

PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ *november*



Ünnepi programok
a Balatonnál

ÚJ

KENESE-KESZTHELY REKORD 2015.



IMPRESSZUM • 2015. november

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** SZABOLCSI RITA **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** RAUSCHENBERGER MIKLÓS, SZUTOR FERENC, VISY „OSZI” LÁSZLÓ, VARGA LAJOS **FOTÓK:** DAVE FLYNN, DAVID SIMMONS, CSERTA GÁBOR, PÉCSVÁRADI ÁKOS, SZUTOR FERENC, VISY „OSZI” LÁSZLÓ, TÓTH BOGEE (SAILCOACH PHOTOGRAPHY) **VIDEÓ:** LADÁNYI JÁNOS **FORRÁSOK:** BLYC, FENYVES YACHT CLUB, MVSZ, SPARTACUS VITORLÁS EGYLET, VÍZIMENTŐK.HU, QUANTUM SAILS HUNGARY **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2015. NOVEMBER 30. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** CSERTA GÁBOR

HANSE EARLY BIRD ÁRKEDVEZMÉNY CSOMAG

100%
megtakarítás

augusztus végéig!

59.650,- € + AFA-ig

EARLIEST BIRD

75%
megtakarítás

szeptemberben és októberben!

44.737,- € + AFA-ig

EARLIER BIRD

50%
megtakarítás

novemberben és decemberben!

29.825,- € + AFA-ig

EARLY BIRD



További információk és a HANSE Dealer kereső megtalálható a honlapunkon.

gyors megtakarítás HANSE-val

Attraktív kínálat csomagokból és választható elemekből



new 315 345 385 415 455 505 575 new 675

Hanse Hungaria Kft | Keszthely
Phone +36 70 945 4538 / info@hansehungaria.hu

Hanse
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

www.hanseyachts.com

tartalom

QUANTUM – VERSENY BESZÁMOLÓK (7)

CÍMLAP KENESE-KESZTHELY REKORD 2015. 28

TRANSAT JACQUES VABRE MI TÖRTÉNT IDÉN? (39)

BESZÁMOLÓ SZÉLTELEN DÉR KUPA 43

HORIZONT DŐ LA LÉ! (48), HAJÓIPARI VÁLLALKOZÓK EGYLETE (49)

HAJÓK 2016 LEGJOBB HAJÓI A SAIL MAGAZIN SZERINT (50), A BALABO, AZAZ BALATON BOAT PROJECT (56)

MŰHELYEXTRA A VITORLA: ÍGY TÁROLJA EL TÉLRE A VITORLÁIT (61), VITORLAKÉSZLET ÖSSZEÁLLÍTÁSA – AZ ORRVITOLRA (63)

KIKÖTŐ ÚJ TULAJDONOSA VAN A BALATONLELLEI BL YACHT CLUBNAK (68), IZGALMAS BALATONI ÍZEK, PEZSGŐ VÍZPARTI ÉLET (69)

PROGRAM (71)



tartalom

VERSENYBESZÁMOLÓK 2015 NOVEMBER

Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Szombat	Vasárnap
			29	30	31	1
Transat Jacques Vabre , Franciaország, start: 10. 25. Halloween Regatta , Portoroz (SLO), 10. 31. 4. Folkeboot Találkozó 🎬 08. 10. XII. Abas-Master Kupa 2015 🎬 Balatonfüzfő 10. 10.			5	6	7 Széltelen Dér Kupa , Balatonkenese, 11. 07.	8 XXV. Trafik Kupa , Omszki-tó, 11. 08.
9	10	11	12	13	14	15
16	17 Laser Radial Világbajnokság , Omán, 11. 17–26.	18	19	20	21 Finn Gold Cup 2015 , Új-Zéland, 11. 21–29.	22
23	24	25	26	27	28	29
30	1	2	3	4	Finn Gold Cup 2018 , Balatonföldvár, 2018.	

FOTÓ: FINN GOLDEN CUP 2015. (ÚJ-ZÉLANDON, AUCKLAND) – MVSZ





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

37 44



VARIANTA



minimál ár,
maximál
teljesítmény,
német minőség

www.varianta.hu



Hajók webshopból!

info@hanse.hu
www.varianta.hu

Szilasi Fábián nyerte az idén a Trafik Kupát

1988 óta rendezzi meg a sztáros Forintos Róbert Budakalászon, az Omszk park taván a Trafik kupát, amely így a Kékszalag után a második legrégebbi vitorlás regatta idehaza. Szerző, fotó: Visy „Oszi” László

A hagyományosan sorsolt Optimistekkel lebonyolított versenyen, a válogatófutamok, elődöntők és a hosszabb, kétkörös döntő után Szilasi Fábián, a Kereked VE fiatal vitorlázója bizonyult a legjobbnak. „Nagy megtiszteltetés ezen a versenyen nyerni” – mondta a futam után az M4 sportcsatorna stábjának, célozva arra, hogy az elmúlt évtizedekben olimpikonok, világ, és Európa bajnokok is voltak a résztvevők között. A második helyen Szalontai Gergő (Spartacus VE) végzett, a harmadik Ujhelyi-Gáspár Miklós (Spartacus VE) lett.

A futamokra idén parádés időben, remek szélben, napsütésben került sor. Sok legendás vitorlázó látogatott el az idei versenyre: újra összeállt (legalábbis egy fotó erejéig) a Csőregh Ildikó – Turcsányi Kinga 470-es páros. Csőregh Ildi az 1988-as első Trafik kupát megnyerte, 27 év után ismét az élvonalban, a negyedik helyen végzett. •



SOK LEGENDÁS VITORLÁZÓ LÁTOGATOTT EL AZ IDEI VERSENYRE: ÚJRA ÖSSZEÁLLT (LEGALÁBBIS EGY FOTÓ EREJÉIG) A CSŐREGH ILDIKÓ–TURCSÁNYI KINGA 470-ES PÁROS.

1.

*Nagy megtiszteltetés
ezen a versenyen nyerni.*

SZILASI FÁBIÁN

1.

3.

UJHELYI-GÁSPÁR MIKLÓS
(SPARTACUS VE)

2.

SZALONTAI GERGŐ
(SPARTACUS VE)



XII. ABAS-MASTER KUPA 2015

AZ IDÉN 12. ALKALOMMAL RENDEZTÉK MEG A BALATONFÜZFŐI ABAS MASTER KUPÁT A MARINA FÜZFŐ KIKÖTŐBEN.



MEGNÉZEM

VIDEÓ: LADÁNYI JÁNOS 



2017-ben Finn VB a Spari-ban

Örömteli hír érkezett Aucklandból: Magyarország, Balatonföldvár, a Spartacus Vitorlás Egylet elnyerte a 2017-es Finn VB (Gold Cup) rendezési jogát!

Forrás: Spartacus Vitorlás Egylet // Fotó: Cserta Gábor

A helyszínen a Spari képviseletében Gereben Marci prezentált, a szavazásról a következőket írta meg emailben:

„Rajtunk kívül pályáztunk Halifax (CAN), Dziwnow (POL), Kiel (GER), Marseille (FRA). A VB szavazáson Marseille volt a legnagyobb ellenfél, 14-8 arányban bizonyultunk a végén jobbnak. Az olimpia után Kanada nem jött szóba a távolság miatt, a lengyel pályázatnak nem volt tábora, Kiel pedig a Kieler Wochevel egyben rendezett volna, ezt a társaság nem támogatta. Marseille végülis elnyerte az EB rendezést.

Sokat számított a személyes jelenlét és a kidolgozott prezentáció, értékelték a felkészültséget. A legnagyobb erő mindezek mellett egyértelműen a Berecz Zsombival együtt készülő valenciai nemzetközi csapat támogatása volt. Az ottaniak Luca Devoti vezetésével

egységesen a mi pályázatunk mellé álltak, így született meg a siker.”

A stratégia az olimpiai évet követően az új arcok bevonása, az új ciklus elején minél szélesebb bázis kialakítása, ebbe pedig jól illett a közép-európai helyszín, ami könnyen és relatív olcsón elérhető. Többen ódzkodtak a gyenge szélről, de a széles szavazóbázisunk meggingathatatlan volt, bíznak a Balatonban.

Minden, az ideai aucklandi finn dingi világbajnokságon kint lévő magyar - ver-

KIEGÉSZÍTÉS

Böröcz Bence a legjelesebb nemzetközi bírók társaságában zsűri tag az aucklandi (60.) Finn VB-n, míg Dr Hajdú Balázst a tagság 10. alkalommal választott meg egyhangúan újabb egy évre nemzetközi Finn osztály elnökének.



senyző, edző, sportvezető -, azaz Berecz Zsombi, Kelemen Tamás, Hajdú Balázs rengeteget segített, hogy sikeresek legyünk a szavazáson. Az igazi munka most kezdődik: minden segítő kézre, ötletre, támogatásra szükségünk lesz ahhoz, hogy szakmai színvonalában, külsőségeiben, technikai és médiaháttérben egyaránt igazi 21. századi világbajnokságot rendezhessünk 2017-ben Földváron, a Spariban. •

VOLT EGYSZER EGY 4. VAGY INKÁBB 5. FOLKEBOOT TALÁLKOZÓ

Rekord számban vettünk részt, ettünk, ittunk, versenyeztünk, vetítettünk vitorlára, túráztunk, fürödtünk és ami a legfontosabb, együtt voltunk. Minden hajóstalálkozó legyen ilyen!

Szerző: Szutor Ferenc

SZÖVEGES BESZÁMOLÓ



YouTube



KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



Beszámolók a OP edzőtáborról

Forrás: MVSZ

A legtöbb általános iskolában október 23 - november 1 között őszi szünet volt. Azzal az Osztályszövetség is rámozdult erre az időpontra és egy külföldi edzőtábort szervezett. A helyszín Szlovénia, Portoroz városa, ami nem ismeretlen az opésok előtt, hisz számos versenyt rendeznek itt, amikre már hosszú idő óta járnak magyarok. A portoroziak leg-rangosabb versenye a Húsvéti Regatta, ami egyben a magyaroknak 2016-ban (is) VB/EB válogató verseny.

Az Osztályszövetség, az MVSz által rendelkezésre bocsátott 2015. évi keretéből igyekezett olyan mértékű támogatást biztosítani, ami megfelelően motiválja az opésokat, hogy minél többen vegyenek részt az edzőtáboron és október végén is bő egy hetet vitorlásszanak. Az Osztályszövetség egy nagy közös szálláshelyet foglalt a résztvevőknek, ezzel is erősítve az összetartozást és mintegy ösztönözve a szakmai beszélgetések kialakulását.

A jelentkezések alapján részvételi létszám 48 versenyző, 11 edző és további 31 kísérő volt. A 48 versenyző igen jó részvételi aránynak számít, ha figyelembe vesszük, hogy az OB-n 97 induló volt!

Az edzőnapok mellett hétvégén rendezték a tábor keretében a Pirat klub által szervezett Halloween Regattát.

Az MVSZ szervezésében minden napról készült beszámoló más-más edző tollából. Ebből készítettünk egy kis összálítást. •



Szalay Krisztina (FVSZ)

Pénteken kora délután érkezett meg a csapat a portorozi Pirat vitorlás klubba, ahol a kellemes 20 fokos melegben szereltük fel a hajókat és indultunk is a vízre a keszthelyi csapattal együtt.



Perjés Bálint (MVM)



Napfényes őszi nap Halloween Regatta 2015

Reggel a nevezők létszáma elérte a 208 főt, így a rendezőség 4 csoportra osztotta a mezőnyt. Mindig két csoport rajtolt egyszerre, így 104 optimist sorakozott fel a rajtvonalon a rajtoknál. A csoportok mindig cserélődnek annak érdekében, hogy mindenki összemérhesse mindenkiel magát a verseny során. Ennek a rendszernek egyetlen hátránya, hogy mindig mindenkit meg kell várni, ezért hosszú órákon át kint vagyunk a tengeren.



Török Péter (SVE)

Halloween Cup második versenynap

Mindkét futamban kis odafigyeléssel inkább a pálya jobb oldala volt előnyösebb. Közben a szél gyakran az egy csomót sem érte el. A versenybírók az izzasztó gyengeszéles küzdelem fizikai erőfeszítéseiben igencsak türelmesnek bizonyultak. Az előző napi büntetésekhez képest, ma kevesebb füttyszót hallhattunk.

Láttunk már jobb versenyt is, de a szélviszonyokat figyelembe véve, szép teljesítmény volt a három futam.

EREDMÉNYEK



Szalontai Bence (BYC)

Petivel kihirdetjük az előző este összerakott csoportokat, majd mindenki megkeresi a csapatát és mehet a reggeli torna. Futás, lépcsőzés, erősítés, nyújtás kicsit magunkhoz alakítja a csapatokat. A torna után reggeli, majd irány a klub, mehetünk vízre, illetve csak mehetnénk, mert sajnos tükör a víz...



Dénes Gábor

Én az 5-ös csapattal foglalkozok. Lelkes kis első éves csapat. Maradunk a hajóknál és a felszerelésről, szabályokról, apró trükkökről és praktikákról beszélünk. 11 körül megjelennek a csíkok a vízre. Csaba indul a 6-os csapattal elsőként a vízre, akit Laci bácsi és mi követünk.

Fáradt, de mosolygós sztorizgató arcok adogatják a vizes slagot egymásnak, hogy a hajóikat átmosassák a sós víz után. A hajók és a motorosok elpakolva. Minden edző megbeszélésre irányítja a kis csapatát, hogy értékeljék a mai munkát. Vissza a szállásra, kis zuhany és a gyerekek újra a téren és deszkáznak. Mi, az edzők 17.30-ra egy meetinget beszéltünk össze, ahol a Peti és a Szende beszámolóját hallgathattuk az idei világversenyekről. 19 óra vacsora. A gyerekek szó nélkül megjelentek és megszállták az éttermet. Ma csendesebb az este. Mindenki pihenősebbre vette a figurát. Elfáradtak, ez jó jel.

Előd Botond (KVK)

Az idő szomorkás volt és mi edzők is, hogy a vitorlázott órák számát nem tudjuk gyarapítani. No de a gyerekek! Ők mindig hangulatba tudják hozni egymást és minket is, ami ma sem történt másképp. A reggeli letornázásában különböző gördülő kettyeréken már profik, de az energiájukból nem vesz el csipetnyit sem. Hogy ne legyen jelentős anyagi kár és a testi épiséget is megőrizendő, különböző programokat szerveztek az edzők csapataiknak. Voltak városnéző turistacsoprtok, medencében búvárúszósak, labdákat dobó-rúgó csaptszerűségek és a szélre vadászók az Adria kék vízén.



FOTOK



Brencsán Dávid (KEREKED)

Délután kettőkor a még mindig szakadó eső mellett egyre jobb szélben, végül a rutin Róka Czégai Laci bácsi monda, „itt bazi jó szél lesz estére”. Végül mindenki egyetértésével kimentünk a vízre és két futamot rendeztünk. Az eső elállt, a szél pedig „bazi jó lett”. Egész fantasztikus érzés volt, hogy mind az 50 versenyző, igyekezett a legjobbját mutatni. A házi verseny mindkét futamát Lászlófy Levi nyerte. Szerelés, edzői programegyeztetés, vacsora és rosszalkodás volt az esti menü.



Litkey Zsolt (THE)

Szerencsénkre, igazi ajándékként, napsütés és 14-18 csomós északkeleti szél fújt, ami azután kora délutánra felszökött 20-24 csomóig. Saját csapattal kivitorláztunk Piran elé, ahol a nyílt tengerről érkező hullámok néha elérték a 2 méter magasságot, a szél pedig 20 csomó körül fújt. Gyerekeim még soha nem vitorláztak ilyen hullámzásban, leírhatatlan élményként élték meg, majdnem sírva fakadtak (illetve némelyek sírtak is), hogy be kell mennünk az öbölbe ahol a futamokat rendeztük.



Érdi Mária kiváló szereplése Ománban

A 17 éves vitorlázó, aki az olimpiai Laser Radial osztály U19-es világ- és Európa-bajnoka, bejutott az Arany-csoportba és végül 42. lett a november 20-án kezdődött ománi női Laser Radial osztály világbajnokságon.

