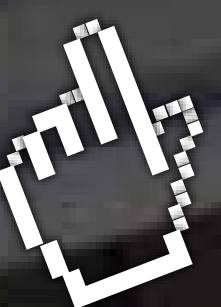




▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶

március



Teljes biztonságban a vizeken is

Allianz vízijármű-biztosítás

A **casco biztosítás és felelősségbiztosítás** mellé kiegészítő szolgáltatásaink közül is választhat akár versenyre, bérbeadásra és szállításra is.

www.allianz.hu

Együtt A-tól Z-ig

Allianz 

A tájékoztatás nem teljes körű az Allianz vízijármű-biztosításról részletes információt a szerződési feltételek tartalmazzák. Amennyiben érdeklődik termékünk iránt, kérjük, keresse munkatársainkat a balazs.holecz@tanacsado.allianz.hu, e-mail címen vagy az +36 30 952 0101 telefonszámon.



FOTÓ: PORTHOLE

IMPRESSZUM • 2013. március

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC
SZERZŐK: ALIBÁN ANDRÁS, BERTHOLD ZSOLT, GELENCSÉR GYÖRGY MERLINI, GERŐ ANDRÁS, KOCZKA TERÉZIA, KÖVENDI ESZTER, DR LÁSZLÓFY CSABA, SZUTOR FERENC, TAKÁCS MÁTÉ (MATTO). A BLOTT X C. ÍRÁS SZERKESZTÉSÉBEN KÖSZÖNJÜK HOLOVITS GYÖRGY, ERDÉLYI BÉLA, TELEGDY ISTVÁN ÉS MARYLL KÖZREMŰKÖDÉSÉT **FORRÁSOK:** MELGES OSZTÁLYSZÖVETSÉG, BYC, SPARTACUS VE, MVSZ **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2013. MÁRCIUS 31. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** PORTHOLE

tartalom

CÍMLAP Liccs-Loccs (5)

VERSENY Újabb sikerek Laser Európa Kupákon (7), IODA Optimist Európa-bajnokság (9), Koper Cup (11), MVM Balaton Melges 24 Regatta (12), Spring Meeting (13), Ismét Vadnai Benjié a Majthényi Zsombor Vándordíj (14), Versenyzői kisokos (15)

HORIZONT A BLOTT X csillaghajó története (17), Szobor (21), Kifizetődő-e a nagyra-vágyás? (23), Jobb betenni, mint kivenni! (25), Zarándok (28)

PORTRÉ Koczka Terézia – Életmódváltás földkerüléssel (30)

KÜLFÖLD Látogatás a bajnokok földjén El Yaque, a szörfparadicsom (37), A 18 lábas szkiffek JJ Giltinan versenyén történelmet írt két tisztán női csapat (44), Szomorú történet a Laserről (46)

BESZÁMOLÓ Fejezetek egy outsider naplójából (48)

KIKÖTŐ Kotortak a Marina Fűzfőben – képriport (52), Kikötő vagy bekötő? (58)

HAJÓK *Hajótemetők helyett hajó újjászületések:* Stardobálás (62), Egy Jolle 15 Balatonfüreden (64)

MŰHELY 25 év, 25 százalék (67), Túravitorlázók, hobbivitorlázók, versenyzők figyelem! (68)

PROGRAMOK 70

ÍZELÍTŐ A TARTALOMBÓL:

EBBEN A SZÁMBAN FELKÉSZÜLÜNK! EMBERILEG, SZAKMAILAG. VERSENYZŐKÉNT, TÚRÁZÓKÉNT, GYERMEKKÉNT, VAGY FELNŐTTKÉNT, VAGY NETÁN FÖLDKERÜLŐKÉNT EGYARÁNT. MEGISMERKEDHETTEK KOCZKA TERÉZIÁVAL, AKI NŐKÉNT ELŐSZÖR TELJESÍT TELJES FÖLDKERÜLŐ TÁVOT A CLIPPER ROUND THE WORLD-ÖN. OLVASHATJÁTOK A MÚLT HÓNAPBAN MÁR BEÍGÉRT BLOTT X TÖRTÉNETET, AMI EGY MÉLTATLAN VÉGET ÉRT CSILLAGHAJÓRÓL SZÓL, DE MOST TALÁLKOZHATOK KIDOBÁSRA ÍTÉLT, ENYÉSZETTŐL MEGMENTENDŐ, VAGY MÁR MEGIS MENTETT HAJÓKKAL ELSŐ ÍZBEN, EGY ÚJ ROVAT ELSŐ RÉSZEKÉNT. VERSENYEK, PROGRAMOK, TÖRTÉNETEK TÖMKELEGE AZ E HAVI SZÁMBAN! JÓ BÖNGÉSZÉST!

LICCS-LOCCS[®]

TÚL A NYÚLON

GERŐ ANDRÁS

A KORAI HÚSVÉT MINDIG REJT NÉMI IDŐJÁRÁSI KOCKÁZATOT. NO DE AZ, HOGY HÓLEPTE KIKÖTŐKBEN DIDERGŐ ELSZÁNTAKON KÍVÜL NEM SOKAN VÁLLALKOZNAK A SZEZONKEZDŐ RUTIN ELVÉGZÉSÉRE, ARRÁ NEM IGEN TUDUNK VISSZAEMLÉKEZNI. HÚSVÉTKOR MÁR TÖBBNYIRE A KAJÜTŐKBEN ALSZANAK A LEDARUZOTT, VÍZEN RINGÓ HAJÓK TULAJDONOSAI.

Sok kikötői közösség hagyománya a közös Nagyszombati sonkázás, részvétel a helyi körmeneten, de a Húsvét a normális években a szezonkezdés ünnepe is, a hajóval való törődés ideje.

