

100% vitorlázás

2011. november

PORTHOLE

11.

RANGLISTÁK 2011

Ifjúsági és olimpiai osztályok

CIKLONSZEZON FIDZSIN

Méder Áron úton

HAJÓS TÖRTÉNETEK

Cikkpályázat nyerményekkel

MODELLVITORLÁZÁS

Orfűi regatta

ISSN 20615515



9 772061 551005

ISSN 2063-1189



9 772063 118008



FOTÓ: Lászlófy Csaba

A sport ereje, avagy a narancssárga pöttyös opti története

Ha valaki az idén ellátogatott legifjabb versenyzőink, az optimistések viadalaira, feltűnhetett neki egy kis hajó, melyet feltűnő narancssárga pöttyök „díszítenek”. Hogy mik is ezek a motívumok az ifjanc versenyző hajóján és vitorláján? Természetesen figyelemfelhívó jelzések, nem csupán design-elemek. Bár jól mutatnak – a narancssárga pöttyök mó-

kássá, fiatalossá, feltűnővé teszik a kis hajót, könnyen felfigyelünk rá, kiszűrjük a tömegből –, de nem árt, ha tudjuk is, mit jelentenek ezek a jelek. Mert a pöttyök elsődleges célja a figyelemfelhívás, a figyelmeztetés, hogy figyeljünk a hajó kis kormányosára, tartsuk rajta a szemünket, mert ez a mosolygós, pöttöm optimistes cukorbeteg.

(folytatás a 4. oldalon)



100% vitorlázás

PORTHOLE Klub



Legyél Te is a Porthole Klub tagja, vagy lepd meg hajós ismerőseidet egy névre szóló klubkártyával!

A közösség tagjainak nem csak magazinunkat postázzuk ki hónapról hónapra, de kártyájukkal számtalan kedvezményt is élvezhetnek, legyen szó hajófelszerelésekről, ruházatról vagy épp biztosításról. A Porthole Klub tagjai ráadásul több kikötőben is ingyen tölthetnek vendégéjszakákat. Az elfogadóhelyek listája és a kedvezmények pontos mértéke Portálunkon olvasható.

A klubtagság ára fél évre 3750 Ft – az összeget postai csekkel, átutalással vagy PayPal fiókkoddal rendezheted. A részletekért keresd fel Portálunkat!

www.porthole.hu



Inkább a tableteden vagy más kütyüdön olvasnád a Porthole-t?

Fizess elő digitális magazinunkra!

Ahhoz, hogy továbbra is a tőlünk elvárt minőségben jelentethessük meg újságunkat, az eddigi ingyenesen letölthető verziót kénytelenek voltunk megszüntetni. Egyúttal megállapodást kötöttünk Magyarország két vezető digitálmagazin-terjesztőjével, így mostantól a Digitalstand és a Dimag rendszerén keresztül is elérheted a Porthole-t.

A digitális magazin előfizetési díja fél évre 1600 Ft, egy lapszámot pedig 400 Ft-ért tölthetsz le. Keresd fel a www.digitalstand.hu illetve a www.dimag.hu oldalakat, és ismerkedj meg az olvasás új élményével!

tartalom



- 6 **Hírek.** Eszközök, kiegészítők.
- 8 **Évadzárás Agárdon.** A Velencei-tavon is elbúcsúztatták a versenyzők a vitorlásszezont.
- 9 **Dragon-sikerek**
- 9 **Tavaszi Dér Kupa.** Vegyes érzelmekkel készültem a Dér Kupára. Vártam a reggeli készülődést, a rajt izgalmát, a befutó utáni kiengedést, és a jól megérdemelt ebéd alatti eszmecesterít a versenyről... Másfelől tudtam, idén ez az utolsó menet.
- 12 **Gyapjas Zsombi nyert Mali Losinjban**
- 12 **Márton-napi regatta Izolában.** Szlovén vizeken optimisteseink.
- 14 **Az év legjobbjai.** Ifjúsági és olimpiai osztályok ranglistadíjkiosztója a Ramadában, finnes vacsora Agárdon. 1
- 16 **A 9. Jabuka Regata győztese a Wild Joe.** 2011. november 11-13. között a horvátországi Vodice városkában rendezték meg a 9. Jabuka Regata elnevezésű versenyt. A meglehetősen mostoha időjárási viszonyok ellenére a szezonzáró versenyt futó Wild Joe remek taktikázással az összetett első helyen futott be, és ezzel a kategóriáját is megnyerte.
- 18 **Szélképek 2011**
- 20 **Egy bukott nő emlékirata.** Avagy egy szőke nő esete a kedvtelési célú hajóvezetői vizsgával.
- 22 **Legyen.** A hétvégén el lettem küldve... A Balaton a nyár utolsó sugarai között erre az évre már megvonta tőlem magát.
- 23 **Láttál már szellemet?**
- 24 **Klasszikusok Bortúrája.** A Klasszikusok Bortúrájának alapötletét egy kellemes nyári családi vitorlázás adta 2009-ben. A Johannával akkor útra keltünk és a Balaton partján pihenő barátainkat látogattuk végig. Esténként a nap fáradalmait a borospincék hűvösében igyekeztünk kipihenni.
- 28 **Modellvitorlázás.** Új rovatunk bemutatkozója; Gyors osztályismertető; Orfűi élménybeszámoló.
- 30 **Versenyben a ciklonokkal Fidzsin.** Talán a Békét és Szelet! 3 év alatt a Föld körül könyvem Fidzsi, látlak-e még... című bekezdését kéne most folytatnom. 2008. július 8-án hagytam el Fidzsit. 3 és fél év telt el azóta, és semmi nem változott itt. Mosolygós, barátságos, barna bőrű helyiek, csinos, vonzó, egzotikus fiatal lányok és nők.
- 33 **One Dream Challenge II. Utunk az Adritáól az Atlanti-óceánig.**
- 36 **Vendégek a balatoni kikötőkben.** Zárt karokkal várva.
- 37 **Decemberi programok a Balaton körül**
- 38 **Sikló vagy patkány?** Igen nehéz kérdés ez. Jól el lehet róla filozofálni. Mindkét állatnak vannak jó és rossz tulajdonságai. Mondjuk egy hajóban inkább rosszak.

2011. november



A termék környezettudatos és környezetbarát gyártástechnológiát használó vállalatoktól származik, amelyek az erdőgazdálkodásból származó elmaradékokból készülték.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **HÍREK:** ALIBÁN ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Bossányi Zsolt, Csóka László, ifj. Csóka László, Gelencsér György – Merlin, Zbyszek Klimczak, Kovács Éva, Leiner András, Méder Áron, Náray Vilmos, Salacz Ákos, Wilk Zsófia **DESIGN:** PÁPÁY GYÖRGY **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** APEX DESIGN KFT. **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011. november 24. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPPOTÓ:** LÁSZLÓFY CSABA

A SPORT EREJE

(folytatás az 1. oldalról)

A pöttyös kis hajó tulajdonosa Lászlófy Ábel, kilencéves vitorlásversenyző, aki a múlt évben ikertestvérével, Leventével nagy reményekkel, álmokkal, célokkal kezdte meg versenyzői pályafutását, s állt rajthoz élete első regattáján a tavalyi Országos Bajnokságon. Az ikerpár néhány évvel ezelőtt a papa kezdeményezésére kóstolt bele a vitorlázásba, s ahogy az számos kis társukkal szintén megesett az évek során, ők is a víz, a hullámozás, a szél rabjai lettek, s szövögették álmaikat versenyeken elérhető sikerekről, győzelmekről, szépen csillogó érmekről, kupákról.

Ám az élet közbeszólt, s Ábelnél a télen egy rosszullétet követően cukorbetegséget diagnosztizáltak. Egyhetes kórházi kezelést követően kiderült, hogy egész eddigi élete fenekestől felfordul. A főszerepet átveszi az állandó kontroll, a vércukorszint-mérések, szénhidrát-számolások, inzulinadagolások, s mindezek alapvetően megváltoztatják egy addig gondtalanul élő kisiskolás életét.

Sokan talán egy ilyen hír hallatán kétségbeesnek, „betegnek” nyilvánítják gyermeküket s óvják szélről, víztől, sportolástól. Aranyalkitkába zárják csemetéjüket, akinek élete nem csupán a folytonos kontroll miatt, de az élet- és bánásmódváltás következtében is teljesen felfordul.

Ábel édesapja azonban igyekezett gyermeke életét továbbra is a már megszokott mederben tartva tovább terelni, s számos óvintézkedést alkalmazva biztosítani fiának – fiainak – a korábban megszokott életmódot, melybe a Lászlófy család esetében a vitorlázás is beletartozik.

Így tűnt fel idén tavasszal az a bizonyos narancssárga pöttyös Optimist a vízen, jelezve a társak, az edzők, a rendezőség számára, hogy tulajdonosa kitüntetett figyelmet igényel. Nem csupán a pöttyök jelentek meg a kishajón és annak vitorláján, de Ábel édesapja személyesen is felhívta az edzők, versenyzőtársak figyelmét fia betegségére, s az esetleges teendőkre, de maga is vásárolt egy gumimotorost, mellyel Ábelt követve folyamatosan szemmel tartja kisfia minden mozdulatát. Nem csupán a felnőtteket, hanem a versenyzőtársakat, klubtársakat, azaz a gyerekeket is beavatták. Mindannyian megismerkedtek e betegség nehézségeivel, követelményeivel és következményeivel. De mivel gyerekekről van szó, s az életet igyekszünk számukra nem túl komollyá, komorrá, inkább barátságossá és vidámmá varázsolni, így az ifjanc barátok is megismerkedtek az inzulinadagolás módjával, a vércukorszint mérésével, s mintegy játékos keretek közé szorítva segítenek Ábelnek a napi rutin elvégzésében.

Szakemberek szerint a cukorbetegeknek kifejezetten ajánlott a testmozgás. Bár a versenysport nem javasolt, olimpiai aranyérmesek és a hegymászók között is van diabéteszes. A cukorbetegség ugyan nem gyógyítható sportolással, ám a rendszeres mozgás segít a betegség egyensúlyának beállításában és fenn-



tartásában, a szervezet anyagcsere-állapotának normalizálásában, a cukoranyagcsere kiegyenlítetttségéhez szükséges normál testsúly elérésében és megtartásában, a szövődmények elkerülésében. Némely biztonsági óvintézkedés betartásával (vércukor-teszt, megfelelő mennyiségű, bizonyos időközönként biztosított harapnivaló és odafigyelés) a sportolás a cukorbeteg gyermekek, fiatalok számára nemcsak lehetséges, hanem kifejezetten ajánlott. A rendszeres sport segítségével megszüntethető a cukorbeteg betegek betegségtudata, kirekesztettség-érzése és stigmatizációja. Ők is élhetnek teljes, boldog életet, ahogy azt teszi a kis pöttyös optiban Ábel is, akinek nagy álma továbbra is a győzelem, a fényesen csillogó érmek, s persze az olimpia. Kérdésemre, hogy mit tenne szabadidejében, ha nem vitorlázna, édesen mosolyog: „Olyan nincs, vitorláznék, hiszen ez az életem!”

A fiatal optimistes előtt még ott áll a lehetőségek tárháza, s bár neki minden egyes mozdulatára, étkezésére jobban oda kell figyelnie, megfelelő odaadással, munkával az ő álmai is megvalósíthatóak. Segíti ebben ikertestvére, Levente, aki a futamok során fél szemét mindig kistestvérén tartja, édesapja, aki állandó résztvevője a versenyeknek s biztosítja a motoros kíséretet kislát számára, edzője, Török Péter, klub- és versenyzőtársai, valamint barátai, akik játékosan, ám féltő gondoskodással segítik a kis optimistest.

Tegyük hát ezt mi is, és ha a Balatonon vagy valamely tavunkon szembetalálkozunk a kis narancssárga pöttyös Optimisttel, jusson eszünkbe, hogy mi is kis kormányosának nagy álma, s ajándékozzuk meg egy nagy mosollyal és figyelemmel!

Eszes Bernadett



Tárolórekesz – szerelés nélkül

Az apró dolgok esnek, gurulnak, törnek, de legfőképpen: elvesznek.

Fedélzeten való tárolásukra véges lehetőségeink vannak, hacsak nem akarjuk a ruhazsebeket belevonni a buliba. Zsákokat, zsebeket felszerelni, ha nem is macerás, de hibalehetőségeket hordoz magában: jó helyre fúrjuk-e a csavarok lyukait, sikerül-e rendesen szigetelni, valóban kézre esik-e a kiszemelt helyen... Vegyünk a Quick Store System fantáziánévű zsebrendszert, és válszolgunk meg a kérdéseket visszafelé: igen, nem gond, nem gond. Ha ez így rejtélyes, akkor gondoljuk végig, hova esnek hajónkon a pohártartók. Igen, a kezünk ügyébe. Márpedig, ha azokra tépőzárasszuk az Accor Marine-féle műanyaghátlós zsebeket, akkor azok is jó helyre kerülnek. Fúrás, csavarozás, tömítés? Elfelejtethető. Tisztítás egy vödör rázúdított vízzel, fel- és leszerelés 15 másodperc alatt, amikor csak kedvünk tartja. Akár a partra is magunkkal vihetjük. A sok csecsebecse pedig biztosan nem kerül a lábunk alá.



A MŰANYAG ZACSKÓK HALÁLA

Ha a szó szoros értelmében vesszük a fenti címet, szemünk előtt megjelenhetnek a tengereken és óceánokon úszó szemétszigetek, melyek nemcsak közvetlen veszélyt jelentenek a vízben élő vagy abból táplálkozó állatoknak, de mérgező anyagaikkal a teljes ökoszisztémát károsíthatják. A szemeteléshez pedig még csak szándékosság sem kell, hiszen akár mikor jöhet egy fuvallat, ami kikapja a kezünkől és a vízbe repíti a zacskót. Ha viszont egy kicsit elvonatkoztatunk, akkor értelmezhetjük úgy is, hogy kivonjuk a forgalomból a csíkos zacskit. Erre tesz most kísérletet a norvég Biobag cég (www.biobag.no) azonos nevű termékével. Állításuk szerint teljes mértékig lebomlik, mi több, komposztálható, de ami a lényeg, hogy mindez nem évtizedekben mérhető: metódusától függően 10-45 napban határozta meg a szükséges intervallumot, ami figyelemre méltóan rövid. Alapanyagai: keményítő, biológiai úton lebomló poliészter és természetes műanyagképzők. Ráadásul a feliratozásra használt zöld tinta szintén megfelel az európai komposztálási előírásoknak. A marketingesek szerint még a papírzacskóknál is környezetbarátabb, de erről nyilván hosszas vitát lehetne nyitni. Itthon egyelőre nincs forgalmazója, így vagy az osztrák képviselőt kell felkeresni, ha rendelni szeretnénk, vagy közvetlenül az anyacéghez fordulni. Aztán lehet lesni, amint szépen megy össze az ökológiai lábnyomunk.



NE LEGYEN RÁ SZÜKSÉG!

Mivel ez nem kívánságműsor, hát jobb, ha felkészülünk. A tűzoltó-felszerelés kötelező a hajóban, de azt szerencsére nem írják elő, milyet válasszunk. Így aztán lekövethejtük az itt is jelentkező fejlődést. A kissé ellentmondásos nevű Sea-Fire cég most épp olyat dobott piacra, amely se nem mérgező, se nem teszi tönkre az elektronikai rendszert. Novec 1230 néven bevezetett oltóanyaguk a halon 300 napjához képest 5 nap alatt bomlik le, ha egyszer kikerült a palackból. Akkor viszont a folyadék beveti minden hőkapacitását (állítólag halonhelyettesítők esetében nincs több nála), és elolt mindenféle éghető anyagot (ideértve a gyúlékony folyadékokat) és az elektromos tüzet. Simán használható zsúfolt helyeken, mert nem veszélyes sem emberre, sem műszerekre. És az oltókomponens nem hagy maga után nyomot, ellentétben például a habokkal. A sorozatban gyártott kivitelek 0,7 és 42,5 légméteres terekre elegendőek, vagyis bőven megfelelnek vitorlásokra és motorosokra. Kivéve persze a nagyobb jachtokat, de oda jönnek az egyedi megoldások 495,5 légméterig. Fontos szempont még, hogy mivel azonos hatásfokú szén-dioxid mennyiségnél lényegesen kisebb helyen elfér, a palack könnyen tárolható bármilyen apró zugban.