Forrás: MVSZ // Fotó: Tóth Bogee – SailCoach Photography

Sikerült teljesítenie az alapcél és a világ 100 legjobb felnőtt versenyzője között bejutott az Arany csoportba. Az összetett versenyben a 42. helyen végzett igazolva tehetségét és idei fejlődését is. Nagy feladatnak bizonyult most az olimpiai kvalifikáció kivívása. Ezen a világ-

bajnokságon a korábban indulási jogot szerzett 19 nemzet mellett most újabb négynek volt lehetősége bekerülni a Riói Olimpiára. az Arany csoportba 12 olyan nemzet vitorlázója került be, akik erre hajtottak. Mind jóval idősebbek és rutinosabbak Márinál.

Bár Mária célja kijutni a 2020-as Tokiói Olimpiára és ott jó helyezést elérni, még mindig van egy kis esélye arra, hogy akár már Rióban olimpiai tapasztalatokat gyűjthessen. Még 2 európai nemzet számára van kiadó hely, amelyet a 2016-os Európa-bajnokságon lehet elérni. •

VÉGEREDMÉNY

A világbajnokság egyébként nagyon szoros versenyt hozott. Az utolsó futam előtt élen álló belga Evi Van Acker nem tudta megtartani helyét, így az aranyérmet végül a dán Anne-Marie Rindom szerezte meg, megelőzve a világbajnok és olimpiai ezüstérmes holland Marit Bouwmeestert.

VIDEÓ

A verseny hivatalos videója.



„Reggelente nincs szél, majd dél körül lesz 10 csomó, ami később 12-14 csomóra erősödik, frissül, így a futamokat délután tudták megrendezni. Ma egyenletes 15 csomóban kezdtünk, ami viszont megnehezíti a taktikánkat, hogy forgolódós, kiszámíthatatlan, mondhatni lyukas a szél. A pálya két oldala dominál, egy jó rajt után meg kell nyerni az oldalt, amit választottál. Nagyon örülök, hogy Mári bent van az aranycsoportban, elérte a számára kitűzött elsődleges célt. Következő lépésként arra fogunk koncentrálni, hogy a még kvalifikációért küzdő 12 nemzet közül minél előrébb végezzen.”

Eszes Tamás, Mári edzője a selejtező után nyilatkozta

„Nagyon jól érzem magam, eddig az 5. a legjobb futameredményem, és végig a csoportom első felében tudtam maradni. Az volt a célom, hogy bejussak az aranycsoportba, ami sikerült, szóval nagyon boldog vagyok, ráadásul az aranyban én vagyok az egyedüli ifjúsági versenyző. Holnap lesz egy pihenőnapunk, így fel tudok készülni a döntős futamokra.”

Érdi Mári a selejtezők után



AZ ISAF MEGJELENTETETT EGY VIDEÓT, AMIT CSAK MÁRINAK SZENTELTEK, ÉS CIK-KET IS ÍRTAK RÓLA, AHOL AZ IFJÚSÁGI VITORLÁZÁS EGYIK LEGNAGYOBB SZTÁRJÁNAK NEVEZTÉK. A CIKK APROPÓJA A DECEMBER 27-ÉN KEZDŐDŐ IFJÚSÁGI VILÁGBAJNOKSÁG, AMI MALAJZIÁBAN LESZ. A CIKK ANGO-LUL ELÉRHETŐ A SZÖ-VETSÉG OLDALÁN.

VIDEÓ

YouTube



Berecz Zsombor 23. a Finn Golden Cup-on

November 21-én Új-Zélandon, Aucklandban kezdődött a Finn Gold Cup 2015, Berecz Zsombor másik 87 vitorlázóval versenyezhetett.

Forrás: MVSZ

Új-Zélandon Auckland közelében a Takapuna Boating Club rendezésében az olimpiai Finn mezőnytől megszőkott kemény, küzdelmes futamokkal zajlott a Finn Gold Cup, a hajóosztály történetének 60. világbajnoksága. 76 hajó versenyzett, nem voltak csoportok, selejtezős döntő futamok, hanem mindenki együtt rajtolt és küzdött.

A mezőny a szokott módon kiegyensúlyozott volt. Az első két futamon 8-12 csomós szélben mindössze három olyan versenyző akadt, aki mindkétyszer az első tízben végzett. Az Új-Zélandi Murdoch mellett csak a világbajnok brit Giles Scott, illetve az Európa-bajnok Kljakovic Gaspic (vagyis Bambi) volt erre képes. •



VIDEÓNAPLÓ  

**BERECZ ZSOMBOR
FUTAMONKÉNTI
EREDMÉNYEI**

FUTAM	HELYEZÉS
1	15.
2	40.
3	3.
4	45.
5	29.
6	24.
7	41.
8	11.
9	13.
10	21.

Három gyengébb futama volt a sorozatban. Ha ezek közül csak egy is jól sikerül, akkor megismételte volna a tavalyi világbajnoki olimpiai szint-hozó eredményét. Biztos olimpiai résztvevőként ő más felkészülési ütemben van, mint azok, akiknek még kvalifikálniuk kellett a nemzetüket, vagy éppen más honfitársukkal válogatóznak az Olimpiára.

RÉSZLETES EREDMÉNYEK



Megszállottan a legjobbnak lenni, ez az, ami vezérel minket!

Maximális teljesítmény

Kivételes alaktartás

Megismételhető
eredmények

Professzionális háttér a legjobb vitorlázóktól

 **QUANTUM**
SAIL DESIGN GROUP

Quantum Sails Hungary – Quantum LOFT Alsóörs
8226 Alsóörs, Füredi u. 15.

www.quantumsails.hu



KENESE-KESZTHELY REKORD 2015.

SZERZŐ: VARGA LAJOS, RAUSCHENBERGER MIKLÓS // FOTÓK: CSERTA GÁBOR

2015. NOVEMBER 20-ÁN NEKIFUTOTTUNK EGY UTOLSÓ ESÉLYT LÁTVA A KENESE-KESZTHELY TÁVON EGYTESTŰ HAJÓVAL FUTOTT IDŐREKORD MEGDÖNTÉSÉNEK, MELY 8 ÉVE VÁRAT MAGÁRA. KEZD BELE A TÖRTÉNÉSEK MESÉLÉSÉBE VARGA LAJOS, A 2011. NOVEMBER 20-ÁN MEGDÖNTÖTT KESZTHELY-KENESE TÁVON TELJESÍTETT IDŐREKORD VERSENY ÚJ CSÚCSTARTÓ EGYTESTŰ HAJÓJÁNAK, A NELSON FLOTTALÍZINGNEK A KORMÁNYOSA, ÉS A LEGÉNYSÉG EGYIK TAGJA, MÁSOD KORMÁNYOSA RAUSCHENBERGER MIKLÓS.

2013-ban már elindultak egy héten belül kétszer, akkor sajnos nem sikerült, de voltak biztató jelek. Azóta sok víz lefolyt a Sión, Lajos egy új, a Flaar által tervezett és fejlesztett 26 lábás hajóval és a Quantum által erre fejlesztett vitorlázattal, töretlen eltökéltséggel hajszoa a rekordot.



A HAJÓ: FLAAR26

A CSAPAT: PÉCSVÁRADI ÁKOS,
RAUSCHENBERGER MIKLÓS, VARGA LAJOS,
SCHARF MÁTÉ.



Lajos: A Keszthely Kenese vagy Kenese Keszthely rekordot 1921 óta futják. A katamarános éra óta több katamarán is megdöntötte a Majthényi Szabolcs kormányozta Fantomasso 2007-es rekordját a 3 óra 41 perccel. Jelenleg az abszolút rekordot az RSM DTM katamarán tartja 1 óra 57 perces, 2014-ben futott idővel. Az MVSZ 2015-ben készül új kiírást és eljárásrendet kialakítani a Rekord nyilvántartásához, ahol ésszerűen szétválasztásra kerülhet az egytestű és többtestű hajók által futott rekord nyilvántartása. A Nelson Flottalízing nyilvánvaló célja csak az egytestű rekord meghaladása lehetett.

Miklós: Körülbelül két hete kaptam egy telefonhívást Lajostól, hogy november 14-én, szombaton menni kellene, mert jó szél mutatkozik. Most is szeretné, ha mennék, nem csak a korábbi közös próbálkozások okán, hanem mert a vitorlák fejlesztésében aktívan részt vettem. Nem volt kérdés, hogy szívesen megyek, hiszen a hajóban és a csapatban is éreztem a potenciált.

Aki ismeri Lajost, tudja, hogy nem viccel, azaz napjában többször nézte az előrejelzéseket, beszélt a meteorológussal, a vízimentőkkel, a BYC-el és velem is.

Sajnos, ahogy közeledett november 14., látszott, hogy az ígért szél nem jön meg, tolódik vasárnapra, és gyengül is, így szerdára halasztottuk a következő menet időpontját. Ez sajnos megint elmaradt, mert a szél mást gondolt,

JELEZTEM LAJOSNAK, 40 CSOMÓ NAPPAL IS MELEG, NEMHOGY ÉJSZAKA, SZÓVAL MENJÜNK!

mint mi. A meteo már emlegette a telet erre a hétvégére, így nekünk is szorult a hurok, dönteni kellett, mi legyen, nekivágunk, vagy marad a kísérlet a következő évre, amit természetesen ekkor már nagyon nem akartunk!

Lajos: Úgy tűnt az időjárás nem támogatja az ötletet. A reménytelen előrejelzések sorra déli-bábként tűntek el a monitorról. Hol Kenese, hol Keszthely látszott alkalmas rajthelynek. Végül 18-án az addig délebbre jelzett délnyugati szél felkúszott egyre több modellen a Balaton vonalára. Horváth Ákos meteorológus először péntek du 4 óra körüli, majd péntek délelőtt már 19.30–20.00 közötti leterjedő délnyugati szelet jelzett, ami a rajt időpontját figyelembe véve, 19.50, túpontosnak bizonyult. Az indulási időpont azt is jelentette, hogy a napszemüvegre csak akkor lenne szükség, ha még sötétebben szeretnénk látni a Balatont, mint amilyen lesz.

Miklós: November 18-án merült fel először az éjszakai menet lehetősége is, egy 25-40 csomós délnyugatiban. Jeleztem Lajosnak, 40 csomó nappal is meleg, nemhogy éjszaka, szó-

val menjünk! Egy valamit kértem, hogy legyen profi kíséret, az se baj, ha vízen motorossal jönnek, és van a nevükben VMSZ.

Így alakult, hogy a hajót Lajos és Scharf Máté a VMSZ Rupert motorosával péntek reggel elvontatták Keszthelyre. Ekkor még volt egy icipici esélye a nappali menetnek. Mi (Pécsváradi Ákos és én) autóval mentünk Keszthelyre, 11 órára. Amikor megérkeztünk, látszott, hogy nem nagyon lesz nappali menet, ugyanis totál flaute fogadott minket.

Semmi gond, várunk! Irány a Keszthely Yacht Kikötő étterme, ahol előbb ettünk, majd ittunk, majd elkezdődött a meteorológiai oldalak bújása, közben pedig egyeztetés, a vízimentő srácokkal, akik az út során a biztonságunkra figyelnek majd és kísérnek minket.

Közben elkezdtek összerakni a hajót is, ismerkedni a kötelekkel, a szerelvények elhelyezkedésével, megbeszéltük a manővereket, az indulást, az érkezést, és azt hogy nincs mese, ezt a rekordot ma meg kell dönteni!

Lajos: A Snewisport, Kopasz Balázsnak köszönhetően ellátott bennünket GPS jeladóval így



AZ INDULÁSI IDŐPONT AZT IS JELENTETTE, HOGY A NAPSZEMÜVEGRE CSAK AKKOR LENNE SZÜKSÉG, HA MÉG SÖTÉTEB- BEN SZERETNÉNK LÁTNI A BALATONT, MINT AMI- LYEN LESZ.

menetünk láthatóvá vált elvetemült vitorlás barátaink számára, akik szerint persze mi nem vagyunk normálisak. Summa summarum, azért sokakat mozgatott örültségünk és izgatottan nézték a közvetítést, a befutónál pedig egy kisebb szurkolócsapat is meglepett minket.

A HAJÓ ORRA FOLYAMATOSAN VÁGTA SZÉT AZ UTOLÉRT HULLÁMOKAT, HOL A VÍZ ALATT VOLT, HOL KÉTOLDALT SZÖKŐKÚTSZERŰEN 1-1,5M MAGASRA CSAPTA SZÉT A VIZET. MINDEZT SÖTÉTBEN!

Miklós: 16:00 óra után, sötétben húztuk át a hajót a keszthelyi mólóra, arra az esetre, ha a szél előbb megérkezne. De nem jött... Várakozással teli percek, félórák jöttek, ami gyakorlatilag az előrejelzési oldalak folyamatos elemzését jelentette és egyben a taktika folyamatos változtatását is. Végül az egy reff és focos elindulás mellett döntöttünk, majd amint már megyünk, kitekerjük a reachert, és azzal haladunk el Győrökig. Fél 7 felé elkezdtek mozogni a fák elszáradt levelei, amit egyértelműen jó jelnek fogtunk fel, annál is inkább, mivel már nem keleti len-

gedezett, hanem a várt délnyugati. Gyors evés, a szerelés igazítása és a terv fixálása után Lajos elindult a hajó felé azzal, hogy 10 perc múlva kövessük és utána 5 perccel Máté – aki megnyerte a futó ember szerepét – legyen a vasútállomáson.

Így is lett. Ekkor már érezhetően friss szél fúj a keszthelyi mólón, elkezdtek hát a hajó előkészítését a rajtra (kikötőkötelek kézben, nagyvitorla felhúzva, focok is felhúzásra készen). Már minden készen állt, tudtuk, hogy a pecsételés is megvolt, izgatottan vártuk, mikor tűnik fel a futó a sötétben.

Életem leghosszabb 2,5 perce volt, de végre megérkezett Máté, hajó ellök, vitorla fel, veretés indul. Máté a nagy sprint után hajóba ugrott, közölte 19:49-kor pecsételtek a vasútállomáson, hajrá! Mivel Lajos jobban ismeri a hajót és indulás után gyorsan kellett „gépészkedni”, meg-

kaparintottam a kormányt, és a már kitekert reacherrel, az egyre vadabb szélben elindultunk a győröki csücsök felé. Eszméletlen élmény volt! Újra 470-esben ültem, a hajó nagyon kezesen reagált minden kormánymozdulatra, a pöffökben eszméletlen gyorsulásokat produkálva hamar elértük a 13-17 csomós sebességet.

Itt kell megemlíteni, hogy a hajón milyen, a teljesítmény növelését szolgáló berendezések vannak. Először is a dönthető tőkesúly, ami 50 fokban kibillenthető a függőlegestől. Van két swert az árboc vonalában, ami főleg éles menetben hasznos, amikor a kiel kibillentése miatt kevés a laterál felület. És végül az aduász, a DSS. Én azt hiszem, ennek az eszköznek nagyon sokat köszönhetünk. 35 csomóban olyan biztosan lehetett vele gennakerezni, mintha 10 csomós szél lenne.

Lajos: A DSS-ről – A Dinamic Stability System egy nem túl régi innováció a vitorlázásban. A vízszintesen kitolható szárnyprofilú lap segíti az egytestű hajó visszatérítő nyomatékának növelését és emelőhatásával csökkenti a nedvesített felületet is. 100 lábás Maxin és IMOCA 60-ason is alkalmazzák. A Balatonon a Flaar26RR az első fecske, és erre nagyon büszkék vagyunk!

