

PORTHOLE

11.

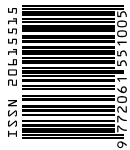


HAJÓÉPÍTÉS A SZALONBAN

Home made megoldások

ÉVÉRTÉKELÉSEK

Ezt hozta 2010.



Számháború vagy számmisztika? Befagyott hajók

Elfogultságot kell, hogy jelentsek. Amikor a honi vitorlázás számaikat gyűjtöttem, és próbáltam valami egységes nézőpont szerint rendezni azokat, rá kellett jönnöm, hogy ha mint vitorlázó keresem az összefüggéseket, akkor teljesen más következtetésekre jutok, mint ha tisztán gazdasági érde-

kek szűkítenék a látókörömet. Elnézést kérek tehát mindazoktól, akik az alábbi elemzésekben valami tendenciózus profitellenességet vélnek kirajzolni. Szó sincs erről. Valójában a vitorlázás jövőjét felélő módszerekre, hiányosságokra szeretném felhívni a figyelmet.

(folytatás a 3. oldalon)



100% vitorlázás

PORTHOLE



A Porthole első éve

Nagyjából egy évvel ezelőtt ült le egy asztalhoz néhány ember, akik elhatározták, hogy készítenek egy lapot a hazai vitorlázók közösségének. Nem színes-szagos magazint sok tízmilliós csodahajókkal; nem sportújságot a profi versenyzők eredménylistáival; egy lapot, amiben helyet kaphat minden, ami a vitorláséletben – vagy akörül – fontos, érdekes vagy izgalmas lehet.

Azóta elkészült 11 lapszám: beszámoltunk hazai és külföldi Versenyeken elért sikerekről, külön figyelmet fordítva az egyre biztatóbb utánpótlásra; Túra rovatunkban tettünk egy kört a Balaton körül; megírtuk, hogyan újulnak meg és – sajnos – zárnak be Kikötők; Klubélet címszó alatt megnéztük, milyen az élet a dekken kívül; Műhely-cikkeinkkel igyekeztünk tanácsot adni a szezonkezdéstől a hajók téli tárolásáig; Horizont szekciónk pedig próbált új perspektívákat nyitni vízen és szárazon egyaránt. Szerkesztőségi írásaink sokszor kavarták fel a hazai vitorlázás állóvizét – az így beinduló diskurzussal talán előrébb mentek közös ügyeink is.

Mindenközben kaptunk sok biztatást és persze kritikákat; új partnerekre, kollégákra és barátokra tettünk szert, és szereztünk 700 rajongót is a Facebookon. Év közben beindítottuk naponta frissülő online felületünket, a Porthole Portált, hogy még interaktívabb kapcsolatba kerülhessünk olvasóinkkal. E formálódó közösségnek pedig létrehoztuk a Porthole Klubot, hogy az összefogásnak kézzelfogható előnyeit is élvezhessük.

Mindez persze nem egy néhány fős csapat eredménye – természetesen nem értünk mindenhez, és nem tudunk ott lenni mindenhol, ahol kéne. Újságunk egy közösségi lap, melyben mindenki szót kaphat: hiszen mégiscsak az a leghitelesebb, ha egy témát annak szakértője jár körül; ha egy eseményről valaki a helyszínről közvetít; ha egy tesztet maga a tulajdonos ír meg; ha a vitákban az összes vélemény megjelenik... Az év során több mint száz különböző nevet írhattunk le cikkeink alá – velük, veletek válhatott ez az újság olyanná, amilyen né. Továbbra is örömmel várunk mindenkit, aki képes azonosulni nyitott szellemiségünkkel, és van megosztanivalója ezzel a közösséggel. Együttal pedig szeretnénk mindenkinek megköszönni, aki akár csak egyetlen alkalommal is hozzátett valamit a közös munkához.

Ti voltatok a Porthole 2010-ben:

Aknai Miklós, Alibán András, Andorka Rudolf, Andrásy Zsolt, Bagyó Sándor, Balogh Anikó, Beliczay Péter, Bodnár Imre, Bódis István, Cservenka Tina, Csőregh Zoltán, Cziráki Márta, Dániel Gábor, Detre Diána, Detre Szabolcs, Doromby Zoltán, Dániel Gábor, Dávid Juli, Eszes Bernadett, Eszes Béla, Farkas-Gregóczy András, Fehérgyarmati-Tóth Károly, Fejes Klára, Frigyer Attila, Gelencsér György, Gerő András, Glódi Balázs, Gönczy József, Győrei Szandra, Hadnagy Lajos, Hercsel Erik, ifj. Horn András, Hortobágyi Gábor, Horváth Csaba, Horváth Géza, Horváth Gyula, Izsák László, Jamrik Péter, Jure Orel, Karácsony János, Karácsony Nóra, Kardos Gábor, Katanics Milán, Kenyeres Márta, Kipper György, Kocsis Bálint, Kondor Éva, Kopasz Árpád, Kovács László, Kovács Éva, Kövendi Dénes, Lange Péter, Lengyel Tibor, Litkey Csaba, Lászlófy Csaba, Majthényi Szabolcs, Marton Balázs, Mátraházi Tibor, Melha Márton, Mislej Endre, Molnár Ferenc, Molnár Judit, Nagy Viktória, Nagy R. Attila, Nagy Zoltán, Náray Richárd, Náray Vilmos, Németh Erika, Németh Miklós, Pomucz Tamás, Pénzes Botond, Ránky Péter, Rest Bulcsú, Ribacz Péter, Rick Csaba, Ruják István, Salánki Tamás, Simon András, Simon Károly, Simó Béla, Solymos Dóra, Soponyai Géza, Szakonyi Csaba, Szalay Dani, Szaniszló Péter, Szentandrás-Szabó Attila, Szeremley László, Szigeti Szabolcs, Szutor Ferenc, Szűcs Ákos, Szűts Péter, Terstyánszky Edit, Takács Máté, Tordai Zsolt, Toronyi András, Turcsi Gábor, Tusnai Gabi, Tuss Miklós, Tóth József, Ujhelyi Gáspár Miklós, Utassy Lóránd, Verseghegy Ferenc, Visy László, Váradi Imi, Váry Eli, Wolf Diána, Zentai István, Zsáka Zsolt.

tartalom



- 9 **Kikötő-rekonstrukció Füreden**
- 9 **Napsütésben dermedve.** Aranyvasárnap mi mást tehetne egy jól nevelt családapa: elmegy shoppingolni, nehogy már sző érje a ház elejét! Korán indulok, bízva abban, hogy a nagy bevásárlóközpontokban talán még nincsenek sokan. Rengetegen vannak, így változik a koncepció. A nap szikrázóan süt, irány a Balaton!
- 11 **Túravitorlás Sportklub.** A TVSK 1964-ben jött létre; alapító bázisa a fonyódi Port Lacaj Vitorlás Kikötő volt.
- 14 **Januári programajánló**
- 15 **Virgács helyett négy futam.** Mikulás Kupa, Pula.
- 17 **Év végi zárszó.** Számadás az utánpótlás és az olimpiai osztályok 2010. évi nemzetközi szerepléséről.
- 19 **Nautic osztály: változó játékszabályok**
- 19 **Új kezekben a 43. Kékszalag fesztiválja.** 2011-ben a tókerülő parti rendezvényeinek megszervezésére a vitorlázásban kevésbé ismert, ám egyéb sportrendezvényeken járatos külsős cég kapott megbízást.
- 20 **Top Gear Vs Principessa Sailing Team?**
- 20 **Audi Téli Regatta:** új időpontok.
- 21 **Évértékelő:** Gardazurra, Nagymedve, Principessa, Detre Dia.
- 25 **Hajó a szalonban.** Miközben szakadó hóesésben próbáltam felkapaszkodni interjúalanyomhoz, egy budai villalaks tulajdonosához, elgondolkodtam azon, hogy egy hajó építése milyen furcsa élethelyzeteket produkál. Különösen akkor, ha az nem iparszerű körülmények között, hanem kedvtelésből, rosszabb esetben az anyagi lehetőségek szigorú korlátain belül történik.
- 26 **Hajó a nappaliban.** Ugyanaz másképpen.
- 28 **Spirituszfőzőből fahajó.** Így lettem Póstás.
- 29 **Keszeg tévedése: egy 22-es cirkáló története**
- 33 **Hajóteszt.** Coronado 25 – egy tágas 25 lábas. Szeretnék kölcsönvenni Merlinton egy mondatot, és azzal kezdeni ezt a bemutatót, hogy „Túrázóknak ajánlott”.
- 33 **Magyar vándor, kamerával.** Interjú Fehér Sándorral.
- 33 **A Balatoni Túravitorlázók Közössége által kezdeményezett, Porthole-lal közös fotópályázat eredménye**
- 34 **Filmszakadás.** Hazai Lajos emlékére.
- 35 **Alternatív hajtás:** elektromotorok.

2010. december



FOREST
STEWARDSHIP
COUNCIL



A termék környezetbarát és környezetkímélő gyártástechnológiát tartalmazó, általános, környezetbarát és környezetkímélő termék, amely a környezetvédelem érdekében készült.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** ANDRÁSY ZSOLT, BODNÁR IMRE, DÁNIEL GÁBOR, DETRE DIA, DOROMBY ZOLTÁN, FRIGYER ATTILA, HORVÁTH GYULA, KOCSI BÁLINT, PÉNZES BOTOND, SIMÓ BÉLA, SOPONYAI GÉZA, TEMESFŐI ZÉNÓ **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIO **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2010. december 23. Kézbesítési címlistánkat honlapunk regisztrációból és partnereink adatbázisaiból állítottuk össze. Esetleges lemondási szándékát kérjük jelezze szerkesztőségünknek. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** GERŐ ANDRÁS

Klubok és kikötők

Az első riasztó összefüggésre akkor figyeltem fel, amikor a vitorlásklubok ez évi eredményességi listáját böngésztem:

- | | |
|---|---|
| 1. BALATONFÜREDI YACHT CLUB (1) 359,5 | 31. REGATTA YACHT CLUB (44-47) 7,0 |
| 2. SPARTACUS VITORLÁS EGYLET (2) 173,5 | 32. VIDEOTON YACHT CLUB ALMÁDI (-) 6,5 |
| 3. TIHANYI HAJÓS EGYLET (3) 154,5 | 30-33. SZIGET SZABADIDŐ SE (41-43) 6,0 |
| 4. TÚRAVITORLÁS SPORT KLUB (5) 76,0 | 34-35. PROCELERO SE (-) 6,0 |
| 5. YACHT CLUB BUDAPEST (4) 63,5 | 34-35. VERSENYVITORLÁS SPORTKLUB EGYESÜLET (-) 6,0 |
| 6. KERÉKED VITORLÁS KLUB CSOPAK (6) 54,0 | 36-41. 8M ONE DESIGN VITORLÁS SE (27-29) 5,0 |
| 7. ALMÁDI YACHT CLUB (9) 48,0 | 36-41. ARCHEVSE (-) 5,0 |
| 8. ALBA REGIA SC (10-11) 45,0 | 36-41. BALATONFÚZFŐI VITORLÁZÓ SE (44-47) 5,0 |
| 9. VÍZÜGYI SPORT CLUB (8) 42,5 | 36-41. GENERÁL SPORTKÖR (36-40) 5,0 |
| 10. RÉVFÜLÖPI ISKOLAI VITORLÁZÓ VÍZIMENTŐ ÉS KORCSOLYÁZÓ EGYESÜLET (10-11) 35,0 | 36-41. SZINDBÁD VITORLÁS SE (30-33) 5,0 |
| 11. BS-FÚZFŐI VITORLÁS KLUB (12) 32,0 | 36-41. TABU SAILING TEAM VITORLÁS SE (41-43) 5,0 |
| 12. MKB BANK VITORLÁS KLUB (21) 31,0 | 42-49. BALATONFŐI YACHT CLUB VIZISPORT ÉS MENTŐ EGYESÜLET (30-33) 4,0 |
| 13. KENESE MARINA-PORT VÍZISPORT EGYESÜLET (24-26) 26,0 | 42-49. EGIS SE (17) 4,0 |
| 14. FERTŐ TAVI VITORLÁZÓ EGYESÜLET (30-33) 25,0 | 42-49. FONYÓDI VITORLÁS EGYESÜLET (-) 4,0 |
| 15. BALATONI HAJÓZÁSI SPORT EGYESÜLET (14) 25,0 | 42-49. KESZTHELYI JÓZSEF ATTILA VITORLÁS SE (15) 4,0 |
| 16. LELLEI VITORLÁS EGYLET (34-35) 20,0 | 42-49. MAGYAR VILLAMOS MŰVEK SE (-) 4,0 |
| 17. TECON SE (27-29) 19,5 | 42-49. OMFB (-) 4,0 |
| 18. VIZISPORT ÉS VITORLÁS EGYESÜLET BALATONFÖLDVÁR (18-19) 18,5 | 42-49. PANNON YACHT CLUB SE (44-47) 4,0 |
| 19. TIHANYI YACHT CLUB (22) 18,0 | 42-49. VVSI (7) 4,0 |
| 20. KESZTHELYI YACHT CLUB (20) 17,0 | 50. BUDAPESTI LUFTHANSA SE (-) 3,5 |
| 21-22. VVSI SC (-) 16,5 | 51-54. BALATONI ÖTVENESEK EGYESÜLETE (48-53) 2,0 |
| 21-22. SIÓFOKI VÍZI SK (16) 16,5 | 51-54. BUDAPESTI ELEKTROMOS SE (36-40) 2,0 |
| 23-24. HUNGÁRIA JACHT SPORT CLUB (24-26) 14,0 | 51-54. ERBE SK (-) 2,0 |
| 23-24. SOPRONI ÉPÍTŐK SPORT KÖR (23) 14,0 | 51-54. VILATI SE (48-53) 2,0 |
| 25-27. ATOMERÓMÚ SPORT EGYESÜLET (18-19) 13,0 | 55-59. ÁLLAMI FEJLESZTÉSI INTÉZET SK (-) 1,0 |
| 25-27. SIRÁLY VÍZI SPORT CLUB (24-26) 13,0 | 55-59. BALATONFENYVESI VSE (-) ALU SE (51-56) 1,0 |
| 25-27. YACHT CLUB BUDAPEST EGYESÜLET (-) 13,0 | 55-59. POMÁZI ICO SPORT EGYESÜLET (44-47) 1,0 |
| 28. MATÁV DOLGOZÓK SC (36-40) 11,0 | 55-59. RAFFICA VITORLÁS EGYESÜLET (-) 1,0 |
| 29-30. ALSÓÖRSI VITORLÁS SPORT KLUB (34-35) 9,0 | 55-59. VESZPRÉMI EGYETEMI SC (-) 1,0 |
| 29-30. KATAMARÁN SPORT EGYESÜLET (13) 9,0 | 60. PONTON KLUB (-) 0,5 |

A hatvan pontszerző klub között elvéve találkozzunk olyannal, amelyik a legnagyobb hazai kikötőlánc, a Bahart Zrt. kikötőiben működne. Van ennek jelentősége? Már hogyan lenne!

Korábban a Mahart SE (ma BHSE) szinte mindig az első ötben volt a klubok ranglistáján, mostanában a 15. hely körül tanyázik. Alig van nagyhajós versenyzőjük, és legfeljebb két-három számon tartott kishajósról tudunk. A BYC, a THE vagy az SVE a kedvezési célú bérhajóhelyek tizedével sem rendelkezik a Baharthoz képest, bevételeik meg sem közelítik a Balaton legnagyobb kikötőláncának pénzügyi lehetőségeit, mégis: az eredményes gazdálkodás mellett nagy hangsúlyt fektetnek az utánpótlás-képzésre, és kikötői klubszerű működtetésére is.

Elgondolkodtató, hogy a sportág legnagyobb haszonélvezője miért nem segíti az utánpótlást, miért nem támogatja közvetlenül a turisztikai célként is definiálható vitorlázást?

Ha ezen összefüggés mögött tudatos üzleti, kikötőfejlesztési koncepció húzódik meg, akkor az helyrehozhatatlan károkat okoz a vitorlázás ügyének, egyben választ ad arra a problémára, hogy a kikötők egy része mi-

ért működik úgy, mint egy hajóparkoló, szemben a klubokat működtető egységek színes, élettel teli nyüzsgésével, a helyhez érzelmileg is kötődő közösségeivel.

Meg merem kockáztatni azt a kijelentést, hogy:

Egy kikötőben csak akkor találunk élhető közösséget, ha az klubszerűen működik, és a klubszerű működésnek megvannak a tárgyi és személyi feltételei.

Mit jelent a klubszerű működés?

A vitorlázás alapvetően társas szórakozás, akár a család, akár barátok alkotják a hajó legénységét. Mind a versenyzés, mind a túrázás, de akár a kikötői hajónaklaks is olyan időigényes elfoglaltság, mely kihat a tulajdonosok életmódjára. A kikötőnek megfelelő keretet kell tudnia biztosítani ahhoz, hogy a tulajdonosok jól érezzék magukat, és minél több időt tölthessenek a hajójukon. Ehhez az alapvető kikötőbiztonsági feltételeken túl az energiaellátás, az élelmezés és a kikötő területén belül megvalósítható közösségi szolgáltatások lehetőségét is meg kell teremteni. Ilyen a klubház, a kikötői kocsma, a zöld és árnyékos felületek, a kulturált strand és a mosdó-WC el-

látottság. De nagyon komoly szerepe van a közösséget megmozgató helyi rendezvényeknek is, legyen az sütögetés, névnapok ünneplése, vagy egy laza háztáji verseny. A hajótulajdonos kevésbé motivált családja számára is kell elfoglaltság. Az utasként kezelt képzetlen gyerek a hajón unatkozik, de a feleségek sem mindig találnak élvezetet a csörlőkezelésben. Kell tehát vitorlásiskola, rossz időre társas terek játékokkal, tévével, de egy szauna sem megvetendő kelléke egy klubháznak. Igen, klubháznak! Fontos, a családok minden generációja számára biztosított szolgáltatás. Ha egy kikötőben nincs sólya, ha nincs helyi utánpótlás-nevelés, ha a kishajózással nem tudjuk megismertetni a fiatalokat, akkor baj van. Ahhoz, hogy a gyerekek is megszeressék a vitorlázást és megfelelő vízbiztonsággal rendelkezzenek, már korán meg kell kezdeni az oktatásukat, lehetőleg ugyanabban a kikötőben, ahol a családi hajó van. Ha a felsorolt lehetőségek hiányoznak, a tulajdonosok sem találnak sok örömet a hajózásban, és a kikötő a környék villatulajdonosainak igényeire hangolt hajóparkolóvá válik.

Lássunk néhány konkrét példát, miként válhat egy kikötő a lakók baráti közösségévé, vagy csupán vízi járműtárolóvá...

A rendszerváltást túlélő sportegyesületek kitűnő példát mutatnak az egészséges - és a piaci szempontokat is figyelembe vevő - fejlődésre. Amíg a szocialista rendszer üdülőiben egyre-másra alakultak a vitorlás egyesületek, létüket kizárólag az állami vállalatok, a szövetkezetek és a sporthivatal támogatásának köszönhették. Ezt a bolsevik furfangot nem lehetett átmeníteni az új gazdasági környezetbe, ezért a találékony egyesületi vezetők szolgáltatások széles kínálatával próbálják kitermelni az egyesületi működés anyagi feltételeit. A nagyok, így a Spartacus, a BYC, vagy az igen eredményes THE kikötői szolgáltatásokat kínálnak, elsősorban a klubokhoz kötődő családok vitorlázóknak. A gyerekek edzők felügyelete és irányítása mellett, de elsősorban szülői támogatás révén világraszóló sikereket érnek el; az asszonyok, akik egyszersmind büszke hajósanyák, élhetik társasági életüket; míg a családfő a nagyhajón páváskodva pihenheti ki a dolgozós hét-köznapi kínjait. Különösen a BYC teljesítménye méltó a figyelemre, hiszen már pályázati pénzeket is megmozgatva korszerűsíti létesítményeit, miközben 16 éve vezeti az eredményességi ranglistát. A TVSK a túrázásban kedvelt lelő hajós családoknak szervezett mintaértékű zárt kikötőközösséget.

A MAVIR Zrt. tagvállalatainak vitorlás egyesületei más utat járnak. A hatalmas iparvállalat elsősorban saját dolgozói számára biztosítja a vitorlázás lehetőségét az Atomerőmű SE báziskikötőjében, a balatonfüredi Koloska Marina Kikötőben. Az általuk szervezett Iparági Vitorlás Találkozót 2011-ben 40. alkalommal rendezik meg. Ez a több mint hatvan hajó részvételével zajló esemény a legfőbb mozgatórugója a kikötői életnek, melyet alapvetően a szervezett túrák jellemeznek.

Az utóbbi idők talán legizgalmasabb és legtanulságosabb, modellértékű története egy zöldmezős beruházás, a BLYC kikötőjének életre keltése. Próbáljuk leválasztani a kikötő sikertörténetét a komplex beruházás bedőlésétől, mert a kettőnek egymáshoz nincs sok köze.

A lellei ingatlanbefektetést a beruházók egy korszerű kikötővel kívánták még vonzóbbá tenni, és ezért megbíztak egy csapatot az amúgy kihalt és sok hátrányos tulajdonsággal megépült kikötő beüzemelésével. Az eredményt mindannyian ismerjük: a BLYC három év alatt a Nyugati medence

legismertebb, legnyüzsgőbb, teltházias létesítményévé vált, mert sikerült megteremteniük a klubszerű működés minden feltételét.