Vezetőfények

És még csak nem is kell külön infrastruktúra! Mert puffer úgyszólván van a partfallon, csak le kell cserélni. Az E.V.A. Lux-féle fluoreszkáló ütközőkre, mert akkor van is értelme a dolognak. Így aztán kettős hatást érhetünk el egy eszközzel, ugyanis a fára/fémre/betonra rögzített puha műanyag nem engedi a fájó ütközéseket, és a nappal elnyelt energiát 5-8 óra alatt visszaadva szépen világít, hogy a sötétben érkező hajós jobban felmérhesse nemcsak az irányokat, de a távolságokat is. A pufferek anyagául szolgáló műanyagról nem szólnak a prospektusok, de a fényvisszaverő képességet öt évig garantálják. Ebből sejthető, hogy az ütközők is legalább ennyit bírnak. Az egyedi igények kielégítésére van itt kerek csokoládé, lapos csokoládé, lyukas csoko... szóval sarokelem, keskeny hosszú elem, tömzsi darab. A színskála véges (fehér, fekete, kék), de ezt nézzük el nekik, mégsem divatbemutatóra készülünk! Mindegyikhez csomagban adják a felszereléséhez szükséges rögzítőket, így ezek beszerésével sem szükséges időt tölteni. Csak fúrni kell meg faragni, aztán hátradőlni, mert levann a gond: a hajókat is védjük, a kikötőt is védjük, és villanyzámla sincs.

Biztos pont

XYZ – finom utalás a térbeli koordináta-rendszerre, esetünkben pedig egy horgonygyártó cég márkanéve. És előálltak valami újjal, ami könnyebb, jobban tart, tovább bírja, mint elődei. Szóval a szöveg megvan, de nézzük, mennyire megalapozott a büszkeségük. A forma mindenképp eltér az eddig megszokottaktól, de magyarázat van: ha előlről nézzük, kicsi a felület, így könnyen beássa magát, ha felülről, akkor pedig nagy, tehát jól kapaszkodik a talajba, akármilyen is az. Használható hínáros, homokos, köves, illetve vegyes fenéken, sőt korall esetén is megfelelő, bár a gyártó a kezelési útmutatóban azért igyekszik lebeszélni minket arról, hogy élő koralltelepre dobjuk ki, mert hát, ugye, a környezetvédelem... Számítások szerint ha egy horgony 6 százalékkal eltér ideális tartószögétől, hatékonysága akár 70 százalékkal is romolhat. Ráadásul, ha egyszer kimozdult a jó helyről, oda aztán vissza nem kerül soha. Az Extreme kialakításának köszönhetően képes korrigálni, ha eltérés támadt, így biztonságosabban időzhetünk egy helyen. A horgonylappnál felhasznált anyagok közül vevőként válogathatunk (sőt, később cserélgethetjük is) a rozsdamentes acél és az alumínium között, a fűrészfogak és a szár – bár különböző minőségű, de – mindenképpen rozsdamentes acél.

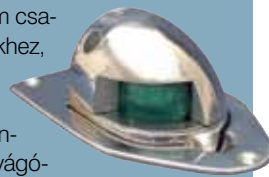


Asztalt bonts!

Régóta eldöntendő kérdés, hogy a cockpitba fixen telepített asztalt szereltesünk, vagy inkább mindig rakjunk ki „valami kempingcuccot”, ami megfelel a célnak: körbe tudjuk ülni, kártyázhatunk rajta, és megteríthetjük étkezéshez. Most újabb – bár a szériatermékeknel egy fokkal azért elegánsabb – szavazat érkezett a második megoldásra. A Forma-cég nem talált fel semmi újat, csak a régi, jól bevált megoldásokat alkalmazta, minőségi anyagokat használva és diszkrét eleganciával fűszerezve – „Astron” márkanév alatt. Az összehajtható láboknak két előnye van: ha nincs rá szükség, kis helyen elfér (kiszállításkor 78x128x17 cm) és két magasságra (72 és 53 cm) tudjuk állítani, attól függően, mire akarjuk használni. Anyaga alumínium, 30 és 40 milliméter átmérővel, 3 mm-es falvastagsággal. Az asztallap furnér, teak burkolással és szélekkel. A figyelmes tervezésnek köszönhetően csavar vagy szegecs nem kerül a szemünk elé, így a vizuális élmény is rendben, és beleakadni sem tud semmi. Ráadásul a fix asztallal szemben ezt a mólóra vagy egy kikötőközel parkba is kivihetjük magunkkal, ha éppen ott támad kedvünk falatozni. Előtte persze érdemes felmérni a fizikai állapotunkat, mert a 22 kilós tömeg cipelése hosszú távon fárasztó. Viszont ha a hajó valamely alsó részén tároljuk, ballasztnak is megfelel.

DECKFÉNY – A DECK ALATT

Olyanról már hallottunk, hogy a bikákat le lehet csukni, így amikor épp használaton kívül kerülnek, nem képeznek akadályt. Most megjelent ugyanez a navigációs lámpák piacán. Accor Marine-ék kínálnak egybe- és különépített piros-zöld fényt, és persze fehéret is. A kapcsológombot lespórolták róla – amint egy síkba kerül a fedélzettel, kialszik. Állításuk szerint másfél kilométerről látszik, ami nem hangzik rosszul. Rozsdamentes acél házat három csavar rögzíti a deckhez, és el sem lehet rontani a felszerelését, ugyanis adnak hozzá vágószablont, és az interneten is bemutatják, milyen szerszámokkal, hogyan rögzítsük (<http://www.youtube.com/watch?v=Rt9x0QTuwPI&feature=channel>). A kábelezést nem lehet kikerülni, de valószínűleg megbízhatóbbnak ítélték ezt a megoldást, mint ha elemekkel kínálnák.



Puffer a megfelelő pozícióban

Elfordul, kipréselődik, leszakad, elúszik. Nyilván nem csak baj lehet egy pufferrel, de azért előfordul. Ha pedig arra építünk, ami a következő kikötőben vár minket... nos, van benne bőven bizonytalanság. Kivéve, ha tudjuk, mivel várnak ben-



nünket. Mert ha olyan marinába készülünk, ahol várhatóan rendszeresen gondoskodnak rólunk és hajónkról, akkor ott biztosan a Multiplex cég Multiroller (fantázia aztán van a névadásban) típusú ütközőt szerelték fel. Hogy miért? Mert az egy dolog, hogy a szénszál erősítésnek köszönhetően nem mennek tönkre egyhamar, vagy mert egyszerű összerakni őket (a bővítés csak pár csavarás és kattintás), de a lényeg, hogy ezek a pufferek egyedileg alkalmazkodnak minden vendéghez. A quickpin® rendszernek köszönhetően az oszlopok 90 fokban el tudnak forogni a tengely körül, így bármilyen formájú hajó érkezik bármilyen hullámszabványban, a tulajdonos biztos lehet benne, hogy a móló és szeme fénye között biztosan lesz legalább egy réteg. Mégpedig az ütközési energia jelentős részét elnyelő habból – nem véletlen, hogy a cucc folyómétere 6 kilogrammot nyom. Cserébe viszont 12 tonna tömegig bírja a gyűródést. A termék százszázalékosan „zöld”, jelentsen is ez akármit. És persze olyan színűre festik, aminyenne kérjük. De úgysem ez a lényeg.



Évadzárás Agárdon

Október utolsó hétvégéjén a Velencei-tavon is elbúcsúztatták a versenyzők a vitorlásszezont.

Egy héttel a balatoni évadzáró regattát követően a kishajósok számára Agárdon is véget ért a versenyszezon, melyet egy kellemes, ám ködös hétvégi versennyel zártak.

Mivel az idén nemcsak a szeptember, de az október időjárása is kedvezően alakult a vitorlázók számára, bőven volt részünk csendes, ám napsütéses időben, s mind a levegő, mind pedig a víz hőmérséklete lehetővé tette a vízre szállást, így az őszi hónapokban is sokan választották a vitorlázást hétvégi kikapcsolódásként.

Az október végét jelző hétvége ködös reggellel, csendes, széltelennel időjárással vette kezdetét, így a regattán részt vevő 42 versenyző kénytelen volt a parton várakozni. A napot futam nélkül zárták, ezt azonban vasárnap a gyengécske kelleties, majd déli irányba forduló szélben rendezett futamokkal sikerült pótolni. Az optimistek korábban keltek társaiknál, így számukra három, míg a többi osztály számára két futamot sikerült lebonyolítani a rendezőségnek. A hagyományos szezonzáró viadal pályáját a késői időpont és a bizonytalan időjárás miatt nem a megszokott, „nagy tiszás” néven emlegetett vízterületen, hanem a VVSI előtti ré-



szen tűzte ki a rendezőség, s háromszög helyett középső rajtos virsli-pályán versenyeztek a hajóosztályok. Idén a finnek vettek részt legnagyobb létszámban a regattán – 18-an álltak rajthoz –, legeredményesebben Schőmer Dávid szerepelt, aki összetett győzelme mellett a Masters-aranyat is megszerezte Sipos Péter és Héjj Ádám előtt. Azonban ők sem maradtak fényesen csillogó érem nélkül, hiszen Sipó a Grand Masters, Ádám pedig a Junior kategória győzelmét zsebelte be. Laser Standardben Sulyok Miklós végzett az élen Kőrösvölgyi Zoltán és Lukács András előtt, míg a Radial-győzelmet Nyerges Miklós szerezte meg Dénes Bencét megelőzve. Laser 4.7-ben a dobogó legfelső fokára Vajnai Zoltán állhatott fel Munkácsi Tamás és Satori Bence elé, míg az Optimist-győzelem Möhring Kristófé lett, aki Nyári Danit és Vida Petit utasította maga mögé az agárdi évadzáró viadalon.

Az idő előrehaladtával az éjszakák egyre hűvösebbek, a napok egyre rövidebbek, a köd pedig egyre gyakrabban nehezíti a látási viszonyokat parton és vízen egyaránt, így valamilyenkor el kell búcsúznunk szeretett sportágunktól, s ideje hajóinkat, felszereléseinket téli álomba meríteni. A hétvégi agárdi regattával már két nagy tavunk is búcsút intett a kishajós versenyeknek, s a továbbiakban már csupán a hétvégi pár órás vízre szállások, esetleges edzések, túrázások veszik át a főszerepet tavainkon... amíg még az időjárás megengedi.

A legelszántabbak számára, azoknak, akik a külföldi versenyek lehetőségét anyagi okokból nem engedhetik meg maguknak, ám nem tántorítja el őket egy kis hideg, a Mályi-taviak lehetőséget nyújtanak még versenyzésre, hiszen ők csak december elején zárják a versenyszezont a hagyományteremtő Mikulás Kupával.

Szép téli álmokat és eredményes felkészülést Mindenkinek!

E.B.

Tisztújító közgyűlést tartott a VVSz

A 2011-ben fennállásának 50. évfordulóját ünneplő Velencei-tavi Vízisport Szövetség november 20-án tartotta tisztújító közgyűlését Agárdon. Tolnay Miklósnak, a szövetség leköszönő főtthkárának beszámolójában elhangzott, hogy a szervezet 2011-ben számos feladata mellett négy minősítő vitorlászversenyt rendezett, illetve két amatőr vitorlászversenyt szervezett és bonyolított le. Legnagyobb rendezvénye az ötvenéves jubileumi Évadnyitó volt májusban. Ősszel felavatták dr. Springer Ferencnek, a VVSZ első elnökének mellszobrát. A VVSZ vasárnapi közgyűlésén elnöksége tagjának megválasztotta többek között L. Simon László országgyűlési képviselőt, Kovács Zoltán kajak világbajnokot, a PRO Rekreatio Kft. szakmai igazgatóját és Vígh András újságírót, az MTV szerkesztő-riporterét. A Szövetség új elnöke, Soltész Miklós, a Nemzeti Erőforrás Minisztérium szociális- család- és ifjúsági ügyekért felelős államtitkára kiemelte, hogy a terület a versenysport, a tömegsport és a rehabilitációs sport fejlesztése után Magyarország egyik kiemelkedő sportcentruma lehet, melyhez megkapták a politikai támogatást. A tisztségviselők pontos névsoráról, illetve a közgyűlés és a VVSZ munkájáról a frissen megválasztott főtthkár, Fejér Vilmos nyújt további tájékoztatást (telefon: 06 20 941 8492).

A Hanni harmadik lett a Gardán

■ A Kis-Szölgyémi Ferenc, Kiss Tamás, Vezér Károly alkotta magyar egység harmadik lett az egyik legrangosabb dragon-versenyen, a Garda-tavon rendezett Hans-Detmar-Wagner Kupán, a német flottabajnokságon. A magyar hajót csak két világbajnok előzte meg: a dragon-mezőny egyik legkiemelkedőbb egyénisége, a német Vinci Hoesch, és a korábbi keletnémet finn-olimpikon és dragon-világbajnok Malte Philipp. A vert mezőnyben találjuk többek közt az orosz Anatolij Loginovot is, a balatonkenesei



EB egyik dobogós helyezettjét, korábbi világranglista-elsőt.

Ez a bronzérem a magyar Dragon osztály eddigi legkiemelkedőbb nemzetközi eredménye. A magyar csapat idén kezdte meg a dragonozást egy vadonatúj Petticrows hajóval, sok nemzetközi versenyen vettek részt, s a vízen töltött óráknak most meg is lett az eredménye.

A versenyen hét futamot rendeztek, általában erős szél fúj. A magyar hajó egy futamgyőzelem mellett egy harmadik és egy negyedik helyet is be tudott gyűjteni.

Gömbiek nyertek Imperiában

■ Szép siker született a hosszú hétvégén Dragon hajóosztályban az olaszországi Imperiában. Gömbös Lóránd, Tamás István, Horgos Tamás csapata – a Hungária Yacht Club versenyzői – első helyen végeztek a hat nemzetet felsorakoztató téli versenysorozat első állomásán „Jampec” nevű hajójukkal. A magyar csapat az erős 4-6 Bf szélben a négy megrendezett futamból hármat megnyert, a negyedikben pedig a második helyen végzett. A mezőnyben többek között olyan ellenfeleket előztek meg, mint az olasz bajnok „Tramontana” csapatát és az olaszok sydneyi olimpikonját, Ferdinando Colaninnot.



Tavaszi Dér Kupa



Vegyes érzelmekkel készültem a Dér Kupára. Vártam a reggeli készülődést, a rajt izgalmát, a befutó utáni kiengetést és a jól megérdemelt ebéd alatti eszmecsere-t a versenyről... Másfelől tudtam, idén ez az utolsó menet.

■ Nem keltem későn, hiszen 8-9 között a BLYC-ben akartunk lenni Péterrel, hajóstu. A négyórás kelés sem volt elég ahhoz, hogy ne kelljen rendőri fegyelmezéstől tartanom, ha leírom, hogy a Fűzfő–Kenese táv háromnegyedénél bizony alternatív vitorlázatot is kellett használni. Szóval nem volt sok szél. A meteorológia erősödést ígért, a nap pedig szépen sütött, csupa pozitív kilátás! A kikötéssel nem volt gond, sok hajó már a partról figyelte a verseny előkészületeit, így – az amúgy népes mezőny – kedvére válogathatót a kikötőhelyek között. A nevezés flottul ment, ráadásul a nevezők a sárga pulóverek mellé megkapták a Szélképek 2011 címet viselő kiadványt, mely Leiner András gyönyörű képeinek válogatását tartalmazza. Szívet melengető lesz ez a könyvet lapozgatni a hosszú téli estéken.



A gyors eligazítás meglehetősen informális módon zajlott: kikötő elől rajt, Aligánál balos bója, Almádinál balos bója, Kenesére vissza. Limitidő nincs, de ha nincs elég szél, rövidítenek, és Almádinál futtatják be a mezőnyt. Mentőmellény kötelező, hideg a víz... Ennyi eligazítás pont elég is volt. Novemberben már nem nagyon jön olyan hajó a versenyre, aki ne találkozott volna néhányszor az aligai vagy akár az almádi bójával.

A 11 órás rajtot ötperces rajteljárás előzte meg. Elvileg. Gyakorlatilag mi elvesztettük a fonalat a dudálások között, de ez biztosan a mi hibánk volt, és amúgy is pusztán elméleti kérdéseket vetett fel. A gyakorlati kérdés az volt, hogyan jutunk el egyáltalán a rajtvonalig? A szél annyira leállt, hogy a hajók egymás hegyén-hátán, rendezetlenül álltak a rajtvonal mögött. Nagy előny ilyenkor, ha valaki dohányzik a hajón! A cigaretta és az öngyújtó átvette a széljelző szerepét. A forgolódo hátszélben előkerültek a hátszeles vitorlák. Eleinte nem volt egyértelmű az előnyük, de azért a hátulról érkező kis befújások széthúzták a mezőnyt. Egy nehéz fahajó spi nélkül nem erre a szakaszra termett. Azért küzdöttünk becsülettel. Állígtattuk a vitorlákat és lassan csúsztunk az aligai bója felé. Közben a legnagyobb problémánk az volt, hogy meddig vetkőzzünk le a meleg miatt, és vajon le fogunk-e égni a napsütéstől. Amilyen tavaszi hangulat lett úrrá rajtunk... Még a rajtnál észrevettem a Gandalfot, aminek megörültem, hiszen ez lett volna az első alkalom, hogy egy másik Folke ellen megy a Póstás. Hát nem lett igazi ver-



seny. A Gandalf is felhúzta az égis éró spinnakert és szép lassan legyalogolt minket. A pályát végül annyira rövidíteni kellett, hogy az aligai bója rögtön a befutót is jelentette. Ebben a szél nélküli menetben ez érthető is volt. Nem beszélve arról, hogy ilyenkor már bizony 4 óra körül sötétedni kezd. A befutó azért tartogatott izgalmakat, mert az addigi háromnegyed szél lassan felélestedt. Előbb fél, majd negyedszélre. A legtöbb hajó nagyon bízott a hátszélvitorlában, és a céltől pár száz méterre már nem akarta levenni. Ennek köszönhető, hogy megfogtunk három hajót, köztük egy Sudarat. Ráadásul a Gandalfra is egészen rájöttünk a végére, szóval éreztünk némi elégtételt.

