

PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶ *március*





IMPRESSZUM • 2014. március

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** ALIBÁN ANDRÁS, ANDORKA RUDOLF, GERŐ ANDRÁS, KIPPER GYÖRGY, KOVÁCS VICA, KÖRÖSVÖLGYI ZOLTÁN, LETTNER ADORJÁN, PATAKI ATTILA, RÁNKY PÉTER, SZUTOR FERENC **FOTÓK:** ANDORKA RUDOLF, GERŐ ANDRÁS, HUNGEXPO, JUHÁSZ ISTVÁN, KOVÁCS VICA, DR LÁSZLÓFY CSABA, LÁZÁR ANTÓNIA, LETTNER ADORJÁN, PORTHOLE, RÁNKY PÉTER, SZUTOR FERENC **FORRÁSOK:** DRAGONCLASS.HU, FILMIDEZETEK.BLOG.HU, WIKIPEDIA **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2014. MÁRCIUS 31. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** PORTHOLE

100% VITORLÁZÁS

tartalom

CÍMLAP ZSILIP ÉS METRÓ (5)

VERSENY VERSENYNAPTÁR 2014 (6), IZGALMAS DRAGON EB VÉGÉN DÁN GYŐZELEM (7)

HORIZONT HITTÉRÍTŐK AZ UTAZÁSON (10), TÁRSULATI ÜLÉS (11), JÓ HÍREK A KISHAJÓ-
SOKNAK (12), JÁTÉKSZER VOLVO OCEAN 65 (13), NORBERT 70 (14), ÖRÜLÜNK VINCENT? –
AVAGY A TAVASZ HÁROM PILLANATA (15)

BESZÁMOLÓ SIÓTOUR – CSAK KIVÁLASZTOTTAKNAK! (20), SIÓ-TOUR ÚJRATÖLTVE... (29)

KÜLFÖLD JEGES VB ÉS EB ÉSZTORSZÁGBAN (34), AZ ELSŐ TIMU EMLÉKVERSENY (37),
HAJÓKIÁLLÍTÁS TULLNBAN (42)

KIKÖTŐ ENYHE VOLT A TÉL, DE HOSSZÚ! (46), FÜREDI SÉTÁK 2. (49), SZEZONNYITÓ (57)

MŰHELY 4 TONNÁS RAGASZTÓSZALAG (64), BIONIKUS HAJÓZÁS, ÁLOM VAGY VALÓSÁG?
(65), VILÁGÍTÓ CÉRNA (69), KÉNYEZTETŐ VITORLÁZÁS (70)

PROGRAM (72)



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

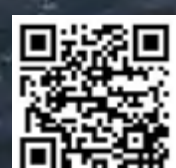
**ERGONOMIKUS
COCKPIT KIALAKÍTÁS**

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

Zsilip és metró

Történelmi hónapot tudhatunk magunk mögött. Megnyílt a Sió zsilip és a négyes metró is. Az egyiket 10 éve vártuk, a másikra inkább félelemmel vegyes gyanakvással figyeltünk mindig, hogy jaj, csak meg ne történjen, sőt, a vízben gazdagabb években előfordult, hogy valaki felröppentette a hírt, hogy láttak hajókat zsilipelni a Sión! Szólva, hogy mégis a hajós oldalon maradjunk, ebben a hónapban két olyan cikket is nyújtunk át neked, kedves olvasónk, ami azt bizonyítja, hogy a Sión lezsilipelni és elindulni a folyón mégis hatalmas, gyönyörű távlatokat nyitott meg a hajós ember előtt. A hajózásnak egy egészen más oldalát, a romantikus kalandoroknak valót nyitotta meg. **Talán csak abban vonhatnék még párhuzamot, hogy mindkettőnél nagy volt az érdeklődés.** Igaz ugyan, hogy a két ingyen metrónapnál országos viszonylatban születtek a selfiek (*értsd önfényképező önelégült örömfejek), míg a vadvízi kalandot teljesítőkre csak a partmenti falvak lakói voltak fokozott kíváncsisággal, hiába, nekik aztán tényleg nem mindennapi esemény volt ez. Hiába, megint csak Petőfi után tudom skandálni, hogy azért a víz az úr! Na de itt a szezon, ami a munka kezdetét jelenti továbbra is. Ezért egyelőre hadd kívánjak jó munkát, jó felkészülést és persze jó metrózást mindenkinek! Zsilipelést már nem kívánok, mert azt már bezárták, legalábbis a hajózás elől. •



Versenynaptár 2014

HÉTFŐ	KEDD	SZERDA	CSÜTÖRTÖK	PÉNTEK	SZOMBAT	VASÁRNAP
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

ARSC Kupa Agárd
(F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K), Szervező: ARSC

Bajnokok Bajnoksága Balatonkenese
Szervező: KMP VSE

Tavaszi Bajnokság – 49er Balatonfüred
(FD, St, 470, F, L, F18) Szervező: MVSZ

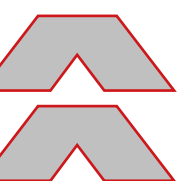
Melges24 Tavaszi Regatta – EB előverseny
Balatonfüred (Mejges24) Szervező: OSZ

F.W. Raiffeisen Kupa utánpótlás verseny
Balatonföldvár (420, LR, L4.4, C, Op) Szervező: Spartacus VE

Kenesei Szezonnyitó (OD Trophy I. forduló)
Balatonkenese (Dockyard ski-yachting, OD flotta, NAU, X-35)
Szervező: KMP VSE

Hlavnyai László Évadnyitó Emlékverseny
Mályi-tó (K, F, S, S4.7, Op) Szervező: MMVSC

Egész évben a vízállástól és az időjárástól függően.
Szeged-Tisza Szegedi VE-
Rekordkísérlet Tiszavirág SE
Jolle, szörf



Izgalmas Dragon EB végén dán győzelem – Kis-Szölgyémiék a 29. helyen

San Remo, 2014. április 1.

FORRÁS: MAGYAR DRAGON SZÖVETSÉG FOTÓ: MATTEO LITTARDI

Magyar szempontból nem a legszerencsésebben, de mindenképpen nagyon izgalmasan alakult a San Remo-i Dragon Európa-bajnokság hajrája. Az utolsó előtti napon két futamot sikerült tartani, így a kieső pontszámok is szerepet játszottak. Az egykori finnes keletnémet olimpikon, Malte Philipp – aki már Dragon-világbajnok is volt – ezen a napon két futamot is nyert, így az esélyesek közé lépett elő. A porai-ból ismét csak feltámadt Markus Wieser – aki az ukrán Transbunker csapat színeiben 2010-en Balatonkenesén is Európa-bajnoki címet nyert – két második hellyel rukkolt elő, és komolyan fenyegette a vezető dán Lars Hendriksent.

A döntés tehát az utolsó napra maradt. Hendriksennek iparkodnia kellett, hogy néhány helynél jobban ne maradjon le a másik két hajó mögött, mert csupán néhány pont választotta el őket.

Szombaton – az egész hét gyenge szelei után – végre igazi „dragonos” idő, 18-20 csomós szél várta a versenyzőket. A rajtnál kivételesen csak egyéni visszahívást jeleztek, ám a kitűnő luvrajtot elkapó dán



hajó visszafordult. „A legjobb rajtunk volt, de a rádiónk recsegett. Azt hittük általános visszahívás van, később észrevettük, hogy csak egyéni... Nem is értem, hogy lehettem a világ legnagyobb hülye barma” – nyilatkozta Hendriksen a futam után.

Minden hajó a part felé indult, mert ott több szélre és kisebb hullámokra számítottak. Hendriksenék a zavart szélből kifordulva a másik oldalnak tartottak, és a rossz oldalváltás ellenére sikerült magukat beverekedni a mezőny első harmadába. Malte Philippéknek nem ízlett az erős szél, lemaradtak, de Wieser a tizedik hely körül vitorlázva jó eséllyel pályázhatott a végső győzelemre.

A nagy vitorlázókat arról is fel lehet ismerni, hogy egy rossz döntés után is képesek javítani. Lars Hendriksen és csapata pontosan ezt a tételt bizonyította, amikor az utolsó méterekig küzdve feljöttek a 13. helyre. Ez biztosította, hogy összesítésben két ponttal megnyerjék az Európa-bajnokságot. Második helyen Markus Wieser, harmadik helyen a Transbunker-csapatárs Jevgen Braszlavec végzett.

Sajnos a magyar hajók nem váltották valóra az előzetes reményeket. A tavalyi világbajnokságon negyedik helyezett magyar csapat, Kis-Szölgyémi Ferenc, Kiss Tamás és Vezér Károly a 29. helyen fejezték be a versenyt, legjobb helyezésük az utolsó futamban elért kilencedik hely volt. Sajnos két ötvenen kívüli helyet is összehoztak, így nem volt igazi esélyük egy tízen belüli pozícióra.

A másik magyar hajó, Gömbös Lóránd, Horgos Tamás és Futó István viszonylag stabilan vitorlázva az 55. helyen végeztek a 84 hajót számláló mezőnyben. •

A NAGY VITORLÁZÓKAT ARRÓL IS FEL LEHET ISMERNI, HOGY EGY ROSSZ DÖNTÉS UTÁN IS KÉPESEK JAVÍTANI.



KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



Hittérítők az Utazáson

GERŐ ANDRÁS

A hét végi Utazás kiállításon külön standot állított fel a Magyar Vitorlás Szövetség az alig több, mint egy héttel korábban megkötött Hungexpo-MVSZ megállapodásnak köszönhetően. Az A pavilon színpadának szomszédságában kiállított hajók vonzották a gyerekeket. Be lehetett ülni, fényképezkedni, volt rajzverseny, a nagyobbaknak VMSZ-es életmentés.

Ahhoz, hogy közelebb hozzuk a vitorlázás zártnak tűnő világát az érdeklődő tömegekhez ez a fajta megjelenés kitűnő eszköznek bizonyult. •

Papaaa,
vegyél nekem optimisztet!!!



Társulati ülés

GERŐ ANDRÁS

Pénteken tartották a J-sek szokásos évadnyitó társulati ülésüket. Nyilván a társasági jog szeriöz ismerői, akik a J24 osztályt, mint Magyar J-24 Osztályszövetség Egyesületet ismerik, nem azonosulnak a leírtakkal. Bizonyára pongyolán fogalmazok, amikor egy tisztújító közgyűlésből csak azt láttatom, hogy egy egyébként vidám embercsoport rém komor arccal levezető elnököt, jegyzőkönyvvezetőt választ, hogy az egy bizottság szigorú felügyelete alatt magasra tartott kézzel foglaljon állást, attól függően ki mikor akar hazatérni. Volt létszámellenőrzés is annak érdekében, hogyha kevesen lennének, lehessen szünetet tartani, de a J-sek mindig elegenden vannak.

Azt is hihetnénk, hogy ezt a közösséget a lazaság tartja össze, de ez így nem teljesen igaz. Egy one design osztály alapvetően bigott bürokraták gyűjtőhelye. Ha valaki látott már OD osztályelőírást az pontosan tudja, miről beszélek. Most is felmerült, hogy az utaslistához rendelt maximum 400 kg súlyhatár mentén legyen valami mozgástér, de a szabályok megváltoztatásához a többség nem járult hozzá. E konzervatív szemlélet teszi lehetővé, hogy 20-30 éves hajókkal is oda lehessen érni, így minden résztvevő esélyes a versenyeken.

A J-sek nem szeretik az előnyszámos viadalokat, ezért nem könnyű számukra elegendő versenylehetőséget biztosítani. Az OD Trophy sorozat ideális lehetőséget jelenthetne igényeik kielégítésére, de az a rendezők számára nem a leggazdaságosabb befektetés. Mindenesetre van egy versenyprogram, vannak dátumok, az eltökéltségen aztán végkép semmi nem múlik. •



Jó hírek a kishajósoknak

KIPPER GYÖRGY

A kishajósok számára kedvezően változtak az előírások. 2014. március 1-től két ponton módosul a csónak fogalmának meghatározása: A hajótest hossza nem éri el a 7 m-t (korábban 6,2 m), motorteljesítménye legfeljebb 7,5 kW \approx 10 Le (korábban 4 kW \approx 5 Le) volt. Ezek alapján 10 Le motorteljesítményig nem kell jogosítvány a motorcsónakok vezetéséhez.

Azok, akik 10 m² vitorlafelületet meghaladó vitorlással, vagy fenti paramétereket meghaladó kishajóval szeretnének hajózni egy a Nemzeti Közlekedési Hatóság által akkreditált képzésen kell, hogy részt vegyenek. A hatóságnál tett eredményes vizsga után folyókra, tavakra, csatornákra, Európa belvizeire érvényes jogosítványt kapnak, amellyel 20 méter hajóhosszig 12 fő befogadó képességig vezethetnek kishajót. Képzés 2014. 03. 19-én indul.

Még újdonságnak számít, hogy a korábban papír alapú kishajós jogosítványt 2014. január 1-től a személyazonosság igazolására is alkalmas, bankkártya méretű biztonsági okmány váltotta fel. A régi okmányok az orvosi érvényesség lejártáig használhatók. A vízálló kivitel mellett további praktikus változás, hogy a belvízi és a tengeri képesítések egy okmányba kerülnek.

Az új képesítés megszerzése esetén, vagy a meglévő okmány cseréjéhez személyesen kell eljárni, mivel a tulajdonos arcképe és aláírása is nyilvánításba kerül. A kérelemhez a személyi adatokon túl, csupán egy szabványos 35 × 45 mm-es, színes igazolványkép szükséges. Ami nem jó hír, hogy az új képesítés kiadása 13000 Ft-ba kerül. •



Játékszer Volvo Ocean 65

FORRÁS: ISAIL

SZÓ VOLT KISEBB CSAPATOKRÓL, MÉRSÉKLŐDŐ KÖLTSÉGEKRŐL, ONE-DESIGN HAJÓRÓL.
A STOCKMARITIME PEDIG KOMOLYAN VETTE A FELADATOT.

ADATOK

KARBON-EPOXI HAJÓTEST, TŐKESÚLY ÉS KORMÁNYLAPOK

KOMPLETT VITORLASZETT (NÉGYFAJTA A KREUZHOZ, KÉT-
FAJTA GENAKKER – MAJDNEM, MINT A NAGYOKÉ)

BIKAERŐS VITORLASZERVÓ

KÉT VITORLACSÖRLŐ

FÉM KORMÁNYSZERVÓ

KARBON RUDAZAT

SPEKTRA KÖTÉLZET

HOSSZ: 1,1 MÉTER

TÖMEG: 3,5 KG

MAJDNEM 100% VÍZZÁRÓ HAJÓTEST

EGY HALZOLÁS MEGVAN 3 MÁSODPERC ALATT!
ÉS MINDEHHEZ EGYEDI FESTÉS, HA OLYAT KÉRTEK.