A Balaton legnagyobb kikötőhálózatát működtető Bahart, bár – többek között – a vitorlázásból, hajóhelyek bérbeadásából szerzett jövedelméből gazdálkodik, egyáltalán nem mutat hajlandóságot, hogy kikötőinek klubszerű működési feltételeket biztosítson. Az utánpótlás-nevelés, a kishajózás feltételeit eleve kizárja azzal, hogy kikötőinek korszerűsítése során sólyatereket nem épít, sőt: a meglévőket is lerombolja. Szó nincs tudatos ellehetetlenítésről, csupán egy olyan üzleti modellben hisznek, ahol a bevételek maximalizálása nem tűri a csóró kishajósok problémás serteperését. Ha nincs utánpótlás-nevelés, nem kell jól felkészült, esetleg szakvizsgás vitorlászodó, a személyzet elsősorban a karbantartási feladatok ellátására legyen felkészült.

A klubhelyiség, a strand és a közösségi programok nem fontosak, belső szervező egyéniséget a rendszer nem honorál. Nem csoda, hogy a kikötőlánc bérelőinek riasztó passzivitása cselekvésre sarkallta a vezérkart, de mivel a tárgyi és személyi feltételek javítására nem kívántak, vagy talán nem is tudtak forrásokat biztosítani, ezért felülről irányított tüneti kezelésekkel próbálták megoldást találni. A kikötőközi túrák ötletével nem igazán sikerült felkavarni az állóvizet, de az Aranyseklí, később Uniqa Regatta, majd Uniqa Balaton Regatta néven elhíresült sorozat és a rászerveződő sátras multság látszólag megmozgatta a tespedőket.

Az, hogy a sorozat 2010-ben három Bahart kikötőt is bevont mint rendezvényhelyszínt, valójában nem oldotta meg a többi kikötő eseményszegénységét, de a szerencsés kijelöltek számára is maradt a többi üres hétvége, a sivár hétköznapiokról nem is beszélve.

Meglepő módon mégis volt pozitív hozadéka a Bahart kezdeményezésének.

Egyrészt bebizonyította, hogy a legálmosabb kikötőlakót is be lehet indítani, hogy harcos vitorlásversenyzőként akár a Kékszalagon is megmértesse magát, másrészt a szervezők kissé túldimenzionált kommunikációja fel-tűzelte a háttérbe szorult tapasztaltabb versenyzőket, versenyrendezőket önértéket, így saját hagyományos versenyek kommunikációjára is nagyobb súlyt fektettek. Létrejött a Yardstick Trophy, összefűzve több ismert, de kevésbé népszerű lokális eseményt, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy a két – alapvetően a Nyugati medencében felpörgetett – versenysorozat résztvevőinek számából valamiféle sorrendiségre is utaló következtetést lehessen levonni.

A számháború 2010-ben a YST győzelmét hozta, aminek aztán semmi különösebb értelme nincs, ha ezáltal a kikötők klubszerű működése helyett csupán valamiféle elszánt harc jelei kezdenek kibontakozni a Bahart és a független kikötői klubok között. Ne feledjük azt sem, hogy a két sorozat alapvetően ugyanabból az amatőr nagyhajós bázisból táplálkozik. Az átfedés miatt a két csoport 203+246=csupán 321 résztvevő hajó!

Jövőre várható, hogy az ellentétek ellenséges helyzetet is generálhatnak, melynek baljós jelei már most megmutatkoznak. A YST fellegvára, a lellei klub a BLYC bedőlése miatt nem nagyon tud a versenyre koncentrálni, miközben az UBR szervezői a Pünkösdi Regatta idejére befoglalták új helyszínt a keszthelyi Bahart kikötőt. Ebből lesz majd nagy haragszomrád,

	Balaton Regatta	Yardstick Trophy
A versenysorozaton részt vevő hajók száma 2010-ben	203	246
Yardstick I osztályban	60	76
Yardstick II osztályban	74	99
Yardstick III osztályban	69	71
A versenysorozaton leadott nevezések száma 2010-ben	1529	1507
A versenysorozat futamainak száma 2010-ben	9	11
Túrafutatok száma 2010-ben	5	8
Pályafutatok száma 2010-ben	4	3
A versenysorozat versenyhétvégéinek száma	4	9
Átlag hajószám futamonként	69	53
A versenysorozat tartama a 2010-es szezonban	május 8. – augusztus 21. (106 nap)	május 1. – november 6. (190 nap)
A versenysorozat kiírója	Balatoni Hajózási Zrt.	Somogy Megyei Vitorlás Szövetség
A versenysorozat első éve	2004	2010
A versenysorozat helyszínei és kikötői 2010-ben	Badacsony (Bahart), Szigliget (Bahart), Balatonaliga (Club Aliga), Balatonlelle (Bahart)	Balatonlelle (BLYC), Fonyód (Bahart), Fonyód (Port Lacaj) Ábrahámhegy (Jégmadár), Balatonföldvár (Spari)

mert a keszthelyieknek ez hagyományosan az év legnagyobb versenye a város nagydíjáért, és nem valószínű, hogy könnyen átengedik tisztán számháborús célokra az Uniqa Balaton Regattás versenynek. Miközben a bal kéz befoglalta a kikötőt, a jobb kéz szép csendesen kivontatja az üres pontonokat, mert ebben a keszthelyi kikötőben aztán mindeddig semmilyen üzleti modell nem jött be. Pedig a közelben vannak klubszerűen működő teltházak kikötők... meg kéne nézni, mit csinálnak másként! Ha a két versenysorozat csörtéje gigászok küzdelmének tűnne, javaslom a számok tüzetesebb bogarászását. Kezdjük a Balaton Kupa 10 egységből álló sorozatával, ahol egy-egy verseny gyakorlatilag több hajót mozgósít, mint ahány megjelenik az UBR-YST vetélkedőn együttvéve. A

Kékszalag, vagy akár a Pünkösdi Regatta is bőven több hajót versenyeztet lényegesen komolyabb túraversenyen, mint amit a „harcoló” felek összehoznak. Ha a Balaton Kupa versenysorozata mennyiségi szempontból legyőzhetetlen, akkor szakmai szempontból minden kétséget kizáróan a One Design Trophy öt helyszínen lebonyolított sokfutamos versenyei nyernének, ha egyáltalán van értelme bármilyen rangsor felállításának. De térjünk vissza az UBR és a YST csata motivációjához! A Bahart bérlőinek kitalált szórakoztató regatták, különösen a parti szórakoztatás terén mutatott teljesítménnyel valóban sikeresek, de azon túl, hogy csupán három bahartos kikötőt érintenek, nem sok közösségépítő hozadékkal boldogítják a helyi bérlőket. A sorozat bevételeiből a Bahart csak részben, és csak

A legnagyobb balatoni versenysorozatok:

One Design Trophy – 5 klub (BYC, Kereked, SVE, KMP, LVE) és az OD osztályszövetségek által szervezett sorozat.

Versenyeik 2010:

- Tavaszi Regatta (Balatonkenese)
- Kereked OD Kupa (Csopak)
- LVE OD Kupa (Balatonlelle)
- Raiffeisen OD Kupa (Balatonföldvár)
- Füred Kupa (Balatonfüred)

Balaton Kupa – az MVSZ által szervezett versenysorozat.

Versenyeik:

- Pünkösdi Regatta 1. nap
- Pünkösdi Regatta 3. nap

- Mihákovics Emlékverseny 1. nap
- Mihákovics Emlékverseny 2. nap
- Izsák Szabolcs Emlékverseny
- Kékszalag
- Tecon Kupa 1. nap
- Félsgiget-kerülő
- Beszédes József Emlékverseny 1. nap
- Beszédes József Emlékverseny 2. nap

Yardstick Trophy – az SMVSZ által kiírt és 5 klub (Fonyódi Kormoránok VE, Fonyódi Vitorlás Egyesület, TVSK Fonyód, TVSK Ábrahám, Lellei Vitorlás Egylet, Spartacus Vitorlás Egylet) által szervezett előnyszám-rendszerű versenysorozat.

Versenyeik:

- Évadnyitó Kormorán Kupa (Fonyód)
- Rizling Kupa (Ábrahámhegy)

- International Kupa
- Pálos István Emlékverseny (Fonyód)
- Schuller Kupa (Fonyód)
- Évadzáró Kormorán Kupa (Fonyód)
- Unitef Kupa (Balatonföldvár)

Uniqa Balaton Regatta – a BH Zrt. által kiírt és a BHSE illetve a The Explorer Group által szervezett sorozat.

Versenyeik:

- Bahart kikötőkben illetve Balatonaligán szervezett versenyek
- Évi 4-6 alkalommal
- Jellemző korábbi versenyhelyszínek: Badacsony, Szigliget, Balatonlelle, Balatonaliga, Balatonföldvár, de volt már rendezvény Szemesen, Bogláron, Siófokon és Keszthelyen is.

Dr. Horváth Gyula, a Bahart Zrt. vezérigazgatója levelet küldött szerkesztőségünkbe, melyben kifogásolja cikkünk következtetéseit, kétségbe vonva az újságíró jogát a véleményalkotásra. Kérésére levelét és az ahhoz csatolt – Dániel Gábor által írt – kritikus hangvételű észrevételgyűjteményt portálunkon teljes terjedelmében olvashatják. A jelen összeállításból kihagytuk az ügghöz kevésbé köthető részleteket és a munkánkat becsmérítő megállapításokat.

Részletek dr. Horváth Gyula leveléből:

„Alapvetően téves a kiindulási alapja, amikor a balatoni vitorlás versenyeredményeket és a vitorlásokikötők üzemeltetését összekapcsolja, hiszen az egyik gazdasági tevékenység, ahol a tulajdonosok által – esetünkben – befektetett milliárdos beruházás megtérülését, a kikötői kapacitás bővítését kell szem előtt tartani, míg a szakosztályok saját bevételeiből, támogatásokból gazdálkodva, erejükhez mérten tudnak eredményesek lenni. A két tevékenységet nem lehet összemosni.

Téves az a megállapítás, hogy a BHZrt. a sportág legnagyobb haszonélvezője, ferdítés, torzítás mindez, hiszen a kikötők építése, üzemeltetése, mégpedig jó, szabályszerű, az adóhatóság és a kikötői, vízi rendészeti, környezetvédelmi hatóságok által ellenőrzött módon történő üzemeltetése gazdasági kérdés. Más kérdés a sport támogatása, amit a Társaság lehetőségéhez mérten tesz meg. Nem volt olyan rég, amikor az alapvető infrastruktúra hiánya okozott napi kellemetlenséget, ennek felszámolásában alapvető feladata volt és jelenleg is van tennivalója egy gazdasági vállalkozásnak.

Soha nem kívántunk „számháborúzni”, hazugság az ezzel ellentétes állítás, mi a magunk útját járva készítjük elő az Uniqa Balaton Regatta 2011. évi versenyait, azt

szeretnénk, ha minél több ügyfelünk, vendégünk venne ezen részt a kikötőinkből, és a Balaton más kikötőiből érkezőket is szívesen látjuk, hiszen a verseny nyílt.

Valamennyi kikötőnkben rendezünk helyi versenyeket, gasztronómiai rendezvényeket, túl a 2010. évben megtartott (9 futamon összesen 707 hajó állt rajthoz) megmozgató Uniqa Balaton Regatta népszerű versenysorozaton.

Tekintettel arra a tényre, hogy a Társaság 22 Balaton-parti önkormányzat tulajdonában van, így kikötőink számos helyi rendezvénynek válnak helyszínévé, így sem valós az az állítás, miszerint a kikötőink álmosak, nem sok közösségépítő hozadékkal rendelkeznek.

Nem gondoljuk azt sem, hogy a TVSK-val megkezdett egyeztetések a Pünkösdi Regatta ellen lennének, főleg nem gondoljuk azt, hogy ezt egy újságírónak kellene minősíteni a szervezés, előkészítés időszakában. Nem volt olyan rég, hogy a Pünkösdi Regattához nem vették igénybe a Phoenix kikötőt, a biztonságos feltételek igényelték a zárt kikötőben való szervezést, ennek kiteljesítéséről folytak megbeszélések, de nem ellenséges hangnemben.

A nagy sikerű és már több évtizedes múltira visszatekintő vitorlásversenyeknek is otthont adnak kikötőink: pl. a Spartacus által szervezett nemzeti és nemzetközi versenyek Balatonföldváron, a TVSK által szervezett Pünkösdi és Szüreti Regatta (Balatonföldvár, Keszthely, Badacsony), Beszédes Kupa, Pempő Kupa (Siófok).

Ma a Társaság ügyvezetése készíti a 2011. évi üzleti tervét, ennek keretében a kikötői üzletág tennivalóit, előkészülünk a következő év versenyére, együttműködünk mindenkivel, aki bennünket megkeres és kölcsönösen előnyös feltételeket kínál, döntésre készítjük elő azokat a fejlesztéseket, amelyek a BLYC-ből kiszorultak elhelyezését

teszik lehetővé, egyeztetünk a balatoni mederhasználati kérdéskör hosszú távon is elfogadható megoldásán, ez egyébként ennél a kicsinyes, érthetetlen támadó írásnál ezerszer fontosabb, jobban befolyásolja a jövőt, segítünk a Kékszalag szervezőinek, tettük ezt az előző versenyeket szervezőkkel, a BHSE pedig készül a Pempő Kupa méltó rendezésére, készül a hajóflotta korszerűsítésére, a nyári gyermektáborokra.”

Részletek Dániel Gábor leveléből:

„Átnézve a listát, 5 olyan egyesületet találtam a 60-ból, amelyek a BHZrt. kikötőiben működik (Siófok, Földvár), de ennek sok jelentőségét nem látom, mert mondjuk ez 40 éve sem volt másként, nem beszélve arról, hogy az egész egyesületi rangsor ilyen jellegű beállítása teljesen megtévesztő lehet, mert több egyesület is felkerült erre a listára, amelynek még vízparti telephelye sincs.

Ha már bűnbakokat keresünk, miért nem a VVSI mélyrepülésével foglalkozik T. Újságíró, akik a korábbi első helyükről idén a 49. helyre csúsztak vissza és amely az utóbbi 50 év utánpótlás-fellekvára volt. Megemlíteném, hogy mi legalább rajta vagyunk a listán, az első harmadban, de hol vannak olyan nagy múltú egyesületek, mint a BKV Előre, a CSMSK, az Építők, a Videoton stb.

A BHZrt. a lehetőségéhez mérten támogatja a vitorlázást és az általa üzemeltetett egyesületet, de támogatja az amatőr vitorlázókat és a vitorlásokiskolát is.

Azt nem állítom, hogy a kikötői beruházásoknál nem lehetne jobban segíteni a leendő egyesületek kialakulását, de ez nem jelenti azt, hogy a BHZrt. helyrehozhatatlan károkat okozna.

Meggyőződésem, hogy a versenyek színvonala eléri, talán meghaladja a cikkben agyondicsért Balaton-kupa és OD versenyek színvonalát.”

áttételesen részesül, ráadásul a legnagyobb nevező-létszámot nem is Bahart kikötőben realizálja a sorozat.

Ezzel szemben a Yardstick Trophy nem engedi ki a bevételeket, nem bíz meg parti rendezvényszervezőt, nincs is erre szükség, hiszen hagyományos versenyek kötöttek szövetséget a közös kommunikáció és az egységes rendezési feltételek megteremtése érdekében. A bevételek a rendező egyesületek kasszáját gazdagítják, többnyire a

helyi utánpótlás, a klubszerű működtetés érdekében. Ha nem változik a szervezők pozitív hozzáállása, akkor a YST további versenyeket is integrálhat ebbe az önszerveződő, önszabályzó közösségbe, hogy erejét ne is kelljen a jövőben mindenféle statisztikai mutatóval fitogtatnia.

A reakciók és a viszontválasz teljes szövege portálunkon olvasható: www.porthole.hu

Egy közösségi lap szerkesztőjeként mindig nagy örömmel bontogatom beérkező leveleinket. Olvasóink véleménye, problémái, cikkei adják a lap tartalmi gerincét, melyet saját szerkesztőségi anyagaink – nemegyszer provokatív módon – tudatos témaválasztással tematizálnak.

„Számháború” című cikkünkre is - mely a portálunkon már korábban megjelent, és a kikötők világába kalauzolja olvasóinkat, – szép számmal érkeznek a levelek. Két olyan észrevételt is kaptunk – egy feladótól, melyet többször is el kellett olvasnom, hogy biztos legyek abban, alkotójuk valóban ugyanarról a cikkről ír, melyre hivatkozik.

A cikkben – „elfoglalt vitorlázóként” – annak a véleményemnek adtam hangot, hogy ha egy gazdálkodó szervezet hasznát húz a vitorlász-mesterséget elsajátító hajósok tárgyi eszközeinek tárolásából, akkor kutya kötelessége – de legalábbis erkölcsi –, hogy a jövő vitorlázóinak képzéséhez is hozzájáruljon, mert ha nem lesznek felkészült vitorlázók, akkor hajókra és azok tárolására sem lesz szükség. És akkor kikötő sem kell. Szóvá tettem, hogy a legnagyobb kikötőszolgáltató mily keveset tesz az utánpótlás érdekében.

Bemutattam hat pozitív példát, szembeállítva a BHZrt szerintem sokáig nem tartható üzleti felfogásával, és az ezt leplezni hivatott kommunikációs praktikákkal. Innen a „Számháború” cím választása, ami ha a cikkből és az illusztrációból nem jött volna át, az egész történet kisszerűségét, gyerekes kivagyiságát kívánta bemutatni. Az alig több mint 200 hajóegységet aktivizáló versenysorozat nem menti fel a BHZrt. illetékeseit az alól, hogy 22 kikötőjük több mint 2000 bérelhető hajóhe-

lyéhez színvonalasabb szolgáltatáscsomagot kínáljanak.

Miért kellett az UBR számait összehasonlítani a frissen szerveződő YST-vel?

Három okból:

- Mindkét sorozat a Nyugati medence hajósaian aktivizálását tűzte ki célul. Ez jó.

- Mert be kívántam mutatni, hogy életképes az új modell, ahol a sorozat bevételei a rendező kluboknál maradnak, szemben a Bahart-rendszer furcsa, kiszervezett érdekeltségi rendszerével.

- Szerettem volna megértetni, hogy az egész számolgatás egy értelmetlen médiablöff - hiszen ha a mindkét sorozat által aktivált hajók számát nézzük, akkor azok messze elmaradnak a hagyományos nagy versenyek számaitól.

Ezt most békés céllal, de számokkal is alátámasztanám:

A Kékszalagon 623 hajó állt rajthoz, ehhez 2820 vitorlázó tartozott, s ez után a rendező 913 680 Ft sportszolgáltatási díjat fizetett. Tehát 4,5 fő/hajó átlagot produkált a verseny.

Dr. Horváth Gyula (BHZrt) azt állítja, hogy az UBR futamain 707 hajó állt rajthoz, tehát több, mint a Kékszalagon, ehhez viszont csupán 1529 vitorlázó tartozik, mert ez után a rendező mindössze 458 784 Ft sportszolgáltatási díjat fizetett. Tehát 2,1 fő/hajó átlagot produkált a versenysorozat. Ha viszont a hajókban ott volt a szokásos legénység, akkor két eset lehetséges: vagy az, hogy az UBR után nem fizették be a megállapodás szerinti sportszolgáltatási díjat, vagy nem indult 707 hajó a sorozaton.

A legnagyobb kikötőszolgáltató tudatos távolgártatása az aktív vitorlázástól igenis tetten érhető. Valóban nem feladata az utánpótlás, a

versenyek támogatása – de meggyőződésem, hogy hosszú távú érdeke. Ennek forrásai ugyanúgy előteremthetők, ahogy azt a példákban bemutatott önszerveződő kikötőközösségeknél megoldották.

Sajnálom, ha a Pünkösdi Regatta kapcsán megzavartam volna bármilyen egyeztetést. Sajnos vannak rossz tapasztalataim a közelmúltból, a méltán népszerű verseny üzleti érdekből történő „átnevezésével” kapcsolatban. Ha az UBR célja nem az, hogy az egyébként is Keszthelyre érkező hajóstömeget megossza, és a tradicionális rendezvényhelyszínekről elmozdítsa, akkor is beírhat magának több mint 300 hajót, amit zajos kommunikációval számháborús győzelemként hirdethet. Ez ellen bizony szót emelek. Amennyiben azonban jelentős, a helyi klubokat erősítő összeg is szerepelne a megállapodás mellékletében, akkor oldalas hirdetéssel állunk az ügy mellé. Meggyőződésem, hogy egy csak a kikötőkből több mint félmilliárd forintos bevétellel gazdálkodó vállalat legalább a saját vitorlás egyesületét nagyobb becsben tarthatná.

Ha az elmúlt időszakban ezekben a kikötőkben – hol máshol? – folyt volna tudatosan irányított utánpótlásképzés, akkor évente legalább ezer képzett vitorlázóval gyarapodott volna sportágunk, és a jövő potenciális hajótulajdonosainak bázisa. Szívesen hoznék erre külföldi példákat, mert az is sajnálatos, hogy a helyi önkormányzati iskolák tanulói most ezekben a kikötőkben nem kapnak lehetőséget, hogy megtanuljanak vitorlázni.

Egyúttal köszönöm azon – többnyire Bahart-bérlő – levélírók támogatását, akik egyetértettek megállapításaimmal.

Gerő András

Egy csöndes, esős (havas) vasárnap délután...

KIKÖTŐ-REKONSTRUKCIÓ FÜREDEN

Kedves sajtó-meghívás érkezett a BYC-től a belső kikötőrekonstrukció bemutatójára. Nehéz Pesten maradni egy ilyen poshadt latyakos napon, irány Füred. A kikötőben munkagépek, a hajók helyét billenős Kamazok és cölöpszedő készülékek foglalják el. Hideg is van, a sártengerben Böröcz Pista kalauzol: büszkén mutogatja, mennyire tudományos alapossággal készült fel a klub erre a régen esedékes projektre.