A kikötőben bográcsban rotyogott a forró paprikás krumplics, ami igen jólesett, akárcsak a forralt bor.

Kis beszélgetés a bajtársakkal, aztán indulás haza. Az eredményhirdetést nem vártuk meg, hiszen így is bőven sötét lesz, mire visszaérünk. Sokan tettek így. Hiába, a november mégiscsak téli hónap.

Persze, ahogy annak lennie kell, csak megérkezett az erősödés. Jó hármás-négyes hátszélben robogtunk Fűzfőre, szereléssel együtt kb. egy óra alatt ott is voltunk. Ez a menet igazán pompás zárása volt az évnek!

Kicsit szomorúan szedtük le a vitorlákat a hajóról, és pakoltuk össze, amit lehet. Idén már nem közlekedik a Póstás.

Azt csak hazafelé vettük észre, hogy a legénység egy taggal bővült – de ez már egy másik történet.

Szutor Feri Fotó: Leiner András



Benji ismét az élen

Vadnai Benji és a szintén Laser 4.7-tel versenyző ambiciózus ifjú leányversenyzőnk, Virág Flóra az őszi szünetben a dél-franciaországi Hyeresben edzőtáborozott, s állt rajthoz a francia bajnokság harmadik fordulóján.

A franciák több fordulóból álló bajnokságának első versenyén, kora tavasszal Benji már egyszer letette névjegyet s megszerezte a győzelmet, melyet ezúttal, a harmadik fordulót jelentő regattán meg



is ismételt. A hat nemzet 78 versenyzőjét felsorakoztató Laser 4.7 mezőnyben Benji négy futamgyőzelmet szerzett a megrendezett kilenc futam során. Ezzel magabiztos előnyre tett szert az összesített listában, azonban kiejtő futammal a francia Bonnet-Guerrini Esteban már ott loholt a nyakán, ám végül kétpontos előnnyel sikerült megszereznie a győzelmet. Flóra is szépen vitorlázott, s a gyengébb szeles futamon az előkelő 9. helyen szelte át a célvonalat, végül a 24. helyen zárta a bajnokságot.

A regattát megelőző edzésnapok erős szele az első versenynapra mérséklődött, ám maradványa, az erős hullámnázás megnehezítette a versenyzők dolgát. A második napon a szél

8-12 csomósra gyengült, s ereje a nap során tovább csökkent, végül a futamot is rövidíteni kellett. Fizikai adottságai miatt ez a futam sikerült Flórának a legeredményesebben, de a többiben is tisztességesen helytállt, s szerzett tapasztalatokat az élénkebb szeles tengeri vitorlázásról, ugyanis a szél a harmadik és negyedik versenynapra újból megélénkült, s 12-16 csomósra erősödött.

Ezalatt itthon sem állt meg az élet. Az őszi szünet és a szép idő adta lehetőségeket kihasználva több klub is szervezett edzőtáborokat, s szálltak vízre lelkes versenyzők, minél jobban elhalasztva a végső téli elpakolás időpontját, bár a szél ereje itthon az enyhébb oldalát mutatta. **E.B.**

Gyapjas Zsombi nyert Mali Losinjban

■ Gyapjas Zsombor hibapont nélkül végzett az élen a négy nemzet 128 versenyzőjét felsorakoztató horvát Optimist-versenyen.

Az őszi szünet utolsó napjaiban, november 4-6. között a horvátországi Mali Losinjban 13. alkalommal megrendezett Optimist-regattára népes magyar csapat utazott el egy jó edzőtáborozás és remek verseny reményében, ami azonban nem alakult teljes mértékben az elképzelések szerint. Noha a versenyt megelőző napok vízi edzései alatt az időjárás még barátságos arcát mutatta, a verseny kezdetekor megérkező 25 csomós Jugo-szél s a hozzá tartozó hatalmas hullámok már az első versenynapon megtépázták az ifjanc versenyzőket. A megrendezett három futamon a 128 versenyzőből kevesebb, mint a versenyzők fele ért sikeresen célba, így összesen 55-en zárták érvényes futammal a regattát. A viharos szél, amely a második és harmadik napra tovább erősödött s még jobban felkorbácsolta a tengert, nem tette lehetővé további futamok lebonyolítását – csupán a legbátrabbak merészkedtek a vízre egy kis edzés erejéig –, így az első napi eredményekkel zárult a három napra tervezett regatta.

A zord időjárás és a viharos szél, valamint az óriási hullámmászás sem okozott azonban komolyabb fejfájást Gyapjas Zsombi számára, aki mindhárom futamon elsőként szelte át a célvonalat, s végzett magabiztosan az összesített lista élén Jasko Galovic és Duje Frzop előtt. Szépen szerepelt még Tóth Levente is, aki minden futamon a legjobb tíz között vitorlázva az abszolút lista 6. helyezéseiig jutott, míg a többiek megküzdöttek az elemekkel s az óriás hullámokkal. **E.B.**



Márton-napi Regatta Izolában Mali Losinj után szlovén vizeken optimisteseink

Nem sokat pihennek legifjabb versenyzőink az őszi időszakban sem. Míg idehaza javarészt a hajók téliesítésével foglalatoskodik a vitorlásport színe-java, addig optimisteseink megállás nélkül járják a világot, s edzenek, versenyeznek, készülnek a jövő szezonra. Az őszi szüneti edzőtábort és a Mali Losinj-i regattát követően ezúttal a szlovéniai Izolában álltak rajthoz versenyzőink a hat nemzet 148 hajóját felsorakoztató rangos mezőnyben.

■ A lelkes ifjúságnak azonban az előző hétvégéhez hasonlóan ezúttal sem volt szerencséje az időjárással, s most is egyetlen napra, összesen két futamra korlátozódott a versenyzés lehetősége. A nyitónapon ugyanis erős bőra fúj, melyben a

rendezőség ugyan megpróbálta vízre terelni a fiatalokat – többségüknek azonban meggyűlt a baja a kemény időjárással, a viharos, pöffös széllel –, végül rengeteg borulás, süllyedés után kénytelen volt partra menekíteni a megtizedelt mezőnyt.



Vasárnapra az időjárás gyökeresen megváltozott, s már-már úgy tűnt, hogy fiataljaink csöbörből vödörbe esnek, mivel nem



csupán gyengült a szél ereje, de mintha egy csapásra elválták volna azon bizonyos szélcsatornák útját, szélcsend vette át az uralmat a víz felett. Szerencsére azonban az égiek ezúttal is fiaink mellett voltak, s enyhe, 2 Beaufort körüli szelet küldtek a kis csipet-csapatnak, hogy ha legalább egyetlen délutánon is, de versenyezni tudjanak. A kellemes szélben végül két futamot sikerült megtartani, melyen a miénk közül a legeredményesebben ezúttal Tenke Áron szerepelt, aki az összesített rangsor előkelő 14. helyezését szerezte meg. Az előző hétvégén remekelő Gyapjas Zsombornak most az enyhébb szélben

kevesébbé jött ki a lépés, s a 20., Roznár Katalin a 27., Ziegler Kristóf a 29., Tóth Levente a 30., Hadnagy Zsombor a 40., Erőss Loránd a 47., Galgóczy Tamás az 54., Pintér Nikolett az 58., Korchmáros Sára az 59., Lászlófy Ábel a 76., Héjja Marcell a 87., Odonics Csanád a 119., Magyar Máté pedig a 124. helyen zárta a rövidre sikerült regattát, melyet az Európa-bajnok Francesce Bergamo nyert a szlovén Toni Vrscaj és az olasz Maria Vittoria Marchezini előtt. Egyetlen versenyző maradt csupán futam nélkül, az ifjonc Lászlófy Levente, aki időközben belázasodott, s a víz és Optimistje helyett a párnák között, gyógyszerek és meleg tea

társaságában volt kénytelen eltölteni a hétvégét.

Optisaink mellett egyetlen fiatal laseres is képviselte kis hazánkat a versenyen, a tizenkét éves Kristóffy Barnabás személyében, aki most ismerkedik a hajóosztály csínjával-bíjával, s élete első tengeri versenyén a rajt-hoz álló kilenc Laser 4.7-es közül a 7. helyen zárta a viadalt.

A menetelésnek azonban koránt sincs vége, rövid pihenőt követően két Mikulás-kupán állhatnak rajt-hoz fiataljaink december elején Portorozban és Pulában, ahol remélhetőleg virgács helyett kupát és érmekezt hoz versenyzőinknek a Mikulás. **E.B.**





Az év legjobbjai

Ifjúsági és olimpiai osztályok ranglista-díjkiosztója a Ramadában, finnes vacsora Agárdon

November 12-én egy szombati délután erejéig az év legeredményesebb versenyzője volt a főszerep az almádi Ramada Hotelben, ahol az ifjúsági és olimpiai osztályok ranglista-díjkiosztó ünnepségére került sor. A korábbi szokásoktól eltérően a ranglisták elővasáinak járó díjak átadása ezúttal – a hosszasan elhúzódó bajnokságok késői befejezésének következtében – nem az évad utolsó versenyén történt meg, így sokáig kérdéses volt a díjkiosztó időpontja. Végül november második hétvégéjén gyűltek össze az év legeredményesebb ifjúsági versenyzői, akikhez a tavalyi évhez hasonlóan idén is csatlakoztak az olimpiai osztályok legeredményesebb versenyzői, s vehették át megtisztelő díjaikat az éves rangsorban elért kiemelkedő szereplésükért. Az ünnepélyes díjkiosztást finom vacsora, majd kötetlen beszélgetés követte.

A Finn-dingi hajóosztály képviselői külön ünnepeltek, az almádi díjkiosztót megelőző szombaton tartották hagyományos évadzáró vacsorájukat – melynek idén a Yacht Club Agárd klubháza szolgált otthonául –, s értékelték, idézték fel fényképek segítségével az év legemlékezetesebb pillanatait, versenyeit, nagy „csatározásait”, valamint jutalmazták meg legeredményesebb versenyzőiket.



Az ünnepélyes díjkiosztást finom vacsora, majd kötetlen beszélgetés követte

Az abszolút lista értékelését követően a Masters és Junior kategória legjobbjai is díjazásban részesültek, valamint számos különdíjat osztottak ki, némi humorral fűszerezve. Az este során gazdára talált a „Finn-szív” különdíj – melyet idén Beliczay Tamás vehetett át odaadó munkájáért –, továbbá fair play díj, az év legjobb úszója, meglepetése, újonca stb... különdíjak, melyeket egy-egy emlékezetes momentumnak, különlegesen odaadó finnes személynek ítéltek oda. Az ízletes vacsorát követően zene, kötetlen beszélgetés, nosztalgiazás következett, s ezúttal nemcsak a versenyzők, hanem családtagjaik is bepillantást nyerhettek az év legemlékezetesebb pillanataiba, sztorijaiba. A vidám este késő éjszakába nyúlt, lezárva az osztály idei versenyévadát, hogy megkezdődjön a hosszas téli pihenő.

E.B.



Az abszolút lista értékelését követően a Masters és Junior kategória legjobbjai is díjazásban részesültek, némi humorral fűszerezve



2011. évi RANGLISTÁK DÍJAZOTTJAI

IFJÚSÁGIAK

470 JUNIOR I-III.

1. Gyapjas Balázs – Kovács Máté (42,6 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. Váradai Imre (18,0 p) Balatonfüredi Yacht Club – Szigeti Maxim (13,4 p) Spartacus Vitorlás Egylet
3. Margitics Botond (17,4 p) Balatonfüredi Yacht Club – Bors Máté (13,0 p) Keszthelyi József Attila Vitorlás SE

FINN JUNIOR I-III.

1. Haidekker Elemér (85,6 p) Almádi Yacht Club
2. Fehér Máttyás (58,0 p) Yacht Klub Agárd
3. Pajor Szabolcs (51,0 p) Almádi Vitorlás és Sport Egylet

LASER JUNIOR I-III.

1. Bakóczy Róbert (57,6 p) Spartacus Vitorlás Egylet
2. Földesi Gergely (41,6 p) Balatonfüredi Yacht Club
3. Máttyás Viktor (18,2 p) Yacht Klub Agárd U19

legeredményesebb U19 korosztály versenyzője

Máttyás Viktor (18,2 p) Yacht Klub Agárd U19

KALÓZ IFJÚSÁGI I.

Miklós Levente – Gáspár Barnabás Vízügyi Sport Club

420-AS I-III.

1. Földesi Péter – Borsos Dániel (61,9 p) Tihanyi Hajós Egylet
2. Grams Dominik – Weidinger György (57,2 p) Tihanyi Hajós Egylet
3. Bagó Áron – Munka Márton (52,0 p) Tihanyi Hajós Egylet

Legeredményesebb leány versenyzője

Mészáros Laura – Kratzl Anna (38,4 p) Tihanyi Hajós Egylet

LASER RADIAL I-III.

1. Bathó Péter (136,6 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. Hunfalvy Péter (125,2 p) Ponton Klub
3. Rozsnyay Domonkos (118,8 p) Spartacus Vitorlás Egylet

Legeredményesebb leány versenyzője és a legeredményesebb U17 korosztályú versenyző

Haidekker Zita (71,2 p) Almádi Yacht Club

LASER 4.7 I-III.

1. Vadnai Benjamin (177,6 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. Takács Levente (162,6 p) Balatonfüredi Yacht Club
3. Huszka Máttyás (152,6 p) Balatonfüredi Yacht Club

Legeredményesebb leány versenyzője

Virág Zsófia (120,4 p) Yacht Klub Agárd

Legeredményesebb U16 versenyzője

Varga Dániel (136,5 p) Balatonfüredi Yacht Club

CADET I-III.

1. Borsos Gergő – Horváth Balázs (54,0 p) Tihanyi Hajós Egylet
2. Polgár Lukács S – Kanyicska Márk S (47,4 p) Tihanyi Hajós Egylet
3. Simó Márton S – Rácz Bence S (38,4 p) Tihanyi Hajós Egylet

Legeredményesebb serdülő versenyzője

Polgár Lukács (kormányos) Tihanyi Hajós Egylet
Kanyicska Márk (legénység) Tihanyi Hajós Egylet

Legeredményesebb leány versenyzője

Kendeh Lilla kormányos (19,8 p) Tihanyi Hajós Egylet
Molnár Zsófi legénység (19,8 p) Tihanyi Hajós Egylet

OPTIMIST I-III.

1. Vadnai Jonatán (387,6 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. Gyapjas Zsombor (363,8 p) Balatonfüredi Yacht Club
3. Péch Lóránt József (366,6 p) Révfülöpi Iskolai Vitorlázó Vizimentő és Korcsolyázó Egyesület

Legeredményesebb serdülő versenyzője

Tenke Áron SVE

Legeredményesebb leány versenyzője

Takácsy Lilla SVE

IFI KÜLÖNDÍJAK

Majthényi Zsombor vándordíj – Vadnai Benjámín

FELNŐTTEK

49er I-III.

1. Hamrák Péter – Gerlits Attila (49,8 p) Spartacus Vitorlás Egylet
2. Szamódy Tamás (46,2 p) – Előd Botond (40,2 p) Balatonfüredi Yacht Club
3. Brencsán Dávid – Brencsán Ábel (37,3 p) Balatonfüredi Yacht Club

STAR I-III.

1. Gereben Márton – Gereben Péter (56,8 p) Spartacus Vitorlás Egylet
2. Tenke Tibor – Bezeréti Miklós (48,5 p) Spartacus Vitorlás Egylet – Vízisport és Vitorlás Egyesület Balatonföldvár
3. Kátai Péter – Pilis György (36,4 p) MKB Bank Vitorlás Klub

470 I-III.

1. Gyapjas Balázs – Kovács Máté (55,4 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. Margitics Botond – Serke Áron (43,3 p) Tihanyi Hajós Egylet
3. Péch Fanni – Héjj Eszter (28,1 p) RIVE- Tihanyi Hajós Egylet

Legeredményesebb női versenyzője:

Péch Fanni – Héjj Eszter (28,1 p) RIVE – Tihanyi Hajós Egylet

FINN I-III.

1. Huszár Géza (127,0 p) Sirály Vizi SC
2. Haidekker Péter (107,8 p) Almádi Yacht Club
3. Sipos Péter (104,4 p) ALBA REGIA SC

FINN masters

1. Huszár Géza (127,0 p) Sirály Vizi SC
2. Haidekker Péter (107,8 p) Almádi Yacht Club
3. Sipos Péter (104,4 p) ALBA REGIA SC

LASER I-III.