FILM



Norbert 70

Andorka Rudolf

Norbert Geissler nem ismeretlen a magyar vitorlás társadalom köreiből, minket a hajózáson kívül jó barátság is összeköt. Ennek kapcsán hívtam meg Norbert 70. születésnapjára Németországba. Érdekes megemlíteni, hogy Norbert Geissler, a magyar vitorlázáson belül kiemelten a magyar Dragon flotta támogatója. Már régóta, 1968-tól rendszeresen részt vesz a Magyar Bajnoksággal együtt rendezett nemzetközi versenyeken. 1969-ben csapatával meg is nyerte a nemzetközi hetet. A starnbergi Bajor Yachtclubban – melynek elnöke is volt – mindig szeretettel fogadja a Magyarországról érkező vitorlázókat. Norbert a német Dragon flotta (1981-2003) commodorjaként, 400-as létszám fölé fejlesztette a német Dragon flottát és ezáltal Németország a világ vezető dragonos hatalmává vált. A Nemzetközi Dragon Szövetség elnökeként (1989-1993) jelentős szerepet játszott a Dragon flotta technikai egységesítésében. Felesége Bärbel eközben nívós parti rendezvények szervezésével tette emlékezetessé a versenyeket. Külön köszönjük Norbertnak, hogy sikeresen lobbizott nemzetközi szinten annak érdekében, hogy 2010-ben Magyarország elnyerje a Dragon EB rendezési jogát. Végül pár éve Norbert saját Dragonját egy a Cimbinél felújított National 45 cirkálóra cserélte. A „Primavera“-t ábrázoló akvarellt a kerek születésnap alkalmából Andorka Hanna festette és adta át a születésnapi ünnepségen.. Büszkék vagyunk rád Norbert és továbbra is számítunk támogató barátságodra. •



„Mast und Schottbruch“,
jó szelet!



ÖRÜLÜNK VINCENT?

AVAGY A TAVASZ
HÁROM PILLANATA.

ALIBÁN ANDRÁS



A Magyar Vitorlás Szövetség előadás-sorozatot hirdetett, melynek keretében Böröcz Bence és Litkey Farkas avatja be az érdeklődőket hol vitorlaállításba, hol taktikába, hol versenyszabályokba. Már önmagában a kezdeményezés is remek, a magam részéről az első „leckét” sajnos kihagytam, de Bence szabályismereti óráján mindenképp jelen akartam lenni. Megtörtént. **Felkészült előadó, színvonalas ismertető anyag, animációk, közönség bevonása, humor, RRS.** Csak remélni tudom, hogy esetleg lesz ismétlés, ha igen, mindenkinek jó szívvel ajánlom a részvételt. •

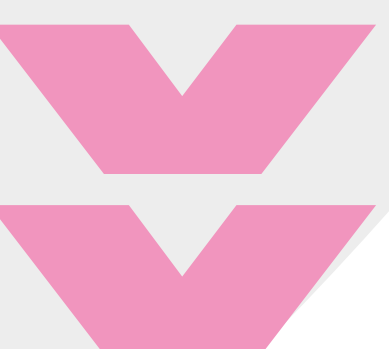
.....
SZÓVAL, IGEN, NAGYON.



Szintén Magyar Vitorlás Szövetség: december végén került ki a honlapra egy pályázati lehetőség, az újonnan létrehozandó versenysport menedzseri állásra. **A kiírás tág teret hagyott a jelentkezőknek, komplett szakmai anyaggal, avagy jövőbeli elképzelésekkel kellett az öttagú bíráló bizottság szűrőjén átmenni,** majd az általuk leszűkített kínálatból az Elnökség szavazta meg a győztest. Érdekes színfolt, hogy a bizottság öt tagjából kettő elnökségi tag volt, azóta – némi halogatást követően – az eredményt ismerjük, Brencsán Ábel kapott bizalmat – egy elnökségi tag. A vele készült interjúból megtudhattuk, hogy „átnéztem az MVSZ Alapszabályt, a szervezeti és működési szabályzatot, a civil törvényt, és a sporttörvényt is. Nem találtam összeférhetetlenséget...” Az idézeteket elhiszem, de csak munkál bennem a kisördög, hogy ez nélkülözi az eleganciát. Vagy mondjuk úgy, minden kétséget kizáróan jogszerű, de nem stílusos. A legszebb az egészben, hogy Ábel – amennyire én ismerem – teljes mértékben alkalmas lehet a feladatra.

.....

A METÓDUSNAK NEM,
A SZEMÉLYNEK IGEN.



Amint az sokak előtt ismeretes, májusban **Melges24 Európa-bajnokság** lesz Balatonfüreden. Az előzetes regisztráció alapján legalább 60 hajó indulása várható, ami komoly dolog. Nyilván ennek hatása, hogy hiába a kora őszi időpont és időjárás, az elmúlt hétvégéken több hazai és külföldi egység tartott vízi edzést. Kiemelem: balatoni nagyhajósok. Edzettek. Tavasszal. Remélem, a lendület a jövőben is kitart.

.....
NAGYON, NAGYON, NAGYON.



Sió beszámoló

Gerő András

Siótour – csak kiválasztottaknak!

Ha jól belegondolunk, több honfitársunk kelt át valamelyik Óceánon, mint ahánynak megadatott az utazás a Sión, a Balaton és a Duna között.

Gerő András Lettner Adorján és Ránky Péter beszámolóiból összeállította: Gerő András

Sió-tour újratöltve...

Amikor múlt héten tudomásomra jutott, hogy két akarattyai kisnyugdijas egy gumibociban ledesszantozott a Sión úgy éreztem, elrontották a játékomat.



Siótour – csak kiválasztottaknak!

Gerő András

Ha jól belegondolunk, több honfitársunk kelt át valamelyik Óceánon, mint ahánynak megadatott az utazás a Sión, a Balaton és a Duna között. Szó sincs érdektelenségről, egyszerűen a Sió korlátozott hajózhatósága tartja távol még a legelszántabbakat is.

Minden szempontból érzékeny téma a Sió. Bár a 120 km hosszú zsilipelt csatorna történetét a rómaiak idejére vezetik vissza, biztosat igazán csak a 18. század második felétől tudunk. A Duna felől kiépülő, a mezőgazdaság, a vízgazdálkodás és elsősorban a vasúti közlekedés szempontjait is kielégítő szabályozott rendszert 1827-ben törvé-

nyesítették, melynek megfelelően a tó vízszintje durván egy métert apadt. Az évszázad második felére a szabályozott szintű csatorna elérte a Balatont újabb méteres szintcsökkenést eredményezve. Ekkor mintegy 90.000 magyar holdnyi mederfelület száradt ki és tette mindmáig gyanakvóvá az ott élőket, a szintcsökkentés céljait illetően. A sza-

bályozott vízszint nem csak a hajózás fejlődésére hatott jótékonyan, de a vasút is megjelent a Déli oldalon, szállítva a léha, pihenni vágyó népeket a homokos tópartra. Ezzel a turizmus érdekérvényesítő ereje is megjelent a vízgazdálkodásban.

A Sió tehát nem más mint a tó vízszintszabályozásának egyetlen sajnos

BESZÁMOLÓ · Siótour – csak kiválasztottaknak!

A zsilip hamarosan nyit, az üzem-mérnök-ség képviselői látoga-tást tesznek a fedél-zeten, nyilatkozatok átadása, aláírása, néhány jó tanács és már indulhatunk is.



elégé tökéletlen eszköze, mert kapacitása kevés a gyors üritéshez, medre csak víz bő időszakban tölthető és ennek megfelelően csakis akkor hajózható.

A Balatont féltők fortélyos félelme nem alaptalan. Utálják az eresztést, mert féltik a tavat a visszafordíthatatlan kiszáradástól, a telekspekulációtól, a hajózás túlzottnak vélt vízigényétől.

Másrészt sokan nem tudják, – de nagyon balhéznak – hogy ha a siófoki városközponti zsilipen eresztenek, attól még a Sió nem töltődik, mert a város határán túlnyúló zsilippel a zárt üzemi terület medrét rendszeresen fel kell tölteni. Ilyen közhisztis körülmények között magára valamit is adó hajósemler nem tervez Sióhajózást.

Az idei víz bő telünket – 130 cm-es – igen magas vízállással zártuk, mely kényszerű leeresztést és hajózási lehetőséget teremtett egyidejűleg. A tóról három hajó kapott lehajózási engedélyt, legalábbis ennyi állt oda a zsiliphez, kihasználva a korlátozott lehetőséget. A Thetis, a Klára és a Balaton a legendás ex-Beloianisz. A Thetis a legkisebb a csütörtö-

ki zsilipelés első hajója. A kétmotoros oldtimer a Bódis fivérek hajózási társaságától kerül át egy dunai vállalkozásba. Erre a hajóra sikerült felkerülnöm, az új tulajdonos az ismert vitorlázó és hajóépítő vállalkozó Juhász Gyuri jóvoltából.

A Klára eddig a Vanyolai hajózási vállalat tulajdonában állt. Érthetetlen számomra, miért hagyja el a Balatont ez a kitűnő állapotú ideális méretű és esztétikailag is táj-harmonikus hajó. Állítólag a vállalkozás azért volt kénytelen eladni, mert a közforgalmú kikötők felett tulajdonosi jogokat gyakorló BHZrt olyan feltételeket támasztott, hogy a hajó üzemeltetése ellehetetlenült. Ha ez így történt az azért is elszomorító, mert a legnagyobb kárt az utasok, a tó turizmusa szenvedte el. Nagyon fog hiányozni ez a hajó, ahogy a vízibuszok fogatkozása is pótolhatatlan veszteség.

A legszomorúbb látványt a lepusztított Beloianisz nyújtja. Letarolt felépítménnyel, elhanyagoltan, motor nélkül vonszolják le a Dunára. A jó hír csak az, hogy gyönyörű tésztét talán értő kezek teszik újra for-

Ilyen közhisztis körülmények között magára valamit is adó hajósemler nem tervez Sióhajózást.

mássá, remélhetően valamikor újra működőképesé.

De nem ezért kérezttem be a csapatba. A nagy kaland, a Sióhajózás miatt sétálgatok a Vízügy látvány gazdag üzemi területén. Van itt minden, mi szem száj ingere: a Tihanyi cső teljes kardinális bójarendszere, török gulettek, halászhajók, legendás vitorlások, sokszemélyes RIB, működőképes Kovács motor ..., mintha egy hajózási kiállítás díszleteit látnám.

A zsilip hamarosan nyit, az üzem-mérnökség képviselői látogatást tesznek a fedélzeten, nyilatkozatok átadása, aláírása, néhány jó tanács és már indulhatunk is. A Klára jön mögöttünk, oldalablakai bedeszkázva, a kormányállás elé még hegesztik a gallytörő rácsokat, nyilván szükség

A legszomorúbb látványt a lepusztított Beloiannisz nyújtja. Letarolt felépítménnyel, elhanyagoltan, motor nélkül vonszolják le a Dunára. A jó hír csak az, hogy gyönyörű testét talán értő kezek teszik újra formássá, remélhetően valamikor újra működőképpé.



BESZÁMOLÓ · Siótour – csak kiválasztottaknak!

lehet rá. Ma csak ez a két hajó kapott engedélyt, a „Belo” másnap követ bennünket. Mi, ahogy az elő van írva, a legkisebb hajóval megyünk elől, mert nálunk a legkisebb az elakadás kockázata. Mint megtudtuk a medret teljes hosszban előkészítették, de a magas víz kimoshat néhány öreg fát, ami keresztbe fekszik a csatornában, így a láncfűrész kötelezően ajánlott tartozéka a Sióhajózásnak. Meghatározták az ajánlott sebességet, ami 3-5 km-el több mint a sodrás sebessége, hogy a manőverképesség állandóan meglegyen. Beúszunk a zsilip térbe, mögöttünk csukódik a kapu, lazán, kézben tartott kötéllel a partfalhoz állunk és a vizet már engedik is ki alólunk. Majd 10 hónapja nem ment át hajó a zsilipen, ez az alkalom sok nézőt, újságírót, sőt még iskolásokat is kicsalt a nyíló kapuhoz. Élvezzük a pillanat nagyszerűségét, átsuhanunk a kapun és kezdődik az utazás.

A három megye – Somogy, Fejér és Tolna – köz-igazgatási határait metsző vízi út eltérő földrajzi adottságokkal szembesül. A lankás somogyi vidék hosszan belátható szakaszait váltja a tolnai domb-ság völgyeiben szűk, helyenként igen sebes sodrású kanyargós vonalvezetése. Az alsó szakasz a gemenci erdők vadban gazdag területén halad keresztül, néhol látni engedve a Mecsek hegyvonulatát is.

A terv szerint valahol útközben kikötünk, hogy sötétben ne kelljen hajóznunk, ezért igyekszünk a megfelelő tempót tartani. Siófokot elhagyva megpillantunk egy az üzemi területen belül épülő látványhajót, egy lapátkerekes romantikus újdön-



ság sziluettjét. Vajon sikerül e nekik gazdaságosan működtetni, ésszerű körülmények között vesztegeltetni ezt a hajót, vagy a Klára sorsára jutnak? Mindenesetre drukkolunk. A külső zsilipet elhagyva láthatóvá válik mekkora munkát végeztek a vízügyesek, hogy hajózhatóvá tegyék a medret. A behajló, belógó fákat levágták, a mederoldalt nyírják, égetik, hogy semmi ne okozzon fennakadást. Nincs is baj könnyedén elérjük Ozorát, Simontornyát, de Pálfa környékén már fokozódik a drámai feszültség. A vízben egyre több a kidőlt fa, lehetetlenné téve az átjutást. Ilyenkor farhorgonyon lógva ráereszkedünk a törzsre, és a láncfűrész segítségével darabolunk. Nem olyan könnyű a feladat, mert a magas freiboard miatt a művelet jobbra csak fejjel lefelé végezhető.

Igen sok a nézőnk. Mindenféle gyerekek, felnőttek integetnek, fényképezik a ritka vendéget. A sióparti települések, ellentétben a Balatonnal, örömmel látják a magas vizet, és ha azon még hajó is úszik, az nagyon fel tudja dobni a falu arculatát. Talán csak a kis

szerszámos halászatból élők mosolya nem őszinte. Eszközeiket, a varszakat, a kereszt-rudas emelőhálókat el kell takarítaniuk, ha megjelennek a csatorna teljes szélességét is kitölteni képes nagyobb hajók. Általánosságban elmondható, hogy nagyon kedves népek lakják a csatorna környékét.