Hát most, hogy a télapó utolérte a nyulat, kicsit összetorlódtak a feladatok. Az április, – ha nem bolondul meg – meghozza a meleg időt: lehet kaparni, csiszolni, kenegetni, pótolni az elhasznált cuccokat, és huss, mehetünk is vízre! Idén már bizonyosan nem lesz sekély a Balaton, élvezzük a lehetőségeinket!



butik

DESIGN ROOMS

www.butikrooms.com

Több mint pihenés!



Több, mint vitorlázás

Fedezze fel a Tisza-tó és Abádszalók érintetlen környékét! Szálljon hajóra és vitorlázzon kedvére a környék lenyűgöző természeti szépségei között!

Több, mint szállás

Pihenjen meg egyedi kialakítású panzióinkban! Válassza az Önhöz leginkább illőt hat különböző stílusban berendezett szobánk közül. Ébredjen madáracsicsérgésre a város zaja helyett!

Több, mint program

Válasszon kedvére valót a közel harminc sportolási és programlehetőség közül! Próbálja ki a régióban egyedülálló „wakesurf” hajó keltette hullámokon a kötél nélküli szörfözést és élvezze a napsütést a 180 m²- es privát stégünkön!

■ Cím: 5241 Abádszalók, Attila út 22. Telefon: + 36-20-539-1977



Nemzeti
Fejlesztési Ügynökség



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



Újabb sikerek Laser Európa Kupákon

A koperi Laser Európa Kupát követően a BYC-es csapat – Érdi Mária, Galgóczy Tamás, Litkey Balmaz, Vadnai Benjamin és Vadnai Jonatán Edelényi-Szabó Viktorral és Korchmáros Kristóffal kiegészülve vágott neki a Laser Európa Kupa következő állomásának, az olaszországi Malcesine-ben, 2013. március 14-17. között, ahol Jonatán győzelme mellett több remek eredményt is begyűjtöttek vitorlázóink.

A 4 napos versenyen az időjárás megmutatta igazán zord arcát is: 6 fokos levegő, 7 fokos víz és 30-35 csomós szél várta versenyzőinket. Az idei laser sorozat második fordulóján népes mezőny gyűlt össze mindhárom hajóosztályban: lány radiálósok 89-en, fiú radiálósok 165-en, a 4.7-esek 122-en, míg a standardesek 111-en álltak rajthoz.

A BYC-es versenyzők ezen a versenyen is remek eredményeket értek el: Laser 4.7 hajóosztályban Vadnai Jonatán az összetett második, míg korosztályában az első helyet szerezte meg. Edelényi – Szabó Viktor az ezüst csoport 31. helyén végzett, Érdi Mária a lányoknál az összetett 25. helyen, míg U16 korosztályban a 9. helyen ért célba. Laser Radiál osztályban Vadnai Benjamin összetett 13. helyezést ért el 165 hajó közül. Standardeseknél Litkey Balmaz az ezüst csoport 33. helyén ért célba, míg Korchmáros Kristóf ugyanezen csoportban 46. helyezést ért el.

Vadnai Benji beszámolója:

A szlovén Európa Kupa után majdnem a teljes magyar csapat továbbutazott Malcesine-be. Kedden és szerdán még jót edzettünk a déli termikben, de az időjárás előrejelzés csütörtökre viharos északi szelet és erős lehűlést jósolt. A verseny napjára meg is érkezett a 25-35 csomós É-i szél, a leve-





gő 6 °C víz hőmérséklet 7 °C volt. Nem tökéletes körülmények, de a versenyvezetőség nem habozott, és 13 órakor kivitték a mezőnyt. A rendezésről csak annyit, hogy 4 óra alatt sikerült egy(!) futamot rendezni. Közben a kimentett versenyzők közül sokat a mentők csomagoltak fóliába, többen rosszul lettek a hidegben.

A második versenynap maradt az É-i szél, kicsit gyengült, de 20 csomó felett maradt, a hőmérséklet viszont csökkent. A rajteljárás továbbra is akadozott, sok volt a visszahívás, ebben az időben több mint egy órát várahoztunk, de végül sikerült két futamot rendezni. Harmadik napra tiszta hideg napsütéses idő, megjött a D-i termik, egész 16 csomóig erősödött, így újabb két futamot sikerült rendezni. Az utolsó nap szélcsend, pakolás hideg, szakadó esőben.

A radiál fiú mezőny volt a legnagyobb 165 indulóval, ezt követte a 4.7 122 indulóval, 18 nemzet részvételével. Jonatán a 4.7 mezőny összetett 2. helyén végzett (2,1,5,8,1) a svájci Hänsler Max mögött, míg korosztályában fölényesen győzött. Én össze-

tettben 13. lettem (7,2,13,3,10). Tavalyhoz képest ebben a szélben sokat javult a sebességem, s már tudtam tartani a lépést a mezőny elejével. Dupla Vadnai győzelem az év első Laser Európa Kupáján.

Március 08-10. között került megrendezésre a szlovéniai Koperban a 2013-as szezon első Európa Kupája, amelyen a BYC színeiben Érdi Mária, Galgóczy Tamás, Litkey Balmaz és a Vadnaitestvérek indultak. A versenyen összesen 228 Laser állt rajthoz: 39 Standard, 76 Radial és 72 fős 4.7-es mezőny.

A három napos versenyből két nap reménytelen várahozással telt, míg a harmadik napon sikerült futamot rendezni: a standardeseknek kettő, míg a másik két hajóosztály számára 1-1 futam került lebonyolításra.