1. Berecz Zsombor (58,2 p) Velencei-tavi Vitorlás Sport Iskola SC
2. Bakóczy Róbert (57,6 p) Spartacus Vitorlás Egylet
3. Fazakas György (52,6 p) Lellei Vitorlás Egylet

LASER Radial NŐI

1. Karé Réka (58,0 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. Haidekker Zita (50,2 p) Almádi Yacht Club
3. Haidekker Barbara (22,2 p) Almádi Yacht Club

Finns Dinghy évadzáró vacsora díjazottjai

Ranglista abszolút sorrend I-III.

1. Huszár Géza (127,0 p) Sirály Vizi SC
2. Haidekker Péter (107,8 p) Almádi Yacht Club
3. Sipos Péter (104,4 p) ALBA REGIA SC

FINN masters

1. Huszár Géza (127,0 p) Sirály Vizi SC
2. Haidekker Péter (107,8 p) Almádi Yacht Club
3. Sipos Péter (104,4 p) ALBA REGIA SC

FINN junior

1. Haidekker Elemér (85,6 p) Almádi Yacht Club
2. Fehér Mátyás (58,0 p) Yacht Klub Agárd
3. Pajor Szabolcs (51,0 p) Almádi Vitorlás és Sport Egylet

KÜLÖNDÍJAK:

- Az év meglepetése különdíj, azon versenyzőnek, aki az előző évhez képest legtöbbet lépett előre a ranglistán:

Kerti Géza

- „Az év szíve” különdíj

Beliczay Tamás

- Szponzor díj, azon személyek számára, akik finnesként anyagilag is többet vállaltak az osztályért:

Rutai István

Varga Lajos

Szilvássy Attila

Antal Gábor

Solymosi Imre

Dobszai Zoli

- Utánpótlás-nevelés különdíj, azon személyek számára, akik a gyerekeiket is finnesnek nevelték:

Sipos Péter és Hajdekker Péter

- „Az év újonca” különdíj azon versenyzőnek, aki első évében legelőrébb jutott a ranglistán:

Mónus Gyula

- Fair Play díj, kiemelkedően sportszerű versenyzésért:

Stadler Csaba

- „Az év úszója” különdíj azon versenyzőnek, aki a legtöbb időt töltötte a vízben a versenyek során:

Ikrényi Gábor

A 9. Jabuka Regata győztese a Wild Joe

2011. november 11-13. között a horvátországi Vodice városkában rendezték meg a 9. Jabuka Regata elnevezésű versenyt. A meglehetősen mostoha időjárás viszonyok ellenére a szezonzáró versenyét futó Wild Joe remek taktikázással az összetett első helyen futott be, és ezzel a kategóriáját is megnyerte.

Józsa Márton és csapata november 11-én 23.00-kor rajtolt el a Vodice városka előtt kitérő rajtvonalról. A körülmények mostohák voltak, heves bóra és alig több mint 5 fok várta a közel nyolcvan hajót felvonultató mezőnyt. A hegyekből lebukó hideg északi széllel rajtoltak, ennek megfelelően hátszélben vágattak a Jabuka szigetig, mely a táv felét jelentette – és egyben a fordulójel is. A névnapját ünneplő Marci és legénysége itt már majd egyórás előnyt szerzett ellenfelekkel szemben. A visszaút nem volt ennyire örömvitorlázás, hiszen az éjszakai sötétséget a szemből jövő szél és a komoly hullámozás is tetézte. A Wild Joe (HUN 7002) szombat reggel 9 óra 8 perccel futott be, őt követte a Marina Kastella (CRO 6789) 10 óra 39 perces befutási idővel.

A magyar csapat által elért idő nemcsak az összetett győzelemre volt elég. A Wild Joe saját „Grupa A” kategóriáját illetve

az IRC osztályt is megnyerte, mely méltó megkoronázása a kemény szezonnak – és a Márton-napnak is.



IRODALOM

Zöld Szörnyeteg

Előjáróban pár tényt szeretnék megállapítani.

- Amerre nézek, babásodik, pusztul a nádás. Nem teszünk ellene semmit.
- Kenjük magunkat iksz az n-ediken faktóru napvédővel, majd loccs a vízbe. Ismeretlen hatású vegyi anyagok tömkelegét mossuk bele. Erről persze nem tájékoztatjuk a „szárazföldi” nyaralókat. Mi is megtesszük a hajókról.
- Mérget, higanyvegyületet tartalmazó algagátlót alkalmazunk, mert az olcsóbb. Magasról „teszünk” a hatására.
- Hiába van a kikötők nagy részében vegyi WC-ürítő, beleöntjük a Balaton közepébe. Egyszerűbb, hamarabb túl vagyunk rajta.
- Óriási szeretett vizünk foszfortelítettsége. Az algakoncentráció is mintegy tízszerese a tizenöt évvel ezelőttinek. Ennek következményeként az árvaszűnyog-rajzás napnyugta után lehetetleníti a hajózást. Megmagyarázzuk, hogy ez így tulajdonképpen rendben van.
- Miután szerencsésen kimenekültünk, jó erős mosószerrel tüntetjük el másnap a nyomokat, fedélzetről és motorról. Dühösek vagyunk, szidunk mindenkit, nem törődünk vele, mit mosunk bele imádott tavunkba.

• Szórnuk a szemetet, nejlonzacskót kifelé szél alatt, nehogy visszafújja. Elfér a vízben, nem látta senki.

• Kikiáltjuk a horgászt közellenségnek, hiszen a bejáróival szétszabdálja a nádat. Bíróságoljuk, megtiltjuk, ellehetetlenítjük, kiszékeljük. Megszerezzük apró telkeiket. Építünk az így nyert nagy területre Wellness-szállót, apartmanházakat. Az imént említett susnyást pedig kimarkológépezzük, partot lekövezzük. Hadd legyen szép a kilátás, lehessen még strandolni is. Mindezt „hiánypótló beruházás-

ként”, akár EU-támogatással. A haszon számít, más nem.

• A vízszint meg az összetétele olyan, amilyen. Ki vagyunk szolgáltatva a természetnek. Nincs mit tenni. A szakma érdeemben nem foglalkozik a vízutánpótlás vagy csere kérdésével. Akkor most mi van? Baj! Nagyon nagy baj! Változott ebben a szezonban valami? Semmi, az ég egy adta világon. Ha mégis, hát még rosszabb lett.

Tavasszal született a „Filmrészlet 2050 július” című írásom. Utána pár héttel bekövetkezett



az azóta csontig rágott „vörösiszap-katasztrófa”. Na, ekkor kiáltott ki pár ismerősöm „prófétnak”. Szerintem érdemtelenül. Mégis vettem a bátorságot, hogy papírra vessem: Ha megtörténik, hogyan lesz, ami lesz. Jó terjedelmes, majd harminc oldal. Pár barátom, vitatársam elolvasta. „Padlót fogtak”. Abban viszont mindenki egyetértett: Kutya kötelességünk nekünk, vízen járó, természetet és Balatont szerető embereknek mindent megtennünk azért, hogy ne következzen be. Ne csak imádkozzunk, hogy a „vörös veszedelem” ugyan eljött, csak a „Zöld szörnyeteg” fel ne fajjon!

Letölthető, elolvasható itt: <http://gyuri.itexpert.hu/Novell%e1k/>

Merlin

KÉPREGÉNY

Szélképek 2011

Elkészült az idei szezon legjobb pillanatait összefogó Szélképek 2011 kötet. Az alábbiakban a Porthole számára is rengeteg remek fotót készítő Leiner András képeiből válogatott album bevezető gondolatai olvashatók.

DINGI

TÖKESÜLY NÉLKÜLI KISMÉRETŰ VITORLÁS.AMÉLYEN AZ OLDALCSÚSZÁS MEGAKADÁLYOZÁSÁRA.A HAJÓ KÖZÉPVONALÁBAN USZONY NYÚLIK A VÍZBE. A SZÉL OLDALRA DÖNTŐ EREJÉT A LEGÉNYSEG AZ ELLENKEZŐ OLDALRA VALÓ KIÜLÉSSEL ELLENSÚLYOZZA. AZ ILYEN KIS EGYSEMÉLYES USZONYOS, SPORTOS VITORLÁSOK GYŰJTŐFOGALMA A DINGI MINIMÁLIS CSÚSZTATÁSSAL BŐVÍTETTŰK A FEJÉZET FOGALMI KÖRÉT ÉS AZOKAT A KISHAJÓKAT IS IDE CSOPORTOSÍTOTTK, AHOL MEG EGY TOVÁBBI VITORLÁZÓ IS HELYET KAPOTT A FEDÉLZETEN.

A FEJÉZETET TÁMOGATTA AZ FGF

FGF

4 **magnum**



35 éve már merlek Vitorlányi Pál Vitorlás Emlékversény!



SZEI KÉPEK



Söpi evolúciója: Idővel minden kiegyenesedik



compass 53



Az idény vége fele közeledve újra eljött a harmadik könyv ideje is. Nem csodálom, hogy ilyen gyorsan elment ez a szezon, hiszen rengeteg versenyen jártam, 5000 képből kellett idén válogatnunk. Egy 64 oldalas kiadványhoz ez rengeteg, de remélem, mindenkinek tetszeni fog a végeredmény, törekedtünk az esszenciát beletenni. Mielőtt elkezdtem volna írni a beköszöntőt, átnéztem a tavalyi könyv képanyagát, ami az idei mellett nekem kicsit „elavultnak” tűnt. Nehéz ebben a műfajban fejlődni, de ha az egyéves képeim már kevésbé tetszenek, tudom, hogy sikerült. Folyamatosan fejleszttem az utómunka minőségét, de a vízen töltött, gyorsan szaporodó órák is egyre több rutint adnak.

Idén próbálkoztam először víz alól is „képezni a fényt”, ami új perspektívát adott és még több kreativitást. A modellvitorlásokat például közvetlen közelről, közéjük beúszva fotóztam nagylátószöggel, így izgalmas látványt kaptunk a partról készült teleobjektív felvételekhez képest. Néha egy kicsit elvontabb módon ábrázoltam a víz és a hajó kapcsolatát a hullámokba merített géppemmel, megtörve ezzel a precízen szerkesztett képeim sokaságát. Közben pedig igyekszem elkapni minél több küzdelmes pillanatot a fedélzetről is, hiszen a sportteljesítmény a Tiétek. Úgy gondolom, lesz is mit kipihenni a tél folyamán, amihez mi ezzel a könyvvel szeretnék hozzájárulni.

Leiner András

Egy bukott nő emlékiratai

AVAGY EGY SZŐKE NŐ ESETE A KEDVTELESI CÉLÚ HAJÓVEZETŐI VIZSGÁVAL

Motiváció

A vitorlázás mindig is vonzott, jó pár évvel ezelőtt egyszer már elkezdtem: felújítottam egy kis vitorlás csónakot, és azzal próbálkoztam a Balatonon önerőből, a saját tévedhetetlenségembe vetett hittel felvértezve. Ennek persze számos kaland és a hajóban esett kisebb kár lett az eredménye, de legalább zajlott az élet. Sajnos az autodidakta vitorlázás rettenetesen időigényes, ezért a következő szezonban már lemondtam a saját hajó öröméről és rengeteg nyugérról, s a hajózás ismét a távolról vágyott elfoglaltságok közé került.

Újabb löket – tanfolyam

Idén az üzleti kapcsolataim visszavezettek a vitorlázáshoz, és a régi szerelem újra lángra kapott, csak most már nem csónakok, hanem komoly hajók iránt. Így merült fel, hogy akkor talán ideje lenne rendszeren megtanulni vitorlázni, és megszerezni az ehhez szükséges papírokat. Hát legyen: oklevél-, képesítés- és bizonyítvány-gyűjtésben eddig sem álltam rosszul, eggyel több vagy kevesebb igazán nem gond – gondoltam, és belevágtam egy ajánlott tanfolyamra jelentkezve. Aztán jöttek a meglepetések. Azzal kezdődött, hogy az őszi egyhetes tanfolyamon – mint kiderült – egyedül vagyok jelentkező, ezért jöjjenek vissza a következő héten két részletben, amikor másokkal össze tudnak rakni egy csoportba. Az okát értettem, de mivel nem kis gonddal tettem magam szabaddá egy hétre, nem tudtunk az új időpontról megegyezni. Végül is egyedül kaptam oktatást. Persze nem tudtam, hogy a tananyag CD-n lesz, tehát olyan géppel jöjjenek, amin ezt tudom kezelni, szerencsére oktatóm kiegészített egy nyomtatott példánnyal. A gyakorlatra három nap volt ütemezve időjárástól függetlenül. Vigyorogva mesélik a sztorikat a szélcsendes tanfolyamokról, amikor a parton járták le a vízből mentést és egyéb feladatokat. Valóban, ezen vagy sír, vagy nevet az ember, mert ez a vizsgák különös elvárásait megismerve elég bátor módszer. De nekem volt szelem, amikor pedig nem volt, akkor a motorossal gyakorolhattam – már amikor a néha lemerülő akku engedte a használatát. Összességében szerencsésnek érezhettem magam, mert lényegesen több időt tölthettem gyakorlati oktatásban, mint ha egy nagyobb csoportba osztottak volna be. Az oktatóm lelkes volt, szerinte jó érzékem van a vitorlázáshoz, és ráadásul a szerencse szülötteként még a szél is elég sokat fúj az adott három napban, így az átlaghoz képest állítólag komoly túladagolást kaptam gyakorlatból. Én ezt valahogy nem éreztem, de körülöttem mindenki annyira optimista volt, hogy bíztam benne, tudják, miről beszélnek. No de ezen is túl voltam, jöhetett a tanulás és a vizsgák. A Hajózási Szabályzatba beleásva magam már tudtam, hogy baj-



ban vagyok, amikor sorban jöttek az uszályokra való konténerakadési szabályok, a hajókon való szeméttárolók elhelyezéséről szóló rendelkezések és a folyamkilométerenként leírt szabályozások a Dunán, Tiszán és a többi hazai folyón. Emellett már csak csemege az ABC zászlókódjainak bemagolása arra az esetre, ha egy amerikai atomtengeraltjáró hirtelen felbukkanna előttem a Balatonon, és vadul lengetné a zászlóit.

Egy oktató nem sokkal a vizsga előtt melegen javasolta, hogy a netről 4000 Ft-ért töltssem le a hivatalos (amúgy titkos) vizsgakérdéseket, amire nem nagyon hajlottam, mert nem tetszik az ilyesmi, és szellemileg is tartom magam annyira, hogy meg tudok tanulni egy hobbiszintű vitorlásvezetői tananyagot. Úgy véltem, megbirkózom ezzel a feladattal, ha hivatásos, még teherautóra is érvényes jogosítványt, diplomát és 3 nyelvvizsgát is meg tudtam szerezni. A segítőkész oktató csak mosolygott, mondta, hogy ő érti az álláspontomat, csak így nem fogok átmenni a vizsgán. Ezzel a pozitív megerősítéssel, munka melletti tanulással és a dermesztő felismeréssel, hogy mennyi marhaságot kell bemagolni, amit 48 óránál tovább garantáltan senki nem jegyez meg, hacsak nem napi szinten ezzel keresi a kenyerét, mentem el a vizsgára.

Elméleti vizsga I.

Nem tanultam annyit, hogy azt merjem a magam elvárásainak megfelelően mondani: bármit kérdezhetnek, mindent tudok a 260

oldalal képes Szabályzatból és a még egyszer annyi kidolgozott szóbeli tételből. Ezzel együtt is a teszten olyan kérdések sorával találkoztam, amikről nem is rémlett, hogy egyáltalán olvastam valahol, egy részüket pedig úgy fogalmazták meg, hogy az igazi kihívás a kérdés megértése volt, nem is a válaszadás. Egy vagy két olyan kérdés volt csak, amire gyorsan és konkrétan lehetett válaszolni, a többi mind olyan IQ tesztes találós kérdés formájában tették fel, hogy lehetőleg akkor is elrontsa az ember, ha speciál tudja a választ. Táblázatba foglalt, megszámozott halom jel közül (csak hogy már itt el lehessen nézni, hogy melyik jelről van szó) az alább felsorolt 3 kötelék közül melyik viseli az adott számmal ellátott jelzést? Természetesen a három választási lehetőség mindegyike viselte a kérdéses jelet, így percekig gondolkoztam azon, hogy vajon mi alapján kéne választanom. Ha mindössze a „csak” szócskát beleírták volna a kérdésbe, vagy hogy „nappal”, azonnal tudtam volna a választ, de így azon töprengtem, hogy mi alapján kéne választanom, és persze közben pereg az idő – az az idő, amiből 1 perc jut minden kérdésre. Aztán a rajzos 3 pontos találós kérdések, hogy az 1-es számú hajóról nézve balról jobbra haladva milyen fényeket lát, ha egyik hajó sem kishajó, de a 4-es számú hajó vesztegel és a 12-es számú 110 méternél nem szélesebb és a 8-as számú hajó kapitánya nagyothall. Egy perc alatt a helyzetet sem könnyű áttekinteni, sőt sokszor a rajz sem egyértelmű, hogy ugyebár a szabályzatban gondosan megadott szögekből, mely szerint a fényeket el kell helyezni, az adott rajzon az adott fényt most lehet látni vagy sem. Magam is tanítok és vizsgáztatok, de beugratós kérdésekkel való sanyargatás helyett én arra vagyok kíváncsi a vizsgákon, hogy a diákjaim megtanulták-e, tudják-e a tananyagot, vagy sem. Hogy ezt kiderítsem, sokszor segítő kérdésekkel próbálok a pillanatnyi blokkokat áthidalni, ami segítség csak azoknak hasznos, akik tanultak.