A közelgő alkonyatban biztonságos veszteglő helyet kutattunk, amikor a töltésoldalról megszólított bennünket a helyi gátőr. Segítséget kérünk, hátha tud egy biztonságos nyugodt kikötőhelyet valahol a közelben. A beszélgetés nem volt zavartalan mivel mi lassítva is 5-8 km-es tempóval sodródtunk így csupán néhány mondatot tudtunk váltani, de a segítőkész úriember előrerohant a Suzukival, bevárt, beszélt, megint előrenyargalt, nem is értem miért nem jutott eszünkbe telefonszámot kérni... Majd legközelebb. Mindenesetre megtudtuk, hogy a borjádi gátórház mellett vár minket egy nyugodt kis limány, ahol meghúzódhatunk. Jelezte, hogy ott bevár minket, nincs túl messze csupán 5-6 folyamkilométer. Közben szé-

A közelgő alkonyatban biztonságos veszteglő helyet kutattunk, amikor a töltésoldalról megszólított bennünket a helyi gátőr.

pen beesteledett, de a fényszórók fényében viszonylag kellemesen haladtunk az egyre szűkülő mederben. Gátórházat utoljára a *Tanú* című filmben láttam, és azt gondoltam, hogy az valamilyen jól kivehető parti létesítmény kis kikötővel, de legalábbis épített partfallal. Meresztettük nagyon a szemünket, amikor az egyik kanyar után, közvetlen mellőlünk egy bokor takarásából nagyon kiabálnak. Hát ez lett volna a gátórház, ami persze a vízről egyáltalán nem látszik, mert a közút mellé épült. Csupán a parton, egy szűk beton lépcső oldalán lévő vízmérce mutatja, hogy itt bizony vízügyi feladatot látnak el. A nagysodrású kanyarodó szűkületben gyors hátramenet, próbál-

A két bűvár élvezi a helyzetet. Felszerelésükkel akár a Titanic páncéltermébe is bejutnának, mindenesetre Imre gátór pisztrángfogó lyukas vízhatlanához képest látványos az elmozdulás.



juk tartani a pozíciót, ami a sötétben nem igazán egyszerű. Sikerül néhány méterrel a gátórlépcső fölé küzdeni magunkat, horgonyt akasztunk, majd megkezdődik az oldalazás, hogy valahogy a parti fvényhez simulva kiköt-hessünk, úgy, hogy a csiga se fogjon feneket. A két motor hátramenetben pörög, szépen oldalazunk a part felé, miközben a horgonykötelet folyamatosan lazítani kell, hogy a hajó fara is el tudjon mozdulni. Ilyenkor a tavi rutin arra koncentrál, nehogy a hátráló hajó a horgony fölé ússzon, mert a kötél ráakadhat a csigára. A horgony valóban még messze felettünk volt, amikor a sodrás a lazuló kötelet bemos-ta a hajó alá és klikk, már meg is állt a jobb oldali motor. Sikerült a hajót a parthoz rögzíteni, de a csiga felkap-ta a horgonyt, és ahogy kell a hajó-fenek és a hajtótengely közé szorítot-ta. Este 8. Beakadtunk! Felettünk pár kilométerre vesztegel a Klára, hajnal-ban indulni kéne, nem túlságosan biz-tató helyzet. Vízügyes vendéglátónk felránt egy hónaljig érő gumiruhát és mellig begázolva a 6 fokos vízbe egy csáklyával addig böködi a csigát, amíg a ruhába befolyó víz és a reményte-lenség meg nem győzi, hogy itt már a jó szándék nem pótolja egy bűvár

felkészültségét. Csütörtök este bűvárt találni Borjádön nem szokványos fel-advány. Megoldjuk. Nyilván ebben sze-repet játszott a mobil térerő, a csapat magas IQ-ja, hatalmas kapcsolatrend-szere, de leginkább a segítők káröröme, mert ennyi nagynevű hajós királyfit kimenteni a Sióból elég muníciót ad az elkövetkező évek kocsmái sztorizgatá-saihoz. Velünk van Béla, aki korlátlan képesítéssel és hatalmas folyami hajós tapasztalattal megáldott csúcs profi hajóvezető. Bódis Pista, a hajó ex-tulaj-donosa, aki úgy ismeri a hajót, mint senki más. Juhász Gyuri, aki már a Duna torkolatnál is akadt fel záto-nyon. Rick Csaba a kikötői manőverek és a halfogási technikák egyik legna-gyobb élő ikonja. Andorka Rudi a hajó-zási piac üdvöskéje, a Pelso új tulajdo-nosa, és jómagam a krónikás szerepé-ben. Bocs fiúk.

A két bűvár élvezzi a helyzetet. Felszerelésükkel akár a Titanic páncél-termébe is bejutnának, mindenesetre Imre gátör pizstrángfogó lyukas víz-hatlanához képest látványos az elmoz-dulás. Nem is tart sokáig a beavat-kozás, kikerül a lekonyult szárú hor-gony, szabad a csiga, nincs semmilyen sérülés, deformáció, sőt még a feneket sem ütötte át a felcsapódó Danforth.

Sikerült a hajót a part-hoz rögzíteni, de a csiga felkapta a hor-gonyt, és ahogy kell a hajófenék és a hajtó-tengely közé szorította.

BESZÁMOLÓ · Siótour – csak kiválasztottaknak!

Ezt persze mi már tudtuk a bűvárok nélkül is. Jó, hogy nem a kapás horgony volt lent.

A kelő nappal mi is kelünk. A fedélzet jegeces, de a gőzölgő víz látványa a lapos erőtlen napsütésben kárpótol a hideg vashajós éjszaka didergős szendergéséért. Jó ütemben haladunk lefelé, nincs favágás, kevesebb a lakott part, de a természet fantasztikus díszletei a gemenci erdő a kanyargó csatorna és az egyre melegebb nyarat idéző napsütés különös, nehezen feledhető hangulatot teremt. Dél körül megpillantjuk a hatalmas dunai zsilipkaput, már suhannánk is ki a lyukon, ha egy héttel ezelőtt nem kezdtek volna be a felújításába, így annak ellenére, hogy a Sió hajózható, az alsó kapun nincs átjárás. A belső oldalon bekötünk megtermett úti társunk, Klára mellé, mert várhatóan csak május vége felé nyit a zsilip, addig itt biztonságban érezhetjük a hajót. A Beloiannis valószínű, hogy elénk, folyásirányban fölénk kerül, így védve lesz a hajó az uszadék fák terhétől is. A sólyatér túlsó oldalán, de már a zsilipen belül várakozik a feljutásra egy régi ismerős, az Uranusz. Az 1955-ben épült, acéltestű 150-es kétárbocos cirkáló eredeti fa felépítménye már csak korhű képeslapokon látható, de a modernizált vaskajüt sem ront az időtlen forma szépségén. Az új tulajdonosa valahol a Duna mentén rendbe hozatta a testet, és még a „vágányzár” előtt sikerült kapun belülré kerülnie. Tőlünk tudta meg, hogy hamarosan zárják a felső zsilipet, és ha fel akar jutni még időben, akkor azt talán még megteheti a Siófokra visszaforduló, a Beloianniszt vontató hajó mögé kötve. Ha nem sikerül és beüt a száraz időszak, akkor ki tudja, mikor látjuk viszont. Szorítsunk neki! •



Sió-tour újratöltve...

Gerő András Lettner Adorján és Ránky Péter
beszámolóiból összeállította: Gerő András

Amikor múlt héten tudomásomra jutott, hogy két akarattyai kisnyugdijas egy gumibociban ledesszantozott a Sión úgy éreztem, elrontották a játékomat. Nemrég még arról elmélkedtem, hogy milyen keveseknek adatik meg ez a lehetőség, és azzal, hogy sikerült bekunyerálnom magam egy hajózásra, máris érezhetően megnövelte az egómat. Ezek meg csak úgy lemennek? Na, mindegy...

Lássuk a sztorit, ahogy a résztvevők elmondják:

Ránky Péter a szavak embere. Nem is nagyon ír mondatokat.

Telefon csörög, Adorján: Szia! – Mi van? – Ráérsz? – Magas a Sió! – Na és? – Menjünk le! – Ok! – Mikor indulunk? – Csütörtök fél hat! – Ok? Igen, mi kell gumicsónak, kis motor, nagy motor, üzemanyag, olaj, tölcser, evező, pumpa, vízhatlan, gumicsizma, mentőmellény, horgony, kaja, laposüveg, fényképezőgép, térkép, telefon, GPS tracker... készülődés. Szerda: irány Siófok, Vízügy, Vizi ren-

dészet, zsilip, mindenki segítőkész, Sió térkép beszerzés Kiliti Sója nézés, épülő Kisfaludy Gőzös mellett oké a sója. Este: Csónak fel az autótetőre, Hedda kajakészítés, lefekvés, alvás, röviden.

Csütörtök, öt óra vekker, kávé-borotválkozás, sz..., jéger-alsó, sok ruha, beöltözés, fél hat, autó, Akarattya, M7, Siófok Kiliti sója térbe hajtás.

Kiliti – Őrzővédő – Jó reggelt – lepakolás – csónak a vízre – bepakolás a csónakba – kutyas nézelődő sok sikert kíván – kis motor beránt – megyünk – Heddának integetünk –

Milyen sebességű a sodrás? – mennyivel megyünk? – GPS mérés – 8,5 km/ó – Keselyüs 120 km – mikor érünk le – hideg van – kesztyűt is kellett volna hozni – nem baj – mentőmellény a fenekem alá a hideg miatt – megyünk – oldalt csak gát – beszélgetünk – hatytyúpár előttünk – úsznak – repdesnek – Siójut – motor leáll – üzemanyag-töltés – nagy ragadozómadarak a fákon – haladunk – Mezőkomárom – híd – Ozora – Pippo vára – fényképezünk – Gerő megtudta, hogy mit teszünk – hív – elmondjuk – haladunk – szerintem nem érünk ma Keselyüsre – van hálósákok? – nincs – odaérünk! – mennyi a sebesség? – 8 km/óra – számolgatás – gyorsítsunk – motorcsere – sebesség 12 km/óra – kajáljunk – előtte laposüveg – jól megyünk – hideg van – nem süt a nap – erős szembeszél – hideg – nem beszélgetünk – oldalt pecások – Simontornyát látjuk – haladunk – oda fogunk érni időben – Pálfa – látjuk a Beloiannisz útján végzett láncfűrészkes fakivágá-

sokat – Sárszentlőrinc – kisüt a nap – együnk még egy szendvicset – melyik az enyém? – egyed – van egy söröm – hideg van – nem kell – Kölesd – biciklisták a gáton – integetnek – vízügyesek is – Sióagárd – süt a nap – sör – Süsit hívom – nem veszi – újra hívom – kössetek ki a Palánkai hídnál, a kajaktelepen, mert a Keselyüsi zsilip zárva – ok – fél hat – gyere ki a palánkai hídra – nem érek rá – kár – szembejövő ifjú kajakosok – integetünk – híd a 6-os út alatt – lassan megérkezünk – kajaktelep – stég – döntünk – itt kiszállunk – stég – kikötés, kiszállunk – helyi edző üdvözlől – segít – végre megérkeztünk – 105 km – kipakolunk – csónak ki – várunk Heddára, aki autóval jön értünk – csónak fel a tetőre – bepakolás – autóval indulunk vissza – lassan haladunk vissza a 65-ös úton – Sióagárd-Zomba-Kéty-Harc-Hőgyész-Siófok-Akarattya – végre – levesszük a csónakot – fél kilenc – irány a házba – hideg van – begyújtok – levetkőzés – vízhatlan – polár – nadrág – jégeralsó – pizsama – ágy – alvás.

8 km/óra – számolgatás
– gyorsítsunk – motorcsere – sebesség 12 km/óra – kajáljunk – előtte laposüveg – jól megyünk – hideg van – nem süt a nap – erős szembeszél





Van egy 3 méteres gumicsónak, vannak kis motorok, és ami még kell, az könnyen beszerezhető. És ami még nagyon fontos, egy jó partner

Lettner Adorján, a projekt szellemi atyja, megszállott hajós. Ezt a kis görnyedést csupán előjátéknak tekintti az idei nagy tervéhez: körbehajózni a Balatont egy kishajóval. Mi ebben a különös? A hajó, ami 45 kg-os önsúlyával épphogy elegendő felhajtó erővel rendelkezik Dóci szállításához. De erről majd máskor...

Engem már gyerekkorom óta foglalkoztat a gondolat, milyen jó lenne egyszer a teljes Balatoni vertikumot végighajózni, mert azért az tudni kell, hogy a Balatonhoz szervesen hozzátartozik a Sió, hiszen az is a Balaton vizéből van.

Ahogy teletek az évek, úgy maradt el a megvalósítás, részben a lustaság, de főleg a Sió hajózhatatlansága miatt.

Március 23-án körülnéztem a ház körül és megnéztem, mi minden van, ami egy ilyen hajókázáshoz kell és megállapítottam, hogy szinte minden. Van egy 3 méteres gumicsónak, vannak kis motorok, és ami még kell, az könnyen beszerezhető. És ami még nagyon fontos, egy jó partner, aki mindenre kapható, hasonlóan, mint

én. Nem kellett sokat gondolkoznom, a szomszéd utcában lakik Ránky Peti, akit felhívtam telefonon és az igen után már össze is állt a csapat.

Említésre méltó, hogy igazából nagyon sokat nem lehetett látni, mert a víz szintjéről nézve a gát eltakart szinte mindent. Kikötni sehol nem lehetett volna, ezért vittünk két motort, hogy egy esetleges motorhiba (csavarsérülés) esetén ne kelljen tehetetlenül csurogni a vízzel tovább. Hajóval egyáltalán nem találkoztunk, kivéve a Szekszárdi kajakosokkal az út végén.

Megállapítottuk a hajózás során, hogy a Sió-csatorna mennyi, még fel nem tárt lehetőséget hordoz magában, például a víz megtartása zsilipek segítségével, hogy hajózhatósága hosszabb időszakokra lehetővé váljon mind túrázók, mind sportolók részére – természetesen megfelelő kikötési lehetőségekkel, infrastruktúra kialakításával. Nagyon szép emlékekkel térünk haza, örülünk, hogy sikerült a túránk!

HURRÁ MEGCSINÁLTUK! CSAK MI NYUGDIJASOK! •





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

Jeges VB és EB Észtországban

2014. MÁRCIUS 1-JE ÉS 8-A KÖZÖTT RENDEZTÜK MEG A DN VILÁG- ÉS EURÓPA BAJNOKSÁGOT. IDÉN A RENDEZŐ ORSZÁG LENGYELORSZÁG VOLT ÉS AZ EREDETELEG KITŰZÖTT HELYSZÍN A MAZURI TAVAK KÖZEPÉN TALÁLHATÓ GIZYCKO MELLETTI NIEGOCIN TÓ VOLT.

PATAKI ATTILA

*M-100, IDNIYRA VICE-COMMODORE,
MAGYAR DN OSZTÁLYSZÖVETSÉG ELNÖKE*

A nemzetközi jégvitorlásversenyek sajátossága, hogy az időpontot már jó néhány hónappal előre fixáljuk, míg a helyszín az utolsó pillanatig bizonytalan, azt konkrét jégviszonyok és időjárási előrejelzések alapján általában az esemény kezdete előtt egy-két nappal választjuk ki.

Az IDNIYRA (Nemzetközi DN Jégvitorlás Versenyszövetség) alelnökeként feladatom a lehetséges helyszínek felkutatása, és a szervezet elnökével közösen a döntés meghozása az esemény helyszínéről.

Jégkereső utunkra február 24-én, hétfőn reggel indultunk hármásban, édesapámmal és fiammal közösen. Első célpontunk a lengyel-belorusz határon található Siemianowka tó volt, ahol a tavalyi EB-t befejeztük. Némi szkepticizmussal indultunk útnak, hiszen itthon már a + 15 °C-t

verte a hőmérő és Lengyelországból is elég rossz híreket kaptam. Fel voltunk készülve arra, hogy Finnországig meg sem állunk.

Késő este érkeztünk a tótól nem messze fekvő Narewkába, ezért aznap már nem mentünk ki a tóra. Az éjszaka fagyott ezért arra számítottunk, hogy elfogadható jégviszonyok lesznek. Reggel valóban kemény kb. 25 cm vastag jégpáncéllal borított tavat találtunk. A jég egyben volt, nagyobb rianások sem voltak, azonban a jég felülete elég egyenetlen volt. Nem nagy baj, csak kellemetlen, jót tesz a veseköveknek. Az időjárás előrejelzés nem volt valami jó, meleget és esőt ígértek. Tartalék helyszínnek azonban jó lesz.

