

100% vitorlázás

2011. április

PORTHOLE 4

SZEZONKEZDÉS

Túrák és versenyek

HAJÓTESZT

Boström 31

KLUBTÖRTÉNET

Spartacus



Élsport és utánpótlás: merre tovább?

Hónapról hónapra örömmel számolunk be utánpótlásunk egyre biztatóbb eredményeiről – van versenyzőnk, aki világviszonylatban is korosztályának élvonalához tartozik. Az érme szállításán túl azonban gyakorlatilag semmi nem kiszámítható fiatal sportolóink körül. Nemhogy egy olimpi-

ai felkészülési ciklust nem ívelnek át a hangzatos versenysport-stratégiák, de az elmúlt évben már szinte folyamatosan változnak a koncepciók. A Szövetség közelmúltbeli munkáját figyelve elmondhatjuk: szinte csak a bizonytalanság biztos.

(folytatás a 3. oldalon)



Emberszabású hajók

- ▲ Könnyű kezelhetőség
- ▲ Élhető terek
- ▲ Átlagon felüli teljesítmény



NEW
355

www.hanseyachts.com



325 | 355 | 375 | 400 | 430 | 445 | 470 | 545 | 630g

Hanse
A BRAND OF THE HANSEGROUP

Inspiration Marine Group Ltd. | Phone +44 (0) 1305 437008 | Contact@inspirationmarine.co.uk
Southampton | Woburn | Scotland | Ireland

tartalom



- 6 Nehézkés szezonkezdés:** Silwell és Variens Kupa
- 8 Tavasz Bajnokság, Balatonfüred.** Az első igazi nyári időjárás idéző hétvégén, szikrázó napsütésben, ám szinte két napig tartó teljes szélcsendben rendezték az olimpiai hajóosztályok idei első versenyét.
- 9 Laser Európa Kupa-sorozat:** Vadnai Benji újabb két aranyérme.
- 13 Szörf:** A Palmi Világkupa és a Fréjus Windsurf Festival élményei.
- 15 Mini Kékszalag.** Amennyiben a Balaton és a Kékszalagon induló hajók méretarányát lekicsinyítjük 1:20 léptékűre, azonnal „megérkezünk” Orfűre, az első Tókerülő Modellvitorlás Túraversenyre. Április 2-án került sor arra, hogy a modellvitorlázók népes tábora nekivágjon megkerülni a Pécsi-tavat, szárazon és vízen.
- 16 Magyar bajnokság:** Ha lenne egy minden osztály számára elérhető előnevezési rendszer, az növelhetné az indulók számát.
- 16 TBS egykezes:** csak megszállottaknak!
- 18 Szubjektív klubtörténet:** a balatonföldvári Spartacus. Ha valaki végignézte már a napnyugtát a földvári telep nyugati csücskéből, a fák alatti padról – sose felejt. De ha ráadásként átélte már egyszer a napfelkeltét is ugyanott, a nyírfák alatt, pokrócra tekerten, vagy éppen hálósákban – egy életre a Spari rajba marad.
- 21 Gasztró:** ricottás desszertek.
- 22 Májusi programok a Balaton körül**
- 24 Hajós történetek:** viharos kalandok
- 26 Könyvajánló.** A hajós irodalmat bemutató sorozatunk ezúttal Dékány András köteteibe és Robert Le Serrec Öt év vitorlázás című művébe nyújt bepillantást.
- 28 Aljas kérdések, fontos válaszok:** csiszolás, algagátlózás, polírozás, waxolás
- 29 Szennyes ügyeink.** Úgy tűnik a, az idei balatoni vitorlásszezon fő témája a hajók szennyvízkezelése lesz.
- 31 Elektromos külmotorok – csendestársak**
- 32 Új hajó születik – high-tech versenygép az Alagi Majorból.**
- 34 Hajóteszt:** Boström B31. Az egész úgy kezdődött, hogy nyaralót kerestünk a Balatonon, amikor – mivel ismerősökkel jártam hajózni – felmerült, hogy miért nem veszünk inkább hajót? Ennél vízpartibb nyaraló nincs, és a füvet sem kell állandóan nyírni. Ezért olyan modellt kerestünk, ami kényelmesen használható túrázásra, lehet rajta lakni, és bár viszonylag jó állapotban van, azért kiélhessem rajta barkácsoló hajlamaimat is.
- 36 Méder Áron a Föld körül:** vitorlázás a Nagy-Antillákon
- 38 Merlin újra vízen:** Csak azért is imádok túrázni

2011. április



A termék környezetbarát gyártástechnológiát használó vállalatoktól származik, amelyek az erdőgazdálkodásból származó alapanyagokból készültek.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Aknai Miklós, Bodnár Imre, Bolya Mercedes, Detre Dia, Dávid Júlia, Gelencsér György – Merlin, Kocsis Bálint, Kövendi Dénes, Méder Áron, Rick Csaba, Salánki Tamás, Szigeti Szabolcs, Visy László **DESIGN:** PÁPAY GYÖRGY, APEX DESIGN KFT. **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011. április 22. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** MAG ANDREA

(folytatás az 1. oldalról)

Mint arról már korábban beszámoltunk, a helyzet akkor vált igazán pikánssá, amikor az MVSZ elnöke által felkért munkacsoport munkához látott azzal a céllal, hogy a korábban az Olimpiai és Élsport Bizottság (OÉB) által megalkotott és az Utánpótlás Bizottság (UB) által is átvett működési és támogatási rendszer helyett készítsen el egy új versenysport-stratégiai és finanszírozási koncepciót. A tervezet szakmai szempontból azonban nem aratott osztatlan sikert: mind az említett bizottságoknak, mind az egyesületeknek és edzőknek, mind az utánpótláskorú versenyzők támogatásában kiemelt szerepet vállaló szülőknek voltak fenntartásai. Ez persze érthető, hiszen – többek között – a pénzről is szól ez a történet. A feszültségek és ellentétek feloldására a Szövetség egy konzultációt hirdetett meg az érintett felek bevonásával.

Az esemény körüli felfokozott izgalom érthető volt: az olimpiáig alig másfél év van hátra, márpedig a MOB finanszírozási politikájával összhangban a Szövetség a jövőben kiemelt prioritásként kezeli a játékokon való minél eredményesebb szereplést. A nagy ívű elképzelésekben Londonra két kvótát, 2016-ra több résztvevőt

szenzusának támogató erejét. Ez persze nem meglepő, hiszen az eddig a klubok, osztályszövetségek, edzők, versenyzők és szülők kooperációja helyett egy centralizáltabb, az MVSZ leendő szövetségi, illetve utánpótlás szövetségi kapitányának kiemelt szerepet biztosító koncepció körvonalazódik. Ez amellett, hogy kiszűrné a felesleges párhuzamosságokat, korrigálná az eddig meglévő finanszírozási aránytalanságokat a „nem személyeket, hanem munkát és eredményeket támogatunk” jelszavának jegyében. A cél, hogy a most sikeres versenyzők felnőttkorukra is az élmezőnyben maradhassanak – ellentétben az eddig tapasztalatokkal. A tervezet ugyanakkor jelentősen csorbítja a klubok, osztályszövetségek és a szövetségi rendszeren kívül felkészülő versenyzők autonómiáját. Az új koncepció csak az edzők támogatását tűzi célul, ugyanis ez biztosítaná az „aktivizálható tudásbázist és a szakmai kompetenciát”. A versenyzők közül pedig csak azon kevesek élvezhetnék e szakmai háttérrel, akik (a legnagyobb) eséllyel pályáznak az olimpiai szereplésre.

A munkacsoport által készített javaslatnak azonban számos kritikusa akad. Egyrésztől nem világos, hogy a kitűzött célok-



hoz rendelt szakmai koncepció miért jelentene feltétlenül előrelépést az eddigi irányvonalakhoz képest. Másrésztől a kiemelt versenyzők támogatásának kizárólagossága jócskán leszűkíti a nemzetközi mezőnyben magukat megmérteni tudó és akaró versenyzők körét, ami demotiváló tényezővé válhat, és az utánpótlás bázisának csökkenéséhez vezethet. (A készítők szerint ezzel ellentétben így az olimpiákon is sikeres vitorlázók sok fiataalt csalnak majd a sport közelébe). Harmadrészt bizonyosan nem szerencsés az eddig működő, és az utóbbi időben figyelemre méltó utánpótlás-eredményeket produkáló rendszer rapid átszabása az olimpiai felkészülés időszakában. Az átmenet így számos bizonytalanságot

és potenciális pontszerzést, 2020-ra pedig legalább két éremesélyes kvalifikációt vizionálnak. Bár a mostani utánpótlás eredményei igen reményteliek, ezen célok realizálásáról azért megoszlanak a vélemények.

A megbeszélésen is hamar világossá vált, hogy a stratégia és a finanszírozási rendszer átszabása nem élvezzi a szakma kon-

rejt magában – többek között olyan már-már vicces elemeket, mint a már lezajlott verseny szerepeltetése az elfogadásra váró válogatási szisztémában. De feltehetőleg egy szülő sem lesz felhőtlenül boldog, ha az eddig kalkulálttal szemben a jövőben a Szövetség mégsem támogatja gyermeke felkészülését és versenyzését. A slusszpoénra azonban legalább másfél órát kellett

várni. Ekkor derült ki ugyanis egy hozzászólás kapcsán, hogy a jelenleg érvényben lévő „Az Olimpiai Hajóosztályok MVSZ által szabályozott működési és támogatási rendszerének” egy kitétele alapján a „dokumentum semmilyen formában nem módosítható az első olimpiai kvalifikációs versenyt megelőző 14 hónapban”. Hogy hogyan került el a szakértői csoport – és persze az összes érintett – figyelmét a leváltani kívánt dokumentum szövegének harmadik (!) oldalán lévő megjegyzés, nem tudjuk megmondani. Mindenesetre egy efféle fiaskó kissé visszasan hat az állandóan a „szakmai kompetenciákon” lovagoló hangzatos szövetségi kommunikáció fényében.

A munka persze gőzerővel folyt tovább, olyannyira, hogy az egy héttel későbbi elnökségi ülés napirendjét nem is sikerült időben szétküldeni a feleknek, így hiába gyűltek össze a nagytekintélyű urak, döntéseket ott helyben nem is hozhattak. Igaz, nem is nagyon lett volna miről, hiszen az OÉB által küldött módosított verzió szintén már a határidőn túl érkezett, a megbízott munkacsoport pedig nem is készült el a saját anyagával. „Nincs értelmezhető

döntési alternatíva” – sommázott az Elnök. Közel három héttel az elnökség által ez első negyedévre ideiglenesen elfogadott jelenlegi struktúra hatályának lejártá után...

És amíg a Szövetségben a sokszor személyeskedésektől sem mentes viták és pozícióharcok folynak, a szezon már rég elkezdődött – a versenyzők, edzők, klubok, támogatók és szülők pedig híján vannak az egyértelmű iránymutatásoknak. Az érintett felek konszenzusa nélkül mindenesetre nehezen elképzelhető egy mindenki számára elfogadható szakmai koncepció megszületése. A helyzet értékelésével persze az elnökség is egyetért, csak épp a megoldások megtalálásával gyúlt meg a baja.

Lapzártánkkor újabb fordulatot vett az ügy. Az OÉB tagjai az elnökségi támogatás hiányában lemondtak bizottsági megbízatásukról. Mint fogalmaztak, nem tudják támogatni a szezon közbeni stratégiaváltást, így elképzelhetetlennek tartják a versengő koncepció és saját tervezetük összefésülését. Döntésük célja a fennálló zavaros helyzet mielőbbi felszámolása, és a versenyzőket érintő bizonytalanságok megszüntetése.

T.Zs.

Az MVSZ olimpiai és élsport-koncepciójának kivonatos története 2010-től

2010.02.09-i elnökségi ülés 5. sz. határozat

(egyhangú igen)

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége jóváhagyólag elfogadta az Olimpiai és Élsport Bizottság által beterjesztett „Az Olimpiai hajóosztályok MVSZ által szabályozott működési és támogatási rendszere” c. anyagot, azzal, hogy a szabályozás 11. mellékletében (Utánpótlás és olimpiai versenysport támogatási szerkezete - 2010 év) szereplő bázis kiindulási alapja a 2009. évben az MVSZ költségvetésében élsportra fordított támogatási összeg. Az MVSZ részéről erre a célra fordítható összeg az MVSZ 2010. évi költségvetésének összeállítása-kor kerül véglegesítésre.

2010.11.09-i elnökségi ülés 1. sz. határozat

(egyhangú igen)

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége jóváhagyólag tudomásul vette az Utánpótlás Bizottság és az Olimpiai és Élsport Bizottság által közösen beterjesztett „Beszámoló az Utánpótlás és Olimpiai Hajóosztályok munkájáról 2010.

január - 2010. október” c. tájékoztatót és felhatalmazza a két bizottságot, hogy az eddigi irányvonal mentén folytassák munkájukat.

2011.01.25-i elnökségi ülés 7. sz. határozat

A Magyar Vitorlás Szövetség Elnöksége 2011. első negyedév végéig irányadó jelleggel elfogadja a jelen elnökségi ülésre beterjesztett „Az Utánpótlás és Olimpiai Hajóosztályok MVSZ Által Szabályozott Működési és Támogatási Rendszere” c. anyagot azzal, hogy a közeljövőben megtartott szakmai egyeztetés után, a következő elnökségi ülésen (2011. március 1.) hoz végső döntést a témáról.

2011.03.01-i elnökségi ülés 4. sz. határozat

(egyhangú igen)

Az MVSZ Elnöksége megbízza az Elnök úr által felkért Munkacsoportot, az OÉB-t és UB-t, hogy a Munkacsoport által 2011. 02. 23-án az Elnökség elé tárt alapvetéseket, ill. az OÉB/UB által korábban előterjesztett támogatási rend-

szert figyelembe véve, delegáltjaik útján haladéktalanul kezdjen tárgyalásokat az érintettekkel (versenyzők, szülők, egyesületek) a módosított utánpótlás és olimpiai koncepció vonatkozásában. Egyeztessen továbbá a javasolt ill. a jelenleg betöltött szakmai pozíciók munkavállalási és munkaköri feltételeiről, a tárgyalások eredményét írásos javaslatban foglalja össze, ill. a szövetségi kapitányi pályázatra állítsa össze a pályázati kiírást. A fenti témakörökkel kapcsolatos, egyeztetett részletes javaslatokat legkésőbb 2011. 03. 31-ig terjessze jóváhagyásra az Elnökség elé. Felelős: Wossala György elnökségi tag

2011.03.01-ei elnökségi ülés 5. sz. határozat

(6 igen, 4 tartózkodás)

2011. 03. 31-ig az utánpótlás és olimpiai sportolók MVSZ támogatása az OÉB/UB által a mai (2011. 03. 01.) elnökségi ülésre előterjesztett, az Elnökség által korábban már ideiglenesen jóváhagyott támogatási rendszer szerint folyjon legfeljebb 3 millió Ft keretösszegig.

Nehézkes szezonkezdés

A hagyományokhoz híven idén is Agárdon vette kezdetét a vitorlás versenyszezon az április első két hétvégéjén megrendezett Silwell és Variens Kupákkal – az időjárás azonban nem igazán mutatta barátságos oldalát.

FOTÓ: Alibán András

Az első hétvégén a túl gyenge, majd a következőn a rettentően erős, viharos erejű szél akadályozta a futamok zökkenőmentes lebonyolítását az első napokon. Így aztán a Silwell, majd a rá egy hétre zajlott Variens Kupán is meg kellett elégedni egyetlen versenynappal, a vasárnapkal, s kettő, illetve három érvényes futammal. Az áprilisi szeszélyes időjárás ellenére – és valószínűleg a hosszúra nyúlt tél okozta víz- és vitorlázásihiány miatt – szép számmal érkeztek versenyzők Agárdra, hogy végre vízre szállhassanak, s megmérkőzhessenek rég nem látott ellenfeleikkel a végső győzelem reményében. Optimist, Laser 4.7, Radial, Standard, Kalóz és Finn-dingi osztályok versenyzői küzdöttek egymással és az időjárás okozta nehézségekkel két hétvégén keresztül. Noha Laser 4.7 és Radial versenyzőink egy része épp külföldön versenyzett az Európa Kupa versenysorozat első regattáin – amely számukra egyben válogató verseny volt a kontinensviadalra –, a két hajóosztály mégis képviseltette magát a hazai versenyen. Kalózosaink pedig a hazai Európa-bajnokságra válogatóztak a Variens Kupán Agárdon, így a finnek után a legnagyobb létszámú mezőnyt alkották.

A Silwell Kupa széltelensége után sokan vágytak erőteljesebb légmozgásra a következő hétvégi regattán. Akkor azonban még nem sejtették, hogy imájuk meghallgatásra talál, s nem is akármilyen mértékben



Az első hétvége nyugodt időjárása és széltelensége inkább csak a rég nem látott ismerősök, barátok újbóli egymásra találására, anekdoták felelevenítésére, viccelődésre adott lehetőséget, mint vitorlázásra, versenyzésre pedig csak vasárnap



Sikerült több-kevesebb futamot rendezni, s összességében két kiváló regattával vehette hivatalosan is kezdetét a hazai vitorlás évad.



kerülhetett sor, akkor is gyenge légmozgásban. A Silwell Kupa széltelensége után sokan vágytak erőteljesebb légmozgásra a következő hétvégi regattán. Akkor azonban még nem sejtették, hogy imájuk meghallgatásra talál, s nem is akármilyen mértékben. Ám a jóból is megárt a sok, hát még a szélből! És abból aztán akadt bőven a következő hétvégén. Az orkán erejű szél többeket eltántorított, meg sem jelentek a verseny helyszínén, ám a legerősebbek és a rendezőség kitartása – s az egy órával korábban hozott rajt – lehetővé

tette három futam lebonyolítását is, noha egyre erősödő szélben, ami sokak számára okozott némi furdást a meglehetősen hideg vízben...