Egy szó, mint száz, megbuktam. De ezzel nem voltam egyedül, mert a társaság fele így járt, akik közül többen másodsor, vagy akár harmadszor futottak neki a tesztírásnak. Aztán jött a több tantárgy szóbelije tantárgyanként 3 kérdéssel, olyan finomságokkal, mint hogy beszéljek a hajócsavar menetemelkedésének jelentőségéről, valamint az agyátmérő fontosságáról. Nem értem, minek kéne ezt tudnom. Ifjúi hévvel annak idején, amikor a teherautó-jogosítványt is szereztem, ott nemcsak hogy komoly műszaki elméleti teszt volt, de gyakorlati vizsga is, ahol konkrétan szerelni kellett. Gond nélkül, 40 srác mellett csoportelsőként, hibapont nélkül mentem át a vizsgákon, de még ott sem kérdezte senki a motor nyomatékát, mert ez nem tartozik a sofőrre. Ha majd motort akarok a hajómra, elmegyek a szakboltba és szaktanácsot kérek – miért kéne nekem ehhez érteni, hogy ha vontatott köteléket vezetnék, akkor a meredekebb, vagy lankásabb menetemelkedésű csavar célszerűbb-e? Míg a kihúzott tételemről mesélek, a kérdések egy részét itt sem értem, de ezen már meg sem lepődöm, mert jól láthatóan nem arra kíváncsiak, amit tudok, hanem azt keresik, hogy mit nem. Végül lesajnálással a hangjában megkérdezi a vizsgáztató, hogy a kavitációról hallottam-e már

valaha. Nem túl stílusos, de legalább kiderült, hogy erről akar hallani. Nem hátrány persze, hogy tudom, mi a kavitáció, de hogy ez egy külön tétel legyen?! Ahogy miért kéne fejből tudnom Siófok és a Fekete-tenger egyik kikötője közötti vízi utakat fejből a közben lévő gáttakkal, duzzasztókkal együtt, ahogy ezt egy másik embertől kérték a szóbelin? Ez megint olyan, mintha úrvezetői vizsgán Európa térképét kéne felmondani a határátkelőkkel és sebességkorlátozásokkal együtt. Mi van?! Majd ha ilyen útra készülök, veszek hozzá térképet és utánanézek a neten. Ezzel szemben régi motorosok mesélik, hogy ők részletesen tanultak a Balatonról, a kikötőkről, a zátonyokról, az elsüllyedt repülőgépek roncsairól, aminek, úgy érzem, én is nagyobb hasznát venném hobbihajósként, mint a hajócsavar menetemelkedésének. Mindegy, ezt az akadályt vettem, a szóbelik megvannak.

Elméleti vizsga II.

Tanulva a történekből, a következő vizsgára már szinte csak tesztírással készültem tanulás helyett (de nem a 4000 Ft-os netről letöltős megoldással, mert elveim azért továbbra is vannak), aminek meg is volt az eredménye, mert 26 perc helyett 15 alatt kitöltöttem, és gond nélkül meg is feleltem. Semmivel nem tudtam jobban a HSZ-t, de fújtam a hülyébbnél hülyébb válaszokat, amik döntő része a dunai nagyhajókra vonatkozott, pedig én vitorlás kishajóra jöttem vizsgázni, de már ismertem a szivató technikákat, mert hát ugyanaz a logika forog körbe-körbe. Meg is kaptam újra a jó öreg táblázatot a sok jellel, csak most nem egy kék kúppal, hanem kettővel, magamban vigyorogva gondolkodás nélkül húzom be a jó választ, mert hát ezt még egyszer már nem eszem meg. A tanulság: a HSZ-t nem kell tudni, tesztet kell tudni kitölteni! Nem szeretem, ha hülyének néznek. Az egész elméleti vizsga túl van dimenzionálva csak azért, hogy elegendő kérdést lehessen gyártani a teszthez. Ezek a kérdések persze titkosak, még a vizsgát követően sem adják ki a saját kérdéseimet, de 4000 Ft-ért azért hozzájuthatok állítólag azoktól, akik összeállították – no meg a pótvizsgadíjakat is lehet szedegetni szép számmal. Nem is értem, min vagyok meglepődve, hiszen erre jóindulatúan felhívták a figyelmemet annak idején, csak én voltam olyan stréber, hogy gondoltam, megtanulom, hátha fontos lenne tudni. De igazából nem érdemes tudni sem, mert a bukáson és a vizsgakérdések milyenségén duzzogva sorban derült ki évtizedek óta vitorlázó barátaimról, hogy fogalmuk sincs a kötelező fények használatáról, a hangjelekről, sem a kardinális jelek pontos jelentéséről, mert az uszályok pakolási szabályaival már nem is fárasztottam őket, minek. Fogalmuk sincs, hogy egy adott kardinális jel északot vagy délet jelöl, csak azt, hogy ott éppen Tihany előtt azt a bizonyos bóját nem szabad a part felől kerülni, mert zátony van, de ha egyszer csak valahol új helyen teremne egy ilyen bója, bizony sokan bajban lennének, mert fogalmuk sem lenne, mit látnak, és merről kerüljenek. Ezt ráadásul nem is nagyon szégyellik, hanem jókat vigyorognak a



SIGNAL FLAGS 40 FLAG SET W /STORAGE BAG

A HAVE DIVER DOWN, PROCEED CAUTIOUSLY	K WINDY OR CURRENTY	U YOU ARE BEHIND ME, SAILING	1 1st
B BURDENED BOAT	L ALL RAIP MANOEUVRE	V VIGIL ASSISTANCE	2 2nd
C ATTENTION	M MY WIND & STORM MAKING NO WAY	W WINDING MEDICAL ASSISTANCE	3 3rd
D KEEP CLEAR, MANOEUVERING WITH DIFFICULTY	N NO WIND & STORM MAKING NO WAY	X KEEP YOUR WINDSTOLE BEHIND FOR WINDING	4 4th
E ALSOING COURSE TO STARBOARD	O MAN O'WARSHIP	Y DRAWING MY ANCHOR	5 5th
F URGENT COMMUNICATION WITH ME	P IN HAZARD, ALL PERSONS SAFETY ON BOARD	Z URGENT A TUG TOWING, SUCCEEDING WITH STRAIN	6 6th
G HEADING A PORT TOWING, HAVING AFT	Q HEED & HEALTY TOWING THE TOWING	SUBSTITUTES	7 7th
H HULL ON BOARD	R THE WIND & STORM MAKING NO WAY	1st	8 8th
I ALTERING COURSE TO PORT	S TOWING BOAT AFT	2nd	9 9th
J ON FIRE, HAVE DIVER DOWN CALLED, KEEP CLEAR	T KEEP CLEAR, DANGER IN THE DISTANCE	3rd	0 0th
		Answer	



tudatlanságon, hogy eddig nem látták nagy hátrányát a hiányos tudásnak. A világitásról is a rendőrvicc jut eszembe, amikor egy külföldi már a sokadik nyelven próbál információt kihúzni két rendőrből, aztán feladja. Az egyik rendőr megjegyzi, hogy talán ideje lenne legalább angolul megtanulni, mire a másik azt mondja, hogy minek, hiszen az iménti bolond négy nyelven is beszélt, aztán mire ment vele. Én is így érzem magam, amikor az ismerőseimnek újat mondok azal, hogy az árbocfényvel közlekedő hajó HSZ szerint motorral és vitorlával egyidejűleg közlekedő hajót jelent (mert ők kedvük szerint kapcsolgatják a fényeket a hajóikon), és mint ilyen kiscgéphajónak minősül ilyenkor, amire teljesen más elsőbbségi szabályok vo-

natkoznak, mint egy vitorlás kishajóra. Szóval nem tudom, mit ér az én túlképzettségem, ha senki más nem tudja a szabályokat az oktatókon, vizsgabiztosokon és az elmúlt két hétben vizsgázottakon kívül, merthogy ekkora tömegű infóra ennél tovább ember nem emlékszik, még arra a kb. 20 szabályra sem, amire tényleg szüksége lenne a biztonságos közlekedéshez a Balatonon. Erre is van egy jó mondás, hogy elsőbbsége annak van, akinek megadják. De hát a tesztcsont nélkül megvan, így hát jöhet a gyakorlati vizsga, amely kalandról a következő cikkben mesélek... Előljáróban csak annyit: hiába volt lehetőségem többletgyakorlásra, és hiába van a vitorlázáshoz állítólag érzékem, simán kivágtak!

Wilk Zsófia

Legyen

A hétvégén el írtam küldve... A Balaton a nyár utolsó sugarai között erre az évre már megvonta tőlem magát. Az utolsó péntekre még esti vitorlázást ajándékozott, a napfényes délelőthöz másnap erősödő szelet csinált, majd délután barátok közt, rozéval még egyszer pókhálólanította a Sirályt. Aztán valahogy meggondolta magát.

A naplementében kihűlt az első helyes malacsült, bennakadt szavaktól lett fázós a földvári sétány, és alvatlan éjszakába nyúló vízzen és parton töltve egyaránt. Hajnalban a kapucnim felfogta a leküldött párát, de reggel a napfényben szóltanul gyötört tovább. Délelőtt szétépett hajót, lelket és szívet, mindigjő szélbe temette lehetőségek sorát, szűrt, ütött, gáncsolt egy fél délutánon át. Aztán felactam.

Beletörtem, megsirattam, beláttam, fejet hajtottam. És elbúcsúztam.

A szokásos módon a 470-estől, a kálózoktól és a Sirálytól. Gondolatban a Póstástól, az Eliztól, a Süvölvénytől és a Mobytól. Szívszakadva a Péter-Páltól. Még szívebbszakadva széltől, víztől, a felette fekvés perspektívájától, a holdfényes móló napmeleg betonjától, szülő és társas vitorlázásoktól, szívárványos trapézolástól, mezőny elejétől és végétől, hullócsillagba kívánt „van olyanoktól”, napsugaras mosolyoktól, nyikorgó és csilingelő kötelektől, kompoktól és kacsáktól, Neogranormontól, régi és új társaktól, vitorlázó kishalaktól, napszemüvegbe rejtőző pillantásoktól, kézbe simuló kormányoktól, tökéletes boldogság-óráktól és sorolhatnám sokáig még tovább...

Mesés nap volt. Mindigjót a városba a következő!

Kovács Éva



FOTÓ: Turcsán Botond

Láttál már szellemet?

Én igen! Harmadikat végeztem a középiskolában. Nyári szünet lévén, Zamárdiban csibészkedtem. Volt egy dióhéj, egypárevezős facsónakom, lefűrészelt dingi-árboccal, seprűnyél bummal, lepedővitorlával, kazánlemez killel. Naphosszat tekeregtem a nádasok előtt, szédítve az „egyhetes üdülő” csajokat.

Így történt egy szikrázó augusztusi délutánon is. Alkonyat közeledtével egyre szelídebben lengedezett az északnyugati. Kikötéshez készülődve bekanyarodtam a telkünk előtti nádöbölbe. Bójázott itt pár teknő. A parton három fűzfa állt, köztük egy öntöttvas karfájú pad. A kövezés elé ötméteres kijáróstég nyúlt.

Lassan csurogtam befelé. Amint a nád takarásából kibukkant a part, észrevettem, hogy egy öregúr ül a padon. Arcát is elfedő szalmakalap, fehér ing és nadrág, jobb kezében bot. Megszokott látvány. Gyakran megesett, hogy nagyapám barátai, a szomszéd lokálpatrióták átjöttek. Kártyáztak, borozgattak, politizáltak, vagy csak kiültek a partra. Ő ugyan a télen elhunyt, de a társasága azért tiszteletét tette néha. Szerették nagyon. Négy nyelvet beszélő, nagy tudású gépészmérnök volt, a rendkívüli műveltséggel megáldott emberek intelligenciájával és szerénységével. Én is imádtam. Rengeteget tanultam tőle.

A parttal párhuzamosan csúsztam még pár métert. Az öreg mozdulatlanul, mögém, Tihany felé nézve ült. Szélbe álltam. Alig libbent a vitorla. Kiléptem, a csónak orrát megfogva a bójám láncára

akasztottam. Nap mint nap ismételt mozdulatsor volt. Leengedtem és felcsavartam a vitorlát. Vállamon a rúdra tekert vászonnal, kezemben a horgonnyal lépkedtem a langyos vízben a stég felé, egyre közelítve a padon ülőt.

„Jé, hogy hasonlít a nagyapámra! Még úgy is öltözik, meg a kalapja... Hát igen, egy korosztály” – gondoltam. Azon töprengtem, hogy alkonyatkor itt keszegezzek-e a stégről, vagy evezek ki a másik nád elé pontyozni. Ott fogtak tegnap egy háromkilósat. Vagy néztek át a Kéktó diszkóba, ha már két lánynak is megígértem? Az egyik egész tűrhető, még akármi is lehet. Most megvacsorázom. Az úr továbbra is csak nézett északnyugat felé. Jó hangosan ráköszöntem:

– Tisztelem, jó napot kívánok! Szép időnk van! – Meg se moccant. „Biztos nagyothall!” – gondoltam. Az egész társaság nehezen hallott, némelyik egyenesen tök süket volt.

„Pont olyan, mint „Tatuska” volt. Még a botot is úgy tartja a jobb kezében. Ekkora hasonlóságot!” – Elértem a feljárót, felmentem a lépcsőn.

„Diszkóba megyek! Azt a macát felszedem. Holnap majd vitorlázunk, aztán meglátjuk, csak sikerül hanyatt dönteni” – kovácsoltattam a tervet. Közben a bácsi felé sétáltam. Úgy öt méterre lehettem, mikor ismét megszólítottam:

– Tisztelem! Adjon isten jó napot! Szép időnk... – szakadt bennem a szó. Felismertem a botja végén az aranyozott gömböt. Megégyezett nagyapáméval! A La Manche csatorna második átrepülésének emlékére kapta az angol királynőtől, a repülőgép megalkotásában való közreműködéséért.

„Ja úgy, hát egy régi mérnök társa lehet. Megpróbálok angolul!” – jutott eszembe. De ekkor szép lassan felém fordult, felemelte fejét, kalapja alól az oly jól ismert szempár tekintett rám. Nagyapám arcába bámultam! A meglepetéstől elejtettem a horgonyt, ami hangos csörrenéssel esett a kövekre. Enyhén elmosolyodott.

„Meghüültem? Vagy szórakozik valaki? Mi az ördög ez?” – Mintegy tesztet végezve kinéztem a Balatonra. A Tihany, a víz, az öböl, a csónakok, minden a helyén volt. A nap is változatlanul ragyogott. Viszszanéztam a padra. Még mindig rám nézett, és talán még jobban mosolygott!

„Na, ennek utánajárok!” – Lassan feléje indultam. Ahogy közeledtem, úgy kezdett halványulni, majd





eltűnt. Földbe gyökerezett a lábam. Járt az agyam veszettül. – „Ez nem lehet! Mitől képzelődöm? Mi a fenét ittam vagy ettem? Esetleg napszúrás?” Ellenőriztem, fejemen a fehér sapka, ahogy szokott. Odaléptem a padhoz. Ekkor döbentem meg igazán. Az egyik öntöttvas karfa, ahol az alak a karját támasztotta, vastagon be volt de-

resedve! Hozzáértem, vissza is kaptam a kezem. Majd odafagyott az ujjam. Üvöltöttem, mint az árverési tehén, apámat, anyámat hívtam. Rohantak is mind a ketten, sót keresztanyám is harmadiknak. Mutattam a karfát, melyen a jég lassan kezdett kiengedni, és kövér cseppekként földre hullani. Elmondtam, mit láttam. Ők meg faggattak, hogy jó, jó, ügyes vagyok, szépen kitaláltam, beugrottak, de most már mondjam meg, hogy mit trükköztem, honnan szereztem esetleg „száraz jeget”, amivel telet varázsoltam a forró augusztusi délutánba. A vastag öntöttvas jó félóra elteltével nyerte vissza természetes hőmérsékletét. Szüleim kitartottak az ügyes trükk mellett, keresztanyám viszont kételkedett. Hajlott rá, hogy valami ismeretlennel találkozhattam.

Jó apámék csak kora tavasszal kezdtek kételkedni, mikor meglátták, hogy a pad négy deszkája közül, amelyek egyforma fából, egyszerre készültek, egyenlő lenolaj meg egyéb kezelést kaptak, ugyanakkor lettek lefestve, három sértetlen, míg a negyedik, pontosan ott, ahol az alak fenekével érintkezett, gyakorlatilag szétporlott. Márpedig ezt ugye egy tél alatt a fagyban, korhadás-gombásodás következtében, ha megszakadunk, akkor se tehette meg. A pallót azóta is őrzöm. Az emléket is. A történetekre nem tudok magyarázatot adni. Valóban szellemet láttam?