Miklós: A szél erősödése miatt sajnos nem tudtunk a győröki csücsök fölé menni, ezért úgy döntöttünk, hogy eltekerjük a reachert, és focokkal élesebben megyünk 300 métert. A szél



A HAJÓ ORRA KB. 2 M MÉLYEN
BELEÁLLT AZ ELŐTTE TOR-
NYOSULÓ HULLÁMBA, LELAS-
SULT, ÉS FELÉLESEDVE KITÖRT,
ÉS FELDŐLTÜNK. GENNAKER
LOBOG, NAGYVITORLA KIEN-
GEDVE, A HAJÓ AZ OLDALÁN
FEKÜDT.



velünk volt, mert erősödött, így sebességet alig veszítettünk. Miután kiértünk, azonnal felrántottuk a nagy gennakert, és elindult a veretés. Ekkor már nem én kormányoztam, a nagyvitorla shottját kellett kezelnem. A már említett DSS-nek köszönhetően, a hajó hátulján, nem az oldalán kellett ülnöm, így remekül láttam mindent. A Szigligeti-öbölben a szél immár stabilan 30 csomó körül fúj, szerencsére a várt irányból, így a gennakerrel kényelmesen tudtunk menni hossz tengelyben. Ahogy távolodtunk a Keszthelyi-öböltől, megérkeztek a hullámok is. A hajó orra folyamatosan vágta szét az utolért hullámokat, hol a víz alatt volt, hol kétoldalt szökőkútszerűen 1-1,5m magasra csapta szét a vizet. Mindezt sötétben! Félelmetes volt!

Lajos: A Szigligeti öblön keresztül úgy indultunk meg, hogy a szó bennünk akadt és a kétoldali vízfüggönyben szépen kiálló hajóorral verettünk valószínűtlen tempóban. A sebességmérő 21.8 csomós sebességet is mutatott. A szélmérőnek ne higgyünk, mert 38 csomó is látszott rajta. A technikai megjegyzéseken kívül elsőként Scharf Máté szólalt meg, aki a lékocsi hídon hátul ülve közölte: Megástuk a saját sírunkat. Rausch Miki javasolta, hogy negatív megjegyzését felejtse el gyorsan.

Miklós: Badacsonyig – amit röpké 50 perc alatt el is értünk – nagyjából mindenki megszokta a tempót és a körülményeket, és az adrenalin szint is normális közelébe csökkent. Badacsony

után, egy szerencsétlen hullámkombináció és ennek nem megfelelő lereagálása miatt, a hajó orra kb. 2 m mélyen beleállt az előtte tornyosuló hullámba, lelassult, és felélesedve kitört, és feldőltünk. Gennaker lobog, nagyvitorla kiengetve, a hajó az oldalán feküdt. Szerencsére mindenki észnél volt, így senki nem esett a vízbe, ezzel megmaradt az esély a továbbhaladásra, már csak valahogy le kellett ejteni. Gyors utasítások, alba elenged, gennaker shottal egyetemben, majd a megfelelő pillanatban határozott ejtéssel a hajó felállt, és elindult. Gyorsan történt minden. A csapat profizmusát, lélekjelenlétét mutatja, hogy azonnal álló gennakerrel rohantunk tovább a rekord felé. Miután mindenki megnyugodott, átbeszéltük röviden mi volt a gond és tanulva a hibából mentünk tovább.

Lajos: A feszültség innentől jelentősen csökkent bennünk, csak Tihanynál pörögtünk fel újra. Tihany előtt éreztem, hogy a hullámvölgyek kezdik megfogni a hajót és már nem tudjuk könnyen áttörni a hullámokat. Ejtéssel próbáltam további mélységet szerezni, hogy a genakker levételét elkerüljük. Rausch jelezte, hogy ez nem Regina és élesebben menjünk. Bízva rutinjában és az előre megbeszéltekben ismét kormányoscsere következett. A hullámokra intenzíven kormányozva, Máté kemény grósz pumpálásával gyönyörű élesedéseket és ejtéseket mutatott be Miki. Zajlott a kormányoslecke haladóknak, és haladtunk is. Pécsváradi Ákosról

AHOGY A VÍZIMENTŐK LÁTTÁK

FORRÁS: VÍZIMENTŐK.HU



A technika és a hajótervezés, gyártás fejlődése mindig a határok feszegetésére készítette az elhivatott vitorlázókat, a rekordok megdöntése mindig is komoly motivációt jelentett. Nem csak külföldön, de itthon, a mi kis tavunkon is. Elég csak a Balatonkerülő szülő versenyekre gondolni, milyen teljesítményt is követel ez a vitorlázóktól. Számunkra fontos hogy segítsük ezeket a kivételes tudású vitorlázókat céljaik elérésében és a háttérből vigyázzunk rájuk, biztosítsuk őket.

Nem volt hát most sem kérdés hogy segítünk, amikor a hazai egytestű hajókkal művelt teljesítményorientált vitorlázás egyik éllóvasa, Varga Lajos, megkeresett bennünket azzal, hogy új Flaar26-os hajójával megkísérelné a Keszthely-Kenese időrekord megdöntését.

TIHANYHOZ KÖZELEDVE A MÁR MEGSZOKOTT KÍSÉRŐTÁVOLSÁGOT ELHAGYVA A RUPERT, FELKAPCSOLT REFLEKTOROKKAL ELŐRESIETETT. MI NEM TUDTUK MIÉRT, DE ŐK PONTOSAN LÁTTÁK A RADARON, HOGY EGYENESEN VALAMI HATALMAS JÁRMŰ FELÉ HALADUNK.

ideje megemlíteni, hogy leszögelte magát az éppen aktuális luvcsörölő mellé és szinte észrevétlenül, komoly koncentrációval, szépen trimmelte az éppen elől fennlevő szövetdarabot, emellett rezzenéstelenül tűrte a kormányosok időnként túlfutó adrenalinszintjét és sporttársi kommunikációját. Ezt a pozíciót csak háromszor hagyta el, aminek egyszerű oka éppen aktuális esésünk volt. Ezek közül az elsőben szenvedtük el egyetlen technikai sérülésünket, Ákossal ketten szépen letörtük a luvkorlátot, a dynema kötél azért megtartott.

Miklós: Tihanyt alig kevesebb, mint 2 óra alatt elértük el, úgy is, hogy kétszer még felszaladt a hajó, de időt alig veszítettünk, mert szinte azonnal le is tudtunk ejteni, és tovább robogni. Ezek optimizmussal töltöttek el bennünket, de tudtuk, nem lehet lazítani, mert egy másodperc kihagyás is nagyon komoly következményekkel járhat.

Közben az előzetes megbeszélésnek megfelelően rotáltuk a csapatot, azaz a kormányosi poszton Lajos és én osztoztunk, míg a grószshottot hol Máté, hol Lajos, hol én kezeltem.

Tihanyhoz közeledve a már megszokott kísértávolságot elhagyva a Rupert, felkapcsolt reflektorokkal előresietett. Mi nem tudtuk miért, de ők pontosan látták a radaron, hogy egyenesen valami hatalmas jármű felé haladunk. Kisvártatva mi is megértettük hova volt ez a nagy sietség, a VMSZ előre ment, hogy felhívják a figyelmünket az utunkban lévő tetemes méretű uszályra, mely így is okozott némi meglepetést.

A Tihanyi csőbe én vittem a hajót, és az előzetes megbeszélésnek megfelelően a könnyebb manőverezhetőség érdekében tudtuk, eljön a pillanat, amikor búcsút intünk a hátszélvitorlának, bár akkor azt hittük csak átmenetileg.

A szoros hozta magát, a szél megerősödött és mi rohantunk a déli bójásor felé, ezért gyors

AHOGY A VÍZIMENTŐK LÁTTÁK

Lajos megkeresése után előzetesen átgondoltuk mit és hogyan is kell tennünk, hogy a rekorddöntésre vállalkozó csapatot biztonságban tudhassuk. Novemberre bizony már mi is jórészt téliesítettünk mentőhajóinkat, de a Rupert még szolgálatra készen várt a vízen. Nem csak ez volt az ok, hanem az előrejelzések szerint várható 40-70 km/h közötti szél, a hullámozás és az éjszakai körülmények is mind azt indokolták, hogy a Ruperttel kísérjük végig a csapatot.

Egy ilyen nem veszélytelen vállalkozás során számos dologra kell figyelni egy kísérő, mentőhajónak. Biztonságos távolságból, leginkább szél alatt kísérni a hajót, úgy hogy bármikor cselekedni tudjunk, ha mentésre van szükség.

Legnagyobb kihívást éjszaka erős hullámozásban a vízbe esett ember megtalálása jelentti. Fontos tanulság volt számunkra is hogy, kimondjuk, kötelezővé kell tenni éjszakai vitorlázás esetén a ruházatra rakható jelzőfényt, mely villogásával, nagymértékben megnöveli annak az esélyét, hogy megtaláljuk a vízbe esett személyt. Mentőhajón lévő reflektor ide vagy oda, nagy hullámozás esetén egy ilyen „kütyü” aranyat ér. És tényleg csak egy pár száz forintos dolgról beszélünk.



A HAJÓZÁSI ÚTBAN ESÉS,
TALPRAÁLLÁS, GENAKKERLEVÉTEL,
HALZOLÁS BELEFÉRT 3 PERCBE.
EZALATT MIKI BARÁTUNK ELDOBTA
HANGKÉSZLETÉNEK 80%-ÁT.

san le kellett kapni a gennakert. Gennakeres halzolásról szó sem lehetett ilyen szélben.

Ez a manőver teljesen jól sikerült, Máté, Lajos és Ákos lekapták, mint egy zsebkendőt.

Reacher kiteker – elvégre rekordért megyünk – majd jött a halzolás, és ekkor elkövettük a második hibánkat. A halzolást megpróbáltuk egyetlen nagyvitorlával végrehajtani, ami addig ment is, amíg a baum a hajó hossztengegyébe ért. A manőverhez a reachert be kellett tekerni, azonban a megbeszélés ellenére valamiért nem húztuk fel a fockot. Ez azt eredményezte, hogy a csak a nagyvitorlán ébredő erő, a hajót kezelhetetlenül luvgeerig-é tette. Ezt tetézte még, hogy a halzolás után, a nagyvitorla egy elakadás miatt nem ment ki időben, így azonnal felluvoltunk. Semmi gond, így is lehet halzolni, már csak le kellene ejtenünk, ezek jártak a fejemben, miután láttam, mindenki a hajóban van és épségben.

Lajos: A hajózási útban esés, talpraállítás, genakkerlevétel, halzolás belefért 3 percbe. Ezalatt Miki barátunk eldobta hangkészletének 80%-át. Nemcsak a fejében jártak a gondolatok, tudtukra is adta, hogy ott és akkor mit gondol. Idővel nagyon jól álltunk a nettó vitorlázott idő bőven 2 óra alatt volt.

Miklós: A piruettet követően hamar újra kijött a reacher és mentünk az északi part felé, Csopak irányába. Ezt tudatosan választottuk, mert tartottunk tőle, hogy a Kenese–Akarattyá

magaspart megemeli a szelet, és rossz lett volna délről, a parttal majdnem párhuzamosan, a gyengébb szélben menni, így inkább a legrövidebb megközelítést választottuk az említett gyengülésnek. Minél jobban merőlegesen megyünk a partvonalra, annál kevesebb időt töltünk a gyenge szélben. Csopak előtt meghalztunk, és az északi parttal párhuzamosan ismét mentünk a keleti part irányába, jó szélben és jó szögön.

Ekkor tudtuk, hogy kicsivel több, mint egy óránk van elérni Kenesét, ami már gyengébb szélben is sikerült más hajókkal, szóval, ha nagy grimbusz nincs, meglehet a rekord.

Természetesen a szél kicsit mögénk fordult, így olyan volt, mintha Kenese egy nagyon jól kirakott hátszélszakasz végét jelző bója lenne, egyik takkon sem tudtunk Kenesére menni.

Sebaj, a cél lebegett a szemünk előtt, csak arra figyeltünk, hogy a hajó a lehető leggyorsabban haladjon. Időközben volt több halzolás, de nem történt semmi különös, így említést nem érdemelnek. Hacsak az nem, hogy eddigre már nagyon magabiztosan tudtuk végrehajtani ezt a manővert.

Lajos: A csökkenő szélben a sebesség érdekében szépen két menetben felmentünk teljes méretű grószra.

Miklós: A legnehezebb percek azok voltak, amikor már a kikötő szája felé tartottunk és a gps-en látszott, hogy 3-6 perc van az érkezé-

AHOGY A VÍZIMENTŐK LÁTTÁK

Igyekeztünk folyamatosan a hajó közelében maradni nem messzebb kerülve 3-4 hajószélességnyi távolságnál. Erős szélben, ekkora hullámokban, folyamatos és intenzív munkát igényelt tőlünk a pozíció megtartása. A hajó nagy oldalfelülete miatt erős toló hatást kapunk, és a hullámok is folyamatosan a vitorlás hajó felé sodornak minket, ha nem figyelünk oda.

A folyamatos kormányzás és a víz, a csapat figyelése mellett, bár nem számítottunk hatalmas forgalomra így november vége felé a Balatonon, radarral is pásztáztuk a vizet, hisz horgászcsónak mindig akad. Láttunk is párat, no meg meglepetésünkre, pont a tihanyi csőben egy uszályal futottunk össze. A radarképen láttuk, hogy valami nagyobb járművel állunk szemben, így előresiettünk, feltérképeztük a pozíciót, megvilágítottuk, ezzel is segítve a vitorlázó legénység haladását. Elképesztő sebességgel haladt a vitorlás hajó, nem volt túl sok idő felkészülni az uszály felbukkanására, de igencsak jól jött, hogy előre tudtuk pár perccel mire is számíthatunk, és tudtuk a csapatot is figyelmeztetni.



sig, de a szél folyamatosan gyengül. Már csak 13-16 csomó volt, azonban az időből látszott, hogy egyáltalán nincs veszve semmi. Sőt! Az utolsó méterekre mindenkinek sikerült az izgatottságán úrrá lennie és inkább újra átvettük, hogyan, hova kötünk ki, mik a prioritások és a futó embert bízattuk, ne kímélje magát.

A kikötőtől délre lévő strand előtt volt az utolsó halzolás, így balcsapáson érkeztünk a kikötő külső mólójára. Reacher beteker, hajóval a partot becélóz, Máté ugrik, Áki elkapja a partot, Lajos ledobja a nagyvitorlát. 2015.11.20. 23 óra 35 perc.

És a csönd...

Ezt leírni nem tudom, aki ment már majdnem 4 órát 15-21 csomós sebességgel, ahol a víz is hangos, a felcsapódó hullámokról nem is beszélve, csak az tudja, milyen ez a csönd. Meg az, aki már borult hajóval. Ott is az egyik pillanatban még harsogás, izgalom, aztán egyszer csak csönd, vagyis inkább a víz bugyogása, amit az ember hall a víz alatt, de mindenképp egy kicsit megdermesztő és hirtelen állapotváltozás...

Máté dolga most az, hogy minél gyorsabban elérjen a kenesei vasútállomásra. Ő fut, rohan, ezt még láttuk, rápillantottunk az órára és már tudtuk, megvan! Már csak a pontos rekordidő volt a kérdés.

Lajos: A hajót elhúztuk biztonságos kikötőhelyre, addigra érkezett meg Máté, a néhány

tagú szurkolóseregünkkel együtt és fülig érő szájjal kiáltotta, 3 óra 19 perc az új rekord, amit a Nelson Flottalízing Flaar 26RR hajó és kis csapatunk tart innenről!

A papírra végül is 23:38-kor került pecsét a vasútállomáson. Az indulás 19:49-kor volt, a befutó pecsételéig eltelt 3 óra 49 perc, de ebből, a szabályok értelmében jóváírnak 30 percet, így jött ki a 3:19-es menetidő.

Miklós: Nagyon jó érzés volt! Lajos ötödik, jómagam harmadik, Ákos és Máté első próbálkozása volt! Jókedvű beszélgetés közben a hajó leszerelése következett, de cseppet sem fáradtan! Az még várat magára, egyelőre az adrenalin dolgozik a testekben.

Lajos: Itt kell megemlítenünk, hogy a jórészt 25 csomó fölötti szélben, 9 fokos vízben, több mint 3 órán át tartó éjszakai vágatás során gyakorlatilag semmi kár nem keletkezett, sem a hajóban, sem a vitorlákban. És ez mindannyiunk számára büszkeség!

Nagy köszönet a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatának, a Rupert legénységének, Szedlák-Kun Péternek, Soós Istvánnak és Fessler Gábornak a helytállásért, a profi, és bizalmat adó kíséretért. Köszönet a Keszthelyi Yacht Kikötőnek is a vendéglátásért, és hogy elviselték, hogy megszálltuk az éttermüket.