A 4.7-es és Radial osztály legfelső dobogóját Jonatán és Benji foglalta el. A 4.7-es mezőnyben remek eredménnyel zárt Galgóczy Tamás – aki 21.-, és Érdi Mária – aki 45. helyen végzett. Litkey Balmaz 27.-ként szelte át a célvonalat a Standard mezőnyben. Benji beszámolója a versenyéről:

„Egy nappal korábban megérkeztünk a verseny helyszínére, ahol kiábrándító szemerkélő eső, szélcsend fogadott minket. Csütörtök délután megjött egy kis szél, két óra edzés a vízen, majd egy óra a konditeremben. Pénteken és szombaton a változás csak annyi volt, hogy a szél teljesen leállt, az eső meg egyre jobban esett, s egyre több időt töltöttünk a konditeremben. Vasárnapra végre megjött a szél nyugatról. A sorozatos korai rajtok miatt a Standard osztálynak kettő, a Radial és 4.7 osztálynak egy futamot sikerült csak rendezni. Én és az öcsém is nyertük a futamunkat, így a versenyt is. Kár hogy nem lehetett több futam, mert a mezőny nagyon erős volt. A legtöbb versenyző velünk együtt tovább utazott a Garda tóra, ahol Malcesine-ben fogják megrendezni a következő Európa Kupa versenyt több mint 500 résztvevővel.” Gratulálunk a szép eredményekhez!


A BYC-es csapat a szlovéniai versenyt követően a Garda-tó felé vette az irányt, ahol a soron következő Laser Európa Kupa megmérettetés vár rájuk. ▶



IODA Optimist Európa-bajnokság

Eddig 5 földrészről 37 ország versenyzői neveztek.

2013. június 29.–július 7. Balatonföldvár

 A rendező Spartacus Vitorlás Egyletet is meglepte a korai roham: a nagy európai vitorlás nemzetek mellett egyebek közt Kanada, Brazília, Japán és az Egyesült Államok csapata is leadta végleges nevezését, országonként átlagosan 6-7 versenyzővel.

Az utánpótláskorú vitorlázók legnépszerűbb hajóosztályában, az Optimistben 2013. június 29-től július 7-ig Európa-bajnokságra kerül sor Balatonföldváron. A kontinensviadal nyílt, gyakorlatilag világbajnoksági mezőny látogat majd el a magyar tengerre.

Az eseményen – már az eddigi nevezések ismeretében – mintegy 40 nemzet, összesen 250 hajó részvétele várható. Minek köszönhető ez az óriási érdeklődés? Egyértelműen a hajóosztály nemzetközi népszerűségének. A 16 év alatti vitorlázók számára ez „a hajó”, amelyben kisgyerekkoruk óta vitorlázva korosztályuk legjobbjával versenyezhetnek az egész világon. A statisztika is beszédes: több mint 100 országban körülbelül 150 ezer hajót tartanak nyilván, az Optimist a leggyorsabban fejlődő vitorlás hajóosztály. Elég biztonságos és egyszerű egy nyolc-éves gyereknek, de kihívást jelent akár egy tizenöt évesnek is.

Az Optimist alapötlete pofonegyszerű: a 2.31 méter hosszú és 1.13 méter széles kishajó súlya mindössze 35 kilogramm, akár egy autó csomagtartóján is könnyen elszállítható. Az építési előírások roppant szigorúak: mindössze két milliméteres lehet az építési pontatlanság, szigorúan kötött a meg-

hetősen egyszerű felszerelés, azaz a veretezés. Így sikerül viszonylag alacsonyan tartani a hajó árát, és ami ezen túl a legfontosabb: így garantálható a hajók tökéletes azonossága. Azaz a versenypályán nem a szülők pénztárcája dönt, hanem a vitorlástudás.

A kőkemény konkurenciaharcból, a több száz fős mezőnyökből győztesen kikerülő fiatalok pedig később bizonyítanak: a legutóbbi, londoni olimpia vitorlás résztvevőinek több mint a fele Optimistben kezdte sikeres pályafutását. Ez a tény adja a balatonföldvári verseny igazi érdekességét: vajon merre tart a vitorlássport az elkövetkezendő évtizedekben? Kik lesznek az élversenyzők és melyek lesznek a legsikeresebb nemzetek? Milyen új edzésmódszereket, technikai segítő eljárásokat alkalmaznak a legjobb edzők már a gyerekeknél? És végül: ebben a – nem csak a versenypályán zajló – versenyben hol áll Magyarország és a balatoni fiatal vitorlázók?

A családtagok, kísérők, edzők elszállásolása, a verseny megszervezése hatalmas feladat, amelyben Balatonföldvár városára is számíthat a klub. Megkezdődtek a munkák a földvári vitorlasklubban is: a sőlya szélesítése könnyebbé teszi majd a több száz résztvevő vízre szállását. Minden hajó GPS nyomkövetőt kap, a valós idejű adatok a mobilhálózaton jutnak el a versenyközpontba. Segítséget kapnak a rendezők a Magyar Vitorlás Szövetségtől is. A világvizsga sikerére garancia, hogy az EB fő szervezője a kilencszeres repülő hollandi világbajnok, az SVE vitorlázója, Majthényi Szabolcs. ▶





Háttérben
a Baumit,
lendületben
a One d'Or

Folyamatos előrehaladás, mindig a legjobb szelek szárnyán

A Baumit tartós sikerének titka az állandó innováció, amelynek révén több mint 20 éve nyújt maximális minőséget a házak hőszigetelésében, a homlokzatok és egyéb felületek építésében, kezelésében. Ezzel a töretlen lendülettel kívánja segíteni a vitorlássportban kitartó munkával bizonyító One d'Or katamarán csapatot is céljai elérésében.

Baumit INFO: 06 33 512 920



A jövő ötletel. baumit.com

Koper Cup

■ Népes hazai Optimistes csapat gyűlt össze a várható rossz idő ellenére március 22-én, hogy a hagyományos, 3 napos Koper Cup-on részt vegyen. A szlovéniai Koper Marinában megjelenő fűzfőiek Dénes Gábor edzői irányításával versenyeztek, míg a keszthelyiek Szalai Csaba, a csopakiai Czégai László, a földváriak pedig a „sparis” Török Péter és Szalay Dániel edzők irányításával neveztek a regattára.