A Mazuri tavak felé nem vettük az irányt, mert onnan nem kaptunk jó híreket és abban marad-

tunk az IDNIYRA elnökével, Jörg Bohn-nal, hogy azt a helyszínt ő nézi meg a döntés előtt.

Még a délelőtt folyamán továbbindultunk Litvániába. A cél a Siauliai melletti Rekivos tó. Délutánra értünk oda. A nap már magasan járt és meglehetősen melegen tűzött. Ez meg is látszott a jég felszínén, amely kissé kásás volt és meglehetősen lassú. Egyébként a körülmények meglehetősen hasonlítottak a Siemianowkán tapasztaltakhoz. Még egy tartalék helyszín.

Közben Hamrák Peti és Hegyi Marci már Észtország felé járt. Mi is elindultunk utánuk. Az estét már Pärnuban töltöttük. Reggel megnéztük a Balti tenger jegét és egészen jó, sima jeget találtunk. Ugyan a jégre jutás kissé körülményesnek találtatott. Továbbindultunk hát Haapsaluba.





NÉMI SZKEPTICIZMUSSEL INDULTUNK ÚTNAK, HISZEN ITTHON MÁR A + 15 °C-T VERTE A HŐMÉRŐ ÉS LENGYELORSZÁGBÓL IS ELÉG ROSSZ HÍREKET KAPTAM. FEL VOLTUNK KÉSZÜLVE ARRRA, HOGY FINNORSZÁGIG MEG SEM ÁLLUNK.



KÜLFÖLD · Jeges VB és EB Észtországban

Itt ideális körülményeket találtunk a verseny megrendezéséhez. A Haapsalu öböl teljesen befagyva, sima, 35 cm vastag jég. Rianás sehol. Gyorsan össze is szereltük a jégszánokat és csatlakoztunk Petihez és Marcihoz egy gyors edzésre. Az örömben némi öröm is merült, mert az ideális körülmények ellenére fiamnak sikerült megtalálnia az egyetlen nyílt vizet, ahova sikeresen benavigált és némileg lezúzta a jégszánkóját.

Este javítás, laminálás és készülődés a következő napra.

A döntés napján meglehetősen erős lobbyzás volt a lengyelek részéről, hogy mégiscsak maradjunk Lengyelországban, de végül csak győzött a józanész, hiszen Észtországban sokkal jobb körülmények voltak és az előrejelzés is kedvezőbb volt.

TEHÁT A 2015-ÖS DN VB/EB HELYSZÍNE HAAPSALU/ÉSZTORSZÁG.

Szombat estére meg is érkezett a mezőny, megtörtént a regisztrálás és megtartottuk a megnyitót.

Másnapra esett egy kis hó és elég rossz látási viszonyok között kezdtük meg a versenyt. A C flotta egy futamot futott, de a gyenge látási viszonyok miatt ezt is megóvták és később törölték.

Hétfőn a köd miatt az orrunkig sem lehetett látni, így aznap nem volt futam.

Kedden reggel szép idő fogadott, jó látási viszonyok, 1,5 – 6 m/s-os szél. Az A és B flottának 3-3 futamot, míg a C flottának 2 futamot sikerült rendezni.

Másnap gyönyörű napsütésben 3-4 m/s-os szélben versenyezhattünk. 4-4 futam az A és C flottáknak és 3 futam a B flottának. Ezzel teljesítettük a Világbajnokságra előírt futamszámot. Este díjkiosztó és vacsora, valamint regisztráció az EB-ra. [Képeket az alábbi linken találhattok.](#)



EREDMÉNYEK

Világbajnok: Karol Jablonski, P-36

II. helyezett: Michal Burczynski, P-114

III. helyezett: Tomasz Zakrzewki, P-55

Magyarok:

Hamrák Péter (M-53) – A flotta 10. helyezett

Hegyi Márton (M-50) – B flotta 17. helyezett

Pataki Attila (M-100) – C flotta 20. helyezett

ifj. Pataki Attila (M-101) – C flotta 46. helyezett

2014. március 6. csütörtök, az Európa Bajnokság első napja.

Kimentünk a jégre és délig vártunk a szélre. Délután változó irányú szélben az A flotta 3, míg a B és a C flotta 2-2 futamot futott. Az utolsó napon erős szélben vitorláztunk. A jégszánok 100 km/h körüli sebességgel száguldottak. Viszonylag hamar lementek a maradék futamok, így minden flottánál megvolt a 7-7 futam. Délután eredményhirdetés, vacsora és irány haza.

EREDMÉNYEK

Európa-bajnok: Karol Jablonski, P-36

II. helyezett: Vaiko Voorema, C-6

III. helyezett: Ron Sherry, US-44

Magyarok:

Hamrák Péter (M-53) – A flotta 15. helyezett

Hegyi Márton (M-50) – B flotta 2. helyezett

ifj. Pataki Attila (M-101) – C flotta 15. helyezett

Pataki Attila (M-100) – C flotta 20. helyezett

RÉSZLETES
FÉNYKÉPES
BESZÁMOLÓ
AZ ÚTRÓL



Az első Timu Emlékverseny

2014. március 8-9., Pula



TIMURA EMLÉKEZNI LEHET SOKFÉLEKÉPP: GYERTYÁT GYÚJTVA, EGY SZÁL VIRÁGGAL, AZ AGÁRDI KIKÖTŐI EMLÉKMŰVE ELŐTT MEGÁLLVA – VAGY ÉPPEN VITORLÁZVA. AHOGY TIMUT ISMERTÜK, Ő LEGINKÁBB EZ UTÓBBINAK ÖRÜLNE.

SZERZP: KÖRÖSVÖLGYI ZOLTÁN, FOTÓ: LÁSZLÓFY CSABA

Ezért – is – volt remek ötlet Timu emlékére emlékversenyt szervezni. Az év eleji szezonindítás és Pula pedig már csak hab volt a tortán.

Bár a verseny igazi, rég nem látott összefogást hozott, érdemes kiemelni Majthényi Zsombit, akinek már sajnálatosan van tapasztalata az emlékversenyek rendezésében is, és aki oroszánrészt vállalt a feladatból, valamint Palkó Jánost, aki segített a hellyel, kapcsolatokkal, helyismerettel, kikötővel, szállással és csemegékkel.

A versenyt YKA oldalról megelőzte az idei második pulai edzőtábor – részben eltérő össze-

állításban. A szél a februárral ellentétben szerencsére bóra volt, így nem voltak méteres hullámok, viszont fújt rendesen. Az YKA csapata kedden éjszaka ért le Pomerbe Zsombi és Sipos Bence vezetésével, meg persze Ági gondoskodása mellett. Radiálban Dénes Benyó, Vajnai Zolee, Munkácsy Böli és Domokos D. csatlakoztak a már korábban leutazott Héjj Vikihez, 4.7-ben Kalmár Kata, Morvai Dorka, Németh Doma, Körösvölgyi Marci és Radnóczy André alkották a frissített csapatot, Opében pedig a bevált Bihary Ádi, Vida Pöti, Kovács Dominik, Majthényi

KisPifu sorral nyitottunk. Motoros-segéderőként még Kiss Patrik csatlakozott a csapathoz. Mivel a hajók már lenn voltak, így szerdán némi szerelés után már vízen voltak a srácok, jót vitorlázta a remek időben. Csütörtökön olyan brutálisan fújt a bóra, hogy Zsombi és Bence szárazföldi edzést írtak elő, amiből a foci még Zsombi bevallása szerint is keményre sikerült. Pénteken ismét vízen volt a csapat, volt esés-keles, de ez Laserrel kvázi normálisnak mondható, a lényeg, hogy szaporodtak a vízen töltött, vitorlázott órák, ami a verseny szempontjából sem elhanya-



VÁRAKOZÁSON FELÜL, TÖBB MINT FÉLSZÁZ HAJÓ NEVEZETT.

golható, de a szezon indításához, pláne a hajóosztályt váltottaknál, az újabb beülőknél kifejezetten előnyös.

Péntek estére megérkezett az erősítés a versenyhez: Lázár Toni és Virág Balázs Zsófiával és a héten gyengélkedő, de a versenyt bevállaló Baluval, Carrá Milo Chiarával, Körösvölgyi Zoli Pikkóval, Héjj Imó és Johnny Jurik Gyurival, Nagy Bandival, Rékával, meg persze Szitkával, valamint Kovács Pistáék családotul. A sor lehetett volna bővebb is, de ez csak a távolmaradókon múlt.

A szombat reggeli nevezés a Porto Volme kikötőjében még friss időben, de vakító nap-sütéssel indult. Várakozáson felül, több mint félszáz hajó nevezett. A magyarok közül ott volt Timu agárdi neveltjein túl az MVM, a BYC, a Spartacus, a Fertő-taviak, horvát oldalról a Vega Optimistesei, egyedüli szerb versenyzőként Belgrádból a verseny-lycrákat is szállító sokszoros szerb bajnok Milica Dukic.

A kormányosi értekezleten Zsombi vázolta a pályát, a két napra tervezett öt futamot, azután sebtiben kiment pályát rakni. A neve-

zéskor kapott Timu Emlékverseny matricákkal a hajókat kidekorált, a zsúrihajót követő mezőny kifelé hátszelezve tapasztalhatta meg az élénkülő szelet, a bórá pöffjeit, a parttól távolodva növekvő hullámokat. A rajt picit késett, viszont a 15-ről 22 csomó felettire élénkült szélben – azon túl, hogy senki nem maradt szárazon – a Laseresek kifejezetten gyorsan teljesítették a pályát. A Radiálosok közül a felnőtt Bagyó Áronnak szólt a duda, őt Bujdosó Matyi és Milica Dukic követték. A 4.7-eseknél Galambos Kristóf

nyerte meg az első futamot bitang jó idővel, őt Hirschler Rebeka és Jackel Ferdinán követték. A visszalőtt rajtú Optimistesek befutására várva az erősödő szélben Zsombi a partra rendelte a mezőnyt. A menet közben megfoghatkozott létszámú Optimistes mezőnyt a horvát csapat vezette: Deni Martinovic lett a futamgyőztes Alex Kolic előtt, őket követte Rác Karina. Az időközben közel 30 csomósra erősödött, a part alatt erősen pöffös szélben jó edzés volt partot érni – a borulásokban kifáradt Andrét például



KÜLFÖLD · Az első Timu Emlékverseny

kvázi utcai ruhában Virág Zsófi váltotta kifelé – önként és örömmel.

A kikötőben egy ideig várt a rendezőség a szél enyhülésére, de koradélután lemondott a további szombati futamokról. Délután a pomeri jacht klub BoccaPorta vendéglőjében válogatott finomságok mellett emlékeztek meg a versenyzők Zsombi szavait követve a verseny névadójáról.

A tervek szerint vasárnap korábbira tervezett rajtot a rendezőség a szélerő miatt a parton halasztotta. Kisvártatva azonban vízre ment a mezőny a szombatihoz hasonló szélben.

Zsombi kérésére az edzők a kevésbé tapasztalt versenyzőket a biztonság érdekében ezúttal a parton hagyták. Az előző napi tempókat figyelembe véve a zsűri az Optimisteseket rajtoltatta elsőként – ezúttal is kétszer, de az általános visszahívást követően a második rajtnál így is kinn volt három hajó. Az Optimistes rajt előtt külön öröm volt nézni a tengeralattjárózott Vida Pöti tempós vízlapátolását – Berecz Zsombi BoatShow-s grindolását is megszégyenítő tempóban igyekezett kimerni a hajóját. Mindezt nem csendben tette : -)

Az első kör mindegyik mezőnynek kemény volt, sokan már a rajt előtt borultak többször, de a futam alatt is megcáptak páran – köztük az első futamon második horvát versenyzőnek sem sikerült az indulás. A futamon az Optimisteseknél ismét Deni Martinovic nyert, másodiknak az időközben legyengülő szélben Jeney Máté futott be remek vitorlázással, harmadikként pedig Sara Mujesic. A Radiálosoknál a legszebben rajtoló, és a második kreuz szélfordulóját remekül kihasználó Dénes Benyó nyert futamot Bujdosó Matyi és Milica Dukic előtt, 4.7-



esben pedig ismét Galambos Kristóf futott be az élen, ismét Hirschler Rebeka előtt, míg a harmadik helyet ezúttal Újváry Dénes csípte el.

Az elszaladt idő miatt a rendezőség újabb futamot nem indított. A hajómosást-pakolást követő késő-délutáni eredményhirdetésen a díjazottak pöpec Neil Pryde és Gill cuccokat kaptak tárgynyereményként, trófeaként pedig kézzel készített, laminált nonfiguratív karbon plasztikát, amit Zsombi készített személyesen (bár többen Pirire tippeltünk), és amit látva az egyik, a dobogóról lelépő versenyző meghatótan mondta: „Ez olyan Timus lett...”

Azt hiszem, ezzel egyikünk sem vitatkozna – sem a trófea, sem maga a verseny kapcsán. Reméljük, jövőre sokkal többen emlékezünk Timura vitorlázva.

Aki pedig nem tudná, íme, az eredmények:

A két futam alapján Optimist ifiben meggyőző fölényrel a horvát Deni Martinovic (Vega) nyert klubtársa, Sara Mujesic és Bihary Ádi (YKA) előtt, míg serdülőben Lászlófy Ábel (SVE) lett a győztes klubtársait, Jeney Mátét és Ralovich Dávidot megelőzve. Az Optimistes lányok között Sara Mujesic végzett az élen Rácz Karina (MVM) és

Nora Glusic (Vega) előtt. A legfiatalabb versenyzőnek járó díjat a házigazdák részéről Aurora Palko (Vega) vehette át.

Az YKA csapatából összetettben Ádi a 4., Dominik a 8., Pöti a 9., Balu a 22., KisPifu a 23. helyen végzett.

Laser 4.7 osztályban is elég egyértelmű volt az első kérdés: Galambos Kristóf (MVM) két első hellyel nyert, Hirschler Rebeka (FVSZ) két másodikkal lett a második a harmadik Jackel Ferdinánd (FVE) előtt. Hirschler Rebeka egyúttal a legjobb női Laser 4.7-es versenyzőnek járó díjat is elnyerte. Az YKA 4.7-esei közül Domo, Kata és Marci azonos ponttal a 9-11. helyen végeztek, Dorka a 13., André a 14. lett.

Laser Radial ifjúsági osztályban Bujdosó Mátyás (SVE) nyert kiegyensúlyozott versenyzéssel (két második hely), Dénes Benyó (YKA) és Hirschler Ludovika (FVSZ) előtt. A legjobb felnőtt női versenyző az abszolút harmadik helyen végzett szerb Milica Dukic, míg a legjobb felnőtt versenyző az abszolút második helyezett Bagyó Áron (MVM) lett. Az YKA versenyzői közül az abszolút 4. Benyót követve Viki a 6., Frank a 7., Böli a 8., Zolee a 10., míg az alsótagot tört DomiDí a 11. lett.

„EZ OLYAN TIMUS LETT...”
AZT HISZEM, EZZEL EGYIKÜNK SEM VITATKOZNA – SEM A TRÓFEA, SEM MAGA A VERSENY KAPCSÁN.