A Sétány felől az új épülettömb jótékonyan takarta mindeddig a lerobbant belső medencét, mely valamikor a hajógyár ipari kikötőjeként funkcionált. A keleti határoló fal mögötti sóslytérben valamikor legendás hajókat bocsátottak vízre, de ez az egyedülálló, több mint 30 méter hosszú, 6 méter széles lejtő is rászolgált a felújításra. A kivitelezés során hagyományos módon, homokzsákos rekesztéssel teszik kiszivattyúzhatóvá a sóslytér vizét, hogy a szárazra kerülő fenék és a bejárati pillérek javítása elvégezhető legyen. A muzeális értéket képviselő árbocállító daruoszlop is felújításra kerül.

Elgondolkodom, miért nem kapcsolódik ehhez a beruházáshoz a kerítés túloldalán lévő csodálatos épület, a Vitorlás étterem előtti vendégmóló rekonstrukciója. Milyen szép lenne egy, a Füredre csupán ebédelni érkező hajósok számára kiképzett mólószárny! A folyamatosan érkező hajók kikötése, manőverei a mólón sétálók számára éppúgy látványosságot ígérnek, mint az étterem teraszán üdögélőknek. Arról nem is beszélve, hogy szezonban nem nagyon talál helyet a Füredre

érkező vendég vitorlázó. A minőségi turizmus fellendítésén fáradozók számára lehetne ez kiemelt feladat! Nem is tudom, van-e olyan szervezet, amelyik konkrétan a vitorlázást mint turisztikai célt behatóan próbálná integrálni a hazai kínálat elemei közé?

De ez a BYC kikötője és már az is szép teljesítmény, ahogy ennek a munkának a fedezetére összeszedték a szükséges több mint 80 millió Ft-ot. Az összeg 40%-át pályázaton nyerték el, egy olyan kétfordulós értékelést követően, melynek átfutási ideje alatt csak a kotrási egységárak a háromszorosára emelkedtek! Bóka István úr, a város polgármestere előadásában ki is tért a pályázati pénzek megszerzésének indokolatlanul hosszú és szerinte felesleges procedúrájára, megcsillantva a reményt, hogy a klub küszöbönálló fejlesztéseihez kötődő igények talán gyorsabban kerülnek elbírálásra.

Összességében azzal a kellemes érzéssel vonultam át a Karolina kihagyhatatlan kávéját magamba tölteni, hogy nem csak kikötőbezárás lehet központi témája a hazai vitorlás világnak, de a nehéz körülmények el-



lenére van ahol fejlesztenek, terveznek, mernek előre lépni.

Hazafelé még benéztem kedvenc kikötőmbé, elkötöttem a téli hónapokban is vizen ringatózó hajómat és Szaki barátommal kisüvítettünk egy kis november végi élvezkedésre. A hó szépen esett, az arcunkra elég gyorsan ráfagyott a mosoly, de még behajóztunk a Marina Port elhagyott kikötőjébe, és mivel más



élőlénnel nem találkoztunk, visszabújtunk megszokott telelő helyünkre. Szép dolog a magányos vitorlázás a téli Balatonon, de legközelebb inkább délre megyünk, vár minket Szlovéniában az Audi Téli Regatta.

G. A.

Napsütésben dermedve

Aranyvasárnap mi mást tehetne egy jól nevelt családapa: elmegy shoppingolni, nehogy már szó érje a ház elejét! Korán indulok, bízva abban, hogy a nagy bevásárlóközpontokban talán még nincsenek sokan. Rengetegen vannak, így változik a koncepció. A nap szikrázóan süt, irány a Balaton!

A déli partot húzom, kíváncsi vagyok, korábbi riportalanyunk - a nagy önbefagyasztó - megtalálta-e helyét a máriafüredi csatornába épített zajlásvédett kikötőben. Megtalálta! De nem csak ő! A Szőke Ciklonon kívül még 15 hajót számolok az egyre vastagodó jégpáncél fogságában. Dermesztő látvány. Nem is értem igazán. Eddig azt gondoltam, hogy gazdasági kényszer hatása alatt hoz valaki ilyen döntést, de ennek ellentmondani látszik néhány hajó totális felkészítetlensége. A szegény ember elpakolná a vitorlákat, a márkás külmotort pedig betenné a kajútba, ha már vonatozni kényszerül. Az azonban, hogy a leengedett trib belóg a vízbe és a csiga odafagy, nem hinném,

hogy tisztán vagyonvédelmi okokból történne.

Át is megyek Fonyódra, ez a kikötő egyike a kedvenceimnek. Nincs befagyott hajó, ha a rendőrök nem számítom. Nekem a szigeti háziorvos télen is nagyon tetszik, nem csoda, az itteni közösség összetartása közismert.

Bogláron már csökken a lelkesedésem: nem a szép új kikötő látványa lom-



boz le, sokkal inkább a partra vetett, kiégett, vendéglátóvá silányított géphajó állapota. Már a Helka füredi parkol-tása is elkeserített, de ő szerencsére időben visszacsobbant a víz-be. Ezt a hajót – az első balatoni csavargózózt, a Balatont – az 1872-ben megalakult Zala-Somogyi Gőzhajó Társulat építtette Veruda Péter új-pesti gyárában. A gőzös

rendszeresen járta a tavat Révfülöp, Boglár és Badacsony érintésével. A társaság 1876-ban csődbe ment. A „Balaton” átalakítva, többször nevet és gazdát cserélve közel 110 éves koráig szolgált tovább a Dunán. A nyolcvanas években került vissza a Balatonra, de ebben az állapotában szörnyűséges látvány.

Balatonszemes télen sem egy vidám hely – nekem mindig a berlini fal jut eszembe, amikor a kerítése mellett sétálgatok. Szerencsére ez a fal sokkal könnyebben szerelhető. Be is megyek a télen is nyitva tartó Hal-álmó nevű intézménybe, mert a külső felirat finom étkeket ígér. Az ajtón belépve kicsit megbotlom valami dobogószerűségben, így rögtön a söntéspult mögött találom magam.

- Jónapot!

- Jónapot.

- Van valami készételük?

- Ó, hogyne!

- Mit ajánl?

- Kis türelmet... (Főúr a konyhában érdeklődik, hallom is a lakonikus választ: nincs semmi, de mégis mosolyogva tér vissza)... foglaljon helyet a kedves vendég, van minden! Tíz perc és kész!

Nem vállalom, átmegyek Földvára. Melegség a szívemben, mégis itt töltöttem valamikor ifjúságom legszebb éveit, most sem okoz csalódást. Éhes vagyok, a Csigaházat még nem működteti az új bérlő, a fagyizóban egy kajütös Soling rejtőzködik, megyek is tovább Siófokra. A déli part idegenforgalmi központjának kikötője, a balatoni hajózás fellegrára nagyon megérett a



felújításra. Bármerről nézem az üzemet, nem találom méltónak, hogy a 21. század kihívásainak megfeleljen. Az itt telelő személyszállító hajók nagy része gyermekkorom kedvence. Csak azokat a fránya katamaránokat nem tudom megszeretni. Egy kis face-lifting talán segítene... Bár ha ezekből is kalandkálózahajót építenek, mint a Szaturnuszból, akkor inkább mégse! Az 1955-ben épült kétárbocos cirkáló, orrán egy műmozsárgyúval nekem olyan, mint egy rózsaszín pitbull: értelmetlen. A Sió-zsilip teljes szélességében nyitva, a víz ömlik kifelé, ami nem baj, mert nagyon magas a vízszint. Eddig azt hallottuk, hogy a jég alól már nem szabad vizet engedni, mert veszélyes. Hamarosan beáll az egész tó, kíváncsi vagyok, elzárják-e a csapot, vagy a hatalmas mennyiségű belvíz visszatáplálja a jég alá a leeresztett vizet?

Még bekukkantok a BFYC kikötőjébe Kenesén, látni szeretném, tényleg távol tartják-e a szivattyúk a vízen hagyott hajók körül a jeget? A látvány megnyugtató, irány a bevásárlóközpont! Talán már nincsenek sokan...

G.A.

BLYC: az LVE sajtóközleménye

Tisztelt Vitorlázók!

A Lellei Vitorlás Egylet és az általa szervezett konzorcium befejezte az egyeztetéseket a CIB Bank és a Recovery Kft. képviselőivel a BL Apartments & Yachtclub üzemeltetésével kapcsolatban.

Az LVE és a bank álláspontja a bérleti díj vonatkozásában nem közelíthető egymáshoz, álláspontunk szerint a tulajdonos elvárásai teljesen irreálisak. Az LVE Konzorcium üze-

melletési ajánlata magas összegű bérleti díjat és annak előre fizetését is tartalmazta, amely a tulajdonos részére maximális pénzügyi garanciát jelentett volna. Sajnáljuk, hogy ezen utolsó, bérleti konstrukcióban történő üzelmeltetésre vonatkozó próbálkozásunk nem járt eredménnyel és kénytelenek vagyunk azt a tényt elfogadni, hogy egyesületünk báziskikötője véglegesen bezár.

A Lellei Vitorlás Egylet a jövőben is változat-

lan formában szervezi tagjai vitorlássporttevékenységét, megrendezi minőségi szakmai regattáit. Az LVE kiemelt szerepvállalással vesz részt a Somogy Megyei Vitorlás Szövetség munkájában és az új helyszínével bővülő Yardstick Trophy Nagyhajós Kupasorozat szervezésében.

A Lellei Vitorlás Egylet és az LVE Konzorcium képviseletében:

dr. Bodnár Imre és Temesfői Zénó

Túravitorlás Sportklub

A Túravitorlás Sportklub 1964-ben jött létre, alapító bázisa a fonyódi Port Lacaj Vitorlás Kikötő volt.

Az eredeti cél a vitorlás túrázók részére a hajók biztonságos elhelyezése és a megfelelő keretek közötti sporttevékenység szervezése volt, a tagok lehető legkevesebb anyagi ráfordítása mellett. A fonyódi telep létrejöttét követte az alsóörsi, az almádi, majd az ábrahámhegyi telep megalakulása.

A klub a tagjai részére a vitorlás túrázáshoz nyújtott támogatás mellett segíti a nagyhajós versenyzést is. A támogatás mértéke a tag aktivitásától függ.

Az utóbbi években egyre több figyelmet szentelünk az ifjúság és az utánpótlás nevelésének. A gyermektáborok, vitorlás tanfolyamok szervezése

gátás esetén – a versenyző nagyobb értékű szolgáltatást kap (kikötői díjak, trikó, étkezés, műsor, stb.), mint amennyibe a részvétele került.

A telepek választott vezetői - a telepvezetőség, élén a telepvezetővel – fogják össze a társaságot, akik nélkül nem működne a klubélet. Minden telep önállóan gazdálkodik a saját teleptagjai által alkotott telepgyűlés határozatai alapján.

A telepek biztosítják a hajózáshoz szükséges alapfeltételeket, itt történik a hajók téli és nyári tárolása, és ők működtetik az ehhez tartozó létesítményeket, szervezik a saját telepgyűlésük által elhatározott fejlesztéseket. Az infrastrukturális vagy más jellegű fejlesztések a telepek hatáskörébe tartoznak, melyeknek pénzügyi fedezetét a telep tagjai adják össze.

A TVSK Központ elnökségi határozat alapján anyagi támogatást nyújt a telepi fejlesztésekhez. A telepek a klubélet központi helyszínei, itt szervezzük



mellett anyagi eszközökkel is ösztönözzük az ifjúságot a túrákon és a versenyeken való részvételre.

Több jelentős, hagyományos rendezvényünk van, melyek közül a legfontosabbak:

- Pünkösdi Regatta;
- Országos Jolle Bajnokság;
- Rizling Kupa;
- Termoplusz Kupa, mely 2011-től alapító örökös tiszteletbeli elnökünk nevében, „Pálos István Emlékverseny” címen él tovább;
- Szüreti Regatta.

A fentiek egyben klubunk életének minden évben visszatérő kiemelkedő eseményei. A klub rendezvényeinek bevételeit teljes egészében a résztvevők minél jobb kiszolgálására fordítjuk, így fordulhat elő, hogy – szponzori támo-

Eladó 11 darab, két szezont használt Optimist kishajó

Oktatási célokra, vitorlás iskoláknak: ideális flotta. Súlyakorcsival, felsőponnyával.

T: 20 9547 594



meg a gyermek- és felnőtt programokat. Ezek a rendezvények az esetek döntő többségében felnőtt-gyermek közös programokat jelentenek. Más klubokkal baráti együttműködést folytatunk, és szóbeli megállapodások alapján gyakran segítjük egymás munkáját. A 2011. évre nem tervezünk jelentős változtatásokat, jól bevált hagyományos rendezvényeinket a következő szezonban is megtartjuk. Télen a Klub baráti társaságai közös téli programokat szerveznek maguknak (jégvitorlázás, sízés, szárazföldi túrázás, kirándulás). Alapvető céljaink megalakulásunk óta nem változtak, s hogy megvalósultak, annak bizonyítéka, hogy bázisaink jól



működnek, miközben a tagsági díj és egyéb hozzájárulások nálunk a leg-
alacsonyabbak.

Hosszú távon szeretnénk megőrizni és ápolni az eltelt több mint 45 év alatt kialakult hagyományainkat, és szeretnénk egyben tartani több mint 1500 főt számláló tagságunkat.

Frigyer Attila
elnök

PORTHOLE BULI AZ ÁRNYASBAN

Na, mit hozott a Mikulás?

Bográcsban rotyogó étkek, duruzsoló kemence, tangóharmonika... csak nem a Fásy mulató? Nem, a Mikulásbulinak meghirdetett hajóstalálkozó az Árnyas Vendéglő nosztalgikus díszletei között nem is kezdődhetett volna másként. A meghívott előadók többsége élt is a lehetőséggel, hogy oldott hangulatban válaszoljanak azokra a kérdésekre, melyekről leginkább az internetes fórumok jól értesült commentjeiből tájékozódhattunk.

Igali Csilla kedves köszöntőjét – mily meglepő – ösztaps fogadta, majd az MVSZ főtítkára, Szóják Balázs értékelte az elmúlt szezon tanulságait. Megtutuk, hogy a viharos körülmények között bevezetett sportszolgáltatási díj intézménye elérte célját, és hozzájárult a Szövetség bevételeinek jelentős növekedéséhez.

A Kékszalag kapcsán Rozsda vázolta a legismertebb hazai vitorlás esemény értékesíthető terméké válásának stációit. Felelevenített néhány celeb storyt, Bér Rudi személyes tapasztalatait Győzike alakításáról, a Fábry-Jáksó féle párharcot, de szó esett a jövő évi tradicionális Kékszalag visszhangjáról, a moratórium szülte kényszermegoldás lehetőségeiről. Vendégeink között üdvözölhettük a 43. Kékszalag pályázatnyertes csapata, a Stromboly Event Kft. képviselőit. Dorombly Zoltán rövid bemutatkozó beszédéből kiderült, hogy nem csupán egy évre tervez a nemzetközi hírű, többek között Forma 1-es versenyeket is sikerrel szervező csoport.

A tengeri hajózás, charterezés és az adriai versenyek szervezésének nehézségeiről beszélt Láng Róbert. A Magyar Tengeri Nagyhajós Baj-



nokság jövőjével kapcsolatos szövetségi elképzeléseket Szóják Balázs tolmácsolta. Az elhangzottak szerint a One Design flották mellett ismét lehetőség lenne az ORC szerinti értékelésre, hogy ne kelljen több osztályban kevés hajót felvonultató mezőnyökben külön-külön bajnokot hirdetni. Szóba került a Szlovéniában rendezendő Audi Tengeri Regatta is, amelynek első versenyét a szervezők januárra halasztották.

Izgalmas kérdés a jövő nagyhajós bajnokságainak sorsa. A főtítkár úr ismertette az elképzeléseket, melyek rendkívül összetettek, de a végső döntés előtt még sok munka vár az új rendszer bevezetőire.

Megismertük Merlint, Gelencsér Gyurit, aki mint virtuális idegenvezetőnk számtalan publikációban hívta fel figyelmünket a Balaton szépségeire. Barangolásai során jó érzékkel szelektálja a túracélpontok körül fellelhető kocsákat éppúgy, mint a történelmi emlékhelyeket.

Nagy szeretettel fogadták a nehéz helyzetbe került BLYC kikötőjét a közelmúltig üzemeltető Cziráki Mártit, a kikötő biztonságát szavatoló Rick Csabát és a Lellei Klub vezetőjét, dr. Bodnár Imrét. Tanulságos volt megismernünk, miként válhatott alig több mint 3 év alatt egy teljesen új, nem is hibátlan adottságú létesítmény a Nyugati medence

legaktívabb, s legtöbb rendezvényével kétségkívül legnépszerűbb kikötőjévé. Keresve az élhető kikötők titkát, Rozsda a BYC elnökeként és Viskai Andris a Balatonfői Yacht Klub tulajdonosaként is a közösség aktív közreműködését és az utánpótlás helyi nevelésének fontosságát emelte ki.

A Bulinak meghirdetett eseményt – mielőtt végképp át nem alakult valamiféle szakmai fórummá – Gíber Jani nagyszerű zenei produkciója zárta. Dalait szájharmonika és a közönség ritmusszekciós közreműködése kísérte.



50 éves a Velencei-tavi Vízisport Szövetség

IRODALMI PÁLYÁZAT

Ha néhány vitorlázó leül egy-egy korsó sör vagy pohár bor mellé (ami nagyon ritkán fordul elő), akkor fél órán belül elhangzanak a következő kérdések a fiatalabbaknál: „Hallottad, hogy...”, az idősebbeknél pedig: „Emlékszel, amikor...”. És utána jönnek a történetek és legtöbbször a hatalmas kacagások vagy a nosztalgia.

A vitorlástársadalomnak, minden tónak, kikötőnek megvannak a maga legendás figurái, híres történetei, amelyek lassan mondakörre formálódnak, kiszíneződnek, és szájról szájra terjednek. De leírva nincsenek!

Mi most a Velencei-tó, a Velencei Vízisport Szövetség ünnepsére készülve szeretnénk egy pályázatot hirdetni

ARCOK, SZTORIK A „RIZSFÖLDRŐL” címmel.

Emlékeztetőként elég lehet, ha néhány becenevet említünk: Gyumadár, Tasziló, Sipí, Bögyölő, Manó, a jó öreg Grönyár, Kalinyó, Furinyó, Soma, stb. – a klasszikus korból.

Aztán a 70-es, 80-as évek fordulójáról: Farkai, Szilva Tropauer, Berzsó, Egér úr, Germán.

Kicsit később: Pityke, Keló, Timu, Berenyó, Bocsi, Zsebi, Cucu, Bozó, Csimpi, Ovis, Benyó, Jimmy, Makusz, Szanya.

És persze itt vannak a maiak is, akiknek a történetei még most formálódnak

Az edzőkről se feledkezzünk meg, akiknek egyes szokásait vagy tetteit nagy előszeretettel színezte mindig a „hálás” ifjúság. Itt is említenék neveket a teljesség igénye nélkül: Stéger Józsi bácsi, Hajek Feri, Hegeda (Hegedűs Tibor), Horlay Béla, Vidám Bandi (Vigh András), Tóth Gusztó, Öccse (Fekecs Imre) és Scherer Bandi.

Az agárdi versenybíró, a Vadliba mint zsűri-hajó is sok történet forrása lehet.

Mesélni nyilvánvalóan könnyebb, mint írni. Arról nem is beszélve, hogy sok történetet elég nehéz nyomdafestéket tűrő módon megfogalmazni. De hát éppen ez a feladat!

A legsikeresebb írásokat szívesen közöljük, és a szakmai zsűri által legjobbnak ítélt három alkotó díjazásban is részesül.

A legfontosabb talán mégis az, hogy a **kötetbe gyűjtött művekkel** emléket hagyunk magunk mögött az eljövendő korok vitorlázóinak!

Írásaitokat az evakondor@freemail.hu címre küldjétek!

A zsűri tagjai: **Kondor Éva, Gerő András és Ruják István**

Kulináris csúcs: joghurtkúp

Mai desszertünk pályafutása mesészerűen kezdődött.

Egy szürke hétköznapon történetünk szakácsa azt érezte, hogy szeretne egy olyan desszertet kikísérletezni, ami elsősorban joghurt ízű, könnyű, hideg – és passzol a nemrégiben elkészített rebarbaralekvárához. Ja, és ne hasonlítson a palacsintához

és a gesztenyepüréhez. Ezenkívül az elkészített desszert magassága legyen a meghatározó – ne a szokásos lapos végeredményt kapja, hanem essen át még egy optikai tuningon is. Olyan legyen, amit a felszolgáló kezében meglátva akarva-akaratlanul illetlenül megbámulunk, hogy melyik vendég rendelhet, miközben nyakunkat tekerve figyeljük a

tányér útját. Az életben pontosan így indul egy új étel megalkotása – egy nem szokványosan gondolkodó, kreatív, festészeti, képzőművészeti kedvelő szakács fejében. Nincs receptúra, nincs íz, nincs semmi, csak a hangulata és a jellege van meg. Az is csak fejben. Az összehatása van meg. Vagy valami olyasmi...

A hangulatán kívül még az elképzelt színvilág szokta segíteni az alkotásban a magamfajta sza-

kácsot. Bordó és ahhoz közeli meleg színe legyen, vagy esetleg pasztell, opálos, tompa. A zöld szín körül próbálkozzunk... Voltak sikertelen, meddő kísérletek, de végül megszületett a desszert, amelyre azt mondtam, hogy ez megfelel a fent leírt kritériumoknak.

Joghurtkúp rétegezve, házi rebarbarával, bodzával illatosítva.

A joghurt tejes ízét a citrusok frissességével gazdagítottam, de nagyon átvette a domináló zamatot a citrus íz, ezért olyat kerestem, mely a citrusokkal harmonizál, de kevésbé markáns és tolakodó. Így jutottam el a bodza virágáig. Harmonizál a citrussal, de szelídebb, finomabb. A bodza illata könnyebb, nőiesebb, mint az élesen markáns citromé.

A rebarbara régóta szívügyem, mert igyekszem többször is olyan elfeledett, házias nyersanyagokat újrasisztetni a vendégekkel, melyeket a mai konyha méltatlanul hanyagol, vagy akár már el is felejtett.