Az első versenynapon kellemes időben, gyenge szélben három futamot sikerült megrendezni. A rajtolás körüli furcsaságokat (helyi sajátosságokat?) kezdik már megszokni ópésaink. Ennek illusztrálására csak egy apróság: a második futam rajtjában hét magyart, öt olaszt és két szlovént „jutalmazott” OCS-sel a rendezőség. Ehhez képest a mezőny fele szlovén volt... A második versenynapon a levegő érezhetően hűlt, a szél meg egyre

csak forgolódott, majd néhány óra várakozás után futam nélkül a kikötőben várta a mezőnyt a meleg vacsora. A harmadik versenynapon zord időjárás, szakadó eső (néha havas eső, hó) várta a koperi öbölben a gyerekeket, akik hősiezen a nem túl erős (3-4 Bft -os) szélben de 4-5 Celsius-fokban küzdöttek a helyezésekért. A vasárnapi két futammal az idei Koper Cup összesen 5 érvényes futammal fejeződött be.


A regattára nyolcvanhat versenyző nevezett, akik közül hetvenöten rendelkeznek legalább egy érvényes futammal. A mieink közül az első helyen Lászlófy Levente (Spartacus VE) végzett (ő összesítettben 9. lett) és ezzel a teljesítménnyel felállhatott a serdülő-dobogó tetejére. A második magyar Wolf Szabolcs (BS-Fűzfő) a 14., a harmadik Lászlófy Ábel (Spartacus VE) a 15. lett. Ábel a serdülők bronzérmét is hazaviszi.

A legjobb magyar lány Veenstra Csenge (BS-Fűzfő), aki a 18. helyen zárta a versenyt.

20. lett Oláh Gergő (Spartacus VE), 22. Nyári Dániel (Yacht Club Agárd), 23. Héjja Marcell (Spartacus VE), 24. Futó Marcell (Spartacus VE), 26. Vida Péter (Yacht Club Agárd), 27. Bihary Ádám (Yacht Club Agárd), 28. Bednár András (Spartacus VE), 31. Argay Balázs (Spartacus VE), 33. De Jonghe Arthur (Procelero SE), 39. Odonics Csanád (BS-Fűzfő), 42. Pavlik András (Spartacus VE), 43. Mohring Christopher (Yacht Club Agárd), 49. De Jonghe Anton (Procelero SE), 56. Szalai Fúta (Keszthelyi Yacht Club), 57. Novák Dorka (Keszthelyi Yacht Club), 58. Hevesi Panka (Procelero SE), 60. Papp Dániel (Procelero SE), 61. Jeney Máté (BS-Fűzfő). A csepp' Odonics Bendegúz a 75. helyen zárta a hagyományos Koper Cup-ot. ▶



MVM Balaton Melges 24 Regatta

 A Melges 24 osztály 2013-as európai kupasorozatának első állomása április 26–28-án Balatonfüreden az MVM Balaton Melges 24 Regatta lesz. A hajók a Koloska Marinában gyülekeznek és az MVM SE tapasztalt rendezőgárdája gondoskodik arról, hogy egy színvonalas balatoni versennyel induljon az osztály európai évadja.

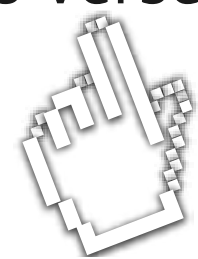
Magyarország és a Balaton fokozatosan bekerülve a Melges 24 vérkeringésbe, egyre fontosabb szerepet játszik az hajóosztály életében. A magyar flotta már 14 hajót számlál, egyre színvonalasabbak a versenyek. 2014-ben Európa-bajnokság is lesz a Balatonon, amire kiváló próba és felkészülési lehetőség az idei Európa Kupa verseny.

Az MVM SE vitorlás klub 2012-ben a versenyek rendezésében az egyik legaktívabb balatoni egyesületté vált. Ők bonyolították le az Asso99 Európa Kupát és magyar bajnokságot, valamint a Melges 24 bajnokságot. Emellett számos kishajós versenyt illetve egyedülálló, mindenki számára nyílt edzőtáborokat szerveztek, amelyeken legjobbaink, például Vadnai Benjamin U18 világbajnok és Berecz Zsombor olimpikon vitorlázók adták át tudásukat a fejlődni akarók fiataloknak és idősebbeknek.

Az MVM Balaton Melges 24 Regattán a tervek szerint három nap alatt nyolc futamot vitorláznak a hajók, naponta maximum négyet. A nevezési díj egységenként 200 Euró, ha a jelentkezés április elseje előtt történik. A rendezők 50-70 hajó részvételére számítanak, akiket jól felkészülten vár majd a Koloska Marina (N 46.957630, E 17.913165).

A 2013. évi European Sailing Series elnevezésű versenysorozat fő állomásai: MVM Balaton Melges 24 Regatta, kielői Vitorlászhet, Torbole Regatta a Garda-tavon, Az Európa-bajnokság Medemblikben, és a Norvég bajnokság Hanko vízén.

További információk és Versenykiírás a verseny honlapján **az alábbi linken**. ▶



Spring Meeting

Portoroz, Szlovénia, 2013. március 8–10.

Március második hétvégéjén nyolc magyar Optimistes vett részt a hagyományos Spring Meetingen a szlovéniai Portorozban. Az időjárás nem kedvezett a résztvevőknek (és a rendezők idegrendszérének sem), hiszen az első két napon – pénteken és szombaton – az időjárási viszonyok nem tették lehetővé érvényes futamok lebonyolítását. A két nap alatt volt ugyan egy próbálkozás, de azt a futamot csak pályarövidítéssel lehetett volna befuttatni, amire a rendezők – bizonyos részletek szerencsétlen összejátszására való tekintettel – nem mutattak hajlandóságot. Végül az összes – mind a négy – futam lebonyolítására vasárnap került sor.

A regattára 76 Optimistes nevezett, Ausztria, Horvátország, Szerbia, Olaszország, Magyarország és Szlovénia képviselésében.

A versenyt az Európa-bajnok szlovén Mara Turin nyerte.