Köszönjük mindenkinek, aki vitorlázott, szervezett, pakolt, szállított, vendégül látott (köszönjük, Ira és Palkó!), fotózott (köszöni, Toni!), rajzolt, játékot talált ki, posztolt (igen, Gémesi Jókára gondolunk!), egyszóval segített az első Timu Emlékversenynek olyan nagyszerűnek lenni, amilyen lett.

Akinek ez nem volna elég, az nézze meg a srácok képeit és a részletes eredménylistát az [YKA](#) oldalon!

Jövőre, veletek, ugyanitt! Legközelebb pedig találkozunk az agárdi szezonnyitó versenyeken, és persze a ranglistának számító Majthényi Emlékversenyen! Addig is jó szelet! •

KÖSZÖNJÜK MINDENKINEK, AKI
VITORLÁZOTT, SZERVEZETT,
PAKOLT, SZÁLLÍTOTT, VENDÉGÜL
LÁTOTT

Timu

EMLEKVERSENY

2014

PULA

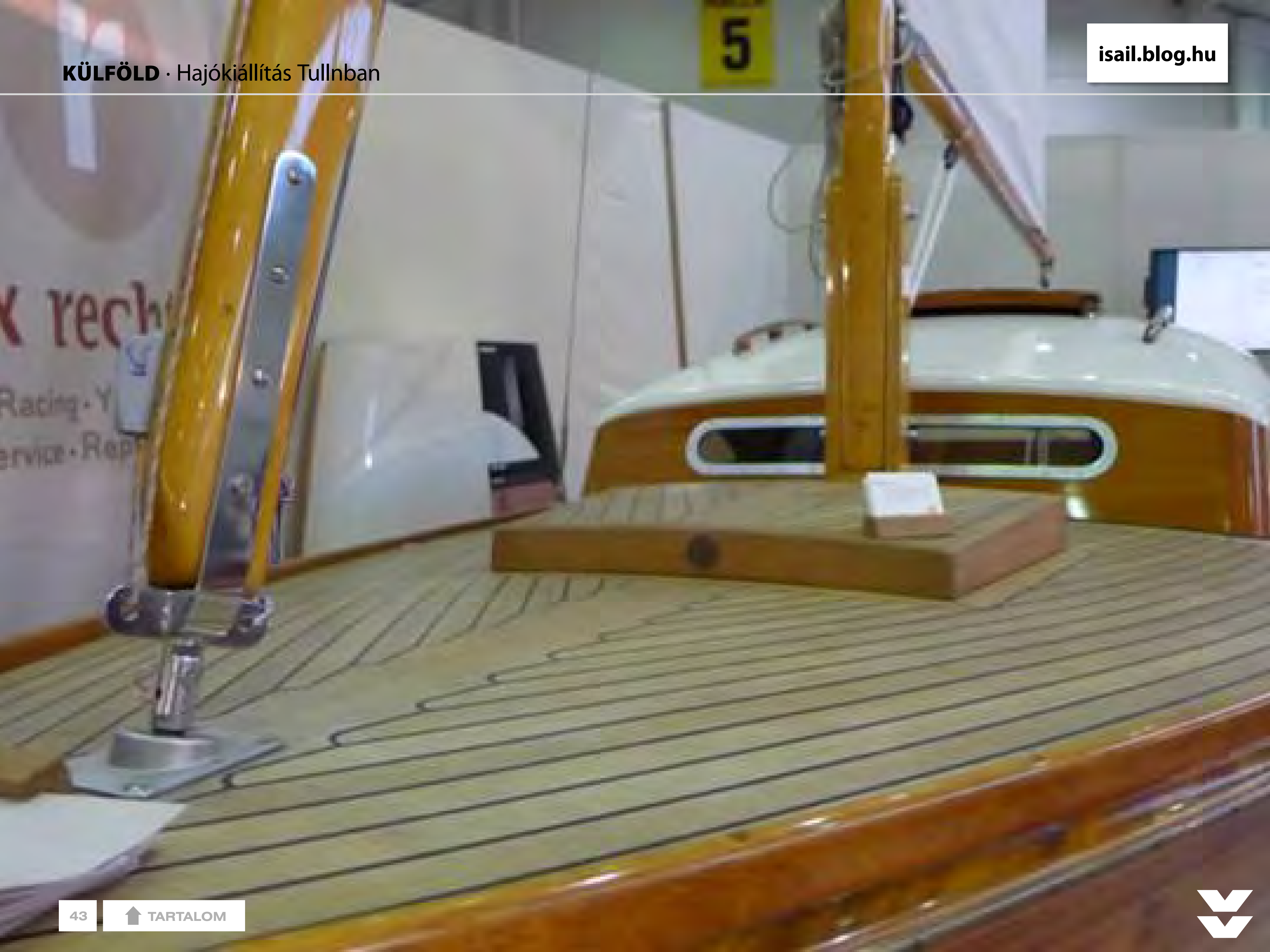
KIÁLLÍTÁS

Hajókiállítás Tullnban

GERŐ ANDRÁS

Azok után, hogy a Budapest Boat Show látványosan kimozdult a mélypontról, kíváncsian vártam a tullni kiállítást. Ausztriában 43 éve rendezik meg ezt a kiállítást, mely sok szempontból hatással van a magyarországi hajózási piacra. A 9 kiállítási csarnok 25000 m²-én 19 ország 370 kiállítója küzd a várhatóan 45000 látogató kegyeiért. A magát a közép-kelet európai térség legnagyobb hajós eseményeként meghatározó seregszemle csütörtöktől vasárnapig tart nyitva. Azt gondoltam, a legjobb a csütörtöki látogatás akkor biztosan nem lesznek túl sokan. Tévedtem. Már a parkolóhely zsúfoltsága is érezte, hogy nem leszünk kevesen. A kiállítók minden rendelkezésre álló területet elfoglaltak, de a látvány eléggé kaotikusra sikeredett. Két csarnokban láthattunk vitorlásokat, ez azt is jelenti,





hogy a BBS-hez viszonyítva a vitorlázás nem foglalt el lényegesen nagyobb területet. A kínálat lényegesen bővebb, de a hajók mérete alig lépi át a 40 lábat. Ezt a kínálatot a magyarok is szélesítették olyan színvonalas termékekkel, mint a Code 8, a Flaar, a Scholtz, az Eliott, a Fly vagy az elektromotorost bemutató Stickl-Yacht.

A düsseldorfi kiállítás összehasonlíthatatlanul színvonalasabb megjelenése nem kérdés, de számomra a BBS is kellemesebb arculati emléket hagyott. Talán a nem túl fegyelmezett standkiosztás, de lehet, hogy a megkopott műszaki infrastruktúra rontja az összképet, de számomra csalódást keltő a látvány. Nyilván ez a rendezvény is megsínylette az általános gazdasági visszaesést. Néhány éve az osztrák főváros is próbálkozott egy új kiállítás bevezetésével, de a tradíciók erősebbnek bizonyultak, a tullni rendezvény maradt, Bécs többé nem próbálkozott. Ami viszont kellemes meglepetést szerzett az a kutyás látogatók nagy száma. Bár itthon sincs tiltva a kutyás belépés, a standok között a kísérőprogramban résztvevő kutyásokon kívül nem sok négylábú tette tiszteletét. Azt gondolom, hogy ez a különbség elsősorban kulturális okokra vezethető vissza, mint a szervezők szándékaira.

Hosszú ideig, egy időben rendezték a BBS-t és a Boot Tulln-t. Emiatt több potenciális kiállítót is vesztett a budapesti esemény. Ez a probléma megoldódott mióta nem az Utazás kiállításához kötődik a Boat Show. Ma, amikor a BBS főként a vitorlások kiállítása nehéz lenne kigazdálkodni egy önálló rendezvényt. A BBS mellett most a FeHoVa biztosít elegendő látogatót. A Boot Tulln a vizes hobbikat gyűjti egy rendezvénybe. A búvárok, a kajakosok, a szörfösök mellett megjelentek a Stand up Padelling-esek, vagyis az állva-evezősök, a karbon-testű evezős készségek a felszerelés, alkatrész és ruházati vállalkozások. Két csarnokban motorosok egy harmadikban csak gumimotorosok főleg kis RIB-ek. Aztán volt egy csarnok ahol a hajószállító trélerek vonultak fel. De itt is láthatóak elektromos motorosok, és olyan különlegességek mint a propángázzal hajtott külmotor. Nem is tudom, hogy egy ilyet tiltana e a balatoni szabályozás.

Itthon is el lehetne gondolkodni azon, hogy a BBS mellé vizes tematikát csoportosítani, ahogy Düsseldorfban is jól megfér a horgászat a hajózással. A horgászt jobban érdekli a hajózás, mint a vadászt. Hiszem, hogy többen horgásznak hajóból, mint ahányan lövöldöznek. Kivételt talán csak a rajteljárások képeznek. •

A HORGÁSZT JOBBAN ÉRDEKLI A HAJÓZÁS, MINT A VADÁSZT. HISZEM, HOGY TÖBBEN HORGÁSZNAK HAJÓBÓL, MINT AHÁNYAN LÖVÖLDÖZNEK. KIVÉTELT TALÁN CSAK A RAJTELJÁRÁSOK KÉPEZNEK.





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

18 37 44



VARIANTA



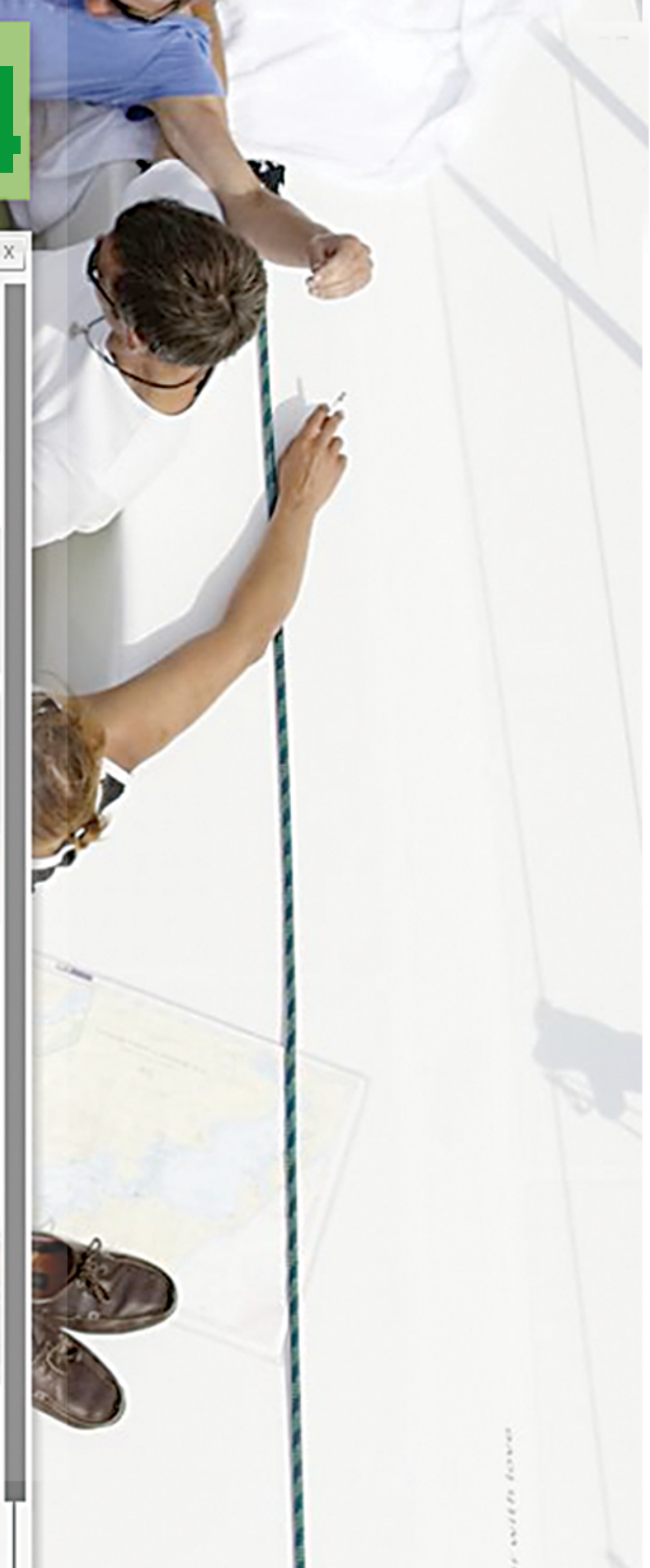
minimál ár,
 maximál
 teljesítmény,
 német minőség

www.varianta.hu



Hajók webshopból!
 8800 eurótól (nettó)

info@hanse.hu
www.varianta.hu



Enyhe volt a tél, de hosszú!

SZUTOR FERENC

A FELVÁLTVA ŐSZIES MAJD TAVASZIAS VOLT A TÉL. VALAHOGY KIMARADT A FOG VACOGTATÓ HIDEG, A HETEKEN ÁT TARTÓ KÖD.

Ilyen télen pedig annyira nem is tűnik fel, hogy valami hiányzik. Aztán amikor az első igazán tavaszias napon beállítunk a kikötőbe, egyszerre rájövünk, hogy attól még, mert nem kellett havat lapátolni, és mert nem repkedtek a mínuszok attól még nagyon hosszú volt ez a tél is.

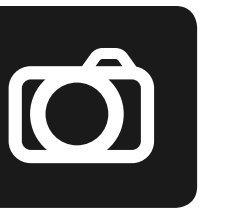
Mindig izgalmas a szezonkezdet. A kikötő egy kicsit átalakul, itt-ott megújul. A régi hajók közé keveredik egy-egy új lakó és így az étterem teraszán is találkozunk majd új arcokkal.

Így van ez a Marina Fűzfőben is, ahol most a parti sétányt újíják fel, ahol nyaranta sokan sétálnak ki egy pillantást vetni az öbölre. A Sirályban már várják a vendégeket, készítik a finom fogásokat, napfényben úszik a terasz.

Jó szezonkezdetet mindenkinek!

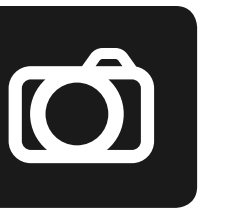
www.marina-fuzfo.hu





Marina Fűzfő





Marina Fűzfő





Füredi séták 2.