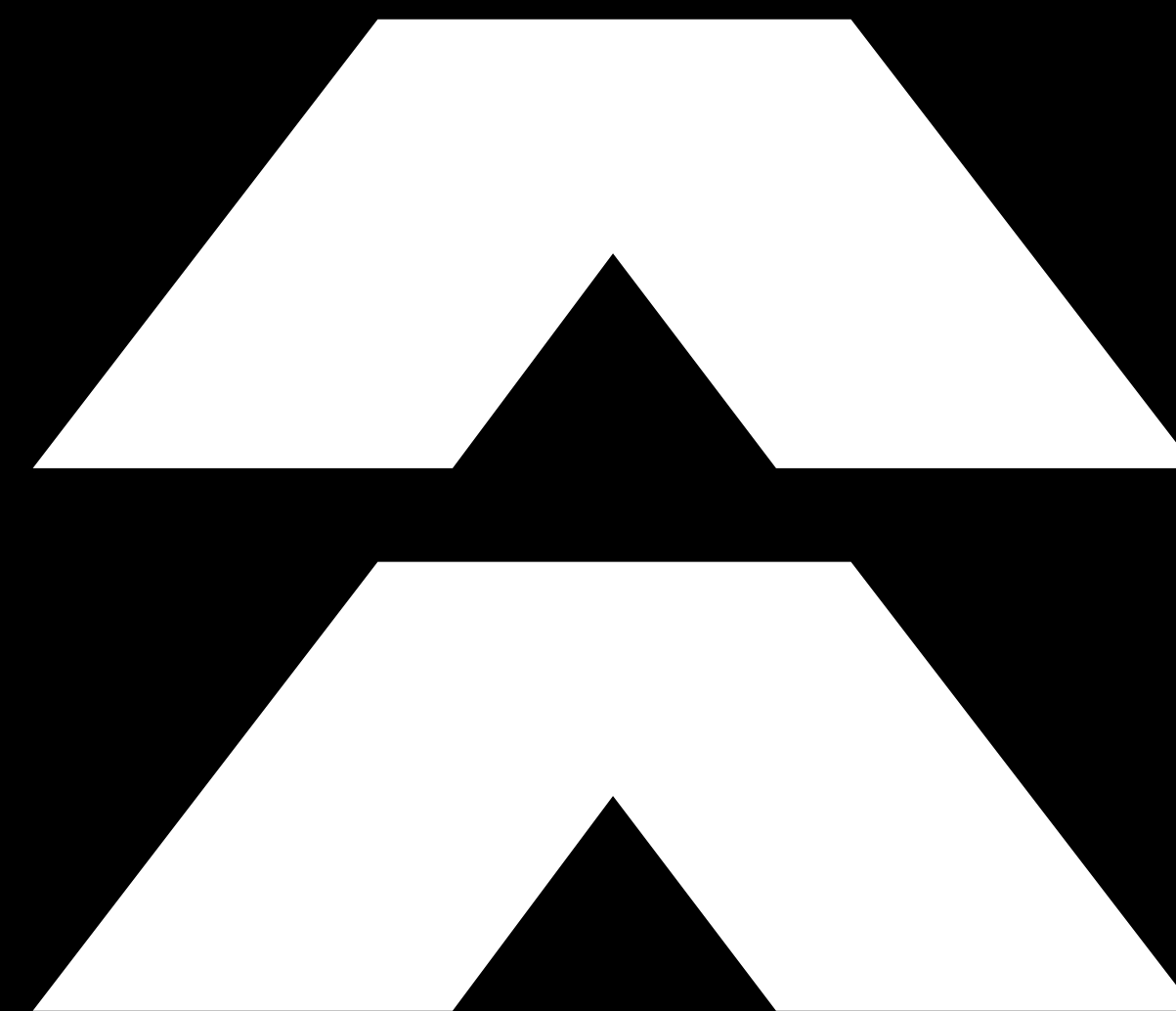
Folytatása biztos következik...

AHOGY A VÍZIMENTŐK LÁTTÁK

Volt borulás és veszélyhelyzet is, nem egyszer, de a Flaar26RR hajó köszönhetően a dönthető tőkesúlynak és a DSS rendszernek hamar visszaállt, kivételes sebességgel és stabilizáltan szelte a viharos habokat, így nem volt szükség részünkről beavatkozásra.

Nettó 3 óra 19 perc alatt vágatott végig a csapat a Balatonon, 22 perccel megdöntve az eddigi egytestű hajóval felállított időrekordot. Mi pedig árnyékként követtük őket, és vigyáztunk a biztonságukra. Emberfeletti teljesítmény, mely nekünk is erőt próbáló volt. Mindig nagy élmény ilyen dolgoknak részese lenni.

Köszönjük a Rupert legénységének, Szedlák-Kun Péternek, Soós Istvánnak és Fessler Gábornak a helytállást, és gratulálunk az új rekordot beállított csapatnak: Varga Lajosnak, Rauschenberger Miklósnak, Pécsváradi Ákosnak és Scharf Máténak!





TRANSAT Jacques VABRE

EREDETEILEG 42 HAJÓ ÁLLT RAJTHOZ, DE 15 NAPPAL A TRANSAT JV MEZŐNY INDULÁSA UTÁN MÁR CSAK MAXIMUM 25 BEFUTÓ-
RA SZÁMÍTHATTUNK. MI TÖRTÉNT IDÉN, HOGY EGY ILYEN NAGY
MÚLTÚ VERSENYEN ENNYI HAJÓ KIÁLLNI KÉNYSZERÜLT?

SZERZŐ: PORTHOLE

A VERSENY MAGA **5400 MÉRFÖLD** HOSSZÚ, LE HAVRE KIKÖTŐJÉBŐL INDUL ÉS BRAZÍLIÁBAN VAN A BEFUTÓ. 4 HAJÓOSZTÁLYBAN LEHET RÉSZT VENNI, A LEGNAGYOBBAK AZ ULTIME OSZTÁLY TRIMARÁNJAI, AMELYEK ELŐÍRÁS SZERINT 70-105 LÁBASAK. AZTÁN JÖN AZ IMOCA 60, VAGYIS A NYÍLT 60 LÁBAS HAJÓOSZTÁLY. A MULTI 50-ESEK TERMÉSZETESEN 50 LÁBAS TÖBBTESTŰ HAJÓK. A CLASS 40, MINT NEVÉBŐL IS KIDERÜL, A 40 LÁBAS HAJÓK OSZTÁLYA. ŐK A LEGKISEBBEK, DE A LEGKEZELHETŐBBEK IS, AMI MEG IS LÁTSZIK, MERT EDDIG CSAK 3 HAJÓ ADTA FEL A VERSENYT A 14 INDULÓBÓL.

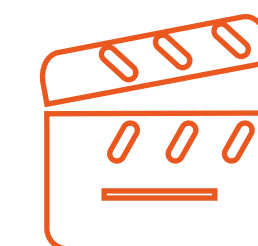
A legtöbb nevezés az IMOCA-k között volt, számszerint 20. Eredetileg az 1982-es BOC Challenge-re készültek az első, ebbe a hajóosztályba tartozó 60 lábás hajók, amelyek az 1989-es Vendée Globe után terjedtek el. És éppen ez az oka annak, hogy a Transat mezőnyében ennyi probléma van velük. 2016 október 5-én, vagyis nagyjából egy év múlva indul a Vendée Globe 2016. Az indulók nagy része pont erre a versenyre készül, a Transat lett volna az egyik teszt versenyük. Olyan vitorlázók, akik esélyesek, híresek és nagyon

tapasztaltak, kiállni kényszerültek, mert hajójuk egyszerűen túl új és felkészületlen volt. Az Edmond De Rothschild feladta két olyan vitorlázóval a fedélzeten, mint Sébastien Josse és Charles Caudrelier, akik többszörös Transat JV és Rolex Fastnet győztesek. Állítólag rengeteg kisebb probléma volt a 2 hónapja elkészült hajóval, amelyek külön-külön még csak megoldhatóak lettek volna, de így együtt sok lett. Josse a Vendée Globe-ra készül, emiatt nem akartak tönkre tenni egy szinte vadonatúj hajót.

HUGO BOSS



A HUGO BOSS-ON IS FELADNI KÉNYSZERÜLTEK A VERSENYT. A 6 NAPPAL A RAJT ELŐTT ELKÉSZÜLT HAJÓ ELKEZDETT SÜLYEDNI, ÁRBOCÁT VESZTETTE, LEGÉNYSÉGÉT ÚGY KELLETT KIMENTENI. SZERENCSÉRE SENKI SEM SÉRÜLT MEG, MÁSNAP SIKERÜLT VISSZATÉRNI A HAJÓHOZ ÉS KIKÖTŐBE VINNI. ÁLLÍTÓLAG EGY HULLÁM DÖNTÖTTE FEL ŐKET. AZ IDÉN ÉPÜLT 5 FOILING IMOCA HAJÓBÓL MÁR CSAK EGY VAN VERSENYBEN. EGYSZERŰEN EZEK A VITORLÁSOK OLYAN KÜLÖNLEGES PROTOTÍPUSOK, AMELYEK SOHA NEM VOLTAK TESZTELVE ILYEN VERSENYKÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT.

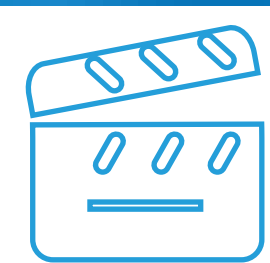


Az egyik kiálló hajó, a *St. Michel-Virbac* háromszoros Transat győztes kormányosa, Jean-Pierre Dick azt nyilatkozta, hogy az újonnan tervezett hajók egyszerűen túl törékenyek. A Safran is a verseny feladása mellett döntött, ők is inkább a Vendée Globe-ra erősítenek. Idáig összesen 11 IMOCA 60-as állt ki, köztük a Spirit of Hungary is.

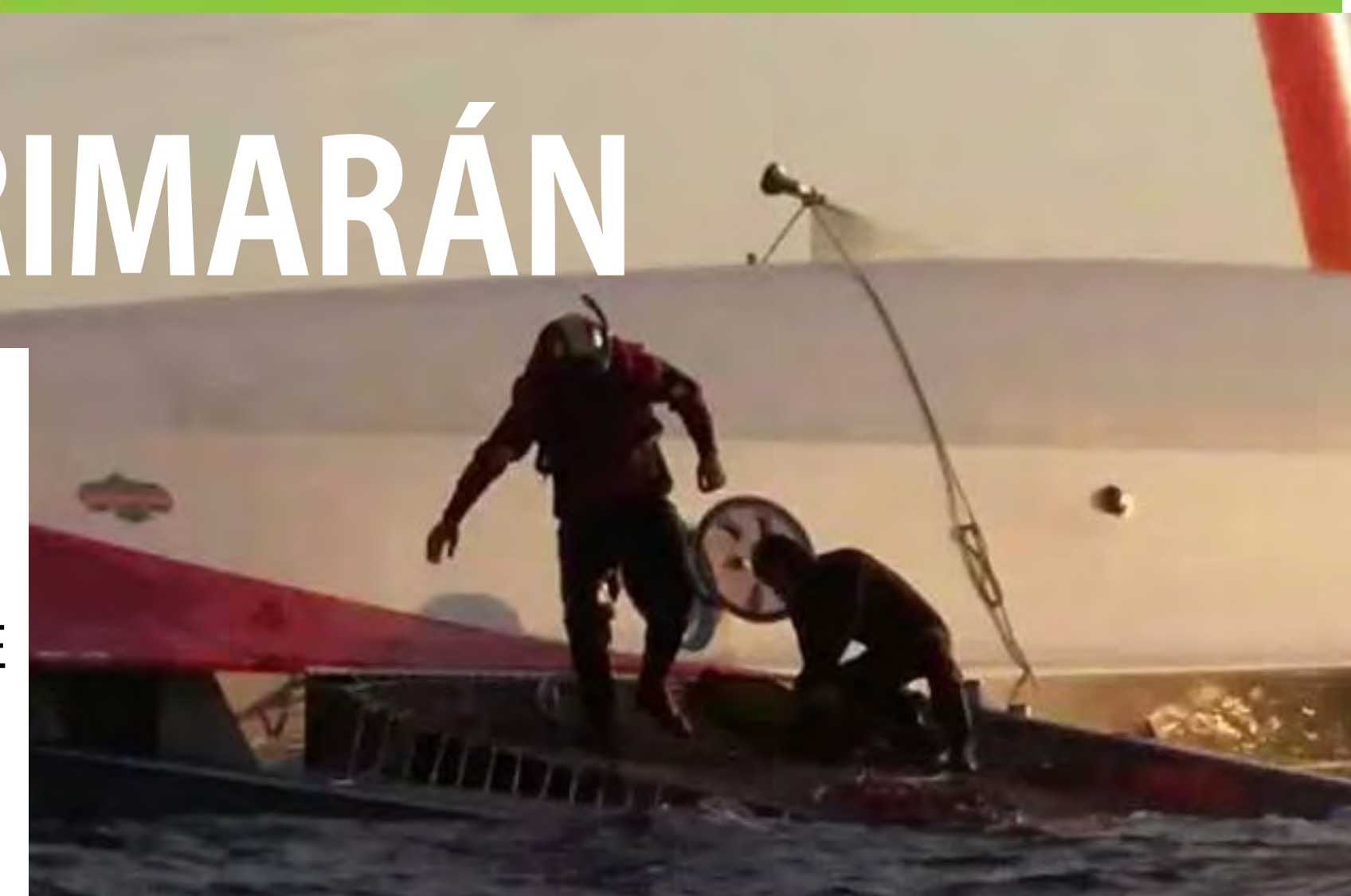
PRINCE DE BRETAGNE TRIMARÁN

VIDEÓ

YouTube



AZTÁN PERSZE NE FELEJTKEZZÜNK EL AZ IGEN KEMÉNY SZÉLRŐL ÉS A NAGY HULLÁMOKRÓL, AMIK SZÁMOS SÉRÜLÉST OKOZTAK A HAJÓNAK A VERSENY ELSŐ 5 NAPJÁN. MULTI 50-ES ARKEMA TRIMARÁN KIHÚZTA MOSTANÁIG, DE A KÖZÉPSŐ TESTEN LÉVŐ REPEDÉS MIATT KI KELL KÖTNIÜK, HAJÓJUK FÉLIG TELE VAN VÍZZEL. A 24 MÉTERES PRINCE DE BRETAGNE TRIMARÁN MÁR EGY NAP-PAL A RAJT UTÁN FELBORULT. BÁR ELEINTE NEM KÉRTEK SEGÍTSÉGET, A BEÍGÉRT 30-40 CSOMÓS SZÉL MIATT EGY NAP MÚLVA HELIKOPTERREL KIMENTETTÉK ŐKET, A HAJÓT PEDIG 4 NAPPAL KÉSŐBB SIKERÜLT KIKÖTŐBE VONTATNI.