A mieink közül a legjobb Erőss Loránd (Spartacus VE) lett, aki a 9. helyen végzett. Lóri egyébként meg is nyerhette volna a versenyt, de harmadik futamban fekete rajtos (BFD) lett, így a végső eredményben azt ejtette ki. A BFD-k áldozatául esett Tenke Áron (Spartacus VE) is, aki emiatt méltatlan helyen fejezte be a versenyt.

(Nem tisztünk, nem feladatunk foglalkozni a rajteljárás során tapasztalható

bizonyos kifogásolható jelenségekkel. Fals is, amikor az ebben érdekelt résztvevők kifogást emelnek ezzel kapcsolatban, hiszen azt a szituációt onnan csak a rendezők és a versenybírók tudják megítélni. Maradjunk annyiban, hogy vannak olyan helyzetek, amikor a szemlélő bizonyos inkongruenciát vél felfedezni egy döntés meg a valóság között – amely nem-megfelelőség egyébként pozitív diszkrimináció is lehet valakivel szemben – és hát nem mi voltunk azok.)

Tizenötödik lett Lászlófy Levente (Spartacus VE), aki ezzel a serdülők aranyérmét is megszerezte.

A serdülő-dobogón egyébként csak magyarok (!) álltak; az ezüstérmet Lászlófy Ábel (Spartacus VE) hozta haza, aki az összesített lista 20. helyén végzett. Szintén felállhatott a dobogóra a pöttöm Jeney Máté (BS-Fűzfő), aki nagy boldogságára a bronzérem büszke tulajdonosa lett.

Héjja Marci (Spartacus VE) a 16., Oláh Gergő (Spartacus VE) a 33., Bednár Andris (Spartacus VE) a 35. helyen fejezte be a Spring Meetinget, amely egyébként felkészülési verseny volt az ópésok részre. Márciusban még két ranglista-verseny is várja a magyar Optimisteseket, az első hazai versenyre pedig majd április közepén kerül sor Csopakon. ▶



Ismét Vadnai Benjié a Majthényi Zsombor Vándordíj

■ Az előző évhez hasonlóan 2012-ben is Vadnai Benjinnak ítélte a magyar vitorlás sport edzőinek többsége a legeredményesebb ifjúsági versenyzőnek járó Majthényi Zsombor Vándordíjat.

A Lovas András által 2006-ban alapított, évenként szakmai testület által megítélt díj Majthényi Zsombor vitorlás edző emlékének tisztelegve viseli az ifjúsági vitorlás sport elkötelezett hívének nevét, s tünteti ki a szezon legeredményesebb ifjúsági versenyzőjét.

Benjinek immáron negyedik alkalommal ítelték oda az edzők a díjat, mellyel a versenyző munkáját és versenyzését támogatva pénzjutalom is jár, melynek összege minden évben az önkéntes felajánlások mértékétől függ. A magánszemélyek által tett felajánlások koordinálását évek óta Lovas András végzi töretlen lelkesedéssel.

2006-ban, a vándordíj alapításának évében szintén Benji bizonyult legeredményesebbnek, így ő nyitotta a sort, s 2012-ben immáron negyedszer nyerhette el a legeredményesebb ifjúsági versenyzőnek járó nemes címet, melyet idén az év legeredményesebb

vitorlás versenyzőjének járó díjjal is gazdagított. Vadnai Benji 2012-ben a vitorlássport történetében első ízben szerzett világbajnoki címet az argentinai Buenos Airesben Laser 4.7 hajóosztályban számos Magyar Bajnoki címe és Európa-bajnoki aranyérme mellé.

A Majthényi Zsombor Vándordíj elnyerésére, azaz az év legeredményesebb ifjúsági versenyzőjének járó címre 2012-ben Virág Flóra és Vadnai Jonatán Laser 4.7 versenyző, az optimistes Wolf Szabolcs, valamint Borsos Gergő – Simó Márton kettős szállt versenybe Benjivel.

A díj átadására általában az éves ranglista díjkiosztó ünnepségen kerül sor, melyre idén a hagyományoktól eltérően februárban került sor, mialatt Benji Máltán edzőtáborozott, így a díját és az ezzel járó jutalmat később veheti át.

Köszönjük mindazoknak, akik anyagi és erkölcsi támogatásukkal segítik a Majthényi Zsombor Vándordíj fennállását, – melynek elnyeréséért még remélhetően hosszú években keresztül küzdhetnek a fiatalok – s segíti, jutalmazza tehetséges versenyzőink előrelépését. ▶



Versenyzői kisokos

■ A nemrégiben megjelent új, 4 évre szóló versenyszabályzat immár minden pontjában meg egyezik a nemzetközi szabályokkal, vagyis az ISAF szabályaival. Eszerint készült a 2013. évi Általános Versenyutasítás is.

Ha versenyzel, még akkor is, ha csak amatőr túra-versenyen veszel részt, ajánlatos még tavasszal átböngészni mindkét irományt. Annak, aki idén is készül versenyezni, a Hajózási Szabályzat mellett jó, ha a szabálykönyv is mindig a hajón van. És mindig kéznél!

Ha egy pillanatra a kulisszák mögé nézünk, láthatjuk, hogy pénz nem lett több, a versenyrendezés költségei viszont emelkedtek, – a hatósági engedélyeztetési költségek például a triplájára – a versenyrendező és motoros vezető gárda sem fiatalodik, kevés a jól képzett fiatal versenyrendező, de a rendező egyesületeknek, cégeknek nem marad pénzük arra, hogy megfelelő számú és adekvát rendezőgárdát hozzon össze, és még sorolhatnám...

Versenyzőtársaimnak tehát azt mondom: legyünk felkészültek, ismerjük a szabályokat, de legyünk türelmesek egymással és a rendezőkkel is. A spórolás már az elmúlt évben is látszott, úgy tűnhetett, hogy kevesebbet kaptunk a pénzünkért. Pedig még sok szponzorált verseny is legjobb esetben nullszaldós lett!