Optimistben a Silwell Kupán Körösvölgyi Márton, majd a Variens Kupán Soltész Hanna állhatott a dobogó legfelső fokára, míg Laser 4.7-ben előbb Szabó Balázs, utóbb Virág Zsófi szerezte meg az összetett győzelmet. Radialban Sipos Bálint és Héjji Viktória, a Standard magyar változatában, a 7 nm-es osztályban Szigeti Stacey és Ambrózy Péter, Kalózban Németh Ferenc



és Németh Adrián, majd a válogató versenyen Fluck Benedek és Székely-Gyökössi Szabolcs, a legnépesebb osztályban, Finn-dingiben pedig Haidekker Elemér és Beliczay Márton nem talált legyőzőre a versenyeken. Noha az égiek nem minden alkalommal támogatták versenyzőinket s számos akadályt gördítettek a vitorlázás lehetősége elé, mégis mindkét versenyen sikerült többkevesebb futamot rendezni, s összességében két kiváló regattával vehette hivatalosan is kezdetét a hazai vitorlás évad.

Eszes Bernadett

A hétszeres világbajnok Majthényi a bajnokok bajnoka

A Dockyard Bajnokok Bajnoksága 2011. április 8-10. között J24-es hajókkal zajlott Balatonkenesén, a Kenese Marina-Port VSE rendezésében. A szeszélyes áprilisi időjárás jócskán próbára tette a bajnokokat, hiszen a viharos szél miatti kétnapos várakozás után csak vasárnap tudtak vízre szállni. A döntőben végül öt egység vitorlázott a bajnokok bajnoka címért. A győzelmet magabiztos vitorlázással, négy első hellyel a hétszeres Repülő Hollandi világbajnok Majthényi kormányozta egység nyerte, így ők őrizhetik egy éven át a gyönyörű antik ezüst vándorkupát.

 A Bajnokok Bajnoksága versenyt a Hajó Magazin 1993-ban rendezte meg először, azzal a céllal, hogy a magyar bajnoki címet szerzett vitorlázók egyenlő feltételek mellett, azonos hajóosztályban is megmérettessenek, és kiderüljön, hogy ki a bajnokok között a legjobb. A döntőben a hétszeres Repülő Hollandi világbajnok, Majthényi Szabolcs (Spartacus) mellett, aki az Asso magyar bajnoki címet gyűjtötte be, rajthoz állt még a tengeri bajnokságok specialistája, Czégai Péter, aki idén a JOD 35 osztályban bizonyult verhetetlennek, ott volt még a Laserben és Siklóban egyaránt aranyérmet szerzett Tomai Balázs (BYC), a 40-es cirkáló első helyezettje, Bakóczy Róbert (SVE), valamint a 11MOD bajnoka, Kálóczy Antal (VIDEOTON) is.

Élénk, 8-10 m/s-os, ÉNY-i szélben indult a négyfutamos döntő első futama – azaz csak indult volna, mert a rendezőknek a forogódó szél miatt több alkalommal kellett módosítaniuk a pályát, így a tervezetthez képest egy óra várakozás és némi rajteljárás-



iskolagyakorlat után indulhatott a viadal. Az első cirkáló szakasz végén Tomai vette elsőként a kreutzbóját, Majthényi csupán harmadikként, Czégai pedig csak ötödikként. Az első kör után, a leebójánál már átvette a vezetést Majthényi, őt Tomai követte. A hétszeres világbajnok ettől kezdve végig magabiztosan vitorlázott a mezőny előtt, és minden bóját elsőként vett. Taktikus vitorlázását végül siker koronázta, hiszen négy elsőséggel ő lett a Dockyard Bajnokok Bajnoksága bajnoka. Czégai, bár remekül hajrázott az



első futam második körében és másodikként ért célba, azonban ez a második hely volt a legjobb eredménye a döntőben. A második

futamban egy negyedik helyett vitorlázott, a harmadik futamot pedig feladta és kiszállt a versenyből, az összetettben végül a negyedik helyen zárt. Az ezüstéremért Tomai és Bakóczy küzdött meg. Tomai egyenletes teljesítményt nyújtott, mind a négy futamban harmadik helyen ért célba, ez azonban kevésnek bizonyult a fényesebb medálhoz. Bakóczy az első futam negyedik helyezése után egyre jobban magára talált és három második helyet gyűjtött be, így ezzel megérdemelten örülhetett az ezüstéremnek. Kálóczy az ötödik helyen zárt, mert az előírt kettő helyett csupán egy segítő tudott hozni, így csak három fővel vitorláztak. Az egy fő hiányát igencsak megszenvedték a később felerősödő, 12-14 m/s-os É-i szélben.

Kora délután a díjkiosztón, éremmel a nyakában, mindenki elismerő mosollyal nyugtázta, hogy elkezdődött a 2011. évi szezon, melyet formálisan idén is a Dockyard Bajnokok Bajnoksága nyitott meg Balatonkenesén.

Dávid Júlia

Hely	Hajó	Osztály	Klub	Kormányos	Legénység	F1	F2	F3	F4	Össz
1	Easton	J24	Spartacus	Majthényi Szabolcs	Horgos Tamás, Futó István, Kajári Gábor	1	1	1	1	4
2	Naviscon	J24	SVE	Bakóczy Róbert	Zentai Zoltán, Rozsnyai Domonkos, Frankó József	4	2	2	2	10
3	Cardnet	J24	BYC	Tomai Balázs	Prédl Tamás, Cser Krisztián, Szaniszló Péter	3	3	3	3	12
4	Argentína	J24	BYC	Czégai Péter	Kutassi László, Aklan András, Baranyai Zsolt	2	4	DNF	DNC	18
5	Kürt	J24	Videoton	Kálóczy Antal	Pálinskás Csaba, Erdős Bálint	5	5	4	4	18

Tavaszi Bajnokság, április 16-17. Balatonfüred

Az első igazi nyári időjárást idéző hétvégén, szikrázó napsütésben, ám szinte két napig tartó teljes szélcsendben rendezték az olimpiai osztályok idei első balatoni versenyét, a Tavaszi Bajnokságot.

A hét hajóosztály számára kiírt két-napos regattára 105 versenyző adta le nevezését abban a reményben, hogy a Velencei-tó után ezúttal a Balatonon is végre vízre szállhat, s megmérkőzhet ellenfeivel a legjobbaknak járó érmeért és kupáért. Az időjárás azonban ezúttal is közbeszólt. Szombat reggel még lengedezett a keleties

szél, amely a vízre menetel idején még úgy tűnt, hogy élénkülni is kezd, így 11 órakor, 9-10 csomós szélben vette kezdetét az első futam. Azonban ahogy az keleti szél esetén lenni szokott, az idő előrehaladtával ereje mind jobban csökkenni kezdett, egészen addig, míg a hajók már haladni sem tudtak, így több osztály versenyzői számára menthetlenné vált a futam.



Az elsőként startoló F18 osztály, a Repülő Hollandi és Star osztály versenyzői még a teljes szélcsend előtt célba értek, ám a finnek már csak a hátszél-bójáig jutottak el, amikor is a rendezőség pályarövidítés mellett döntött számukra, ám így is csupán hét hajó ért a limitidőn belül célba. Kevesebb sikerrel jártak a 470, Laser Standard és Radial osztályok versenyzői – számukra érvényteleníteni kellett a futamot. Hosszas vízi halasztás, napozás után a várakozás a parton folytatódott késő délutánig, amit másnap egész napra kiterjedően ismételt meg a teljes mezőny. Eredményt így csupán három osztályban sikerült hirdetni – azt is egyetlen futam alapján –, míg a többiek értékelhető futam, s az azokban legeredményesebben szerep-

lőknek járó díjak nélkül térhettek haza. F18 osztályban a győzelmet a Váradi Szabó János – Petheő Tamás kettős szerezte meg Diószegi Zoltán és Jankovics Gábor, valamint Hegedűs Léna és Cséffai Zoltán előtt, míg Repülő Hollandiban a többszörös Európa- és világbajnok kettős, Majthényi Szabolcs és Domokos András ezúttal sem talált legyőzőre. Az ezüstérmet Ziegler János és Hajtó Gábor, a bronzot pedig a horvát Matulja testvérpár szerezte meg. A sztárosoknál Tenke Tibor és Bezeréti Miklós szelte át elsőként a célvonalat, s nyerte meg a viadalt Gereben Marci és Péter, valamint Kátai Péter és Pilisy György előtt. Finn-dingiben Beliczay Marci állhatott fel a dobogó legfelső fokára, aki egyben a Kertész Gábor

emlékére alapított kupát is hazavihette. A második helyen a masters kategória győztese, Huszár Géza végzett, míg a bronzérem Haidekker Péter nyakába került. A legeredményesebb, s egyben egyetlen érvényes futammal rendelkező junior Pajor Szabolcs lett, így a legeredményesebb fiatalnak járó különdíjat ezúttal ő vehette át. Úgy tűnik, az idén kiszámíthatatlan és szeszélyes időjárással s kevés futamszámmal induló versenyekkel vette kezdetét a szezon, ugyanis sem Agárdon, sem a Balatonon nem sikerült megrendezni a tervezett futamokat a nyitó regattákon. Reméljük, a további versenyek több futamot és jobb szelet hoznak.

Eszes Bernadett

Laser EK 2. forduló, Lugano

Március 31. – április 3. között rendezték a Laser Európa Kupa versenysorozat második fordulóját a svájci Luganóban, amelyre a népes magyar csapat az előző héten lezajlott torbolei első fordulóról érkezett meg.

 Sajnos, edzésre szél hiányában nemigen volt lehetőség a regatta kezdete előtt, ám az előző év tapasztalatait sikerült felidézni az edzésnaplók segítségével, így a tó nem volt teljesen ismeretlen terep fiataljaink számára, akiknek nem csupán Európa Kupa megmérettetést jelentett a regatta, de egyben a második válogató versenyt is a Laser 4.7 és Radial Európa-bajnokságokra. Az előző heti Garda-tavi versenyhez hasonlóan a délelőttiakat ezúttal is pihenéssel, játékkal, tanulással töltötték a fiatalok, csak kora délután érkezett meg a szél, s nyílt lehetőség a futamok lebonyolítására.

Vadnai Benji remekül kezdett, hiszen mindkét futamon elsőként szelte át a célvonalat a nyitó napon, melyet rövid parti halasztást követően kellemes 8-10 csomós déli szélben sikerült lebonyolítani. Hasonlóan szépen vitorlázott Laser 4.7-ben Huszka Mátyás is, aki az első futamban 4., Varga Dana az előkelő 8. helyen végzett, azt követően pedig Virág Zsófi férközött a legjobb tíz közé, s szerezte meg a 9. helyezést. A Laser rádiósoknál Bathó Peti kezdett a legjobban egy 7. hely megszerzésével, ám a következő futamon betlizett.

A második nap szintén halasztással vette kezdetét, ám ezúttal a vízen várakozott a mezőny a tó másik részében, a Gandria-csatornában, ugyanis a rendezőség másik irányból remélte a szelet, ami késő délután meg is érkezett, s a 10 csomó körüli,

ám meglehetősen trükkös szélben újabb két futamot sikerült lebonyolítani. Vadnai Benji ezúttal visszafogottabban vitorlázott, de így is megtartotta vezető pozícióját négy futamot követően, míg Huszka Mátyás ereje ismételten egy jó futamra volt elegendő, amikor a 6. helyen szelte át a célvonalat, a következőben azonban sajnos hibázott.

Remek teljesítményt nyújtottak rádiósaink is. Mátyás Vitya az első futamon remek vitorlázással a 4. helyen végzett, melyet a következő futamon Bathó Peti ismételt meg, s léptek előrébb a 7. és 9. helyre az összesített listán.

A harmadik és negyedik nap hasonlóan telt. Szombaton ismételten DNy-i szélben, a Luganótól majd egy órányira elhelyezkedő festői városka, Gandria előtt bonyolítottak le újabb két futamot, majd vasárnap Lugano előtt déli szélben még egyet. Noha a rendezőség két órával korábban, azaz 11 órára írta ki a tervezett rajtidőt az utolsó versenynapon, a szél ismételten közbeszólt, s ezúttal sem érkezett meg fél kettő előtt, amikor is – bár a vízen még nem sok nyoma volt a légmozgásnak – a rendezőség vízre utasította a versenyzőket. Gyors pályarakást követően az előre jóslott 5-6 csomós déli szél is megérkezett, s egy óra múlva már kezdetét is vehette a futam. Mivel az utolsó lehetséges rajt idejét 16 órában határozta meg a rendezőség, idő hiányában csak a Laser Standard számára sikerült lebonyolítani a 8. futamot, a többieknek

eggyel kevesebb futamszámmal. Laser 4.7-ben a 6. futamból győztes helyről kióvott és ezzel az összesített vezető pozícióját elvesztő Vadnai Benjamin a második helyen szelte át a célvonalat klubtársa, az Optimistből átülő, élete első laseres futamgyőzelmét megszerző Varga Dániel mögött, míg ellenfele, a török Turkmen Mehmet hibázott, így végül Benjamin állhatott fel a dobogó legfelső fokára Turkmen és Schneiter Sebastien elé. Rádiósaink

közül Mátyás Viktor szerepelt a legeredményesebben, aki az előkelő 12. helyet szerezte meg, míg Bathó Péter a 19. helyen végzett. Hosszú, kététes utazást, két nagy nemzetközi versenyt követően lasereseink vasárnap hazafelé vették az irányt, hogy kipihenhessék magukat a következő megmérettetés előtt.

Eszes Bernadett

Laser Európa Kupa 3 – La Rochelle

Benji újabb aranyérme

30 ország 470 laserese (92 Standard, 236 Radial és 149 L4.7-es) gyűlt össze április 14-17. között Franciaországban, hogy rajthoz álljon a Laser Európa Kupa harmadik fordulóján, La Rochelle-ben.

Hazánkat ezúttal csupán két versenyző, Vadnai Benjamin és Takács Levente képviselte Laser 4.7 osztályban. Mindketten remekül kezdtek a nyitó napon, amikor a gyenge, ám trükkös szélben csupán egyetlen futamot sikerült lebonyolítani minden osztály számára. A két csoportra osztott mezőnyben Benji 2., Levi pedig 9. csoportbéli helyezéssel kezdett. A következő nap meglehetősen hosszúra sikerült – a mezőny csak naplementekor érkezett partra –, ám a kemény munkának meglett az eredménye, hiszen bepótolva az előző napon elmaradtat, ezúttal három futamot is le tudott bonyolítani a rendezőség. Benji egy gyengébbre sikerült kezdést követően elsőként, majd másodikként szelte át a célvonalat az eléggé erős áramlásban, forgolódó szélben lebonyolított futamokon, míg Levi szigorított rajtnál elkövetett hibázását követően az előkelő 7. helyen zárta futamát. A szombati nap aztán teljes mértékben



remekül sikerült Benji számára, s újabb első és második helyezett futameredményeivel átvette a vezetést a korábban élen álló svájci Sebastien Schneitertől – s előnyét az utolsó napon csak meg kellett tartania, így már nem a mezőnyre, inkább konkrét ellenfelére koncentrálni versenyzett. A fegyvertény sikerült, s bár a svájci fiú Benji előtt ért célba az utolsó napon megrendezett két futamon, az előny megmaradt, így ifjú versenyzőnk újabb Európa Kupa győzelmet könyvelhetett el magának, ami idén már második a sorban. Mindeközben Levi is

szépen, kiegyensúlyozottan vitorlázott, végig csoportjának élmezőnyében versenyezve, s az utolsó napon futamgyőzelmet bezsebelve végzett az összetett 8. helyen a 149 hajót felsorakoztató, rendkívül nívós mezőnyben.

A harmadik Európa Kupa regatta is sikeresen zárult versenyzőink számára, hiszen Benji a gardai 4. és luganói győzelme után ismét aranyérmet szerzett, amivel vezeti a Laser Európa Kupa versenysorozat összesített listáját is – az pedig külön öröm számunkra, hogy Levente is a legjobb tíz közé verkedte magát, s a nyolcadik helyen zárta a regattát.

Eszes Bernadett

Laser 4.7

1. Vadnai Benjamin (HUN) **14 pont**
2. Schneiter Sebastien (SUI) **15 pont**
3. Wagen Kilian (SUI) **27 pont**
- ...
8. Takács Levente (HUN) **49 pont**

Laser Radial

1. Coccoluto Giovanni (ITA)
2. Drozdovskaya Tatyana (BLR)
3. Elias Calles Tania (MEX)

Laser Standard

1. Antony Munos (FRA)
2. Wannes van Laer (BEL)
3. Jean-Baptiste Gellee (FRA)

Vadnai Joni a dobogó tetején

Branko Tudor Emlékverseny – Krk

Optimisteseink is túl vannak az első komolyabb megmérettetésen, ugyanis az április 8-10. közötti hétvégén a horvátországi Krk

szigetén rajthoz állhattak az évad első válogató versenynél, amelyen az Európa-bajnokságon való részvétel volt a tét.

A hat ország 183 versenyzőjét felsorakoztató regattán – ami nem csupán a mieinknek, hanem a szlovén és horvát gyerekek számára

is kvalifikációs regatta volt –, népes magyar küldöttség, 26 fiatal magyar optimistes versengett egymással és külföldi ellenfeleivel. Sajnos az időjárás és a nem éppen zökkenőmentesen működő versenyrendezés következtében csupán két érvényes futamot sikerült abszolválni három nap alatt, ám igen szép hazai eredménnyel, ugyanis a végső győzelmet a Balatonfüredi Yacht Club tehetséges versenyzője, Vadnai Jonatán szerezte meg.