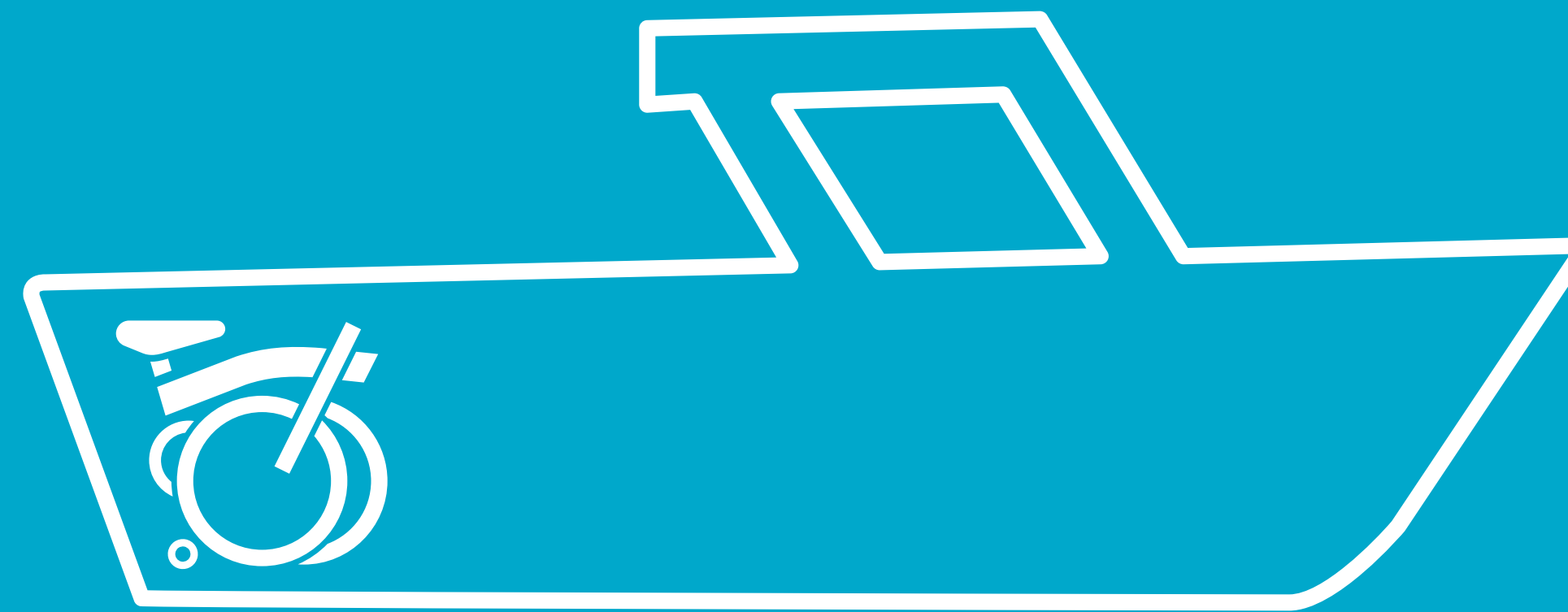


RENNES ST MALO

A MULTI 50-ES RENNES ST MALO PEDIG ELSÜLLYEDT KONTÉNERNEK ÜTKÖZÖTT.



A Transat JV október végén induló verseny, az időjárás mindig kemény az elején. Ez és a jövőre rajtoló Vendée Globe együtt okozta azt, hogy idén már a verseny elején majdnem kétszer annyi (17) hajó adta fel a versenyt mint azelőtt.



Ha a városban már veled van, miért nincs a hajódon?

Széltelen Dér Kupa

A Folkboat osztály igen elszánt, ezért amikor kiderült, hogy nem jött össze idén a megfelelő számú ranglistaversenyre a megfelelő számú hajó, nem volt mit tenni, meg kellett ragadni az utolsó lehetőséget.

Szerző: Szutor Ferenc

Csak a pályarövidítésnek köszönhető, hogy néhány hajó ha vitorlázásnak nem is nevezhető, de azért eredményesnek számító módon valamilyen láthatatlan áramlatok hátán átlépte Aligánál a befutó vonalát.



Az elmúlt években novemberben még abszolút vitorlázható idő volt, úgy értem, hogy nem síruhá, túlélőfelszereléses, expedícióvitorlázás, hanem kellemes későőszi napsütéses idő.

A reggeli készülődésnél még volt némi fuvallat. A rajtnál még vitorlakkal kerülgették egymást a hajók. Volt is mit kerülgetni, hiszen 84 egység sorakozott fel a rajthoz, köztük 8 folkeboot! Ez a létszám abszolút értékben is becsületes, de egy novemberi (a folkésokat leszámítva) tét nélküli hobbyversenytől kifejezetten nagyon szép eredmény. Ez nyilván köszönhető a szép időnek és a 9 éves múltnak amivel lassan ez a verseny is felírja magát a „kihagyhatatlan” események sorába.


Nem végeztem különösebb kutatásokat de valahogy az az érzésem, hogy egyre tovább tart a nyár. Az elmúlt években novemberben még abszolút vitorlázható idő volt. Úgy értem, hogy nem síruhá, túlélőfelszereléses, expedícióvitorlázás, hanem kellemes későőszi napsütéses idő. Az is igaz, hogy a tavasz meg mintha egyre később akarna megjönni, és májusban még olyan cudar idő tud lenni, mintha sose lenne nyár. Na de elkalandoztam.

Szóval a rajtnál még kerülgettük egymást, majd a rajt időpillanatával párhuzamosan elállt a szél. Nem úgy állt el, mint egy kellemes nyári délutánon, amikor valami azért csak teng leng erről arról. Úgy állt el, ahogy csak egy novemberi szmogriadós szélcsend tud állni. Ilyenkor elkezdődik az idegek harca. Párduc léptek a fedélzeten, de az is csak akkor ha süllyed a hajó. Minden egyéb esetben kötelező a mozdulatlanlás. Na jó ha elfogy a sör, akkor valaki !EGY! valaki lemehet a kajütbe. Lehetőleg a legkönyebb. így centizgették egymást a hajók 3 óráig, ami a verseny limitideje. Nem lehet sokáig húzni, hiszen 4 után már


fotó

www.porthole.hu
 életképek 


fotó

www.porthole.hu
 serlegek, meodellhajók 

fotó

www.compassmagazin.hu
 életképek 

erdmények

www.compassmagazin.hu



sötétedik és sokaknak még haza is kell érnie valahogyan.

Csak a pályarövidítésnek köszönhető, hogy néhány hajó ha vitorlázásnak nem is nevezhető, de azért eredményesnek számító módon valamilyen láthatatlan áramlatok hátán átlépte Aligánál a befutó vonalát. A helyeztet jól szemlélteti, hogy a 84 nevezett hajóból 39 teljesítette a rövidített távot. Ami a folkék idei utolsó ranglistaversenyét illeti, Kövendi Dénes nagy rutinnal és egy csipetnyi csodával 39. helyen vitte be a Slim Jimet, ezzel az osztályban egyedül neki sikerült eredményesen teljesítenie a Kenese-Aliga távot (4 óra alatt). A versenyt abszolútban egyébként a Nekem8 (8mOD) nyerte, második lett a Nagymágus (E30) és harmadik a Puro Contento (J-105). Már ebből az első három helyezésből is látszik, hogy ha valami itt nem érvényesült az a papírforma. De ez most így sikerült.

A BFYC-ben tartott eredményhirdetésre sokan már nem jöttek el, hiszen nekiindultak a hazaútnak. Nem szívesen írom ezt le, de felszolgált estebéd



tekintetében biztosan nem maradtak le semmiről. Többen szóvá is tették, hogy a húskészítményt csak nyomokban tartalmazó túlfőtt krumpliszerű maszsa mire alkalmas és mire nem. Ez persze nem von le semmit a verseny értékéből. Jó, hogy már 9 éve mindig van Dér Kupa. Jó hogy egyre tovább

tart a szezon, és jó, hogy ilyen sok hajósban van még lelkesedés novemberben is. Szinte biztos vagyok benne, hogy jövőre is lesz Dér Kupa november első hétvégéjén, szóval érdemes már most beírni ceruzával a naptárba. Mégiscsak jobb így befejezni a szezont, akár fúj a szél akár 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 345 355 385 415 455 495 545 new 575 630e

Hanse Hungaria Kft | Keszthely
Phone +36 70 945 4538 / info@hansehungaria.hu

Hanse
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

www.hanseyachts.hu

Dől a lé!

RENDKÍVÜL NAGY ÖSSZEGŰ, ÖSSZESEN 312,5 MILLIÁRD FORINTNYI FORRÁST TARTALMAZ AZ A FRISS KORMÁNYHATÁROZAT, AMELY A BALATON ÁTFOGÓ FEJLESZTÉSÉT CÉLOZZA ÉS AMELYBŐL 288 MILLIÁRD FORINTOT A 2014-2020-AS UNIÓS CIKLUS TERHÉRE KÍVÁN ELKÖLTENI A KORMÁNY.

SZERZŐ: PORTHOLE

A határozat megjelenésével egy időben jelentették be Balatonfüreden a programot, amelyet történelmi jelentőségűnek nevezett a Balatoni Fejlesztési Tanács elnöke. Ez érthető is, hiszen a rendszerváltás óta nem volt még példa arra, hogy dedikált forrást is rendeltek volna az üdülőrégió stratégiai céljainak megvalósításához.

Érdeemes végigolvasni a 1821/2015. (XI. 12.) számú kormányhatározatot, különösen a fejlesztési célok és az ezekhez rendelt források összegeit.

Bejárható Magyarország víziturisztikai koncepcióra 3,5 Mrd, e-kikötőfejlesztésre 3,7 Mrd, kerékpárutakra 3,5 Mrd jut a turisztikai keretből. Az innovációs keret csak az elektromos hajózással

kapcsolatos gyártás-fejlesztésekre 1 Mrd-ot biztosít

Óriási összeg 12 Mrd jut a Sió zsilip és a csatorna felújítására

Javul a közlekedés, lesz komp Badacsony és Fonyód között, elektromos vasúti kör a Balaton körül, az épülő M8 autópálya M7-Kenese szakasza is kiépül. A nagyobb városokban elektromos buszok közlekednek, és kiépül egy e-töltőhálózat az autók, hajók kerékpárok töltésére.

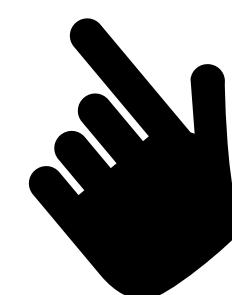
A Bahart Zrt. nevesítve 2-2 Mrd forintot kap kikötőinek és hajóparkjának fejlesztésére.

Az e-kerékpár projektnek is jut 1,5 Mrd Ft

A pályázatok kiírása hamarosan megtörténik, kezdődhet a helyezkedés! •



Klikk ide az egész cikkért a Portfoli.hu weboldalán.



Hajóipari Vállalkozók Egylete

KEDDEN VOLT A HAJÓIPARI VÁLLALKOZÓK EGYLETÉNEK ÉVES KÖZGYŰLÉSE. AZ 1992-BEN ALAPÍTOTT SZAKMAI SZERVEZET JELEN PILLANATBAN 37 CÉGET ÉS VÁLLALKOZÓT FOG ÖSSZE.

SZERZŐ: PORTHOLE

Az egyesület célja a régióban tevékenykedő hajóépítők, forgalmazók és bérbeadással foglalkozók összefogása, érdekvédelme. Idén olyan nagy cégek váltak például taggá, mint a **Balatoni Hajózási Zrt.** vagy az elektromos hajók tervezésével és gyártásával foglalkozó **Aqwia Kft.** De olyan új cégek is szívesen csatlakoztak, mint az edzőmotorosokat gyártó **Bravo Boats.**

A gyűlésen Brencsán Ábel is megjelent az MVSZ képviselőjeként, hogy a szövetség együttműködését ajánlja fel a HVE számára. A Magyar Vitorlás Szövetség eddig főleg a versenysporttal foglalkozott, de mostantól jobban szeretnének figyelni a szabaidősportra is, hiszen ez 20000 hobbivitorlázót jelent. Ugyanakkor mindkét szervezetnek sokat jelentene, ha innentől közösen, egymást segítve tudnának fellépni a hatóságoknál a víziközlekedésre és hajózási rendeletekre vonatkozó jogszabályváltozások eléréséhez. Vizeink védelme közös cél, így szóba került a szennyvíztartályok ürítését célzó megoldások keresése ugyanúgy, mint a vitorlások motorozásának szabályozása.

A Hungexpo munkatársa, M. Kiss Bence is megjelent, hogy a Boat Show-ról és a kiállítás részleteiről beszélgesse az egyesületi tagokkal. A minden évben megrendezésre kerülő Budapest Boat Show a közös fellépés eredményeként a HVE kiállító tagjai 1998 óta 20-30%-al olcsóbban mutathatják be termékeiket, szolgáltatásaikat. Az egyesület Pallás Évát, a HVE egykor alapítótagját és elnökét örökös tiszteletbeli taggá avatta. •



2016



2016 LEGJOBB
HAJÓI A SAIL
MAGAZIN SZERINT

A SAIL MAGAZINE IDÉN IS KIHozTA AZ ÁLTALUK 2016-BAN LEGJOBBNAK TARTOTT HAJÓK LISTÁJÁT. MINT MINDEN ÉVBEN, MOST IS VANNAK MEGLEPETÉSEK, DE ÉRDEMES MEGNÉZÉGETNI A HAJÓKAT KÖZELEBBRŐL IS, MEHET AZ ÁLMODOZÁS ÉS A HAJÓVÁSÁRLÁS.

SZERZŐ: PORTHOLE



AZ ÉV LEGJOBB ZÁSZLÓSHAJÓJA A **JEANNEAU 64**

A 64 lábás mini szuperyacht. Luxus cirkáló, amelyet könnyű vitorlázni. Belül kényelmes, nagy terek, 2 vagy 3 kabinos alaprajz. A hajó hátsó részébe még a gumimotorosunk is befér és mindezt állítólag kategóriájában nagyon jó áron adják.

JEANNEAU 64



EGYTESTŰ CIRKÁLÓ 41-50 LÁBAS KATEGÓRIÁBAN: **ITALIA 13.95**

Egy másik, persze kisebb luxus cirkáló, ahol a vitorlázás is a luxus élvezet része. Ha nem nézzük a hajó tatját, olyan is, mint egy versenyhajó. A kötelek szinte nem láthatóak a fedélzeten, csak a csörlőknél bukkannak fel, a keel bulbás, majdnem T alakú és a belső... Olasz elegancia.

ITALIA 13.95



TÖBBTESTŰ CIRKÁLÓ 31-40 LÁBAS KATEGÓRIÁBAN: **BAVARIA OPEN 40**

A Bavaria, akitől általában egytestű hajókat látunk, megvette a francia Nautitech nevű katarán építő céget. A magas építésű és könnyű hajó az átlagosnál jóval nagyobb nyitott fedélzettel rendelkezik és a keskeny hajótestek miatt nagyon jól kreuzol.

BAVARIA OPEN 40





TÖBBTESTŰ CIRKÁLÓ 41-50 LÁBAS KATEGÓRIÁBAN: **BALI 4.3**

Egy másik nagy és kényelmes katamarán Franciaországból. Ezek a hajók azoknak a vitorlázóknak készültek, akik kényelmet és biztonságot keresnek a hajójukban maximális helykihasználással. A Bali 4.3 legalább 30 négyzetméteres lakóterülettel rendelkezik, benne egy teljesen normális nagyságú konyhával. Az árbocot eléggé hátra rakták, így viszont egy szép méretű génuával vitorlázhatunk, ha éppen azt szeretnénk.

BALI 4.3





VERSENYHAJÓ 30 LÁB FELETT: **GUNBOAT G4**

Bár a kép magáért beszél, a 40 lábás hajó túrázásra is jól használható, van benne rendes kabin, meg ágy, kis konyha. Három ember elviszi gond nélkül, és nagyon gyors, ha versenyre kerülne sor, bár fel tud borulni. Kár, hogy a cég épp most jelentette be, hogy tönkrementek.

GUNBOAT G4



EGYTESTŰ CIRKÁLÓ 31-40 LÁBAS KATEGÓRIÁBAN: **MARLOW-HUNTER 31**

Viszonylag kicsi a cockpit, cserébe hatalmas a kabin. De ami a lényeg, a tesztvitorlázáson 12-13 csomós szélben a félszeles szakaszon 7,8 csomós sebességet mértek...

MARLOW-HUNTER 31





KISEBB CIRKÁLÓK KÖZÖTT A GYŐZTES A **DRAGONFLY 25**

A dán hajóépítő műhelyben készült összehajtható trimarán kétféle, egy sport és egy túraváltozatban készül. A schwert nem pont középen található, hogy a belső tér nagyobb lehessen, de a bútorokat könnyedén el lehet távolítani, ha versenyzésre kerülne sor. Tapasztalt vitorlázók akár 30 perc alatt is összeszerelhetik a hajót trailer-ről.

DRAGONFLY 25





VERSENYHAJÓ 30 LÁB ALATT: **FAREAST 28R**

Ki mondta, hogy Kína nem tud fantasztikus minőségű hajókat gyártani? Mindössze kb 60ezer dollárért kaphatunk egy igazi versenygépet, vitorlástul, trailerestől, Seldén árboccal és baum-mal, bulbás tőkesúllyal és tökéletes cockpit elrendezéssel. A tervező pedig nem más, mint a híres holland Simonis Voogd.