„Kimehettünk volna...” – ugye, ez is sokszor elhangzó kijelentés a részünkről? Nem tudom, közhely-e, vagy sem, de itt szeretném megerősíteni azt, hogy ez igen komoly felelősséggel járó döntés. Vajon figyelembe vesszük-e azt, hogy egy jó osztályelőírásban általában szerepel az adott hajóosztály minimális és maximális szélereő limitje, amely mérvadó

a versenyrendezők számára és ehhez ragaszkodnak is általában. Mivel a rendező felelőssége az is, hogy technikailag ne veszélyeztesse a versenyző hajókat.

És végül ajánlom tanulmányozásra az alábbi kis összefoglalót a legfontosabb változásokról az idei évben.

Jó hír a külmotorosoknak: ezután nem kell majd hosszú percekig bajlódni a külmotor leszerelésével, biztonságba helyezésével, lekötésével, mert fent maradhat a verseny alatt! Ez részben újból megnöveli a baleset veszélyét, de a döntés oka a beépített motorosokkal egyenlő esélyek megteremtésében keresendő.

Ha a Rendezőmotorost keressük a pályán, ezután ne a megszokott narancsszínű lobogót keressük, mert most már „RC” feliratú lobogóval azonosítja magát.

A narancslobogó nem tűnik el, hanem új funkciója lesz: az 5 perces figyelmeztető lövés előtt legalább 5 perccel, felkészítő jelzésként, egy pisztolylövés kíséretében húzzák majd fel.

A rajtvonal két végét narancsszínű lobogóval jelölik.

Legénység, kormányos csere: előzetes, írásos engedéllyel egy több napig tartó versenyen akárkit, akárhányszor lehet cserélni a hajón.

Egy bajnokságot 5 napra kell kiírni és a tartalék napon is futamot kell rendezni.

Verseny alatt motorhasználat zátonyról való lejutás érdekében használható, amennyiben azt a versenyutasítás megengedi (43.2/h szabály hivatkozik erre)!

Érdemes az új szabálykönyvben utánanézni a következőknek: zóna definíciója, jelhely vége fogalom magyarázata, büntetésvállalás futamon belül, és van néhány értékelési rövidítésváltozás is. ▶



*„Adassék nekik gyönyörűség ...”
(Ratkó József)*



TISZTELT ADOMÁNYOZÓK!

A Gottsegen György Országos Kardiológiai Intézet Gyermekalapítványa ezúton köszöni támogatásukat, amellyel hozzájárultak a csecsemő- és gyermek-szívműtétekhez, a gyermek-szívátültetések és a műszívkezelések sikeréhez.



Kérjük, hogy továbbra is támogassák a szívbeteg gyermekek gyógyítását SZJA-juk 1%-ával!

ADÓSZÁM: 19661964-1-43

„A Szívbeteg Gyermek Védelmében” Alapítvány

Gottsegen György Országos Kardiológiai Intézet
1096 Budapest, Haller u. 29.

Bankszámlaszám: 10102086-14544002-00000006

www.gyermeksziv.hu



A BLOTT X csillaghajó története

A Starok Starjának dicsősége és elmúlása

A CSILLAGHAJÓK STRADIVARIJAKÉNT APOSZTROFÁLT HAJÓ EGYKOR AZ EGÉSZ VILÁGOT BEJÁRTA. DICSŐ FÉNYKORÁBAN 9 KÜLÖNBÖZŐ NEMZETI BAJNOKSÁGON VÉGZETT AZ ÉLEN, VILÁG- ÉS EURÓPA BAJNOKSÁGOKON DIADALMASKODOTT, 1972-BEN PEDIG A MÜNCHENI OLIMPIÁN DEBÜTÁLT MAGYAR OLIMPIKONOKKAL A FEDÉLZETÉN.

MA EGY SZEMESI HORGÁSZTÓ PARTJÁN – MINT VALAMI FURCSA, GICCSES VIRÁGLÁDA- SZÉP CSENDEN ELENYÉSZIK.

1967-et írunk és egy Brod Arvidson nevű svéd hajóépítő mester műhelyében járunk. Kihívás előtt áll a mester, mert megrendelője, Stig Wennerström ezúttal valami különlegeset akart. Tudja róla, hogy nagymenő, ezért azt is tudja, hogy tényleg olyasmi kell neki,



amilyen még nincs. „Könnyű legyen és gyors”- hangzott a kérés. Hosszas keresgélés után talált rá erre a fára. Ez a legkönnyebb. Spruce fenyő. A jobb fajta grafitceruzákat is ilyenből készítik. Ez a fajta a boreális a tajgai klímát is tűri. Könnyű lesz és tartós, az már biztos. Könnyedségében pedig már benne van a sebesség.

Wennerström szerette a hajókat. Pontosabban két dolgot szeretett. Az új hajókat és a szépen megépített hajókat. Pontosán tudta, mit akar. És meg is kapta. Nem tudni, hány évet szolgálhatta őt és mancsaftját a hajó, de hogy 1970-ben még beleült, az biztos. Ugyanis világbajnoki bronzot szerzett vele. 1968 és 1970 között lehetett az, amikor vagy bérben, vagy adásvételek útján vált világjáróvá a hajó, és ebben a két évben arathatta 9 országban is a sikereit.

Egy 1968-as feljegyzés írja egy Észak-Amerika Bajnokság Ezüst futamában, a San Francisco öbölben, 18-25 csomós szélben nagy csatáknak lehetett szemtanúja. Olyan igazi, „minden-futamán-más-nyer” és „ott-loholnak-egymás-nyakán” küzdelem volt, 90 fokos szélfordulóval, olyan nevekkal, mint Thomas Blackaller, Don Trask, Ralph de Luca, Chuck Lewsadder, Gary Mull, Pete Bennett, és Wennerström.