GERŐ ANDRÁS

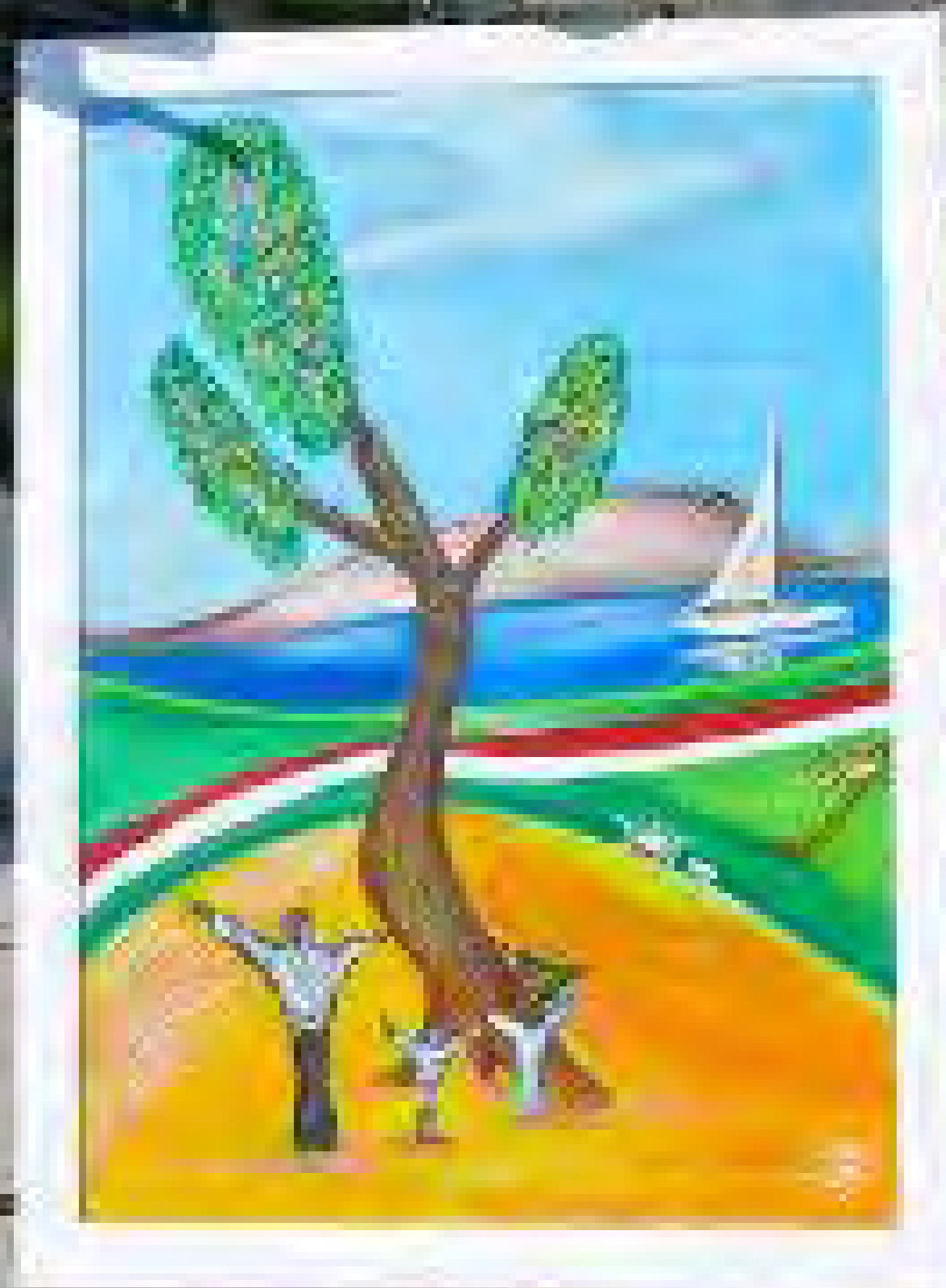
Demonstrációt hirdettek Füredre, melyben az alaplátványosságot az Erzsébet Királyné díjas Víg Attila tárlata biztosította. Víg Attila festészetét nem nagyon ismerem, de felbukkanásainak sokszínűsége kétséget nem hagy afelől, hogy tisztában van a nyilvánosság kezelésének fortélyjaival. Állított már ki uszoda vízében, taxik utasterében, városi piacon, de konvencionális kiállítóterekben is befogadják képeit az országhatáron kívül is. Most sem okozott csalódást. A sílécekkel, bringákkal támogatott tárolók azt sugallták – mint megtudtam –, hogy a balatoni szezon igenis meghosszabbítható. Ez biztosan így

van, de szerintem az ügybuzgalmat okafogyottá tette az a leírhatatlan tömeg, mely a füredi mólón, a sétányokon és a vendéglátóhelyeken élvezkedett a március elejei napsütésben. A még ingyenes városi parkolók tömve autókkal, szóval nem Füred az a hely ahol baj van a szezonnal. A kiállítás 83 percig tartott nyitva, ezzel is jelezve, hogy még 83 nap van hátra a nyár beköszönéséig, és addig is jó lenne, ha mind többen élveznénk a Balaton látványosságait. Vettem a buzdítást és nekiindultam a Zákonyi Ferenc utcai sétánynak, csak úgy látványt nézni. A BYC-ben folyó rekonstrukció már a város vízfelőli arcula-

tára is jótékonyan hat. A móló felől nézve is jól mutat a lepusztult hangár helyén emelkedő új objektum. A Silver átrium kihelyezett asztalai benépesültek. A Karolinában csak némi sorállás után lehetett helyhez jutni. A kikötőkben beindult a tavaszi algagátlós javítgatós nyüzsgés, feledtetve, hogy tavaly ilyenkor csapott le a tél legkeményebb időszakára. A kerékpárút városi szakasza is új burkolatot kapott, míg a sétány igazi attrakciót kínál az erre fogékony arra járóknak. A csiszolt mészkőburkolat egyhangúságát vidáman kanyargó bazaltkockás ösvény teszi játékossá. Látom lelki szemem előtt, ahogy az



BALATONFÜRED



A KIÁLLÍTÁS 83 PERCIG TARTOTT NYITVA, EZZEL IS JELEZVE, HOGY MÉG 83 NAP VAN HÁTRA A NYÁR BEKÖSZÖNTÉIG, ÉS ADDIG IS JÓ LENNE, HA MIND TÖBBEN ÉLVEZNÉNK A BALATON LÁTVÁNYOSSÁGAIT.



A CÉL TERMÉSZETESEN A 315 MÉTER MAGASAN LÉVŐ JÓKAI KILÁTÓ. SZÉGYELLJE MÁS IS MAGÁT, AKI MÉG NEM JÁRT OTT! LENYŰGÖZŐ LÁTVÁNY A TÓ, A CSOPAKI ÖBÖL, A TIHANYI FÉLSZIGET...

ösvénykövetők útjogvitába keverednek az irányra tartó hagyománytisztelőkkel. Mindenesetre „úton-útfélen” aktív pihenésre szolgáló design készségek teszik próbára az ügyességünket, vagy azokét, akiken röhögni akarunk. Nem gúnyolódok, tényleg lesz mivel játszani a Tesco felé menet!

Sajnos a két magas épület – a Hotel Füred és a Marina – környékét fanyűvők lepték el és teljesen kipusztították a terület évtizedes, a két betonmonstrumot legalább három szint magasságig fedő fáit. Ha az volt a cél, hogy az út és a sétány felől jobban látsszon a Balaton, akkor a két házat is le lehetne bontani, de így most úgy néz ki a két tájsértő torony, mint fűtyi

fanszörnyírás után. Elegem is lett az egészből és engedve a többéves halogatott kísértésnek elindultam hegyet mászni. Az arácsi Kormos csárda feletti fakereszt viszonylag könnyen leküzdhető túracélpont, zseniális kilátással a városra. Mint tudjuk: menés közben jön meg az étvágy! Kiderült, hogy ez a nevezetesség része az országos kéktúra útvonalnak és innen nem messze egy újabb kilátóra lelhetek, ha követem a kéket, ami itt egyben tanösvény „Aranyember útja” elnevezéssel. A cél természetesen a 315 méter magasan lévő Jókai kilátó. Szégyellje más is magát, aki még nem járt ott! Lenyűgöző látvány a tó, a Csupaki öböl, a Tihanyi félsziget, belátni a Nyugati medencé-

be, és a hegy lábánál ott az egész város. Még a két csúnya parti szálloda is jobban néz ki felülről, de azért a vörös és a fehér templom még mindig jobban illeszkedik a tájba.

Lefelé menet letérve a kijelölt útról, nem messze a Keresztől egy bekerített telken mufoncsapattal találkoztam. A hat nemes vad domesztikált háziállatként nehezen elképzelhető, kíváncsi lennék mi a célja a tartásuknak.

Az elkövetkező hétre is meleg napsütéses időt ígér az időjós. A BFYC-ben elindult a hivatásos hajó vezetőképzés idei első csoportja. Mint tanonc magam is részt veszek, így kiélvezhetem az év eddigi legmelegebb hetét. Majd mesélek... •



BALATONFÜRED

A BYC-BEN FOLYÓ REKONSTRUKCIÓ MÁR A VÁROS VÍZ-
FELŐLI ARCULATÁRA IS JÓTÉKONYAN HAT. A MÓLÓ
FELŐL NÉZVE IS JÓL MUTAT A LEPUSZTULT HANGÁR
HELYÉN EMELKEDŐ ÚJ OBJEKTUM.





BALATONFÜRED

A KERÉKPÁRÚT VÁROSI SZAKASZA IS ÚJ BURKOLATOT KAPOTT, MÍG A SÉTÁNY IGAZI ATTRAKCIÓT KÍNÁL AZ ERRE FOGÉKONY ARRA JÁRÓKNAK.





BALATONFÜRED

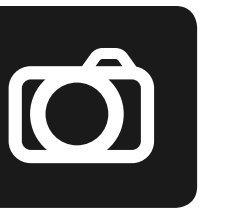
SAJNOS A KÉT MAGAS ÉPÜLET – A HOTEL FÜRED
ÉS A MARINA – KÖRNYÉKÉT FANYŰVŐK LEPTÉK EL ÉS TELJESEN
KIPUSZTÍTOTTÁK A TERÜLET ÉVTIZEDES FÁIT.





HA AZ VOLT A CÉL, HOGY AZ ÚT ÉS
A SÉTÁNY FELŐL JOBBAN LÁTSSZON
A BALATON, AKKOR A KÉT HÁZAT IS LE
LEHETNE BONTANI,...



**BALATONFÜRED**

DE ÍGY MOST ÚGY NÉZ KI A KÉT
TÁJSÉRTŐ TORONY, MINT FÜTYI
FANSZŐRNYÍRÁS UTÁN.





Szezonnyitó

MÁRCIUS MEGINT. ÉS IDÉN NEM FÁJT A TÉL. A 2013-AS MINDEN IDŐK EGYIK SZEZONJA IGAZÁBÓL VÉG NÉLKÜL KEZDETT BELE AZ ÚJBA. NOVEMBER UTÁN AZ ÉV HAMAR VÉGET ÉRT: AZ ÉJFÉL TIHANY ALATT PONT UGYANOLYAN SZÉP, MINT KENESÉNÉL, HA AZ ÖREG HÖLGY FEDÉLZETÉN. IDÉN AZ ÚJÉVRE CSENDES LETT A TÓ, ÉS KISIMULT AZ ÉG, DE DÉLUTÁN MÉG NAPFÉNYES SZÉLBEN VIRTUÁL BÓJÁZHATTUNK A LELLEI BAVARIAKKAL AZ ELSŐ SZILVESZTERI REGATTÁN: 1 HAJÓ HELYETT VÉGRE TÖBB IS VÍZEN VOLT 2013. UTOLSÓ NAPJÁN. VERSENY VOLT, BOLDOG ÉS VIDÁM, MÉG HA EGY HAJÓ SEM VETTE UGYANAZT A BÓJÁT...

FILM
I. SZILVESZTERI REGATTA
2013-14



SZERZŐ: KOVÁCS VICA, FOTÓ: JUHÁSZ PISTI ÉS ÉN

A tótól nem kellett januárban sem megválnom: míg a városban lassan köddé vált a szürkeség, és az aszfaltszagú estékbe elkezdett belehalni a szél, nekem Füred és Tihany dombjai jutottak. Ahol látszólag ugyanúgy zajlik az élet, csak éppen télen sem fakul ki a fény, és délután futni lehet a Belső tónál, vagy besétálni a naplemen-tében a vonyókat is akár.

És hát persze bármikor meg lehet látogatni Olimpiát. A 470-t ősszel elraktuk precízen

ponyva alá, groszt érintő mindenféle tervekkel, amiket ugyan félresöpört kicsit közben az idő, a karácsonyra kapott kötélseklis spi schott szettel viszont nem kevészer álmodtam január-februárban – akkor is, amikor a feje tetején állt éppen a világ. Mert állt az idén is: lezártam, átrendeztem, kitakarítottam, újrakezdttem, megpróbáltam, megint átrendeztem, megint lezártam, és úgy tovább, így aztán gyorsan el is telt a február.

Az első tavasz nap meleg és fényes volt, ennek ellenére nagyon fájt. A vízen elsőként a Melgesek jártak, először csak Csopakról, aztán párban – a genakkeres meneteket nézve március első hétvégéin egyre kevésbé gondoltam hidegnek a 8 fokos vizet a kishajózáshoz... A harmadik hétvégén aztán 3 Melgest néztem Tihany tetejéről homályos távcsövön át – az idő jó lett volna, de Olimpiának mégis várnia kellett rám még néhány napot és éjszakát.



KIKÖTŐ



· Szezonnyitó



A TÓTÓL NEM KELLETT JANUÁRBAN SEM MEGVÁLNOM:
MÍG A VÁROSBAN LASSAN KÖDDÉ VÁLT A SZÜRKESEG,
ÉS AZ ASZFALTSZAGÚ ESTÉKBE ELKEZDETT BELEHALNI
A SZÉL, NEKEM FÜRED ÉS TIHANY DOMBJAI JUTOTTAK.



KIKÖTŐ



· Szezonnyitó



OLIMPIÁNAK VÁRNIA KELLETT RÁM
MÉG NÉHÁNY NAPOT ÉS ÉJSZAKÁT.





MERT IGAZÁBÓL AZ TÖRTÉNIK, HOGY OLYAN EGYSZERŰ ÉS KÖNNYED LESZ HIRTELEN MINDEN, AMIKOR AZ EMBER A TÉLI SZÜNET UTÁN ÚJRA A HAJÓJÁN ÁLL

Aztán egyszer csak hétfő estére spontán összeállt a kép. A szükséges és a notebook mellé béka, neoprén zokni, napszemüveg, mentőmellény. Füred nem adta magát könnyen az előző hetekben, és ez kedden sem lett másképp, de némi bicikli szerelés után ott álltam végül a 470 oldalánál: 20 fok, 10 csomó, napsütés. Most már biztos, hogy idén először március 18-án sójázom be Olimpiát.

A Tihany takarásából lefutó nyugati random, de a vízre érve teljesen egyértelmű csíkokkal mutatta az utat. Minden évben azon gondolkodom az első kishajós napon, hogy tavalyhoz képest mennyivel leszek lassabb, hol leszek gyengébb, vagy éppen ingatag, de idén nem volt baj sem az erőmmel, sem a gyorsaságommal, és a kikötőt elhagyva a balanszot is gyorsan helyre tette néhány fordulónyi állva kormányzás.

Mert igazából az történik, hogy olyan egyszerű és könnyed lesz hirtelen MINDEN, amikor az ember a téli szünet után újra a hajóján áll – és legyen az a hajó akárhány láb, megszűnik azon-

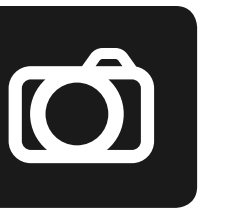
nal minden, ami fáj. Tökéletes egykezes első napra való nyugati fújt Gödrös és Füred előtt az öbölben: pont annyira pöffös, hogy néha finoman rá kelljen engedni a nagyvitorlára, de közben elég erős ahhoz, hogy 50 kiló hátrahajolhasson az oldalán. Tavaly Olimpiával nagyrészt a másik parton hajóztam, úgyhogy jól esett tanulni a gödrösi partmentét: a Tihany alatt hajlogató szélben a Hajógyár felé meg is lepett néha egy-egy átbukó nyugati. Olimpia gyönyörűen vette az erősödéseket, a téli nagy hallgatás után finoman megdőlve csapta szét maga alatt a vizet.

