vitorlás versenyekből. Egyszerre van Finn Masters EK, ORC, Yardstick, Folkboat és J24 és 50-es bajnokság. Elfogultságtól sem mentesen azt állítom, hogy igazán csak a one design hajóosztályokban rendezett versenyek adnak hű képet a résztvevő csapatok felkészültségéről. Ezen persze lehet vitatkozni, de nekem döntenem kellett, hogy a tihanyi Finn Masters Európa Kupán, vagy a J24 bajnokságon vegyek-e részt. A Finn mellett szól az indulók létszáma, az osztály mindent felülíró hírneve, az itt elért jó helyezés magas presztízse, és Sipi

ellenállhatatlan invitálása. Ami miatt mégsem ezt választottam, az elsősorban a kishitúségem miatt van. Jól tudom, hogy kevés óraszámommal nincs értelme hajóba ülnöm, mert gyógyíthatatlan sebet ejthetek önbecsülésemen. Ráadásul az egyedüllét nagy hátránya, hogy nincs kivel megosztani egy esetleges kudarc megrázó élményét.

A J24 en öten vagyunk: egy Vica, két Gábor és velem együtt két András. Már szerdán reggel összezáródunk, hogy a hajófenék alapos tisztítása után megtaláljuk az optimális feladatmegosztást. Süvít a szél fockot húzunk és vidá-

fotó by Leiner
András

fotó by Gerő
András

fotó by Gerő
András



man felkreuzolunk a Fűzfői öbölbe, ami azt is jelenti, hogy néhány száz forduló után kezdünk összerázódni. Rajtunk kívül még két J tolja keményen: Farky és Kakas Máté, akik a nagy génuával gyötörték egymást. Próbáltunk a közelükben maradni, de a kis vitorlával nem tudtuk felvenni a tempót. Lefele menet halzolgattunk amíg Aligára nem értünk, sőt azt is kimértük mennyi idő alatt tudunk spi alatt focokról génuára cserélni. A három percen belüli idő elégedettséggel töltött el bennünket, meg voltunk győződve, hogy kis csapatunk bármilyen időben, bármire képes.

Csütörtökön még nem sikerült a 18 hajós mezőnyt megversenyeztetni, de péntekre bejött a várt szeles front. Pszichésen jól felkészült egységünk azonnal génuát szerelt, amivel sikerült több lélegzetelállító pillanatot szereznünk, de sebességet, élességet, azt nem. A rajtnál beragadtunk, a shot fölé befikszáltuk a spi-bumot, ami természetesen csak az első forduló után készített bennünket hosszabb gépészkedésre. A felső bóját alulról érintettük így nem csak a büntető 360 fokos fordulót kellett lenyomnunk, de a bójára is vissza kellett mennünk. Lefelé már szépen siklattunk, és még a halz is összejött volna egy gyengülésben, ha azt nem Erikék takarása okozza. Így aztán a tengelyben járó bum visszacsapódott eredeti helyzetébe, miközben a spi már sikeresen oldalt váltott. Gábor a hajó legfelkészültebb mindenese főúri nonsalansszal megmarkolta a grósz shottot és átvágta a bumot az adekvát oldalra. Itt azonban nem jutott el a végállásig, mert útjában volt Vica, aki ép a spi shottokkal bíbelődött és az átcsapódó bum lágyan kipenderítette a hajóból. A hajó megbillent, majd felborult, amennyiben az az állapot, amikor az árbo c csúcsa lejjebb van, mint a kíl, annak tekinthető. Vica elkapja a korlátot, Gábor betépi a lee szarát- ha jól emlékszem, és a hajó szépen talpra áll. Rendezzük a sorokat és póker arccal befu-



tunk. A második futamra még mindig pozitív szemlélettel, és ismét génuával futunk ki, kitűnő rajt után száalmas eredményt elérve. Miután kizártuk azt a lehetőséget, hogy a gyenge teljesítmény mögött esetleg hosszú személyhez köthető hibalista állhat, ezért elhatároztunk egy génuafock cserét. Bár magyar ember nem reffel, nem húz kis vitorlát, nem használ orrsugárkormányt és gennakert, azért a mezőny első felébe bekeveredve a fockot kihúztuk a tilalmas megoldások listájáról. A negyedik futamra már eleve fockal indultunk, amit annál is inkább jól tettünk, mert a szél szépen erősödött, húsz csomó feletti befújásokkal. Kellemesen, na jó, kicsit fogcsikorgatva az első tízben sikerült elérni a befutó előtti alsó bóját amikor a spilevételekor „Gábor az orrban” kiakasztotta az árbocból a spibumot, A rúd lándzsaként vágódott a válla felett kiálló kantárba amit – klikk – magához rögzített, így a spi belső támasza kissé ingataggá vált. Jött is a nyomás és a fellúvoló majd lefetrengő hajó a bója belső oldalára vergődött. Mire a spit kihalásztuk a hajó mögül, addig megvolt az új feladat is: vissza a bójához, no meg egy büntető 360, csak hogy legyen mit gyakorolni.

Nagy szerencsénkre kiderült, hogy a második leggyengébbre sikerült futamunkból korai rajt miatt kizártak, így azon túl, hogy nem látszik, hogy mennyire lemaradtunk, egy kitűnő minőségű kiejthető futammal várjuk a folytatást.

Második két nap... Megfagyva bár, de törve nem... A J24 Bajnokság szombati napján sem sokat lustálkodhattunk. A szél nyugati irányba fordult, és már kora reggel rendszeren füttyöreszett a csörömpölő árbocok között. Ez a furcsa, itt Kenesén ritkán tapasztalható szélirány főleg arra jó, hogy rendszeres hullámokat képezzen. A hideg és a szemerkélő eső csak bónusz, legalább nem vakít a szikrázó napsütés.

A reggeli kormányosi értekezleten, mint valami SZOT üdülőcsoport ápolójai felsorakozunk, és minden csapat kap egy hajónévre összeállított uzsonnacsomagot figyelembe véve az egyéni kívánságokat is. Ez olyan természetesnek tűnik, mintha járna pedig dehogy! A J-korszak csapata Farkas Tamás és családja ezzel támogatja a Bajnokságot. Mint megtudtam, nem egy gasztroüzem szalagjáról ömlesztik a közel kétszáz finomra töltött szendvicset, hanem egész éjszaka sütik a rántott husit, kenik vágják csomagolják. Másnap ők

Bár magyar ember nem reffel, nem húz kis vitorlát, nem használ orrsugárkormányt és gennakert, azért a mezőny első felébe bekeveredve a fockot kihúztuk a tilalmas megoldások listájáról.

is ott állnak a rajtnál velünk együtt, és a futamok között bizonyára jóleső érzéssel nyugtázzák, ahogy az egész mezőny falja az adagját.

A mi kis csapatunk szó szerint kezd összerázódni, az előző napi kreatív megoldásaink lassan rutinná válnak. Ilyen például a spibum semlegesítése. Félelmetkeltő mindenbe beakadó és sokszor kiakaszthatatlan végszerelvénye miatt viszolygást váltott ki az orrba beosztott Gábor sporttársból, ezért a konzervatív decken rögzítő technikát felülírva a botot egyszerűen hátra adta, gondjainkra bízva az eltételét. Nem csoda, hogy amikor újra szükség volt rá, hát nem győztük keresgélni. Szerencsére a mai nap során egyetlen egyszer sem fektettük el a hajót, mégsem tudtunk minden futamot végigfutni. A második futam első körének végén fellőttük a fockot, eldugtuk a spi bumot és már vennénk is le a spit, de az megmakacsolja magát, nem ereszt. Lassan elsiklunk a bója mellett, de az a dög még mindig köti magát az árboc csúcsához. Sebaj, ettől még kezdhetünk cirkálni, valahogy levesszük menet közben. Rángatjuk, erőltetjük, próbálunk haladni, de lehetetlen lifeg, klaffog de nem enged. Leesünk újra hátszélbe elhagyva a játékteret és próbáljuk megérteni mi is történhetett. Mire a kikötő móló vörös kövei szelíd közelségbe kerül-

tek sikerül kirángatni a topcsigába beszorult makramét, a fock felhúzó és a spifall méltatlan elegyét. Mire visszaértünk a zsűri hajó közelébe, már be is futott az élmezőny, így sikerült megcsinálnunk a második értékes kiesőnkét. A következő futam rajtja elég parádésra sikeredett sokáig, talán a cirkáló szakasz két harmadáig őrizgettük vezető pozíciónkat, de mire felértünk a felső bójáig, addigra elfogyott az előny, sőt egy rutinos immár harmadik bójaérintési gyakorlat végkép rávilágított teljesítőképességünk korlátaira. Ennek ellenére nagyon élvezzük a versenyt, ami talán az egyik legszínvonalasabb bajnokság, amin eddig részt vehettem.

A parti programokat ma már óvások is színesítették, volt, akit elmeszeltek, de akadt, aki nem tudta hitelt érdemlő módon alátámasztani a történetét. Az a baj, hogy a szabályok a versenyzőkre ruházzák egy adott sérelem bizonyítási terhét, ahelyett, hogy a rendezők vállalnák fel a kényes helyek felügyeletét.

Vasárnapra már csak egy futam maradt, ha sikerül megrendezni, akkor lehetőség nyílik két futam kiejtésére is, ami jelentősen átrendezheti a sorrendet. A bajnoki cím már eldőlt: Litkey Farkas és csapata behozhatatlan előnye birtokában a nyolcadik futamon már el sem indult. •

A második futam első körének végén fellőttük a fockot, eldugtuk a spi bumot és már vennénk is le a spit, de az megmakacsolja magát, nem ereszt. Lassan elsiklunk a bója mellett, de az a dög még mindig köti magát az árboc csúcsához.

Monokli, törött kormányok, árbcok, hajó a nádasban

Beszámolócska az ORC, YS és Folkeboat bajnokságról.
Az első Folkeboat bajnokságról. És a Tihanykerülőről.

Kövendi Eszter

Most, hogy már van időnk a sebeinket nyalogatni testileg és lelkileg, talán összeállt az elmúlt, igen intenzív három nap történéseiből kovácsolódott összkép. A cím csak azért ez, mert úgy gondoltuk, hogy mi is tudunk bulváros cikket, vagy legalábbis címet írni, ha már egyszer két nap leforgása alatt tényleg ilyesmi történtek. Volt két árboc és két kormánytörés, ütközések, kilyukadt hajó, a Gardazurra a kormányképtelensége miatt a sajkodi nádasban végezte a versenyt, az egyik árboctörött hajón sérült is volt. A monokli és a törött borda az nálunk volt, erre még később visszatérek. Egyébként mindenki jól van, a mentés működött, ennyit erről.

Elvileg az ORC, Yardstick és a Folkeboat osztályoknak rendeztek bajnokságot, de közben volt egy Félszigetkerülő is, amit be kellett vennünk egy futamnak. Mi, Folkeboatok még örültünk is ennek, hiszen ez főként túraosztály, s azon belül is van háromféle menettulajdonságú hajó, vannak, akik pályán, vannak, akik túrán jobbak, így talán kiegyenlítettebb lesz az eredmény. Sőt, a pénteki nagy-



szeles nap után még örültünk is annak, hogy pihenésképpen megkerüljük Tihanyt. Gondoltuk mi, de az időjárás előrejelzések ellenére szombaton kicsit visszafogottabban ugyan, de megismétlődött a pénteki küzdelem, és mint a Fél-szigetkerülő sajátosságát, az erős észak-nyugati hullámzást kellett szépen megvitorlázni, túrni és közben szivattyúzni, mericskézni. A Fél-szigetkerülőről a [H2O Magazin beszámolója](#).

Ennyit előzetesen. De kezdjük az elejéről. A bajnokság sok szempontból egy kicsit leomló volt. Az első szembetűnő tény az volt, hogy közlemény állt a hirdetőtáblán, hogy a Yardstick II és III osztálynak nem tudnak bajnokságot hirdetni, mert a Yardstick II osztály gyakorlatilag el sem jött, a Yardstick III is csak öt hajóval képviseltette magát. Szándékos távolmaradásukat leginkább a szombati részvételük demonstrálta. A Fél-szigetkerülőn 17 YS II és 16 YS III osztályban vitorlázó egység vett részt. A számot kissé torzítja, hogy az ORC-s hajókat a Fél-sziget kerülőre YS I-ben, II-ben és III-ban számolták, illetve az X-35 osztály egyetlen résztvevőjét – aki egyébként az ORC Bajnokság indulója volt, első helyezéssel jutalmazták. Persze ezeket a helyezéseket utóbb „átkonvertálták” a megfelelő helyre, csak első látásra zavarja össze kissé az embert.

Bisztray Gyuri, aki felvállalta a Yardstick II-III osztály összeverbuválását és segítette kiverni a bajnokságukat, szomorúan annyit mondott erről, hogy a YS II osztálynak több levélben is jelezte, hogy mindössze egy súlymérést kellett volna elvégezniük, illetve ki kellett volna tölteniük egy új regisztrációs lapot ahhoz, hogy elindulhassanak. De nem jöttek. Kérdeztem, hogy a YS III osztályból hány hajónak van ORC felmérése. A válasz, négynek. A négyből kettő részt vett ezen a bajnokságon, de dönthetett arról, hogy melyik osztályban kíván versenyezni. Egy SOUL nevű Beneteau First 22-es például úgy döntött, ő ORC-ben indul, miközben egyrészt a YS III osztályból csak ő hiányzott, hogy meglegyen a hat hajó, vagyis bajnokságot lehessen hirdetni, másrészt a 15 hajós ORC mezőnyben a 14. helyet sikerült megszereznie, amíg YS III-ban



a néhol 20-22 csomósra erősödött szélben a spinnakerrel igencsak sok volt a küzdelem, sok volt a fellúvolás, halászat, répa, szakadás

a Skorpiót szorongathatta volna. Persze lehet több oka is a helyezésének, ebbe most nem is szeretnénk belemenni, még távolabb álljon tőlünk a személyeskedés, de egy biztos: egy ilyen méretű hajó, ha fölötte és alatta óriási NAU 370-esek rajtolnak, egészen sokáig fog zavart szélben vitorlázni. Amíg onnan kijátssza magát, hosszú percek telnek el, arról nem is beszélve, hogy már az első kreuzban eldőlt a sorsa, esélye így már szinte csak a mezőny végére lesz.

De vissza a versenyhez. Pénteken volt az első versenynap, 11-től lehetett futamot rendezni. Kiment a Szövi II, alig egy órával az első előkészítő előtt, de olyan messzire, hogy a mezőny nem tudott időben odaérni, így rögtön halasztással kellett indítani a versenyt a 16-18 csomós átlagszélben. Három futamot bonyolított le a Kerekes Kazi vezette rendezőség. Leleményességét dicséri a külső és belső körös UP-Down pálya, ami két szempontból is nagyon ötletes volt és jól működő: így nem kellett két pálya, két apparátussal, hanem elég volt egy, de azon belül olyannyira különböző pályát futott a kétféle sebességű és méretű hajócsoporthoz, hogy soha nem volt találkozási pont. Három jó, 50 perces futam jött ki az időből, szerintem a mi erőnkől is, mert a néhol 20-22 csomósra erősödött szélben a spinnakerrel igencsak sok volt a küzdelem, sok volt a fellúvolás, halászat, répa, szakadás. Nálunk is ez volt a sebesülések, törések napja. Én például halzolás közben ragadtam a sott alatt, miközben próbáltam besottolni, hogy ne csapódjon akkorát a bumm, így keletkezett az óriási monoklim és törött orrom, de apu meg nekiesett egyszer a groszkocsinak, neki meg a bordája törött el. De szegény spinnakerrel volt a legtöbb gondunk, mert bizony azt is ispotályba kellett vinni. Egyetlen fellelhető vitorlavarró volt a környéken, Lovas Andris, akinek ezúton is sze-



Senki nem maradt el tudásban, rutinban, sebességben a többiektől, viszonylag egyben volt az osztály és kimondottan jókat versenyeztünk.

retnénk megköszönni, hogy minden szakadt vitorlát beváltalt és a kollegáinak, akik nagyon szépen megvarrták. Más kidobott volna minket páros lábbal pénteken 17 óra után. De így aztán ott futott össze a Finn mezőnyből Székely Tonyó, meg a mi mezőnyünkben három hajó is, ebből kettő Folkeboat. Stílszerűen a nap eseményeit a szabóműhely előtt beszélhettük meg.