A Blott X egyébként nem az egyetlen Blott volt. Wennerström hú maradt a névhez és minden hajóját – akár Star volt, akár Tempest, vagy Soling, Blottnak nevezte el. Nem tudom, meddig jutott el a számozásban, mindenesetre történetünk főhőse a tizedik volt a Blott-ok feltörekvő dinasztiájában.

De miért mondjuk el mindezt? Azért, mert a Blott X egy legenda, a legendákat pedig életben kell tartani. Azért, mert ez a hajó jelenleg méltatlanul lapul egy



1975. Telegdy - Holovits Kősz. Fémre bejuttató 1. hely. Kétnapos abszolút 1. Magyar 1982 Müncheni Olimpia Kősz. F. hely.



szemesi horgásztó partján és lassanként elrejtí a föld és a feledés homálya. És végül, de nem utolsósorban utána szerettünk volna járni annak, hogy került oda az a hajó?

A Magyar Vitorlás Szövetség vette meg és hozta be az országba a hajót 1971-ben. Akkoriban még az MVSZ vette a hajókat és osztotta ki a tehetségesebb versenyzők között. Kelltek is nagyon, hiszen volt egy páros, akik kiemelkedően tehetségesek és szívósak voltak, és nem melleleg ki szerettek volna jutni a müncheni Olimpiára. Pénze nem nagyon volt a Szövetségnek, azért kölcsön kellett kérni. Volt egy megveszekedett „sztáros” német, akinek jól jövedelmezett a húsimport, Fritz Riesnek hívták. Ő segítette ki az MVSZ-t, hogy a hajót meg tudja venni. Így érkezett meg hozzánk a hajó, amivel aztán a felkészülést követően a Gosztonyi András – Holovits György kettős, az addigra már világversenyeket is megjárt páros 1972-ben kimehetett az Olimpiára. A 24 versenyző egység közül végül a 8. helyet szerezték meg, úgy, hogy volt olyan futam, ahol az előkelő 2. helyen végeztek. Ez minden idők egyik legfantasztikusabb magyar olimpiai eredménye volt.

A Blott egészen 1994-ig nem volt magán kézben, addig azonban három magyar klubot megjárt.

Az Olimpia utáni két évben, 1973-ban és 74-ben zömmel Gosztonyiék versenyeztek a hajóval. 1975-ben aztán új kormányost kapott, Telegdy István személyében. Az olimpikon Holovits-sal az oldalán újabb nemzetközi sikert értek el, 1975-ben a páros megnyerte a Balatonon rendezett 17. Star District bajnokságot.

Ezután a régi faárbcot fémre kellett cserélni, de az új stábolásból keletkező erőket már nem bírta a puhafa hajótest – a decken lévő bekötéseknel gyengülni kezdett.

Az ezt követő hazai- és világsikerek, illetve az 1980-as moszkvai Olimpián való részvétel, amelyek Holovits György – immár kormányosként – és testvére, Tamás nevéhez fűződnek, már egy Svájcól kapott, és általuk „Földvár” névre keresztelt használt hajóhoz kötődnek.

A Blott X is futott még egy darabig a Balatonon, otthona a Budapesti Spartacus SC volt Balatonföldváron. Egészen 1988-ig, amikor a Spartacus



megszüntette vitorlás szakosztályát, és ezzel nemcsak a klubtagok, de több hajó is helyváltásra kényszerült. Többen az ELMŰ alsóörsi klubjába igazoltak át, és a Blott X is oda került.

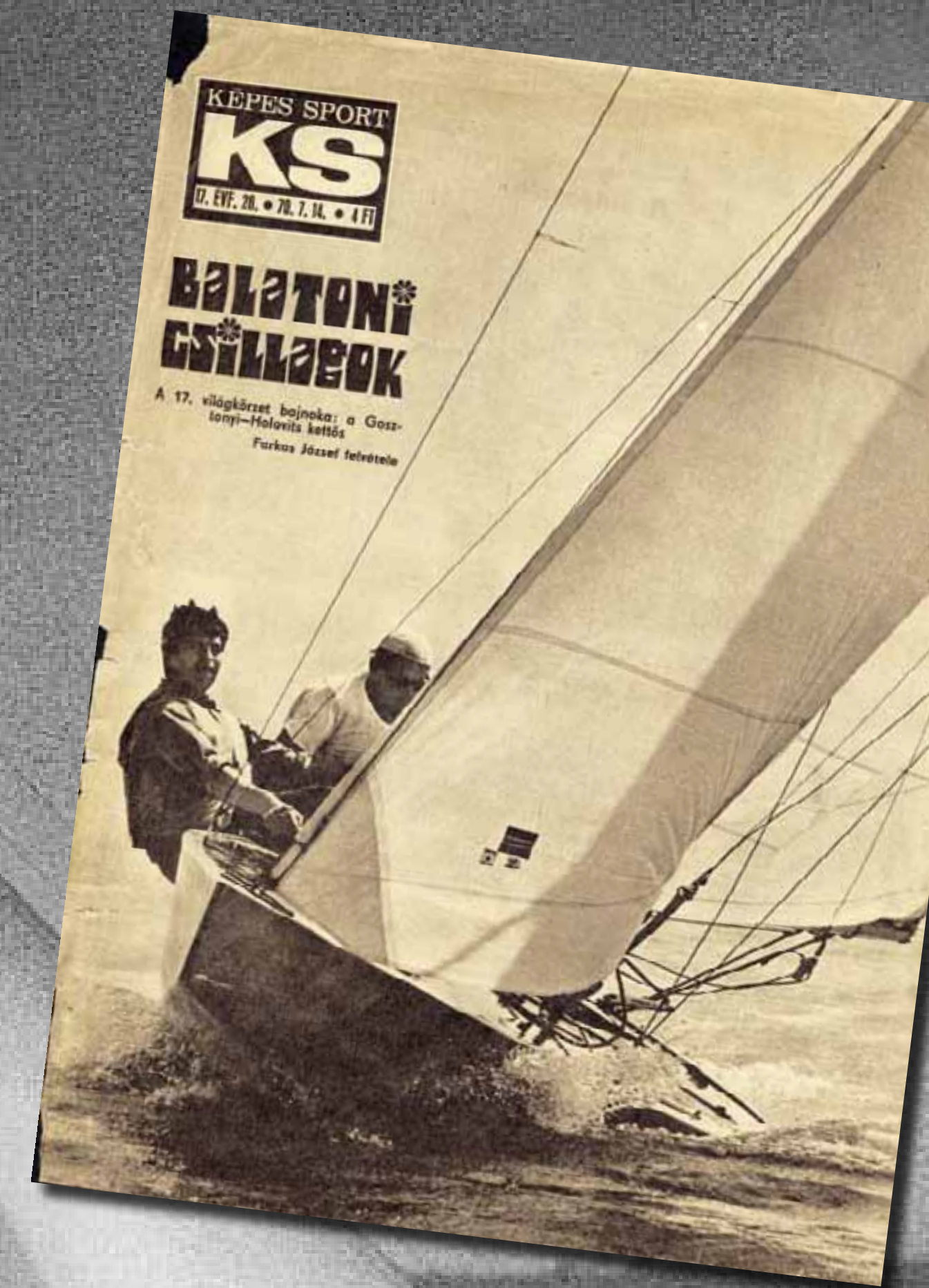
Pár évig még itt is versenyeztek a hajóval, kiemelkedő eredmények ekkor azonban már nemigen születtek. Sőt, a '90-es évek elején, a műanyag hajók forradalma korában a szegény, megfáradt fahajó már nem igazán tartozott a menők közé.