A víz és a szél minden évszakban csodás, de a partot ritkán látni annál bájosabbnak, mint ezekben a hetekben: a nagyon meleg márciusban idén egyszerre virágzanak a fák – fehér-től a sötét rózsaszínig, és tényleg nem csak a mandulák! Visszafelé a strand előtti takarás félkörét meghagytam a kacsáknak, és inkább Zamárdi irányába bőszeleztem ki magamból az elmúlt hónapokban begyűjtött feszülése-

ket, maradék egyensúlyvesztést, elnyomott gyászt ezen a meséből előkerült napon. A tó az enyém volt és Olimpiáé: a lassan csökkenő pöffökben mindegy lett a kivel, a hogyan, a mikor vagy a kell, csak a folyékony, cselekvő, kizárólagos figyelem maradt, ami a vitorlázásnak jár. Ahogy a Nap lejjebb csúszott, és a szél lassan elcsitult, nem számított semmi más, csak az optimális szög, a sebesség, a víz meg a szél – Olimpiával igazi mindigjó, éberségre és türelemre egyszerre tanító első napot kaptunk idén.

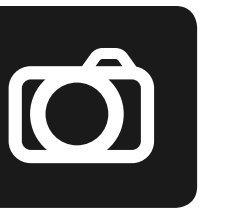
Életem legjobb vitorlázásai többkezesek, és sokszor darabokra tépnek. A mezítlábas kedd délutáni egyedüllét végtelen nyugalma után persze ismét a spi sittal álmodtam többes számban hajnalban, miközben több, mint 20 csomó szórta a levegőbe puha, nagypelyhes, rózsaszín hózáporként Füred összes fájának szirmait a szikrázó napsütés alatt.

Nekem már megintjó... – legyen minél hamarabb nektek is! •



OLIMPIA GYÖNYÖRŰEN
VETTE AZ ERŐSÖDÉSEKET,
A TÉLI NAGY HALLGATÁS
UTÁN FINOMAN MEGDŐLVE
CSAPTA SZÉT MAGA ALATT
A VIZET.





OLIMPIÁVAL IGAZI MINDIGJÓ,
ÉBERSÉGRE ÉS TÜRELEMRE
EGYSZERRE TANÍTÓ ELSŐ NAPOT
KAPTUNK IDÉN.



ÖRÖM MINDEN SZÍVDOBBANÁS

Életmentő 1%
„A Szívbeteg Gyermek
Védelmében”
Alapítványnak



Évente több mint fél ezer szívbeteg gyermek születik hazánkban. 95%-uk megmenthető. Ajánlja fel adója 1%-át „A Szívbeteg Gyermek Védelmében” Alapítványnak és járuljon hozzá Ön is a szívbeteg gyermekek ellátásához, a gyermekszív átültetések és a műszívkezelések sikeréhez.

gyermeksziv.hu



Gottsegen György Országos
Kardiológiai Intézet,
Gyermekszív Központ

Adószám:

19661964-1-43

4 tonnás ragasztószalag

LESZAKADT EGY CSIGA? RAGASZD VISSZA!

SZUTOR FERENC

A PROtect LOOPX-et bátran nevezhetjük DuckTape V2-nek. Tudjuk, hogy egy hajón mennyi mindenre lehet használni egy ragasztószalagot. Képzeljünk el akkor egy olyat, amivel, mondjuk, 8x körbetekerünk valamit és ráakaszthatunk több mint négy tonnát. Na, a PROtect LOOPX ragasztó éppen ilyen.

A szalagba integrált UHMWPE (röviden: ultra-high-molecular-weight polyethylene) más néven Dyneema szálaknak köszönhetően igen kis súly és egyszerű felhasználhatóság mellett extrém terhelésnek is ki lehet tenni az összeragasztott alkatrészeket. A legkisebb kiszerezésben például a 12mm széles és mindössze 76 micron (0.076mm) vastag szalag 8 rétegben tekerve 515 kiló súlyt bír megtartani úgy, hogy saját súlya mindössze 11 gramm. Nincs csomózás, nincs kötélvagdosás, csak néhány karika a szalagból.

Egy ideig formáljuk a szavakat, aztán csak annyit mondunk, hogy: „tyű”.

Persze a terhelésnek megfelelően, többféle szélességben és erősségben kaphatóak a LOOPX tekercsek. Sajnos Magyarország egyelőre nincs fent a boltok listájában, de talán előbb utóbb... •

bővebb információ
video



Bionikus hajózás, álom vagy valóság?

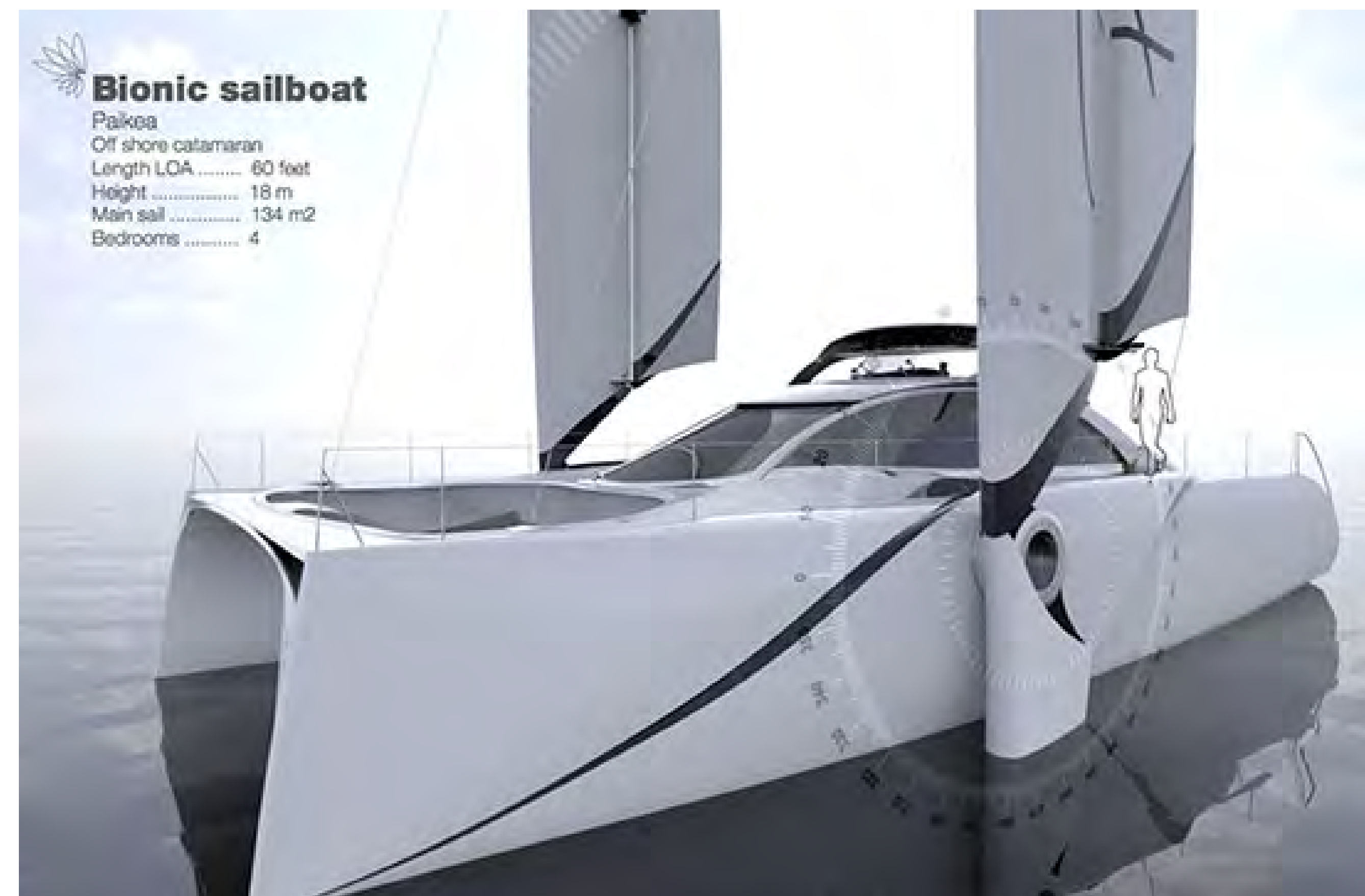
BUZÁSI SZILVESZTER A 2014-ES BUDAPEST BOATSHOW SZÍNPADI PROGRAMJÁBAN SZEREPELT. TERVEI, ÖTLETEI EGYSZERRE FORMABONTÓAK, INNOVATÍVAK ÉS SZÉPEK. SZILVESZTERREL A BIONIKÁRÓL, A TERMÉSZETRŐL ÉS AZ INNOVÁCIÓ SZEREPÉRŐL BESZÉLGETTÜNK.

SZUTOR FERENC

Szutor Ferenc: Terveidben visszatérő momentum a “bionikus” szó. Ezzel a megjelöléssel talán leginkább a sci-fi könyvekben és a cyberpunk világban találkozhatunk. Elnézve a műveidet itt azért ennél többről van szó. Mire gondolsz, amikor azt mondd, hogy bionikus?

Buzási Szilveszter: A bionikus jelentése: a természetben kifejlődött megoldások átültetése a technikai gyakorlatba. Egyszerű példa erre a tépőzár, amit növények ihlettek. A designtervezésben mindig egy konkrét problémát kell megoldani, ami az adott terméknél fellép, általában a marketing stratégiájának megfelelő irányban. Egy tervezési folyamatban egy lépéssel az igények elé segítheti a designert ha a természetben már évmilliók óta egyszerűen működő megoldásokat tanulmányozza s alkalmazza.

Sz.F.: Elnézve az alkotásaidat nagyon fontos számodra a zöld energia, a fenntartható fejlődés, a természet. Innen csak egy karnyújtásnyira van a vitorlázás, hiszen mindezeket ötvözi. De hogyan öltött testet pont egy ilyen katamarán? Esetleg magad is vitorlázol?





B.Sz.: Igen fontos a természettel való együttélés. Ez nem csak azért van mert ez mostanában „divatos”, hanem azért is mert a természet működését elemezve sokszor a szükséges megoldásokat is megkapjuk tőle.

A vitorláshajó közel 7000 éve része az ember történelmének, szemben például az autóval, ami alig múlt 100 éves és jellemzően nem is környezetbarát. A vitorláshajónak nincs olyan része, ami a természetben már ne létezne, és azt hiszem ettől igazán harmonikus jelenség.

Sz.F.: Hogyan lesz egy vitorlás bionikus és miért lesz katamarán?

B.Sz.: Ha bionikus, akkor a természetben meglévő megoldást fog alkalmazni. Mint designer párhuzamot kerestem a vitorlás és az élő világ között. Arra jutottam, hogy a vitorlás nem más, mint egy hálnak és egy madárnak az összeolvadása. Készítettem egy fotómontázst belőlük és azt vettem észre, hogy méretarányosan egyeznek az állatok és a vitorlás funkcionális elemei. Ez egy nagyon érdekes pont volt a fejlesztésben!

A hajó két részre osztható a természeti közegek szempontjából. A víz alatti és a víz feletti rész. A víz alatti rész nagyon fontos, mivel a víz 1000 x sűrűbb, mint a levegő, de elfogadjuk, hogy azt jól megtervezték, s ehhez kérjük a mérnökök segítségét. Ez a vásárlók szempontjából is egy olyan terület, aminek a paramétereivel a továbbiakban nem foglalkoznak. Mivel mi is a víz felszíne fölött létezők, és az a fontos hogy ott mi

történik. Persze ha halak lennénk, az egész történet megfordulna, s fordítva gyönyörködnek a szép hajókban mit sem sejtve, hogy ott fent mit fúj a szél.

De visszakanyarodva a katamaránhoz, a projekt lényege az volt, hogy hogyan lehet átültetni ezt a bionikus csúcstechnológiát a kedvtelési vitorlászásba. Jellemzően minden innovációt a versenysportban próbálnak ki először. Mint például az autóknál a Forma 1-ben. Csak ezután alkalmazzák a hétköznapokban. Ez adott ötletet arra, hogy a vitorlászás F1-jének innovációjából szárnyvitorla technológiát válasszam.

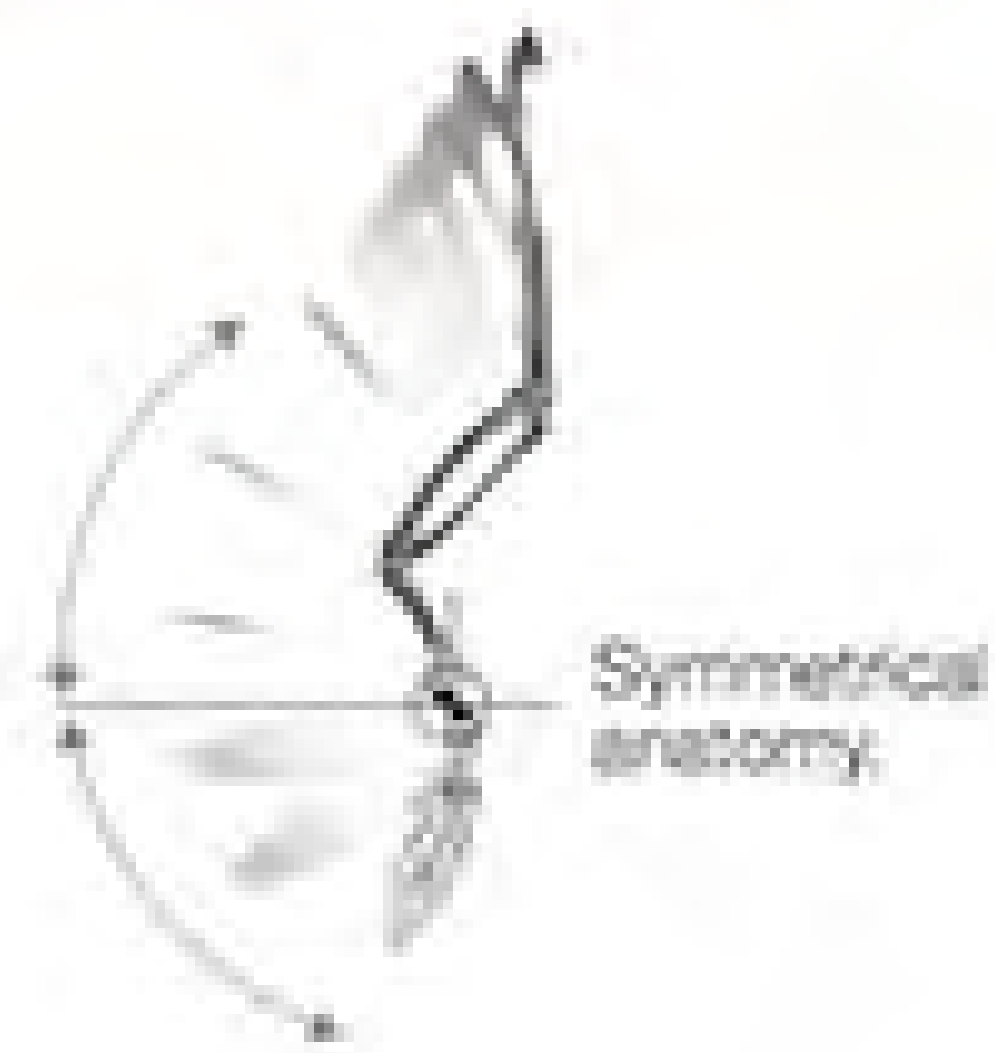
Hogy miért lett katamarán? A hajó utánozza a madár szárnyak összecukódását, ahogy a madár a testéhez csukja. Az árbocok nagyon közel lettek volna egy egytestű hajón és így esett a választás a katamaránra. De lehet, hogy szakemberek majd megcáfolnak...