Joni remekül kezdett, hiszen egyből futamgyőzelemmel nyitott a regatta első futamán, melyre a pénteki egész napos halasztást követően szombaton, 6 csomós gyenge szélben került sor – amit csupán egyetlen futam követett még a záró napon remek, 15-16 csomós ÉK-i szélben. Noha a vasárnap kiváló időjárási viszonyok között vette kezdetét, a helyiek jelezték, hogy a szél az

idő múlásával előreláthatóan veszíteni fog erejéből, ami az első futam után be is következett, sőt teljesen leállt, így a további futamokat sajnos nem sikerült érvényesíteni. Joni ezúttal másodikként szelte át a célvonalat, így magabiztosan szerezte meg az összetett győzelmet a horvát Duje Frzop és Mateo Pavincic előtt. A többiek ezúttal kissé lemaradtak

Jonitól – a következő legeredményesebb magyar versenyző, Szilasi Fábián a 23., legeredményesebb lány versenyzőnk pedig a 30. helyen zárta az év első válogató versenyét. Optimisteseink nem sokat pihenhetnek, hiszen április közepén négynapos edzőtábort követően a Garda-tavon állnak rajthoz, majd újabb válogató versenyen vesznek részt, ezúttal már a Balatonon, Csopakon, a május elsejei hosszú hétvégén. Sok sikert, fiúk és lányok!

Eszes Bernadett

42. Trofeo Princesa Sofia Regatta

Palma, 2011. április 2-9.

Április 2-án vette kezdetét az idei évad világkupa-sorozatának első európai fordulója, a 42. alkalommal megrendezett Trofeo Princesa Sofia MAPFRE regatta Palma de Mallorcán.

FOTÓ: Nico Martinez és Jesus Renedo/Princesa Sofia MAPFRE

A melbourne-i és miami verseny után végre Európában is rajthoz állhattak és megmérkőzhettek egymással 10 olimpiai osztályban és a paralimpia versenyszámában a világ legjobb vitorlázói. 53 ország majd ezer versenyzője hat napon keresztül, nyolc pályán küzdött egymással és a változatos, szélsőséges, igen trükkös

széllel a legjobb helyezésekért. Hazánkat hat osztályban kilenc versenyző képviselte. Laser Standardban Berecz Zsombor, Radialban Hegedűs Fanni, 470-ben a Szigethi Botond és Perjés Bálint kettős, Finn-dingiben Pál Gaszton és Hischler Richárd, míg RSX szőrben Gádorfalvi Áron, Detre Dianna és Cholnoky Sára állt rajthoz a viadalon.





A selejtezők három napja során igen szélsőséges szélviszonyok tették próbára a versenyzőket. A nyitó nap 24-30 csomós erős szelében több versenyző nem tudta abszolválni a megrendezett



kiszámíthatatlan, gyenge, forgolódo szél nehezítette a versenyzők feladatát. Kedden délelőtt még az előző napi, part felől fújó ÉK-i szél maradványaiban kezdődtek meg a futamok, melynek ereje az idő előrehaladtával teljes mértékben elfogyott, s délutánra megérkezett a közepes erejű, ám meglehetősen trükkös, forgolódo, víz felől fújó szél, így vegyes körülmények között zajlott az aznapi két futam, melyet szerdán – a selejtezők utolsó napján – hasonló, ám még gyengébb erejű szélben további kettő követett.

A mieink közül ezúttal is Berecz Zsombor teljesített a legjobban, s jutott be egyedüli magyarként a legjobbakat felsorakoztató arany csoportba, és fejezte be a regattát a 41. helyen a 127 hajót felsorakoztató Laser mezőnyben. Szigethi Botond és Perjés Bálint az ezüst csoportba jutva az összetett 75. helyet szerezte meg 470-ben, Pál Gaszton a 48., Hirschler Richárd pedig a 65. helyezéseg jutott a 83 hajót számláló Finn-dingi mezőnyben, szintén az ezüst csoportban versenyezve, míg radiális leányunk, Hegedűs Fanni a mezőny végén vitorlázva a 68. helyet szerezte



két futamot, számos árboc és vitorla látta kárát a pöffös, viharos szélnek, míg a következő két nap időjárása nyugodtabb volt, ám a

meg 78 versenyző közül. Hat versenynap s meglehetősen nehéz, komoly taktikai fogásokat igénylő 12 futam után Laserben az angol olimpiai bajnok Paul Goodison, női radialban az új-zélandi Sara Winther, finnben a nagyhajózásból visszatérő nagyágyú, az angol Ben Ainslie, 470-ben a francia Charbonnier-Mion kettős, a nők között az új-zélandi Jo Aleh és Bianca Barbarich-Bacher, női match race-ben a Sally Barkow kormányozta amerikai trió, 49erben a francia Manu-Stephane duó, Starban az Ian Percy által kormányozott páros, RSX-ben Van Rijsselberge, a nőknél Alabau, míg a paralimpiai 2.4 hajóosztályban Thierry Schmitter állhatott fel a dobogó legfelső fokára a legcsillogóbban fénylő aranyéremmel a nyakában.

Eszes Bernadett

A világkupa szörfös szemmel

Túl vagyunk az idei év második embert próbáló megmérettetésén, a Palmán megrendezett 42. Princessa Sofia Trophy világkupa versenyen. A csodálatos, napfényes sziget drámai meglepetéseket tartogatott a több száz vitorlázó és szörfös számára.

 A versenyt megelőző időszakban a kellemes, viszonylag gyenge szeles napokon zsúfolásig tömve volt a Palmai-öböl a gőzerővel készülő versenyzőkkel. A pattanásig feszült hangulatot csak tetézték a verseny első napjának eseményei.

Az előrejelzésekre fittyet hányva a szél az első rajt közeledtével megadta a 25 csomós alaphangot, ami a nap folyamán csak egyre durvábban, olykor 35 csomós sebességet elérő széllekedésekig erősödött. Ez a hirtelen kezdés sokakat, köztük engem is nagyon váratlanul és talán kissé felkészületlenül ért. Meg merem kockáztatni, illet még nemigen láttam pályafutásom alatt: e világszinten is erős mezőny ide vagy oda, a rajt pillanatában majdnem mindenki a vízben volt. Talán csak négy nő tudott sikeresen, időben elindulni a 35 csomó feletti nyomásban. Világbajnokok, olimpiai érmesek vergődtek a rajtvonal alatt a vízben, hogy egyáltalán vissza tudjanak állni a deszkájukra és nekivágnak az ijesztőnek tűnő futamnak, melyen kevesebb, mint a mezőny fele ért csak célba.

De a fiúknak is rendesen meggyűlt a bajuk a goromba körülményekkel. A sok után azonban muszáj volt összekapnunk magunkat a második rajtra. Ha túlságosan óvatoskodva is, de a másodikra már majdnem mindenki tudta hozni a jobbik formáját.

Az első nap után olyan fáradtnak éreztem magam, mintha már a hatnapos verseny vége fele tartanánk. Ilyen szélben kicsit a rendezők is túlsásba estek, mert közel 4 órát töltöttünk a vízen, a tomboló lökésekkel birkózva.

A folytatásban sem volt könnyű dolgunk. Reggelente a part irányából még mindig

erős, ráadásul trükkösen csapkodó szélben kezdtünk, ami délre teljesen leállt és átengedte a terepet az ellenkező irányból megérkező sea-breeznek. Ezzel csak az volt a probléma, hogy volt, mikor a váltás során még versenyben voltunk – vagyis

próbáltunk versenyben maradni. Így aztán az eredmények is elég rendszertelenül alakultak. Volt, hogy elsőből lettek majdnem utolsók – és fordítva.

Az utolsó pár napra nagyjából visszaállt a rend, és zömében a délutáni, stabilabb





termik-szélben versenyeztették a mezőnyt. Így történhetett, hogy a dobogós helyeket átvehették a kisszelesebb menő versenyzők.

Számomra sem volt túlságosan kedvező a kezdés, habár nagyon biztató formában szörföztem a versenyt megelőző próba-futamok alkalmával. Kicsit szétzilálta a begyakorolt rendszeremet az első pár futam, és csak nehezen találtam magamra a verseny utolsó néhány napjára. De csüggedésre semmi ok, hisz nagyon is jó úton haladok.

Érdekes volt végigkísérni az olasz hölgyeknél zajló generációs csatározást. Palma már nekik is válogató volt az olimpiára. Az első két durva szeles napot a rutinos, 40. születésnapját idén ünneplő Alexandra Sensini toronymagasán vezette, majd a feltörekvő ifjúság képviselőjében a 20 éves Laura Linares a Medal Race előtti napon még a dobogóról is leszorította az „öreglányt”!

A végső összecsapás alkalmával Laura korai rajtjának köszönhetően elvesztette vezető pozícióját és egyben az érem esélyét is az őt elszántan üldöző többszörös világ-, Európa- és olimpiai bajnok Alexandrával szemben. Így az eredmények a következőképpen alakultak:

- 1. ESP 5 Marian Alabau**
- 2. FRA 4 Charline Picon**
- 3. ITA 25 Alexandra Sensini**
- 24. HUN 7 Detre Diána (BYC)**
- 43. HUN 119 Cholnoky Sára (MSZA)**

A férfiaknál az első helyen hatalmas meglepetés nem született, bár a másik két érem sorsa itt is az utolsó idegölő Medal Race alapján dőlt el.

- 1. NED 8 Dorian van Rijsselberge**
- 2. NZL 1 Tom Ashley**
- 3. GBR 1 Nick Dempsey**
- 32. Gádorfalvi Áron (BYC)**

Detre Dia



Fréjus Windsurf Festival

Idén először rendezte meg a Cote d'Azur Fréjus városának vezetése a két napon át tartó, környékbeli és külföldi szörfösöket is megmozgató windsurf fesztivált. Az ötlet onnan származik, hogy a két világkupa-futam közötti (Palma, Princessa Sofia és Hyeres, SOF) közel két hétben legyen egy kis köztes, kicsit másmilyen jellegű izgalomban részük a lelkes szörfversenyzőknek.

A verseny különlegességét az 5000 eurós összdíjazás és a helyi freeride-aloha szörfbolt által felajánlott temérdek nyerevény adta. Az RS:X versenynaptár nem bővelkedik túl sok ilyen jellegű eseményben, így én is nekivágtam. Részben kíváncsiságból, részben a hyeresi világkupa-futamra való remek bemelegítés gyanánt – és persze egy kis nyerevény reményében.

Az előrejelzéseknek megfelelően a napos, kellemes, tavaszias meleg és a 7-12 csomó közötti sea-breeze lehetővé tette, hogy a két nap alatt 3-3 futamot teljesítsen a több mint 50 fős csapat. A pálya mind taktikailag, mind fizikálisan komolyan próbára tette az igencsak elit indulókból álló mezőnyt. Férfiaknál az új-zélandi világ- és olimpiai bajnok Tom Ashley nem talált legyőzőre, bár az őt szorosan üldöző, szintén világ-bajnok lengyel Przemslaw Miarczyński rendesen megdolgoztatta a kiwi srácot a végső győzelemért. Nőknél a hollandok kiválóságával folytattam ádáz küzdelmet, de végül én kerültem ki győztesen a csatározásból, ezzel megnyerve az első komolyabb külföldi versenyemet, és nem utolsósorban az első komolyabb pénzdíjamat. Soha jobb felkészülést a Semaine Olympic Francaise...

Detre Dia

Mini Kékszalag

Amennyiben a Balaton és a Kékszalagon induló hajók méretarányát lekicsinyítjük 1:20 léptékűre, azonnal „megérkezünk” Orfűre, az első Tókerülő Modellvitorlás Túraversenyre. Április 2-án került sor arra, hogy a modellvitorlázók népes tábora nekivágjon megkerülni a Pécsi-tavat szárazon és vízen.

Fotó: Kálmándy Ferenc/Compass Magazin

Vannak hagyományai a műfajnak: a horvátok Rogoznicán rendeznek RC túraversenyt az IOM hajóknak, itthon Beliczay Péter a Lágymányosi-öbölben bonyolít évről évre sikeres túraversenyt a 80 cm alatti modellvitorlásoknak.

A Pécsi Ércbányász Modellező Klub és az Orfűi Vitorlás Egyesület példaértékű együttműködésének köszönhetően megszületett az első tavi rendezésű, nyílt rendszerű modellvitorlás túraverseny, melyre már az első alkalommal 35 hajó nevezett. A Pécsi-tó talán a legoptimálisabb terepe a modellvitorlás túraversenyezésnek. A tó elég nagy ahhoz, hogy a regatta, a régió legnagyobb túraversenye legyen – de nem olyan nagy, hogy a versenytávon az adó vagy a vevő akkumulátora lemerüljön. Persze ehhez az is szükséges, hogy rendben legyen a felszerelésünk és megfelelő ideig töltsük a

ugyanoda lehessen telepíteni a pályajeleket.) A kihívás előrevetítette annak lehetőségét, hogy a versenyzők a téli holt szezonban olyan hajót fejlesszenek (vagy szerezzenek be), amivel a lehető leggyorsabban teljesíthető a most kijelölt versenytáv. Persze télen nem elegendő a hajót tuningolni, magunkat is fitt állapotban kell tartani, hiszen az egyre gyorsabb hajó egyre gyorsabb „kapitányt” igényel. A hajót a parton követni kell! A hajóosztályok szerinti értékelés is domináns volt és marad is, hiszen a lassabb hajók és lassabb versenyzők között is élvezetes csatákat hozott a viadal.

A tókerülés alapidejét ifj. Csóka László (HUN 23) állította be, monumentális 10-es osztályú, Waliczky-féle karbonhajójával mindössze 1 óra 23 perc 33 másodpercre volt szüksége, hogy célba érjen. Az abszolút befutási sorrend első három helyén C



telepeket. Amióta elkészült a tó körüli, közvetlenül a parton található bicikliút, lehetőség nyílt a modellvitorlás túraversenyezésre.

A szervezők nyílt versenyt hirdettek, három kategóriában. A 70 centiméter alatti testhosszúságú hajók az A kategóriában versenyeztek, ide tartozott a népszerű Micro Magic is. A B kategória a 70-100 centiméter testhosszúságú hajókat tömörítette, itt az E és IOM hajók voltak többségben. A „csúcsragadozók” a C kategóriát foglalták el, melyben az M és 10-es osztály hajói vitorláztak.

A versenynek több célkitűzése is megvalósult. Összehozta a különböző modellvitorlás osztályokat egy közös versenyen. Erősítette a modellhajós túravitorlázás intézményét. Megteremtett egy évről évre kiírt versengést: ki tudja modellvitorlással a leggyorsabban megkerülni a Pécsi-tavat. (A precizitás érdekében a rendezők rögzítették a bóják pozícióját, hogy minden évben

kategóriás hajók jöttek, másodiknak 22 másodperccel lemaradva idősebb Csóka László (HUN 22) ért célba, megelőzve a késve startoló Kiss Miklóst (HUN 25).

A B kategóriát a százhalombattai Forrai Csaba (HUN 31) nyerte új Picanto hajójával, 1 óra 32 perc 15 másodperces idővel. Második a soproni Horváth Zsolt (HUN 69) lett, míg a bronzérem az orfűi Székely Antalhoz (HUN 177) került.

A legkisebbek versenyét 2 óra 26 perc 31 másodperc idővel Tokodi Zoltán (HUN 80) nyerte Micro Magic típusú hajójával. Ezüstérmes az újonc orfűi Horváth Zsolt (HUN 24) lett, megelőzve a szintén kölcsönhajóval induló Balas Dánielt (HUN 23).

Az utolsóként befutott hajónak 3 óra 30 perc 49 másodpercre volt szüksége, hogy a közel 5 kilométeres távot abszolválja.

Bodnár Imre

MAGYAR BAJNOKSÁG

Nevezési szándék

S ok elemző cikk született a Magyar Bajnokság hanyatlásáról, a nevezők számának folyamatos csökkenéséről, az okok és megoldási irányok fejtegetéséről. Ezekhez a gondolatokhoz szeretném hozzátenni a sajátomat egy informatikus szemléletével. A vonatkozó cikkekben sokszor előkerült a 2010-es YS-I Magyar Bajnokság, ahol a nevezők száma nem érte el a minimálisnak megszabott 10 hajót. Nem is sikerült hivatalos bajnokságot tartani ebben az osztályban, csak ún. flottabajnokságot. A mi hajónk is YS-I-es, ott voltunk, jól éreztük magunkat, sokat tanultunk és volt egy nagyon jó hetünk. Miért ne lett volna? Lent voltunk a Balatonon, néha fújta a szél és versenyeztünk, amikor nem volt verseny, akkor gyakoroltunk, egyébként meg csak úgy nyaraltunk „jobb híján”.

Nekünk az idei naptárunkban is benne van a Bajnokság, de vajon így van-e ez a többi hajó esetében is? Megpróbálva a bizonytalankok fejével gondolkodni: ez itt a kérdés, ezt kellene valahogy megválaszolni, előre tudni, hogy lesz-e elég nevező? Na de hogy lehet ezt megtudni? A választ már több osztály (Dragon, NAU, és talán még mások is) ismeri: a nyilvános és mindenki által megtekinthető internetes előnevezési rendszer. Ez egy olyan webes alkalmazás, ahol az egyes hajók az oldalon való regisztráció után jelezhetik nevezési szándékukat egy-egy versenyen. Ez nem nevezés, csak annak jelzése, hogy nevezni fogok, lássátok, osztálytársak, hogy el fogok jönni. Meggyőződése, hogy ha lenne egy minden osztály szá-



mára elérhető előnevezési rendszere a Bajnokságnak, az növelné a nevezők számát, a bizonytalanokat az indulás melletti döntés irányába terelné. Kérdés a gazdaságosság: ezt valakinek meg kell alkotni, publikálni a versenyzők felé, hogy létezik, hasznos, használgatók. Üzemeltetni kell és a benne lévő adatokat karbantartani – szóval van vele munka. Időt, energiát, pénzt kell fordítani a bevezetésére és fenntartására, de nyilvánvalóan lehetséges, már többen is megoldották.