A verseny versenyszerűségét egyértelműen jelzi, hogy a mi osztályunk egy nemrégiben alakult, rossz nyelvek által gúnyosan hatfős osztálynak becézett osztály, ami egyes sajtóinformációk szerint a Kékszalag leggyengébb osztálya. Először is hozzájuk kell címeznem szavaimat. A 7 hajós Folkeboat osztály, amelynek első Magyar Bajnoksága volt ez, egyáltalán nem mondható gyenge osztálynak. Bár nem tudom, milyen szempontok szerint mérik egy osztály gyengeségét, nyilván a résztvevők számából, de ezen a Bajnokságon a legerősebb flotta volt, amennyiben úgy tekintjük, hogy az 5 hajót számláló NAU37ORUN osztály flottabajnokságra lett összeverbuválva. Nélkülük 10 darab ORC-s hajó érdeklődött! Lehet, hogy a Folkeboat osztályt a „főállásban” a Picabo nevű Asso kormányosaként ismert Kovács Kokó János és Náray Vili kivételével nem élversenyzők töl-

tik meg, de van olyan hajó, amelyik a két napi „járófüldre” lévő Máriafürdőről érkezett csak a Bajnokság kedvéért, Kövendi Dénes feladta azt a még a '90-es évek végén hozott szilárd elhatározását, hogy „szövi” versenyeken nem indul (azóta is kizárólag az ún. amatőr versenyeket preferálja), és még sorolhatnám, ki mit vállalt, vagy áldozott fel, hogy itt legyen. Senki nem maradt el tudásban, rutinban, sebességben a többiektől, viszonylag egyben volt az osztály és kimondottan jókat versenyeztünk. Azt ugyan nagyon sajnáltuk, hogy a Cinquecentonak szétesett a jungstagja, és két napi szerelés után sem igazán tudtak vele zöldágra vergődni, pedig Náray Vili igazán jókat küzdhetett volna az élen Kokóék összeszokott csapatával. A harmadik rendkívül gyors, IF típusú Folkeboat, a Mormota főleg a túraversenyen tudott nagyon elhúzni, mint mindig, azt meg is nyerte, mert hosszútávon igencsak kijön a sebességkülönbség. De jól taktikáltak a pályán is, végül Yardstick alapján csak egy ponttal verték meg a Slim Jimet és lettek másodikok. Bár még sokat tudnék beszélni a Folkeboat osztály jelenlegi összetartásáról, arról, hogy mennyire emberszabású emberek töltik meg, és látható fejlődési lehetőségeiről, de most a Folkeboat osztályról ennyit és vissza a versenyhez.

A versenyhez, amiről már olyan sokat azért nem is lehet írni, mert a Fél-szigetkerülővel le is zárult. Vasárnap ugyanis nagyon peches volt a rendező: mire odaértünk a pályára, 4 csomó alá csökkent a szél, halasztottak, majd leállt. Mintegy órányi várakozás után parti halasztásra módosítottak, ám ahogy felhúzták az „AP” alá a „H”-t, körülbelül három perc múlva a mezőny gyönyörű, kifújt 8 csomós széllel vitorlázott partra. De ilyenkor nincs mit tenni, ki kell várni az 50 percet. Így is lett, ahogy kiértünk, még alig ettem meg az ebédre szánt szendvicsemet, már mentünk is ki a vízre újra. Ahol ismét leállt a szél. Megint kezdődött a végeláthatatlan libilógázás, a 370-eseken felbuzdulva mi is összekötöttünk, társaságban jobban múlik az idő, aztán egyszer csak azt vettük észre, hogy érdektelenség miatt már nem is lehetett volna futamot rendezni, mert a hajók szépen lassan, egyenként elszállingóztak! Amikor már elég kevesen voltak a versenyzéshez, a rendező bejelentette, hogy vége a bajnokságnak. Kicsivel odébb, a mi pályánktól nem sokkal délkeletre az ötvenesek két futamot tudtak rendezni! Így aztán lett ugyan bajnokságunk, de kiejthető futam nélkül.

Az ORC osztályban a Gömbi nyert, második a Puro Contento, harmadik lett az első 370-es, Sopival.

A szemet gyönyörködtetően szép és gyors Bolygó csak a dobogó harmadik fokára állhatott fel, pedig gyorsaságát bizonyítja, hogy a Fél-szigetkerülőn ő is elhúzott, mögötte három másodperccel és egy ponttal lemaradva a Skorpió. A bajnok a Vámpír lett, a második pedig Tuss Miklós a Balaton 31-esével, ami főleg súlya miatt „fért” be az osztályba. Hát ez a mi kis történetünk, elnézést, ha sokakat nem említettem meg, de hát szubjektív a történet. Ha valakinek van ellenvéleménye, hozzáfűznivalója bármelyik részéhez, az ne csak morogjon, ragadjon tollat! •

eredmények

film



America's Cup – Szüreti Regatta –
Clipper Round the World – Unitef
Kupa egy hétvége alatt?

Nincsenek csodák?

fotó by Leiner
András



Szerző: Gerő András Fotó: andrewleiner.com, porthole.hu

Az elmúlt hetekben nem nagyon tudtam kialudni magam. Az elhúzódó America's Cup döntő esti programja minden képzeletemet felülmúlta. A végtelenül szimpatikus újjélandi csapat legyőzhetetlennek tűnt, hamar 8:1-es vezetést szerzett és ez nem volt csoda, hiszen ellenfelüknél többet vitorláztak, elsőnek repültek, és az az önváltó focok az nagyon gyors fordulókat produkált. Már csak egyet kellett nyerniük, hogy a 34-es AC mint valami előre lefutott meccs vonuljon be a vitorlás sport történetébe. De nem nyertek. Pedig volt olyan futam, ahol már vagy egy kilométert vertek az amikra, de az időkapu bezárt 3 perccel korábban. Mert fordult a kocka az Oracle team megtáltosodott, és sorba nyerték a futamokat meggyőző fölényel. Csoda történt? Nem biztos. Beült egy négyszeres olimpiai bajnok, és eközben a hajó stabilitása valamitől megnőtt és brutálisan felgyorsult. Az első értékelő szakkomentek szerint valami nagyon komoly technikai upgrade is bevetésre került. Nekem egy a közvetítés során elhangzó mondat tetszett a legjobban: „a jó sebesség a taktikus legjobb barátja...” Ami a közvetítést illeti:



csodálatos volt az az infografikai támogatás, ami a laikus nézők számára is megérthetővé, követhetővé és izgalmassá tette a versenyt. Még a hazai nagymédiák is vezető híreik közé emelték az eseményt. Ha még a verseny nevét is képesek lennének helyesen leírni, az lenne az igazi csoda!

Nálunk a Szüreti Regatta vonzotta a legtöbb résztvevőt. Az őszi Balaton legnépszerűbb túraversenyén jó szél, jó társaság, kitűnő zene feledtette, az előnyszámrendszer legfrissebb furcsaságait. Mégis mi az oka a hosszú távú túraversenyek stabil népszerűségének, miközben a lényegesen nagyobb technikai tudást igénylő nagyhajós pályaversenyek látogatottsága egyre csökken? Talán az, hogy túl sok a bérelt hely, a mezőny unja a statisztaszerepet. Lehet, hogy itt már csak a csoda segíthet?

A magyar résztvevőkkel is futó Clipper földkerülő verseny mezőnye lassan átlépi az egyenlítő vonalát. Mielőtt beléptek volna a doldrum szélcsendes övezetébe, a hajók hatalmasat rohantak. Sir Robin Knox Johnston a Clipper Race alapító elnöke nyilatkozott, amikor híre ment, hogy a Déli féltéke felé tartó mezőny egyik hajója átlépte a 30 csomós sebességhatárt. „A 3. generációs 70 lábás Clipper hajók jó teljesítménye nem meglepő. Már az előző 68 lábás hajók is megközelítették a 30 csomós átlomhatárt, de hogy az új hajók a még gyakorlatlan csapatokkal, már az első szakasz során megdöntik a csúcst az számomra is meglepő” nyilatkozta a legendás földkerülő.

Még Londonban a rajt előtt sikerült néhány kérdés erejéig szóba elegyednem Sir Robinnal, aki nagy szeretettel beszélt a növekvő létszámú magyar csapatról. Már korábban is volt résztávot teljesítő honfitársunk a Clipperen, de most 6-an is jelentkeztek többen teljes körre. Eljátszottunk a gondolattal, hogy a jövőben akár egy komplett hajót is feltölthetnének magyarokkal, de én inkább arra voltam kíváncsi, hogy nem érzi e kockázatosnak ennyi gyakorlatlan amatőr behajózását. A legendás földkerülő elmondta, hogy vállalkozása eddig több mint 3000 embert ültetett hajóba a versenysorozat eddigi 8 forduló-

„Van egy kedves barátom Magyarországon, őt bármikor szívesen látom skipperként valamelyik, akár a magyar lobogó alatt futó hajón is. Fa Nándornak hívják.”



BESZÁMOLÓ · Nincsenek csodák?

ján. Bár a skipperen kívül mindenki amatőr mégse veszített embert elsősorban a biztonságos technika és a képzési rendszer magas színvonalának köszönhetően. Meggyőződése, és ebben a tapasztalatai is megerősítik, hogy a résztvevők kitűnő hajósokká válnak a program végeztével. Búcsúzóul még visszatér a „magyar hajó” ötlethez: „Van egy kedves barátom Magyarországon, őt bármikor szívesen látnám skipperként valamelyik, akár a magyar lobogó alatt futó hajón is. Fa Nándornak hívják.,,

Szombaton hajózásmentes napot tartottam így két keréken hatoltam be a Spari telepre, egy kis nosztalgiazásra. Béci meghívott egy kis zsűri hajózásra, amit szívesen visszautasítottam volna, mert azt gondolom, hogy az valami nagyon unalmas dolog csak ücsörögni és figyelni, ahogy a mezőny áthalad a vonalon. De mint tudjuk, Béci nem lehet visszautasítani, így beülhettem a Balaton egyik leglepusztultabb motoros csónakjába, hogy a nem kevésbé leharcolt KH-hoz, a Tűzoltóhoz vigyen. Azért az is csoda, hogy a Balaton egyik legismertebb szakmai műhelyének vezetője, világversenyek rendezője ilyen szerény eszközállománnyal is képes eredményeket elérni.

A mezőny lassan csordogált a cél felé, így volt alkalmam megtapasztalni, mi történik a befutóban. Hárman, Mariann irányításával a díjkiosztóra készítették elő az érmeket, hogy az eredményhirdetés a partra érkezést követően minél előbb megvalósulhasson. Zsófi a jegyzőkönyvet vezeti, melyben nem csak a sorrendet, de az előnyszámítás érdekében a pontos befutási időt is rögzíti. Béci uralja a káoszt, senkit nem enged lazítani, de nem is lehet, mert irgalmatlanul hangos, patinás kürtjével minden befutó hajót üdvözöl. Egy időben a rézszerszámot még tudóval zengette, ma már egy 8 baros préslevegős készségből adagolja a légáramot. Megtudtam, hogy a hazai lőszergyártás már nem ad muníciót a klasszikus rajtpisztolyba, így hozzá kell szoknunk a környezettudatos hangadáshoz.

A parton gyülekezik a nép. Sok kedves régi ismerősbe botlok, maradnék, de a beígért malacsütést mégsem várom meg, mert még vissza kell tekernem Kenesére. Igyekezniem kell, mert már lóg az eső lába. Az is csoda, hogy végül nem áztam meg. •



HANSE

325

VITORLÁZÁSRA
KÉSZEN

MAXIMUM

Kiinduló árért, teljesen felszerelve

KATTINTSON  & SPÓROLJON MAXIMÁLISAN

HANSE 325 MAXI KIADÁS

Hogy a 2013/14-es vitorlás évad is jól induljon, olyan ajánlatot találtunk ki Önnek, amit valószínűleg még sosem kapott. Engedje meg, hogy megismertessük Önnel a HANSE 325 MAXI KIADÁSÁT. Ennek lényege, hogy Ön vitorlázható hajót kap alapárért, vagyis nem kell semmilyen extrát választania árlistánkról. Nos?

Mit kíván a magyar nemzet?

Magyar nemzeti előnyszám rendszert!