Gondolok itt például a paszternákra, a rebarbarára, a céklára, levendulára vagy a hajdinára, bulgurra, kölesre. Sajnos hosszú listát írhatnék, mert van pár hazai mostohagyerekünk...

De térjünk vissza történetünk desszertjéhez. Végeredményként elkészültek az első prototípusok, amelyek közül egyiknek a színe, a másiknak az állaga, harmadiknak a mérete hagyott kívánnivalót maga után. Magam ilyenkor szoktam hagyni „pi-henni” az ételt a fejemben, majd pár nap múlva általában elsőre sikerül, okulva a megelőző hibákból. Így történt ezzel a desszerttel is, azt hiszem, meg-

érte. A vendégeink visszajelzései alapján úgy tűnik, hogy happy end lett a vége. Ahogy leteszi a felszolgáló a tányért eléjük, csak tágra nyílt szemeket, az első falat után pedig csukott szemű vendégeket szoktam látni (enyhén hátrabiccentet fejjel), akik halkan, elégedetten sóhajtva mondják: – Ez fantasztikus, ilyet még nem éreztem.

Joghurt ízű, illatos, remegősen könnyű édesség. Hát ezek azok a pillanatok, amikor megtörténik az, amire a vendég két hét múlva is emlékezni fog. Ami-

kor pedig egy év múlva visszatérnek hozzánk, azzal kezdik, hogy:

– Bálint, sokat emlegettük év közben, fantasztikus volt a tavalyi desszertje. Hadd kérdezzem meg, van valami újabb kreációja? Mert én azt kérném.

Így hát mindig termékenynek kell lennie a földnek, melybe a következő szezon különlegességeinek magjait ültetjük, ahogy ez történik mostanában is.

De ez már egy másik történet, nyáron majd minden kiderül.



Jóízú üdvözléssel: Kocsis Bálint Konyhafőnök www.bfyc.hu

PROGRAMOK

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Magyar Kultúra Napja – Irodalmi műsor	Badacsonytomaj	VMK és Könyvtár	2011.01.20	Városi Művelődési Központ és Könyvtár 8258 Badacsonytomaj, Római út 69. Telefon:06-87/571-115 E-mail: vmk@badacsonyiprogramok.hu Honlap: www.badacsonyiprogramok.hu
Badacsonytomaji Mangalica-visítás	Badacsonytomaj	Egry József Művelődési Ház udvara	2011.01.21	Városi Művelődési Központ és Könyvtár 8258 Badacsonytomaj, Római út 69. Telefon:06-87/571-115 E-mail: vmk@badacsonyiprogramok.hu Honlap: www.badacsonyiprogramok.hu

Imperia Winter Regatta



A kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt kevés vitorlázási lehetősége adódott azon versenyzőknek, akik abban bíztak, hogy vitorlázással töltik a Mikulás környéki időszakot, s rajthoz állnak a december 5-8. között lebonyolított Imperia Winter Regattán Olaszországban.

 A viadalra 24 ország versenyzői adták le nevezésüket öt hajóosztályban, s bíztak a remek versenyzési lehetőségben, ám az időjárás ezúttal közbeszólt. A nyitó napon szürke égbolt, nyirkos, hűvös időjárás, szemerkélő



eső és gyenge szélmozgás fogadta a versenyzőket, így a 470-eseknek és Lasereknek ugyan sikerült két futamot rendezni, ám a 420-as fiúmezőny csupán egyetlen futamot tudott teljesíteni. Ekkor azonban még senki nem sejtette, hogy a következő két nap teljes mértékben a várakozás lesz, s nem sikerül egyetlen futamot sem tartani. Ennek következtében az eggyel kevesebb napra kiírt 420-

Kitűnő viszonyok között a Lasernek három, míg a 470-eseknek négy futamot sikerült lebonyolítani

A kevés futamszámért talán kárpótolta fiataljainkat, hogy a verseny előtt tartott pár napos edzőtáborban igazán remek körülmények között vitorlázhattak

Virgács helyett négy futam Mikulás Kupa, Pula

 December 3-5. között 24 ország több mint 500 versenyzőjének részvételével rendezték meg a horvátországi Pula városában a hagyományos Mikulás Kupát, melyre évek óta népes magyar sereg utazik el, hogy a Mikulás-napi ünnepléseket felváltsa egy jó kis versenyzéssel. Szaloncukor, édességek, Mikulás-csomag és virgács helyett erős szél, nagy hullámok, meglehetősen hűvös időjárás, s vízen töltött hosszú

as és Radial versenynek meg kellett elégednie az-
zal az egy, illetve két futammal, amit még az első
napon erőszakolt ki a rendezőség, s szomorúan
konstatálták, hogy a háromnapos jó vitorlázás és
versengés ezúttal elmaradt. De hát ez a vitorlázás,
sajnos ki vagyunk téve az időjárás szeszélyeinek.
Szerencsésebbek voltak azonban azon osztá-
lyok versenyzői, akiknek egy nappal hosszabb
volt a regatta, hiszen a záró napra felszakadozott
a felhőzet, kisütött a nap, elkezdett fújni a szél, s
kitűnő viszonyok között a Lasernek három, míg a
470-eseknek négy futamot sikerült lebonyolítani.
Hazánkat három osztály versenyzői képviselték.
420-ban három, 470 férfi mezőnyben ugyancsak
három, míg a nőknél két egységünk versenyzett.
470-ben hat futamot követően Váradi Imre és Ser-
ke Áron a 23. helyen fejezte be a versenyt, míg
Gond Gergely és Bors Máté a 25., Györfly Bálint
és Lillik Ákos pedig a 30. helyezést szerezte meg.
Lányaink közül a 470 rejtelmével épp ismerkedő
ifjanc páros, Péch Fanni és Héjj Eszter a 14., Sipos
Orsolya és Zsófia pedig a 15. helyen végzett a 18
hajót számláló mezőnyben.

A kevés, szám szerint egyetlen futamot teljesített
420 versenyt az olasz Cunial Jacopo-Inchistri
Michele páros nyerte meg, míg Földesi Péter és
Borsos Dániel a 19., a Grams Dominik-Rácz Do-
rottya kettős a 27., Bagyó Áron és Kerekes Attila
pedig a 35. helyet szerezte meg a 72 egységet
számláló mezőnyben.

A kevés futamszámért talán kárpótolta fiatal-
jainkat, hogy a verseny előtt tartott pár napos
edzőtáborban igazán remek körülmények között
vitorlázhattak, s gyakorolhatták a tengeri viszo-
nyoknak megfelelő hajóvezetési technikákat.

E.B.

órák – ez volt az idei év mérlege. Négy hajóosztályban – Optimist, Laser
Radial, Laser 4.7, Laser – három napon keresztül küzdhettek meg egymással
a fiatalok a legjobbaknak járó díjakért, ám némi öröm az örömben, hogy
a rendezőség ügyetlenkedése miatt nehézkesen zajlottak a futamok, sok
idő telt várakozással, ami a téli időjárásban nem éppen a legkellemesebb
időtöltés. Nem sikerültek zökkenőmentesen a rajtoltatások, az erős szél s a
nagy hullámozás miatt a bóják kitűzése és egyhelyben tartása is némi prob-
lémát okozott, ami legjobban talán az optimisták versenyét zavarta meg,
hiszen az első napon egy elmozdult pályajel miatt a 322 indulót felsorakoztató
mezőny három csoportjából csak egy, és annak is csupán 26 versenyzője

tudta érvényesen teljesíteni a futamot. Az erős, Olaszország felől fújó s ezáltal hatalmas hullámzással járó szélben a legtöbb osztály számára így csak egyetlen futamot tudott lebonyolítani a rendezőség, amit szombaton igyekezett bepótolni – ez pedig igen hosszú napot eredményezett a szemerklő esőben, erős szélben, alig néhány fokok levegőben, próbára téve ezzel a versenyzők tűrőképességét. Vasárnapra aztán a nap is kisütött, s a szél ereje is jócskán lecsökkent, ám ekkor a rendkívül erős áramlással kellett megküdeniük a versenyzőknek.

Optimistben és Laser 4.7-ben is született magyar siker, előbbiben Péch Lóri és Vadnai Jonatán jóvoltából, akik a 6. és 7. helyen végeztek a 322 fős mezőnyben, s Joni elsőként, Lóri másodikként szelte át a célvonalat az utolsó

futamon. Laser 4.7-ben Vadnai Benji néhány ponttal maradt le a dobogóról, s szerezte meg a negyedik helyet a 63 fős mezőnyben. A lányoknál a Virág testvérek, Zsófi és Flóra a középmezőnyben versenyeztek, míg Radiálban Rozsnyai Domi szerepelt a legeredményesebben, aki az összesített lista 18. helyén végzett a 46 hajót számláló mezőnyben.

A regattára több magyar klub versenyzői is elutaztak, megrövidítve ezzel a téli holszezon hosszát, s számos ifjanc is kipróbálhatta magát a nemzetközi mezőnyben, melynek tapasztalatai bizonyára hasznukra válnak a következő évadok versenyei során.

Eredmények: http://www.svnikola2010.vega.hr/SvNikola2010_Results.htm

E.B.



Vadnai Benji Veszprém megye legeredményesebb ifjúsági sportolója

Az év ezen periódusa gyakran az év végi számvetések, értékelések, kimagasló eredményekért járó elismerések kinyilatkoztatásának időszaka. Alig pár hete számolhattunk be arról, hogy

a Magyar Vitorlás Szövetség is megnevezte a 2010-es évad legeredményesebb férfi és női vitorlázóit, Berecz Zsombor és Péch Fanni–Héjj Eszter személyében, s most ismét egy újabb kitüntetésről számolhatunk be, mellyel egy ifjú, tehetséges vitorlázót jutalmazott Veszprém megye.

Vadnai Benjamin, a Balatonfüredi Yacht Club versenyzője – aki bátran állíthatjuk, hogy sportágunk egyik ifjú csillaga, – néhány évvel ezelőtt hívta fel magára a figyelmet, s azóta is évről-évre ontja a sikereket, ezúttal a „Veszprém megye legeredményesebb ifjúsági sportolója” cím boldog tulajdonosa lett, s vehette át kitüntetését 2010. december 17-én a Veszprém Megyei Önkormányzat Szent István termében edzőjével, Csomai Józseffel.

Benji e megtisztelő kitüntetést számos kiemelkedő nemzetközi, hazai eredményéért, valamint a franciaországi Hourtin városában idén nyáron megszerzett, Laser 4.7 hajóosztályban elért korosztályos Európa-bajnoki aranyérmének, illetve összetett ezüstérmének elismeréséül vehette át.

bond
PÉNZ ÉS ÉRTÉKTÖRZSGAZDÁLKODÁSI ZRT.

**NELSON
HAJÓLÍZING**

BOND Pénz- és Értéktörzsgazdálkodási Zrt.
8000 Székesfehérvár, Mártírok útja 78.
Telefon: (22)512 142
e-mail: info@bondrt.hu

Év végi zárszó

Számadás az utánpótlás és olimpiai osztályok 2010. évi nemzetközi szerepléséről

Alig néhány évvel ezelőtt még erőteljesen gondolkodni kellett volna rajta, hogy mivel is töltünk meg egy efféle cikket, hogyan is lehetne szépíteni a nem túl rózsás eredményeken, honnan lehetne előhalászni olyan nemzetközi eredményt (tisztelet a kivételnek!!), amely ugyan kisebb, nem igazán számon tartott versenyen született, ám mégis jól hangzik egy év végi összegzésben. Aztán eltelt pár év, felnövekedett egy újabb nemzedék, akiknek talán a lehetőségük is több volt, hogy nemzetközi vizekre evezzenek, de akik egyben elszánt, kemény munkával álltak neki behozni a lemaradást, s akiket rendkívül lelkes szüleik, edzőik, klubjuk támogatott, s biztatott, ha épp szükség volt rá, hogy „a kitartó munkának meglesz a gyümölcse”, s lám úgy tűnik, a gyümölcs kezd beérni.

Azt hiszem, bátran állíthatjuk, hogy a 2010-es versenyévad a vártnál több sikerrel, kiemelkedő nemzetközi eredménnyel halmozott el bennünket. Elsősorban az utánpótlás korosztály versenyzői

kápráztattak el számos nem várt, ám talán titkon remélt kiváló eredménnyel, s a többi hajóosztály támogatott versenyzőinek nemzetközi teljesítménye is biztatónak mondható a jövőre nézve.

Talán soha nem volt még ennyi Európa-bajnoki és világbajnoki érmes helyezette sportágunknak, mint az idén. Bár repülő hollandiban már lassan hozzászokhattunk Majthényi Szabolcs és Domokos András tündök-

léséhez, solingban Wossaláék sikereihez, melyekhez az utóbbi években optimisteseink is csatlakoztak Péch Fanni és Vadnai Benjamin jóvoltából, emellett biztató volt Bathó Péter byte-os szereplése is.





Ám az idei év mindezt túlszárnyalta. Vadnai Benji Európa-bajnoki aranyat szerzett hajóosztályának, a Laser 4.7-nek U16-os korcsoportjában, míg ugyanezen versenyen egy ezüstöt is bezsebelt az összetett listán megszerzett eredményével. Az Optimist Európa-bajnokságon Péch Lóránt szerzett bronzérmet, Gyapjas Balázs pedig az előkelő 5. helyezést érte el, s Vadnai Jonatán is futamgyőzelemmel térhetett haza a kontinensviadalról. Laser rádiósunk, Bathó Péter, aki kis kitérőt tett az Ifjúsági Olimpia miatt a byte hajóosztályba, ugyancsak szép eredményekkel halmozott el bennünket, noha épp az ötkarikás játékok nem éppen a terv szerint alakultak számára. A byte osztály világbajnokságán azonban tavasszal az ötödik helyen végzett, valamint előző évi Európa-bajnoki címéhez idén begyűjtött egy bronzérmet is, míg állandó hajóosztályában, Laser Radialban a világbajnokságon 10., az Európa-bajnokságon pedig a 8. helyen végzett korosztályában, az U17-es korcsoportban. Ugyanezen osztály ISAF által rendezett világbajnokságán Má-

tyás Viktor a 17., míg női 420-as kettősünk, Péch Fanni és Héjj Eszter az előkelő 11. helyet szerezte meg. Cadetosaink ugyan az idei évadban a megszokottnál kevesebb nemzetközi versenyen álltak rajthoz, ám Bors Máté és Horváth Balázs korosztályos aranyéremmel, az Ellis Trophy-val térhetett haza a világbajnokságról, melyet évek óta magyar versenyzők hódítanak el. Mind cadetosaink, mind pedig lasereseink kiváló teljesítménnyel zárták a hajóosztályok Európa Kupa versenysorozatának összesítését. A négy fordulóból álló CECC kupa összesített listáján, – melyet négy ország, Németország, Csehország, Lengyelország és hazánk egy-egy cadet versenyének összesítése ad – Bagyó Áron és Polgár Lukács az összetett 2. helyen végzett a Bors Máté–Horváth Balázs kettős előtt, akik egyúttal a serdülők versenyének ezüstérmét is megszerezték. Lasereseink 14 fordulóból álló Európa Kupa versenysorozatának utolsó állomása még hátravan, melyre karácsony után utaznak el fiataljaink a horvátországi Hvar szigetére, s reméljük, többen is

összetett dobogós helyezéssel térnek haza.

Olimpiai osztályokban versenyző sportolóink közül Berecz Zsombor neve hangzik a legismertebben, aki az év első világkupa-fordulóján megnyerte a legjobb tíz versenyző számára megrendezett, mindent eldöntő medal race futamot, s az előkelő hatodik helyen zárta a regattát, melyre korábban nem volt még példa. Zsombi remek téli felkészülésének, s azóta megszerzett helyezéseinek – rendre arany csoportban, az élvonalban versenyzett a világversenyeken – köszönhetően tavasszal előreugrott a világranglista 19. helyezéseiig, mely az eddig elért legjobb magyar Laser helyezés. Ősszel legeredményesebb laseresünk rajthoz állt az új egyszemélyes, Devoti one hajóosztály Gold Cup versenyén is Valenciában, ahol a világbajnok és Európa-bajnok finn dingi versenyzőket megelőzve a második helyet szerezte meg.

Az idei évad remekül sikerült az idősebb korosztály számára is, hiszen finneseink – Szilvássy Attila, Székely Antal és Schömer András - a horvát-

országi masters világbajnokságon jeleskedtek, Solingban a Wossala György–Németh Péter–Vezér Károly trió, Starban pedig Tenke Tibor és Bezeréti Miklós egyaránt masters bronzéremmel térhetett haza a világbajnokságról.

Szintén bizalommal tölthet el bennünket, hogy jelenleg négy hajóosztály magyar éllovasa is olimpiai kvótaszerző helyen szerepel a szeptember 22-én nyilvánosságra hozott ISAF világranglistán, nevezetesen Berecz Zsombor (Laser), Sallai Gábor és Perjés Bálint (470), Pál Gaszton (finn dingi) és Karé Réka (Laser Radial), ami biztató a 2012-es ötkarikás játékokra való kijutási esélyeinket tekintve, hogy népesebb küldöttséggel rendelkezünk, mint a korábbi olimpián.

Mindezen eredmények azt mutatják, hogy sportágunk felfelé ívelő teljesítményt mutat, s a szisztematikus, kitartó munka gyümölcse szép lassan beérni látszik, ami remélhetően az elkövetkezendő évadok során tovább érik, s megannyi szép eredménnyel s büszkeséggel tölthet el bennünket.

E.B.

Legjelentősebb nemzetközi eredmények a 2010-es szezonban

Vadnai Benjamin (BYC) Laser 4.7 U16 Európa-bajnokság 1. helyezés
Laser 4.7 U17 EB 2. hely

Bathó Péter (BYC) Byte VB 5. hely, EB 3. hely
Laser Radial VB U17 10. hely, EB U17 8. hely

Péch Lóránt (RIVE) Optimist EB 3. hely

Gyapjas Balázs (BYC) Optimist EB 5. hely

Bors Máté–Horváth Balázs (THE) Cadet VB serdülő 1. hely

Majthényi Szabolcs–Domokos András (Spartacus Vitorlás Egylet)
FD VB 1. hely

Wossala György–Németh Péter–Vezér Károly (Balatonfüredi Yacht Club) Soling EB 1 hely, masters VB 3. hely

Berecz Zsombor (Team Proximo)

Laser Világkupa (AUS) 6. hely, D-one (Devoti-one) Gold Cup 2. hely

Tenke Tibor–Bezeréti Miklós (Spartacus Vitorlás Egylet), Star Masters VB 3. hely

Szilvássy Attila (Alba Regia SC.), Finn Masters VB 5. hely

Székely Antal (Balatoni Hajózási SE.), Finn Grand Masters VB 5. hely

Schömer András (Alba Regia SC) 10, Finn Legend Masters VB 4. hely

Nautic: változó játékszabályok

Megtartottuk szezonzáró Kormányosi Gyűlésünket, immár hagyományosan a Vízihajós vendéglőben. Tizenkilenc egységünk képviseltette magát, szépen kitöltöttük a különtermet. Mint mindig, az új egységek bemutatásával kezdtünk, majd a Nautic Kupa átadása következett, melynek őszi elnyerője a „Pingi” csapata lett, dr. Bölcsvölgyi Tamás kormányzásával. Nagy küzdelemben szoros eredményt hozott ranglistaversenyünk, ezért aztán különösen megtapsoltuk Kurucz Sándort és csapatát a „Dorsíával”. 2010-ben 33 versenyző egység közül övök a „Best of Nautic” kupa. Ezek után fontos döntéseket hoztunk több témában. Országos Bajnokságunkat ismét önállóan rendezzük meg a Kenese Mari-



na Portban. Az osztály további töretlen fejlődése érdekében eltöröltük a vendégkormányosokra vonatkozó eddigi megszorításokat, vagyis bárkit szívesen látunk az OB-n kormányozni, minden megkötés nélkül!

A Nautic-mezőny nagy létszámára való tekintettel bevezetjük a „Club racer” kategóriát, melyben (az ISAF irányelvei szerint) azokat a hajókat értékeljük, ahol nincs olyan versenyző a decken, aki a vitorlássport bármely szegmensével pénzt keres, azaz profinak minősül.

A bajnoksági futamok lebonyolításán is módosítottunk. A szokásos pályaversenyek mellé két navigációs túraversenyt is beiktatunk – az egyik éjszakai lesz. A jelenlévők egyöntetűen megszavazták a változtatásokat, melyektől reményeink szerint úgy megnyílnak, mint minőségben tovább tudunk fejlődni.

Soponyai Géza
őfő

Új kezekben a 43. Kékszalag fesztiválja

2011-ben a tókerülő parti rendezvényeinek megszervezésére a vitorlázásban kevésbé ismert, ám egyéb sportrendezvényekben járatos külsős cég kapott megbízást. Megkerestük Doromby Zoltánt, a pályázaton nyertes cég vezetőjét, tájékoztatást kérve a részletekről és terveikről.