Elgondolkodni mindenképpen érdemes rajta.

Salánki Tamás

La Diva

.....

EGYKEZES

TBS – csak megszállottaknak!

Nem kell ahhoz a tengerhez utazni, hogy pálmákat lásson a magyar. Elég másfél napot eltölteni egyedül egy vitorlásversenyen, hogy gyönyörű szigetek és pálmák tűnjenek fel kedvenc tavunkon, a Balatonon. Mindehhez a kereteket az idén 11 éves TBS Nagydíj szolgáltatja, ami többek szerint a legnehezebb hazai vitorlás erőpróba.

Biztosan nem véletlen, hogy az indulók között újra meg újra feltűnnek ugyanazok az arcok, és újra kipróbálják magukat, függetlenül attól, hogy az előző év sikert vagy kudarcot hozott számukra.

Különleges élmény úgy távol kerülni a világtól, hogy a part néha csak pár száz méter. És mégis: a tíz-tizenkettedik egyedül levitorlázott



Ha kalandozónk még időben megtanulta a csapatvitorlázástól teljesen eltérő fogásokat és helyesen osztotta be erejét, akkor a 22. vagy 31. órá-



Idén Füredről indul a verseny. Ha kíváncsi vagy saját határaidra, Te is ott állsz majd a rajtvonalon...

SUUNTO YACHTSMAN



- HAJÓZÁSI VISSZASZÁMLÁLÓ 120 PERCES VERSENYIDŐ RÖGZÍTÉSSEL
- BAROMÉTER IDŐJÁRÁS TREND KIJELZÉSSEL
- KOMPASZ
- MULTI FUNKCIÓS ÓRA
- ALUMÍNÍUM ÓRAHÁZ
- KRISTÁLYÜVEG SZÁMLAP
- FELHASZNÁLÓ ÁLTAL CSERÉLHETŐ ELEM



SUUNTO REGATTA

- HAJÓZÁSI VISSZASZÁMLÁLÓ 120 PERCES VERSENYIDŐ RÖGZÍTÉSSEL
 - SZINTEZŐ BUBORÉKKAL ELLÁTOTT KOMPASZ A MEGPONTOSABB TÁJOLÁSÉRT
 - KÖNNYŰ MŰANYAG ÓRAHÁZ
 - MULTI FUNKCIÓS ÓRA
 - FELHASZNÁLÓ ÁLTAL CSERÉLHETŐ ELEM
 - VÍZÁLLÓ 30 MÉTERIG
- 



SARKCSILLAG mintaterem
1034 Bp. Bécsi út 98.
www.suuntoorak.hu

A BALATONFÖLDVÁRI SPARTACUS

Szubjektív klubbörténet



Ha valaki végignézte már a napnyugtát a földvári telep nyugati csücskéből, a fák alatti padról – sose felejt. De ha ráadásként átélte már egyszer a napfelkeltét is ugyanott, a nyírfák alatt, pokrócba tekerten, vagy éppen hálósákban – egy életre a Spari rabja marad.

Ez a klub, ez a vitorlástelep megszületésétől kezdve élményt, örömet, sportsikereket ad öregnek-fiatalnak.

Mi lehet a titka? Elsősorban az, hogy az ötvenes-hatvanas évek legendás vitorlásklubjai közül talán ez az egyetlen, amely – tagjai állhatatosságának és nem utolsósorban sok szerencsének köszönhetően – meg tudta őrizni területét, és ezzel a falakban is továbbélő hagyományt.

Meg tudta őrizni tagságát is: hiszen ma is vitorláznak itt olyanok, akiknek már a nagyapjuk, sőt dédapjuk is itt hajózott annak idején.

Ha valaki most arra gondol, hogy ez egy igazán sima és irigylésre méltó história – nagyon téved...

A múlt század harmincas éveinek végén kezdődött a páratlan adottságú klub története. A Királyi Magyar Yacht Club épített klubházat 1939-ben azon a mesterséges szigeten, amely a földvári kikötő 1936-37-es kotrásakor kitermelt iszap elhelyezésekor keletkezett.

A háború után, a negyvenes évek végén a létesítményt „természetesen” államosították, majd a honvédség kapta meg. Először kiskatonák kaptak itt vízi kiképzést. Voltak akkoriban azonban itt olyan katonák is, akik már akkor is vitorláztak, vagy megszerették ezt a sportágat: Haán István, Csillag Laci bá – vagy éppen a telepen ma is gyakran megforduló Szabady Tibor (Tanár úr).

Valami elkezdődött. A Spartacus legendás mesterét, Dolesch Ivánt 1950 körül keresték meg: tartson a telepen vitorlás edzőtáborokat. Ő egyébként azelőtt sose vitorlázott, a háború előtt vízicserkész volt. 1952-ben alakult meg vezetésével a Honvéd vitorlás szakosztálya. Dolesch Iván neve egészen a hetvenes évek végéig összefonódott a földvári teleppel. Erőskező, ellentmondást nem tűrő ember volt, sportos életformát követelt meg a klubban. Ebben ő maga is példát mutatott. Haláláig sielt, túrázott.

De ugorjunk vissza megint az időben, egészen 1956-ig. A forradalom vihara sok vitorlázót elsodort az országból. Ám hogy mennyire mély nyomokat hagyott bennük Balatonföldvár, arra a legjobb példa egy páratlan internetes összeállítás, amelyet emigrációjuk ötvenéves évfordulójára, 2006-ra állítottak össze. A képek, a humoros vagy éppen komoly visszaemlékezések azt bizonyítják, mennyire elevenen élnek ma is ezekben az idős emberekben a fiatakkori emlékek. Amelyek – és ez talán nem is furcsa – ugyanúgy lehetnének egy mai vitorlázó srác vagy lány emlékei is. http://www.spartacus.hu/hun/mult_es_jelen/klub_tortenet/Hihetetlen_tortenetek_2006.pdf



ÚJ ELNÖKSÉG A SPARIBAN

Április hatodikán alakuló ülését tartotta a Spartacus Vitorlás Egylet frissen megválasztott elnöksége.

Sok idő nem jutott a protokollra, az előző elnökségben dolgozók munkájának megköszönése után azonnal a legfontosabb teendőkre koncentrált a régi-új csapat. Nem mondható, hogy az új elnök, Gáborjáni Szabó Gábor nyugodt, jól prosperáló időszakban vette át az Egylet vezetését.

A gazdasági válság hatására a támogatók kétszer is megnézik, mire adnak pénzt – és emellett a tagság anyagi teherbíró képessége sem nőtt.

A földvári telep fenntartása, a versenysport – a klub hírnevéhez méltó – támogatása viszont egyre többre kerül.

Az elnökségi tagok feladatmegosztása is arról árulkodik: a legfontosabb cél a klub színvonalas és gazdaságos működtetése mellett az új források bevonása lesz.

Az elnökségi tagok személyre szóló feladatai a következőképp alakultak:

Argay Béla a telepi szolgáltatások, a versenyrendezési tevékenység felügyeletét látja el – könnyű belátni, hogy a szolgáltatások színvonala, azok jól meghatározott ára, a versenyek népszerűsége alapvetően meghatározza bevételeinket.

Ignác Károly az MVSZ elnökségi tagjaként rengeteget dolgozik az egész sportágért, nagyon sok előnyünk lehet ebből a közvetlen kapcsolatból. A Sparin belül a szervezeti működés és szervezeti rend kialakítása, felügyelete tartozik hozzá.

Süli András kreatív-üzleti gondolkodását az új források bevonásánál, a pályázatoknál, a földvári telepen nyújtható új szolgáltatások, ajánlatok megtervezésénél hasznosítja.

Szépfy Mártoné a jövőben az adminisztráció és a pénzügyek operatív, napi felügyelete. Visy László a külső és a belső kommunikáció felelőse – hozzá tartozik a kissé megkopott Spari-honlap átalakításának levezénylése, egy rendszeres belső hírlevél elindítása, az SVE által rendezett hazai és nemzetközi versenyek sajtóvisszhangjának megszervezése, különös tekintettel a közösségi netes felületekre, promóciós DVD elkészítése, stb....

Ziegler János pedig felügyeli mindazt, ami az ifjúsági- és utánpótlás vitorlázás, továbbá a versenysport területén a Spariban történik.

Az új elnökség fontos feladatának tekinti az átlátható működést. Egyrészt sokkal több információt szeretnének a jövőben eljuttatni a tagsághoz, hiszen egy-egy döntés hátterének, az okoknak az ismerete minden bizonnyal növeli a döntés elfogadottságát. Másrészt a telep napi működtetését is áttekinthetőbbé kívánják tenni: újratervezik az ott dolgozók hatáskörét és felelősségét, egyértelmű lesz az irányítás és a munka értékelése is.

Az új elnökség az öt megválasztó tagság egészének valódi és hosszú távú érdekeit fogja képviselni a következő években.

A Spartacus égisze alatt a telep kezdetben nagyon jól működött. A Szpári az OKISZ, tehát a kisiparosok és a szövetkezeti mozgalom pártfogolt egyesülete volt, és ott az volt a szokás, hogy az egyes szakosztályokat mindig valamilyen jól működő, anyagilag erős szövetkezet patronálta, és annak az elnöke volt az adott szakosztály elnöke is. Így került hozzánk Karlovits János, aki ma is a szakosztályunk tiszteletbeli elnöke. Ily módon a működéshez szükséges pénzügyi háttérrel biztosítani tudták. Ez a rendszer jól működött. Elég jó kapcsolatban voltunk az OKISZ elnökével, Rév Lajossal és az egész gazdasági vezetéssel. Ők szerettek lejárni pecázni, hajózni meg nőzni, tehát megvolt a motivációjuk a klub fenntartásához. Dolesch Iván nagyon jó taktikai érzékkel a megfelelő embereket jól tartotta, így meg tudta szerezni azt a támogatói kört, ami szükséges volt ahhoz, hogy megfelelő pénzügyi háttérrel, jó hajókkal folyamatosan élversenyzőket nevelhettünk, kijuthattunk olimpiákra is."

A rendszerváltás közeledtével elbizonytalanodott a támogatói kör, a Budapesti Spartacus anyagi gondokkal küzdött. Dolesch Iván vélt vagy valós sérelmek miatt először Füredre szegődött, majd egy idő után már le se járt a Balatonra.

1988-ban megjárták a poklot a földvári vitorlázók. De ahogyan a rendszerváltás zűrzavarában a tulajdonos OKISZ meg tudta lépni a szakosztály megszüntetését, a vitorlástelep eladását, ugyanúgy a tagság viszont élni tudott a demonstrációk, a sajtókampányok, a háttéralkuk módszereivel – és végül is vissza tudta szerezni a klubot. Ez volt az a kivételes történelmi pillanat, amikor mindezt meg lehetett csinálni. Se azelőtt, se ma nem menne senki semmire demonstrációkkal és petíciókkal... A részletek ismét Gereben Gábor visszaemlékezéséből:

„Aztán jött 1988. Ekkor már recsegett-ropogott a kádári rendszer és a sportszerkezet. Egyik napról a másikra Pazár Sándor, a Budapesti Spartacus elnöke minden előzetes egyeztetés nélkül megszavaztatta az elnökséggel, hogy a vitorlás szakosztályt megszünteti, és mind a területet, mind a hajókat értékesíti. Ez vilámcsapásként ért minket. Bezárták a telepet, a versenyzőket és az edzőket kitiltották. A Bizományi Áruház embereivel felbecsültették a hajók értékét, és megkezdődött azok eladása. Így került a Detre-féle soling Almádiba a Videotonhoz, a csillaghajók Alsóórsra az ELMŰ-

1956 után tehát Dolesch Iván vezetésével újra kellett indítani mindent. Gereben Gábor, az egykori neves sztáros 1958 óta volt földvári vitorlázó. Ő így emlékezik ezekre az évekre:

„Maradt egy-két jeles vitorlázó. Ilyen volt Telegdy Pisti, Gömör Pali és Gömör Péter, vagy a jó öreg Hampel Bimbi. A Honvéd megszüntette a vitorlás szakosztályát, és a következő években a klub többször gazdát váltott. Volt ez Művész SE, Kinizsi, Építők SE, és végül a hatvanas évek elején a Budapesti Spartacus könyvjóváírással átvette az egészet.

höz. (A csillaghajósokkal együtt... Évekig a kopár alsóörsi telep előtt kikötött uszály volt az otthonunk. Örültünk, és köszönjük ennyi év távlatából is, hogy az ELMŰ segített túlélni – de azért ki nem mondható öröm volt a visszaköltözés Földvára... V.L.) Ekkor többen, régi versenyzők összeálltunk, és megpróbáltunk mindent, ami csak elképzelhető. Folyamatosan tüzeltünk a Pazár ellen, tüntettünk, írogattunk a sportminiszternek, legalább ötven cikk jelent meg a sajtóban, mert

tartsuk meg. Így hoztuk létre 1990 tavaszán a Balatonföldvári Spartacus Vitorlás Egyletet, és azóta mindenkitől függetlenül, a saját erőnkéből és tehetségünkéből élünk meg. A rendszerváltáskor az OKISZ megszűnt, és mi időben kaptuk a fülest, hogy a legegyszerűbb, ha az OKISZ-tól megvesszük az ingóvagyonot, könyv szerinti értéken. Ezzel felcsillant annak az esélye, hogy megszabadulunk minden fölösletes szervtől. Megkezdődtek a tárgyalások,

és minden vagyona száz százalékgig az egyelet tulajdona.”

A Spartacus Vitorlás Egylet teljes vagyona tehát egyesületi tulajdon. Az egyesület rendes tagja pedig az lehet, aki befizette a belépési díjat, és évről-évre fizeti a tagdíjat. Minden tagnak tehát csak egy szavazata lehet a közgyűlésben. Közös és demokratikus elhatározás, hogy a – túlnyomórészt egykori szparis versenyvitorlázókból álló – tagság nemcsak a telep fenntartására és fejlesztésére költ, hanem tagdíjaiból és az Egylet egyéb, vállalkozási bevételeiből az utánpótlás nevelését és a versenyvitorlázást is támogatja. Az egyletnek pillanatnyilag körülbelül száz tagja van. A klub nyílt, új tagok belépésére is lehetőség van – a részletekről az Elnökségnél lehet érdeklődni.

Sok nevet lehetne felsorolni a sikeres szparisok közül... A legfrissebb eredmény: a 2010-es Bajnokok bajnoka a hétszeres repülő hollandi világbajnok Majthényi Szabolcs és csapata lett, a második helyen pedig a laseres Bakóczy Róbert által kormányzott egység végzett, két másik klubtárrsal, Zentai Zoltánnal és Rozsnyai Domonkossal a fedélzeten. Robi kemény munkával egyre jobb eredményeket ér el a nemzetközi mezőnyben.

Itt vitorlázik a 18 lábas szkiff osztály Európa-bajnoka, Ujhelyi-Gáspár Miklós is. Nemzetközi kapcsolatainak köszönhetően idén május közepén 18 lábas Európa-kupa futamot rendezhet a Spartacus Vitorlás Egylet Balatonföldváron. Ugyancsak a Spari ad ott-hont május végén a csillaghajós körzeti bajnokságnak is.

Mi annak idején úgy nőttünk föl, hogy reggel elindult a vonta a versenyre, és délután visszajött. A fűvön ott száradtak a vitorlák. Versenyhajók álltak a sólya körül. Hét közben meg volt reggeli zászlófelvonás és futás a Martra.

Mostanában már reggel fekvőtámaszok helyett inkább egy jó presszókávét nyomunk le a büfénél, de szerencsére manapság is ugyanez a látvány fogad. Fiúk, lányok, hajók, vitorlák.

Kép és szöveg: Visy L.



szerencsére elég sok újságíró rokonszenvezett az ügyünkkel. A televízióban Bánó András segítségével öt-hat alkalommal, különböző sportműsorokban nyíltan tudtunk Pazár ellen fellépni. Ez nagyon jól jött, mert végül az akkori sportminiszter fogadott bennünket, bekérte a dokumentumokat, felvette a kapcsolatot az OKISZ vezetésével, és nem engedte a klub megszüntetését.

Akkoriban a balatonföldvári klub az OKISZ sportosztályának kezelésében volt, tehát a Spartacus csak egy szakosztályát működtette ott. A sportminiszter megegyezett az OKISZ elnökével, hogy a Pazárt onnan kiteszik, és nekünk lehetőséget adtak arra, hogy alakítsunk egy új klubot. Egyetlen kérésük az volt, hogy a Spartacus nevet

és ma már nevetségesnek tűnő kilencmillió forint körüli összegért megvásároltuk a földvári telepen lévő épületeket és a hajókat. Végül is óriási szerencsénk volt, hogy ekkor és ilyen vehemensen megtámadtak bennünket, egy csapásra meg akarták szüntetni a vitorlástelepet. Ezzel szembe tudtunk szállni, együtt cselekedhettünk, és ennek eredményességéhez a rendszerváltás körüli politikai helyzet is hozzásegített.

Akkoriban a terület a Mahart tulajdonában volt. Biztattak bennünket, hogy végeztessünk precíz értébecslést egy erre alkalmas, elfogadott céggel. Mi ezt megtettük, a Mahart elfogadta, és ráadásul többéves törlesztési lehetőséget is kaptunk. 1998-ban fizettük ki az utolsó részletet, így ma már a klub területe

Desszertet parancsol? Desszertet? Egy túrót!

Mai témánk egy nyersanyag „bűvkörében” rajzolódik majd ki. Az olasz konyha egyik közelmúltban bevándorolt finomságáról, a ricottáról lesz szó.

Szegény ricotta még nem állapodhatott meg hazánkba érkezvén, mert a szakmai körök azóta is vitáznak arról, hogy valójában a sajtok vagy pedig a túrófélék népes táborát gazdagítja. Bár a vélemények megoszlanak, az biztos, hogy édes tejsavóból készül, és kré-

mesebb, lágyabb, homogénebb állagú, mint az általunk ismert túrók.