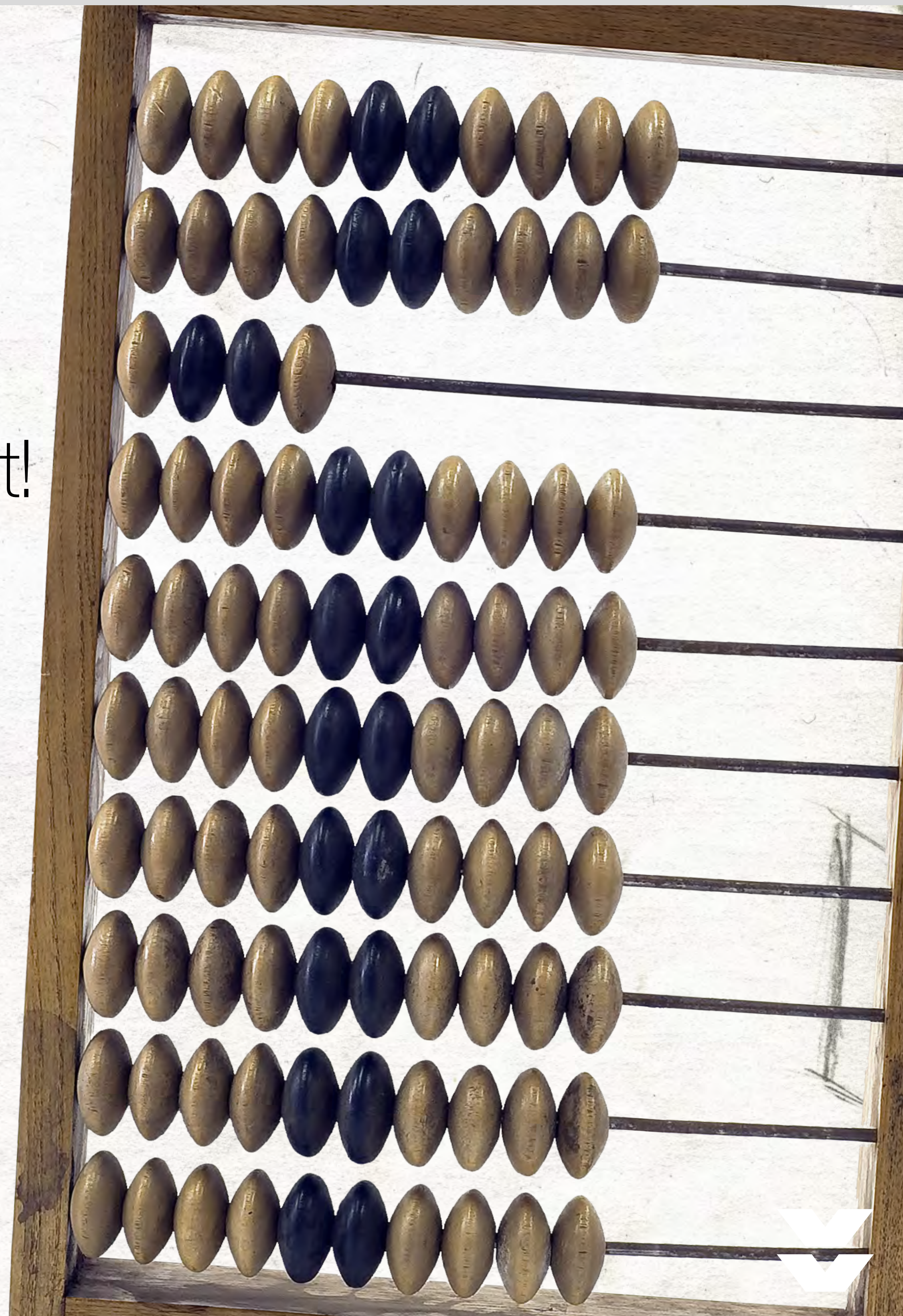
Gerő András



**Először is: ezt hallgasd meg,
de jó hangosan**



Érdekes helyzet alakult ki az előnyszámítás alapján értékelt versenyeken. A bajnokságok, a magas presztízsű versenyek elvesztették vonzerejüket, a részvételi hajlandóság a látványos tömegeket vonzó távolsági túraversenyek, és a sörsátras bulirendezvények irányába tolódott el, ahol az ebbéli reménytelenségükért cserébe a versenyzők legalább szép díjakat és szolgáltatást kapnak a pénzükért. A jelzés egyértelmű: a vérlázítóan kiegyensúlyozatlan pontszámítás elveszi a résztvevők kedvét a megmérettetéstől, ezért inkább flottákba tömörülnek, vagy bojkottálják azokat a versenyeket ahol néhány hajó privilegizált helyzete kizárja az eredményes és főleg versenyszerű versenyzést.



Nyilván mindenkinek van a tarsolyában, (vagy a bögyében) történet a legyőzhetetlen bajnokokról, akik dicsőségüket méltatlanul megállapított előnyszámuknak, és nem kitűnő teljesítményüknek köszönhetik. A jelenség elsősorban arra vezethető vissza, hogy a fairplay-re építő handicap versenyzés szellemisége nálunk nem tudott gyökeret eresztetni. A legismertebb, német importból származó yardstick pontszámítás eredetileg azért jött létre, hogy a vitorlás klubok heterogén hajós közössége játszani tudjon. A cél a gyorsabb, ügyesebb versenyzők lelassítása, hogy a játékban minden résztvevő esélyesnek érezhesse magát. Ezért kell az erősebb eredményesebb csapatoknak évről évre lerontani a szorzóját, nehogy uralkodóvá váljanak a versenyeken. Hát ez nálunk nem így működik. Az előnyszámítást sokan úgy értelmezik, hogy nekik legyen előnyös. Hiányzik a rendszer legfontosabb eleme, a fair play. Sajnos azokban, akik rendszeresen az élen végeznek, fel sem merül, hogy valami nincs rendjén. Ahogy a rendszert működtetőknek sem tűnik fel, ha egy-egy frissen érkező egzotikum hirtelen a mezőny élére kerül, és ott is marad, elkedvetlenítve ezzel a tiszta játékban reménykedőket. Komoly baj lehet a matekkal ott, ahol egy 22 lábás hajó előnyszáma szinte megegyezik egy performance kivitelű 38 lábáséval.

Ezt a rendszert szerintem nem lehet megreformálni, mert rettenetes sértődéseket, vádaskodásokat és parttalan vitákat váltana ki egyes hajók deheroizálása.

Úgy gondolom, hogy ki kellene, ki lehetne dolgozni egy teljesen új önszabályozó értékelési rendszert, mely minimálisra csökkentené a szubjektív értékelés kockázatát.

Elő kéne venni az elmúlt néhány év versenyeinek abszolút befutási listáit, és hajónként beszabályozni a korrekci-

BE A
yardstick of quality
SOME PEOPLE AREN'T USED TO
AN
environment
WHERE
excellence is expected
STEVE JOBS

„LÉGY A MINŐSÉG MÉRTÉKE*! EGYESEK NEM SZOKTAK MÉG HOZZÁ, HOGY OLYAN KÖRNYEZETBEN ÉLJENEK, AHOL A KIVÁLÓSÁG ELVÁRT.” STEVE JOBS

* AZ ANGOL A YARDSTICK SZÓT AZ ÁLTALUNK IS JÓL ISMERT COLLSTOKRA, VAGY MAGYAROSAN MÉRTÉKRE HASZNÁLJA.



ót oly módon, hogy azzal az adott versenyen éppen, hogy ne lehessen dobogóra kerülni. Nézzük meg a régi számítás időkorrekciójával, ki volt a negyedik, az elsőket rontsuk le erre a szintre, a lemaradókat javítsuk. Ha csúnyán, de igazságosan akarnék fogalmazni, nevezhetném ezt előnyszám helyett akár hátrányszámmak is. Ha ezt jelentős mennyiségű futamra elvégezzük és az adatokat hajónként átlagoljuk, az megteremthetné egy új számítási rendszer alapjait.

Ha valaki új hajóval belép a rendszerbe az az első évben vagy megkapja egy azonos típusú hajó pontszámát, vagy ha nincs ilyen, akkor az első tíz futamában nem kerül értékelésre, csak ezt követően az abszolútban elért eredményei alapján. A számításokat minden télen meg kellene ismételni, így a rendszer évről évre finomodna, tükrözve a hajó, a felszerelés és a csapat teljesítményét.

Mivel így módon gyakorlatilag a teljes mezőny új számítási rendszerbe kerül, jó eséllyel azokat is visszahozza a versenybe, akik az eddigi számítás miatt elkedvetlenedtek.

Azok számára, akiket zavar a gyengébb hajók és csapatok térnyerése azoknak érdemes elgondolkodni egy onedesign hajó, vagy egy befogadó flotta alternatíváján.

Mindez csupán egy javaslat, amit talán érdemes megvitatni, mielőtt az egész nagyhajós versenyzés nem válik a „győzni bármilyen áron” szemlélet áldozatává. •

Az „előny” szó szinonimái: elfogultság, kivételezés, elsőbbség, pártosság. Fölény, felemelkedés, hatalom, vezetés, presztízs, túlsúly, befolyásolás, haszon, nyereség, plusz.

Ez az, amit mindenki inkább magának kíván, mint másnak. Nem?



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

Első lépések

AZ ALÁBBI KIS ÍRÁST AZÉRT TESSZÜK KÖZZÉ, MERT A KÉSŐBBIEKBEN MAJD SZERETNÉNK BEMUTATNI NEKTEK EGY NÉGYGYERMEKES MAGYAR CSALÁDOT, VIRGOÉKAT. ITT ÉLNEK, PEST MEGYÉBEN, DE TAVALY FOGTÁK MAGUKAT, ÉS AZ ÓCEÁNON ÁTKELVE LEVITORLÁZTAK JAMAICÁBA, AHOL AZÓTA IS LAKNAK. A GYEREKEK OTT ISKOLÁBA JÁRNAK MOST, TANULJÁK AZ ANGOLT ÉS A SZABADSÁGOT. AZ ALÁBBI SOROKAT AZ APA, VIRGO RICHÁRD ÍRTA, AKI EZEN AZ ÚTJÁN ÉPPEN A HAJÓT VITTE „HAZA”, HOGY ELINDULHASSANAK. AZ EZT KÖVETŐ NÉGY HÓNAPOT, AMELYET AZ ÉSZAK-ATLANTI ÓCEÁNON TÖLTÖTTEK, DÉNES D. ISTVÁNNAK MESÉLTÉK EL, A VITORLÁZÁS MAGAZINBAN HAMAROSAN OLVASHATJÁTOK. DE MI IS FOGLALKOZUNK A CSALÁDDAL, MERT IDÉN ÁPRILISRA TERVEZIK HAZAÚTJUKAT, AMELYHEZ MÉG HIÁNYZIK A HAJÓ, ÉS MÉG SOK MÁS. SZERETNÉNK, HA TI IS ANNYIRA SZERETNÉTEK MEG MAJD ŐKET, AHOGYAN NEKÜNK VOLTAK ELSŐ LÁTÁSRA SZIMPATIKUSAK.



ÍRTA: VIRGO RICHÁRD

Október közepén járunk, a helyszín Franciaország, a La Manche avagy Angol csatorna észak-keleti részén Calais-tól 50 mérfölddel délre a Somme folyó partján fekvő Saint Valery városka kikötőjében. A hajó egy 1978-ban, Angliában épült Prout 31 katamarán. Személyzet: 1 fő. Eloldom az utolsó kikötőkötelet – dagály után vagyunk másfél órával –, a folyó lassan sodorni kezd az öböl felé. A Crotoy-i öböl igen sekély, csak a Somme folyó kanyargó medrét követve lehet rajta hajózni és kizárólag magasvíz előtt, ill. után a 4-5 csomót elérő árapály áramlatnak megfelelő irányban. Gyönyörű délután az indulásra, együtt rohanunk az óceánba igyekvő vízzel, a közeledő apály miatt egyre szélesedő homokzátony hátacon fókacsapatok napoznak.

La Coruna világítótornyának fényét elnyeli a kiszögellés, mely mögött Ares védett kikötője alszik. 6 napi hajózás után gyermekeimet látom meg először, akik fejlámpákkal állnak a móló sarkain, így segítve a megfelelő kikötőhelyre irányítani hajónkat, ami mostantól otthonunk is lesz egyben. Ezzel a huszárvágással több, mint 6 szélességi fokot közeledtünk az egyenlítő felé, egy kis haladékokat nyerve a közeledő tél elől.

Az év eme szakában az Észak-Atlanti Óceánon Anglia magasságában gyakoriak a ciklonok, így a Csatornán és a biscayai öbölben jellemzően délnyugati erős szelek fújnak, melyek az ilyentájt induló Vendée Globe mezőnyét minden évben megtizedelik. Ahogy az egyik ciklon tovahalad keletre, rövidesen követi a másik. Háromhétnyi várakozás után sikerült kifogni egy tökéletes időjárási ablakot, a hajó további felkészítését a jégesős, hideg időjárás amúgy is kilátástalanná tette. Az „én ciklonom” letért szokásos útjáról, és délre húzódott egészen Portugália szélességéig. Mivel azonban minél több tartalékot akartam hagyni az út végére, ezért az előző ciklon lecsengő 2-es nyugatias szele fogadott a Crotoy-i öbölből kiérve.

Az éjszaka során felerősödött a szél, és megfordult az áramlat, ami igen kellemetlen hullámozást eredményezett. A horgony nem volt megfelelően rögzítve, így a nagy hánkolódásban kiesett a fészkeből 30 méter láncot rántva magával. Nem nagyon bántam, mert a motor teljes fordulata mellett 0,5 csomóval tolatam hátrafelé. Egy hosszirányú Csatorna átkelés során igen nehéz figyelembe venni a 6 csomót elérő árapály áramlatokat melyek iránya 12 óránként változik. Az útirányt úgy módosítottam azonban, hogy következő éjszakára a Le Havre öblébe egy kicsit behajózzak, így elkerülve a nyílt vízen lényegesen erősebb szembe áramlatot, de vállalva a nagyobb hajóforgalmat. Még a haj-

AZ „ÉN CIKLONOM” LETÉRT SZOKÁSOS ÚTJÁRÓL, ÉS DÉLRE HÚZÓDOTT EGÉSZEN PORTUGÁLIA SZÉLESSÉGÉIG.

nali szürkületben körbetekintve 29 különböző vízi jármű fényeit számoltam össze, így napfelkelte után az első dolgom az AIS vevő felélesztése volt. Napközben tudtam egy kicsit pihenni, és estére megérkezett az ígért keleti szél, ennek köszönhetően 7,5 csomóval haladtam log szerint, 4,5 csomóval a GPS alapján. A fáradságra fogom, hogy az éjszaka második felében veszélyes manőverezésbe bonyolódtam egy teherhajóval. Mivel nem voltam biztos abban, hogy az utoléró hajó kikerül, ezért balra (a part felé) kifordultam előle, azonban az AIS-en, és bizonyágképpen rövidesen a fényeim is láttam, hogy a hajó szintén ebben az irányban szándékozott előzni. Ugyanezt eljátszottuk a másik irányba is, mikor a vitorlákat letépvé motort indítottam. Építő szándékkal közelítve a történetekhez úgy gondolom, hogy elhibázott volt a korai menekülő manőverem, mivel a teherhajó éppen kikerülni készült az adott pillanatban. (Azóta az ilyen helyzeteket úgy oldom meg, hogy megfelelően időzítve előzékenyen módosítok 10 fokot az útirányomon, és konzekvensen tartom a szöveget. Így elkerülöm a kétséget: állítólag még vannak olyan tengerésztisztek, akik szerint mindig a nagyobb hajónak van elsőbbsége).

A nap két legjelentősebb eseménye a pirkadat, és az alkonyat. Hajnalban a cherbourgi fokhoz érkeztem, amit egy pohár kávéval ünnepeltem. Mobilkapcsolatot létesíttem Nagy Petivel, aki megerősítette, hogy a másfél nappal korábbi időjárás előrejelzésben foglaltak számomra kedvező irányban tolódtak el. 4 nap múlva visszatér az erős délnyugati addig hármas, négyes délkeletivé szelídül az ötös keleti, ami rövidesen megérkezik. Az eredeti elképzeléseim szerint Perros-Guirec, vagy Morlaix mellett szerettem volna



horgonyt vetni, majd kis lépésekkel elérni Camarat sur Mer-t, ahol megvártam volna az öbölátelésre legalkalmasabb időt. Elhatározásom szerint tovább haladok Brest irányába Quessant szigeténél fogok döntést hozni a továbbiakról.

A Guersney szigetet északról kerülöm, bár nagyon csábító a sziget alatt futó jelenleg kedvező irányú 4 csomós áramlat, de mintegy 5 óra múlva megfordul, még mielőtt elegendő távolságba érnék ahhoz, hogy az igen erős szembe áramlat (max. 8 csomó!) ellenhatását ne szenvedjem el.

Kezd éledezni a keleti, egy szál génuával vitorlázok a teljes hátszélben, az áramlat fordulását követően a hullámok rövidesen akkorára nőnek, hogy az autopilot többé nem tudja irányban tartani a hajót. Próbálkozok a vihar fock használatával is, de elegendő hajtóerő hiányában a hullámok ide-oda forgatnak, köztes méretű orrvitorlám nem lévén, így visszahúzom a génuát. Az áramlat erősödésével a hullámok egyre meredekebbé válnak – estig szörfözök, olykor 12 csomó feletti sebességgel. Sietnem kell, egyre érik bennem egy elhatározás! Sötét éjszaka fix pont nélkül a következő kihívás a helyes iránytartás, mivel a szélmérő és a GPS digitális volta miatt késnek a reakcióim, így a hullámok ide-oda forgatnak. Fejlámával rátapadok a kompaszra, de egy órányi küzdelem után ráébredek, hogy ezt nem tudom huzamosabb ideig folytatni, így a hajót újra az autopilatra bízom, mely az adott helyzetben jobb kormányosnak bizonyul. Betelepítem a kokpitból a kabinba az AIS vevőt, és az éjszaka során a 20 perces alvások rendjét csak egy-egy halászhajó közelsége miatt kell megszakítanom.