A Kékszalag-pályázaton való indulás ötlete akkor merült fel bennünk, amikor 2010 szeptemberében a legnagyobb hazai szabadtéri sportrendezvény, a budapesti triatlon világbajnokság utolsó simításait végeztük. Cégünk, a Stromboly Event Kft. rendezvényszervezéssel foglalkozik, azon belül is elsősorban szabadtéri és sportrendezvényekkel. Az elmúlt 5 év során a világ számos országában vettünk részt rendezvények szervezésében és lebonyolításában. Ezek közé tar-

tozik például az Abu Dhabiban rendezett Forma 1-es nagydíj is. Kötődésünk a Balatonhoz és a vitorlázáshoz régre nyúlik vissza, ezért különös felelősséget érzünk, hogy egy magas színvonalú rendezvényt bonyolítsunk le. Nagy kedvvel vágunk bele, hiszen a Kékszalaghoz eddig nem volt kötődésünk és kapcsolatunk. A megállapodás szerint a parti, valamint a kapcsolódó rendezvények és a fesztivál megrendezését végezzük, a sportszakmai rész pedig a Magyar Vitorlás Szö-

vetség felelőssége maradna. Szeretném, ha a 43. kékszalag nem a cégünkről vagy rólam, hanem elsősorban a vitorlázásról, a sportról és a Balatonról szólna. Célunk, hogy az MVSZ-szel közösen gondolkozva – megőrizve az eddigi értékeket – tovább fejlődjön a verseny, és pár éven belül nemzetközi szinten is ismert és elismert, magas színvonalú sport-, kulturális és társadalmi eseménnyé váljon. A pályázatról pozitív élményeim vannak. Nemcsak azért, mert mi

STROMBOLY
event

nyertünk, hanem mert a meghallgatások, egyeztetések, majd később a szerződéskötés során az MVSZ mindvégig korrekten, a pályázati kiírásban meghatározott módon járt el. Cégünk teljesen „kívülről jön”, és semmilyen üzleti vagy magánérdekeltségünk nincs és nem is volt a vitorlázásban, így teljesen objektíven látjuk a nehézségeket, kihívásokat, lehetőségeket és megoldásokat.

Az Év Honlapja 2010 - Minőségi Díj: KÉKSZALAG.HU

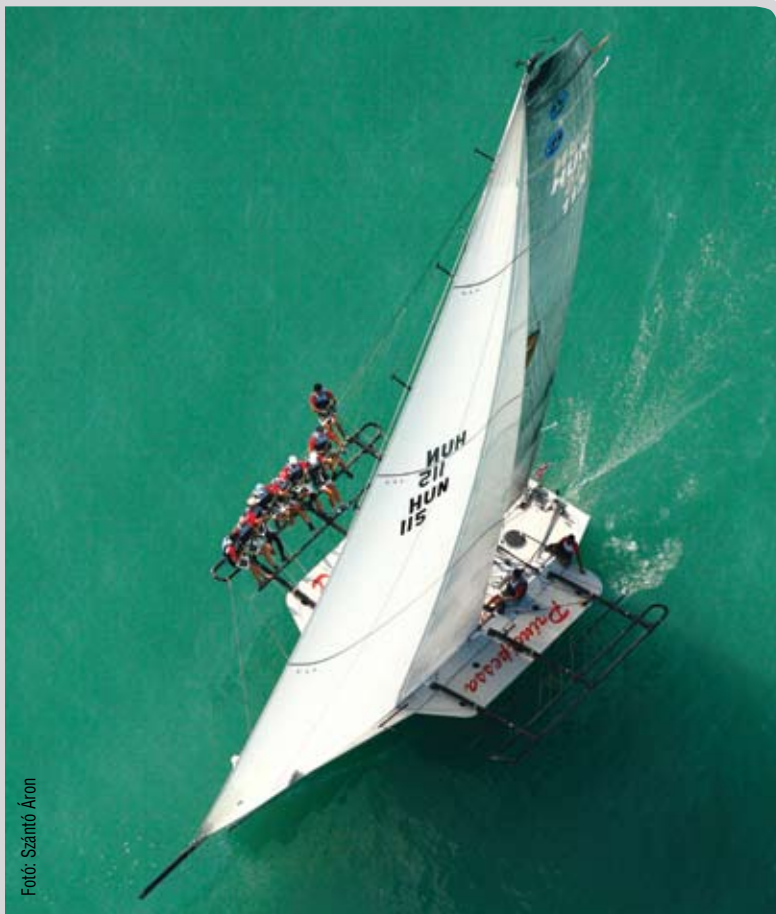
A 2010-es „Év Honlapja” pályázaton a kékszalag.hu szerezte meg az Életmód és Sport kategória Minőségi Díját, az alábbi értékeléssel: A vitorlázás – jellegéből adódóan – a közönség számára nehezen bemutatható. A honlap fejlesztői különleges technikai megoldásokkal a verseny teljes ideje alatt érintésközelbe hozták a versenyző hajókat a számítógépes képernyő, a kikötőben felállított videókévetítő, valamint a környék kábeltv-nézői számára, emellett rendkívül gazdag és jól strukturált információmennyiséget biztosítottak az érdeklődők számára. A technikai megvalósítás méltó párja Közép-Európa egyik legnagyobb vitorlásversenyének.

Top Gear VS Principessa Sailing Team?

Jeremy Clarkson, Richard Hammond és James May neve nemcsak az angol tévénezők számára ismert. A Top Gear című autós műsort és a hozzá kapcsolódó weboldalt, illetve Facebook-csatornát milliók figyelik nap mint nap. Hogy minek köszönhetik ezt a nagy sikert? Ennek nyilván számtalan oka van, de bizonyára közrejátszanak azok a „futamok”, amik nem éppen tekinthetők hagyományosnak.

Versenyezték már vadászpilót, motoros szán és gyorsasági motorcsónak ellen, de említhetnénk a Francia TGV gyorsvasutat is. (Ezek a viadalok külön wikipedia-oldalt is kaptak.) Miért ne lehetne verseny egy vitorlással szemben is!? Ez az ötlet pattant ki néhány lelkes hazai vitorlázó fejéből, akik a Principessa Sailing Team csapatát erősítik. A kihívás egyszerű. „Vegyetek bármilyen autót, ezzel keressetek bármilyen utat a Garda-tó körül, és kerüljétek meg gyorsabban, mint ahogy mi levitorlázunk északról délre.”

A kihívást még nem fogadták el, de mi is hozzájárulhatunk, ha a TopGear fórumához hozzászólunk.



Fotó: Szántó Áron

Audi Téli Regatta: új időpontok

Az idő rövideje és a karácsonyi ünnepek miatt a tervezett időpontra nem sikerült mind a tíz hajót feltölteni, ezért az első téli versenyt januárra halasztjuk.

Annak érdekében, hogy ne kockáztassuk a verseny megrendezhetőségét, már most elkezdjük a csapatok szervezését a rendelkezésünkre álló időpontokra. Előre megadjuk a három dátumot, hogy bármelyikre regisztrálni lehessen. Tartalék hely nincs, csak tíz hajó áll rendelkezésre, és csak azokat a csapatokat véglegesítjük, akik regisztrációjukkal együtt a részvételi díjat is befizették. Sajnos nincs időpontmódosítási lehetőségünk. Például a márciusi versenyre csak egyetlen szabad hétvége áll rendelkezésünkre, az is csak akkor, ha február 15-ig véglegesítjük!

Az időpontok

Január 22-23. – befizetési határidő: január 10.

Február 19-20. – befizetési határidő: február 10.

Március 12-13. – befizetési határidő: február 15.

Nevezési lista

Jelentkezéseiteket rögzítjük, az indulók listáját pedig a verseny hivatalos blogján (audiregatta.blog.hu) elérhető táblázatban találhatjátok, melyet folyamatosan frissítünk. Nem csak komplett csapatok jelentkezését várjuk: ha neveznél, nézz körül a legénységet (illetve kormányost) kereső egységek között, illetve az esemény Facebook eventjén is.

Vitorlásruhák kedvezménnyel minden indulónak

A Jóhajó jóvoltából most jelentős kedvezménnyel újíthatjátok meg vitorlás ruhatáratokat. A Porthole Klubtagoknak automatikusan járó 10 százalékos kedvezmény mellé az ATR résztvevői további 10 százalék engedményt kapnak minden Marinepool ruhából és Spinlock automata mentőmellényből.

Gardazzurra 2010

Lelkes kis vitorlás csapatunk egy sikerekben és eredményekben gazdag vitorlásszezont zárt. Győzelmeinkhez nagyban hozzájárult, hogy az ACER, a BAULAND és a BUJDOSÓ cégek támogatását élvezhettük. Az első verseny a BL-ben rendezett Harmat Kupa, amit magabiztosan nyertünk. A következő futamon, a badacsonyi Balaton Regattán a LábadX-el matchrace-elve sikerült nyernünk. A Pünkösdi Regatta első két napján nagyszerű élmény volt, hogy tudtuk tartani a lépést a Sponsor Wanteddal és az Avatarral. A harmadik napon ugyan elsőként értünk ki a Keszthelyi-öbölből, a Raffica előtt, de sajnos a déli partba úgy beleálltunk, mint a szög. A kenesei Bankár Kupán abszolút 3. helyen, a befutótól 150 méterre törtük el az árbocunkat (feltételezhetően egy stábolási hiba miatt). Mivel a Kékszalagig már csak három hét volt, ezért versenyt futottunk az idővel. Az új árbocot Németországból sikerült beszerezni és szerencsére időben elkészültünk vele, ám tesztelni csak kevés alkalmunk maradt.

A Szalagon 9 fős csapatunk a hangsúlyt a jó hangulatra fektette, amit az is bizonyított, hogy háromszor kaptunk utánpótlást; kétszer bor, egyszer palacsinta formájában. Így talán érthető, hogy elengedtünk egy-két olyan hajót, akit nem szerettünk volna, és a keszthelyi 13. helyről a tizenhatodikra csúsztuk vissza. Az egytestűek között hatan előztek meg bennünket, így tartottuk tavalyi hetedik helyünket. Ezt tisztos helytállásnak értékelem.

A sokat emlegetett Rizling Kupán egy apró malőr ugyan csak második helyet eredményezett, de az Orvos-Gyógyszerész Kupán sikerült kiköszörölni a csorbát. Elsők lettünk abszolútban, épp úgy, mint a CMS-Schuller Kupán, Fonyódon is.

Csapatunk nem értékeli túl a „nemzeti”

jelzót, de mégis jólesett és szép emlék marad, hogy a Balaton Regatta rendezésében a Nemzeti Regattát és az Autós Regattát is magabiztosan nyertük. A Közmű Kupán backstag-szakadás miatt csak harmadikkak lettünk, de Szigligeten, az Aqua Kupán egy bödületes siklatás után nemcsak abszolútban, hanem yardstickban is sikerült lerámolni a legszebben csillogó kupákat és ajándékokat.



Az ősz legnépszerűbb versenye a Fél-sziget-kerülő volt, ahol egy elrontott rajt után szépen sikerült felkapaszkodnunk, és a befutó előtt a Fergeteget bedarálva a harmadik helyet megszerezni. A Frédi-Béni csapatbajnokságon a hosszú halasztás miatt elfogyott minden alkoholkészletünk – és ez sajnos teljesítményünkre is rányomta bélyegét. A szezon utolsó versenyén, a Dér Kupán, amit stílusosan ismét a BL rendezett, az előbbiekből tanulva alkoholtilalom volt érvényben, és bár egy pár doboz sör és Rosé Secco így is elpukkant, de legalább

a helyünkön futottunk be – a Principessa után, viszont egy igen komoly üldözőboly előtt (Detre, Litkey, Gosztönyi, Pajor, Kakas). Ezen a versenyen is megtapasztalhattuk, sőt dokumentálhattuk is, hogy a barna genoánk mennyivel hatékonyabb az alulméretezett reacherrel szemben. A csapat egyhangúan megszavazta, hogy ennek ellenére minden versenyen pödörjük ki, ezzel is segítve ellenfeleinket. A szezont egy díszvacsorával zártuk a Bujdosó Pincében, Balatonszemesen. Köszönet a fogasért és a sültékért Zsigának, Ferinek és Janinak! A csapat személyi összetételében csak ki-



sebb változásokon esett keresztül, és mivel győztes összetételen nem változtatunk, ezért remélem, jövőre is a Gardazzurrárt erősíti: Szemelyácz János dr., Bujdosó Zsigmond, Bujdosó Ferenc, Kláris Zsolt, Titz János, Béleztzi Attila, Lázár Csaba, Sztorcsik Szilvia, Egedy Barna, Virgo Richárd, Wágner Zoltán, a Hirling testvérek, valamint a mocóink.

Simó Béla, a Garda ura

Ilyen volt a Nagymedve szezonja

A versenynaptár megjelenésekor minden évben megtervezi a csapat, hogy mely versenyeken vegyen részt. Ez idén is így volt, és gyakorlatilag a tervnek megfelelően teljesítettünk. Ami már év elején is kérdéses volt, az a Tengeri Bajnokságon történő részvétel. Persze alapvetően akkor még úgy gondoltuk, hogy ez kizárólag anyagi kérdés lesz, viszont az indulási feltételek jelentős javulása ellenére sem tudtunk elmenni, mert pont a verseny hetében kellett szünetelni és a szölvőt feldolgozni. (Egy hordóhasználati teória igazolásával kísérletezik a csapat egy része, ami reményeink szerint kiváló minőségű csapatborban ölt majd testet!) Felemás érzésekkel zárjuk az esztendő. A csapat talán jobb eredményeket várt erre az évre. Ez a negatív oldal. Ami viszont feltétlenül pozitív, hogy mindig a mezőny elejében futunk, összeszokott csapattal vitorlázunk, és az év eleji kommunikációs nehézségeken is könnyen túl tudtunk lendülni. Sikerült több első helyezést is elérni, és ezeken kívül is gazdagodtunk néhány éremmel.

Támogatási gondokról, azt gondolom, szinte minden csapat tudna beszélni, mi is. Sajnos. Két oldalról kell megközelíteni ezt a kérdést. Az egyik az anyagi támogatás, ami sajnos a nullával volt egyenlő. Az év során próbáltunk szponzort szerezni a hajónak, mert egy majdnem 10 éves grósszal és a tavalyi bajnokságon elszakadt, gyakorlatilag javíthatatlan genuával megyünk, ezek egyértelműen cserére szorulnak. Ezen túlmenően a Tengeri Bajnoksághoz próbáltunk támogatást szerezni, amelyre volt is ígéret, de az indulás elmaradása miatt ezt nem tudtuk igénybe venni.

A másik aspektus esetünkben a Magyarországon alkalmazott Yardstick előnyszámrendszer. Itt a támogatás hiánya persze nem azt jelenti, hogy a jelenlegi 90-es számunkat meg kellene változtatni mondjuk 96-ra, de érdemes elgondolkodni egy másik rendszer bevezetésén, illetve a jelenlegi finomításán. Azt gondoljuk, ha valaki megnézi a YS I bajnokság résztvevőinek a számát, akkor nem lehet kérdés, hogy változásra van szükség. Bármelyik csapatot elkedvetleníti, ha egy jelentősen kedvezőbb YS számmal bíró hajó reffelt grósszal és genuával gond nélkül tartja a tempót. Ez sajnos sokszor előfordul, de a konkrét eset, ami még mindig az eszünkben van, az a Pünkösdi Regattához kapcsolódik, és a hajó 95-ös besorolással fut. Nem írunk nevet, mert nem egy-egy konkrét hajóval van gond – az elégedetlenség alapja az alkalmazott előnyszámrendszer. Például, amennyire tudjuk, Németországban a YS rendszeren belül arra is van lehetőség, hogy a szélerősség függvényében tovább finomítják az előnyszámokat. A Pünkösdi Regatta tapasztalatai alapján láthatóan nem véletlenül, kevés manőver és bő szél esetén egyértelműen kisebbek a különbségek, mint gyenge szélben, ahol jobban számít a súly, a vitorlafelület, stb.

Ha a kedvenc versenyekre gondolunk, az évadnyitót feltétlenül meg kell említenünk. Bár ez csak a csapat egy részét illeti, viszont ezen a versenyen kormányosunk, Ember Sándor vitte a Nemere II.-t, és meggyőző,



élvezetes vitorlázást mutattak be már a szezon elején. Emlékezetes természetesen a Bankár Kupa és az Ügyvéd Kupa is, mert ezek a szokásosnál is jobb hangulatban teltek. A Bankár Kupán idén lecsúsztunk a dobogóról, de örültünk, hogy a legnépesebb mezőnyben – több mint 30 hajó között – a negyedik helyet szereztük meg, az Ügyvéd Kupa pályaversenyén pedig a dobogó legfelső fokára állhattunk.

Annak ellenére, hogy folyamatosan csökken a résztvevők száma, mindig szívesen emlékszünk az Országos Bajnokságra, hiszen kedveljük a pályaversenyeket. Igaz, idén beárnyékolta a versenyt, hogy Emese kéztörése miatt a verseny napján kellett változtatni a pozíciókon, de élveztük a futamokat. Itt szeretnénk ugyanakkor felhívni mindenki figyelmét arra, hogy folyamatosan fogy a mezőny. Ha nincs változás, akkor senki ne lepődjön meg azon, ha 2011-ben mondjuk 6 hajó nevez YS I-ben! Lehet, hogy ezzel nem mindenki ért majd egyet, de az élmények között tartjuk számon a Kékszalagot is. Persze úgy, hogy ilyenből elég volt egy, de jó visszagondolni arra, hogy megcsináltuk, hogy a rajt után egymásfél órával még volt mögöttünk Libera, és a Sirocco előtt hajóztunk. De nemcsak a versenyekre emlékezünk szívesen, sok eseményre jó visszagondolni: kávék a Karolinában, remek borok a Balaton Borgalériában, a Söptei-féle csülök és a vacsorák a Bujdosó Pincében. És persze minden esetben az a pillanat, amikor pénteken délután az ember beül az autóba és elindul a Balatonra!

A hajónk már több mint 25 éves. Ez egy első generációs X-99, a dán X-Yachts cégtől. Meglepően jó állapotban van, így komoly technikai problémánk nem akadt. Ami természetes, hogy a kötélzetre folyamatosan figyelni kell, illetve az előregedett vitorlákat már cserélni kellene. Jövőre szeretnénk, ha felkerülnének a különböző mérőműszerek, amelyek hiányában nem egyszerű az élet. Jelenleg a hajó műszerezettsége egy iránytű és egy mélységmérő, de nem látjuk a sebességünket, a szélirányokat és a szélerősségeket, stb. ami nyilvánvaló hátrány. Emellett örülnénk neki, ha a vitorlák cseréjére is sor kerülhetne.

2011-re a szokásos versenyeket tervezzük: Pünkösdi Regatta, Ügyvéd Kupa, Bankár Kupa, Spartacus pályaverseny, Kékszalag, Nagyhatós Bajnokság, Szüreti Regatta és lehetőség szerint valamilyen külföldi szereplés is. Készülünk egy új eseményre is, ez pedig a Borász Regatta. Ennek a szervezésében részt is veszünk, az alapötlet tulajdonképpen a kapitányunktól származik. Reményeink szerint szép számban képviseltetik magukat majd a borászatok és a borokhoz/borászathoz kapcsolódó ágazatok prominensei, és egy jó hangulatú versenyt sikerül megrendezni.

Nagymedve

Így telt a Principessa éve

Hogy mit terveztünk az idei évre? Hogy mindent megnyerünk. Na jó, a viccet félretéve, igyekeztünk a lehető leggyorsabb és leghatékonyabb hajót és csapatot felállítani. Röviden ennyi.

Nehéz dolgunk volt. Először is, mert egy teljesen új csapat jött össze – a 14 főből 3 volt csak, aki a 2008-as szezonban is vitorlázta a hajót – emiatt mindenkinek új volt az élmény. Másrészt a gépen is komoly átalakítások voltak menet közben: a keretet megszélesítettük, és a bulbát is lecseréltük svertre. A parton sem tétlenkedtünk. Létrehoztunk egy oldalt a Facebookon. Ott napi szinten lehet rólunk, a hajóról olvasni, képeket és videókat nézegetni.

A legjobb élmény az évben talán a BYC által a szalag előtt egy héttel rendezett verseny volt, ahol alig 47 perc alatt teljesítettük a Füred-Kenese-Siófok-Tihany-Füred távot. Szerettük, mert addigra összeállt a csapat: összeszoktunk. Mindenki felpörgött. És persze a Kékszalagra készültünk. Azon a versenyen a szél meglehetősen erős volt, amit addig hiányoltunk, mert a korábbi hetek alatt igen ritka eseménynek számított, tehát itt volt lehetőségünk minden manővert erős szélben, versenykörülmények között is gyakorolni.

De jó visszaemlékezni a Pünkösdi verseny napján tartott edzésre is, ahol Keszthelyről a tihanyi csőbe 1 óra 50 perc alatt értünk fel. Vagy ott volt a legelső napi edzés, ahol felszakadt a gross alba csigát tartó sekli. Ekkor 28 csomót mutatott a kézi GPS-em menetsebességnek. Igaz, rövid volt, de gyors.



Fotó: Szántó Áron

Itt a keretet víz alá nyomva szó szerint sarkon fordultunk, fékeztünk, hogy ne történjen nagyobb baj.

És persze remekül szórakoztunk, amikor Finácz Gyurkabá a hihetetlen jó humorával szórakoztatott minket percről perce az edzések alatt. A mai napig idézzük a mondatait. Köszönjük, Gyurkabá a felejtethetetlen napokat!

Kellemetlen emlékek? Nem volt olyan, amit ne szerettünk volna... Az egész csapat egy emberként küzdött és hajtott a célért. Nem ismertük a Nem-et. Vitorlázni szeretünk, és nem valami egyéb okért tesszük azt. A jutalom mindig az, hogy a hajón lehetünk. Volt olyan edzésünk, amikor úgy indultunk neki, hogy az eső miatt a hajó elejéből nem láttam a kormányost, vagy a vontamotorosból a hajót.

És ugye itt nem lehet felvenni a jó kis termo béelt viharkabátokat, csak egy lycra és spraytop. Ha fázol? Mozogj. De ezt is nevetve viseltük, és indultunk a víznek.

A hajóval 110 százalékgig elégedettek voltunk és vagyunk. Mondhatni, ez már szerelem. Mindenki a sajátjának érzi, és ha kell, a vérét is adná érte. Vagy a bordáját...

Technikai problémák persze mindig vannak – ez egy ilyen sport. Sokkal inkább az a kérdés, hogy ezt hogyan kezeli a csapat. Megáll, leül, belefárad és megfásul, nem oldja meg a legjobb tudása szerint... Vagy ráugrik, és egy percet sem hagyva magának másra, csak a hiba megszüntetésére koncentrálni.