FAREAST 28R



TÖBBTESTŰ VERSENYHAJÓ 30 LÁB ALATT: **WHISPER FOILING CAT**

20ezer angol fontért már repülhetünk is ezzel a gyönyörű 17 lábás katamaránnal. Foiling akár 5 csomós szélben is. Ennél többet nem is kell mondani.

WHISPER FOILING CAT





BALABO

A BALABO, AZAZ BALATON BOAT PROJECT

Sarodi Flóriával beszélgettünk



SARODI FLÓRA IDÉN VÉGZETT A MOHOLY-NAGY MŰVÉSZETI EGYETEMEN. MESTERMUNKÁJA EGY, A BALATONRA TERVEZETT, MINDENKI ÁLTAL VEZETHETŐ ELEKTROMOS HAJÓ VOLT. A HANGSÚLY ITT A “MINDENKI ÁLTAL HASZNÁLHATÓ”-N VAN, MERT A TÖRVÉNYI RENDELKEZÉSEK SZERINT ELEKTROMOS KISHAJÓ 7 MÉTERES HOSSZÚSÁGIG JOGOSÍTVÁNY NÉLKÜL VEZETHETŐ. A ZÁDOR22 MINDEMELLETT A BUBI KERÉKPÁROK MINTÁJÁRA KÖZÖSSÉGI HAJÓ IS LENNE, TEHÁT BÉRLETTEL LEHETNE HASZNÁLNI ÉS AKÁRMELYIK RENDSZEREN BELÜLI KIKÖTŐBE VISSZA LEHETNE VINNI.

Porthole: Hogyan kezdted el hajótervezéssel foglalkozni?

Gyerekkorom óta Pécselyen töltöttem a nyarakat és mindig vonzott a tó és rajta a hajók. Mivel formatervezéssel foglalkozom, elkezdtem keresni a vízhez köthető projekteket. Bekerültem egy csapatba, akik a Városligeti-tóra terveztek csónakot. Itt egy kajak-kenu készítővel dolgozhattam együtt, aki a technikai megvalósításért felelt, én pedig a formáért. Az, hogy a csónak végül is megvalósult, fantasztikus érzés volt, ráadásul nagyon sok pozitív visszajelzést kaptam. Így kerültem el Balatonkenesére az Aqwia Kft-hez nyári szakmai gyakorlatra, ahol három különböző hajó tervezésében vehettem részt. Ezek a hajók azóta már el is készültek.

Porthole: Mi adta az ötletet a diplomamunkádhoz?

Az ötlet tulajdonképpen úgy jött, hogy Pécselyről jártam Kenesére a szakmai gyakorlat alatt és az ingázás eléggé körülményes volt. Közben pedig elképzeltem, hogy vízen akár mehetnék egyenesen is. De hogyan? Hajóm nincs. Egy átlagember számára a hajóbérlés nagyon macerás, kell kapitány, nem feltétlenül akkor indulsz, amikor akarsz. Nem mindenki tud hajót venni, hajótárolás is drága. Erről eszembe jutott a BuBi sikere és ez adta az inspirációt. Alapvetően úgy működne, hogy az ember bejelentkezik a BalaBo rendszerbe és kibérli a Zádor22-t az egyik kijelölt kikötőből, elmegy vele oda, ahová akar és ott

kiköt egy kijelölt kikötőbe. Úgy képzeltem, kb. 150 hajóval lehetne elkezdni, szétszórva a Balaton körül.

Porthole: 150 hajó azért megváltoztatná a tó képét, nem?

Szerintem extra 150 hajó elfér. Az elmúlt 10 évben sokkal több vízi jármű lett a Balatonon. Európában pedig arányaiban általában több hajó van a tavakon, mint itt. De bevallom, hogy ma már kisebb hajót terveznék.

Porthole: Mesélnél magáról a hajóról? Miért Zádor a neve? És mi ihlette az alakját?

A hajó a nevét a Pécsely mellett található Zádor váráról kapta. 22 lábás, 6-8 óra menet-

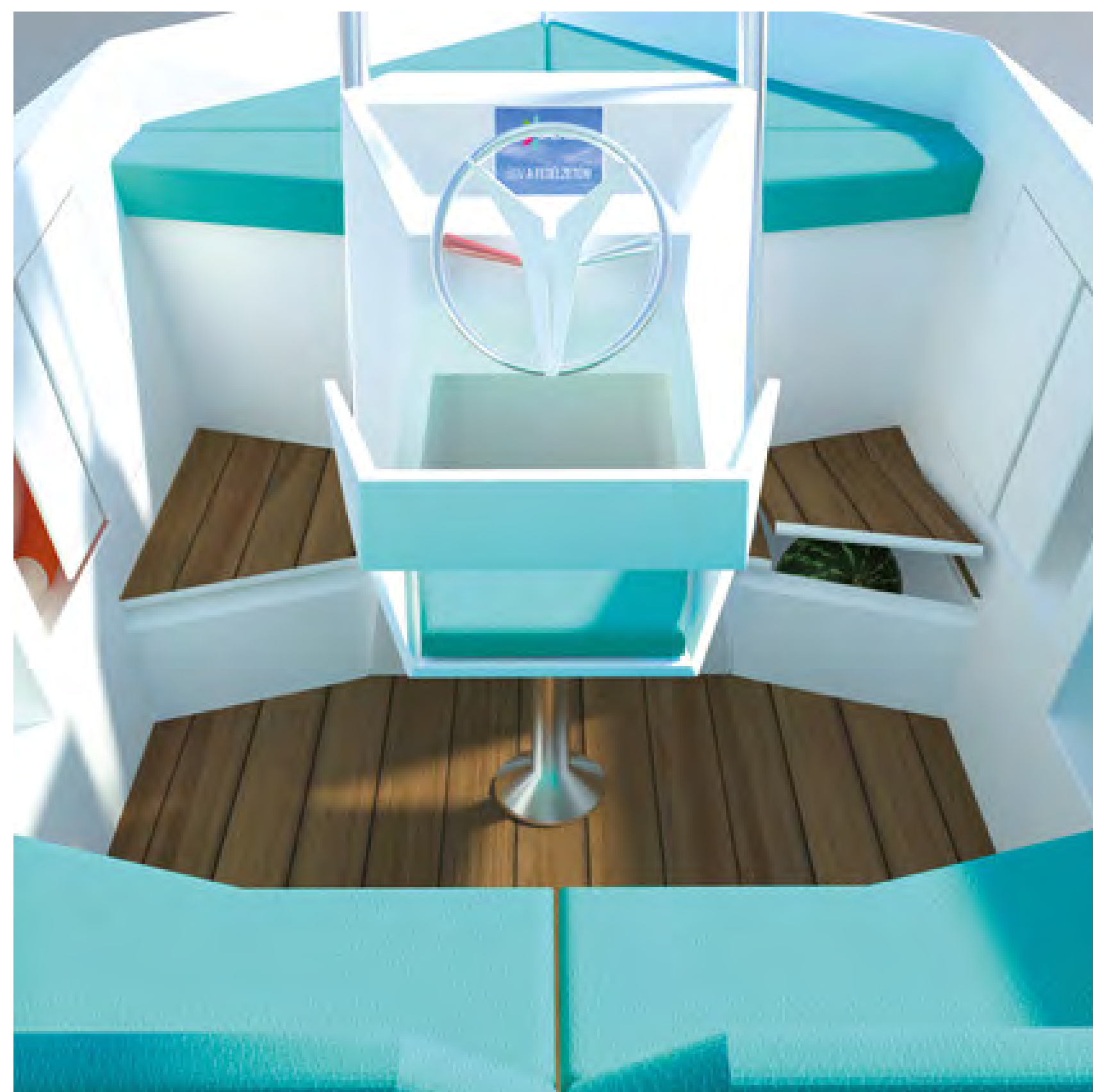


AZ ALAKJÁT KÜLÖNBÖZŐ DOLGOK IHLETTÉK, MINT PÉLDÁUL A VITORLÁK HANGSÚLYOS LÁT-VÁNYA TIHANYBÓL NÉZVE, VAGY A SZÁNTÓDI RÉV ÉPÜLETÉNEK KIFESZÍTETT TETŐVONALAI.



Készült egy klasszikusabb vonalú tervet is.





ideje lenne és kb 12-13 km/h maximális sebességet tudna elérni. Egyszerre akár 6 ember is utazhat rajta. Az alakját különböző dolgok ihlették, mint például a vitorlák hangsúlyos látványa Tihanyból nézve, vagy a Szántódi rév épületének kifeszített tetővonalai. Azt szerettem volna, ha a Zádor22 alakja kitűnik a többi hajó közül a víz felett látható rész nem annyira áramvonalas formájával. De készítettem egy klasszikusabb vonalú tervet is.

Kérdőívet töltöttem ki hajósokkal és olyanokkal is, akik csak szeretnék hajózni. Az ő elvárásaik formálták a Zádor22 funkcióit. A vastag oldalfal miatt a kormányállás mellett kétoldalt elérnek a mentőmellények. Kerekesszékekkel is könnyen használható, a ki- és bejutás meg van oldva. Van rajta hűtő, GPS, lehet vele biciklit szállítani, van a padlóból kinyitható asztal, kihajtható ülések és napozórész is. Ezenkívül szeretném, ha rá lehetne csatlakoztatni a telefonunkat, illetve ha

a viharjelzéssel is össze lenne kapcsolva, tehát vihar esetén nem lehetne elvinni a hajót, esetleg csak a parttól bizonyos távolságra.

Porthole: Mik a jövőbeni terveid?

Egyik nagy álmom, hogy az Officina Italiana-nál dolgozhassak, mert nagyon szeretem ennek az olasz hajótervező irodának a letisztult formavilágát. Mindenféleképpen szeretnék többet foglalkozni vízi járművekkel és beletanulni a vitorláshajó tervezésbe is. •

MŰHELY
extra

A vitorla

Az ősz az év egyik legszebb évszaka, a természet vörösbe borul, párás reggelek köszönnek a vizek fölé és ez szép lassan egyben a vitorlásszezon végét is jelzi. A hajótulajdonosok többsége nagy gondot fordít a hajó téliesítésére, de a vitorlák nem mindig kapják meg a kellő törődést.

VITORLÁK TÉLEN

MŰHELY¹
sorozat

Vitorlakészlet összeállítása –
Az orrvitolra



Így tárolja el télre a vitorláit!

Tanácsok a vitorlák téli felkészítéséhez a Quantum Sailstól

SZERZŐ: DAVID SIMMONS–PÉCSVÁRADI ÁKOS (QUANTUM SAILS HUNGARY)

A következő néhány tipp segítségével zökkenőmentes lehet a szezonkezdet: Amikor a hajót felkészítjük a télre, ne feledkezzünk meg a vitorlákról sem. 4 fő szempontot vegyünk figyelembe, amikor a vitorlák téli tárolását tervezzük.

1. Vitorlák állapota

A szezon végeztével itt az ideje alaposabban átvizsgálni a vitorláinkat, hogy aztán tavasszal ne a vitorla javíttatásával teljenek a vitorlázásra szánt órák, napok. Az a tapasztalatunk, hogy a szezonban előforduló javítások nagy része olyan hiba, amely egy szezonvégi átvizsgálás során észrevehető, és a téli időszak alatt kényelmesen javítható lett volna.

2. Por, kosz, nedvesség

A por és a kosz nem csak rosszul néznek ki, de rövidítik is a vitorla élettartamát. A homok és az egyéb lerakódások kidörzsölik és károsítják a vitorla anyagának szálait. Ez nem okoz azonnali, érezhető károsodást, de nagymértékben csökkenti az anyag élettartamát. Ha tengeren vitorlázunk a sóval is számolnunk kell!

A só szintén kidörzsöli és károsítja a vitorla anyagának szálait. És persze vonzza a párákat. A vitorlák a nedvesség és meleg hatására penészednek. A penész persze nem feltétlenül okoz szerkezeti károsodást a vitorlánkon, de kinek hiányzik egy Jackson Pollack mű a kitekert genuájára? Soha ne tegyük el a vitorláinkat nedvesen, ha kicsit is nedves, szárítsuk meg!

SZEMPONTOK

1. MÉRJÜK/MÉRESSÜK FEL A VITORLÁK JELENLEGI ÁLLAPOTÁT
2. TISZTÍTÁS, SZÁRÍTÁS
3. GONDOLJUK ÁT, SZÜKSÉGES-E VALAMILYEN MÓDOSÍTÁS A MEGLÉVŐ VITORLÁKON?
4. HOL, ÉS HOGYAN TÁROLJUK A VITORLÁKAT?





3. Átalakítások

Szükséges még egy reffsorr, átmenő latni, esetleg stagreiteres focról betekerhetőre alakítaná a már meglévőt, mert fejlesztette a hajóját? Ideje a vitorlán lecserélni a koptatókat, mert új veret került az árbocra, vagy csak, mert elhasználódtak? Ezeket a módosításokat a téli szezon alatt minden idegeskedés nélkül el lehet végezteni, így a javítás nem vesz el értékes időt a vízen töltött időszakból, amikor tavasszal már alig várjuk, hogy újra vitorlázhassunk!

4. Vitorlák tárolása

A vitorlákat olyan helyen kell tárolni, ahol védve van nedvességtől, extrém hőmérsékletektől, és a rágcsálóktól. Ezen körülmények bármelyike a vitorlák tönkremeneteléhez vezethet.

Az előző bekezdésben említettük a pára káros hatásait, de legalább ennyire rongálja a laminátumokat a szélsőséges hőmérséklet, a fagy is. A túl magas hőmérséklet pedig a dacron vitorlák keményedéséhez vezet, ridegké válnak és könnyebben sérülnek.

Az egerek, rágcsálók, egyéb kártevők előszeretettel költöznek be a feltekert vitorlákba, melyek tágas védett fészekként ideális választás számukra

a tél átvészeléséhez. Az összetekert vitorlát megrágnak, rengeteg kis lyukat, mocskot és ürüléket hagyva maguk mögött. Ezeket nem lehetetlen eltávolítani a vitorláról, de az egészségünkre ártalmas, illetve a szemünknek sem tesz jót, egy agyonlyuggatott, foltokkal teli vitorlát nézni egész szezonban.

A rovarok, pókok is szívesen költöznek a vitorlákba. Ezek jóval kevesebb kárt okoznak, de senkinek sem hiányzik az soklábúak kilakoltatása a szezon elején, a maguk után hagyott piszokról, nem is beszélve.

A vitorlák tárolásának legjobb módja, ha felakasztjuk őket a plafonra, így egyik oldala sem érintkezik semmivel. A polcra rakás is jó megoldás lehet, azonban figyeljünk rá, hogy a zsák szája semmiképpen se nézzen a fal felé! Így egyrészt jobban szellőzik a vitorla, másrészt kicsit megnehezítjük a kártevők bejutását. Ha biztosra megyünk, egy ultrahangos rágcsálóriasztót is érdemes telepíteni a helységbe.

Vannak olyan vitorlakereskedők, loftok, amelyek a szakszerű téli tárolást pár ezer forintért vállalják, így a fent említettek nem lesz gondunk, és az átnézés is benne van a tárolás árában.

Akár az otthoni tárolást választjuk, akár egy műhelyt bízunk meg vele, a fenti pár tipp segít, hogy vitorláit készen álljanak a következő szezonra. •



„HOGYAN ÁLLÍTSUK ÖSSZE A MEGFELELŐ VITORLA KÉSZLETET?” SOROZATUNKBAN, A QUANTUM SAILS SZAKEMBEREINEK KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL, EBBEN SZERETNÉNK EGY KIS SEGÍTSÉGET NYÚJTANI. VÉGIGKALAUZOLJUK A FOLYAMATON, MEGMUTATJUK, MILYEN KÉRDÉSEKET KELL KÖRBEJÁRNI, HOGY BIZTOS LEGYEN BENNE A CÉLJAINAK MEGFELELŐ VITORLÁKAT VÁLASZTJA.

Az orrvitolra

Itt van az ősz, itt van a vitorlabeszerzések időszaka is a következő szezonra. A megfelelő vitorlák kiválasztása bizony komoly fejtörést okozhat. Milyen vitorlát vegyek? Hogyan válasszam ki a megfelelőt? Kihez forduljak segítségért?