Később, ahogy tanulmányoztam a kétárbocos katamaránokat, előjöttek olyan előnyök, amik kedveztek ennek a felépítésnek. Ilyen például, hogy nem kell olyan magas árbocot építeni, így pedig stabilabb lehet a hajó, és ha hátra csukódik a vitorla, nem lóg ki olyan messzire, mint egy egyárbocos megoldás tenné. Egyébként, hogy másikké kérdésekre is válaszoljak, valóban van közöm a vitorlászásához, bár csak amatőr vitorlázó vagyok. Remélem, egyre több időm jut erre a sportra.



Biomechanics

Copy the move of the nature



Wingsail

One turning point double function.

Sz.F.: A BoatShow-n a nézők köreiből nem csak olyan laikusok ültek, mint mondjuk én magam, hanem elismert hajóépítők is. Scholtz Imre csatlakozott is a beszélgetéshez és hangot adott szkepticizmusának. Vajon milyen messze van egy ilyen vagy hasonló hajó megvalósításának lehetősége?

B.Sz.: Közelebb, mint gondolnánk. Az ötlet folyamatosan fejlesztés alatt van, és a technológia is folyamatosan fejlődik, így egyre hatékonyabbá válik a koncepció. Ha sikerül lemodellezni egy működő kb. 30 lábás hajón a működést, akkor egy nagyon jó megoldást lehet a kedvtelési hajósok kezébe adni, amivel egyszerűen és hatékonyabban fognak tudni vitorlázni. A lehajtható árbocnak több területen lehetnek előnyei. Ilyen a szállítás, tárolás, javítás, vagy folyókon, folyamokon hidak alatt áthajózás.

Sz.F.: Rajzokon meglehetősen részletes a hajó terve, legalább is, ami a formatervet illeti. Egy ilyen rendszernél viszont igen komplex erőhatások érik a hajótestet és a szárnyakat. Számítógépes modellezésnek is alávetted már a tervet?

B.Sz.: Igen itt vagyunk egy olyan pontnál ahol a design és a mérnöki fogalmak keveredni kezdenek. A design új megoldásokat hoz az ergonómiai problémákra és nem csak a „vonalakat rajzolja”. A kivitelezéshez pedig elengedhetetlen a mérnöki munka. De ez az ötlet eszébe juthatott volna egy mérnöknek is. Ez mindegy. Az egész hajó egy olyan programban épült, amit a mérnökök is használnak. Konkrétan a szoftver, amit használtam eredetileg is hajótervező eszköz. Ha design terveket mérnökökkel együtt készítjük, akkor a számítógépen rajzolt hajó elemeit egyszerűen ki lehet munkálni sablonnak, marással vagy akár 3d nyomtatóval is meg lehet építeni a hajót. Ez ilyen egyszerű.

Sz.F.: Az előadáson elhangzott az is, hogy a koncepció nem új, sőt, hamarabb papírra vetted, mint ahogy megszületett a Fifty

Fifty a Pauger műhelyben. Milyen visszajelzések érkeztek hozzád eddig? Van esetleg olyan érdeklődés, aminek a végeredménye egy működő prototípus lehet?

B.Sz.: Igen a diplomamunkámat 2011 januárjában prezentáltam, s a Fifty Fifty ez után született meg, ha jók az információim. (A 2012-es Kékszalagon mutatkozott be. – a szerk.)

Nem tudom, hogy hatással volt e rá, de ha igen, akkor nagyon örülök neki. A kétárbocos katamarán egyébként már régi ötlet. Van több gyártó, aki ilyen típusokat készít durván 23- 52 lábig. Amire viszont büszke vagyok, hogy a műszaki megoldásom teljesen új, és szabadalmaztattam is 2013-ban.

Sz.F.: Weboldaladon számtalan szép és érdekes koncepció látható, melyekről sokat lehetne beszélgetni. Az autó – hajó párhuzamról szóló rajzodat pont nem találtam meg, pedig az előadásodban erről is volt szó röviden. Hogyan is képzelted ezt el?

B.Sz.: A Carlike sailboat egy olyan terv, ami autószerű hajó designját alkalmazza abból a célból, hogy minél több embert lehessen vízre csábítani.

De többek közt vannak hibrid hajó terveim is szél és elektromos, szélkerekes – elektromos, vagy akár tisztán elektromos meghajtással. Ami nagyon érdekes, hogy az elektromos motorok illetve akkumulátorok fejlődésével egyre közelebb kerül a zöld megoldás a vízi élethez. Ez az iparág nagyon gyorsan változik.

A nap és szélenergia új alkalmazásával nagyon érdekes dolgok születnek. A Balatonon sem fúj mindig a szél viszont süt a nap :)

Ennél jobb végszót én sem tudok hozzátenni. Kívánom, hogy Szilveszter terve közül minél több kerüljön megvalósítási fázisba, és az élet minél több területén így a hajózásban is minél nagyobb területet nyerjenek a természet által ihletett megoldások. Köszönöm a beszélgetést! •

Világító cérna

SZUTOR FERENC

Mindig van új a nap alatt. Most éppen a Tale Lites világító széljelzői!

Lelkes kezdőktől a profi vitorlázókig mindenki ismeri a vitorlákra ragasztott széljelző szálak fontosságát és szerepét. A legkisebb hajóktól a 40-50 lábás vitorlásokig szinte mindenhol megtalálható ez a „műszer”.

Nem túl összetett a dolog, hiszen elég egy jól látható cérnát felragasztani, és már meg is oldottuk a feladatot.

Éjszaka azonban már nehezebb a helyzet. Aki próbálta, az tudja, hogy a fejlámpás megoldás nem az igazi, hiszen 5 percenként ki/be kapcsolgatni a lámpát nem öröm, arról nem is beszélve, hogy utána percekig semmi mást sem lát az ember csak foltokat.

A profik foszforeszkáló szalagok felragasztásával próbálkoznak, de ez igen macerás és nem is feltétlenül hozza a várt eredményt.

Itt van hát az igazi újdonság, amire mindenki várt!

A Philips által fejlesztett igen könnyű LED technológiás világítás lehetővé teszi, hogy közvetlenül a széljelző cérnába építsék a fényforrást. Mivel ezek a led-ek igen kis áramigényűek, ezért egy kis akkumulátorról is órákig világítanak.

A gyártó szerint bármilyen vitorlára felragasztható átalakítás nélkül!

Azért ne követeljétek rögtön kedvenc boltotokban ezt a megoldást. 2014. júniustól kezdik csak gyártani. A boltoknak azonban érdemes érdeklődni, talán a Kékszalagra már érkezhethet néhány készlet! •



Vitorlakészítők
és boltok itt
érdeklődhetnek.



Kényeztető vitorlázás

Scholtz 8.8

A hajós világ szeret kasztosodni. Vannak a hivatásosak és az élvezkedők, a motorosok és a vitorlázók, de ezen belül is klikkesedünk rendszeren. Mi vitorlázók régebben vagy a versenyző vagy a túrázó csoportot választottuk, amíg meg nem jelent egy igen igényes új csoport.

Ők a „daysailerek” akik szemben a pejoratív „Sontag Seglerek”-től – amit az autózásban vasárnapi autósoknak ismerünk – valódi igényesek. Nem laknak a hajón, nem túráznak napokig kikötőtől kikötőig, ők csak vitorláznak. A kikötő közelében van házuk, így a vitorlázás a napi program része, amit csak addig űznek, amíg a körülmények ideálisak. Nekik a tökéletes

élvezetű tökéletes hajó kell, mely mentes a harcos versenyzés izzasztó kellékeitől éppúgy, mint a túrahajók lakáscélú súlytöbbletétől. Tisztán könnyen kezelhető vitorlázat, kényelmes ülések, a részletek igényes kidolgozottsága jellemzi a daysailer hajóját.

Szépségük okán a nemzetközi kiállításokon a látogatók figyelmének középpontjában vannak a daysailerek. A nagy nevek a Tofinou, a Wally, vagy a Saffier mellett megjelent egy magyar gyártó a Style Jacht is komoly elismerést kivívva. A Style Jacht Kft. számára ez a szegmens kitűnő terep. Tulajdonképpen csak folytatja hagyományait, mely a tavi és



partközeli vitorlázók elkötelezett szolgálata, magas minőségű, kis szériás, akár egyedi vitorlásokkal.

Ennek szellemében született a Scholtz 8.8, melynél a kiemelkedő minőségű kézimunka hangsúlyosan megjelenik a teak fedélzeten, a hajóbelső mahagóni és kárpitos munkáiban. A full teak közel 300 művészi munkaóra eredménye, teljesen élő munka, nem előre gyártott panel! A hajótest ozmózisgátló gél rendszerrel készül, szinte korlátlan színválasztékban.

A daysailerek esetében a nagy cockpit a kabin méretének rovására megy, de a Scholtz 8.8-nál ez csak részben igaz. A különböző kabinvariációk 2-3 vagy akár 4fő számára is elfogadható helyet biztosítanak.

A kabinban hűtő, kihúzható főző, mosogató egység és kémiai WC is elhelyezhető. A hajó megrendelhető minimális (akár üres) belsővel is, ha csak a vitorlázás a cél, így a berendezés ára akár meg is takarítható.

A Scholtz 8.8 daysailer elegáns stílusához, környezetkímélő motor illik. Erre a célra a Style Jacht Kft. és a Willisits Mérnöki Kft. közösen kifejlesztett egy szénkefementes, bordás szíjjal optimálisan szabályozott fordulatú elektromotort (opció), melynek egyenes a kihajtása és összecsuksukható csigája van. Az akkumulátor készlet 4 db 100 amperórás kezelésmentes akkumulátorból áll, melyek a bilgében vannak rögzítve, így növelik a hajó stabilitását. A Style Jacht Kft. igyekszik a vevői igények teljes kielégítésére. A hajó Kräutler elektromotorral, lítium akkumulátorral, dízelmotorral vagy

a hátsó boxba beépített külmotorral is rendelhető. Kezelése, irányítása „egykezes”, melyet az önváltós fock és központi munkapad tesz lehetővé. A „gördülékeny” működést HARKEN veretek garantálják. Az árboc 9,55 m (standard) vagy 10,30 m (classic) kivitelben rendelhető, melyek Z-spar gyártmányúak és eloxáltak.

A Scholtz 8.8as-hoz minden, a hajózáshoz tartozó egyéb szolgáltatás is megrendelhető: műszerek, külső-belső ledvilágítás, tél-nyári ponyva, hajózási felszerelések szállítása, üzembe helyezés és minden más, amit egy igényes vevő elvárhat. (x)



Technikai adatok			
Hossz	8,80 m	Nagyvitorla	17/19 m ²
Szélesség	2,25 m	Orrvitorla	11 m ²
Merülés	1,45/1,10 m	Blister	50m ²
Súly	1.800 kg	E-motor (opcionális)	3,9 kW

PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2014.04.05	Húsvéti játszóház	Tihany, Levendula Ház	www.bfnp.hu
2014.04.05	Medvehagyma-túra	Balatongyörök, Pele Apó tanösvény	www.balatongyorok.hu
2014.04.10	I. Városi Diótörő Bajnokság	Balatonfűzfő, Balaton Csillagvizsgáló LEADER Kutúrközpont	www.balatoncsillagvizsgalo.hu
2014.04.11	Költészet Napja	Balatonfüred, Kisfaludy Galéria, Vaszary Villa	www.balatonfured.hu
2014.04.12–04.13	V. Hercegi Mandulás Napok	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok
2014.04.12	Piac nyitás, Vetőburgonya vásár	Gyenesdiás, Piac	www.gyenesdias.info.hu
2014.04.12	Húsvéti készülődés	Gyenesdiás, Községháza, Pásztorház	www.gyenesdias.info.hu
2014.04.14	R. Kárpáti Péter talk-showja Venczel Vera színművésznővel	Fonyód, Feng Shui Galéria (Szent István u. 82.)	www.fonyodifengshuigaleria.hu
2014.04.18	Hajózási évadnyitó	Badacsony, Kikötő	www.badacsonyiprogramok.hu
2014.04.18–04.21	Húsvéti Fesztivál	Siófok, Hajókikötő – Rózsakert	www.siofokportal.com
2014.04.18	Nemzetközi Föld Napja – Geonap iskoláknak	Balatonalmádi–Káptalanfüred, Köcsi-tó tanösvény	www.geopark.hu
2014.04.19–04.21	Várkapunyitó	Szigliget, Szigligeti vár	www.szigliget.hu
2014.04.19	"Első hajó" fogadása	Balatonfüred, Hajókikötő	www.furedikultura.hu
2014.04.19–04.21	Családi Nyúlkergető Húsvéti vizes programok	Zalakaros, Zalakarosi Fürdő	www.zalakaros.hu



DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2014.04.19–04.21	Húsvéti tavaszvárás	Kápolnapuszta, Bivalyrezervátum	www.bfnp.hu
2014.04.20	Maratonman Tavaszi Futam	Balatonfüred, Vitorlás étterem és Tagore sétány környéke	futas.maratonman.hu
2014.04.20–04.21	Húsvéti Vigadalom	Hévíz, Deák tér	www.heviz.hu
2014.04.21	Zöldágjárás	Nemesgulács, Művelődési és Sportház	
2014.04.21	Családi Húsvétolás	Balatongyörök, Jüngling Zoltán Közösségi Ház udvara	www.balatongyorok.hu
2014.04.22–04.28	Szent György-hegyi Napok	Tapolca, Hegymagas, Kisapáti, Raposka, Szent György-hegy	www.tapolca.hu
2014.04.24–04.26	Helikoni Ünnepségek	Keszthely	goldmarkmk.hu/helikon2014/
2014.04.25	Gera Katalin és Csernák Máté kiállításának megnyitója	Fonyód, Feng Shui Galéria	www.fonyodifengshuigaleria.hu
2014.04.25–04.27	Tapolca Tavasz	Tapolca, Malom-tó	www.tapolca.hu
2014.04.26	Tájházak napja: Talpaljunk együtt!	Vörs, Tájház	www.bfnp.hu
2014.04.26–04.27	Rügyfakadás Tavaszünnap	Gyenesdiás, Nagymező	www.gyenesdias.info.hu
2014.04.27	IX. Lotus Retro Veteránautó Szépségverseny és Luxusautó Kiállítás	Hévíz, Lotus Therme Hotel & Spa szálloda ősparkja	www.lotustherme.net/lotus-retro
2014.04.30–05.04	IV. Boldog Békeidők Hévíze	Hévíz, Deák tér	www.heviz.hu



100%
VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2014. # 050



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