Erdélyben is készítenek hasonló tulajdonságokkal bíró tejterméket, ott orda néven ismert.

A ricotta – „rokonához” hasonlóan – a sajtkészítés másodterméke: a magas hőfokon való folyamatos kevergetés-kavargatás közben kicsapódó, visszamaradó savóról van szó. Egészséges és finom, felhasználási területe rendkívül sokrétű, ráadásul ásványianyag-

tartalma is említésre méltó. Most két fogást, pontosabban két desszertet mutatok be, melynek alapanyaga a ricotta.

Természetesen felhasználható bármely olyan étel elkészítéséhez, amihez túró szükséges. Itt jegyezném meg, hogy alkalmazási sokrétűségét mutatja az is, hogy olasz tésztákhoz, sajtként, dúsító anyagként, vagy mártásokhoz szintén tökéletes összetevő.

Tehát a desszertek...

Könnyű ricottahab, amarettóval illatosítva, szederrel, citrustükrön

Hozzávalók:

Ricotta: **0,4 kg**
Tejszínhab (kemény habbá verve): **0,2 l**
Grapefruit filé, narancs filé, lime filé: **0,2 kg**
Szeder: **0,2 kg**
Porcukor: **0,15 kg**
Zselatin lap: **2db**
Amaretto: **0,01 l**
Narancs juice: **0,2 l**



A juice, a porcukor és a kiáztatott zselatinlap keverékét lassan felfőzzük, majd a tűzről levéve belekeverjük a citrusfiléket, tepsibe öntve kihűtjük, aztán egy tetszőleges formával kiszúrjuk. A ricottát óvatos mozdulatokkal összekeverjük a felvert tejszínhabbal és az amarettóval. A szedret melléhelyezzük, a habot a citrustükrre tálaljuk. (A képen rebarbaralekvárral gazdagítottuk.)

Forralt borban párolt körte, ricottafagylalttal, citromfű-méz öntettel

Hozzávalók:

Vörösbort, száraz: **1 l**
Porcukor: **0,3 kg**
Citrom, narancs, lime: **1-1 db**
Fahéj, szegfűszeg, kardamom, friss citromfű
Felvert tejszínhab: **0,25 l**
Vaníliarúd: **1 db**
Ricotta: **0,5 kg**
Méz: **0,25 dkg**



Forralt bort készítünk citromhéj, narancshéj, kardamom, fahéj, szegfűszeg, cukor hozzáadásával, melyben a megtisztított körtét lassú tűzön puhára főzzük. Amikor megpuhult, a főzölevében hagyjuk kihűlni. A ricottát összekeverjük a reszelt citromhéjjal, a vaníliarúd kikapart magjaival, a felvert tejszínhabbal és a porcukorral, majd a keveréket fagylaltgépben kikeverjük, kristályosítjuk, ha elkészült, fagyasztaba helyezzük. A mézet kis lángon langyosítjuk, reszelt lime héjjal és friss citromfűvel gazdagítjuk, hűtjük. Tálaláskor a szeletelt körtét a ricottafagylalttal és a méz-dippel tálaljuk. Ez a fogás elkészíthető akár kehelyben is, mint egy klasszikus fagylaltkehely, ebben az esetben a körte darabolása legyen apróbb.

Rengeteg olyan élelmiszer van, melyeket még félünk kipróbálni, mivel ismereteink szegényesek velük kapcsolatban. Nem titkolt célom, hogy minél több olyan nyersanyagot mutassak be oldalunkon, mely méltán tölthetne be fontosabb szerepet táplálkozásunkban – vagy élettani hatása, vagy pedig élvezeti értéke miatt. Jómagam is a közelmúltban kezdtem intenzív kísérletezésbe a hajdinával, kölessel, medvehagymával, céklával. Olyan nyersanyagokról is fogok szólni, melyeket ismerünk ugyan, de felhasználásuk sokrétűségével talán nem vagyunk teljesen tisztában. Arról nem is beszélve, hogy közülük jó néhány alapjaiban változtathatja meg egészségi állapotunkat. Remélem, hogy fenti receptekkel is hozzájárulhattam ehhez.

Jó étvágyat kívánok hozzájuk! Jóízű üdvözléssel:
Kocsis Bálint Konyhafőnök www.bfyc.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Borbarangolás Badacsonyban	Badacsony	Badacsonyi Pincészetek	2011.02.12-2011.05.28.	Tourinform Badacsony 8261 Badacsony, Park u. 6. Tel: 87/ 531-013 E-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu Web: www. badacsony.hu
Szent György-hegyi Napok	Hegymagas, Kisapáti		2011.04.27-2011.05.01.	www.hegymagas.hu
Boldog Békeidő Hévízen	Hévíz	Belváros	2011.04.29-2011.05.01.	Tourinform Hévíz 8380 Rákóczi u. 2. Tel.: 83/540-131 e-mail: heviz@tourinform.hu web: www.heviz.hu
Majális	Siófok	Rózsakert	2011.04.30-2011.05.01.	Siófoki Fürdőegylet Turisztikai Egyesület 8600 Siófok, Fő u. 174-176. 06-84/506-755 rendezveny@siofokportal.com www. siofokportal.com
Majális	Balatonkeresztúr	Sportpálya mellett	2011.05.01	Petőfi Sándor Községi Könyvtár 8648 Balatonkeresztúr Ady u. 1. konyvtar@emszinet.hu 06 30 5798153
Majális	Balatonföldvár	Sportpálya mellett	2011.05.01	Tourinform Balatonföldvár 8623 Széchenyi Imre. u. 2. Tel./fax: 84/ 540-220 8623 Köröshegyi út 1, Tel./fax: 84/ 540-220 e-mail: balatonfoldvar@tourinform.hu web: www.balatonfoldvar.hu
Várjátékok	Szigliget	Szigligeti vár	2011.05.01-2011.08.31.	Szigliget Község Önkormányzata 8264 Szigliget Kossuth utca 54 06-87/461-355 onkszigliget@t-online.hu www.szigliget.hu
Képzőművészek nyári tárlata	Balatonföldvár	Bajor Gizi Községi Ház	2011.05.01-2011.08.31.	Tourinform Balatonföldvár Cím: 8623 Balatonföldvár, Petőfi u. 1. Telefon: 84/540-220 E-mail:balatonfoldvar@tourinform.hu www. balatonfoldvar.info.hu
20. Jókai napok és babalevestőző verseny	Balatonfüred	Blaha étterem, Jókai emlékház, Városi múzeum, Vaszary galéria, Koloska völgy	2011.05.06-2011.05.07.	Tourinform Balatonfüred 8230 Balatonfüred, Kisfaludy u. 1. Telefon: 87/580-480 E-mail: balatonfured@tourinform.hu, Honlap: www.balatonfured.info.hu
18. Országos Kiskukta Szabadtéri Főzőverseny	Zánka	Zánkai Gyermek és Ifjúsági Centrum	2011.05.06-2011.05.08.	Zánkai Gyermek és Ifjúsági Centrum 8251 Zánka Telefon: 87/568-500, 87/568-570 E-mail: marketing@zanka.hu www.zanka.hu
Tavaszi Horgászrendevő	Zánka	Zánkai Gyermek és Ifjúsági Centrum Kikötő és Strand	2011.05.06-2011.05.08.	Zánkai Gyermek és Ifjúsági Centrum 8251 Zánka Telefon: 87/568-500, 87/568-570 E-mail: marketing@zanka.hu www.zanka.hu
Halászléfőző- és horgászverseny	Ábrahámhegy	Strand	2011.05.07	Tourinform Badacsony 8261 Badacsony, Park u. 14. Tel: 87/ 531-013 Tel./fax: 87/431-046 e-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu web: www.badacsony.hu
3. Káli futónap és Kírkodóversár	Kővágóörs		2011.05.07	www.balatonfelvidek.5mp.eu
Hercegi Mandulás Napok	Vonyarcvashegy		2011.05.07-2011.05.08.	Tourinform Vonyarcvashegy 8314 Kossuth u. 42. Tel.: 83/348-253 e-mail:vonyarcvashegy@tourinform.hu web: www.vonyarcvashegy.hu
II. Sió-kanál Fesztivál	Siófok	Sió-csatorna, Krúdy sétány, Hajó kikötő	2011.05.07-2011.05.08.	Sió-Kanál Kft. Cím: 8600 Siófok Bányász u. 1. Telefon: 06 30 324 8202 E-mail: siokanal@gmail.com Honlap: www.siokanal.hu, www.canalfest.hu
“II. Balatoni Pörköltfőző Verseny és Folklor Napok	Révfülöp	Vakáció Tábor	2011.05.13-2011.05.15.	Vakáció Üdülő Révfülöp, Kossuth L. u. 18. Telefon: +36-30/99-75-347 E-mail: info@vakaciotabor.hu Honlap: www.vakaciotabor.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Májusi Tókerülő Kerékpáros Túra	Balatonalmádi, Balatonlelle, Siófok	Balatoni Bringakörút	2011.05.13-2011.05.15.	Balatoni Kerékpáros Turisztikai Egylet Telefon: +36 70/315-0505 E-mail: info@balatonbringa.hu www.balatonbringa.hu
Wink Maraton és Félmarton Futófesztivál	Siófok	Balaton-part	2011.05.14	www.winkmaraton.com
Magyarok Vására	Siófok	Siófok-Szabadifürdő, Édenkert Panzió	2011.05.14	Siófoki Fürdőegylet Turisztikai Egyesület 8600 Siófok, Fő u. 174-176. 06-84/506-755 06-84/315-355 rendezveny@siofokportal.com www.siofokportal.com
Bográcsfesztivál	Zalakaros	Szent Orbán Borozó	2011.05.14	Tourinform Zalakaros 8749 Gyógyfürdő tér 10. Tel./fax: 93/340-421 e-mail: zalakaros@tourinform.hu web:www.zalakaros.hu
Madárgyűrűzés Tihanyban	BFNP	Tihany	2011.05.14	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság 8229 Csopak, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
Vitorlabontó ünnepség és Évadnyitó Vitorlás Verseny	Balatonfűred	Balaton-part, Balaton	2011.05.14-2011.05.15.	Tourinform Balatonfűred 8230 Balatonfűred, Kisfaludy u. 1. 87/580-480 E-mail: balatonfured@tourinform.hu www.balatonfured.info.hu "Révfülöpi Dödölle, Prósza és Palacsinta Napok
Révfülöpi Dödölle, Prósza és Palacsinta Napok	Révfülöp	Vakáció Tábor	2011.05.20-2011.05.22.	Vakáció Üdülő Révfülöp, Kossuth L. u. 18. Telefon: +36-30/99-75-347 E-mail: info@vakaciotabor.hu www.vakaciotabor.hu
Nyílt nap az Európai Nemzeti Parkok Napja alkalmából	BFNP	Vörs, tájház	2011.05.21	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság 8229 Csopak, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
IV. Tanúhegyek Teljesítménytúrák	Badacsonytördemic	Rajt és cél a badacsonytördemici Faluház udvarán	2011.05.21-2011.05.22.	Tourinform Badacsony 8261 Badacsony, Park u. 14. Tel: 87/531-013e-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu web: www.badacsony.hu
Zöld Regatta	Badacsony		2011.05.21-2011.05.22.	Balaton Regatta Team Telefon: (+36-1) 319-15-39, 279-03-28 Mobil: (+36-70) 419-83-37 Web: www.exploreergroup.hu
Festetics Futam, a Nemzeti Vágta Gyenesdiási Előfutam	Gyenesdiás	Faludi sík	2011.05.22	Tourinform Gyenesdiás 8315, Gyenesdiás, Kossuth L. u. 97. Telefon: 06 83/511-790 E-mail: gyenesdias@tourinform.huHonlap: http://www.gyenesdias.info.hu
Gyermeknap Badacsonyban	Badacsony		2011.05.28	Tourinform Badacsony 8261 Badacsony, Park u. 6. Tel: 87/531-013 E-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu Web: www.badacsony.hu
Nőszírom túra	BFNP	Zalaszántó	2011.05.28	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság 8229 Csopak, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
Kismotorfecskenő-szerelő verseny – országos tűzoltóversenysorozat része	Balatongyörök	móló melletti sétány	2011.05.28	Tourinform Iroda 8313 Balatongyörök, Kossuth u. 64. Telefon: 06/83-346-368 E-mail:info@balatongyorok.hu www.balatongyorok.hu
Gyermeknap	Balaton-szepezd	Sportpálya	2011.05.28	Bertha Bulcsu Községi Ház, 87 468-591, www.balatonszepezd.hu
Falunap	Ábrahámhegy	Tűzoltópark	2011.05.28	Tourinform Badacsony 8261 Badacsony, Park u. 14. Tel: 87/ 531-013 Tel./fax: 87/431-046 e-mail: badacsonytomaj@tourinform.hu web: www.badacsony.hu

VIHAROS KALANDOK

Hajós történetek

Az alábbiakban három nem tanulságok nélküli sztori olvasható a múltból. Szerzőnk mottója: „amióta Gorcsev Iván fedélzeti matróz 21 évesen elnyerte a fizikai Nobel-díjat, azóta a tengerészetben minden lehetséges”

I. Viharban: tisztelet a tónak

Majdnem Badacsony magasságában hajózunk, amikor kormányosunk elkiáltotta magát. Gyorsan, le a lepedőkkel! – még körülnézni sem volt időnk, lecsapott ránk a vihar.

Elsötétült minden, olyan sűrű eső zúdult ránk – a lekapott nagyvitorlán feküdtünk, és kapaszkodtunk mindenbe, hogy ne sodorjon le a fedélzetről az orkán. Felnéztem az 50-es cirkáló öregfájára, csúcsa ívben meghajlott, és láttam, ahogy kormányosunk is azt figyeli, meddig bírja még... A fennmaradt fokkal gyorsan befordította a vitorlást a Balaton közepe felé – sejtésünk szerint arra kellett lennie.

Háttal a szélnek már könnyebben vettük, nem kellett félnünk árboctöréstől, viszont a partot nem láttuk. Mivel iránytűnk nem volt, csak a szél irányára tudtunk navigálni. A viharok háttal vitorlázva gyorsvonati sebességgel repültünk (legalábbis annak tűnt), már azon tanakodtunk, hogy horgonyt dobunk, nehogy a túlsó partnak ütközzünk, amikor hirtelen, ahogy jött, úgy múlt el a vihar. „Véletlenül” volt nálunk egy üveg pezsgő, ezzel koccintottunk arra, hogy minden és mindenki épségben van. Kicsit öntöttünk a tóba is – Neptunusnak...

II. Viharban: tisztelet a megmentőnek

Teljes szélcsendben, úszva toltuk a 15-ös túrajollét a földvári partok felé – mi, két bűvár és a 8 éves kislányom. Akkor még kocavitorlázó voltam, nem ismertem az „égi jeleket”, ezért történhetett meg, hogy meglepett bennünket a vihar.

Arra még volt időm, hogy lekapjam a vitorlákat, és a lányomra ráerőszakoljam a mentőmellényt („Apu, ebben a vacakban nem tudok úszni!”) Háttal a viharok hagytam, hogy sodorjon a part felé a szél, gondolván, legfeljebb kifúj majd a homokra.

Sajnos elkövettem azt a hibát, hogy nem húztam fel a svertet, így a hajó nem tudott oldalt sodródni. Egy hatalmas hullám megemelte



teljes sötétségben, miközben a jégeső vert bennünket, az ölemben lévő lánykám azt mondta: „Apu, többet nem látjuk Anyut” – szíven ütött, de próbáltam megnyugtani: „Gondold azt, hogy a strandon vagy, és ott gyakorolunk.”

Miután a jégeső elállt és a szél-lökések csillapodtak, tájékozódni próbáltam. A mellettem kapaszkodó barátommal beszélve arra a

a hajó tatját, kiemelve a kormánylapátot is, majd ebben a pillanatban oldalt csúszott a hajó és felborult.

Kislányomat elkapva az oldalára fordult hajóba kapaszkodtam, a hirtelen jött stresszt igyekeztem leküzdeni. Felidéztem azokat a „betanult” gyakorlatokat, amiket a Palatinus Strand hullámfürdőjében igyekeztem elsajátítani, ahol közepben a két oldalról jövő hullám egy örvényben összecsap.

Akkor, ott kapaszkodva a már



következtetésre jutottunk, hogy fényjelzéseket kellene adni a tőlünk nem messzire reflektorozó komposoknak, akik a „túlélők” után kutattak...

Barátom tehát beúszott a víz alatt lévő hajókabinba a búvárlámpájáért, amit nem talált meg, viszont rálelt az én víztől zárlatot kapott, és ettől állandóan égő zseblámpámra.



A kompot irányító hajósok szerencsére észlelték a jelzésünket. Eszembe jutott, hogy az autóm kulcsa bent maradt a kabinban, ezért kislányomat barátomra bízva most én úsztam be a hajóba, és a sötétben tapogatózva meg is találtam az általam felszerelt kampón.

A komp már a közelben volt, amikor felkiáltottunk, hogy nem tudnák-e kivontatni a hajót? „Nem” – volt a válasz, „Dobjuk a mentőövet, kapaszkodjanak bele, majd felhúzzuk magukat az oldallépcsőn!” Barátom feje felé lendült a mentőkarika, mire ő jó ref-

lexszel elhajolt, majd kiderült, hogy fent a kompon a kötél végét is elengedte valaki... Úgy gondoltam, jobb, ha odaúszunk a leánykámmal együtt. Láttam, hogy a matróz a komp oldallétráján félig lemászva jön a segítségünkre, és nyújtja a kezét. Nehogy azt higgyék odafent, hogy valami betojt vitorlázók vagyunk, úszás közben odasúgtam

a kislányomnak: „Amikor a matróz nyújtja a kezét, szépen mutatkozz bel!” Így is történt.