Merlin

Klasszikusok Bortúrája

2011. AUGUSZTUS 21-24.

A Klasszikusok Bortúrájának alapötletét egy kellemes nyári családi vitorlázás adta 2009-ben. A Johannával akkor útra keltünk és a Balaton partján pihenő barátainkat látogattuk végig. Estéknként a nap fáradalmait a borospincék hűvösében igyekeztünk kipihenni.

Idén tavasszal nekiláttam a szervezésnek. Johanna neve napján, 2011. március 28-án elindult a túra honlapja, ami reményeim szerint túlmutat majd ezen az eseményen, s a baltoni klasszikus hajók és hajósok kapcsolódási pontjává válik.

A túrára szóló írásbeli meghívót 17 hajó kapitányának küldtem el. Úgy gondoltam, hogy ezekhez a hajókhoz nem méltó az, hogy – az egyébként az életünket zaklatottá tevő – mo-



6 hajó és 473 év a Hamis harmadik szálingjáról

dern kommunikációs eszközökön (e-mail, SMS) keresztül kapjanak értesítést. A várakozással ellentétben sajnos csak kevesen voltak azok, akik a választ hasonló hagyományos módon küldték. Már aki küldte egyáltalán...

A Tabu Oldtimer verseny után vasárnap a Marina Portban gyűlt össze a túrára induló csapat: a Kishamis, a Johanna, a Niobe és a Nagymágus. A teraszon Hrehuss Gyuri megnyitotta a túranaplót, majd délben indultunk útnak kellemes nyugati szélben Csopak felé. Még indulás előtt megbeszéltük, hogy Káptalanfüred környékén megállunk egy nagy fürdésre. Útközben a Johannáról laza fröccsel (Farsang Pincészet chardonnay – rizlingszilváni házaspár) láttuk el a többi hajó kiszáradás-közeli állapotú legénységét. A Kishamis vetett horgonyt, majd mindannyian mellé álltunk. A vízben összefutottunk még a Virtussal (E-7 Haffner István) és a „kis” Nemerével (40 2 Benedek Attila), és őket is meghívtuk a közös együttlétre. Ekkor készítette Halmi Zoli a Hamis árbócáról ezt a nem mindennapi képet.

A csapat később még kiegészült Tuss Miklóssal és legénységével, akik a Széchenyi Emléktúráról jöttek hazafelé. Az együttlétet dr. Rohály Gábor és Hafí jóvoltából egy rögtönzött borkóstolóval tettük feledhetetlenné. Az estét a Jásdi vinotékában (elsősorban) dűlős tételek megismerésével töltöttük, majd Csopakon éjszakáztunk.

Hétfőn kevés széllel és sok fürdéssel Tihanyig jutottunk, ahol ebédre lángos, hekk vagy palacsinta volt a menü. A kikötőben nagy feltűnést keltett a móló végéhez kötött három Európa30-as.

Szerencsére a déli szélcsendet egy kellemes nyugati váltotta fel, így spinnakert húzva hamar megérkeztünk Alsóórsra. Kikötés előtt nagyot fürödtünk, majd a Bakterben megágyaztunk az esti kóstolónak, ami a Kalandozás Magyarország borvidékein címet viselte. Éjjel kettőig kellemesen töltöttük az időt a



A Kishamis Balatonalmádi előtt

TVSK teraszán. A programba dr. Takács István (E-8 Hadúr) is bekapcsolódott. Másnap teljes szélcsendben csak a fürdés és a fröccsözés maradt. A Nagymágus vitorlájának árnyékában igyekeztünk a hajó egyik másik felszerelésének új funkciót kitalálni. Így lett a mentőlap kitűnő úszó tálca. Az esti vacsorát és kóstolást két sofőr (Edina és Karcsi) áldozatvállalása mentette meg, mert csak kocsival tudtunk eljutni Balatonfü-

redre, a Koczor pincészetbe. Dóra a finom vacsora mellé remek borokat kínált az immár 6 főre zsugorodott csapatnak. A túrát szerdán egy rövid vitorlázás után fürdéssel és a hajónapló megírásával zártuk. Bár kevesebben voltunk a tervezettnél, de a hangulat végig nagyon jó volt. Reményeim szerint jövőre ott folytatjuk, ahol idén abbahagytuk.

Salacz Ákos

a Johanna kapitánya

Nemere	Virtus	Johanna	Kishamis	Nagymágus	Niobe
1926	1943	1942	1896	1944	1942

További képek és információk a www.klasszikusokborturaja.hu honlapon

RC HAJÓK

Bemutakozás

Ezen a felületen kaptunk egy nagyszerű lehetőséget, hogy a versenyvitorlázás kevésbé ismert ágáról tájékoztathassuk a vitorlázás szerelmeseit. Ezentúl itt írunk a vitorlás hajómodellezés azon ágáról, amely a hazai és nemzetközi versenyzettel kapcsolatos.

Mostanában szokás ezt a tevékenységet „modellvitorlázás”-ként említeni, megkülönböztetésül az inkább hajómodell-építési tevékenységtől.

Úgy érezzük, mi is a vitorlázótársadalom nagy közösségének tagjai vagyunk, a különbség a méretben és a hajó irányításának mikéntjében van. A vitorlás hajókra mérettől függetlenül azonos fizikai törvények vonatkoznak (ezzel nem azt akarom mondani, hogy egy méretarányos kicsinyítés ugyanúgy viselkedik, mint az eredetije), és hasonló alakú versenypályákon hasonló stratégiákat és taktikákat lehet és kell alkalmazni. A különbség annyi, hogy a modellvitorlázó a parton állva, rádióadójával a kezében nem érzékeli olyan közvetlenül és gyorsan a vitorlása reakcióit, mint aki benne ülve szinte együtt él a hajójával. Nekünk ilyen szempontból egy kicsit nehezebb a helyzetünk, viszont jobb lehetőségeink vannak más tekintetben. A modellvitorlázó, ha nincs „csóllátása”, átláthatja az egész pályát, jobban megítheti pillanatnyi pozícióját, még a pálya átellenes pontján tartózkodókkal szemben is. A verseny során az események és a situációk sokkal gyorsabban következnek be a modellversenyeken, és a verseny folyamán sok futam lehetséges, ha fúj a szél, így egy hiba nem tragédia.

A kis előzetes után személyesen is bemutatkozom: ketten kezdjük el írni a cikkeket fiammal, ifj. Csóka Lászlóval. Jómagam – aki 1962 óta modellezek, – a magyar modellezés jelentős időszakának tapasztalataival és versenyrutinjával, míg fiam jelentős eredményeivel lehet e téma szakmai biztosítéka.

A közeli terveink szerint szeretnénk egy rövid történeti visszatekintéssel bemutatni az előzményeket, a régi nagy neveket, majd ismertetni a hajóosztályokat, jellemzőikkel együtt. Ezek mellett természetesen jönnek majd az esélylatolgatások, tudósítások a napi, friss eseményekről is.

Csóka László



KATEGÓRIÁK

Gyors osztályismertető

Magyarországon jelenleg négy osztályban rendeznek versenyeket. Három osztály, az F5-E, F5-M és F5-10 a Magyar Modellező Szövetség keretein belül, míg egy, a Micro Magic a Magyar Micro Magic Szövetség összefogásával működik. Ezen a helyen természetesen nem ismertetem a teljes szabályzatokat, mivel az meghaladná egy cikk kereteit, csupán azokat a főbb jellemzőket teszem közzé, amelyeket feltétlenül szükségesnek tartok ahhoz, hogy megfelelő képet lehessen alkotni ezekről a kategóriákról.

A legkisebbel kezdem, és sorban haladok az egyre nagyobbak felé. Mind a négy rádió-távírányítással van ellátva.

Micro Magic osztály

One design hajóosztály. A hajótest hossza 53 cm. A vitorlázásra kész hajó minimális súlya 860 gramm. A hajótest, az uszony, a bulba és a kormány csak a meghatározott gyári készítmény lehet. Az árboc magassága a fedélzet felett max. 780 mm, a maximális vitorlakészlet méretei adottak. Távírányításra csak két funkció engedélyezett. Magyarországon a

legújabb, mégis a legnépesebb hajóosztály. Viszonylag alacsony ára könnyen elérhetővé teszi ezt az egyébként teljes értékű versenyhajót.

F5-E osztály

Egytestű hajó, maximális hossza 1 m. Az



uszony max. mélysége a főbordametszet alatt 38 cm. A három vitorlakészlet méretei meghatározottak (tájékoztatásul: kisszeles

nagyvitorla belépő él hossza 160 cm) Csak két távírányítási funkció használata engedélyezett.

F5-M osztály

Csak egytörzsű hajótest használható, melynek hossza 1275 -1290 mm között lehet. A maximális vitorlafelület 5161 cm². Az árboc felső felmérési jelének alsó éle a fedélzettől mérve nem lehet több 2160 mm-nél.



F5-10 osztály

A 10-es olyan egytörzsű hajók osztálya, amelyek vízvonalhossza fordítottan arányos a vitorlafelülettel. Felmérési képlet: $LWL * S : 122903 = < 10$ ahol: LWL = az édesvízben mért vízvonalhossz, rajtra kész állapotban S = vitorlafelület cm². A gyakorlatban 127-160 cm hosszúságú hajótesteket használnak.

Csóka László



TÉLI REGATTA

Orfői élménybeszámoló

Itt ülök a számítógép előtt, nézem a tegnapi verseny képeit, és kezdem felfogni, hogy idén a modellvitorlás szezon nem fog véget érni. Igaz, hogy az előző években decemberben Mikulás Kupán vehettünk részt Micro Magic-kel, de ha valaki egyméteres kategóriában szeretett volna megmérettetést Magyarországon, annak nem volt túl sok lehetősége. A helyzet azonban a tegnapi nappal megváltozott! Az Orfői Téli Modellvitorlás Regatták első versenye sokunk számára okozott boldog, modellvitorlázással teli perceket.

A versenysorozat Bodnár Imre találta ki, így versenylehetőséget teremtve azoknak a vitorlázóknak, akik a modellvitorlázásban is érdekeltek, de nyáron a nagyhajós elfoglaltságok miatt nem értek rá. Ez az ötlet azonnal sikert aratott. Amikor először hallottam az elképzelésről, már tetstett is. Egy remek lehetőséget látok benne arra, hogy edzésben maradjunk a téli hónapok folyamán, és jövőre az első nemzetközi és ranglista-versenyeket tökéletes formában kezdhessük.

A verseny reggelén kikászálódtam az ágyból, majd néztem egy időjárást a neten. Szerencsére egész jónak tűnt a szélelőrejelzés, így nyugodtan bekajáltunk, majd megindultunk a verseny helyszínére. A Vitorlástelepre való bejutással némi gondunk akadt, de ez is megoldódott, és minden adott volt egy jó kis versenyhez. A hajók összeszerelése után gyors hajóbeállítás, majd egy kis edzés következett. Az első futamot a terv szerint fél 11-kor indították, de azzal a lendülettel viszsza is lőtték, mert a szél a kétperces rajteljárás során elfogyott. Pár perc szünet után a szél visszajött, indulhatott a verseny. Az első futamokban a gyenge szél irányváltásai próbára tették a versenyzőket, végül a szél

csak később, olyan 1 óra tájban vált kifújttá és állt be fixen északira. A tó adottságai miatt így is néhány fokot legyezett ide-oda, de ez csak nagyobb sportértéket adott a versenynek. Ilyen szélviszonyok között sikerült végül 11 futamot rendezni – ezek indítása rendhagyó volt, mert egyszerre versenyzett a pályán az MM és az F5-E osztály. A kétperces rajteljárás az MM kategóriának szólt, majd pedig 30 másodperces eltolással a másik ka-

tegória versenyzői rajtoltak. Az elmúlt 10 évben, amióta versenyzek, nem emlékszem még csak hasonlóra sem, hogy két kategória versenyzői azonos futamban indultak volna. A nagyvitorlázásban tudom, hogy ez a módszer mindennapos, ezért nem volt kétséges a működése, de kicsit még finomítani kell rajta az elkövetkezendőkben. Valószínűleg a nagyobb hajók rajtja lesz előbb, mert a két osztály a krajcbójánál találkozott először, és



ez okozott nehéz pillanatokat a Micro Magic-eseknek.

A pálya a már megszokott „virslí”, vagy a rendes nevén Up&Down volt. A két kategóriának azonos pályán kellett versenyezni, azzal a különbséggel, hogy a Micro Magiccek csak egy kört mentek, még az „Esek” kettőt.

A két kategóriának további előnye volt, hogy míg én és apukám az egyméteres hajókkal versenyeztünk, addig a Micro Magicjeinket kölcsön tudtam adni két barátomnak, név szerint Páncél Bencének és Kálovics Andrisnak, akik eddig inkább a nagyvitorlázásban voltak érdekeltek, de így lehetőségük nyílt kipróbálni magukat a modellvitorlázásban is.

Az MM kategóriában harmadik helyen végzett Ribacz Péter, aki jó ideig vezette a versenyt, de sajnos más elfoglalt-



sága miatt nem tudott végig maradni. Őt megelőzve második lett Kelényi István. A győztes pedig a meglepetésember Páncél Bence lett, akinek ez volt élete első modellvitorlás pályaversenye. Az F5-E kategóriában végig nagy küzdelem folyt a második helyért, de végül a pár-

harcból Csóka László került ki győztesen, megelőzve Kiss Miklóst. Ezt a kategóriát pedig én nyertem.

A verseny utáni közös étkezés és eredményhirdetés közben egy kis beszélgetés a sporttársakkal, végül pedig hazautazás. Összességében a verseny jól sikerült.

Még egy kicsit finomítani kell a futamok indításán, de jövő hónapban újult erővel várunk neki a következő fordulónak. Remélem, a cikk alapján még többen kapnak kedvet egy kis téli versenyzéshez itt a Pécsi-tó partján.

ifj. Csóka László

MÉDER ÁRONNAL A DÉL-CSENDES-ÓCEÁNON

Versenyben a ciklonokkal Fidzsín

BULA! BULA! Újra Fidzsín...

Talán a Békét és Szelet! 3 év alatt a Föld körül könyvem Fidzsi, lát-lak-e még... című bekezdését kéne most folytatnom. 2008. július 8-án hagytam el Fidzsit. 3 és fél év telt el azóta, és semmi nem változott itt. Mosolygós, barátságos, barna bőrű helyiek, csinos, vonzó, egzotikus fiatal lányok és nők.

A Vuda Point Marinába a Carinával a 28. születésnapomon érkeztem meg. Idén a LULLABY vitorlással, négy évvel később pont ugyanazon a napon, a születésnapomon kötöttünk ki ebben a ciklonoktól védett (hurricane hole) kikötőben.

Valamilyen értelemben most ért véget a vitorlásutam. Fidzsiről Fidzsire most kerültem meg a Földet. Nagyon jó volt újra találkozni a régi ismerősökkel, barátokkal. A legtöbb volt barátnőmnek férje van már és gyerekei – a trópusi klímán gyorsabban jár el az idő a fiatalság felett.

Indulás Tongáról

Két hét alatt bejártuk a Tongatapu szigetcsoport egy részét, Tonga legdélebbi szigetcsoportját. Természetesen minden szigetre nem volt időnk, de azért kaptunk egy képet a környékről. Mi voltunk az egyetlen vitorlás hajó, amelyik Tonga, Nuku 'Alofa-ról Fidzsire tartott. Rajtuk kívül mindenki Új-Zéland, Opuia felé veszi az irányt. A ciklonszezon közeledik, és a többség ez idő tájt inkább elhagyja a trópusi vizeket. Pedig ilyenkor is lehetséges vitorlázni errefelé, de mindennap figyelni kell az időjárás-előrejelzést!

Tonga–Fidzsi vitorlásút

Az 520 tengeri mérföldet 3 nap és 7 óra alatt tettük meg. Átlagsebességünk 6,5 csomó felett volt, ami a második legjobb érték a csendes-óceáni szakaszon. Jó szél jó irányból.

A szél az első két napon Bf.5-ös volt átlagban és délkeleti, majd a harmadik napon beerősödött Bf.7-re (Bf.8-as befújásokkal, kb. 37 csomó körüli szelek) keleti irányból.

A Navula bejáraton keresztül vitorlázunk be Vitu Levu főszigethez. A korallpadok közötti Navula Passage egy széles és jól kibójázott bejárat, ez az egyik főbejárat a főszigeten. Ezen keresztül jöttem be a Carinával és több más hajóval is.

A bejáratnál szemben a Momi-öböl ismerős képe fogadott, itt dobtunk horgonyt most is.

A cukornád aratása miatt a szél minden irányból pernyét fúj a hajónkra.