Másnap enyhülő szélben, ragyogó, napfényes időben vetek hátukra az Atlanti-óceán hosszú hullámai. Ille D'Quessant a Csatorna délnyugati bejáratát őrzi, 4 régi-új világítótorony áll egy sorban, mint valami ősi kelta szakrális emlék. Már a megelőző napon elhatároztam, hogy megállás nélkül folytatom az utat Spanyolországig, mivel bizonytalan kimenetelű lenne ennél megfelelőbb időjárásra várakoznom. Nagyon furcsa, egyben emelkedett, másrészt gyomorfacsaró érzés kerített hatalmába, ahogy behajóztam a sokat emlegetett Biscaya öbölbe. Az éjszaka órákat töltöttem le azzal, hogy kikeveredjek egy halászflootta közepéből, akik amellet, hogy ki-tudja-mekkora hálót vontattak, folyamatosan változtatták a sebességüket és irányukat.

A következő nap folyamán több csoportban különböző fajtájú delfinek játszottak a hajóval. Valami zavaró érzéssel küzdöttem egész nap. Rájöttem később, hogy egyáltalán nincsenek körülöttem hajók, még az AIS képernyőjén sem. Ez először nagyon nyomasztónak tűnt, de később megnyugtattam magamat, hogy így sokkal nagyobb biztonságban vagyok. Az út ötödik napjának hajnalán az AIS riasztására szinte fürgén ugrot-

AZ ÉJSZAKA ÓRÁKAT TÖLTÖTTEM LE AZZAL, HOGY KIKEVEREDJEK EGY HALÁSZFLOTTA KÖZEPÉBŐL, AKIK AMELLETT, HOGY KI-TUDJA-MEKKORA HÁLÓT VONTATTAK, FOLYAMATOSAN VÁLTOZTATTÁK A SEBESSÉGÜKET ÉS IRÁNYUKAT.

am fel, annak bizonyossága okán, hogy a műszer nem romlott el. A fényei alapján egy 50 vitorlás előzött meg, ami szintén La Coruna felé haladt, ellátott friss időjárési adatokkal, és jókívánásokkal a VHF rádión keresztül. A frissülő szélben kipróbáltam az összes lehetséges vitorla kombinációt, 9 csomós utazósebességgel tudtam a célra vitorlázni, de később biztonsági okokból a lassítás mellett döntöttem, ezzel vállalva az egy nappal későbbi megérkezést, és a megerősödő délnyugati szelekkel való küzdelmet. Fél nappal később már erősen bántam döntésemet, mert a szél gyengült, az ütemes tempó ballagássá szelídült. A délután folyamán összeszereltem a rövidhullámú rádiót, és telepítettem az Árontól megörökölt, majd újjáépített dipól antennát, mivel Anyósom sms-e utolért még tegnap, hogy a HAOAH hívójelen forgalmazhatok mostantól az amatőr csatornákon.

Az éjszaka mindig kritikus, a problémák mindig ilyenkor történnek, ill. minden történetes problematikus. Az elmúló szélben motor indítása mellett döntöttem, mivel szerettem volna másnap világosban megérkezni. A motor az elindulás óta egyre többször ejtette el a vizet, ami azt jelentette, hogy 20-30 percenként le kellett állítani, és újra feltölteni az egész rendszert. Amellet, hogy elég nyomasztó lelkiállapotot eredményezett, sok pihenést nem engedélyezett. Kora hajnalban az élénkülő széllel ismét fel tudtam gyorsulni, és belekapaszkodtam az aznapi megérkezés reményében. Délelőtt megélénkült a hajóforgalom, és délután a párából felsejlettek Spanyolország hegyei. Mire a partokhoz közel értem és befordultam La Coruna öblébe, már a világítótorony fénye vezetett. Este tizenegy órakor már feleségem ölelésében pihentem egy hónappal franciaországi elválásunk után ismét... •



Földkerülő magyarok

SZERZŐ: GERŐ ANDRÁS FOTÓ: ANDREWLEINER.COM

MIKÖZBEN A CLIPPER MEZŐNYE EGY RÖVID BRESTIG TARTÓ BEMELEGÍTŐ SZAKASZ UTÁN MÁR RIO DE JANEIRO FELÉ HALAD MÉG MINDÍG HATÁSA ALATT VAGYOK A LONDONI BÚCSÚ ÉLMÉNYÉNEK. OTT, A RÉSZTVEVŐKKEL FOLYTATOTT BESZÉLGETÉSEK SORÁN ÉRTETTEM MEG IGAZÁN, MIT IS JELENT EZ A VÁLLALKOZÁS AZOKNAK, AKIK MOST BELEVÁGTAK ÉLETÜK NAGY KALANDJÁBA. HA MÁR KORÁBBAN IS VITORLÁZTAK, VAGY ESETLEG MÉG SAJÁT HAJÓVAL IS RENDELKEZNEK, AKKOR VÁRHATÓ, HOGY KOMOLY ÖNÉRTÉKELÉSI VÁLSÁG ELŐTT ÁLLNAK, HISZEN AKI VALÓDI ÓCEÁNI RUTINNAL ÉS ESETLEG MÉG CSAPATTŰRŐ KÉPESÉGEKKEL IS RENDELKEZIK, AZ NEM HINNÉM, HOGY BESZÁLL, HACSAK NEM Ő A SZKIPPER. VALÓJÁBAN KÖNNYEBB HELYZETBEN VANNAK AZOK, AKIK MÉG SOHA SEM VITORLÁZTAK KORÁBBAN, MERT ISMERETEIKET AZ ELŐKÉSZÍTŐ TRÉNINGEKEN SZEREZTÉK, ÍGY NEM LEHET KÉTSÉGÜK A TANULTAK ÉS A VALÓS HELYZETEK KÖZÖTT FESZÜLŐ ELLENTMONDÁSOK MIATT.

KOCZKA TERI



BACSO TIBOR

Koczka Teri (60) az utóbbi csoportba tartozik. Mint az egyik földkerülő még ebben a mezőnyben is különlegességnek számít. Bár korábban nem vitorlázott, civil életében mint szervezetfejlesztő coach, valami olyasmivel foglalkozott amit az út során is hasznosíthat. A búcsú partira elhívta egy angol barátját, kollégáját John-t is. Amíg mindenki a versenyről beszélt, ők a hajó legénységének és szkipperének kapcsolatát elemezték szigorúan szakmai alapon. Nem véletlen. A hozzáértők véleménye szerint az út során a legnagyobb nehézséget a szűk helyre bekényszerített sokszínű, eltérő kulturális adottságokkal és fizikai képességekkel rendelkező csoportokon belül a konfliktusok kezelése jelenti. Teri hatalmas hittel csatlakozott a csapathoz.

Elhatározása, hogy megkerüli a földet, annyira meseszerű volt, hogy még a környezete sem igazán vette komolyan. Amikor sorra sikeresen vette az részvétel feltételeként felállított akadályokat, ahogy közeledett a start ideje egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy nagyon is komolyan gondolja. Nem csupán az elméleti felkészítés és az éles tengeri vitorlázások tették próbára, de a vállalkozás anyagi terhei is komoly döntések elé állították. Nézőpont kérdése, hogy sok vagy kevés a földkerülés teljes költségvetése, de ha azt mondjuk, hogy ez egy kisebb lakás ára, akkor érthető, hogy van akinek ez az összeg akár egzisztenciális problémát, a tartalékok teljes felszámolását is jelentheti. Másrészről gondoljunk csak bele: ha magunk szeretnénk körbehajózni a Földet vajon mennyi pénzt kéne erre áldoznunk? Először is kéne egy hajó..., és ezzel már messze átléptük a Clipper által kínált csomag kereteit. Mert a csomagban ott a szakavatott szkipper, a felkészített hajó, a teljes ellátás, a földrészekén átívelő logisztikai háttér, a tapasztalat, a biztonság és a mesterien felépített útvonal.

Ha valaki azt képzelné, hogy Teri egy magányos, elidegenedett, sorsával elégedetlen hölgyként valami menekülésfélét lát az utazásban, az téved. Az indulás előtti napon fia, menyé és kisunokája is meglátogatta. A fiatalok láthatóan nagy büszkeséggel és szeretettel vették körül, természetes volt számukra Teri aktivitása.

Milyenek látod a csapatot?

Már a felkészülési program során volt alkalmam megismerkedni jövődő társaimmal. Nyilván az út során kell összezsizsolódnunk, de a kapitányunk személyisége számomra garancia a jó csapatszellem kialakítására.

Mivel lehet egy ilyen heterogén, eltérő nemzetiségű, kultúrájú és felkészültségű csapatot egyáltalán összetartani?

A módszer elég hatékony. Mivel a Clipper Race valódi verseny, ezért egyértelmű a cél: minél jobb eredmény elérése. Pete, a kapitány egyetlen vezér gondolatot sulykol belénk és ez a következő: ha bármit is teszel az út során az vajon javítja



e a hajó sebességét? Nos mi erre koncentrálnak, ezt tekintjük vezérlő elvünknek. Mindenki ehhez mérten cselekszik, és képességeihez mérten hozzátesz valamit a végső eredményhez. Remélem nyerünk.

Gondtál már arra, hogy mit teszel ha befejeződik az utazás?

Igen. Már amikor belevágtam az előkészületekbe tudtam, hogy nem fogok többé visszatérni a megszokott rutinba. Szeretném, ha az út tapasztalatait hasznosíthatnám, leginkább oly módon, hogy a következő Clipper fordulón mind több honfitársunk is részt vehessen.

Hogy fogsz kommunikálni a világgal?

Minden lehetséges módon. A **saját blogomban** folyamatosan, erre technikailag is felkészültem, a Porthole-nak kitüntetett szerepet szánok, és az útról könyvet is szeretnék megjelentetni, amire már meg is állapodtam egy nagy kiadóval.

Terin kívül még két magyar vitorlázó is teljes körre nevezett, ők sem akármilyen terhet cipelnek. **Bacsó Tibor** (45) és fia **Ádám** (18) közösen neveztek a nagy kalandra. Az apa és most érettségizett fia számára az út nem csak a Föld megkerüléséről, de kettejük jövőbeli kapcsolatáról is szól. Sikerral teljesítették a felkészítési időszakot, majd ezt követően egyértelművé vált, hogy a családot két külön csapatba osztották. Elsősorban erről faggattuk apát és fiát, külön – külön.

Tibor, amíg öt résztvevő magyart egy kapitány irányítása alá vontak a Jamaica nevű hajón, addig te mint magyar magadra maradtál az Old Pulteney fedélzetén. Jó ez így?

Ezt a megoldást elsősorban én szorgalmaztam. Nem lett volna egészséges egy csapatban küzdenünk, mert nyilván a köztünk lévő kötelék zavart okozna. A gyerekek magának kell feldolgoznia a várható konfliktusokat, nem lenne szerencsés, ha bármibe apaként beavatkoznék.

Ha jól tudom saját hajótokon már vitorlázatok eleget együtt is, jelent előnyt az otthon szerzett gyakorlat?

Annyiban igen, hogy jobban kiismerem magam a hajón, jobban átlátom az összefüggéseket. Az itteni oktatás során elsősorban a részfeladatok kidolgozására, tökéletesítésére koncentráltak, annak érdekében, hogy mindenki megtalálja az általa leginkább ellátható feladatkört. A csapat kitűnően megold mindenféle manővert, de a legénység még nem csereszabatos. Nyilván az út során ez változni fog.



BACSO ÁDÁM



UJLAKY ANDRÁS

Élvezettel olvastuk az előkészületekről szóló blogbejegyzéseidet. Várhatjuk a rendszeres tudósítást?

Természetesen, továbbra is posztolok a clipper.bacso.hu blogoldalamon.

Ádámot, a kisebbik Bacsót nehezen tudtuk megtalálni. Kíváncsi kamaszként mindenütt feltűnik, eltűnik, mígnem az indulás előtti utolsó órán tudtunk néhány szót váltani.

A kérdést már feltettük édesapádnak: miért mentek külön hajón? A választ borítékolhattuk volna, feltételezve, hogy ugyanazt halljuk, mint amit az apjától, de nem azt kaptuk.

Ez egy verseny szeretném apámat legyőzni, erre készülök.

Ez nem lesz igazán igazságos, mert ha nem sikerül, akkor rossz kedved lesz, miközben apádnak mindegy, mert ha ő veszít akkor ott a büszkeség, hogy milyen kemény volt a fia. Amúgy milyennek látod a csapatodat?

Háromféle résztvevő van, aki még sosem vitorlázott előtte, azokkal nincs baj, de akik már vitorláztak azok egy része nagyon el van szállva magától. Természetesen van olyan is, aki tapasztalt és szerény, de meg kell mondjam ebből a fajtából nem sokat látok.

Ezek szerint nem lesz könnyű alkalmazkodnod. Fel vagy készülve a konfliktusok kezelésére?

Azt hiszem igen. Meg fogom oldani.

Amíg a Jamaica fedélzetén bóklásztunk természetes volt számunkra, hogy mindenki a verseny egységes ruházatát viseli, nem is nagyon találkozhattunk „civilekkel”. **Ujlaky András** (64) a kivétel. Elegáns vasalt ingében inkább tűnt a hajó tulajdonosának, mint a csapat küzdő tagjának. Pedig ő 3 szakaszt is teljesíteni fog a nyolcból a 3, 5, 7-est ami azt is jelenti, hogy ki be csatlakozik kipihevve egy egy szakasz fáradalmait.

Mit keres egy nyugalmazott bankár egy versenyhajó csapatában? Hiányzik a stressz?

Először is a bankvilágból már régen kihajóztam, itt Londonban a Kelet-európai valutákkal foglalkoztam, és ahogy azok csendben kimúltak, úgy rám sem nagyon volt szükség. Otthon beindítottam egy esélyegyenlőségi programot, melyben hátrányos helyzetű,



főleg roma származású gyerekek felzárkóztatásáért próbálok tenni valamit. Az elmúlt 10 évben főleg evvel voltam elfoglalva, rám fér a pihenés.

Miért pont a Clipper?

Volt egy elképzelésem, amit sajnos nem tudtam megvalósítani. A charity, amit jótékonykodásnak is fordíthatnánk, áthatja a hasonló rendezvényeket így a Clippet is. Ez itt úgy működik, hogy egy-egy résztvevő felvállalja egy jó ügy szolgálatát, és erre adományokat gyűjt. Ezt próbáltam otthon is bevezetni, és mind a hazáját képviselő földkerülő próbáltam támogatót szerezni az alapítványom, tehát nem a magam részére. Hiába van kitűnő kapcsolatom sikeres vállalkozásokkal, a kérdést mindenhol nekem szegezték: miért is kéne támogatnunk a te vitorlázásodat? Nem értették meg, ami a világon mindenütt evidencia, hogy a magam részvételét kifizettem, a támogatást valami másnak egy ügynek kérem melynek csupán szolgálója és nem kedvezményezettje vagyok.