III. Tájékozódási nehézségek

Egy kellemes vitorlázás után horgonyt dobtunk a Sajkodi-öbölben. Vidám társaság gyűlt össze. A parton sütögetés folyt, jócskán fogyott a bor, aztán lassan ki-ki a hajójára vonult.

Jómagam éppen lefekvéshez készülődtem, amikor hallottam, hogy a hajóm oldalához simul egy ladik – vajon ki lehet? Ekkor megszólalt egy borízú hang – „Ez sem a mi hajónk, evezz tovább!”

Már félálomban voltam, mikor újra hallottam őket – körbe-körbe eveztek, ki tudja meddig.

Álmomban az elátkozott „Bolygó Hollandi” jelent meg előttem, amely lent a Déli-Óceánon, a Jóreménység-fok közelében rója a köröket, és soha nem köthet ki... De ez már egy másik történet.

Aknaí Miklós



KÖNYVAJÁNLÓ

Dékány András hajós kötetei

A hajós irodalmat bemutató sorozatunk ezúttal egy magyar szerzőt vesz terítékre: Dékány András könyvein generációk nőttek fel. Indiánok helyett jöjjenek tehát a...

Matrózok, hajók, kapitányok (Kalandok az Adrián)



1918. Növendékek érkeznek Fiumébe, a „Nautica”-ra, azaz a Magyar Királyi Tengerészeti Akadémiára. Zavaros, háborús idők közepette kezdik tanulni a kereskedelmi hajózást. A fiúk hamarosan beilleszkednek a Monarchia vegyes – osztrák, magyar, horvát, olasz – nemzetiségű társaságába. Megismerkednek a helyi horvát tengerészekkel, a fiumei „uszkokok” – a dalmát partvidék rettegett kalózzai – leszármazottaival, és barátságok szövődnek közöttük.

A háborúnak aztán vége sza-

kad, és az antant győztes államai között megkezdődik a területi osztzkodás. A Magyar Királyi Tengerészeti Akadémia tanárait elküldik. A további tanulásnak vége, a három fiatalnak döntenie kell a hazautazás és a legendás híró kapitány, Turkovich Daniló ajánlata között: hajózzanak vele az Adrián, Jadran nevű sónerén.

Megkezdődik hát a kaland a híres legénységgel: Sottomarina, az adriai partok legerősebb embere; Turkovich Szevér; Gáspár Béla; Horváth Feri, Zoller, Andrea, a három nauticás; Jokko; Suttora, a „kalóz”; Lau kutya és Pallada, a papagáj. Az expedíció célja: megtalálni az uszkokok elvesztettnek hitt kincsét.

A tengeri úton az olvasó megismerheti a navigáció rejtelmait, a tengerészeti kifejezéseket, a régi, nevezetes történeteket. A viharok és egyéb megpróbáltatások pedig izéltőt adnak a tengerész hozzáállásból.

A könyv talán legnagyobb érdeme, hogy emléket állít a Magyar Királyi Tengerészeti Akadémiának, tanárainak és az ott végzett tiszteknek, akik példásan megállták a helyüket a világ tengerein.

A háború és az Osztrák-Magyar Monarchia végnapjai ellenére a művet különös, békés báj lengi körül, melyben az olasz, horvát és magyar tengerészek példát mutatnak barátságából és ember-ségből.

Kalózkod, bálnák, tengerek (Kalandok az Északi-tengeren)



Az Északi-tengerről Drake, a hajdani kalóz, majd admirális ezt írta jelentésében: „Felhívom Felséged figyelmét arra, hogy a mi Északi-tengerünk viharai semmivel sem kisebbek, mint az Atlanti-óceán és az Indiai-óceán nagy viharai. Az a vihar, amelyik bennünket a spanyol Medina Szidonia nyomában űzött,

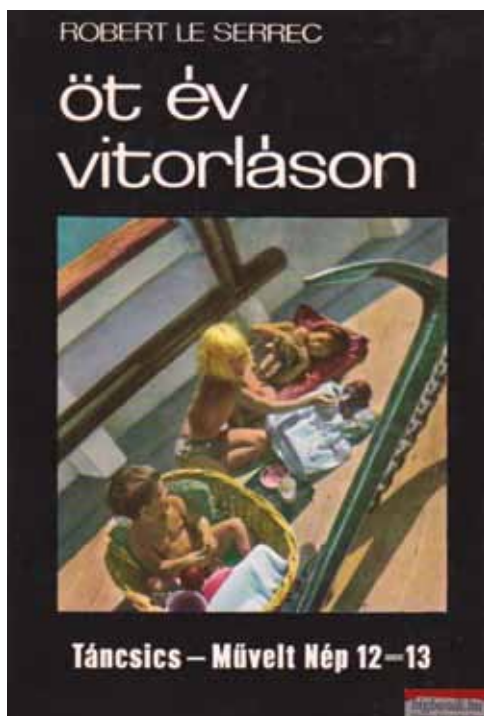
annyira veszekedett volt, hogy attól féltünk, nem látjuk meg a másnapot...” Egy hasonló orkánnal kezdődik a kaland: egy holland vontató és sleppje kerül végveszélybe, de végül a derék mentőhajósok kimentik a bajba került tengerészeket. A vontató azonban annyira megsérül, hogy a két magyar hajós, Horváth Feri és Andrea szárazföldre kényszerül.

Itt, az Orániai Vilmos Tengerészotthonban hallanak először a Mary Celeste esetéről. A hajó titokzatos körülmények között tűnt el, a rajta lévő pianínó viszont előkerült – felismerte egy matróz, aki betegsége miatt nem lépett a fedélzetre...

A két magyar egy kikötői kocsmában összetalálkozik a rég nem látott cimborákkal: kiderül, hogy a Jadran, Daniló bácsi, a kapitány és az egész adriai kompánia itt van a kikötőben. Rövidesen összeül a „haditanács”, és világossá válik a cél: a Mary Celeste titkának felderítése. A kalandokban – és kalózkodban! – bővelkedő könyvből szinte szívjuk magunkba a tengerészeti kifejezéseket, és velük a tenger lehetét.

A tengerészeti sorozat további könyvei: Csempészek, hősök, kikötők; Az elveszett sziget; Az óceán császára; Jokko visszatér

Aknai Miklós



Robert Le Serrec: Öt év vitorlázson

Irodalmi sorozatunk újabb kötete egy francia családról szól, akik úgy döntöttek, hogy körbevitorlazzák a Földet. Vállalkozásuk ugyan nem járt sikerrel, de számtalan élménnyel és – nem utolsósorban – gyermekkel lettek gazdagabbak.

1952-ben vették első hajójukat, egy 7,5 méter hosszú kuttert. Ezzel a pici vitorlással Raymonde és Robert Le Serrec bejárta a Földközi-tengert. Bár első fiuk születése hazatérésre készítette őket, a vitorlázás és a felfedezés utáni vágyakozás egy életre beléjük ivódott. Elhatározták, hogy egy nagyobb hajóval hosszabb útra indulnak. 1958-ban találtak rá az 1935-ben épült 21 méter hosszú, kétárbocos francia tonhalhalász hajóra, a Saint Yves-d' Armorra. A teljes átalakítás és felújítás két évet vett igénybe. 1960-ban sebtében toborzott társasággal indultak neki az óceánoknak. Többször váltott legénységükkel életre szóló barátságokat kötöttek, miközben Afrika és Dél-Amerika érintésével a Panama-csatornán át a csendes-óceáni szigetvilágot is behajózták. Halásztak, vadásztak, megismerték a helyi kultúrákat és egy egészen furcsa, hatalmas tengeri teremtményt is lencsévégre kaptak. Így a tudományos világ is megismerhette ezt az élőlényt, melynek létezéséről már több helyen tettek említést. Mindezekon túl útjuk során két gyermekkel is bővült a család: Annaich után megszületett Yves és Gwenola is.

Szutor Feri

Mit csinálsz a pezsgősüveggel, ha kiürült?



Az újrahasznosítással mindenki nyer!

Az üveghulladék 100%-ban újrahasznosítható! A kiürült üvegből újra üvegtárgy lehet. Az újrahasznosítással nyersanyagokat és energiát takarítunk meg, amivel csökkentjük a környezeti terhelést.

Gyűjtsd külön az üveghulladékot és dobd a megfelelő szelektív gyűjtőbe!



SZÉCHENYI TERV



MAGYARORSZÁG MEGÚJUL



A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Regionális Fejlesztési Alap támogatásával valósul meg.



HAJÓFENÉK

Aljas kérdések, fontos válaszok

Hogyan és mennyire csiszoljunk?

Milyen anyagokat és eszközöket érdemes használni?

Ez az időszak a hajók algagátlózése és a téli pihenő utáni takarítás-sal telik. Elsőként az algagátlózásról szeretnék néhány szót ejteni. A csiszolás egy kényes pont, mert azt látom, hogy ez automatizmus-sá vált, holott az algagátlók gyártói éppen nem ebbe az irányba ha-ladnak. Pontosabban azok a gyártók, akik felelősen gondolkodnak. Az algagátlók anyagai vizes környezetben fejtik ki hatásukat, tehát ha a csiszolás közben ezt a port beszívjuk – még ha kis mennyiségben is – bizony komoly veszélyeket idézhetünk elő. Éppen ezért az ilyen csiszolásokat mindig nedvesen célszerű végezni. Na, erre még nem sok példát láttam az itthoni kikötőkben. Ha géppel dolgoznak, és azon poreszívó is van, kicsit jobb a helyzet, de még ezeknek a fiúknak is vörös, meg kék, meg fekete az arca a maszkok körül.

Az igazi megoldás, ha olyan algagátlót használunk, amit nem kell megcsiszolni a következő réteg felvite-le előtt. Vannak ilyenek. Az International algagátlókat például elégséges, ha a nagynyomású mosóval alaposan letisztítják, mikor kiveszik a hajót a vízből. A fellazult és elhasználódott réteget az erős vízsu-gár lebontja, és alkalmassá teszi az átvonásra. Most mondhatja bárki, hogy ennek reklámíze van. Tegye, de azt gondolom, ez egy nagyon fontos tudnivaló, amit érdemes megszívlelni. Persze a lemosás után még maradhatnak foltokban ráakódások, amiket el kell távolítani. Erre a célra a háztartásban használa-tos dörzsikés szivacson már ismert, műanyag szá-lak tömegéből kialakított csiszolóanyag a legjobb. Ezt festékboltok árusítják, különböző színekben. A színnek azért van jelentősége, mert ez különbözte-ti meg az érdességet. Általában háromféle létezik, a legsötétebb a legdurvább, ez kb. a 200-as papír-hoz hasonlítható. Gyorsan lehet vele dolgozni, nem kell erővel rányomni, inkább törlő mozdulatokkal ad-dig csiszolni, amíg eltűnik a folt. A csiszoló hatást a szála felragasz-tott apró szemcsék fejtik ki, szemben a csiszolópapírokkal, ahol a fel-ületre szórják a szemcséket és azok kiállása adja a csiszolatot. Ha dur-va, akkor mélyeket, amit aztán nehéz eltüntetni. Ha a lemosott felüle-ten, vagy akár a megcsiszolton azt látjuk, hogy foltokban elérte az ala-pozót, vagy már az alapozó is lekopott és a gélnél járunk, akkor bi-zony alapozni kell. Az alapozók ugyanis egyrészt tapadásközvetítők,

másrészt lehetnek vízzáró bevonatok is egyben, a lényeg az, hogy az átnedvesedő algagátlót megtartják a felületen.

Aztán láttam rossz példákat is. Az egyik chartercég hajóit például az újbóli bevonat előtt foltosra csiszolták. Tették ezt azért, mert a hajó forgalmazója szerint nincs szükség alapozóra az algagátlók alá, csu-pán minden évben a vízre tétel előtt alaposan le kell csiszolni a régit, és mehet rá az új. Na, ezek a sokszori csiszolások biztosan nem tesz-nek jót a vékony gélrétegnek. Lelkük rajta, majd meglátjuk – végül is a hajófenék-felújítással is lehet kenyérre valót keresni...

És persze vannak elrettentő példák is. Egy Win 22 hajóra úgy rak-ták fel az algagátlót, hogy a felületet nem csiszolták meg előtte – gondolom azért, hogy ne koptassák. Alapozót sem használtak, így



a tőkesúly egy tekintélyes része megrozsdásodott, és a kiszáradt algagátlót körömmel is le lehetett hántani a felületről. Mivel garanciális időn belül volt a hajó, a gyártó jelent meg a felkészítés elvégzésére. A tőkesúlyon a rozsdát megcsiszolta, és az egész felületet egyszerűen lealgagátlóztta. No comment.

Azt gondolom, a hajók életét elsősorban a gondoskodás tudja hosz-szúra nyújtani. Látunk skandináv hajókat a maguk 25-30 évével,

kitűnő állapotban. Mondhatnánk, hogy persze, mert azokban van anyag. Igen, van, de az önmagában nem elég. Sokan azt hiszik, hogy egy műanyag hajóval nincs gond, és nem igényel törődést. Miközben autójukat persze rendszeresen mossák, waxolják, letakarják vagy épp garázsban tárolják. De ha már a takarításnál járunk...

Mivel érdemes lemosni a hajót?

Mi a következő lépés? Polírozás, waxolás?

Általánosan elfogadott teória, hogy a speciális hajós termékek a magas árukon kívül gyakorlatilag megegyeznek a jóval olcsóbb, a háztartásban is használatos darabokkal. A tévhitet erősíti, hogy a végkifejlet sokszor meggyőzően hasonló, vagyis: a hajó a lemosást követően tiszta lesz. Igen ám, csak azzal nem számolnak, hogy vajon ezeknek a szerekeknek a maradékai milyen károkat okozhatnak. Ha mindez szembetűnő lenne, mondjuk a lemosás után elporladna a felület, nem is kéne beszélni róla. A „tönkretétel” azonban egy hosszabb folyamat. Először csak azt venni észre, hogy a következő évben mindig kissé mattabb lesz a felület, majd később kissé jobban kretásodik. Ennek egyszerű oka van. A háztartásban használatos oldószerek, zsírtalanítók mind-mind agresszív, maró hatású anyagok. Ezzel nincs is gond, amíg porcelán, üveg, rozsdamentes acél, vagy speciális műanyagból készült holmikat kell velük tisztára varázsolni. Teszik a dolgukat, mi pedig leginkább gumikesztyűben mosogatunk, vagy ha nem, hát a mosogatás után bekenjük a kezünket valami zsíros krémmel. Nos, erről van szó...

A hajók gélfelülete nem zárt, annak ellenére, hogy szabad szemmel annak látjuk. Mikroszkóp alatt azonban láthatóvá válnak azok a piciny



lyukacsok, amiken keresztül ezeknek a mosószereknek az alkotóelemei becsusszannak a felületbe, majd ott kifejtik nem éppen áldásos hatásukat. Hogy mennyire lyukacsos egy ilyen felület, elég megnézni egy olyan hajófeneket, ami algagátló nélkül két hetet a vízben tartózkodik. Az algák kis gyökerei épp ezekben a lyukacsokban kapaszkodnak meg. Mindezek elkerülése érdekében, azaz hajónk épségének megóvása miatt kell használni a speciális mosószereket. És ha a tisztítás megvan, akkor jöhet a teljes felület átwaxolása, amely éppen ezeknek a lyukakat zárja le. A polírozás gyakorlatilag szintén egy tisztítás, csak épp nem vegyi, hanem mechanikus úton választja le a koszréteget vagy vízkövet a felületről. Ne felejtjük el: a polírozás után is elengedhetetlen a felület felwaxolása.

Rick Csaba

TISZTA VIZET A ...

Szennyes ügyeink

Úgy tűnik, az ideai balatoni vitorlásszezon fő témája a hajók szennyvízkezelése lesz. A hajózási hatóság már tavaly ráerősített a szigorra, néhány vizsgabiztos keményen ellenőrizte a pumpás WC-vel ellátott hajók szennyvíztartályának meglétét, és annak ürítési rendszerét. Sőt, még a vízirendőrség is ellenőrizheti ezeket kint a nyílt vízen. Hallottunk már egy-két esetről, amikor súlyos környezetszennyezési bírságot róttak ki peches sportársunkra. A helyzet idén még romolhat is – már ami a szigort illeti. Miért beszélék itt romlásról? Hiszen a Balaton vízének minősége minden vitorlázónak szívügye kell

legyen. Különösen a kikötőmedencén belül. A legfőbb hiba ott van, hogy az ügy rendezésére, szabályozására hivatott hatóságok ténykedése összhang nélküli, teljesen esetleges. A vizsgabiztosok sem állnak egységes platformon az ügyben. Az egyik hajó simán átmegegy a vizsgán tartály nélküli WC-vel, a másikon még a szürke szennyvizek (mosogató, zuhanyozó) tartályba vezetését is megkövetelik. Nézzük előbb azokat a hatósági előírásokat, amelyek a hajók műszaki berendezéseire vonatkoznak. Ezek nem új keletűek, a szennyvízkezelésre vonatkozó szabályok valami-

lyen formában mindig is léteztek. A jelenleg hatályban lévőket a 2/2000 (VII. 26.) KÖVIM rendelet 1. sz. mellékletének A részében, a „Szennyezőanyag kiömlésének megakadályozása” cím alatt olvashatjuk (jelenlegi formájában hatályos 2004. 08. 01-től):

„A vízi járműveket úgy kell kialakítani, hogy a szennyező anyagoknak (olaj, üzemanyag, stb.) a vízbe történő véletlen kiömlése megakadályozható legyen.

A WC-vel ellátott vízi járművön:

- a) beépített tárolótartályt kell kialakítani, illetve
- b) lehetővé kell tenni tárolótartály ideiglenes jelleggel történő felszerelését.