Másnap kora reggel, fedélzetmosás után elindultunk Lautoka város felé. Jó szelünk volt és gyorsan tudtunk vitorlázni. Néhány óra

és 25 mérföld után a városi kikötő előtt ismét lehorgonyoztunk, és felhúztuk a sárga lobogót (Q lobogó, jelentése: járványmentes a hajó). Dingibe pattantam, és kimotoroztam a vám épületéhez. A beléptetési formaságokat és tetemes befizetést követően egy vámos átvizsgálta a hajót fidzsi stílusban (BULA! BULA! Mosolygás, beszélgetés, és mindig minden oké!) A vámos 10 perc ellenőrzés után engedélyt adott a sárga lobogó lehúzására, vége a bürokráciának és szabadon mozoghatunk Fidzsín.

HURRÁ, ismét Fidzsín vagyunk!

Trópusi viharok és globális felmelegedés

A ciklonszezon a Dél-Csendes-óceánon december és április között tart, a legtöbb ciklon januárban és márciusban csap le a térségben. Az időjárásrendszerek változása (globális felmelegedés) miatt az utóbbi években a valóságban már hosszabb a ciklonszezon: november közepe és május vége között várhatóak a trópusi viharok, hosszabb és nagyobb térséget is érint a ciklonaktivitás. 2005 februárjában a Percy Ciklon a Tokelau-szigeteket pusztított.





ta el, ami a 8°34' délen helyezkedik el. Korábban ciklon nem ment fel ennyire északra!

Ciklonszezon Fidzsín

Amikor a ciklonszezonban szervezzük a vitorlástúrákat, minden reggel fokozott figyelemmel hallgatjuk a helyi időjárás-jelentéseket, ezek általában 3 napig megbízhatóak. 5-6 nappal hamarabb már tudják a ciklonok várható útvonalát és kiadják a riasztást is. Ennyi időnk van keresni egy távoli, ciklonbiztos sheltert.

A jachtosok nagy része a ciklonszezonban elhagyja Fidzsit, és Új-Zélandra vagy Ausztráliába vitorlázik októberben. Néhányan azonban erre a fél évre itt hagyják a hajójukat. A többség a Vuda Point Marinában kidaruzik, és a tőkesúlyt beássák a földbe. A másik népszerű megoldás, hogy a Vanua Levun – Fidzsi második legnagyobb szigetén –, Savusavu városban található Copra Shed Marinában telepített rendkívül erős bójákat használják. Itt még a néhány évvel ezelőtti Ami ciklonban sem sérült egyetlen hajó sem!

A harmadik lehetőség a Malololailai szigeten található Musket Cove Yacht Club, ami ugyan nagyon védett marina, de azért én mégsem ajánlanám.

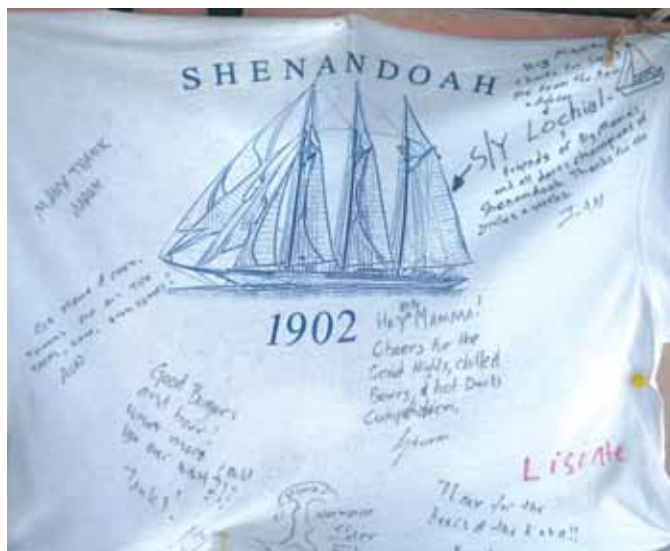
A legbiztonságosabb megoldás, amikor a hajóval egy folyóban felmotorozunk egy mangroveerdőbe, és sok ponton kikötjük magunkat. A legtöbb vitorlázó barátom ezt csinálja, főleg azok, akik itt



lagnak, vagy nagy tapasztalatuk van ciklonok átvészelésében. A LULLABY vitorlással ciklon esetén a közeli Naviyago folyóba fogunk felhajózni. Hans néhány napja megmutatta dingivel a folyó mellékágait és a mangroveerdőnek azon részét, ahova ő szokott menni. A helyi halászok, turistahajók, kompok, pilothajók, kisebb teherhajók stb. mind ide állnak be ciklon esetén, és általában nagy a zsúfoltság. De több mangroveerdő is van a Vitu Levu főszigeten, ahol át lehet vészelni a ciklont, például Suva, a főváros vagy Singatoka város mellett is.

Terveink

A héten indulunk a Yasawa szigetcsoport felfedezésére, ami Fidzsi északnyugati szigetcsoportja – és szerintem a legszebb a környéken. Lakatlan szigetek, színes halakkal teli korallpadok, kedves kis falvak barátságos helyekkel. Fidzsin az a szokás, hogy amikor meglátogatunk egy települést, akkor viszünk a falu vezetőjének (chief) egy zacskó kavát. Ez egy helyi növény gyökere, és az it-



Vitorlástúránk

Decemberben levitorlázunk Fidzsiről Új-Zélandra: a 3 hetes út csak tapasztalt vitorlázóknak ajánlott! Új-Zélandon lesz egy kéthetes vitorlástúránk január elején-közepén, ahova jöhet kezdő és nem tapasztalt vitorlázó is.

Az egyik legizgalmasabb és legnehezebb utunk az Új-Zéland, Auckland – Ausztrália, Sydney (2012.január 23.– február 15.) lesz, amit ismét csak tapasztalt tengeri vitorlázóknak ajánlunk.

teniek tradicionális italának alapanyaga. A savusavu szertartás szigorú keretek között zajlik. A hagyomány szerint a vendég által hozott kavát a helyiek porrá zúzzák az erre a célra szolgáló kőmozsarakban, majd vízzel összekeverve a szertartás rendje szerint a falu főnöke a körben ülők közül először a vendéget kínálja kókuszdióhéjból. A kavát megállás nélkül kell kiinni a kókuszhéjból. Ezt követően az újra kavával töltött kókuszhéjat a ceremónia vezetője szigorú rangsor szerint körbeadja. Először a faluközösségben vezető szerepet játszó személyek és tiszteletnek örvendő idős emberek kapják, majd őket követi a többi férfi. Nők és gyerekek ezen a szertartáson nem vehetnek részt.

A szertartás közben a falusiakkal beszélgettünk, mert mindenki beszél angolul. Mi kérdezzük őket általában a helyi viszonyokról, a faluról, a szigetről, ők pedig minket Magyarországról, Európáról. Gyakran érdekes párbeszéd alakulnak...

Méder Áron

www.meder.hu, aron@meder.hu

OCEAN SAILING

Fidzsi-szigetek, Vitu Levu sziget



ONE DREAM CHALLENGE II.

Utunk az Adriától az Atlanti-óceánig

Mint reméljük, már hallottak róla, hogy a múlt évi nagy sikert követően 2011 szeptemberében újra útnak indult a One Dream Challenge II. elnevezésű vitorlástúra, méltán hirdetve: „bizony, tengerre termett a magyar”.



2011. október 24. hétfő

Megérkeztünk a Kanári-szigetekre. Október 18. kedd este 8 óra, amikor elhagyjuk a marinát, és nekivágunk Gibraltárt is elhagyva az Atlantinak, hogy 4-5 nap múlva elérjük a célunkat – az indulás azonban nem volt egyszerű.

Az egész hétfő szereléssel telt, hogy az új, közel 300 kg-os gumimotoros felkerüljön a helyére: daruerősítés, felhúzó csigák és kötéltel teljes cseréje és még sorolhatnám. Felkerült, elfáradtunk, indulnánk, de éjjel hallom, hogy állandóan bekapcsol a bilgepumpa. Ez szivattyúzza ki a hajó aljából a vizet. Azaz valahol folyik be a hajótestbe a víz, szuper... Kedd reggel még sötét van, mikor fejlempával a fejemen már keresem a hiba okát. Megvan. A bal motor vízpumpájából folyik a víz. Kuka. Sebj, van tartalék, hisz Horvátországban megjavítottam a régit. Cse-re. Közben kiderül, nem jó rajta a menet, aztán, hogy fordítva tették bele a szimeringet és még a tengelye is el van görbülve. Összegezve: egy kisebb vagyonért olyan alkatrészt szorongatok, ami szintén a szemétkben végzi. Dühöngeni nincs időm, a megoldás most a fontosabb, irány a szerviz. Szerencsénkre délutánra kezembem a felújított, már szerelem is a helyére, rövid próba és ezzel készen vagyunk.

Gyenge holdfény, majdnem sima víz, lágy szembeszél. Motorozunk. Nem bánom, a lényeg, hogy jó irányú szelet jósolnak Gibraltár után, és ez nem elhanyagolható hír, hisz több mint 700 tengeri mérföld, ami Kanáriig vár ránk. Hideg az éjszaka, kettőig vagyok szolgálatban, majd maradok utána is. Muszáj. A Gibraltári-szoros felé közeledve folyamatosan növekszik a hajóforgalom: van, hogy 20 teherhajó is van körülöttünk. Igyekszünk nem az útjukba kerülni, de ők is figyel-

nek szerencsére. Hajnalban áthaladunk a szoroson, az áramlat is segít minket, közel 10 csomós sebességgel érkezünk az Atlantira, és a nap felkelő sugarai már az afrikai partokkal párhuzamosan haladva szárítják a párából gyöngyedző fedézetet. Szél rendben, vitorlák szintén, és mi is. Felvesszük az irányt és fogynak a mérföldek. Kicsi pihenésre is van idő.

Ismét sötétedik, csodás a naplemente, nyugodt az éjszaka. 170 mérföldet sikerült letudni az elmúlt 24 órában, jónak mondható. Reggelre elvesznek a partok kontúrjai, mindenhol csak víz. Délutánra tölünk keletre vitorlás. Szupi, nem vagyunk egyedül! Norbi meghívja őket rádió, sikerül is velük beszélni, pár kedves szó és kiderül, ők is a Kanárra jönnek. Ott találkozunk. Ezzel fejeződik be a beszélgetésünk. Végig látótávolságban maradnak, szinte teljesen együtt haladunk. Éjjel a radaron látjuk a hajójukat, reggelre szépen fehérlenek a vitorláik. Délutánra mögénk fordul a szél, oldalról kapjuk a hullámokat, kicsit

bukdácsoznak. A spinnaker húzóereje erre a megoldás, és már fent is a nagy ballon. Eltelik ismét egy nap, és már visszaszámolok. Lanserotte a sziget, aminek az északi felén lévő kis öböl menedéket ad éjszakára. Elértük a Kanári-szigeteket, este 6-kor már horgonyon állunk, és a faszenes grillezőnkben már készülnek a finom falatok. 4 nap volt, amíg ideértünk, elégedett vagyok, és a hajó is rendben. Másnap délelőtt indulunk és estére érkezünk a marinába. Lanserotte, Marina Rubicon. Rádió, bejelentkezünk, kicsit várni kell, de fogadnak. Egy hely mindig van... Itt két éjszakát maradunk.

Október 26. szerda

Éjszaka van, kicsit felhős ég zavarja a csillagok számlálását, mindig kezdhetem újra. Reggel indultunk Lanserottéről, de a gyenge szembeszél motorozást hozott, és lassan, spórolósan haladtunk sötétedésig, ami végre szélfordulót eredményezett, így most kellemesen és csöndben suhanunk Gran



Canaria felé. Hajnalban fogunk megérkezni, remélem, marad idő kis pihenésre, mert a terv az, hogy délelőtt már megyünk is fel a hegyekbe kirándulni, nézelődni, hisz mostani csapatunknak ez az utolsó napja velünk, holnap már új vendégek érkeznek. Ebben a pillanatban jött vissza a GPS-jel, vagyis megint tudom, hogy hol vagyunk. Ezt játszása egy jó ideje, a szerelő szerint csere. Szerintem meg a szerelőket kéne lecserélni valóban hozzáértőkre, de ők kihalófélben vannak, persze tisztelet a kivételnek. Velünk is utazik egy kivétel, aki szinte mindenhez ért, ráadásul mindig jókedvű, kellemes természet, kedves és a humorért sem kell sorba állnia, mindemellett sok halat is fog: ő a Janibácsi. Végül is 3 éjszakát maradtunk a Rubicon



Marinában, amit kicsit sem bánok, nagyon jó hely. A világ drága és jónak gondolt marináival méltán felveheti a versenyt, a horvátokat rendre maga mögé utasíthatja, és az sem utolsó szempont, hogy harmadába kerül. Arról nem beszélve, hogy kedvesek, segítőkészek, makulátlan tisztaság és rend van.

Október 27. csütörtök

Hajnali 4 órakor érkezünk meg Gran Canaria Las Palmas-i kikötőjébe. Csendben meg-

keresem az alkalmas helyet és már szalad is lefelé a lánc, aminek a végén horgonyunk biztosítja a hajónkat, és rajta a megérdemelt pihenést. Óriási kikötő, hatalmas tengerhajók jönnek-mennek, pakolnak, várakoznak. Kicsit odébb a marina bejárata, benzinkút és recepció. A bent kikötött vitorlások százain az ARC-s lobogókat fújja a szél, jelezvén, jó helyen vagyunk, megérkeztünk. Mármint a 2011-es ARC rajthelyére, és annak báziskikötőjébe. Jó érzés. A jachtokon készülődés, mindegyiken kelle-

mes tengerjárta emberek és társaságok próbálják a legjobb formába hozni magukat és vitorlásukat. A megajachtoktól a kicsikig minden megtalálható, itt nem a méret számít, hanem hogy részesei lehessenek a világ legnagyobb óceánátkelő versenyének. 220 nevezett vitorlás jacht, és közel 100, akik csak csatlakoznak hozzájuk. A rajtig még 3 hét van, de olyan a nyüzsi, mintha már csak pár óra lenne addig.

Gran Canaria déli részén egymást követik a jobbnál jobb strandok és programlehetőségek. Elkövetkező napjainknak ez a színhelye, a delfin-show káprázatos, és olyan helyeket sikerül felfedezni a szárazföldön, amiről nem is gondolnánk, hogy itt a szigeten ilyen van. Botanikus kertek, pálmeparkok, homokdűnék és persze olyan kanyonok, amiket még az indiánregények olvasásakor képzeltem magam elé gyerekkoromban.

November 5. szombat

Köszöntök mindenkit!
Kicsit átláthatatlan az ARC rendszerre és ez most nehezíti az ittlétünket. Gran Canarián a Las Palmas-i kikötő illetve marina a hosszú távú vitorlázók kedvelt pihenő-, felkészülő és gyülekezőhelye. Itt minden megjavítható, megvásárolható és beszerezhető. Még legénységet is talál-

ni: a mosodától a bárók falain át a kikötők kerítéséig mindenhol olvashatók a magukat ajánló kalandvágyó fiatalok hirdetései. Vegyél fel a hajódra, mosok, főzők, takarítók, megszerelem, ami elromlik, gitározok és kiválóan főzök. Magáról a vitorlázásról nem sok szó esik, az oka kitalálható... Lányok is vannak bőven, egyedül vagy párosával, ők még valami juttatást is remélnék, persze lehet, a szolgáltatásaik között más is megtalálható.

Mi a szervezők környékén kóválygunk a kevés szabadidőnkben, hátha ellesünk valami turpisságot, műszaki különlegességet. Akad. Palma de Mallorcán cseréltettünk propellert, mert a kétágú propok a hosszú távú vitorlázástól tönkremennek maguktól. A rájuk ható feszítőerő nem központos, és kikezdi a belevulkanizált gumit, majd a rezonanciától szétesik. Felrakattuk a háromlapátosat ennek elkerülése végett, ami charterhasználatban azt kell mondjam, hogy a katamaránokra a legtökéletesebb megoldás. Igen ám, de nekünk hosszú távon félcsomós sebességvesztés naponta 24 órában az 12 mérföld mínusz, vagyis egy átkelésen az napokat is jellelhet. A mi lassulásunk több mint 1 csomó volt, teszteltem 800 mérföldön keresztül. Megoldás: a háromtollú összecsukódó. Meg is rendeltük, le is szállították ide Madridból, csak nem két egyformát, ahogyan azt kértük. Őrület, hogy mindig van valami... Most felelős a hajtás és türelemmel várjuk, hogy megjöjjön a másik, mert ugye a katamaránra kettő kell...

Közben naponta jönnek, hogy álljunk ki a marinából, mert nincs hely – 10 hajónak is van csak azon a mólón, ahol mi vagyunk, a többitől nem is beszélve. A szerelők napokat késnek a megbeszélésekhez képest, mindenre a válasz „manana”.

Szeretnék egy tartalék spinnaker-felhúzó kötelet kiépíttetni, és ehhez ablakot kell vágatni az árbocra, fordítócsiga a topra, hozzávaló stopper stb. Leírva bonyolult, de nem egy nagy ügy, csak képtelen vagyok kivárni, míg a szakí megérkezik. Viszont így marad idő kerékpározni, úszni – és most levelet írni.