Célunk volt a hajót szó szerint csúcsra járatni, és az anyagfáradásokat vagy gyenge pontokat figyelni.

Ezzel talán egy kellemetlenség adódott. Eltört a baum egy ejtésnél. Egy erős szeles verseny volt. Kivontáztunk a kikötőből, és az északi szélben élesen mentünk 18-20 csomó környékén, majdnem párhuzamosan a parttal Füred felől Csopak irányában bal csapáson. Ekkor jött a vezényszó: ejtünk. Majd egy hatalmas reccs. Mindenki a keretet nézte, azt hittük, az adta meg magát, és a lábunk alatt kerestük a Grand Canyon méretű repedést. Nem találtuk. De a gross valahogy olyan furcsán állt.

Na, akkor vonta vissza és irány a part. Egy órán belül már szállításra készen volt a hibás alkatrész. Következő pénteken pedig ismét edzést tartottunk a vízen.

Volt még egy érdekes eset. Aligára mentünk egy hajóavatóra, amikor a motorosunk felakadt egy orvhalász hálójában. A csigával felszedett egy krupliszák méretű adag nejlonthálót, amit nyakig a vízben ülvé kellett levagdosni késsel. Mindezt úgy április táján. Nem volt őszinte a mosolyunk.

Jövőre szeretnénk külföldre menni versenyezni, rekordokat döntögetni, és a tervek szerint valami újdonsággal is előállunk. Valami igen nagy dobással. Ám erről többet nem szeretnék egyelőre mondani. De bárhogyan is alakul, szeretnénk nagyon sokat vitorlázni – jól érezni magunkat a vízen. És persze sokszor felállni a dobogóra: büszkének lenni, hogy a csapat része vagyunk.

Boti

Principessa bowman
Dicsőség és Kondi

Ui: Ne szemetelj! Vigyázd és óvd a Balatont!

Detre Dia beszámolója

Az előző évi lendületes fejlődésem felbuzdulva, nagy elánnal csaptam bele a 2010-es évbe. Francia edzőmmel és kis nemzetközi (kanadai, francia) csapatommal komoly edzés- és versenytervet tűztünk ki magunk elé. Persze saját magamnak is megfogalmaztam, hogy mit szeretnék idén elérni, mi az az eredmény, amivel elégedett lennék.

A fő célom az volt, hogy a világkupákon folyamatosan ott tudjak lenni a rendkívül erős mezőny első felében. Ezzel megtartva a 20-on belüli pozíciómat és talán még feljebb is tornászva magam a világranglistán. Ez így első hallásra nem is tűnik olyan borzasztó nehéz feladatnak, pláne, hogy egy profi edző koordinálja edzéseimet, felkészülésemet. De aztán a vadul csapdosó hullámokban vagy az épp a teljes szélcsendben való pumpálás sokszor átformálta a megálmodott menetrendet.

Persze panaszkodni nincs azért nagyon okom, hisz idén nyáron tizenhatodikként is jegyeztek azon a híres-nevezetes világranglistán, és sikerült mind sebességileg, mind technikailag elérnem azt a szintet, amivel bátran kijelenthetem, hogy kellő odafigyeléssel jövőre biztosan tudom



hozni az elvárásoknak megfelelő eredményeket. Annál is inkább, hisz jövő decemberben, Ausztráliában a világbajnokságon lesz lehetőség először megszerezni a londoni olimpiai kvalifikációt!

Kedvenc versenyem tulajdonképpen nem volt. Mindegyiknek voltak olyan pillanatai, amikre nagyon szívesen emlékszem vissza. Versenyről versenyre egyre több csatát vívtam a top versenyzőkkel, és ez nagyon inspiráló. De persze voltak borzalmas részek is, amit legszívesebben törölnék a rendszerből. Viszont ezek a negatív dolgok is nagyon fontosak, hisz ezekből kell, hogy okuljak.

Volt sok technikai nehézség is: többször kényszerültem egy-egy futamból kiállni valamilyen őrlítő latnitörés, vitorla- vagy trapézkötélszakadás miatt. De ami nálam is vitte a prímet, az az év eleji floridai történet. Az a meglepetés érte a kis csapatunkat, hogy a Cocoa Beach-i csodálatos parti házunkon egy esős januári reggelen áthaladt egy tornádó. Sok tomboló viharban volt már részem, de ehhez fogható jelenséggel ez idáig még nem találkoztam. Szerencsére pont ébredtünk, és még nem voltunk vízen, de a ház sem tűnt annyira biztonságosnak: az egész mozgott, recsegett, ropogott a fejük fölött. Aztán feltűnt, hogy gyanúsán sok minden repked odakint... Az

egész nem tartott egy-két percnél tovább, de a látvány, ami utána fogadott minket, sokkalóbb volt, mint amit el tudtam képzelni. RS:X deszkák szanaszét, 3-4 darabban, a házból leszakított törmelékek mindenütt, háztető a szomszéd medencében, hajók, motorcsónakok random a parton, szörfdeszka az utca túloldalán, egy pálma tetjén... Egyszóval hatalmas kupleráj kerekedett. Elképesztő módon csak a mi házunk sávjában csapott le a szélforgatag. Kicsit tanács-talanul álltunk a deszkáink puzzle-darabjainak összerakása közben, hogy hogyan fogunk így másnap nekivágni a Miami Világkupának. De szerencsére a verseny helyszínén sikerült deszkát bérelnünk a rendezősegtől, és kis viharvert csapatunk a körülményekhez képest egész jól is teljesített.

Idén is rengeteget utaztam versenyekre, edzőtáborokba. Valahol természetesen fárasztó a sok pakolás, utazgatás, reptéren ragadás stb. De ettől jó az egész. Szeretem a kihívásokat, ha folyamatosan történik valami körülöttem. Ráadásul a franciák hihetetlenül kedves módon fogadtak be, szinte már második otthonomnak tekintem a távoli Brestet.

Persze néha azért rám is rámtör a honvágy, de most minden ilyesmit próbálok háttérbe szorítani kitűzött célom elérése érdekében, ami nem más, mint hogy Londonból két év múlva 10. körüli helyezéssel térjek haza az olimpiáról.

Idén az a megtiszteltetés is ért, hogy az ország legnagyobb mellrák ellenes szövetsége felkért, legyek Dobó Kata, Sebestyén Márta és Galambos Erzszi művésznők mellett az Egészség Hídja Egyesület hivatalos arca. Persze egy ilyen feladat nemcsak mosolygásból és fogadásokra járásból áll, rögtön be lettem dobva a mélyvízbe. Mivel az én sze-

repm ebben a prevenciós munkában az, hogy a felhívjam a fiatalabb hölgyek figyelmét eme szörnyű betegség idejekorán való felismerésének jelentőségére és az egészséges, sportos életmód fontosságára, számos rendezvényen váltam már főszereplővé. Nagy örömmre szolgál, hogy részt vehetek egy ilyen fontos küldetésben.

Természetesen az idén sem maradt el a szörftábor. Megpróbáltunk egy laza, sportos-szörfös héttel kedveskedni a Kőszegi S.O.S Gyereklakóinak. Ez évben a Siófoki Ezüstpart Hotel és a szörftábor.hu szörfiskola közreműködésével sikerült a gyerekeknek egy igazán élménydús tábort összehozni. Remélem, a jövőben is egyre több gyerekkel tudjuk majd megismertetni ezt a fantasztikus sportot.

A személyes tervek persze már megvannak jövőre is. Most pedig jön az az időszak, amikor szörfözni fogok látástól vakulásig. Idén még a karácsonyt is edzőtáborban töltöttem Spanyolországban. A pihenés már össze – fogjuk rá – megvolt. Most minden erőmmel azon vagyok, hogy minél többet tudjak vízen és szárazon edzeni, hogy a január végi Miami Világkupára a lehető legjobb formában érkezsek, ezzel lehetőleg megadva egy kedvező alaphangot a 2011-es szezonra.

Detre Dia

HOME MADE MEGOLDÁSOK

Hajó a szalonban

Miközben szakadó hóesésben próbáltam felkapaszkodni interjúalanyomhoz, egy budai villalakás tulajdonosához, elgondolkodtam azon, hogy egy hajó építése milyen furcsa élethelyzeteket produkál. Különösen akkor, ha az nem iparszerű körülmények között, hanem kedvtelésből, rosszabb esetben az anyagi lehetőségek szigorú korlátain belül történik.



Dr. Mara István nem az első hajóját építi. A szakmájában, különösen a fogszabályozás területén komoly hírnevet kiérdemelt orvost semmi nem kényszeríti, hogy panorámás, teraszos lakószobájában hajót építsen. Amíg mások esténként a süppedős fotelben kedvenc televíziójukkal kerülnek szimbiózisba, vagy ápolják virtuális kapcsolatrendszerüket, ő inkább szofisztikált fenőszerszámai segítségével vasakat fen, hogy egy jó órányi élesítés után egy-két órát dolgozni is tudjon velük.

Ismerkedünk, barátkozunk. Felelevenednek a közös élmények, balatoni történetek az első kalózról a sajki öbölben, vagy a Szpariban töltött 60'-as évek Dolesh Iván irányítása alatt. Verse-nyek Gömöri Pali levetett Repülő Hollandiján, a legendás „Bíbor tetűn”, és talán az első Laser itthon, melyet Tuss Miki javaslatára vásárolt Németországban.

Miután ifjú éveiben díszítőszobrászként, esztergályosként, később egy gyémántkoszorús mester tanoncaként – műbútorasztalosként – szerzett gyakorlatot, már kellő önbecsüléssel rendelkezett, hogy családját egy vitorlás hajóval örvendeztesse meg, így bele mert vágni egy Rebell házilagos kivitelezésébe.

Az építési projekt pont három évig tartott, a család érdeklődése a hajó iránt alig három hétig. Magára maradt, de a hajózás szeretete átsegítette a kezdeti nehézségeken.

Az a szándéka, hogy nagy lakását kis műhellyel elcserélje egy kis lakásra nagy műhellyel, még nem realizálódott. Mivel azonban az epoxi kötési hőmérséklet-igénye felülírta a társadalmi normákat, az új hajó építőállványa a garázból felköltözött a szalonba.

Mielőtt más is kedvet kapna a kandalló mellett laminálni, nézzük meg, milyen hajó építése illik a festmények, az ódon falióra és a szemet gyönyörködtető panoráma díszletei közé!

István Skóciában tanuló kislánya hajóbolond édesapjának egy könyvet küldött: Iain Oughtred: A Life in Wooden Boats című munkáját. A szerző egy ausztrál születésű, de Skóciában élő hippy, aki valami citeraszerű pengetős cucc készítésével kereste a kenyerét,



amíg rá nem kattant a különleges, klasszikus kishajók építésére. Ezek a hajók hűen követik a shetlandi evezős-vitorlás munkahajók viking gyökerű hagyományait.

A szerzőtől vásárolt tervek alapján készül a Tirrik (sarki csér) típusnevű modell. Miért pont ez? Mert pont elfér a szobában! A pillékönnyű test könnyedén mozgatható – de ne gondoljuk, hogy a feladat egyszerű! A tervező szerint is átlag 1000 munkaórát igényel egy ilyen nyitott, klinker-palánkozású hajócska összeállítása. Nem, kitben nem megvehető, a vállalkozó kedvű építőnek minden elemet magának kell beszereznie, megmunkálnia. A teaszínű vitorlák Angliában készülnek, ahogy az autentikus fuxolt ódon-drapp színű kötélzet, és a csigák vagy a bronzveretek sem találhatók meg az itthoni hajósboltokban.

Szerencsés vagyok, mert eszembe sem jut feltenni az obligát kérdést: mennyiért tudná a kész hajót eladni? István boldogtalan, ha ez szóba kerül. Ehhez persze nem árt tudni, hogy fiatalos, igen jó kondiban lévő hajóépítőnk a japán eredetű zen buddhizmus híveként rendszeres jógával tartja karban testét, és nem utolsósorban szellemét. Számára nem a cél, hanem az odavezető út a fontos, így nincs mit csodálkozni, ha fel sem merül benne a kész hajó értékének megítélése, vagy értékesítésének szándéka. Kíváncsi zsurnalisztaként azért utánanéztam: egy ilyen hajócska – használtan – az interneten 7000 angol fontért, azaz jócskán több mint kétmillió forintért kelletti magát.

A hajó jelen készultségi fokán is lenyűgöző szakmai igényességet mutat. Az anyagok kiválasztása, a részletek gazdagsága arra utal, hogy nincs kompromisszum. Mindenből a legjobbat, a legnagyobb odafigyeléssel! Aki meglátja István eltökéltségét és az elké-

szült remekművet, nehezen vonja ki magát a hatása alól. Itt van például a svert, amely lehetne fa és a hajóban ballaszt, de választható a nehéz két centi vastag fémlap is, ballaszt nélkül. István bronzból szerette volna kiöntetni, de találkozott egy sporttárssal, aki látván a hajót, barátságából készített egy rozsdamentes változatot, csupán annyit kért, hadd próbálja ki egyszer a vízen.

Végül néhány szó a vitorlázatról: maga a test többfajta vitorlázattal szerelhető,

sőt: kétárbocos megoldás is létezik. István a gunter sloop-kialakítást építi. Ez a gaffos vitorlázatra emlékeztető rudazat, azzal a különbséggel, hogy itt a fővitorla felső sarkát kitámasztó rúd lényegesen kisebb szöveget zár be az árboccal, mint a gaffosnál, sőt, készül scherrenkreuzeres hajlítással is.

A hajó vízre tételére jövő nyáron bizonyosan sor kerül. Addig néhány apróságot meg kell még oldani: ilyen a külmotor elhelyezésének problémája, vagy a megfelelő facsigák és a stílusjegyekhez jól illeszkedő vízhatlan zárófedelek kérdése. De mi lesz a szalonban? Egy süppedős kerevetet nagyon tájidegennek éreznék! **G.A.**



.....

UGYANAZ MÁSKÉPP

Hajó a nappaliban

Azonnal rákattintottam a fenti cikke, ahogy megjött a mail a heti Porthole-terméssel. Hajó a szalonban? Lássuk csak, létezik még ilyen bolond, mint én, vagy csak a cikk címe a tréfás?

És valóban, dr. Mara István vitorlázótársam hajója tényleg a szalonban készül. Gyönyörű darab! No, de azért gondoltam, hogy ha kicsiben is, nem ilyen komoly és gyönyörű fahajóval, de azért én is tudok ilyen sületlenséget produkálni; hajó a nappaliban, mondhatnánk a mi esetünkre, fahajóhoz a szalon, plasztikhoz a prózaibb nappali illik.

De nézzük a dolgokat időrendben, hogyan is kezdődött a dolog, hogy tudott a káosz idáig fajulni, hogy egy szintén budai – de csak nappali szobás – villába egy Sikló vitorlás kerüljön be.

Fiatalabb korban nem érdekelt a vitorlázás, öreguraknak való, mondogattam, ha szóba került a dolog. Mondtam ezt akkor, amikor akkori cégem – az EGIS Gyógyszergyár – igen komoly vitorlásteleppel és versenyzőkkel – mint például Cimbi – rendelkezett. Hiába hívtak, nem mentem. Később ezért nagyon komoly árat fizettem.

Nemcsak a szó szoros értelmében, anyagilag (saját pénzből kellett vizsgáznom, hajót vennem, stb.), hanem azért is, mert gyakorlatilag kimaradt 30 év vitorlázás az életemből. Negyvenéves koromban kezdtem csak el, és most egy gyönyörű szép Sudár Regatta tulajdonosa vagyok. És harminc kimaradt évé...

Nem szeretném, hogy Miki fiam is így járjon, mert lehet, hogy ha engem is megfertőzött volna valaki idejében, akkor már komoly, elismert vitorlázó lennék én is. Mindenesetre Miki már megkapta az

első impulzusokat; egyrészt a papával való hajózással, másrészt Tapsi Optimist-tanfolyamain. De azért igazán vitorlázni megtanulni csak kicsi, egyszemélyes jollében lehet – nem akarom ezt ragozni, azt gondolom, ezzel többé-kevésbé mindenki egyetért.

Hát így esett a választásom a Siklóra, a magyar Laserre. Egyelőre versenyzési szándékaink nincsenek vele, s a gyerekeket ismerve az sem teljesen biztos, hogy Miki ugyanolyan bolond lesz, mint az apja. A Sikló tökéletes hajó egy 12-16 éves gyereknek, hogy megtanuljon vitorlázni egyedül, s néha talán a papa is kimegy majd a verdával – ráfér a gyakorlás. Sokat rákölteni ezért is nem szeretnénk...



Na de honnan szerezzek Siklót? A hirdetésekben semmi... Ekkor adtam fel az én hirdetésemet, hogy Siklót vennék.

Káli-Nagy Ákos Mályi-tavi sporttársam segített ki ismeretlenül, jeleltkezett a hirdetésre, hogy volna egy hajó...

Azonban kis pénzért ne várjon csodát az ember... Felkerült a csomagtartóra végül a Sikló, nagy boldogan elváltunk Ákossal, szomszédom nagy morgása közepette pedig leszedtük onnan. Sajnos az ő dereka megérezte a Sikló és a Laser közötti húszkilós súlytöbbletet – a Sikló „javára”.

Summa summarum bekerült a földszinti nappaliba a Sikló. Feleségem tehetetlen volt: az új szerzeménynek epoxizásra volt szüksége, azt meg ugye télen szabadban... Az epoxi nálunk is felülírta a társadalmi normákat...

A történet innen már sajnos nem olyan nagy ívű, mint az engem az e történet megírására készítő korábbi cikk a gyönyörű szép Sarki Csér klinkerpalánkozású fahajóval. Kicsit ütött-kopott, de miénk ez a hajó. Meg sem próbáltam újat csinálni belőle. De funkcionálisan viszont mindennek működni kell! A test és a héj összeillesztésénél a sok ütődéstől már számos helyen kipotyogott a poliészter gyanta, ezért

víz került a testbe. Az orra is cikk-cakkos volt szegénykémnek, nem is beszélve a legfőbb Sikló-betegségről, az árbocgyök-kiszakadásról. Ezt Ákos sporttársam egy nagyobb méretű flekkel orvosolta, nekem már csak a plasztikázást kellett elvégeznem, hogy azért mégse szólnak meg a népek a kikötőben, hogy mi ez a ronda nagy barna folt! Anno pár nem rozsdamentes csavar is bekerült a gépezetbe, nagyon hasznos az erről készült fényképeket nézegetni, milyen gyorsan is dolgozik az enyészet, ha a hajóba nem odaillő anyagokat építünk be. Megérte őket egytől egyig kicserélni.

A hajón és a sverten lévő összes lepattogott gél javítva lett, majd a végén az egész felpolirozva. Nna, ebben már a Gyerek is segített.



Ezenkívül már csak egy decknyílás-fedelet cseréltem ki, s egy kifolyót szereltem a fartükrőbe.

Nem akarom ragozni, kész lett a hajó, de csak-csak bent maradt a nappaliban – hisz ezt a hideg földszinti szobát úgyis csak ritkán használjuk, például, ha vendégek jönnek majd az ünnepekre. Milyen kellemes is télvíz idején egy hajóban iszogatni, majdnem, mint nyáron, a kikötőben. Különben sem rakhatom ki szegénykét ebben a hidegben, még megfázik! Majd ha lesz sólyakocsi, akkor igen, az már más, akkor nem kell majd sárban-hóban állnia a kicsinek – hál’istennek nejem bevette ezt az igen gyenge lábakon álló indoklást, úgyhogy most a hajó társadalmi események idejére diszkréten a falhoz támasztva pihen – a nappaliban. Tavasszal pedig irány Balatonalmádi, a TVSK kikötő.

Kicsit sajnálom, hogy készen lett; ha már az emberfia télen nem vitorlázhat, legalább bütyköljön valamit a hajón, az ilyen mániásoknak végül is szükségük van valami pótcselekvésre. Ki kell találjak valami újat, de mi is legyen az? És hol? A pincénkbe örülök, ha a fűnyírót le tudom vinni, ott túl sok mindenhez nem tudok kezdeni. Marad a modellhajó-építés. Úgyis azt kértem karácsonyra...

Andrász Zsolt

HOGYAN LETTEM PÓSTÁS?

Spirituszfőzőből fahajó

Hogy is kezdődött ez az egész? Úgy, hogy vitorlás hajó volt a jelem az óvodában... De itt most inkább átlapoznék harminc évet mindenki örömeire. Onnantól kezd érdekes lenni a történet, hogy az előző hajóm előző spirituszfőzője helyett egy korszerűbb gázosat vásároltam. Három lehetőségem volt: felviszem a régit a padlásra és talán soha többet nem látom; eladom 5000 forintért, ezen a pénzen pedig veszek kb 1/3 tank benzint; vagy elajándékozom. Ez utóbbi mellett döntöttem.

Hamar jelentkezett is érte Baldóci Péter, aki, mint kiderült, az „agárdi Stradivari” (lásd PH1) tulajdonosa. Hamar vittem is neki a főzőt, cserébe megnéztem a Mephistót. Kellemetlen márciusi idő hideggel, esővel – de a ponyva sarkát felemelve szinte sugárzott a 15-ös jolle. Meg is beszéltek, hogy ha újra úszik, megyünk vele egy kört. Ebből aztán több közös vitorlázás, sőt közös verseny is lett. Azt vettem észre magamon, hogy hiányzik a fa. Hiányzik a színe, az illata, a hangulata. És ez az érzés valahányszor erősödött bennem, amikor felléptem a Barracuda fedélzetére. Jött a kisördög, és hosszú álmatlan éjszakákon át suttogetta a fülemben: „venned kell egy fahajót”. Hajót eladni nem könnyű dolog. Olyat, amit

az ember a saját kezével újítt fel és tett használhatóvá, még nehezebb. De nyár végeire csak megszületett a döntés, a kisördög nyert, 1-0.

Igen ám, de milyen hajó legyen?