A londoni kifutás 5. magyar szereplője **Moro Gábor** (46) egy logisztikai cég vezetője, aki az első és az utolsó szakaszon vesz részt. Gábor elég fáradtnak tűnt, amikor találkoztunk, nem csoda, keményen dolgozott, még az utolsó pillanatban is.

Gábor te nagyon szeretheted ünnepeltetni magad, - próbáltunk évődni - ha csak az indulás teátrális szakaszához és a beérkezés nem kevésbé látványos eseményeihez váltottál jegyet.

Szó sincs róla, eredetileg a két szakaszt egyhuzamban szerettem volna letudni, de két okból is megváltoztattam a tervemet. Részben a cégem működése nem ad lehetőséget túl hosszú egybefüggő távollétre, részben van egy sokkal prózaiabb magyarázat. Számomra a hajózás körülményei szinte elviselhetetlenek, képtelen lennék egy-egy szakasznál több időt itt eltölteni. Azt, hogy egy szűk priccset kell valakivel megosztanom, hogy a cuccaimat nem tudom rendesen tárolni, hogy szinte végig nedves, bűdös ruhában kell élnem, no, azt én nem bírom sokáig. Viszont az élmény, a fedélzeten töltött idő, maga a hajózás gyönyörűsége az mindent feledtet. Ezért jelentkeztem, ezért vagyok itt.

Van egy hatodik magyar versenyző **Harmati György**, aki csak az utolsó szakaszra jelentkezett, vele nem találkoztunk.

Ma, amikor a beszélgetéseket megjelentetjük, kaptuk a hírt, hogy a franciaországi rövid pihenő során Bacsó Ádám kiszállt a versenyből, legalábbis a Brazíliába tartó szakaszon nem vesz részt. Megpróbáljuk elérni, addig is jó szelet kívánunk az úton levőknek! •



MORO GÁBOR



KI KORÁN KEL, ARANYAT LEL HANSE EARLY BIRD KEDVEZMÉNYCSOMAGOK



100%
megtakarítás

augusztus 31-ig

60.000.- € -tól

EARLIEST BIRD

75%
megtakarítás

szeptember 1–október 31-ig

45.000.- € -tól

EARLIER BIRD

50%
megtakarítás

november 1–december 31-ig

30.000.- € -tól

EARLY BIRD

Spóroljon gyorsan, sokat a Hanse-val
lenyűgöző ajánlatok a különböző csomagokon és extrákon

HANSE
345

HANSE
385

HANSE
415

HANSE
445

HANSE
505

HANSE
575

További információkért kattintson a hanse.hu oldalra, vagy hívja dealerét a +36 20 935 7700 számon!

325 345 385 415 445 new 505 575 630e



Argie15

Egy Argie15-ös építése

SZERZŐ: KUZSEL TAMÁS

Ezúton szeretném megköszönni mindazok támogató levelét, akik korábbi cikkem kapcsán érdeklődtek az Argie15 típusról, az én hajómról, vagy éppen az építés részleteiről. Ez utóbbi folyamatról általában minden érdeklődő szeretett volna több részletet olvasni, ezért szántam el magam a folytatásra.

Egy hajó építése, mint általában más projektek esetében először fejben kezdődik el, még a tervek megrendelése előtt. Már annyi Argie-t felépítettem fejben, hogy ha ezek a valóságban is elkészültek volna, az már egy nagy gyártónak is becsületére válna. Hát még a CAD-ban megrajzoltak! Éjszaka is panelillesztésekről és rig variánsokról álmodtam. Persze lehet, hogy csak én vagyok ilyen megszállott típus!

Aztán az elhatározást végül tett követte, és meglepően rövid idő alatt egy Argie15-ös rajzainak boldog birtokosa lettem. A tervek egy óriási ívpapíron érkeztek, egy részletes angol nyelvű építési útmutatóval mellékelve. Manapság

persze több megoldás közül is választhat a magában kevésbé bízó ügyfél. Rendelhet mylar fóliából plotterelt sablonokat is, vagy kész CNC-vel kimart kit-et is. A „közeliünkben” két olasz, egy orosz és egy török gyártó közül választhat a megrendelő. Utóbbi esetben a rétegelt lemez beszerzésétől is megszabadul. Igaz, felár fejében. Ezek jelentősen megkönnyítik, és meg is gyorsítják az építést. Nem beszélve a megnyugvásról, ami az esetleges elméréseket illeti.

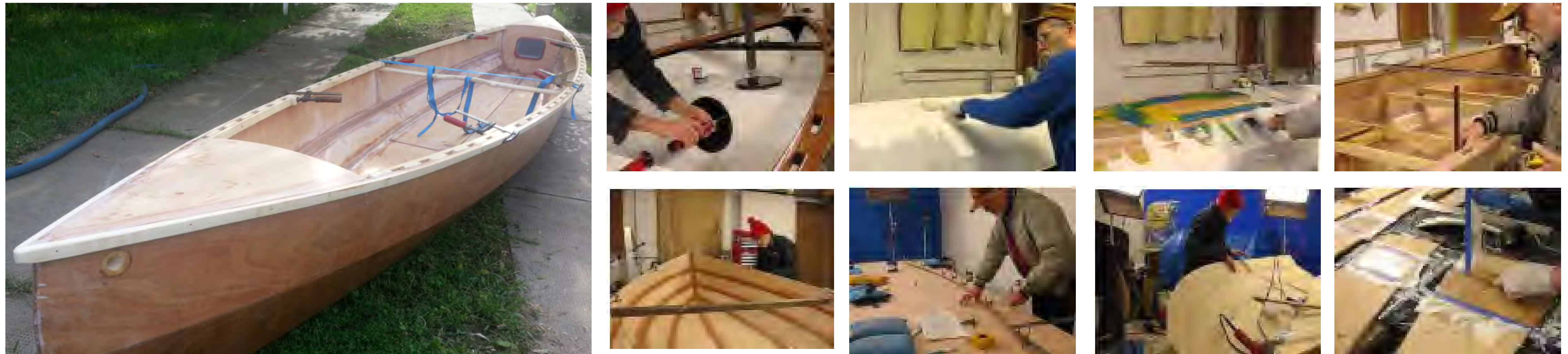
Ami engem illet, én egyik segítséget sem vettem igénybe, így az első feladat a rétegelt lemez beszerzése volt. A gyártó ajánlásának megfelelően a 6 milliméteres okumé rétegelt lemez mellett döntöttem, bár tagadhatatlanul ez a költségesebb megoldás. Sokan választják spórolási céllal az olcsóbb, pl. nyír lemezeket. Ez sem ördögtől való ötlet, de mindenképpen ún. főzésálló lemezt kell választani. A nyír egy kissé nehezebben hajlítható, és meglepő módon nehezebb is. Arra sem árt figyelni, hogy elkerüljük

az olcsó háncsréteget két színfa furnérral álcázó, kizárólag dekorációs célra alkalmas típusokat.

A továbbiakban a saját hajóm helyett egy számomra iránymutató NET-es forrást fogok használni illusztráció gyanánt. Részint a hiányos saját dokumentáltság, részint a sokkal precízebb bemutatás okán.

A lemeztáblákat hazaszállítva következett a panelek kirajzolása. A felmérési pontokba vert szögek mellé vékony lécet illesztve, a bonyolultabb ívek is könnyedén megrajzolhatóak. Természetesen nagyon pontosan érdemes csak dolgozni, mert később gondot okozhatnak a nem illeszkedő élek. Több iskola is létezik a kivágás módjára, én a dekopír-fűrész választottam, finom fogazatú, speciálisan rétegelt lemezre tervezett fűrészlappal.

Ez után következett a két darabból álló elemek összerakása. Általában a különböző ferde lapolásokat szokás előnyben részesíteni, de esetemben a tervező úgy alakította ki a teherviselő szerkezetet, hogy sima ragasztott tol-



dás is elégséges legyen. Ahogy az is lett :o) Az illusztráció mindenestre lapolt illesztést mutat be.

A kész paneleket össze kell csiszolni, és az illeszkedő élek belső oldalán ferde letörést kell kialakítani (értsd: ferdén lecsiszoljuk kissé). Ez megnöveli a ragasztó által ért felületet, így növelve a szilárdságot. Az így előkészített élek mentén lyukakat fúrunk, ahol majd később össze tudjuk azokat fűzni (innen a metódus neve: fűzd és ragaszd). Fűzéshez arasznyira vágott rézdrót a legalkalmasabb, de a műanyag kábelkötöző is megteszi.

Az összefűzött és beállított panelek illesztéseit összeragasztjuk, ez után a fűzés már eltávolítható. Van aki bent hagyja, egyéni ízlés kérdése. Sokat segít a pontos illesztésnél a videókon látható csavaros megoldás, csak ajánlani tudom. A fűzés eltávolítása után megerősítjük a ragasztást üvegszál szalaggal és/vagy sűrített gyantával. Én az utóbbit sajnos elhagytam, kár volt :o(

A palánkozat összeállítását követően kerülnek a helyükre a merevítések. Ami egyrészt a dörzsléc, másrészt az S&G szerkezeteknél szokásos módon az egyéb belső elemek (ülések, svert szekrény stb) biztosítanak. Ezáltal ezek a hajók merevítő bordákat általában nem tartalmaznak. Tömérdek csiszolást és felület-előkészítést követően a hajó kívülről is kap egy megerősítést, ami

egy epoxi-üvegszövet laminátumot jelent. Ez megerősíti a felületet, és egyúttal vízzáróvá is teszi. Itt is különböző iskolák vannak, a borítottság mértékét, vagy módját illetően. Én a tervező tanácsára a teljes borítás mellett döntöttem.

Mivel a normál epoxi érzékeny az UV sugárzásra, valamivel védeni kell. Ez lehet festés (esetemben kívül zöld, belül fehér), lakk, vagy speciális UV stabil epoxi is. Egyes részeket (ülések, dörzsléc) lakkoztam, de ma már UV álló epoxival borítanám.

A végére már csak „apróságok” maradnak. Deck fedelek, szerelvények, kormány, árboc, svert, miegymás :o) Még vitorlát is kell szereznünk, meg sólyakocsit. Szóval van még meló és költség is jócskán. Optimális feltételek mellett az ARGIE15 egy tél alatt megépíthető. A tervező kimondottan „winter projekt”-ként ajánlja. Nekem több mint két évembe telt az építés, mert kevés időt tudtam csak havonta rászánni. Emiatt összevissza bakugrásokkal „haladtam”. De előbb-utóbb elfogynak teendők, végre megtehetjük első tétova körünket a vízben és elmondhatjuk a költővel: „Ez jó mulatság, férfimunka volt!”

Mielőtt azonban bárki azt hihetné, hogy a hajóépítő élete csupa játék és mese, következik végezetül kis bakiparádé:

Az építés kezdetekor még nem volt gyakorlatom az epoxi-munkában, így a ragasztások bizony nem mindig sikerültek elsőre úgy, ahogy szerettem volna. A legkínosabb esett az első vízrebocsátásnál jelentkezett, ugyanis a rosszul beragasztott sertszekrény mellett szivárgott be a víz, ahogy beleültünk a hajóba. Ezt bizony ismételni kellett.

A svert eleve mumus. A tervben szereplő fa svert helyett alumínium mellett döntöttem (utólag már bánom), amihez sikerült egy jó szoros szekrényt készítenem. Elég sokat kellett csiszolnom az alumíniumot, mire normálisan mozgatható lett. Igazából, még most is paszentes...

A kezdeti lee-girig hajlam miatt (ami az eredeti vitorlázat gaffosra alakítása miatt állt elő) meg kellett döntennem az árbocot, ehhez ferdére vettem az orrsudarat is. Kárpótlásul így még szebb is lett. Az orrvitorla is kapott egy fokrollert, mert vízben elég nehéz volt beszedni a fokot, ha jött a zrí.

Kellett egy kézre álló pádli is, mert a saját készítésű szép evezők túl nagyok bizonyultak a kikötői manőverekhez. Végül az OP-soktól koppintottam egy egykezes példányt. Stb.... Ám ez mind lényegtelen! Immár öt éve szerez nekem örömet a kis hajóm (nem számítva az építés éveit), és bízom benne, még sok boldog nyarat töltünk el együtt. •

Variánsok

Szűkülő piacon bővülő kínálat

SZERZŐ: GERŐ ANDRÁS

Ocsón, jól, gyorsan? Nos, ebből a háromból eddig csak kettőt lehetett választani, legalábbis úgy tudtam.

A nagy gazdasági átrendeződés megváltoztatta a vevők igényeit, így a hajózási piacon is új célcsoportok jelentek meg. Mivel megnehezült a hitelfelvétel, a vevőknek nagyobb terhet kell vállalniuk, ezért jobban odafigyelnek mire is költik a pénzüket.

A motoros hajók piacán egyre nehezebb a nagyfogyasztású siklóhajók értékesítése, ezért egyre több gyártó kínál úszó, vagy félúszó testű hajókat. Az elektromos hajtású hajók térnyerése is azt tükrözi, hogy megjelent egy teljesen új szemléletű vevőkör.

A vitorlás hajók értékesítése is visszaesett, ezért a nagy gyártók megpróbálnak új szemlélettel kedvez-

ni a vevőknek. Korábban az alapfelszereltség mellé igen drága, de nélkülözhetetlen „csomagokat” kínáltak, ma már megváltozott a koncepció és igyekeznek az akciók során az opcionális választékot olcsóbbá tenni. A Hanse csoport nyári akciójában modelltől függően akár több tízezer Euró értékű ajándék felszerelést kínáltak azoknak, akik már a nyár folyamán



FOTÓK





eldöntötték milyen hajót szeretnének a 2014-es szezonra. Megjelentek a gyár kínálatában a „fapados modellek”. Ezek a hajók kitűnő minőségben, de igen szűk opciókkal kerülnek piacra meglepően alacsony áron. A Varianta néven futó termékcsalád eddig csak egy 18 és egy 44 lábás modellel próbálkozott, de a héten bemutatták a balatoni léptékben is igazán ütős modelljüket a VA 37-est. A Hanse 375-ös testre tervezett új deck és kabinelrendezés mindenki számára kitűnő alternatíva, aki nem kívánja az otthona teljes kényelmi arzenálját a hajóján is viszontlátni. Nekem Salánki Tomi

315-ös Hanse downgrade-je jut eszembe erről a hajóról, nem véletlenül. Tomi elkezdett versenyezni, egyre jobb eredményeket produkálva. A szériahajó elkezdett átalakulni. Felugrott egy orrsudár, nagy génuva, reacher, spi és azt hiszem gennaker is, miközben belül egyre fogyatkozott a kényelmi leltár. Nemrég azzal dicsekedett, hogy kivágta a belső asztalt is, megspórolva vagy 30 kilót a soktonnás túrahajón. Nos, ez az új 37 lábás pont neki való. Amit ő kivenne, azt gyárilag be se teszik. Nincs felső szekrény sor, csak egy keretbe lógatott ponyva, hiányzik a gazdag műszerezettség,

nem uralja a teret egy túlméretezett konyhapult és még sorolhatnám, de minek. A hajó ára mindent elárul. 75.000 Euró alatti nettó gyári áron komplett hajó vehető át, ami ebben a méretkategóriában alulmúlhatatlan. Még augusztus végén jártam a greifswaldi üzemben ahol már épült a „hull No 1”, a teszthajó. Az ott készült képeket eddig nem illett nyilvánosságra hoznom, de most, hogy lehullt a lepel, nézzünk bele a félkész hajóba, a szakértő szem számára minden bizonnyal sokat elárul. Azt gondolom, hogy a L alakú 1,60-as tavi killel szerelt változat ideális és gazdaságos választás a Balatonra. •



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

America's Cup visszatekintő



ALIBÁN ANDRÁS, CSUDAY GÁBOR

Maratoni várakozásokon, remek szél ellenére **halasztott futamokon** és sok egyéb viszontagságon keresztül az Oracle Team USA, mint Védő győzelmével szeptember 25-én véget ért harmincnyedik America's Cup. A magunk részéről ambivalens érzésekkel tekintünk vissza rá, mert ugyan valóban lenyűgöző volt nézni akár önmagukban siklatni, akár egymással versenyezni a 72 lábás „repülő” katamaránokat, de nem feledhetjük **Andrew Simpson halálát**, vagy az abból eredő, túl szigorú biztonsági intézkedéseket, amik olykor egészen fura helyzeteket teremtettek. Mert hát ki látott olyat, hogy 21 csomós szélben nem rendeznek vitorlás versenyt?