November 14. hétfő

Megérkeztek a szakik, OLÁ! köszöntöttek jókedvűen, és már fúrták-faragták az árbocot, felszerelték a tartalék spinnaker felhúzó kötelét, és az új, nagy teljesítményű radartükröt. Ez nagyon fontos alkatrész, ez tesz minket láthatóvá a tengeren járó hajók radarképernyőjén. Nem olyan nagy baj, ha látnak minket.

A propelleresek ismét cserbenhagytak, de nem tudunk tovább várni, kedd délben elhagytuk a hullámtörő gáttal védett horgonyzóhelyünket, és irány Fuerteventura. Az előbbi fejezetből kimaradt egy nagyon fontos és különleges hír: egy hatalmas pörölycápa! A katamaránunk előtt úszott keresztben, majd gyors fordulatot téve megkerülte a hajónkat, és lassan elnyelte a mélység. Ez onnan jutott eszembe, hogy most vagy 50 delfin vett minket körül, de ilyeneket én még nem láttam. Kétszer akkorák, mint az eddigi legnagyobb, amikkel találkozunk: nagy, vastag orruk, hatalmas hátuszonyaik perceként át szeltek mellettünk a kéklő vizet.

November 20. vasárnap

2011. november 19. éjszaka: az utolsó éjjel a rajt előtt. Holnap 12.30-kor délben startol a 26. Atlanti-óceán átkelő verseny innen Las Palmasból. A versenyben lévő hajókat több tucat egyéb vitorlás is követi, közel 300 jacht vág neki az óceánnak, és közöttük – egyedüli magyarként – a One Dream (Lagoon 440) katamaránunk, hogy végigvitorlazza azt a 2800 mérföldes távot. Intézni, szerelni, fejleszteni volt bőven mit. Az utolsó csoportunktól kedden búcsúztunk el és azóta annyi mindenen túl vagyunk, hogy a felsorolása több idő, mint ami most nekem van. Egy biztos: sok versenyrendező cégnek etalon lehetne, ami itt a valóság. Minden részletében profi a szervezés és a megvalósítás. Minden a versenyzőkért illetve a versenyen résztvevőkért van.

Napi szinten több előadás volt a közeli luxushotelben, ahol az egészségügyi oktatástól kezdve a tengeri időjárás elem-

zéséig, a műszaki ismeretekig mindenre kiterjedő képzésben részesülhetett, aki kíváncsi volt erre. A recepció pultokban mosolygós emberek segítettek bármiben, amivel hozzájuk fordultak, a bevásárlóközpontban külön személyzet foglalkozott az ARC-s vásárlókkal, kedvezményes termékek ARC-s táblával a pultokon, és persze mindezek kiszállítása időre a jachtokra. Délutáni és esti programok, hogy megismerhessük egymást, vacsorával, műsorral stb.

Műszaki ellenőrzések minden benevezett hajón, és a hiányosságok pótlására tökéletesen felszerelt hajósüzletek, ahol nemcsak az vásárolható meg, ami a polcokon belül beszerzik, kiszállítják és fel is szerelik a kívánt alkatrészt, amennyiben az szükséges.

A Lagoon cég külön partira hívott minket egy japán étterembe, ajándékokkal és ételkölteményekkel megköszönve azt, hogy öregbítjük a márka hírnevét. Minden jacht műholdas jeladót kapott, ezen bárki neten, online nyomon követheti a versenyt. A marina úgy fel van díszítve és olyan jó a hangulat, hogy kiváltság itt parkolni, élni, dolgozni, létezni. Ma délelőtt volt a skipperok eligazítása, holnaptól már csak rádióon, illetve e-mailen tudunk majd kommunikálni a rendezőséggel.

Megérkezett Amerikából az a műholdas telekommunikációs rendszer, amit rendeltünk, persze ez is az utolsó pillanatban. Ez az, amivel az óceán közepéről is tudunk időjárási térképeket letölteni, illetve levelezni és telefonálni – legalábbis remélem. A propellerünk is megérkezett, felszerelték, de még nem volt lehetőségünk kipróbálni. Jókedvű, élménydús napokra számítunk, jó irányú szélre, és szeretnék haladósan is menni. A csapatunk öt főből áll: Béla, Zoli, Norbi, Bettyke és jómagam. Mindenkinek külön kabin biztosítja a pihenést, ha lesz... Mostantól naponta jelentkezünk, üdv mindenkinek:

Bossányi Zsolt és a One Dream legénysége

VENDÉGEK A BALATONI KIKÖTŐKBEN

Zárt karokkal várva

Nagyon örülök a lehetőségnek, hogy a Porthole hasábjain megszólíthatom a magyar vitorlázó közösséget – hajóstársaimnak ezúton is a legjobbakat kívánom. A téma azonban már nem olyan vidám, így soraimba némi keserűség is vegyül.

Hazámban, Lengyelországban – több kézikönyv és túraajánló szerzőjeként – sokat tettem már a vitorlázás népszerűsítéséért (www.przewodnikzezlarski.pl). Hosszú évek óta ajánlom hajóstársaim figyelmébe a Balaton szépségeit is (<http://przewodnikzezlarski.pl/balaton.html>). Sokszor fordulnak hozzám vitorlázók, hogy legyek a segítségükre túrájuk tervezésénél. Így volt ez legutóbb is, mikor egy vitorlásklub keresett helyszínt nem túl messze Lengyelországtól, ahol bemutathatja a 2012-es szezonra épített hajóját, egy 6,5 méteres, 4 fős vitorlást. Egy-két hetes túráról lett volna szó, éjszakánként váltva a kikötőket és a tesztelő legénységet. Számtalan kikötőt kerestem meg az északi parton, hogy egyeztethessünk a klub nevében. Meglepetésemre sokan válasza sem méltattak, akik pedig igen, közölték, hogy általában nincs szabad helyük. Egy helyről azt is megtudtam, hogy ne nagyon reménykedjek, mert ez az általános helyzet a Balatonnál.

Így fordultam a kiváló útikalauz, a Balatoni kikötők szerzőjéhez, Horváth Csabához, hogy választ kapjak arra, miért nem nyitottak a magyar kikötők az idelátogató vendégek előtt. Végül az ő segítségével – és a Porthole által – kaphatnak nagyobb nyilvánosságot kérdéseim.

De talán érdemes kicsit visszanézni a múltba is. A '85/86-os



szezonban sziléziai hajóstársak tizenegy vitorlással túráztak a Balatonon. Mivel egyik kikötőben sem találtak helyet, kénytelenek voltak Alsóörsön az önkormányzat mólóját használni. A folytatást nem nehéz kitalálni: érkezett egy vihar, ami miatt a flotta nyolc hajója komolyan megsérült.

1997-ben – még mindig a Balaton szerelmekeként – tettem vízre Batiar nevű hajómat, hogy feleségemmel együtt bő egy hónapot töltsék a tónál. A kikötőből természetesen azonnal elhajtottak, így kény-

telenek voltunk éjjelente horgonyozni – hol egy Fonyód közeli lezárt kikötő mellett, hol Badacsony környékén. Kémiai WC-vel rendelkezünk, és tusoló is volt a hajón, így azért az alapvető szükségleteinkre találtunk megoldást. Következő két balatoni túráim során charterhajókkal vitorláztam – ekkor azért akadt pár szabad hely a MAHART kikötőiben, de persze mindenfajta infrastruktúra nélkül.

Nehéz elhinni, hogy egy 100-200 férőhelyes kikötőben ne lehetne helyet csinálni egy kisebb túrahajónak néhány éjszakára. Biztosra veszem, hajózzon bárki Lengyelország tavain, elképzelhetetlen, hogy egy kikötőből elhajtsák. Ezen talán érdemes volna elgondolkodni a magyar hajóstársaknak, és persze a kikötők üzemeltetőinek is.

Sporttársi üdvözléssel,

Zbyszek Klimczak



RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	KEZDETE	VÉGE	WEB
Hungarikonok – Eurikonok Kiállítás a Vaszary villában	Balatonfüred	2011-10-16	2012-01-01	www.furedkult.hu
TeXtura Kiállítás a Vaszary villában	Balatonfüred	2011-11-12	2012-01-01	www.furedkult.hu
Adventi Fénykiállítás	Balatonfüred	2011-11-21	2011-12-18	www.balatonfured.info.hu
Advent Balatonfüreden	Balatonfüred	2011-11-26	2011-12-23	www.balatonfured.info.hu
Advent Keszthelyen	Keszthely	2011-11-26	2011-12-24	www.keszthely.hu
Adventi örömk-élő betlehem	Nagyvázsony	2011-11-26	2011-12-24	www.nagyvazsony.hu
Adventi készülődés a Pannónia Kulturális Központ és Könyvtárban	Balatonalmádi	2011-11-26	24.12.11	www.pkkk.hu
Adventi vásár	Siófok	2011-11-26	2011-12-24	www.siofokportal.com
Hévízi Adventi Jégünnepe	Hévíz	2011-11-26	2011-12-31	www.heviz.hu
Vörsi Betlehem	Vörs	2011-11-26	2012-01-31	www.vors.hu
Adventi Forgatag	Balatongyörök	2011-12-02	2011-12-04	www.balatongyorok.hu
Forralt Bor – Blues – Böllér Napok	Badacsonytördemic	2011-12-02	2011-12-04	www.badacsony.com
Borbála napi BOR-BÁL	Balatonfüred	2011-12-03	2011-12-03	www.balatonfured.info.hu
Zánka Kupa Adventi Röplabda Mix Torna	Zánka	2011-12-03	2011-12-03	www.zanka.hu
Advent	Badacsonytomaj	2011-12-07	2011-12-07	www.badacsonyiprogramok.hu
Adventi gesztenyesütés és karácsonyi vásár	Gyenesdiás	2011-12-17	2011-12-18	www.gyenesdias.hu
Mindenki Karácsonya	Balatonkenese	2011-12-22	2011-12-22	www.balatonkenese.hu
Óévbúcsúztató Hét, Újévköszöntő, Forralt bor főző verseny	Lovas	2011-12-23	2012-01-01	www.balatonriviera.hu
Szilveszteri Forralt-boros Esték a Gyógyfürdőtéren	Zalakaros	2011-12-27	2011-12-31	www.zalakaros.hu
Óévi Disznótoros	Révfülöp	2011-12-30	2011-12-30	www.vakaciotabor.hu
Óévbúcsúztató Fesztivál	Balatonföldvár	2011-12-30	2011-12-30	www.balatonfoldvar.hu
Fel a Csobánkra! Természetjáró találkozó a Csobáncon	Gyulakeszi	2011-12-31	2011-12-31	www.bthe.hu
Hévízi Évbúcsúztató	Hévíz	2011-12-31	2011-12-31	www.hevizgaleria.hu

HÍVATLAN VENDÉG

Sikló vagy patkány?

Igen nehéz kérdés ez. Jól el lehet róla filozofálni. Mindkét állatnak vannak jó és rossz tulajdonságai. Mondjuk egy hajóban inkább rosszak...

Asikló nem egy szép állat – még lába sincs. Csúszik ide, teke-reg oda. Az ember (illetve jellemzően a legtöbb ember) egyfajta belső borzongást érez, ha ilyen csúszómászóval találkozik. Nem véletlen, hogy neki tulajdonítják az almás történetet. Persze az kígyó volt, nem sikló. De nekem például ez egyáltalán nem szembetűnő különbség. Ugyanakkor a siklóknak vannak határozottan jó tulajdonságaik is.

Nem rágnak össze semmit. Alapvetően teljesen ártalmatlanok.

Az ürülékük kicsit halszagú ugyan, de gyakorlatilag por állagú lesz, ha megszárad.

És vélhetően elijeszítik a patkányokat.

Nézzük a patkányt.

A legtöbb ember nem undorodik tőlük szükségszerűen, hiszen nem túl nagy, szőrös, helyes kis orra meg szeme van, és nem utolsó sorban lába is. Rögtön négy!

Na már most, eddig rendben is volnánk... DE!

A patkány mindent összerág.

Az ürüléke nem halszagú, hanem kifejezetten ürülékszagú, és nem is lesz por állagú szinte soha.

Ha mindez egy viszonylag kis hajó belterére koncentrálódik, az bizony baj.

versenyre, aztán haza. Amikor elosztottuk a maradék enivalót, akkor vettük észre, hogy kirágta valaki a zacskót, és megdézsmálta a szendvicseket. Hopp, ezek szerint volt egy harmadik utasunk is! Na nem baj, nem minden egér vesz részt vitorlásversenyen.

A feketelevés akkor jött, amikor a daruzás miatt újra lementünk a hajóra. Mivel a ponyvát már nem tettem fel arra három napra, jól bezártam a hajót. Ez nem tetszett a lakónknak, és minden elkövetett, hogy ki tudjon jönni. Összerágta az ajtót, a trepnit, szétmarcangolta a pokrócot, ami egy zacskóban volt, és még egy sor dolgot. Ráadásul mindenhol otthagya a hm, „névjegyt”. Nem elég, hogy ki kell venni a hajót, ami eleve nem vidám történet, még szemétdomb is van benne. Na, ez a méreg, nem a cián.

Szerencse a szerencsétlenségben, hogy ez most történt, és nem egy hónappal ezelőtt. Most úgyis ki kellett pakolni az egész hajót, mert a belsejét is alaposan kigőzborotváltuk. Rá is fért. Téltre lesz kis extra feladat. A trepni, az ajtó és egy fedél kijavitása. Ezenkívül szemétkerült egy pokróc, rövidebb lett egy kötél, és itt-ott további nyomok vannak a hajóban.

Látva a rágás intenzitását, még jó, hogy nem bordának, vagy esetleg egy palánknak látott neki. Akkor lehet, hogy már vízi patkány lenne egy tengerelattjáróban.



Szóval az úgy történt, hogy amikor utoljára lent voltam a hajón, nem zártam be, hadd szellőzzön a ponyva alatt. Aztán amikor mentünk a Dér Kupára, akkor láttam, hogy itt-ott kicsit valaki megrágott ezt-azt. Akkor még azt hittem, egér járt arra, nem is tulajdonítottam neki túl nagy jelentőséget, hamarosan úgyis daruzunk. Mentünk hát a

Néha lehet látni tölcserát a kikötőköteleken. Tudtam mindig, mire való, de valahogy nem hittem el, hogy tényleg szükség van rá. Ez tipikusan olyan dolog, ami mindig másvalakivel történik, velünk sosem. Hát most már tudom, mit találtak a hajójukban azok a tulajdonosok, akik másnap tölcserát húztak a kikötőkötélükre... **Szutor Feri**

Hajós történetek –



a BCSS WireCorner és a Porthole közös cikkpályázata

A hideg idő beköszöntével többségünknek egyre távolabb kerülnek az ideai **hajós élmények**, és így válik mind fontosabbá, hogy legalább **gondolatban a vízen legyünk**. Ez az igény hívta életre a Hajós történetek elnevezésű cikkíró pályázatunkat, melynek célja, hogy a téli hónapok alatt felidézzük és megosszuk a közösséggel legkedvesebb, **vitorlázáshoz kapcsolódó sztorijainkat**.

A múlt hónapban indított pályázatunk **első fordulójának** eredményei ebben a lapszámunkban olvashatók. A megjelent cikkek írói egy-egy **Porthole Klubkártyával lettek gazdagabbak**, és természetesen egyúttal esélyt kaptak, hogy a játék tavaszi végeztével övék legyen a **fődíjak** egyike.

A szabályok egyszerűek. **Küldd el számunkra kedvenc történeted** – jöhet bármilyen, a hajózáshoz köthető téma, és bátran **fellevenítheted régebbi emlékeidet is**. A cikk ne legyen hosszabb 5000 karakternél, de örömmel veszünk, ha mellékelsz hozzá **egy-két fotót is**. Novembertől kezdve egészen márciusig Portálunkon egymás után **közzétesszük a beérkezett írásokat**, melyeket oldalunkon a szokásos módon – **egy héttig** – **lájkolhattok**. Minden hónapban a legtöbb szavazatot kapott cikkeket **megjelentetjük a nyom-**



tatott Porthole magazinban is. A közösség elismerésén túl természetesen nem maradnak el az **értékes nyeremények** sem. A játék végén a vitorlás társadalom elismert alakjai alkotta **zsűri (Igalgy Csilla, Tuss Miklós, Visy László)** választja majd ki az összes cikk közül a legjobbakat. A pályázat harmadik helyezettje egy exkluzív, **két személyre szóló vacsorával** ünnepepelhet.

Nos, neked mi a kedvenc hajós történeted? **Oszd meg velünk, és nyerd!**

porthole@porthole.hu
<http://porthole.hu/bekuldes>
Játékunk támogatója a Fujitsu





Vitorlázzon Velünk a Felhőbe!

BCSS - Wire Corner a rugalmas és megbízható üzleti partner...

Nem kód, Felhő:

**Optimalizálja vállalata informatikáját
költségekben és működésben!**

**Vessen horgonyt Nálunk! - SkyPort
BCSS - WireCorner informatikai cégcsoport.**