Nézegettem a jollékat, 15-ös, 25-ös. De sajnos a belső helykínálatuk nekem kevés. Nem vagyok abban a szerencsés helyzetben, hogy a kikötő 500 méteres körzetében legyen egy nyaralóm vagy lakásom. Bár elméletileg egy hajó belső terének olyan magasnak kell lennie, mint két felnőtt ember egymásra fektetve, +15-20 cm. De ennél azért nagyobb kényelemre vágytam. Elkezdtem hát minden más típus után kutatni, de egyik sem tetszett igazán. Vagy túl nagy, vagy túl kicsi, túl magas, vagy épp



alacsony... Aztán Péter az egyik beszélgetésen előhúta a jolly joker kártyáját (szerintem régóta tartogatta).

Neked egy Folke kéne.

Folke, Folke... Melyik az?

Több is van a Balatonon, pl a Gandalf Fűzőn.

Ja, igen! A Gandalf tulajdonosától még kaptam is kölcsön csiszológépet az egyik tavaszi algagátlózásnál. Na, az tényleg szép hajó.

Ennyi elég is volt. Ahogy számítógép közlébe értem, felbőgöttem a keresőmotorokat. Jöttek is szépen a képek, a videók, a leírások. Nem tagadom, nagyon tetszett, amit láttam. Az északi országokban ma is nagyon kedvelt típus, szinte mindenhol van saját szövetségük a tulajdonosoknak. Egyszerűen nem egy „halott” típusról van szó.

Aztán gondoltam egy merészet, és rákerestem, van-e idehaza eladó példány. A nem várt meglepetés: 1 db találat, Bárány László hajója, a Póstás. Fel is hívtam, meg is néztük. Gyönyörű hajó, szépen felújítva, egy-két kevésbé korhű részlettel (merev forstag, beépített motor). És egy-két dolgot csinálni is kéne rajta (törött bordák, megvetemedett baum, stb.). A legnagyobb gond mégis az árával volt. Lehet róla vitatkozni, hogy sok volt, vagy kevés. Az viszont tényszerű volt, hogy ennyi pénzem nincs.

Még egyszer jól megnéztem magamnak, aztán újra belevettem magamat az internet sűrűjébe. Megtanultam kicsit svédül, kicsit





Elindult a folkeboot.hu!

A folkeboot története 1939-ben kezdődött, amikor a Skandináv Versenyjacht Szövetség Helsinkiben ülésezett. Ekkor született a döntés, hogy pályázatot hirdetnek egy olyan hajótípus terveinek elkészítésére, mely biztonságos, versenyzésre és túrázásra egyaránt alkalmas, ráadásul házilag viszonylag egyszerűen és olcsón megépíthető. Így jött létre a mai napig töretlen népszerűségnek örvendő és kiváló vitorlázó tulajdonságú hajó, melynek első példánya 1942-ben készült el.

Talán kevesen tudják, hogy Bujtor István is egy folkebooton, a Tamagón pihente ki a versenyzés fáradalmait, miután elengedte a Rabonbán kormányát. Az sem mindenki számára ismert tény, hogy hozzávetőleg 20 darabot Balatonfüreden is gyártottak exportra, de ez a vállalkozás sem volt zökkenőmentes. Kis híján per lett belőle, az alperes a magyar állam lett volna.

Azt, hogy igazán erős hajóról van szó, mi sem bizonyíthatja jobban, mint hogy Ann Gash körbevitörázta vele a földet. A www.folkeboot.hu oldal azért jött létre, hogy egy helyre gyűjtse a Balatonon vitorlázó folkebootokat és minél több információt szerezzen be róluk. Természetesen az egyes hajók történetén kívül magáról a típusról is olvashat az ide látogató. Hasznos linkek, történelmi áttekintések és fényképek próbálnak kedvet csinálni a folkeboothoz és a balatoni flotta gyarapításához.

A folkeboot legyen veletek!

finnül, és még jobban németül. Írtam vagy 10-15 eladó Folkénak (és egy 30-as cirkálónak is), de a válaszok csak nem jöttek... Végül öszszesen két hajótulajdonossal tudtam érdemben felvenni a kapcsolatot. Egy német és egy svéd példány gazdája jelzett vissza. A német hajóról küldött képek rögtön elárulták, hogy bizony teljesen újra kell építeni vízvonala alatt, de talán fölötte is. A svéd hajónak törött volt az árboca, viszont nagyon kedvező az ára. Ha nem kéthetes válaszidővel reagált volna tulaj, és ha be tudta volna szerezni a szükséges papírokat, és ha az a volna nem lett volna,

akkor most éppen az asztalosmesterséget tanulnám, és hajót restaurálnék. De az a sok volna, az bizony volt. Viszont kaptam egy tippet, miszerint az a bizonyos Póstás még mindig várja az új gazdáját, és azóta az ár is jóval alkuképesebb... Közben a Barracuda (lásd mostani számunk hajóteszt rovatát) is eladósorba került, már nemcsak az 1-2 ezer eurós példányok voltak a célkeresztben. Vettem egy nagy levegőt, és a telefont.

Mondhatnám, hogy a többi már történelem, de valójában a történet csak itt kezdődik.

Szutor Feri

EGY 22-ES CIRKÁLÓ TÖRTÉNETE

Keszeg tévedése

A budai vár alatt lévő lakás meglehetősen autentikus környezet egy cirkáló tulajdonosának. A berendezés biedermeier stílusú, az ódon bútorok közé vitorlásereklyék, a konyhapolcon lekvárok közé hajóalkatrészek keverednek. Gábor imádja a régiségeket – és ez meg is látszik a környezeten. Bár időgép nem létezik, ha létezne, ennek a lakásnak a bejárati ajtaját így hívnánk.

Bár Gábor filmesztétikát és vallástörténetet is tanult, civil életének munkában aktív része a vendéglátóipar körül forgott. Többek között a Hilton szálloda éttermének főnökeként, de a Petneházy Country Club igazgatójaként is tevékenykedett. Talán nem meglepő, hogy ma sincs elveszve a konyhában – így talán az sem,





hogy a beszélgetésre háromfogásos vacsorával várt. A csirkesaláta mint előétel fölött kezdtünk beszélgetni.

Apukája, Kádár László 25-ös jolléval versenyzett Ullai (Uhl) Gyula edzősködése alatt a 40-es években, így Gábor gyakorlatilag beleszületett a hajóba. Előbb Füreden Kővári Karcsi bácsinál az Előrében, majd később a tő másik oldalán, a Spartacusban Dolesh Ivánnál illetve Erdélyi Bécinél vitorlázott a „Lidérc” -nevet viselő csillaghajóval közel 25 éven keresztül. Nemegyszer az 1960-as római olimpiát megjárt Telegdy István is beült mellé.

A Lidérc név visszatérő motívum, hiszen apukájának a jolléját is így hívták. Érkezésemkor Gábor kicsit mérgelődik is, hiszen Hafi (Haffner István) éppen abban az ügyben írt neki, hogy már van egy Lidérc nevű 30-as cirkáló a Balatonon. De a hagyomány az hagyomány.

A csirkesaláta eteti magát, de hagyni kell helyet az „igenhúslevesnek”, amiben minden van, csak hús nincs... megjegyzem, ettől még (vagy épp ezért) különösen ízletes.

Szóval Gábor a csillaghajó után J24-be ült, méghozzá az elsőbe a Balatonon, amit Svédországból hozott. A „Kéttucattal” magyar bajnok, illetve ezüstérmes lett. De ennyi év után már vágyott egy kis kényelemre... Így vásárolta meg Balaton 21-es hajóját, a „Capricornus”-t Kovács Tamás fotóművéstől, aki remek vitorlázótudásáról éppúgy híres, mint a balatoni légifotóiról. Hogy fából nem lesz vaskarika, mi sem bizonyítja jobban, mint hogy 2008-ban YS

III. bajnok lett a B21-essel, és a legtöbb versenyen a mai napig elindul vele.

A 22-es cirkálóra az egyben sült, kolbásszal töltött fasírt után térünk rá. A kérdésre, hogy miért cirkáló, egészen nyilvánvaló választ kaptam: „Világéletemben erre vágytam”.

Azt hiszem, kevés hajós ember van, aki a lelke mélyén nem vágyik egy schaerenkreuzer kormányrúdjá mögé. Hogy miért pont most, arra már nem ilyen egyértelmű a felelet. Talán a csillagállás, talán egy kép az interneten, talán egy éjszakai álom volt rá hatással, de ez nem is fontos. Eljött az idő, hogy cirkálótulajdonos legyen, mégpedig egy 30-asé.

Az élet is kegyes volt Gáborhoz, hiszen az első hirdetésről egy gyönyörű állapotban lévő - és meglepően kedvező árú - hajó mosolygott vissza rá. Az 1929-ben épült schaeren a méltatlanul kevésbé híres Eskilstuna városában várta új gazdáját. A mosoly olyan széles volt, hogy az az apró méretkülönbség nem is volt feltűnő, így a füredi kidaruzásnál lett egyértelmű: a „Caprice” bizony nem 30-as, sokkal inkább 22-es. Ez értékéből semmit sem von le, hiszen kívül-belül kiváló állapotban van. Gábor felújítást nem is tervez rajta a télen. Tavasszal lecsiszolják és újrakezelik az alját, s már mehet is a vízre. A neve természetesen „Lidérc” lesz. A dokumentációk megtöltenek egy vastag mappát. Az eredeti svéd hajólevél, az osztályelőírásoknak megfelelősegi dokumentum és egy sor egyéb érthetetlen nyelven íródott papírlap. Jó részük az idők során megsárgult, elszakadt. De ne felejtsük el, ezek a papírosok 81 évvel ezelőtt íródtak...

Sajnos a hatóság nem kezeli ilyen gördülékenyen a kérdést, hiszen nem az első kör az, amit Gábor végigjár a hajólevél érdekében. Az első probléma a svédül kitöltött magyar adásvételi szerződéssel volt, amire itthon került közjegyzői pecsét. Ezt egy svéd közjegyző által ellenjegyzett szerződés követte, ami önmagában még mindig nem elegendő, hiszen igazolni kell, hogy Svédországban a nem létező regiszterben nem szerepel a hajó. Gábor türelmes ember, ráadásul nyugdíjasként





kiderül, szemlézni csak vízen lévő hajót lehet. Ja, hogy ha vízen van, akkor nem látszik a leglényegesebb része a hajónak, az alja? Mindenesetre itt most szünetel az eljárás, hiszen a tél beálltával a szemlézés is beáll.

Azt hinnénk, hogy úgy a hatóság, mint a többi cirkálótulajdonos örül egy ilyen szép hajó érkezésének, ha másért nem, hát csak azért, mert kevés vitorlás dicsekedhet ilyen szép korrall a Balatonon.

ideje is van, így lassan törzsvendég a hajózási főfelügyeletnél. Megérkezett az angol nyelvű papír, ami persze még mindig nem elégséges, hiszen minálunk a hivatalos nyelv a magyar, még a hajózásban is. A hivatalos nyelvhez hivatalos fordító dukál. A hivatalos fordító pedig nagyon tud angolul. Ezt a tudást honoráljuk, amikor 3 mondat lefordításáért 14 000 magyar forintot fizetünk ki.

Azt hihetnénk, hogy ezzel aztán sínre kerül a dolog, de nem. Mert mint

De ez nem így van. Manapság egy ilyen hajóra hajólevelet szerezni komoly kihívás. Gábor nem bízott semmit a véletlenre, és mind a 30-as, mind a 22-es osztálykapitánnyal felvette (volna) a kapcsolatot, ha ők válasza méltatják... Hogy miért nem teszik? Ezt a kérdést nyitva hagyom, de azt azért rögzítem, hogy mind a szövetség, mind a hatóság részéről nagyobb figyelmet érdemelnének a turisták és vitorlázók szemét egyaránt gyönyörködtető klasszikus vitorlások. **Szutor Feri**

HAJÓTESZT

Coronado 25 – egy tágas 25 lábas

Szeretnék kölcsönvenni Merlintől egy mondatot, és azzal kezdeni ezt a bemutatót, hogy „Túrázóknak ajánlott”.

A Balaton16 aranyos hajó volt, de kényelmének és vitorlázótudásának voltak korlátai. Ezeket a korlátokat hozzávetőleg fél év alatt értük el. Nem volt mese, kellett egy „rendes” hajó. Egyik kikötőről a másikra járva nézelődtünk, míg egy ismerős nem ajánlotta a Barracudát. Balatonkilitin állt, egy ABC parkolójában. Teljesen lerobbant állapotban volt, pontosan úgy, ahogy három évvel korábban kidaruzták. Mosatlan edények a mosogatóban, bontott narancslé az asztalon. Valahogy mégis gyönyörű hajónak tűnt. A B16 ment, a Coronado25 jött.

Legyünk túl a száraz adatokon: pontos típusa Playusa Coronado 25. Méreteiről némileg mást mond a hajólevél és mást a gyári broszúra. Én ez utóbbit tekintem pontosabbnak. Ezek szerint hossza 7,6 méter, szélessége 2,44 méter, súlya 1950 kg, a tőkesúly 975 kg, belső magassága 170 cm (a kabintető alatt 175 cm). Gyártásának pontos idejét nem lehet tudni, de a szendvics-szerkezetű



hajóteset valamikor 1975 körül készíthették. 8 lóerős, kétütemű, kéthengeres Johnson motor hajtja.

A hajó belső elrendezése ebben a kategóriában kifejezetten ritka és tágas. A szalonba 5 lépcsőfokon keresztül juthatunk le. Itt jobb oldalon egy négy személy számára kényelmes, étkezésre alkalmas és kétszemélyes ágygá alakítható asztalt találunk. Vele szemben munkapultot, mosogatót és egy jégtárolós hűtőrekeszt. Ezen az oldalon egy koporsóágy is helyet kapott. A kabintető igen nagy méretű, kb. 1,5x1 méter. Ennek félretolásával szinte kabrióvá alakul a szalon. A szeparált orrkabinba egy tolóajtón keresztül jutunk be. Itt jobbra fiókos szekrényt és kémiai WC számára kialakított helyet találunk, míg a bal oldalon akasztós szekrénybe tehetjük a kabátokat. Egy újabb lépéssel érjük el a fix ágyat,

nek előnyei és hátrányai egyaránt vannak. Előnye, hogy a külmotort könnyű szerelni és adott esetben cserélni is. Hátránya, hogy a hajócsavar a kormánylapát mögé kerül, így alacsony sebességnél (kikötőben) a kormánylapát nem feltétlenül elégséges a manőverezéshez. Ilyenkor a motort is forgatni kell. A másik hátrány, hogy a viszonylag hátul elhelyezett motor csavarja nagy hullámmás-



lületet biztosít. A dupla reffsoros nagyvitorla LazyJacket, a vorstag pedig merev profilt és rollert kapott az évek alatt.

A hajótest viszonylag széles, és az orrvitorla behúzópontja a test külső oldalán helyezkedik el, így igazán éles krajcolásban azért vannak vetélytársai. Ugyanakkor kicsit bővebb szélben a nagy vitorlafelület már meghozza gyümölcsét.

Öt év alatt többször kerültük meg vele a Balatont, szinte az összes, túrázók által látogatható kikötőben megfordultunk vele. Emlékezetes pillanat volt, amikor Füred magasságában kapott el minket egy É-NY-i betörő front... Siófokon 90 km/órás szelet mértek. Akkor még nem volt reffelhető az orrvitorla, de szerencsére a fock volt fent és reffelve volt a grósz. Percek alatt akkora lett a szél és a hullámmás-



aminek a közepe kivehető. Az ágy fölött lévő ajtó nemcsak a szellőztetés szempontjából praktikus. Ha a szalonban is alszanak, ezen az ajtón az ő zavarásuk nélkül is ki/be lehet járni az orrkabinba.

A hajó gyári tartozéka spirituszos főző és pumpás vízcsap volt. Ezeket a kényelmesebb használat érdekében elektromos szivattyúval ellátott csapra és gázfőzőre cseréltem.

A cockpit zárt, biztonságos és kényelmes, 4-5 ember még úgy elfér itt, hogy senki sincs útbán. A cockpit mögött egy felhajtható ajtó alatt rejlik a gyárilag beépített külmotor, ami „távírányítós” vagyis kényelmesen lehet vezérelni a cockpitból. Ennek a megoldás-

ban kiemelkedhet a vízből. Persze ha nagy a hullámmás, a szél is nagy, az pedig a legjobb motor...

A groszshott travellere a cockpit és motorteret záró ajtó közé kerül, így egyáltalán nem akadályoz a mozgásban, ráadásul a rúd kormányt szorongató kormányosnak is kézre áll. Csörölőből egy-egy darab jutott a cockpit két oldalára. Ezek anyaga gyárilag bakelit, de csakhamar Lewmar csörölőkre cseréltem őket. Az egy pár szálíggal merevített 10 méter magas árboc nem fut le a gerincig, hanem boltív támasztja alá. A forstag topra van bekötve, vagyis a 150 százalékos genoa a hajó méretéhez képest igen nagy vitorlafel-

vásznat. Beálltam háromnegyed szélbe, és úgy voltam vele, hogy ha szakad, hát szakad. Kb. fél óráig tartott a betörés, addigra Fűzfő elé értünk. Nem szakadt és nem tört el semmi, csak én fagytam át teljesen.

Egy ilyen élmény igazán megalapozza a bizalmat egy hajóban – és talán ez a legfontosabb. Tudni, hogy számíthatunk rá. A Barracuda 2011-től egy új tulajdonos keze alatt vitorlázik majd tovább, akinek, akárcsak nekem, az első „igazi” hajója lesz. Az eladás mellett azért döntöttem, mert nem vagyok teljesen normális és egy fahajó végtelen ápolásában keresem a megnyugvást. De ez lesz egy másik történet... **Szutor Feri**

OPTIKAI TUNING

Magyar vándor, kamerával

Fehér Sándor állandóan úton van. Nem sokkal San Francisco után, alighogy hazaérkezett Máltáról, már indult is tovább a Maldív-szigetekre. Ezek persze korántsem kényszerútak. A többször is Az Év Vitorlás Újságírójának választott operatőr-producert mindenki munkamániásnak ismeri, és tudják róla, hogy mindig előrukkol valami nagy dobással. Így volt ez most is, amikor az X-Trame Studio készíthette el az interneten hódító legújabb vitorlás sikerfilmét. Belfenteseik szerint ez a videó is hozzájárulhatott a Finn hajóosztály olimpiai megmaradásához.

Hogyan jött a felkérés?

A hazai rendezésű masters és junior világbajnokságokról készített tudósításaink alapján kért fel minket a Finn Nemzetközi Osztályszövetség, hogy promóciós filmekkel segítsük őket, mert a hajóosztály népszerűsítését is fontos eszköznek érzik ahhoz, hogy elérjék céljukat, vagyis az olimpiai jelenlét megőrzését.

Pontosan mi volt a feladat?

Egy vágó kollégámmal utaztunk a tengerentúlra, ahol a világbajnokságnak számító Finn Gold Cup versenyen napi tízperces összefoglalókat készítettünk az amerikai csatornák mellett többek között az olasz, német, osztrák és francia tévétársaságoknak, sőt még a BBC-nek is. Itt rögzítettük a kampányklip képeit is.

Milyen körülmények között dolgoztatok?

A versenyt a híres és gazdag St. Francis Yacht Club rendezte, mely a Golden Gate hídtól 300 méterre helyezkedik el. Csodálatos a környezet, balra a híd, jobbra, 800 méterre pedig az Alcatraz. Minden reggel motorcsónakba ültünk, jó háromnegyed órát utaztunk, majd vártuk a szelet, ami rendre meg is érkezett, a rajtnál már általában 25-30 csomóval fújt. Megengedett volt a pumpálás, ami iszonyúan fárasztó, de az elit jól láthatóan elképesztő kondival bír. Délután így is muszáj volt pihenniük, nem is igazán nyaggattuk őket, de a legnagyobb menők is készséggel adtak interjút.

Tényleg, mennyire volt „agyonszervezve” a verseny?

Minden momentumán érződött a profizmus. Miután ez egy világbajnokság, külön odafigyeltek arra, hogy nyugodt háttér legyen a versenyzőknek. Igazi nagygépek alkották a mezőnyt, az America's Cup rendszeres résztvevői közül is sokan indultak. Összességében mégis gördülékenyen zajlott az egész. Nekünk jól jött, hogy a nemzetközi osztályszövetség elnöke az egykori olimpián, Hajdu Balázs, de az egész vezetőség nagyon ambiciózus és segítőkész csapatnak bizonyult. A francia gazdasági vezető, az angol sajtós, vagy épp az olasz marketinges egytől-egyig a közös sikerért dolgozott.

A visszajelzések szerint az összhangot tovább erősítette a magyar stáb. Ahogy mondani szokták, rajtak volt, de ebben az esetben inkább nálatok volt a világ szeme.

Mindez nagyon nagy megtiszteltetés egy kis ország magánstúdiójá-

nak, és persze kihívás is egyben. Ezen a szinten technikailag alapkövetelmény a full HD, amihez hatalmas háttértár kell. Különleges kamerákat is bevetettünk. Volt „onboard” kamera a boomnál, a kormányon, de botkamerával és vízi kamerával is kísértük a hajókat. Leginkább persze edzésnapon volt lehetőség ilyesmire. A futamok után viszont délután öttől vágás, este tíztől éjjel egyig pedig konvertálás várt ránk, aztán másnap reggel megint motorosba ültünk, és kezdődött minden újra. Már sok világbajnokságon, olimpián és földkerülő versenyen dolgoztam, de az itteni pörgés kiemelkedő volt.

Maga a Finn is egy dinamikus, gyors műfaj, ez a promóciós filmben is visszaköszön.

Ráadásul a technikai és taktikai finomságok miatt a fiatalok és az idősebbek is eredményesek lehetnek ezekkel a one design hajókkal. Oda kellett figyelniük, hogy megfelelő mértékben elegyítsük a versenyzők által kedvelt lüktető felvételeket, és a bizottsági tagoknak

A Balatoni Túravitorlázók Közössége decemberben fotópályázatot hirdetett.