34. America's Cup – Az amerikaiak nagy visszatérése

A meglehetősen kurta-furcsára sikerült **Louis Vuitton kupa** után minden szem a győztes kihívóra (Emirates Team New Zealand), illetve a védőre (Oracle Team USA) szegeződött, és valószínűleg mindenki reménykedett benne, hogy a „Summer of Sailing” felemás sikerre után a szeptember legalább tartogat izgalmakat. Tulajdonképpen mondhatjuk, hogy **így volt...**

Az elmúlt hetek két főszereplője:

Kezdődött mindjárt az OTUSA **büntetésével**, aminek köszönhetően -2 pontról kellett belevágniuk a küzdelembe, vagyis a kilenc győzelemig tartó párharcban tizenegy meccset kellett nyerniük, ha az Egyesült Államokban akarták tartani a Kupát. És eljőve a szeptember hetediké.

Első futam (R1) 10:21-nél, második (R2) 1:10:04-nél. Érdemes figyelni az ETNZ „sárga tengeralattjáró” gyakorlatát...

1-2. futam: ETNZ – OTUSA 2:0

Majd a folytatásban (szeptember 8.) köddel nehezített pálya.

Első menet (R3), megspékelve a rajtterületre vitorlázáshoz tartozó magyarázattal 10:45-nél, második (R4) 1:10:10-nél, belső kamerás képekkel, plusz rajttaktikával kezdve.

3-4. futam: ETNZ – OTUSA 3:0

Bár a tervekben minden napra két futam szerepelt, szeptember 10-én végül csak egyet teljesítettek a csapatok, az pedig (R5) 11:28-tól tekinthető meg. A második menet az OTUSA döntése miatt hiúsult meg, mindkét brigádnak volt ugyanis egy lehetősége a döntő folyamán, amikor kérhet-e, hogy a soron következő futamot ne indítsák el, a Védő pedig ekkor élt ezzel – valószínűleg technikai probléma miatt, de mivel magyarázatot adniuk nem kellett, mindenki csak tippelt.

A döntő eddigi állása azonban magáért beszélt: az új-zélandiak főlénye annyira **szemmel látható volt** a futamok alatt, hogy az amerikaiak minden bizonytalos taktikai okokból kértek időt, nem pedig azért, mert bármilyen technikai problémájuk akadt volna – **beszédesebb kép volt**, amikor Sir Russel Coutts, az Oracle csapat vezetője a futam után elbeszélgetett Spithillel.

Pár mondat a helyzetről a verseny Főrendezőjétől, Iain Murray-tól 1:09:00-tól.

5. futam: ETNZ – OTUSA 4:0

Az előző napi elgondolkodásnak meg is lett az eredménye: szeptember 12-ére jött a nagy hír: az OTUSA a San Franciscóban született taktikus John Kosteckit a brit, **négyszeres olimpiai bajnok** finnes Sir „Big” Ben Ainslie-re cserélte. Az akciótól nyilván sikert vártak, ehhez képest aznap beleszaladtak két sima vereségbe*, a futamok (R6 12:15-től, R7 1:12:25-től) után a szakkomentátorok székben ülő **Ken Read** száján még az is kicsúszott, hogy esetleg nem a személyeken múlik a helyezések kérdése – egyértelmű utalás arra, hogy bár csak a Védő folytatott kéthajós kampányt, mégis úgy tűnik, a kivik-nek van a legjobb AC72-ese.

(*Ha igazságosak akarunk lenni – és azok akarunk -, muszáj megjegyeznünk, hogy ebben a két futamban az OTUSA végre komoly ellenfélnek bizonyult, amit lehetett, azt kihozták a helyzetekből.)

6-7. futam: ETNZ : OTUSA 6:0

Szeptember 14-én megint csak egy futam jött össze, de ekkor nem a résztvevők valamelyike játszotta ki szabadkártyáját (ezt, ugye, már csak az ETNZ tehet-e volna meg), hanem a szél lépte túl a felső limitet, így a Rendezőség halasztotta a menetet. Ez az egész verseny alatt sok bosszúságot okozhatott a nézőknek, ami miatt a közvetítés kommentátorai nem győztek folyamatosan mentegetőzni. A szabályt ugyanakkor maguk a csapatok hozták Andrew „Bart” Simpson **tragikus halálát követően**, a versenyzők biztonsága érdekében, amin a



szárguldó szörnyetegek rohanását elnézve, nincs mit csodálkozni.

A nyolcadik futam hozta a párviadal egyik leglátványosabb pillanatát, amikor még azoknak a lélegzete is elállt másodpercekre, akik nem sokat értenek a vitorlázáshoz, még kevesebbet a párosversenyzéshez. Az amerikaiak tanulva korábbi hibáikból – elsősorban lassú fordulásai-
kon javítottak, méghozzá nem is keveset – nagyon az új-zélandiak sarkára léptek, aminek az lett az eredménye, hogy a két katamarán egymáshoz nagyon közeli fordulók-
kal menetelt a pályán. Az Oracle olyannyira szorította az ETNZ-t, hogy aztán az egyik lekereszteszés előtti forduló-
ban utóbbi a manőver közepénél, ahelyett, hogy befejezte volna azt, fennakadt a levegőben, mint a gitárszóló közepén a kitarított rikácsoló magas hang, és **csak dőlt, dőlt egyhelyben**. A borulás-közeli helyzetet az okozhatta, hogy a szárny közepe a fordulási manőver közben nem lebbent át a másik irányba, ami miatt elkezdte dönteni a katamaránt.

A teljes futam (R8), előtte a mikrók („pie-warmers”) története 10:40-től. És persze az eddigi legmelegebb „pite”,

majdnem borulás 28:50-től.

8. futam: ETNZ : OTUSA 6:0

Szeptember 15-én, limit-közeli szélben megint összejött két futam, R9 10:55-től, R10 1:22:45-től. Egy ide, egy oda, a Védő végre ellenfele volt a Kihívónak.

9-10. futam: ETNZ : OTUSA 7:1

Szeptember 17-én a 20,3 csomós szélhatár nem engedett futamokat, így azokat 18-ára halasztották. Az elsőben (R11) – eltekintve a kreuz egy rövid pillanattól – végig a kivik vezettek. Jól jöttek el a rajtból, majd fokozatosan növelve előnyüket megnyerték a meccset. A másodikat körülbelül 5 másodperccel a rajt előtt szakították félbe, mert a szél megint túl nagy volt (értsd: 19,9 csomó fölé ment – iSail). 11:02-nél váltunk élőképre:

11. futam: ETNZ – OTUSA 8:1

Szeptember 19-ére 11-14 csomós szelet jósolt a meteorológia – mindenki remélte, hogy nincs az a szélhatár, amibe ez ne férne bele. A kivik – ugyebár – egy győzelemre voltak a dicsőségtől, teniszmeccsen ilyenkor jön az, hogy „Quiet, please!”. Az első rajtnál (R12, 12:30-nál kezdenek el begyorsítani a rajtterület felé) Spithill-ék

ügyesen helyezkedtek, ellenfelük alá kerültek, feltartották őket egy rövid ideig, majd kilóttak – és az előnyüket végig megtartották, több száz méter előnnyel értek célba.

12. futam: És aztán (megint) nem volt tovább, a szél – ha csak egy pillanatra is, de – átlépte a határt. „No more racing today”- az ember kezdte unni ezt a mondatot.

ETNZ – OTUSA 8:2

Szeptember 20-án, pénteken az előrejelzés 10-15 csomót mondott, de délelőtt 11-kor már 15-18 fújt, és további frissülést vártak. Az árapály alapján korrigált szélhatár a két futamra 23,3 és 21,3 csomó volt. Ehhez képest a rajtnál 8 csomó, köd. Kicsi rendezői szerencsétlenkedés a rajtterület kijelölésénél, az első pályajelnél egy könnyed luvcsata, épp 20 csomós tempó (ha éppen bőszerűben), így kicsúsztak a 40 perces időhatárból (a futam megtekinthető 10:39-től). Pedig az ETNZ bő egy kilométerrel vezetett...

A második futamra (R13, 1:28:00-nál indul) frissült kicsit a szél, leszerelődtek a Code Zero vitorlák.

13. futam: ETNZ – OTUSA 8:3

Szeptember 21-én volt szél, nem erős, nem gyenge –



de öt fokkal arrébből, hogy stimmeljen a fixen telepített pályára. Így aztán **halasztás másnapra**. Ez konkrétan 22-e volt, tökéletes vitorlázóidő ígéretével.

A 14. futamhoz (R14 11:47-től) hasonlóan a második rajtot is lee oldalon kezdi az Oracle (1:18:08), majd az első pályajelnél már három másodperces előnyre tesznek szert, és innen az ETNZ csak nézi az amerikaiak seggét – egyre távolabbról.

14-15. futam: ETNZ – OTUSA 8:5

Az amerikaiak egyre inkább kezdik elhinni, hogy behozhatják hátrányukat. A gyenge szélben szeptember 23-án csak egy futam megrendezésére volt lehetőség – a kiviknek esélyük se nagyon volt: a futam (R16, 41:07-től), amit egy rajteljárásban történt koccanás dönt el.

Dean Barker ezt a rajtot sem tudta megnyerni, Jimmy Spithill zseniálisan rakta be az OTUSA-t a kivik mellé, hogy kiprovokáljon egy olyan helyzetet, amelyben ellenfelük hibára kényszerül.

16. futam: ETNZ – OTUSA 8:6

Újra kétfutamós versenynapot láttunk (R17 09:58), a második (R18 1:09:58) lett izgalmasabb, amikor a kivik

nagy nehezen, de megnyerték a rajtot, a futamot végül elvesztették, mégpedig a kreuz szakaszon, amikor az Oracle hajója szárnyakon repülve egész egyszerűen legyalogolta őket, majd a pálya jobb széléhez érve előttük fordult, és ezzel megelőzte őket. Dean Barker, tiszta szél reményében kifordult Spithill mögül, ezzel még nagyobbra növelve a távolságot a két egység között. A kivik innen már nem tudtak fordítani, Spithill pedig az AC történetének egyik legnagyobb teljesítményét produkálva kiegyenlítette az állást, hogy két hét versenyzés és 18 futam után egyetlen utolsó futam döntse el a 34. America's Cup sorsát.

17-18. futam: ETNZ – OTUSA 8:8

A mindent eldöntő futam.

Talán **Kenny Read** fogalmazta meg a közvetítés alatt a legjobban, miért tudta megnyerni az Oracle az utolsó futamot és ezzel az egész versenyt: „ezek a hajók napról napra jobbak, gyorsabbak – úgy tűnik az Oracle csapata gyorsabban tanul”.

A rajtot (R19 kezdete 09:59-nél) az ETNZ jobban teljesítette, megszerezték a létfontosságú belső helyet az

első bójánál, majd az Oracle tett is nekik egy nagy szíveséget azzal, hogy egy manőverhiba miatt megmosdatták hajójuk orr részét, ezzel Barkerék még nagyobb előnyre tettek szert, ami azt jelenti, hogy kb. egy orrhegynivel voltak az Oracle előtt, de mindez csak az első kapuig volt érdekes, mert ott a két hajó különvált, mint az előző nap második futamában – az amerikaiak a part felé, a kivik pedig Alcatraz felé. A kreuzszakasz feléig, amikor összeért a két hajó útja, az ETNZ előbbre volt, de csak kevéssel, az Oracle pedig mindentakkon hajóhossznyit hozott, majd meg is előzte Dean Barkeréket, úgy, hogy az már behozhatatlan volt, fölényesen hozták a futamot, és ezzel megtartották a Kupát az USA-ban, Larry Ellison csapattulajdonos legnagyobb örömére.

19. futam: ETNZ – OTUSA 8:9

A verseny összefoglalója 3 percben.

Arról, hogy mi lesz a Kupa további sorsa, mármint a versenyé :) e poszt befejezése pillanatában egyelőre csak kevesen tudják, Russell Coutts viszont minden bizonnyal már látja a jövőt. •

Nem találunk szavakat



AZ ALÁBBI FILMET ÚJ-ZÉLANDON FORGATTA EGY STÁB, MEG SZERETTÉK VOLNA ÖRÖKÍTENI A SZURKOLÓK ARCÁT, AKKOR, AMIKOR KEDVENC CSAPATUK MEGNYERI AZ AMERICA'S CUP-OT. A TÖRTÉNET ISMERT, A KIVIK **VÉGÜL NEM NYERTEK**. HOGY **MIÉRT** AZ MOST MINDEGY IS, AZ ELKÉSZÜLT FILM UGYANAKKOR LEBILINCSSELŐ, MINDEN SPORTOLÓNAK ÉS A SPORTOT SZERETŐKNEK ÉRDEMES VÉGIGNÉZNI A 3 PERC 41 MÁSODPERCES ALKOTÁST. **ENNÉL TÖBBET EHHEZ NEM IS KELL HOZZÁTENNI.**



(fotók: 1: Chris Cameron; 2: Guilain Grenier; 3,4,22,33: Abner Kingman; 5-9,12,13,18-20,25,26,29,30,32,35-37,39: Gilles Martin-Raget; 10,11,16,17,23,24,28: Gárdi Balázs; 14,15,21,27,28,31,34,38: Ricardo Pinto)



Pál Apostol nyomában

2013 AQUAGORA-PROJEKT

FORRÁS: NAGY PÉTER

Szeptember 28-án, különös és érdekes projekt, a szervezők szavaival szólva „egy nagy – külső és belső – utazás” vette kezdetét, amelynek szeretnénk szemtanúi és követői lenni mi is.

Úgy 2000 évvel ezelőtt egy férfi cselekedetei megváltoztatták a világ rendjét.

Egy Saul nevű ifjú, „gyűlölettől lihegve” Jeruzsálemből Damaszkuszba tartott, hogy fogságba vesse azokat az embereket, akik hittek Jézus Krisztus feltámadásában.

Ezt a küldetését azonban nem fejezhette be, mert az úton megjelent neki Jézus.

Az írás szerint Saul összeomlott, tehetetlenné vált, megvakult, majd magába fordulva felgyógyult, és innentől fogva radikálisan megváltozott a gondolkodása.

„Feltápaszkodtam a földről, kinyitottam a szemeimet, de nem láttam... Úgy vezettek be Damaszkuszba, kézen fogva...”