Beépített tárolótartállyal épített vízi jármű beépített tartályának ürítésére szolgáló vezetéket szabályos csatlakozóval kell felszerelni, amely a szennyvíz átvételére rendszeresített fogadó

állomáshoz történő csatlakozást lehetővé teszi.

Ezen kívül minden emberi eredetű hulladékot szállító és a hajótesten áthaladó csövet mechanikusan lezárható vagy lepecsételhető szelepekkel kell ellátni."

Az 5.8 szakasz a fentiekén túlmenően lábjegyzetben megjelöli az idevonatkozó ISO 8099-1 jelzetű, „Kishajók, Szennyvíz tárolása és kezelése. WC-k tároló rendszerei” című nemzetközi szabványt.

A rend kedvéért megjegyzem, hogy a szürke szennyvíz közvetlen kieresztésére is vonatkozik korlátozás, azonban ez elsősorban a kereskedelmi hajózásra érvényes és a kifolyó víz szennyezőanyag-tartalmának kémiai úton történő meghatározása minősíti a használt vizet szennyezőnek vagy sem. Ezért a túlbuzgó vizsgáztatókat, ha ilyenbe belekötnek, nyugodtan le lehet szerelni.

Most nézzük, hogy áll a balatoni hajópark műszaki felszereltség dolgában, ami a szennyvíztartályt illeti. Az importból érkező hajók többsége fel is van szerelve tartállyal és a fedélzeten a „szabványos” üritőnyílással, amelyre rácsatlakoztatható a szennyvíz átvételére rendszeresített fogadóállomás. Más a helyzet a régebbi építésű, tengeri használatra készült, külföldről származó hajókkal és a hazai hajóipar termékeivel. Ezeknél alig fordul elő beépített szennyvíztartály. Csodálkozom is a hazai hajóépítőkön, akikhez bár eljutott a hatósági szigor híre, mégsem változtatnak eddig kialakult szokásaikon, nem építenek be tartályt, mert – mondják – átviszik ők az első vizsgán így a hajót. Pedig igencsak kitolnak a hajótulajdonossal, aki a második vizsgán szembesül hajójának ezzel a hiányosságával. Utólag beszuszakolni a tartályt meglehetősen nehézkes, gyakran meg sem oldható. Marad a WC kiserelése – legalább a vizsga idejére –, de ebben az esetben számolni lehet azal, hogy a vizsgáztató leplombálja a WC elfolyó vezetékének gömbcsapját, így lehetetlen né teszi az alkalmatosság tartály nélküli vizszaszterelését is.

És mi a helyzet a rendeletben említett fogadóállomások körül? Na, itt kezdődnek a legfőbb bajok! Ilyen fogadóállomás ugyanis egy sincs

a Balatonon, amely a vitorlások szennyvizének leszívására szolgálna. A kiserelhető tartály pedig legfeljebb a Porta Potti rendszerű, nem vízüblítéses berendezéseknél fordul elő, amely már rég kiment a divatból. A beépített tartályokat kétféleképpen lehetne üríteni. Vagy az említett szippantó berendezéssel, ami ugye nincs, vagy saját szennyvízszivattyúval, de akkor is kellene egy zárt befogadó edény, amivel a kikötők ugyancsak nem rendelkeznek. Mondanom sem kell, szennyvízszivattyúval pedig a hajók a legtrikább esetben vannak felszerelve.

A hatósági tevékenység másik vonala a kikötők felügyelete, rendszabályozása. A HF Kikötőfelügyeleti osztálya és a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság lenne az, amely rászoríthatná a kikötőket a szükséges berendezések beszerzésére és működtetésére. A hatósági tevékenység összhangja azonban ezen a ponton megszűnik. Tudomásom szerint nincs olyan meglévő kikötő, amelyet köteleztek volna a rendszeres felülvizsgálat, illetve a kikötői engedély meghosszabbítása alkalmával erre. Annyi változás mégiscsak érzékelhető, hogy az új létesítésű kikötők esetében a vízjogi és környezetvédelmi elvi engedélyezés során ezt előírják, ámde a kikötői beruházások nem jellemzőek mostanában, a gazdasági válság idején. Ráadásul ezek a kikötői engedélyhosszabbítási ellenőrzések



tízévenként esedékesek, így sok esetben a belátható időben nem is kerülhet sor a berendezések meglétének vizsgálatára. Izgalmas kérdésként merül fel az egyre szaporodó chartercégek ügye is. Vajon ők mit mondanak a kuncaftjaiknak a WC-használattal kapcsolatban? Vagy ha nem mondanak semmit, akkor hogy szabadulnak meg a tartályban összegyűlt heti „készletől” a váltás alkalmával?

Okkal feltételezem – és ezt tapasztalataim is alátámasztják –, hogy a hazai hajósközönység elkötelezett a Balaton vizének megóvása ügyében. Nemcsak a hatósági retorzióktól tartva, pusztán jó szándékból is vállalnák a szennyvíztartály beépítésének többletköltségét, ami egy 100 ezer forintos költségkeretbe biztosan belefér. Sokan még a saját szennyvízszivattyút is bevállalnák, de ha nincs mibe pumpálni a termést, ez fölösleges kiadás. A helyzet megoldásának kulcsa a kikötők üzemeltetőinek kezében van. Akár hatósági kényszerítésre, de még inkább saját kezdeményezésre meg kellene lépniük a szippantó berendezések üzembe állítását.

A Marina már nyolc éve ügyködik azon, hogy a balatoni viszonyokra alkalmas berendezést találjon és forgalmazzon. A holland Seijsener cég – akik általában fix telepítésű, pénzbedobós, önkiszolgáló berendezéseket gyártanak, – ki is alakított egy speciális, viszonylag olcsó balatoni mobil konstrukciót. Ez egy négy keréken gurítható, 100 liter befogadóképességű tartály a megfelelő szivattyúval és szívócsővel felszerelve. Ára kb. 5000 euró, ami két-három hajó átlagos bérleti díja. Nem vágja tehát földhöz a kikötőket. Ráadásul még befektetésnek sem rossz, hiszen a szippantásért díjat lehet felszámítani. Külföldi gyakorlat szerint ez 5-15 euró, hajó- vagy tartálymérettől függően.

Na de ez itt nem a reklám helye. Ha jól meggondoljuk, házilagos kivitelben egy hasonló berendezés fele ennyiből is kihozható. Ha én húsz évvel fiatalabb lennék, biztosan belevágnék a berendezés gyártásába, vagy akár üzemeltetésébe is. Tehát: vállalkozó kerestetik a probléma megoldására, akinek az induláshoz minden szakmai segítséget kész megadni:

Kövendi Dénes

ELEKTROMOS KÜLMOTOROK Csendestársak

Manapság már azok sem csodálkoznak az energiahatékonyság és a környezeti felelősség gondolatának az élet legkülönbözőbb területein való megjelenésén, akik nem minden percben a globális felmelegedés és az óriáspandák kihalása miatt aggódnak. A zöld gondolat erős hívószó lett – és nincs ez másképp a hajós szegmensben sem. Sőt: a „vízi emberek” jó része már akkor is a természettel való összhangra törekedett, amikor ez még nem volt szinte minden vállalat kötelezően magára erőltetett mission statementjének része.

Újabb nyomós érv lehet a fosszilis energia használata ellen a Balatonon érvényes szigorú szabályozás is. Egy elektromos motorral ugyanakkor nem csak a törvény adta kerekre tágnak ki: a lokális szennyezés kiküszöbölése, a kellemetlen zajok és bűz zavaró elegyének hiánya már önmagában is megéri a technológiai váltást. Ám nem csupán a lelünk – fülünk, orrunk – megnyugtatója jelenthet nagyobb elégedettséget, vannak ennél sokkal praktikusabb szempontok is. A gázolaj energiasűrűsége jóval meghaladja az akkumulátorokéit, mindehhez azonban a hagyományos külmotorok jelentős, akár egy nagyságrenddel kisebb hatékonysága társul. Ez pedig magyarázza a relatíve nagyobb fogyasztást. Egy elektromos külmotor tehát jobban „gazdálkodik”: egy „energiaekvivalensből” nagyobb teljesítményt és hatótávot hoz ki. A rendszer szűk keresztmetszetét az akkumulátor jelenti, a lítium alapú technológiák azonban már nem kényszerítenek nagyobb kompromisszumokra. A hagyományos aksikhoz képest jelentősen kisebb tömege lehetővé teszi, hogy egy kisméretű külmotor fejtartályában is elférjen a megfelelő kapacitású egység.

Nemcsak a környezetvédelemmel és energiahatékonysággal kapcsolatos attitűdjeink, de a hajózási szokásaink is változnak. Részen a hagyományokat felelevenítve, részben gazdasági kényszerek okán, de mind

többen próbálkoznak a hajók bóján tarolással is. Bár itthon a jogszabályi háttér nem kedvez ennek a megoldásnak, ha a horizontunk túlmutat a hazai tavakon, egyértelművé válik a módszer népszerűsége. Mindez azal jár, hogy nagyobb szerep jut a „bociknak” is a – sokszor zsúfolt – kikötők megközelítésében. Egy kisméretű RIB-nek pedig remek társa egy elektromos külmotor. Könnyen és gyorsan le- és felszerelhető, egyszerűen elpakolható-elzárható az illetéktelen kezek elől. Az alacsony tömegnek hála pedig ezek nem is jelentenek különösebben megerőltető műveleteket. És hogy mindez nem csupán elméletben működik jól, álljon itt egy saját tapasztalat: teszteléshez a Torqueedo Travel sorozatába tartozó modellt és egy leeresztett, háromszemélyes gumibocit választottunk. A csónakot négy perc alatt sikerült üzemké-



pessé tenni, további két perc után pedig már az eredetileg összecsomagolt és becsákolt külmotor is rajta feszített. Azaz a horgonyzástól számítva alig hat perc alatt már készen álltunk a kihajózásra.

Az elektromos külmotoroknak azonban ennél jóval szélesebb a felhasználási területük. Kicsivel komolyabb teljesítménnyel már nem okoz gondot egy vitorlás kishajó meghajtása sem, kiváltva ezzel a szennyező külmotorokat. Jó szolgálatot tehetnek az amúgy is csendre vágyó horgászok ladikjain, vagy épp besegethetnek a fáradó tengeri/túrakajakosnak is. A piacvezető Torqueedo széles típusválasztéka a speciálisabb igényeket is kit tudja elégíteni. És ha igazán ki akarunk zöldülni, ne sajnáljunk némi többletberuházást a márka speciális, napelemes akkutöltőjére sem! (x)

torqueedo High Tech

elektromos motorok
a XXI. századi kihívásoknak fejlesztve.
Gyorsaság, csendesség, kis fogyasztás
és maximális erő!

Travel 1003 S/L

- beépített LIMA akku
- sebességmérés
- fogyasztás kijelzés
- akku töltöttség kijelzés
- megtehető út hosszának kijelzése

Tolóerő: 4 LE-nek megfelelő - 68 Lbs
Saját tömeg akkuval: 14,5 kg
Max. hajótömeg: 1500 kg



Cruise 2.0 S/L



- 6 LE-nek megfelelő tolóerő - 121 Lbs
- Üzemi feszültség: 24 Volt
- Saját tömeg: 18 kg
- Max. hajótömeg: 3 tonna
- Akku állapot kijelzés

Távírányítós modellek:

Cruise 2.0R S/L és 4.0R S/L



- távírányítós modell,
- beépített GPS-sebesség mérés
- megtehető út hossza, akku töltöttség kijelzés
- Tolóerő: 6 ill. 10 LE-nek megfelelő: 121 ill. 214 Lbs
- Üzemi feszültség: 24 ill. 48 Volt
- Max. hajótömeg: 3 ill. 5 tonna
- Saját tömeg: 17 ill. 18 kg

Cruise 4.0R TWIN S/L

- távírányítós modell
- iker távkapcsolókkal
- beépített GPS - sebesség mérés, a megtehető út hossza, akku töltöttség kijelzés
- Tolóerő: 16 LE-nek megfelelő: 378 Lbs
- Üzemi feszültség: 2x48 Volt
- 20-28 km/h sebesség is elérhető



Forgalmazó: INTERSERVICE Kft.



1118 Bp., Budaörsi út 4-18/A. fszt. 4.
Tel.: 365-1831 • Fax: 365-1830
e-mail: interservice@t-online.hu
www.mercuryinterservice.hu

HAZAI HIGH-TECH VERSENYGÉP

Új hajó születik

Nagy fába vágja a fejszét, aki manapság új hajótípus tervezésébe és építésébe kezd. A gazdasági helyzet ugye, meg a nagy külföldi gyártók egyre erőteljesebb jelenléte a hazai piacon. De ha megvan a piaci rés, jó a minőség és versenyképes az ár, a siker sem maradhat el.

Amikor a műhely felé autóztam, azon gondolkodtam, vajon hogyan is hívják Micimackó lakhelyét. Nem jutott eszembe, csak az, hogy az Alagi Major nagyon erre emlékeztet. Mint később kiderült, egyáltalán nem lakik itt semmiféle mesehős, de az itt születő történet talán mesebe illő lesz majd. A Főárboc műhelyében várt Nedbál Noel és Juhász György, a Slider projekt megálmodói. A hajózás náluk családi hagyomány. György neve jól ismert a szakmában, hisz nevéhez számos fadragon felújítása kötődik. Szabadidejében a Halidorral versenyez. A hajóépítés iránti érdeklődés a családi műhelyben ragadt rá, de professzionális restaurátorra és építővé Angliában képezte magát 2003-2005 között. Noel sem ma kezdte a vitorlázást. Családi dragonjukkal, a műanyag építésű Atlantisszal évek óta vesz részt versenyeken. A telepen most is több hajó készül. Van itt felújítás alatt lévő Európa 30-as, B21-es, de egy 40 lábnál nagyobb trimarán is!

Na de nézzük a Slidert! Honnan is jött az ötlet? György egyik végzős egyetemista ismerőse, Réder Ákos küldte a terveket azért, hogy makkett készüljön belőle. Ahogy elkészült a minta, Noel és György egyből arra gondolt, hogy ezt talán nagyobb méretben is érdemes lenne megépíteni. Hogy miért? Mert ebben a 20-22 láb körüli kategóriában nem nagyon van választék. Főleg nem olyan hajók közül, amik felhúzóható kílsvertesek, sólyázhatóak, két vagy akár egy ember is könnyen elviszi őket, de mégis nagy teljesítményre képesek. Márpedig a Slider ilyen lesz. Ráadásul a kajütben két ember számára van alvóhely is. Az innováció már itt tetten érhető, hiszen aki itt alszik, annak nem lehet

gondja a térezzettel: a feje felett a teljes kabintető plexiből van!

Egy kicsit a technológiáról. A hajótest vákuuminjektált módszerrel készül majd, az üvegszövetek között pedig sejtszerkezetű hab biztosítja a merevítést. Ez a sejtszerkezet egyben arra is lehetőséget ad, hogy finom ívek is kialakíthatóak legyenek, mégis elég erős maradjon a hajótest. A decken álló árboc anyaga karbon, és szín-

Technikai adatok:

Hossz:	5,00 m
Vízvonalhossz:	4,85 m
Szélesség:	2,15 m
Súly:	350 kg
Balanszsúly:	110 kg
Nagyvitorla:	12,3 m ²
fock:	7,2 m ²
genua1(roll):	7,3 m ²
genua2:	7,8 m ²
bliszter:	35 m ²





tén itt készül majd a műhelyben. A vitorlákat a HunSails önti formára. Az egész cókák pedig mindössze 350 kg-ot nyom majd!

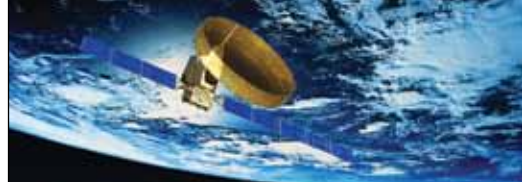
A tervezés során szempont volt az egyszerű kezelhetőség, ezért a foca önváltós lesz, és alaptartozékként jár a tubába húzható 39 nm-es blister is. Felárért pedig genoa is rendelhető majd a hajóhoz.

A test formáját úgy alakították ki, hogy megdőlt állapotban az oldalán található ferde síkokon fusson a hajó, enyhén előredőlve. A lapos hajótest ugyanakkor hátszélben is stabilizálja a vitorlást.

És hogy mitől lesz igazán versenyképes a Slider? Természetesen az áráról. Csillagászati összegekből könnyű csúcstechnológiás hajót összerakni. De a Slidert bárki hazahúzhatja majd nettó 4,8 millió forintért! Ha kicsit körbenézünk a hasonló méretű hajók között, rögtön rájövünk, hogy nemcsak technológiájában, árban is igen jó választásnak bizonyul, ha elkészül. Igen, nyilván ez a következő kérdés. Ez mind szép és jó, de mikor látjuk vitorlák alatt hajózni? György és Noel szerint kisebb csodával már a Kékszalagon futni fog az első példány, de a valódi cél szeptember környékén van. Még idén el szeretnének készülni az első hajóval, hogy a következő szezonra már bárki bevásárolhasson magának egy Slidert.

Nem titkolt cél, hogy osztályhajó váljon belőle, hiszen a korszerű technológia és a várhatóan jó teljesítmény versenyzésre predesztinálja, kedvező ára pedig bátoríthatja a beruházókat. Talán 2-3 éven belül Sliderekkel lehet majd Match Race-elni a Balatonon és a környékbeli tavakon? Meglátjuk.