SZERZŐ: RAUSCHENBERGER MIKLÓS, DAVE FLYNN

Amikor veszünk egy hajót, mindegy hogy használt vagy új, érdemes megvizsgálni a vitorlázatot, átgondolni mire is lehet szükség. A használt hajókhoz legtöbbször használt vitorla is jár, melyeken bizony már látszik az idő és a kilométer. A legtöbb új hajó pedig egy viszonylag egyszerű alap vitorlázattal érkezik, melyek kevésbé megfelelőek, ha az ember kicsit is komolyabban szeretne vitorlázni. Új hajó vásárlásakor is érdemes elgon-

dolkodni a megfelelő vitorlákon, akkor is ha eszünk ágában sincs versenyezni, hisz nem mindegy mennyire időt álló anyagból készülnek vitorláink, mennyire tartják alakjukat évenként.

Szóval hogyan is kezdjük akkor neki? A megfelelő vitorlakészlet összeállításáról szóló sorozatunkkal ebben próbálunk segítséget nyújtani és megtalálni a válaszokat a döntéshozatalhoz szükséges legfontosabb kérdésekre:

HASZNÁLATRA KÉSZ, MEGFELELŐ A VITORLAKÉSZLET? MILYEN VITORLÁKRA LESZ SZÜKSÉGÜNK? SZÜKSÉG VAN SPECIÁLIS ANYAGRA, VAGY SPECIÁLIS KIALAKÍTÁSRA? HA ÚJ VITORLÁKAT KELL VENNI, VAN ÉRTELME AZ ÚJ, LEGMODERNEBB ANYAGOKNAK? MI A HELYZET A VIHAROKKAL? SZÜKSÉGÜNK LEHET TÖBB REFFSORRA? MEGFELELŐ A HAJÓN A VERETEZÉS, A VITORLÁK KEZELÉSÉHEZ SZÜKSÉGES CSÖRLŐK, CSIGÁK, KÖTELEK MEGFELELŐ HELYEN ÉS ÁLLAPOTBAN VANNAK?



MŰHELY¹ sorozat

Vitorlakészlet összeállítása –
Az orrvitolra



A sorozat első részében vizsgáljuk meg most az ORRVITORLÁKAT.

Ha az orrvitorlákról beszélünk, azt tanácsoljuk, hogy a kényelem és a könnyű kezelhetőség - mint elsődleges szempont - érdekében használjunk betekerhető orrvitorlát. Alap vitorlának válasszunk egy közép nagy, betekerhető génuát. A génua méretének, átfedésének kiválasztásához számos tényezőnek érdemes figyelembe venni:

Első háromszög vs. Nagyvitorla

(első háromszög: az árboc, a forstág és a deck által határolt háromszög)

Minél nagyobb az orrvitorlához viszonyítva a nagyvitorla annál kisebbnek kell lennie a génuának. Mérje meg a nagyvitorla alsó élét (E) és az első háromszög talpát az árbocotól a forstágig (J). Ha egyforma hosszúságúak, vagy E hosszabb, mint J a hajó jobban hagyatkozik a nagyvitorla által kifejtett „lóerőre”, tehát az orrvitorlánk nyugodtan lehet kisebb, azaz fock.

A legújabb generációs túravitorlázatú hajóknak jellemzően hatalmas nagyvitorlájuk és nem átlapolódó orrvitorlájuk (fock) van. Az érem másik oldala a régebbi vagy tradicionálisabb vitorlás

hajók, ahol relatíve kicsi a nagyvitorla, de nagy a J méret. Ezek inkább genuát igénylő hajók.

"J" vs. LP

Az LP a legrövidebb egyenes vonal hosszúsága a hátsó szem és az első él között. Ezt a távolságot a J-hez viszonyított %-ban szokták kifejezni. (pl. $150\%LP=1,5xJ$). Ez az átfedés egyfajta mérőszáma. Ugyanakkora átfedéssel, sokkal nagyobb vitorla felületnövekedés érhető el egy nagy J méretű hajón.

A méret, a kondíció és a képességek összefüggései

Nagyobb létszámú, fizikálisan erősebb és tapasztaltabb legénység jobban tud kezelni egy nagyobb vitorlát. Ezért fontos a vitorla kiválasztásánál figyelembe venni a csapatunk tudását, fizikális képességeit.

Általános vitorlázási körülmények

A Balaton időjárása igen szeszélyes, bizony bármikor tud meglepetéseket okozni. Ennek figyelembevételével érdemes tehát vitorlákat választani.

Ha valakinek nem a versenyzés a fő szempont, akkor érdemes az erősebb (emiatt nehezebb)

anyagokat választani, lehetőleg furling génuát, azaz betekeréssel csökkenthető méretűt.

Aki pedig eredményesen szeretne versenyezni, annak a szélskála minden szegmensére érdemes vitorlát választani, azaz szükséges lesz egy könnyű szeles génua, és egy fock, de ideális esetben egy kisebb génua is célszerű lehet. Bőszeles vitorláknál a 2-es kódút ajánljuk, az a balatoni körülmények közt ez egy hasznos All-rounder. Lehetőségeink függvénye ugyan, de általában egy teljes versenyzéshez alkalmas orrvitorla készlet összerakása nem egylépcsős projekt, így javasoljuk évente frissíteni, bővíteni.

A tapasztalat az, hogy a leggyorsabban a génuák öregszenek, igazán versenyképes egy vitorla egy szezonig, majd onnan csökken a teljesítménye, de fontos, hogy nem válik használhatatlanná.

A javasolt módszer, ha valaki a túra-verseny kategóriából, vagy a túrázó kategóriából akar feljebb lépni a következő:

- Ha nincs bőszeles vitorla (fock), akkor annak a megvétele az első.
- Ha megvan a bőszeles vitorla – vagy ennek beszerzésével egy időben – érdemes egy gyenge szeles génua beszerzése is.



A VITORLA PONT AKKORA MÉRETŰ LEGYEN, AMIVEL, BIZTONSÁGGAL VIHETŐ A HAJÓ GYENGE ÉS KÖZE- PES SZELEKBEN

- Ez lehet egy génuva, abban az esetben, ha a hajónkhoz csak focok van, vagy egy Reacher, ami tulajdonképpen egy könnyű anyagú topgenuva. Ez abban az esetben szükséges, ha a hajónkhoz már van génuva. Ez a vitorla nagyban növeli a hajónk éles menetben mutatott teljesítményét kis szélben, ezen kívül hasznos lehet félszélíg, amikor még nem lehet a bőszeles vitorlánkat használni.
- Ezt következő évben érdemes majd áldozni egy nagyvitorlára.

Teljesítmény

Nagyobb génuára (pl. LP135%-ról 150%-ra) cserélni inkább csak a széltartomány alsóbb régiójában (8-10 csomós valós szélerő) jelent előnyt. A nagyobb LP erősebb szélben nagyobb vitorlázótudást igényel. Ezen kívül van még egy előnye a nagyobb LP-nek, ez pedig, hogy ejtett menetben, amikor még nem lehet bőszeles vitorlát húzni, növeli a hajónk teljesítményét.

Betekerhetőség

A betekerésre alkalmas orrvitorlák jórészt teljesen betekerve (roll reff) is lehet használni, ha a tervezés/gyártás során erre alkalmassá alakítják. Fontos azonban tudni, hogy az alakja a betekerve használt idő arányában romlik. Általánosságban maximum 30%-os betekerés mellett használható megfelelően a vitorla.

A hátsó szem magasság

Magas hátsó szem esetén a vitorla nem fogja annyira behordani a vizet nagy hullámban, és jobb kilátást enged a vitorla alatt. Meg kell azért jegyezni, hogy cirkáláshoz jobb az alacsonyabb hátsó szem, hogy megfelelően be lehessen zárni a vitorla hátsó élét.

Az erős szeles orrvitorla

A vitorlakészletben mindenképp kell lennie egy erős szeles orrvitorlának 85-100%-os LP értékkel. 15 csomó fölötti szélben ezt kell használjuk.

Törekedjünk tehát a legkisebbre

Összességében, fontosnak tartjuk ismét kihangsúlyozni, hogy a könnyű kezelhetőség és a minél jobb felhasználhatóság érdekében a legkisebb szükséges orrvitorlát szerezzük be elsőre. Úgy is mondhatnánk, hogy pont akkora méretű legyen, amivel, biztonsággal vihető a hajó gyenge és közepes szelekben. Ne felejtjük el, hogy minél könnyebben vihető egy hajó (kicsi a kormányerő, nincs kitörési hajlama frissülésekben, nem igényel folyamatos nagyvitorla állítást) és minél nagyobb a nagyvitorlája az orrvitorla méretéhez viszonyítva, annál kisebb átfedésre (LP) van szükség. Ez még inkább érvényes, ha valaki szívesebben kapcsol inkább motorra, amikor gyengül a szél.

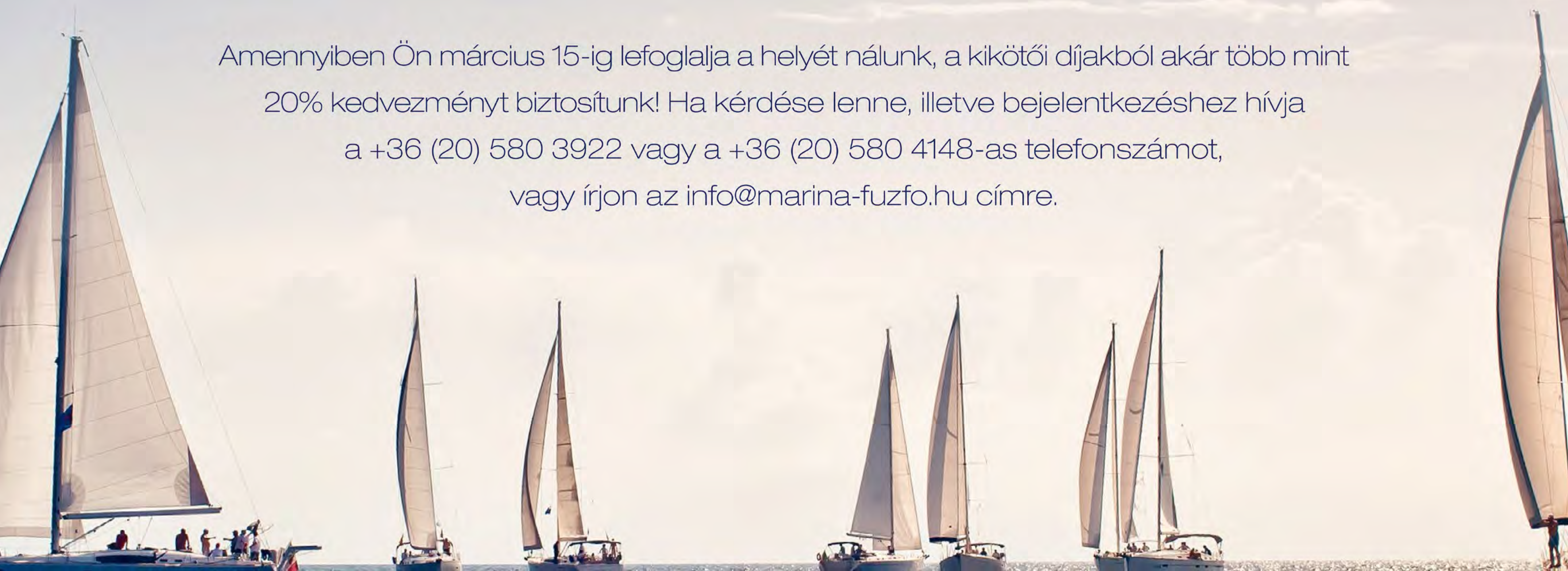
Ne feledje a Quantum szakemberei állnak rendelkezésére, hogy felmérjék valóban megfelelő vitorlakészlettel rendelkezik-e. Használja ki a tudásunkat, akár van szüksége új vitorlára vagy szervizre, akár csak meg szeretne győződni róla megfelelőek vitorlái, mi segítünk! Hamarosan jövünk a második résszel, ami NAGYVITORLÁRÓL szól! •



www.marina-fuzfo.hu • [www.fb.com/Marinafuzfo](https://www.facebook.com/Marinafuzfo)

20%-os kedvezmény a Marina Fűzfőben szezonos tárolás már 330 000 Ft-tól!

Amennyiben Ön március 15-ig lefoglalja a helyét nálunk, a kikötői díjakból akár több mint 20% kedvezményt biztosítunk! Ha kérdése lenne, illetve bejelentkezéshez hívja a +36 (20) 580 3922 vagy a +36 (20) 580 4148-as telefonszámot, vagy írjon az info@marina-fuzfo.hu címre.





Új tulajdonosa van a balatonlelle BL Yacht Clubnak

HOSSZÚ TÁRGYALÁSSOROZAT UTÁN 2015. OKTÓBER 29-ÉN A CIB BANK ÁLTAL TULAJDONOLT RECOVERY ZRT. ELADTA A BALATONLELLEI BL YACHTCLUBOT, EZZEL REMÉLHETŐLEG VÉGET ÉR A KIKÖTŐ HÁNYATTATOTT SORSA.

A kikötő új tulajdonosának feltett szándéka, hogy ami eddig jól működött, az továbbra is jól működjön, és ami nem működött, az felújítás után újra elérhető legyen. Szeretné, hogy ha a BL YachtClub egy igazi ékszerdoboz lenne a Balaton déli partján. Ennek előszeleként az étterem egész éves nyitvatartással és számtalan programmal készül.

FORRÁS: BLYC

Izgalmas balatoni ízek, pezsgő vízparti élet

HAMAROSAN NYIT A FENYVES YACHT CLUB HOTEL. ÚJ SZÍNT VISZ A DÉLI PART ÉLETÉBE A BALATONFENYVESEN ÉPÜLŐ 18 SZOBÁS HOTEL ÉS A HOZZÁ KAPCSOLÓDÓ ÉLMÉNYKÖZPONT. A FENYVES YACHT CLUB HOTEL EGY 350 HAJÓHELYES KIKÖTŐKOMPLEXUM RÉSZEKÉNT AZ AKTÍV PIHENÉSRE, A MINŐSÉGI KIKAPCSOLÓDÁSRA HELYEZI A HANGSÚLYT - MINDEZT A PEZSGŐ VÍZPARTI ÉLET, A SZÍNES PROGRAMOK ÉS FINE DINING JEGYÉBEN.

FORRÁS: FENYVES YACHT CLUB – WWW.FENYVESYACHTCLUBHOTEL.HU

Üdítő látvány várja a hotel vendégeit: a 450 méteres impozáns kikötő mellett a keleti móló a nagyközönség által is bejárható lesz, így igazán hangulatos, pezsgő vízparti életre számíthatunk Balatonfenyvesen. A kikötőben kialakított közforgalmi megállóknak köszönhetően a település bekapcsolódik a személyhajó forgalomba is, így nem csak a vitorlás sport rajongói élvezhetik majd a különleges környezetet. A jövő tavasszal nyíló, teljes ellátást biztosító hotelrész hangula-

tos élménypincével, izgalmas beltéri szabadidős tevékenységekkel csábítja majd a kikapcsolódni vágyókat. Partot érve a kikötő vendégei színes szakmai rendezvények, workshopok és konferenciák programjaiba is becsatlakozhatnak, emellett gasztronómiai különlegességeket kínáló étterem várja őket.

A kikötő területén működő két vendéglátóhely a Balaton ízeit a négy égtáj hangulatával ötvözi majd. "A balatoni ételeket újragondolva, olyan

fúziós étlapot állítottunk össze, mely az előéltől a desszertig izgalmas és ízletes újításokat nyújt, széles réteg számára is elérhető árfekvésben" - mondta Segal Viktor, az éttermek kínálatát összeállító mesterszakács.