Megtért és téríteni kezdett. „Igen, Saul voltam, de Pál lettem...” Saul változását, megtérését nevezzük pálfordulásnak, ami egy gyökeres felfogásbéli változást jelent. Ám az emberek nehezen hisznek a változásokban, így Pál

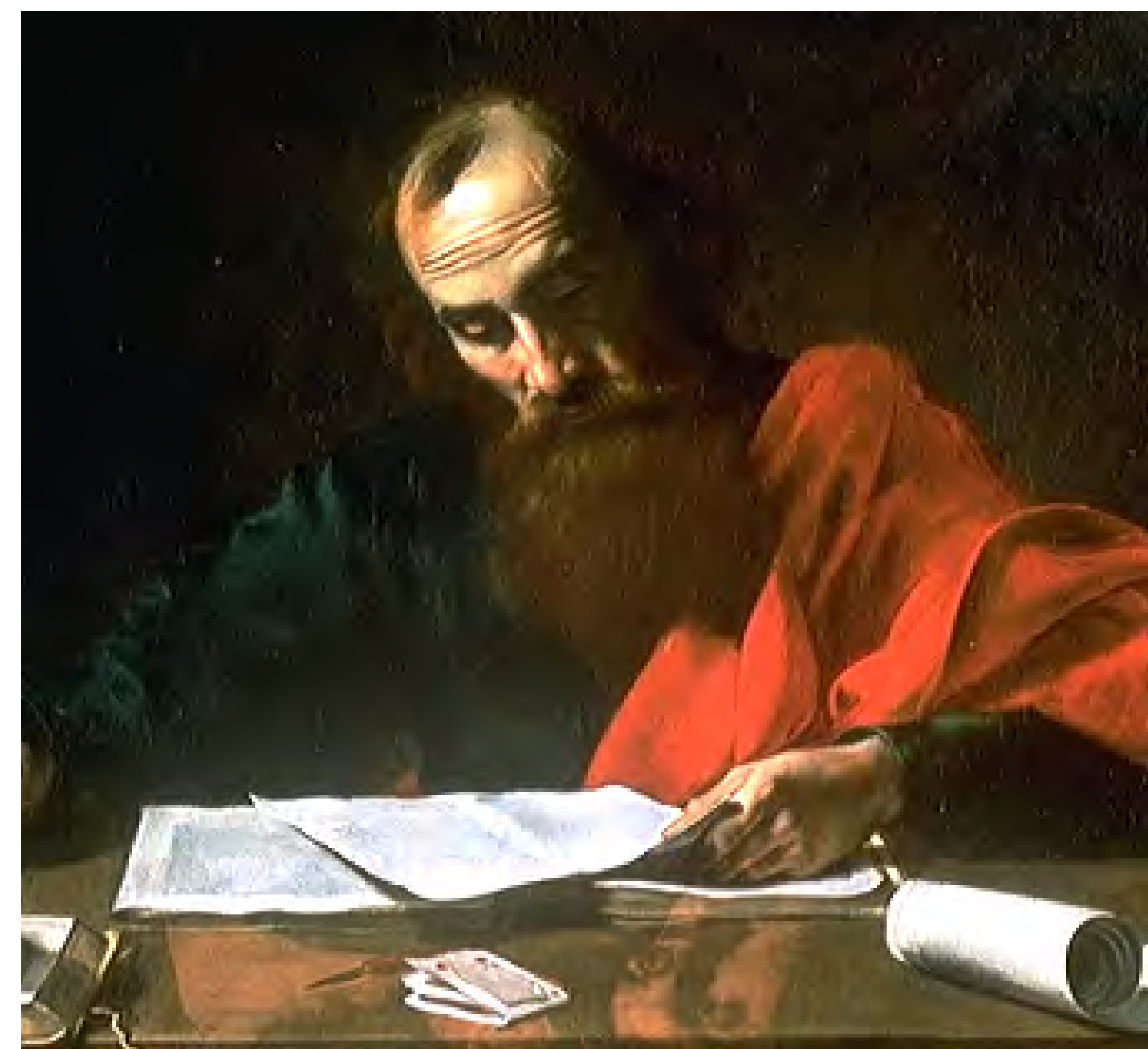
esetében is hosszú időbe telt, míg az akkori keresztények elfogadták megtérését.

Pál lett az első Jézust személyesen nem ismerő apostol. Működésének másik markáns jellemvonása a pogányok körében folytatott evangelizáció, melynek köszönhetően Pál a pogányok apostola címet is kiérdemelte. Akaratereje és kitartása óriási lehetett. Gondolatait levelekben rögzítette, ezek a levelek az Újtestamentum jelentős írásai.

Mai szemmel nézve egy intelligens multikulturális embernek neveznénk, aki zsidó a zsidóknak és görög a görögöknek. A korabeli római hatalom számára ugyanakkor egy nehezen kezelhető figura, egy lázadó volt, akit nem lehetett könnyedén meghurcolni és elítélni, mivel római polgár lévén kiemelt jogok illették meg.

Több évtizeden át tartó térítő útjai során hajóval és gyalogosan bejárta a Földközi-tenger térségét, és rendíthetetlenül hirdette a kor új vallását: a kereszténységet.

„Legalább egyszer mindenkinek végig kell menni a lelki változás útján. De sok megváltozó („Pállá váló”) a legfontosabb mozzanatot hagyja ki: azt, hogy mindent be kell vállalni: szembenézni, vállalni, újrakezdeni és nem eltusolni...”



Valentin de Boulogne: Pál levelet ír (részlet)
Blaffer Foundation Collection, Houston, TX. – forrás: Wikipedia



KÜLFÖLD · PÁL APOSTOL NYOMÁBAN

A projekt: két fiatal színész családapa, Zámori Soma és Nagy Péter, egy évvel ezelőtt határozta el, hogy Pál apostol nyomába eredve követi annak útvonalát és kutatja térítésének, működésének hatásait a mai emberre. Mindamellet, hogy mindketten eljutottak életükben egy olyan fordulóponthoz, ahol megfogalmazódott bennük a változni és változtatni akarás igénye, van még egy közös érdeklődésük, amit nagy elhivatottsággal űznek: a vitorlázás.

Tervük az, hogy mivel Pál apostol útjainak jelentős részét vízen tette meg, egy a földön és vízen zajló road-movie-nak az élményeit osztják majd meg interaktív módon az erre kíváncsi közönséggel. Ennek a tervnek az első, idei története egy ötletes vitorlázás a Földközi-tengeren, amely érinti Pál utolsó, Rómába vezető útjának fontosabb állomásait, Málta, Szicília, Nápoly útvonalon, közösen hajózva barátaikkal, az utastársakkal, akik a készülő film támogatói is egyben.

Az utazás és a forgatás 2013. szeptember 28-án indul a horvátországi Sukosanból és itt fejeződik be 2013. november 2-án. A tervek szerint az Apostolok cselekedetei által említett és a környék nevezetes helyeit érintve utaznak, megteremtve ezáltal egy vízi zárandokút alapjait. Az utazásról egy „full hd” minőségű utazási napló készül, illetve az interneten keresztül lehetőség nyílik a hajózás útvonalának követésére egy speciális jeladónak köszönhetően, naplóbejegyzésekkel kiegészítve. Remélhetőleg sikerül egy meghatározó erejű külső-belső utazás élményeit rögzíteni, erre az utastársak és a nézők számára is lehetőséget biztosítva, a változni és változtatni akarás jegyében. •

AquAgora



Újabb világbajnoki siker!

FORRÁS: DRAGONCLASS

Dragon VB-n a negyedik helyet szerezte meg a Kis-Szölgémi Ferenc – Vezér Károly – Kiss Tamás hármas Weymouthban a Dragon világbajnokságon a 4. helyet szerezte meg a Kis-Szölgémi Ferenc – Vezér Károly – Kiss Tamás csapat! Nagyon erős, 77 hajós mezőnyben a második futamon elért 3. helyük után győzelemmel rukkoltak elő az ötödik futamon. Helyezéseik: 11., 3., (34.), 8., 1., 20. 16

A világbajnokságon az első helyet Klaus Diederichs (GBR) által kormányzott egység szerezte meg. A második helyen Andrey KIRILYUK (RUS), míg a harmadik helyen Markus WIESER (URK) végzett. •



EREDMÉNYEK
FILM



63. Centomiglia – 2013

A Raffica beszámolója Lange Péter tollából

FOTÓ: NÉMETH ERIKA

Az európai tavi versenyek közül az egyik legnehezebb vitorlás verseny a Centomiglia. A verseny Észak-Olaszországban, a festői szépségű Garda tavon a Circolo Vela Gargnano (CVG) szervezésben kerül megrendezésre, közel 1000 résztvevővel és 250 hajóval. A verseny nagyon hasonló a Kékszalaghoz, a Garda tavat kell teljesen körbevitörlni, ám a körülmények sokkal nehezebbek. A tavat hatalmas hegyek veszik körül, emiatt lényegesen változatosabbak, és csak a helyiek számára kiismerhetőek a szélviszonyok, a tavon komoly tényező szokott lenni a hullámozás is, amivel szintén számolni kell, főleg egy Libera fedélzetén.

A Garda tó a Raffica őshazája is egyben, hisz kimondottan erre a versenyre, ezekre a körülményekre lett tervezve a hajó, igaz, már több mint 20 évvel ezelőtt. A hajó legna-

gyobb sikere a jelenlegi csapattal 2011-ben volt, amikor is megnyertük a versenyt, több mint egy órát adva a legnagyobb riválisnak, a helyi nagymenőnek, a sokkal modernebb Clandesteam liberának.

2012-ben a boom törése miatt idő előtt fel kellett adnunk a küzdelmet, idén azonban nem volt kérdés hogy újra indulunk. Ám idén kicsit másképp történt minden, mint a korábbi években.

A legfontosabb változás, hogy idén készültek a konkurens csapatok a Raffica ellen. Ez így leírva nem hangzik annyira súlyosnak, ám tény, hogy korábban nem nagyon foglalkoztak velünk a helyi versenyzők.

Idén azonban a Clandesteam, követve a Raffica példáját szintén svertre cserélte a tókesúlyát, fix orrsudarat kapott,

na és persze sok szép új vitorla is érkezett a hajóhoz.

Újra itt van a kimondottan érdekes megoldást használó, forgatható kiles Stravaganza is. A hossza és a vitorlázata lényegében megegyezik a Liberákkal, ám ezt nem trapézolják, hanem szó szerint felhúzza maga mellé luv-ba a tókesúlyát és így vitorlázik igen élesen, nagy sebességgel és kisebb legénységgel. Idén ezt is tovább tuningolták és egy orrsudarat szereltek rá, amire igen komoly topgenuát és gennakert tudnak felhúzni, illetve az egy svertet dupla svertre cserélték. A hajó 2012-ben a Gortát (a Centomigliát megelőző verseny) már megnyerte, így igen komoly játékosnak és ellenfélnek számít ez a hajó is, főleg hogy szintén nagyon komoly olasz csapat vitorlázik vele.

És itt van az utóbbi pár év másik nagy ellenfele, a Wild





A CSAPAT

Király Zsolt – kormányos, Roberto Benamati – taktikus,
Bogár Tamás, Czibor András, Edelényi Szabó Zsolt, Fekete
András, Horvath Balázs, Juhász Zsolt, Karácsony János,
Kiss Árpád, Lange Péter, Monus Gyula, Puskás Tamás, Óvári
István, Várkonyi Csaba, Jankovits András Popeye – motoros





Lady, ami idén új, magasabb árboccal, és hatalmas vitorlákkal indul, ellenünk szerencsére eredménytelenül, pedig nem titkoltan nem szeretnek minket.

Bogliaco, a Cento kikötője fantasztikus atmoszférával fogad idén is minket

A csapat nagyobbik fele és a hajó csütörtökön hajnalban érkezik, és még aznap összeszerelésre is kerül.

A csapat kisebbik része pénteken érkezik, és ekkor érkezik Roberto Benamati is, többszörös Centomiglia győztes és Star világbajnok olasz vitorlázó, aki a korábbi évekhez hasonlóan a csapat taktikusa lesz.

És itt elkövetünk egy apró hibát: bár előre megbeszéltük, ám pénteken mégsem tartjuk meg az edzést, ami fontos lett volna, hogy szokjuk a hajót, és a hajó is szokjon minket, nem beszélve Benamati-ról, akivel pontosan egy éve nem találkoztunk.

Az időjárás előrejelzések gyenge szeles versenyt ígérnek, így e szerint készülünk a másnapi versenyre.

Este fantasztikus vacsorát kapunk Janától és Árpitól, amit a csapat együtt fogyaszt el, majd korán pihenni megyünk. Szombat reggel teljes nyugalomban készülünk a versenyre. Gyors bedaruzás után már megyünk is

vízre, ahol már csak a groszt kell felszerelnünk, ami gyorsan meg is történik. Zsolti és Roberto Benamati egyeztetik a rajtstratégiát, ami igen egyszerű: rajt után irány a keleti oldal, ahol már most is erősebb szelek fújnak.

Idén a kisebb hajók fél kilenckor rajtolnak, a katamaránok, amelyeket külön értékelnek, negyedórával később rajtolnak mögülnk, majd következik a 4 rohanógép, köztük mi is kilenc órákor. Ez a korábbi évekhez képest nagyon szokatlan, hisz majdnem üres rajvonalról indulunk, ami a korábbi évek zsúfolt és életveszélyes rajtjaihoz képes teljesen más képet és hangulatot mutat. Persze hiába az óriási hely a rajtvonalon, a Stravaganza és a Wild Lady a rajt előtti másodpercekben rögtön összeakaszkodnak. A Clandesteam felfelé menekül előlük a keleti oldal irányba, mi pedig határozottan alájuk ejtünk és a nyugati oldalt választjuk.

Tehát pont az ellenkezője történik, mint amit Zsoltiék előre egyeztettek. Ellövik a rajtot, megkezdjük a versenyt. Hamar kiderül, hogy az oldalválasztásunk valóban nem túl jó, ám Benamati diktálja az irányt, és irányítása szerint kicsit túl húzzuk a takkot. A másik három hajó kicsit jobban halad nálunk, így végül mi is utánuk fordulunk, de egyelőre

mi vagyunk leghátul. A szél nem túl erős, azért haladunk, bár feszeng a hajó, nem igazán kapjuk el a sebességet. Követjük az előttünk haladókat, lassan utolérjük a fél órával előttünk rajtolt kisebb hajókat.

Persze a kisebb hajók ezen a tavon főleg Asso-kat, Ufo-kat, Melges-eket jelent, ritkán látni túrahajókat ezen a versenyen. Áthámozzuk magunkat, a szél folyamatosan gyengül, de közben még beérnek minket a katamaránok is, akiknek a rajtja jóval lejjebb volt kirakva. Negyedik helyen vesszük a Campione bóját, majd ebben a sorrendben folytatjuk a versenyt az északi irányba. Benamati feszült, de profin teszi a dolgát és mi is tesszük, ahogy az elvárható a csapattól.

A szél elfogy, megállunk, előttünk a konkurens hajók is leparkolnak. Keressük a szelet, ami bő félóra után hátulról lengedezik, tehát mi kicsit korábban kapjuk meg, főleg, hogy Zsolti időben kapcsolt és felhúzat-ta a blisztert velünk. Lépésben megindulunk, majd szél felőli oldalon határozottan megelőzzük a Wild Lady-t és a Stavaganzát. A Clandesteam időbe reagál, ők is blisztert húznak és határozottan elénk zárnak, de így is biztosan közelítünk rájuk.



Lassan közelítünk a Torbole-i bójához, ami a tó északi csücske. Közelünkben egy-két katamarán, előttünk a Clandesteam, mögöttünk egyre inkább lemarad a Wild Lady – Stravaganza páros.