Szutor Feri



WorldGate
Speciális Felszerelések Boltja

Közép Európa legnagyobb
műholdas eszközöket
forgalmazó cége.

iridium
és
THURAYA

**Műholdas
telefonok**



**EPIRB
Műholdas
Személymentő
eszközök.**



Villámdetektor



**Hajózási és szárazföldi
GPS térképek
a világ minden részére**



WorldGate Kft.
H-1022 Budapest, II. ker. Áldas u. 16.
Tel: +36 (1) 326-0293, +36 (70) 5100 700
web: www.worldgate.hu
Koordináták: N47°31.110' E019°01.450'

HAJÓTESZT

Boström B31

Az egész úgy kezdődött, hogy nyaralót kerestünk a Balatonon, amikor – mivel ismerősökkel jártam hajózni – felmerült, hogy miért nem veszünk inkább hajót? Ennél vízpartibb nyaraló nincs, és a fűvet sem kell állandóan nyírni. Ezért olyan modellt kerestünk, ami kényelmesen használható túrázásra, lehet rajta lakni, és bár viszonylag jó állapotban van, azért kiélhessünk rajta barkácsoló hajlamaimat is. Hónapokig tartó nézegetés után bukkantunk a Spleen-II nevű hajóra, amely minden tekintetben megfelelt. Ő egy B31-es, de nem a jól ismert magyar, hanem a svéd eredetű Boström B31.

A Boström B31 gyökerei a hatvanas évekbe vezethetők vissza. A svéd Bruno Boström terve népszerűnek bizonyult a skandináv vidéken, annak ellenére, hogy az első változat igazából csak a testet és a decket jelentette: a belső kialakítás a tulajdonos feladata volt. A korai példányok így igencsak különbözőek lehetnek. A hajó maga masszív, korlátlan tengeri használatra alkalmas típus volt, több ezer darab készült belőle. A dán Starboat cég megvásárolta a gyártási jogot, így már ott is gyártották a típust. A terveket kiteljesítették, egységesedett a belső bútorzat. Megváltozott a deck és a cockpit is, valamivel nagyobb helyet nyújtva a hajózóknak. Ezt a módosított dán változatot B-31 Mark-II néven árulták. A Spleen II is egy 1979-ben, Dániában gyártott Mark-II. Eredetileg a Bodeni-tavon szolgált, onnan került a magyar tulajdonoshoz, aki azonban sportosabb hajóra vágyott. Így lett az enyém.

A hajó nevén sokat gondolkodtunk, hiszen ha angolul nézzük, akkor lépet jelent, de kevésbé tartottuk hihetőnek, hogy a névadó belgyógyász volt. Ugyancsak nem tetszett, hogy

Baudelaire hasonló című versei alapján a világfájdalomról nevezzünk el vitorlást. Mivel azonban a hajó német területről jött, ezért úgy döntöttünk, hogy a német spleen szó hóbort értelme már használható hajónév.

A Boström 31 nagyon hasonlít a Balaton 31-hez, bár annál kicsit keskenyebb, hordósabb és a hátsó része jobban összehúzott. Főbb adatai: hossza: 9,33 m, vízvonalhossz: 6,75 m,

ral szerelték, de ebben a hajóban egy hasonló teljesítményű Lombardini blokk van.

A vitorlázat rendszerint egy nagy génuából (a forstag topra van kötve) és egy szintén nagy, elég denevéres grószból áll, de van még egy kisebb orrvitorla és spinnaker is. A könnyű kezelhetőséget fock-roller, lazy-jack és a hátravezetett kötélzet biztosítja, így egyedül is biztonságosan vezethető. Saj-



zélesség: 2,78 m, merülés: 1,7 m, vízkiszorítás: 3,3 t, ebből 1,6 t a tőkesúly. A hajótest tömör üvegszál-erősítésű poliésztergyanta. Eredetileg 13 lóerős beépített Yanmar dízelmotor-

nos a csörlők nem kötélfogósak, de ezek lecserélése nem olcsó mulatság. A nagyvitorla traveller a kajüttetőre van szerelve, ez nem a leghatékonyabb, és a kezelése is kicsit macerás, de cserébe akadálymentes cockpitet kapunk.

A viszonylag nagy kormánylapátot körkormány mozgatja, és fel van szerelve autopilottal, ami nagyon kényelmes hosszabb utakon.

A külső-belső kialakítás során sok fát használtak: bent mahagóni és teak bútorzat, kint pedig teak borítású cockpit. Összesen hat fekvőhely van, ebből kettő az asztal leeresztésével kialakítható franciaágy, egy pedig a térképasztal mögötti koporsóágy. A belmagasság kb. 180 cm.

A kajütlejáró mellett található a konyha, mosogatóval, hűtődobozzal és spirituszfűzővel. A fux és a szalon között van egy kézmosó és WC. Szerencsére rengeteg tárolóhely van, így valóban be lehet rendezkedni hosszabb ottlakásra. Mi rendszeresen szoktunk sütni-főzni a nyílt vízen.



Elöl, az ágy alatt nagy ivóvíz- és szennyvíz-tartály található, valamint nyomás alatti vízrendszer van kiépítve.

A hajó kellemesen vitorlázható, kialakításához képest fürgé és fordulékony, de persze csodákat azért nem várhatunk tőle – a yardstickszáma 108. Kis szélben a nehéz anyagból készült vásznak nem túl hatékonyak, de ha kicsit élénkül, gyorsan



dó fölé a fa tükrös szekrény, és tervbe van véve a kémiai WC lecserélése pumpálásra, ha általános lesz a kikötőkben a szennyvíz-ürítési lehetőség. A vízrendszer is új fejlesztés, és mivel volt a hajón egy felesleges szivattyú, deck-zuhanyt is csináltunk.

A gerincre állított árboc miatt a kötélzet mellett sajnos mindig bejutott egy kis esővíz, ami miatt az árboc talp alatti fa elrohadt.



meglődul, és hamarosan szükség lehet a reffelésre is. Ugyanakkor az Északi-tengerre tervezett hajó könnyedén állja a balatoni viszonyokat. A belmotor elég hatékony, a kikötői manőverekhez több mint elegendő. A propeller automatán vitorlába áll, tehát a sima összecukódókhoz képest hatékonyabb hátramenetben, bár ilyenkor inkább érvényesül a csavar elhúzása, mint a kormánylapát.

A megvásárlása után néhány apróbb javításra és fejlesztésre volt szükség. Az elektromos rendszer gyászos állapotban volt, így azt gyakorlatilag teljesen újraépítettem. A több mint 200 Ah-nyi akkumulátor lehetővé teszi akár a többnapos vízen tartózkodást is.

Bekerült egy kombinált mélység-sebesség műszer. Az üzemanyagrendszert is felújítottam, és beépítettem egy üzemanyag-szintmérő műszert, mivel a beépített tankban nem látszik a dízelolaj mennyisége.

A szétnedvesedett konyhai pozdorja munkalapot lecseréltük fára. Most készül a mos-

Ezért kicseréltük és leműanyagoztuk, így most már időtálló. A fedélzeten lévő teak-elemeket is felújítottam, az igen csúnyán lefestett dörzslécet felcsiszoltam.

A munkák közben bebizonyosodott, hogy az eBay remek forrás különböző alkatrészek, műszerek beszerzésére.

Szerencsére komolyabb problémákkal még nem találkoztam, a test jó állapotban van, a dánok jó anyagokból, masszívra építették több mint 30 éve. Így javításokra szerencsére nem kellett sok pénzt vagy időt költeni. Természetesen egy mai modellel összehasonlítva azért látszik a kora, de ennek ellenére teljes értékű túrahajóként használható. Többször bizonyította, hogy nagyobb társaság is kényelmesen elfér rajta, néhány személy pedig hosszabb időt is el tud rajta tölteni a vízen.

Célom, hogy – kitapasztalva a hajóslétet – a következő hajóm kialakítását én magam szeretném megtervezni. De addig még valószínűleg néhány szezon a Spleen-II fedélzetén fogunk eltölteni...

Szigeti Szabolcs

MÉDER ÁRON A FÖLD KÖRÜL

Vitorlázás a Nagy-Antillákon

Az Atlanti-óceán átkelése után 2010. december 17-én érkezünk a Karib-tenger Kis-Antillák szigeteihez, és egészen 2011. április 15-ig itt vitorlázunk több ezer mérföldet – néha egyedül, de legtöbbször csapattal. Április közepén a Kis-Antillák szigeteit elhagyva érkezünk meg Puerto Ricóba, a Nagy-Antillák legkeletibb szigetéhez. A következő szűk két hét alatt a Nagy-Antillák három nagy szigetét, Puerto Ricót, a Dominikai Köztársaságot és Jamaicát „vitorláztuk” be.

2007-ben a Carinával a Kis-Antillák szigetvilágának déli részén vitorláztam át, majd Dél-Amerikát több helyen érintve értem el Panamát. Most a jóval nagyobb Lullabyval leginkább az északi részen hajóztam, és a Nagy-Antillák szigetein át tervezem a Panamába vitorlázást. Mindkét, a Kis-Antilláktól a csatornáig tartó útvonal körülbelül 1500 tengeri mérföld – általam már jól ismert terep.

A Karibi az egyik nagy kedvencem a világ tengerei közül, mert egyenletes, megbízható szelek fújnak: a Szélfelőli-szigeteknél például szinte soha nincs szélcsend! Nem vitorlázók és kezdő vitorlázók számára is megfelelő hely az első túrákhoz, mivel a sok sziget takarásában kisebbek a hullámok is. A Kis-Antillákon a szigetek közti távolság nagyjából félnapi hajóútnyi, így éjszakai vitorlázás sem szükséges. Puerto Ricóban az első állomás egy kis déli falucska volt. Itt szinte senki nem beszélt angolul, így az én gyér spanyoltudásommal kellett boldogulnunk. Ez a rész nem egy turistaparadicsom, a helyiek itt nem nagyon látnak külföldieket. Mi voltunk az érdekesség: mindenki kérdezősködött, hogy kik vagyunk és honnan hová tartunk. Volt olyan lány, aki haza is akart vinni magához, egyszóval nagyon latinos volt a hangulat... Az is furcsa volt, hogy mennyien tudják, hol is van Magyarország. Természetesen kipróbálgattuk a helyi ízeket. Halászfalu lévén adta magát, hogy sorra vegyük a tengeri ételeket: csigák, rákok, halak. A hal persze inni is kér. Puerto Rico méltán híres a rumjáról, mi már azt is tudjuk, a hírnév tényleg indokolt...

Második megállónk Puerto Rico egyik nemzeti parkjának kis öblében történt, egy nagy kiterjedésű mangrove-erdő szélén. Amikor kidingiztünk a partra, egy szintén védett lagúnára bukkantunk. Hosszú sétánk során belefutottunk egy kellemes bárba, ahol megittunk egy jó hideg helyi sört, és kipróbáltunk néhány helyi hangszert is. Puerto Ricóban a merengue a nemzeti muzsika. Hagyományosan háromtagú együttes játssza ezt a gyors zenét a következő hangszereken: tres vagy cuatro (mindkettő a gitárhoz hasonlít), tambora (kétfenekű dob) és guiro (lopótök). Sajnos tres és cuatrot nem találtunk, de a hajó amatőr zenekara gyorsan magára talált, és kellemes zenéket varázsolt erre a mesés helyre.



A bár a végén meghívott egy koktélt is, ami a helyi rumból és a part menti kókuszokból készült!

A Dominikai Köztársaságban az első megálló a nemrég épült, nagyon szép, hatalmas Punta Cana marina volt. Ez az egyik legismertebb üdülőhely, fehér homokos, pálmás strandokkal és szállodákkal a környéken. Dominika az utóbbi években kezdett egyre nyitottabbá válni a túravitorlázók felé, egyre több marinát nyitottak meg. Az országból a ki- és belépés ellenben még mindig nagyon bürokratikus: öt hivatal és öt formanyomtatvány, ami közel egyórás programot jelent. A hivatalnokok azonban nagyon udvariasak és kedvesek! Továbbá itt minden kikötőbe be- és ki kell jelentkezni. A várakozással együtt az is kitesz egy órát, amíg megkapjuk a hajózási engedélyt a haditengerésztől.

Békét és Szelet!

Áron

www.meder.hu

Áron már napok óta a nyílt vízen van, hamarosan Jamaicában köt majd ki csoportjával. Itt 4-5 napot töltenek, szigetfelfedező túrára mennek, és meglátogatják Kingstone városát. A csoport innen hazautazik, Áron pedig egyedül folytatja a hajókon. Öt nap Karib-tengeri non-stop vitorlázás, majd San Blas és Panama megtekintése lesz soron.



A San Blas szigeteken egy kis indián törzs él elzártan a külvilágtól, egy kis külön világ a világunkban. Panamában pedig átszippelünk – hisz addigra én is odaérek – az Atlanti-óceánról a Csendes-óceánra.

Az Atlanti-óceánról a Limón-öböl óriási hullámtörőin haladnak át a hajók délnek. A háromlépcsős Gatúni-zsilipen 27 méter magasságra emelkedik fel a csatorna víz-szintje a 150 méter széles, mesterségesen kialakított Gatún-tóhoz. Ez a középső útszakasz újabb zsilipeken keresztül ereszkedik le, majd egy 16,5 méteres zsilipen jut le a Csendes-óceánig. Itt érik el a kijárácsatornát a Panamai-öbölben, ahol óriási hullámtörők védik a hajókat. Amint megtettük ezt a szakaszt, újra jelentkezünk!

Bolya Mercedes



MERLIN ÚJRA VÍZEN

Csak azért is imádok túrázni!



Persze minden csontkeményen zárva. Kutyagolás fel a városba, Holóval szemben aztán valaki mégis nyitva van. Ebédet is adtak. Megettük. Megint szép az élet, kezdődhet a szezon. Következő hétvégén folytatjuk... Most már meg lehetne kockáztatni, nem túl messze egy hajón alvást, ha kapunk valahol áramot. Nézzük a Porthole-t. Nemrég megakadt a szemem valamin. Lássuk csak: versenyzőtábor itt, verseny ott, Adrián ez, másik versenyen meg az, sose fogy el, annyi a verseny, na végre, itt van! A KERÉKED Vitorlás Klub! Ez még közel is van, nincs is használható kikötő a környéken. Hátha?! Mit is írnak? Hetvenes évek, nyolcvanas évek, szocreál meg átalakulás, ez ezt tette, a másik meg azt, Tokió meg München, támogatás kifűjt, jeles emberek mindent átvészeltek, megoldottak. Ma egy 17 fős vezetőség, azon belül egy 3 fős elnökség irányítja a klubot. Remek! Bra-

példaértékű! Fellegvár. De basszus, ezzel vége. Keresem, de nem találok. Hol vannak a túrázók? Vendéghely, mikor, kinek, mennyiért? Sejtésem pogány! Úgy hiányzunk mi ide, mint a sárgaláz a lepratelepre.

Marad az egynapos „ÖREG TIHANY”. Ragyog a nap, fúj a szél, másfél óra krajc után kikötünk. Pár másik hajó is befut. Minden zárva, legalább egy rohadt WC lenne. A soron valami „Vitorlás büfé” nyitva. Illemhely ott sincs. Irány a kutyicák mögé, előbb a nők, aztán mi. Más is járt már ott, szép számmal. Nesze neked Európa! Sétáljunk egyet a gejzirkúpokhoz. A házakat elhagyva, a szürkemarák mellett a Gejzír borozó persze nyitva. Tele kirándulókkal, a szabadidőpark gyerekekkel. Kaja van, de még milyen! Dugig laktunk. Megint szép az élet!

Vissza Földvárra. Alkonyat. A hajók többsége még szárazon. Vasárnap délután van, semmi mozgás.

Már ismerem magam. Tudom, ha március beköszönt, megyünk „hajót vakarni, kenni, suvickolni”. Ott fagyunk karikára, de elkészülünk vele. Irány a daru, de hogyan?! November elején, mikor az utolsók közt emeltek ki minket, megbeszéltük; úgy helyezzék el, hogy a többiek előtt be is tudjuk rakni. Aztán most mégiscsak keresztben fekszik vagy nyolc benga teknő, amihez még hozzá sem nyúltak. A személyzet készséges, segítőkész. Fejvakarás, húzkodás, így sem jó – úgy sem jó. Káromkodás, megint huzigálás. Na így már odaférünk. Azaz férnénk, ha valaki nem állt volna oda a bazinagy autójával. A tulaj sehol. Nagy nehezen előkerül, persze neki áll följebb, tojik ő a táblára, a daruzási területre, többiekre, jó érzésre. Szidja a Bahartot, hülyéz mindenkit. Mindegy, elment fél nap, de úszik a RHEA meg a Wincellér. Ki a vízre! Baromi hideg a szél, pont olyan, mint a víz hőmérséklete. Hajón aludni még nem lehet, így csak kétórás próbakör: Sajkod–Udvari és vissza. Jó lenne valami meleg kaja.



vó! Légi felvétel a kikötőről, ez igen. Még egy fénykép, csoportkép, gyerekek. Könnyekre fakadtam. MVSZ, meg szerepvállalás, vitorlázás megszerettetése, meg élvonal. Nagyszerű,

Mire vártok? Mindjárt vége a nyárnak! Ha nem, hát nem, a ti bajotok... Én csak azért is indulok túrázni!

Merlin



AKIK TUDJÁK,
MUSTO-T VISELNEK.




MUSTO[®]
P E R F O R M A N C E

Waterlife Bt. 8623 Balatonföldvár
Budapesti út 47-49. Tel.: +36-30-350-1255

SUN ODYSSEY

30i

Szeretettel várunk minden kedves érdeklődőt következő kiállításunkon:
2011. május 13-15. | BALATONLELLE | BALATON BOAT SHOW

REZERVÁCIÓKÉRT HÍVJA IRODÁNKAT!

MINŐSÉG ÉS ELEGANCIA

VITORLÁS- ÉS MOTOROS HAJÓK FORGALMAZÁSA



www.jeanneau.hu



JEANNEAU
MAGYARORSZÁG

ADEX YACHTING | 1136 BUDAPEST, TÁTRA U. 12/A | TELEFON: (+36 1) 270 0017

BÉRELHETŐK A BALATONON!

A JEANNEAU Magyarország, balatoni charter partnere az EastCraft Experience Sailing

www.eastcraft.hu