Az izgalmas balatoni ízek, az év 365 napján pezsgő élet, a folyamatos programok, és az egymást támogató prémium szolgáltatások biztosítják, hogy a létesítmény a tó hajós- és élményközpontja legyen. •



„OLYAN SZÁLLODA NYÍLIK EZZEL
A BALATON DÉL-NYUGATI MEDEN-
CÉJÉBEN, MELY A TÉRSÉG VONZE-
REJÉNEK MEGERŐSÍTÉSE MELLETT
A TAVI TURIZMUS FÓKUSZÁT IS
BALATONFENYVESRE HELYEZI”

LOMBÁR GÁBOR, BALATONFENYVES POLGÁRMESTERE





PROGRAMOK

A VÁRAKOZÁS HÓNAPJA A DECEMBER: A HÉTKÖZ-NAPJAINKAT ÉS LELKÜNKET SZEBBÉ TEVŐ ÜNNEPEKET, A MEGHITT CSALÁDI PILLANATOKAT, AZ ILLATOS SÜTEMÉNYEKET ÉS A PORCUKROS, FAHÉJAS ESTÉKET EGYARÁNT VÁRJUK AZ ÉV UTOLSÓ HÓNAPJÁBAN – ITT A BALATONNÁL IS. MERT A BALATONI TÉL SZÉP, MEGNYUGVÁST HOZÓ, VARÁZSOS ÉVSZAK.





ADVENTI VÁSÁROK

Tihanyban december 20-ig Karácsonyváró Napokon várják a vendégeket a Mádl Ferenc téren. Betlehemet állítanak többek között Vörsön, Balatonfüreden, Hévízen, adventi gyertyát gyűjtanak a hétvégeken Balatonalmádiban, Balatonszemesen, Vonyarcvashegyen, Fonyódon, Hévízen, Siófokon pedig megnyit az Adventi Vásár. A Siófok főterén kialakított hangulatos adventi vásárban kézművesek és kereskedők várják a szeretteik számára ajándékokat keresőket, a vendéglátók pedig finomabbnál finomabb ételekkel és italokkal kínálják a vendégeket. A gyermekeket a felállított Betlehem mellett, egy-egy hétvégén kézműves foglalkozás és mézeskalács-sütés várja, a színpadon a városi oktatási intézmények gyermekcsoportjai, diákjai segítenek feleleveníteni a karácsonyi ünnepkör hagyományait, és koncertek, zenés műsorok fogadják a közönséget. Készthely az adventi, karácsonyi időszak-

ban is gazdag programkínálattal várja a városba látogatókat. A belváros díszkivilágítása, a sétáló utcában felállított városi betlehem, és az adventi vásározók mellett templomi koncertekkel, játszóházakkal, ünnepi gyertyagyújtással, jótékonyági koncertekkel és az ünnepkörhöz kapcsolódó színházi és ismeretterjesztő előadásokkal várják nem csak a helyi lakosságot, hanem a városba érkező vendégeket egyaránt. Az adventi gyertyagyújtások alkalmával magas rangú egyházi személyiségek osztják meg gondolataikat az érdeklődőkkel és helyi művészeti csoportok bemutatói színesítik az ünnepi alkalmakat. A programok többsége a templomokban, a Balaton Színházban, a Művelődési Központban és a sétálóutcában kerül megrendezésre és díjmentesen látogatható. Balatongyörökön december 4-6. között a Közösségi Ház kertjében rendezett karácsonyi vásáron mindenki beszerezheti a fára és a fa

alá való díszeket, ajándékokat. A kézművesek portékái mellett megkóstolhatja a helyi német közösség hagyományos ételeit, pl. a thüringiai kolbászokat, valamint a helyben sült langallót. Szombaton Jazzmikulás játszik, és Szent Miklós is tiszteletét teszi. Vasárnap a Kocsonyamustra keretében kreatív és hagyományos kocsonyák versenyét szervezik meg. Forralt borból sem lesz hiány! Fonyódon adventi kulturális hét lesz december 12-18. között, 18-án pedig Balatonkenesén is megtartják Mindenki Karácsonyát, ahol a szabadtéri karácsonyi vásár ínycsiklandó finomságokkal vár mindenkit. Ünnepi hangulat és édes illatok lengik be a Városháza előtt felállított Betlehemet és környékét, ahol nehéz a választás a beigli, a kalács, a sült alma vagy a forralt bor között. A gyerekek Betlehemezése minden évben a nézők kedvence.



ADVENTI GYERTYAGYÚJTÁS A BALATONNÁL

A Balaton régióban számos program, adventi rendezvény gazdagítja az ünnepi várakozás, a karácsonyi készülődés napjait. A régió szépségére, a meghitt adventi hangulatra és a települések programjainak sokszínűségére igyekszik ráirányítani a figyelmet a Magyar Turizmus Zrt. Balatoni Regionális Marketing Igazgatósága decemberi kommunikációja is, amelynek során Advent négy hétvégéjén más-más településen gyűjtják meg a régió szimbolikus, képzeletbeli adventi koszorúján a gyertyát.

November 29. Balatonfüred

A balatonfüredi Sello Alapítvány immár XII. alkalommal várja az érdeklődőket az ünnepre való készülődés jegyében. Balatonfüreden az idén első alkalommal rendezik meg a Szuperhősök karácsonyát december 4. és 23. között, melynek keretében játékokat, könyveket, képregényeket gyűjtenek rászoruló gyermekek számára. A Jótékonyági Sütigyár jóvoltából pedig ötezer süteményt osztanak szét az adományozó gyermekek között, amelyeket a helyi háziasszonyok és a Balaton környéki cukrászdák ajánlottak fel.

December 6. Hévízen

Jótékonyági süteményvásár kíséretében gyűjtöttük meg a második gyertyát.

December 20. Keszthely

Advent utolsó hétvégéjén, Keszthelyre látogatunk. A belváros díszkivilágítása, a sétáló utcában felállított városi betlehem, és az adventi vásározók mellett templomi koncertekkel, játszóházakkal, ünnepi gyertyagyújtással, jótékonyági koncertekkel és az ünnepkörhöz kapcsolódó színházi és ismeretterjesztő előadásokkal várják a vendégeket. A Balaton Színház kórustalálkozóinak ad otthont. Az adventi gyertyagyújtások alkalmával magas rangú egyházi személyiségek osztják meg gondolataikat az érdeklődőkkel és helyi művészeti csoportok bemutatói színesítik az ünnepi alkalmakat.

December 13. Siófok

A Siófok főterén kialakított hangulatos adventi vásárban kézművesek és kereskedők várják a szetteik számára ajándékokat keresőket, a vendéglátók pedig finomabbnál finomabb ételekkel és italokkal kínálják a vendégeket. A gyermekeket a felállított Betlehem mellett, egy-egy hétvégén kézműves foglalkozás és mézeskalácssütés várja, a színpadon a városi oktatási intézmények gyermekcsoportjai, diákjai segítenek feleleveníteni a karácsonyi ünnepkör hagyományait, és koncertek, zenés műsorok fogadják a közönséget. Gyertyagyújtás 17 órakor.



ÉV VÉGI AJÁNLAT

Csillagvarázs Zalakaroson

December 25-26-án szilveszteri készülődés a Zalakarosi Fürdőben és a fürdő előtti sétányon, forralt bor és sült gesztenye vár mindenkit!
www.zalakaros.hu

Lovasi Nyitott Pincék

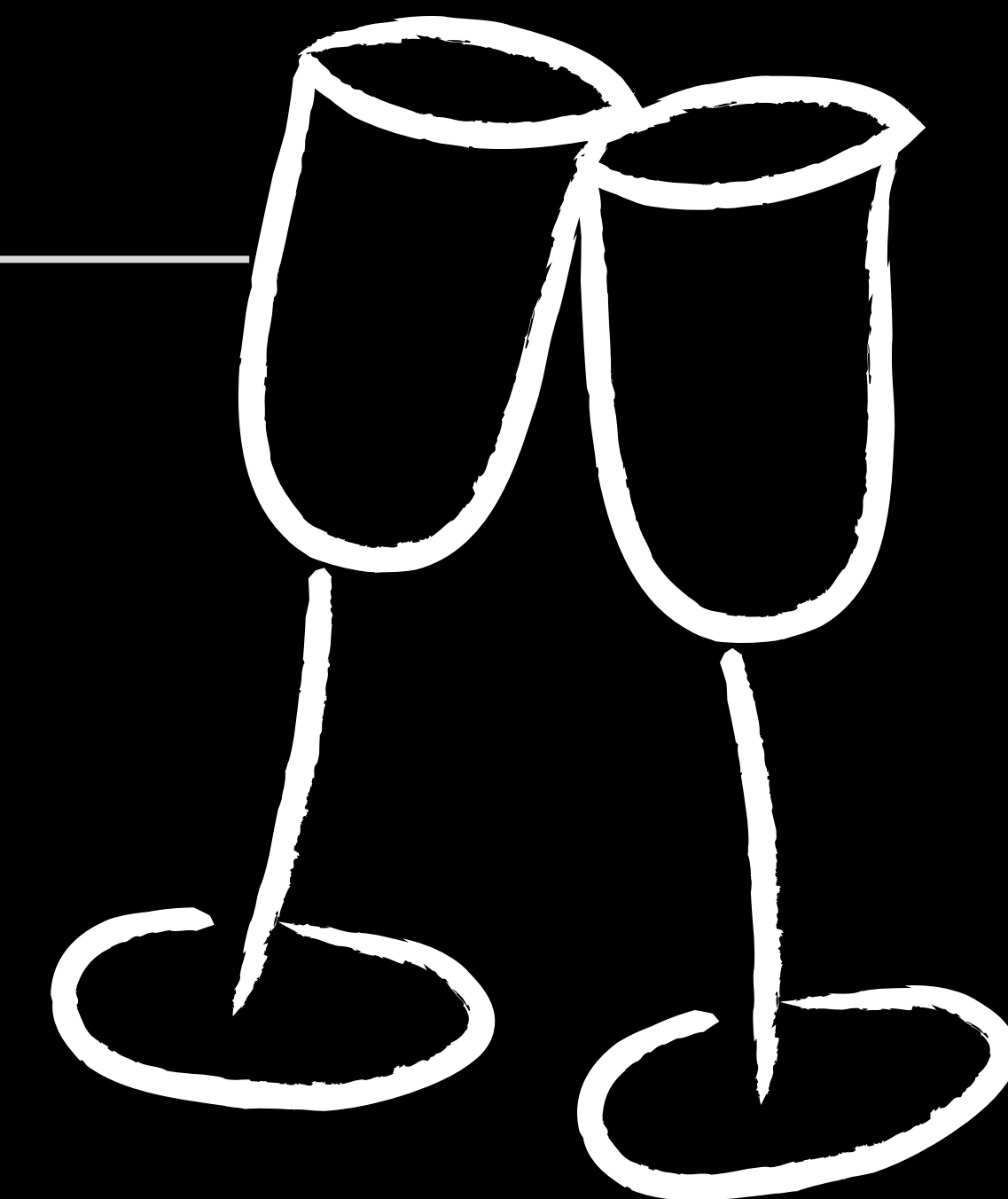
December 27-től 31-ig, a két ünnep között minden nap más-más *pince* várja a látogatókat Lovason. A nyitott pincék finom borokat, pálinkát, házias ételeket és az elmaradhatatlan lovasi óévbúcsúztató hangulatot kínálják a kedves vendégeknek.
www.balatonriviera.hu

Óévbúcsúztató túra Gyenesdiáson

December 30-án a Forrásvíz Természetbarát Egyesület szokásához híven Óévbúcsúztató túrát szervez a Keszthelyi-hegységbe. Útvonal: Nagymező, Vadlánlik, Dolomit tanösvény, Fénykereszt, Mária szobor, indulás 13 órakor a Nagymezőről. www.gyenesdias.info.hu

Városi Szilveszter Hévízen 2015

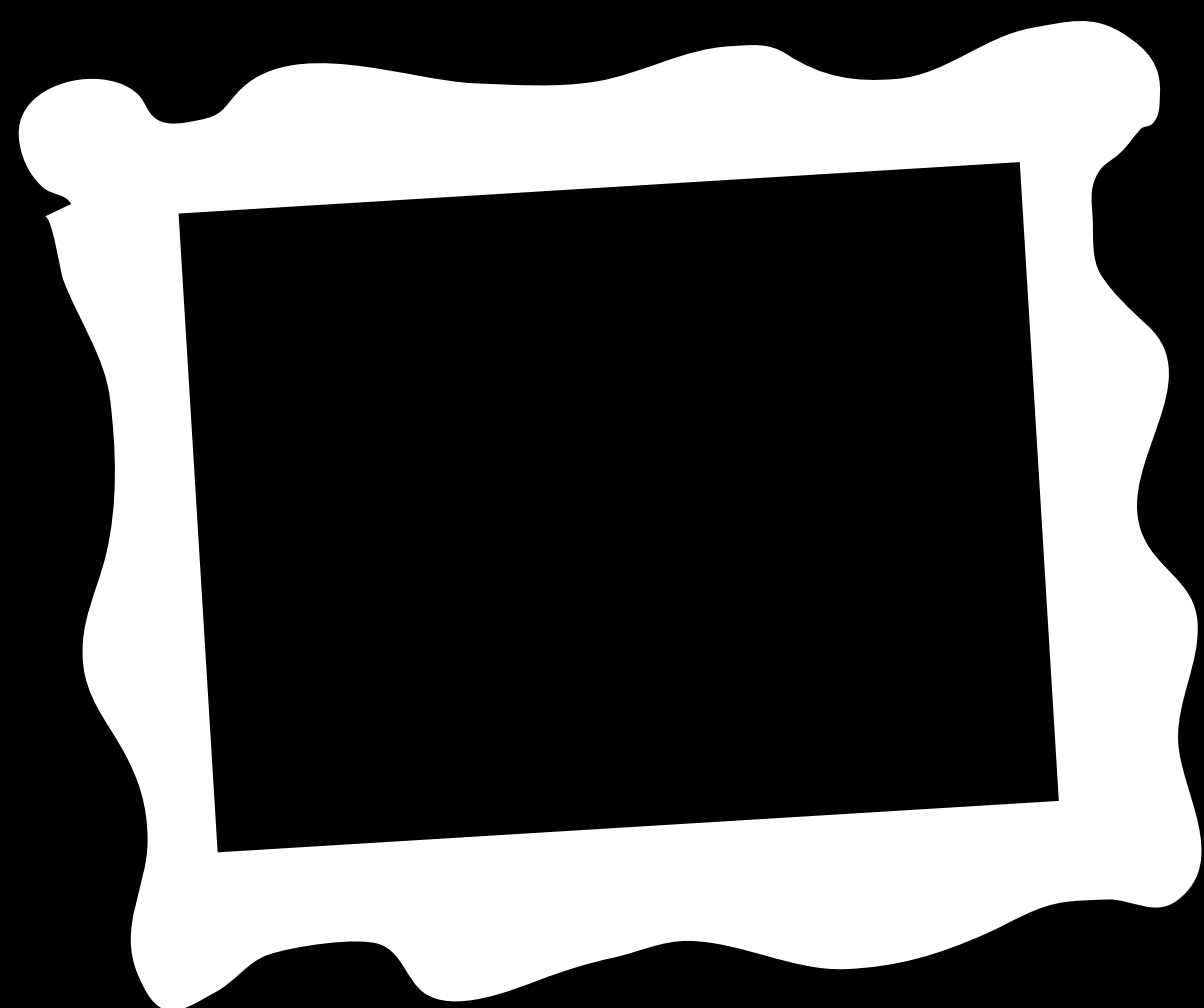
December 31-én az Abrakazabra együttes koncertjével kezdődik a Hévízi Városi Szilveszter a Nagyparkolóban.
www.heviz.hu



Balatonfüred arácsi városrészében sajátos hangulatú szilveszteri mulatságba kapcsolódhatunk be az év utolsó napján.
www.balatonfured.hu

Óévbúcsúztató Tűzijáték

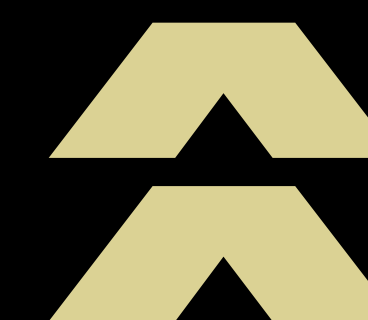
lesz az év utolsó napján, Balatonfenyvesen.
www.balatonfenyvesen.hu



KIÁLLÍTÁS AJÁNLÓ

„Luca-napi praktikák” kiállítás

Szemelvények a Jannus Pannonius Múzeum néprajzi gyűjteményéből a Karácsony jegyében a hévízi Muzeális Gyűjteményben. A kiállítás 2016. január 15-ig látogatható.
www.hevizgaleria.hu



100% VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2015. # 071



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