Szerencsére lassan erősödik a szél, így jó tempóban érkezünk az északi bójához, ahol már igen közel kerülünk a Clandesteam-hez. Kevesebb, mint 2 perccel előttünk veszi a bóját, majd a bójavétel közben egy szép kiwi droppal leszedjük a blisztert és mi is és követjük őket.

A verseny nehezebbik és izgalmasabb része csak most kezdődik. Irány délnek, először vissza Bogliaco-ba. Mivel déli szél fúj, így hosszú kreuzolás vár ránk, amit igen tempós fordulások színesítenek. Benamati partfaltól partfalig vitorlázat minket, ami itt azt jelenti, hogy a nyugati oldalon a sziklák közvetlen közelében, míg a keleti oldalon majdnem a strandon fordulunk, ami persze a műértő közönségnek nagyon tetszik. Clandes stabilan tartja az előnyét továbbra is, kb. 2-300 méterrel haladnak előttünk. A fordulások nem igazán mennek ma nekünk, két alkalommal is elakad a genoa shottja, ami miatt szinte teljesen megállunk. Benamati egyre feszültebb, a csapat sincs a toppon, de mindenki teszi a dolgát. A két konkurens hajó picit lemarad, de ez is csak azt jelenti, hogy 4-500 méterrel vannak mögöttünk, így hibáznunk egészen egyszerűen nem szabad. Közelítünk Bogliaco felé, a bóját itt is csak két perc hátránnyal vesszük.

A bója után szinte azonnal utolérjük a Clandesteamet, jobb sebességgel, stabilabban haladunk mellettük. Kicsit kiejtünk alóluk, és próbálunk a kialakuló délkeleti szél felé kerülni, ám nem engedik el a kezünket, és utánunk ejtenek. Előnyünk minimális, majd lassú élesedés közben visszaelőznek minket. Telnek a feszült percek, koncentrálnak az egész csapat, tudjuk, hogy a meccs most és itt fog eldőlni. Közben hátunk mögött közel 30-40 motoros hajó követi az eseményeket, szinte nem is halljuk egymást a motorok dübörgő zajában. Zsolti határozottan kiejt újra a Clandes alól, és az így nyert sebességgel alul-

ról újra megelőzzük az ellenfelet. Minimális 50-60 méteres előnyre teszünk csak szert, de azt hosszan tarjuk, egyelőre nem tudnak mit kezdeni velünk. Megismétlik a taktikánkat, alánk ejtenek, és miközben nagyon közel kerülünk az utolsó bójához, ha lassan is, de újra visszaelőznek minket. Itt a bóját már csak egy perccel veszik előttük, ahol hatalmas nézősereg, rengeteg nézőhajó fogadja a versenyben lévő hajókat.

Itt azonban hatalmas hibát vétünk, és a bóját elhagyó Clandesteamnek nem adjuk meg az útját. A két hajó kis híján összeütközik, Zsolti rutinból feldobja a Raffica-t, így elkerüljük a havariát, ám üvölt az egész olasz csapat, hogy protest. Vesszük a bóját, majd a büntetőkört azonnal meg is csináljuk, ám ez elég ahhoz, hogy végzetesen lemaradjunk az ellenféltől. Előnyük azonnal 5-600 méterre nő, és ezt a gyengülő szélben és a közel egyforma sebességnek köszönhetően nehéz lesz már visszahozni. Irány Bogliaco, a befutó, ahova másfél óra eseménytelen vitorlázás után érkezünk meg. Clandesteam folyamatosan koncentrálnak, csökkenő előnnyel, de senkitől nem zavarva 6 perccel előttünk ér a célba, így nekünk a második hely jut. Közben egy jó vitorlaválasztással egészen közel került hozzánk a Stravaganza is, amelyik harmadikként ér be rögtön utánunk, majd ebből a csoportból negyedikként érkezik a Wild Lady.

A parton minket is megtapsolnak a nézők, és meglepetésre a Clandesteam csapata is gratulál. Végül is szépen végig kergettük őket a pályán, méltó ellenfelei voltunk a helyi menő csapatnak és hajónak.

A csapat nem kedvtelenedik el, bár Roberto Benamati kicsit szomorúan ad riportot a helyi tévéstáboknak.

Jövőre újra megpróbáljuk, bár most nekünk kell a hajót fejlesztenünk, hogy a konkurensoktól ne maradjunk le technikában, vitorlázatban.

Tudásban már láthatóan nincs gond, az eltelt évek alatt valóban felnőtt a csapat! Köszönjük az otthoniak drukkolását és a verseny folyamatos közvetítését! •

KICSIT KIEJTÜNK ALÓLUK,
ÉS PRÓBÁLUNK A KIALAKULÓ DÉLKELETI SZÉL FELÉ KERÜLNI, ÁM NEM ENGEDIK EL A KEZÜNKET, ÉS UTÁNUNK EJTENEK. ELŐNYÜNK MINIMÁLIS, MAJD LASSÚ ÉLESEDÉS KÖZBEN VISSZAELŐZNEK MINKET. TELNEK A FESZÜLT PERCEK, KONCENTRÁL AZ EGÉSZ CSAPAT, TUDJUK, HOGY A MECCS MOST ÉS ITT FOG ELDŐLNI.



KÉPGALÉRIA



A félbemaradt Szlovén Optimist Bajnokság

SZÖVEG ÉS FOTÓ: DR. LÁSZLÓFY CSABA

Összesen két futam sikeredett a három versenynap alatt a Szlovén Optimist Országos Bajnokságon.

Az izolai kikötőt 160 Optimistes versenyző vette birtokba, olyannyira, hogy a pénteki szélcsendben egy percre sem tágított onnan, azaz ki sem látogatott az Adria békés vizére. Szombaton egy erős halasztás után kettő futam került megrendezésre a délutáni nyugatias, kellemes 8-10 csomós szélben.

A rendezők optimistán ébredtek vasárnap (hogyan is lehetne máshogy egy Optimist-regattán...), mert a meteorológiai szolgálat jó időt jósolt. Kis halasztás után beállt a várva várt északi szél, amely a mezőnyt már a vízen találta. Az első két csoport azonban a krajcbója vétele után sajátos helyzetbe cseppent, mert egy elég heves légnomással érkező zivatar csapott le a mezőnyre.

A magyar versenyzők szuper módon vizsgáztak: minden gyereünk tette a dolgát, igazi, felnőtteket megszégyenítő módon.

Egy kis filmünk is van az eseményről, persze akkorról, amikor a kamerát is sikerült elővenni...

Híreink szerint a bajnokság további futamokkal történő kiegészítésére és befejezésére később még sor kerül. Egyenlőre a két futam alapján a mezőny elején található Európa-bajnokokat és EB-helyezetteket a magyarok közül többen is üldözik: Lászlófy Ábel (Spartacus Vitorlás Egylet) a 9., Futó Marcell (Spartacus Vitorlás Egylet) a 14., Kocsis Bálint (Spartacus Vitorlás Egylet) a 16. helyen várja a folytatást. •



Wild Joe az első az ezer sziget versenyén

FORRÁS: WILD JOE, GÉMESI JÓKA, FOTÓK: DALIBOR SEVALJEVIC

Első helyen végzett a magyar maxi a Thousand Islands Race-en. A verseny hosszú volt és fantasztikus vidékekre vitte el a hajót a nyomvonala, a legénység hozzáállása pedig kiemelkedően példás sportteljesítményt mutatott a háttérben a 46 órás futamon is.

Az adriai partvonalon Rijeka és Porto Montenegro között kijelölt közel 900 kilométeres Thousand Islands Race pályáját két szakaszban teljesítették a tíz országból érkező hajók. Az első futam friss szelének köszönhetően a Józsa Márton kormányozta és magyar legénységgel

vitórlázó 60 lábás maxi jacht, a Wild Joe 28 óra 40 perces pályarekordot állított be. A gyönyörű útvonalon haladó, de igen megerőltető verseny második szakaszán a limit időn belül csak két hajó tudott befutni a gyenge szél miatt.

A Wild Joe ezen a távon is elsőként szakította át Rijekában a célvonalat, így a magyar csapat megnyerte a közel ezer szigetet érintő adriai versenyt. A verseny célja, hogy felhívja a figyelmet az őszi Adria szépségeire és közelebb hozza a sokak számára ismeretlen, de

fantasztikus adottságokkal rendelkező és látnivalókban bővelkedő Montenegrót a túrázni szeretőkhöz. A harmadik éve együtt vitórlázó nagyrészt magyar olimpikekből álló fiatal legénység újból jól vizsgázott, mostani eredményükkel újfent felhívták a figyelmet a hazai vitórlázók kiemelkedő képességeire.

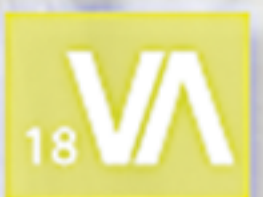
A Wild Joe csapat következő megmérettetése az október 16-tól Máltán zajló Rolex Middle Sea Race ahol várhatóan a világ teljes 60 lábás maxi jacht mezőnye rajthoz áll majd. •





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

Füreden hódít a Malackrumpli

KÖVENDI ESZTER (FORRÁS: ANDORKA HANNA)

Azt mondják, ha éhesen mész bevásárolni, mindig többet költesz. Erre már a legtöbb piacon van megoldás, a piaci bisztró. A piaci bisztrókról az embernek általában a zsírszag, a lehúzás és a silány minőség jut eszébe. De itt, Füreden, valami egészen mást találtunk. Találhattunk is, mert annak, ami jó, mindig hamar híre megy.

Szombatonként Balatonfüreden, a kemping melletti placcon kiváló minőségű termékeket, vegyszermentes zöldséget, gyümölcsöt, házi sajtot, kolbászt, mézet és hasonló termékeket kínálnak a termelők. Ha azt sem tudtad, hogy Tihany után Füreden, ráadásul a parton is működik már Biopiac, akkor örömmel adunk át két hír-morzsát is egyszerre.

Szóval a füredi biopiacon találtunk rá a Malackrumpli bisztróra. Ez a hely azért érdemel egy melegszívű ajánlást, hogy a fenti előítéletünket felváltsa az „ide már a jövő hétvégén el kell mennem” – gondolata. És mivel ezen a hétvégén itt lesz az ORC, a YS II-III és

a Folkeboat Bajnokság is, hát leszünk itt egy páran, éhes-szájúak.

A Malackrumpli egyedülálló konyhája javarészt saját gazdaságukból származó alapanyagokból áll, a többi hozzávalót, biohalat, sajtokat, egyebeket pedig az itteni piacon árusító termelőktől vásárolják és használják fel ínycsiklandó ételeik elkészítéséhez. Étlapjuk egyszerű, mindössze egyoldalas és minden nap változik, mindig az éppen kapható friss alapanyagok szerint. A fogások rendkívül ízletesek, agyonfűszerezés és mindenféle adalékanyag nélkül; igazi gasztronómiai felüdülés az ízek terén.

Az előételek közül a kacsamájparfé viszi a prímet, a cukkini krémleves kéksajttal valamint a konfitált kacsacomb kecsketúrós sztrapacskával voltak a nagy kedvencek, de említhetnénk a harcsát kápia rizottóval vagy a konfitált oldalast lencsefőzelékkel (fenti képen), esetleg a lassan sült tarját cukkinifőzelékkel.

Remélem, idáig is már mindenkinek összefutott a nyál a szájában. De a desszerteket se hagyjátok kóstolás nélkül, kíséretnek pedig a házi szörpöket és a kézműves sört semmiképpen sem szabad kihagyni.

Egyébként a tálalás ízléses és illik az ételekhez, viszont az asztalokról hiányzik a terítő, ami a helyet sokkal barátságosabbá tehetné. A külső megjelenés még tökéletlen, de dolgoznak rajta. A Malackrumpli szeptember 1.-én zárta a szezont, ezentúl már csak szombatonként a biopiac napján lesznek nyitva, ám Járosi Tamás és csapata ezekre az alkalmakra is készül rendszerint valamilyen meglepetéssel.

Szóval, ha valakinek a szombat a vásárnapja, ne menjen éhesen, előtte térjen be ide, lássa meg saját szemével és ízelőbimbóival, hogyan reformálta meg a Malackrumpli a vásári bisztrók fogalmát, lakjon jól, és azután másképp látja majd a bevásárló listáját is, esetleg új receptekkel, ötletekkel gazdagíthatja otthoni konyháját is. •



PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2013.10.04.	Megemlékezés az 1948/49-es szabadságharc vértanúiról	Balatonfüred, Aradi vértanúk emlékparkja	www.balatonfured.hu
2013.10.04.	Állatok világnapja – Hévízi-tó túra	Hévíz, Tófürdő főbejárat	www.bfnp.hu
2013.10.04-06.	Tapolcai Pisztráng és Borfesztivál	Tapolca, Malom-tó	www.pisztrangfesztival.hu
2013.10.05.	Szüreti Fesztivál	Lovas, Templom tér	www.lovas.hu
2013.10.05.	MURCIFESZTIVÁL Ábrahámhegyen	Ábrahámhegy, Községi Strand, Művelődési Ház	www.abrahamhegy.hu
2013.10.05.	Tökfesztivál	Balatonalmádi, Városháza tér	www.nabe.hu
2013.10.05.	Majorbéli gyümölcs bemutató és vásár	Keszthely, Georgikon Majormúzeum Élmánygazdasága	www.elmenygazdasag.hu
2013.10.05.	Őszköszöntő	Balatonföldvár	www.balatonfoldvar.info.hu
2013.10.06.	Európai Madármegfigyelő Napok	Siófok, Töreki-tavak, madármegfigyelő torony	www.bfnp.hu
2013.10.06.	Aradi vértanúk útján – Emlékfutás és séta	Zamárdi, Jegenye tér	www.zamardi.hu
2013.10.09-13.	10. Balaton Filmfesztivál	Keszthely, Balaton Színház	www.balatonszinhaz.hu
2013.10.11-13.	Balatoni Halfesztivál	Siófok, Fő tér	www.kulturkozpont-siofok.hu
2013.10.12-13.	Tökéletes tökételek sütő-főzőversenye és TÖKLÁMPÁS FESZTIVÁL	Balatonboglár-Szőlőkislak Művelődési Ház	www.vkkboglar.hu
2013.10.12.	Cserszömörce túra	Balatongyörök, Szépkilátó	www.bfnp.hu
2013.10.12.	Várfutás és Tanúhegyek Csúcsmaraton	Szigliget, Szigligeti vár és Tanúhegyek	www.szigliget.hu
2013.10.12.	Kenesei Ősz – Tök jó nap	Balatonkenese, Tájház	www.hellobalaton.eu
2013.10.19-20.	Süllőfesztivál	Szigliget, Strand	www.sullofesztival.hu
2013.10.19-20.	Vármentő hétvége a Csobáncon	Gyulakeszi, Csobánc Vár	www.csobancvar.hu
2013.10.23.	Nagy Imre Emlékszüret	Badacsony	www.badacsonyiprogramok.hu
2013.10.23.	Októberi szöszmötölés	Tihany, Levendula Ház Látogatóközpont	www.levendulahaz.eu
2013.10.25-26.	Kálmán Imre Emléknepok	Siófok, Kálmán Imre Kulturális Központ	www.kulturkozpont-siofok.hu
2013.10.25-31.	„Tök jó Zalakaroson!”	Zalakaros, Zalakarosi Fürdő	www.zalakaros.hu



100%
VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2013. # 044



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