A Facebookos szavazás alapján Braun Krisztina képét találták a legjobbnak. Gratulálunk!



tetsző lágyabb, informatívabb képsorokat. Végül a Finn megmaradt olimpiai hajóosztálynak, és a kommentelők is dicsérték a filmünket. Az interneten (http://www.youtube.com/watch?v=xGscya_LorE) tíz nap alatt több mint húszezren nézték meg!

Mi lesz a következő nagy projekt?

Folyamatosan újabb projekciókon dolgozunk. Józsa Márton, a Wild Joe skipper is kérte a közreműködésünket, így Krisztián fiammal – aki szintén operatőr – felváltva követtük a magyar legénység nemzetközi kalandjait, és remek szereplését a Földközi-tenger versenyhelyszínein. Már készülünk a következő évre is. A Balatonon is szeretnénk megőrizni a pozíciókat, és gazdag tartalommal megtölteni évtizedes múltira visszatekintő vízisport-magazinunkat, a H2O-t. Nagyon büszke vagyok arra, hogy ha profi munka kell, a legtöbb helyre továbbra is minket hívnak. Például Gál Jóskaék hatalmas vállalásáról, az Africa-Europe Challenge kontinenskerülő verseny eseményeiről heti rendszerességgel fogunk beszámolni.

Téhat újabb utazás. Van még olyan hely, ahol nem jártál, de vágysz oda?

Lehetőségem lett volna Alaszkában snowboardot forgatni, de inkább a naganói olimpiát választottam. Szeretek világot látni, de a



szimpla turistáskodás ritkán jön össze. A Finn Gold Cup egy hete alatt be sem jutottunk a városba. Közvetlenül a hazautazás előtt volt csak pár óránk, hogy lenyűgözve, holtfáradtan, de nagyon büszkén tegyük egy sétát San Francisco utcáin.

Filmszakadás

Pörög a film a szupernyolcas vetítón: Lópata 10 évesen hawaii táncot lejt... Szó sincs a világ egyik legjobb finn dingijét gyártó vállalkozóról, a kis srác még nem is ült finnben, most tanul vitorlázni. Az edző és az operatőr Hazai Lajos. Ő volt, aki a 60-as években vitorlázást oktatott a téli hónapokban a Pasaráten, majd kora tavasszal jöttek a vizesruha-próbák, kötéldobás - csomó dolog, ami akkor unalmasnak tűnt, de később értelmet nyert a vitorlázásban. Nyár



derekára kiderült, ki jó, ki maradhat. Velük indult el túrázni. Soha senkinek nem lett baja, tudta, mikor jön a vihar, mindig meg-

szervezte a szállást, étkezést. Az ötvenes évek végén kezdett vitorlázni a Vasasban. Dingizett, de versenyzett a Kishamissal és 25-ösben is.

Egyszer egy nagyszemes versenyen felborultak az Ordassal, társa pár óra után feladta, nem bírta a megpróbáltatásokat, a hideg vizet. Mégis megmenekült, mert Lajos a hajóhoz kötötte, hogy az elgyengült vitorlázó ne süllyedjen el. Rengeteget filmezett, reméljük, hamarosan láthatjuk is ezeket a kortörténeti emlékeket.

Hazai Lajos barátunk, oktató tanárunk már nem forgat több filmet...



Eladó a 11 m OD osztály bajnok hajója

Hazai gyártású
11 m OD vitorlával,
vagy anélkül eladó.

Érd: **Kálóczy Antal**
06/20 954 7594
kaloczya@unorty.hu

ELEKTROMOTOROK

Kételyek és tapasztalatok az elektromos hajózásban

9. lapszámunk villanyhajós mellékletére két érdekes hozzászólás is érkezett.

Az első levél írója komoly tapasztalatokat szerzett elektromos hajók üzemeltetése során.

2 éve használok elektromos hajót a Balatonon, neve ALIBI, CombiCamp 24-es, magyar gyártmány. A sokak által Tapsiként ismert Kálóczy úr gyártotta, 4 évesen vettem használtan, és nagyon szeretem, de a cikkben leírtak szerintem rózsaszínűbbek a valóságnál. Ez a hajó 10 db 240amph-s aksival van felszerelve, ennek az ára minimum 32eFt+áfa/db. Ezzel teljes töltésről indulva 6-7 órát lehet hajózni 7-8 km/órás sebességgel – persze ha nem túl nagy a hullámzás. Vagyis bőven belefért a Balatonszemes-Keszthely (5,5 óra), Balatonszemes-Tihany (3 óra), Balatonszemes-Balatonfüred 3,5 óra, a legtöbb Balatonszemes-Almádi 6 óra. Az a 20-22 órás hajózás legfeljebb elméleti, de inkább félreértés. Egyébként nem is olyan fontos: nem hajózik a többség egyfolytában 5-6 óránál többet, még ennyit sem, hiszen közben megáll fürdeni, megáll enni-inni, kiköt egy sörre, pecázik, szunnyant egyet, netán a kabinban még mást is tesz. ..., aztán megint szunnyant. Bőven elég a 6-7 óra. Persze, amikor parton van, akkor mindig tölteni kell, tuti, ami tuti, de hát a sivatagba sem indulunk el fél benzintankkal – akkor sem, ha rövid az út, hiszen bármi történhet. A jelenleg piacon lévő elektromos hajók igen drágák. Fő ok a belmotor ára, mert elektromos külmotorral nem lehet biztonsággal és hatékonyan megtölteni már 4 méteres testet sem. Erről vannak tapasztalataim, eddig 3 db kishajót szereltem fel a jelenleg kapható legnagyobb, 12V-ról üzemelő külmotorral, ez 66 lbs-s - a fene érti, hogy miért kell ezt más mértékegységben számolni, mint egyéb motorokat. Ennél nagyobb teljesítményű külmotor már 24V-t igényel, ez ugyebár már több akksi és más töltő, és a hajón a vízmentes tárolóhely is kevés. A töltőnek is kell a hely. A 4,2 méteres Kisfröccsöt ez a motor teljesen normálisan tolta, persze oldalszélben az orr ellen kell kormányozni, és egy 120amh-s akksi 2 órát biztosan tud, inkább többet. Az 5,2 méteres Kéknyelűnél ez már csak kisebb, szinte max. 7-9 km/órás szélnél igaz, utána már nehéz korrigálni, a menetidő max. 2 óra egy 120-as aksival. A 6 méteres Öregszerszámot csak teljes szélcsendben lehetett távolabb vinni a kikötőtől, a sebessége így is 4-5 km/óra,



ez a lassú séta tempója, és ebben 2 db 240 amph-s akksi 3,5-4 órát bírt. Szélben kezelhetetlen, le kellett horgonyozni, illetve nagyon lassan hajózható. Bővebben a www.szallasavizen.hu oldalon láthatjátok a hajókat.

Második levélírónk még csak tervezi meglévő vitorlás hajójának villamosítását:

A cikk szerintem túl rózsaszín képet fest a lehetőségekről.

Jómagam is állandóan azon töröm a fejem, hogyan tudnék a 26 lábas hajómra kisegítő üzemre (azaz teljes szélcsend esetére, tükörsima vízre, max. 3 csomós sebességre, 3 órás üzemidőre) megfizethető áron egy elektromos motort szerkenten, de eddig a különböző forgalmazóktól annyira eltérő véleményeket kaptam, hogy nem merek belevágni.

Az eddig általam megismert elektromos hajók (a WIA-k és egy emlékeim szerint gödi típus) mindemellett nagyon tetszenek, kár, hogy szinte megfizethetetlenek.

1. Az elektromos hajtás lényegesen nagyobb befektetést igényel, ami az olcsóbb üzemeltetésen aligha hozza vissza az árát, arról nem is beszélve, hogy egy akkumulátorkészlet élettartama igencsak korlátozott.
2. Még a legjobb (és ezért csillagászati árú) akkumulátorok energiasűrűsége is ngyságrendekkel rosszabb, mint a benziné/gázolajé, azaz irdatlan súlyt kell a hajónak magával cipelnie.
3. Az üzemeltetés sem éppen egyszerű – gondolok itt a félnapos töltési periódusra – amit persze lehet gyorsítani, csak éppen az akkuk élettartamának drasztikus rövidülése árán.



Mindkét levélíró úgy látja, hogy a hivatkozott cikk túlzottan is „rózsaszín” képet fest az elektromos hajózásról. A műszaki lehetőségeket és a gazdaságos üzemeltetés feltételeit – különösen a korszerű elektromos hajók magas ára miatt – nem érzik versenyképesnek. Ezúttal Schleier Ferenc urat, a szakterület ismert – és a Classic Hajógyár Kft. révén komoly gyártási tapasztalatokkal is rendelkező – szakértőjét kértük fel, hogy a kérdéskörrel kapcsolatos ismereteivel segítse eloszlatni olvasóink kételyeit.

A hajótest és a hajtás egymáshoz szervesen kapcsolódnak. Minden egyes hajómodellt valamilyen feladatra és funkcióra terveznek a gyártók, amelyhez előzetes számításuk és az azt követő gyakorlati mérések alapján határozzák meg a motorizációra vonatkozó adatokat. Az nem jó megoldás, ha valaki vesz egy testet, és rászerez egy általa jónak ítélt motort. A motor és a test harmóniája is fontos, amihez szorosan hozzátartozik a propeller méretezése is. Addig, amíg egy benzines motor az utolsó csepp üzemanyagban is pontosan azt az energiát kapja, mint teli tank esetén, az elektromos rendszereknél az akkumulátorok merülésével folyamatosan változnak a villamos paraméterek, s ennek megfelelően a motor teljesítménye is. Természetesen az aksik fajtája is nagyon meghatározó, mert egészen másképpen működik a lítium, mint pl. egy savas aksi. Amit általánosságban tanácsolhatok annak, aki elektromos hajót szeretne vásárolni, hogy először is saját magának fogalmazza meg, hogy mire szeretné használni a hajót, és főleg, hogy hol. Széles a kínálat, az olcsó horgászladikoktól a mi egyedi, fából készült luxusmodelljeinken keresztül a WIA típusú lakócircálókig.

Ezek a modellek a használati szokásokhoz és igényekhez illeszked-



nek, míg nagyon sok „feltaláló” van, akik sajnos az eladás érdekében bármit felelőtlenül bevállalnak.

A villany nem játék!!! A ma általam ismert gyártók egy része a sebesség növelése érdekében nem riad vissza a magasabb, 110-400 V-os feszültséggel működő motorok alkalmazásától sem.

Szerintem ez óriási felelőtlenség!!! A hajóban mindig van víz, de pára biztosan, ami az áram kedvenc vezető közege és ez könnyen életveszélyessé is válhat.

Azt természetesen mi is tapasztaljuk, hogy van igény a sebesség növelésére, akár a vízisízésre elektromos motorral, de ha valaki valóban elhivatott és felelősségteljes gyártói magatartást képvisel, akkor nem a feszültség növelésével kompenzálja a hajó testének hiányos-

ságait. Mi, a Classic Hajógyár Kft. a nehezebbik, költségesebb, de biztonságosabb megoldást választottuk. Nevezetesen a hajótesten elvégzett formai változtatásokkal és a hajótest önsúlyának jelentős, 50 százalékos csökkentésével, továbbá a motorgyártóval közösen kifejlesztett, megfelelő motor kiválasztásával. Egyes modellünk képes a 32 km/h sebességre is 22-24 láb méretben, de a fejlesztéseink természetesen itt nem állnak meg, tavasszal erről többet tudok mondani.

Nézzük a motorválasztékot!

Külmotorok, beépíthető motorok, víz alatti nagy teljesítményű motorok.

A külmotorok tekintetében két irányzat van. Az egyik: a 200-800 W-os, kis, 12 V-on működő, olcsó, 30-80 ezer forintért kapható víz alatti motoros megoldások.

Ezek alkalmasak a kis horgászcsónakokra azoknak a horgászoknak, akik utálnak evezni. Sokat ne várjunk ezekről, a teljesítményét próbáljuk úgy megválasztani, hogy előzőleg legyen fogalmunk a hajó formájáról, tömegéről, és a szállítani kívánt súlyról, hogy legalább le tudjuk győzni az evezőnk teljesítményét.

A másik lehetőség: a nagyobb teljesítményű külmotorok, amelyek 1 kW–14 kW-ig kaphatók, 24 vagy 48 V-os kivitelben. Ezek ára a több százezer forintot is eléri, de teljesen komplett szabályozás, a fartükörre való rögzítési mechanika és propeller is tartozik hozzá. A javaslatom, ahogy fent már írtam, hogy a használati funkciót kell meghatározni, mielőtt vásárolunk, és kitapasztalni a legoptimálisabb sebességet és főleg a legkisebb áramfelvételt, ami még kellemessé teszi a hajókázást, de nem pocsékolja fölöslegesen az energiát. A külmotorok hátránya lehet, hogy könnyen el lehet lopni őket...

Beépíthető motorok

Ezek közül is széles a kínálat a piacon, de a fent említett okokból kifolyólag én csak a 48 V-os rendszerekről szólnék.

A kínálat 1,5 kW–30 kW-ig terjed, direkt tengely kihajtással, vagy át-tételes megoldással is.

Na, ez az a kategória, ahol senki ne kezdjen el barkácsolni!! A motor szakszerű beépítése, a hűtés, a kábelezés stb. mind nagyon fontos és meghatározó a későbbi használat során.

Nagyon fontos a kihajtó tengely szakszerű beépítése, a tönkcső, a motor és a tengely közötti tengelykapcsoló méretezése, a tengely megfelelő kenése és a propeller megfelelő kiválasztása. Azt hiszem, az előző mondatban felsoroltakból érthető, hogy ez nem kis házi feladat, itt csak szakműhely jöhet szóba.

A belmotorok között is sokféle megoldás létezik, de két fontosat emelnék ki ezek közül.

Az egyik a kefék megoldás, ami elég rossz hatásfokon, kb. 50-75 százalékon teljesít, ezért általában vízzel hűtik őket, mert rengeteg hőt termelnek.

Az amúgy is korlátozott energiamennyiség nem igazán gazdaságosnak tekinthető felhasználása a vízforralás. A másik hátránya, a

szénkefék kopása szükségessé teszi a rendszeres karbantartást, ami persze pénzbe kerül.

Mi a legkorszerűbb, kefe nélküli, úgynevezett Brasless motorokat alkalmazzuk, ezek hatásfoka 95% körül van, és nem igényel, csak léghűtést, valamint nincs karbantartási igénye több ezer üzemórán keresztül működés után sem. A beépített motorok tényleg drágák, de igen jó és biztonságos megoldást jelentenek. Az ár tekintetében azt lehet mondani, ha rendszert nézünk: egy 11 kW motor, 8 db 6V 240 Ah-s aksiblokk, a tengelyrendszer és a töltő annyiba kerül, mint egy 3.0 literes Volvo benzinmotor Z hajtóművel kompletten.

Víz alatti motorok (nagyobb teljesítményűek)

A piacon kaphatók különböző víz alatti motorok, 24-48 V-os feszültséggel, 1,5–20 kW teljesítmény kategóriában.

Ezeket a motorokat azoknak tudom ajánlani, akik valamilyen konkrét feladatot szeretnének megoldani. Mi például úgy tudunk eladni a Balaton déli partjára egy hajót, hogy meg kellett oldani: a tulajdonos a hajót sekély (30 cm-es) vízállás mellett is ki tudja sólyázni a telkére. Ekkor alkalmazzuk a víz alatti motort, egy speciális egyedi hidraulikus kiemelő szerkezettel kombinálva. A motor a sólyázás előtt egy gombnyomással felemelhető, így a hajótest merülése maximum 27 cm lett. Ez a megoldás alkalmas lehet például olyan vizeken, mint a Fertő tó, ahol sok a hínár, és ősszel a 10 fokos vízben nem annyira jó hínárt szaggatni a csigáról a hajó alatt. De nyilván van még sok más feladat is, ahol a víz alatti motor alkalmazásának van értelme. Általános használatra nem javaslom, mivel esetleges víz alatti ütközés esetén elég sérülékeny és a javítása költséges.

Menetidő és sebesség

Az elektromotorral működő hajóknál a legfontosabb műszer az amper- és a feszültségmérő.

A menetidő és a sebesség nagymértékben függ a hajótest úszási tulajdonságaitól, a test és a motorok, a hajtáslánc összhangjától, valamint az időjárás körülményektől és nem utolsósorban a kapitánytól. Az elektromos hajók modelltől függően 20-40A közötti áramfelvétel mellett 9-10 km/h sebességgel tudnak haladni. Elméleti számítással azt várhatjuk, hogy savas aksis rendszerrel egy 200 Ah (C5) akkumulátor 40A-es terhelése esetében 160 Ah-t tudunk felhasználni. Ez azt jelenti, ha 20 Ah a fogyasztásunk és haladunk 9-10 km/h sebességgel, akkor elméletileg 8 óra áll rendelkezésünkre. Ugyanezekkel az adatokkal számolva a lítiumos rendszereknél ez akár 12 óra is lehet, mivel a lítiumok esetében elméletileg a rendelkezésre álló energia teljesen kihasználható. Ezek az adatok konkrét mérésekkel be is igazolódtak, legalábbis az általunk gyártott hajók esetében. Az adatok minden elektromos hajótípus esetében eltérőek lehetnek, a fent már említett okokból ezért a tulajdonosoknak a következőt tudom javasolni.

Teljesen feltöltött aksikkal, és biztosítva az esetleges lemerülés esetén a partra jutás lehetőségét, tegye próbára a hajója

teljesítőképességét. Menet közben keresse meg azt a sebességet a legkisebb áramerősséggel, amikor a hajó szépen, könnyedén úszik, nem húz hullámokat és még megvan az utazás élménye is. Próbálja ki egyszer, mennyi ideig tudja teljesíteni a hajó ezt az

a szabad oldalmagasság. A véleményem az, hogy nem az elektromotor hibája az, ha a szél eltolja a hajót, hanem a nem megfelelően megválasztott és nem szakszerűen megalkotott hajó, a nem összeillő technika.



üzemmódot. Azért fontos ismernünk a hajónk képességeit, mert így lehetünk biztonságban. A hajó könnyed úszása feletti sebességnövelés már nagyon le tudja csökkenteni a menetidőt, mivel tapasztalatok szerint 1 km/h sebességnövelés 2-3-szor több energiát, áramot igényel, mint az optimális értéken történő hajózás. Ebben a tartományban az energiaigény a 3. hatványon jelentkezik, egészen addig, amíg a hajó el nem éri a siklási pontot, ahol az áramfelvétel visszaeshet akár 30–40 százalékkal is. Jelenleg nem tudok arról, hogy lenne a piacon tökéletesen sikló, 48 V-os rendszerrel működő hajó. Célszerű a maximális teljesítményt is kipróbálni, és akkor nagyjából mindent tudni fogunk a hajónkról s nem érhet váratlan meglepetés. Jogos kérdés lehet, honnan tudjuk a savas akksi esetében, hogy az elhasználható energia végéhez közeledünk? Ezért az árammérő mellett a legfontosabb műszerünk a feszültségmérő műszer, mivel a savas aksinál a kimerítési fázisban folyamatosan csökken a működési feszültség. Ez egy 48V-os rendszer esetében kb. a 40V-os érték körül van terheletlen nyugalmi állapotban, ahol már nem szabad tovább terhelni az aksikat, mert mélykisütésbe mehetnek. A mi motorgyártónk a motornál semmilyen tiltást nem épített be az aksik védelme érdekében, mert az ember fontosabb, ezért a mi motorjaink az utolsó csepp energiával is képesek működni, az utasokat partra vinni. A lítium-akksi hajók esetében egy felügyeleti rendszer (BMS battery management system) kijelzőjén keresztül a megfelelő menüpontban kapunk pontos és részletes információt a hátralévő kapacitással kapcsolatban. A hajó egy szélre érzékeny jármű, amit nagymértékben meghatároz



Én a magam részéről a kétmotoros, vagy az aktív kormányval ellátott hajókat szeretem, mivel itt a motorokkal való manőverezési lehetőség rendkívül jól kezelhetővé tesz egy nagyobb testű hajót is, akár orrkormány nélkül is.

A jelen cikk terjedelmi korlátai miatt nem foglalkozunk az egyik legfontosabb komponenssel, az akkumulátorokkal. Ami késik, nem múlik – erre is visszatérünk.

G.A.

Vízi élet van.



55 000 látogató van.



**Kikötés
a Hungexpon van?**



BUDAPEST
BOATSHOW



2011. március 3-6.



hungexpokiállítás
programod van

Üzlet van.

Várjuk a hazai hajósélet egyik legmeghatározóbb eseményén, ahol minden gyártó és kereskedő ott van, aki számít. A jövő trendjei és technológiái, rengeteg érdeklődő, nagy kedvezmények! Egyidejű rendezvények: Utazás nemzetközi idegenforgalmi kiállítás, Karaván Szalon nemzetközi kemping és karaván kiállítás, Bringaexpo.

www.boatshow.hu

Kiemelt eseménytámogató



UNIQA Viharjelző Rendszer

Az új generáció biztosítója.

Exkluzív szolgáltatás

- Előrejelzés SMS és e-mail üzenetben szélsőséges időjárási jelenség esetén
- Ingyenes szolgáltatás Regatta kishajó vagy gépjármű casco biztosítással, lakásbiztosítással, MultiPartner vagy BusinessPartner szerződéssel rendelkező ügyfeleinknek

Segítünk kivédeni
az elkerülhető károkat
Regisztráljon most!
www.uniqa.hu



A tájékoztatás nem teljes körű, bővebb információ honlapunkon (www.uniqa.hu) található, vagy érdeklődjön kirendeltségeinken.



Az UNIQA Biztosító Zrt.
a Magyar Olimpiai Csapat
Hivatalos Támogatója