Volt még egy pillanat, ami úgy nézett ki, hogy újra reménysugarat hoz a Blott X számára, amikor Lipovics Zoli, az egyik alsóörsi klubtag úgy döntött, felújítja. Le is csiszolta szépen, az összes festékréteget eltüntetve róla, egészen fáig. Az ékességét meghagyta, a fartükrén díszelgő Nevet. A név, amelyhez annyi utazás, annyi munka, de mégannyi is siker fűződik. Aminek lenyomatát régi Log-ok hasábjai és az itt-ott fellelhető eredménylisták őrzik, együtt a magyarokéival. És a név, ami egyet jelentett a hűséggel, a jó spruce kitartásával.

A felújítás sajnos abbamaradt. A hajó ponyva alatt, a parton várta sorsának beteljesülését. Ami pedig 1994-ben be is következett, amikor – és ekkor került a hajó először és utoljára magánkézbe – olyasvalaki vásárolta meg, aki a kieljének színesfém tartalmát többre becsülte, mint dicsőséges tradícióit, és aki a megcsonkított teknőben inkább muskátlit látott szívesen. A többit már tudjuk.

Ilyen a recycling. A hajót a természet adta és jó úton van visszafelé. A kör bezárul. • *Összeállította: Kövendi Eszter*

FORRÁSOK: HOLOVITS GYÖRGY, ERDÉLYI BÉLA, TELEGDY ISTVÁN



„Fúj már a tavaszi szél,
Elszakadt minden kötél,
Nem baj, ha elszakadt minden kötél,
Van még egy póót kötél...”

Aki nem tudja, honnan idéztem, az gyorsan kutassa fel magának Ötvös Csöpi összes klasszikusát, és kötelezően nézze végig! Tudom, hogy a mai kor ifjúsága már másfajta akciófilmekhez szokott, de nem ez a lényeg. Az is valószínű, hogy már csak mi nosztalgizunk, akiknek szülei látszottak a képeken. Én huszadjára is tudtam izgulni Bujtorért és Kernért, kedvencem, amikor Csöpi, bepattanva egy rendőrautóba így szól a rendőrhöz: „Tűz, Csucs!” – és tűznek. Hetvennel, zsigával. És még mindig tudok nevetni Matula bácsin, aki árukapcsolja a matrjoska babát a fagyival. Vagy amikor mondja a németnek, hogy „cén márka, autóputzen”. Ezt nyilván csak az a büszke generáció értheti, aki akkor kezdte szagolgatni a világ ízét.

De ezekben a filmekben számunkra, akik a Balaton partján nevelkedhettünk, hajó- és vízközélen, van ennél még fontosabb: hogy ezek a filmek dokumentálnak. Hűen visszaadják a 80-as, 90-es évek diszkó korszakának vízi vonatkozásait, látunk benne régi Földvárt, Füredet, Tihanyt, edzőt, versenyzőt, régi nagyjainkat vízen és paron. Sosem tudtuk anélkül végignézni, hogy nem álltunk volna oda a képernyőhöz, hogy kiszúrjuk Dolesch Ivánt, Bécit, Gereben Gábort, Holovitsékat, vagy próbáljuk kitalálni, hogy ez most melyik kikötő, vagy hogy gyerekeinknek megmutassuk a partra vetett Helkát.

Ezért is gondolom, hogy a Bujtor István 71. születésnapja alkalmából május 5.-én Balatonfüreden avatandó szobornak méltó helye lesz a Vitorlás téren. Megérdemli Ötvös Csöpi, aki annyira szerette a Balatont, hogy minél többet meg akart örökíteni belőle, hogy a hajójából ezután is a vizet nézze, onnan, ahol annak idején Kardossal akciózott NDK szőrösben, gumicsizmában.

A szobor a balatonfüredi Önkormányzat várakozása szerint a város egyik új turisztikai látványossága lesz. Érdekessége, hogy életnagyságú lesz és kontaktusba is lehet kerülni vele! „Ott ül majd a paron, mögötte a vízzel, mellé lehet ülni a csónakba, – a szobor szinte felkínálja a kontaktust. Rendkívül közvetlen, nyitott személyiség volt, áradt belőle a természetesség, így ez a megoldás adta magát” – nyilatkozta a balatonfured.hu-nak az alkotó. •



A PORTHOLE MAGAZIN BEMUTATJA

CAN'T STOP

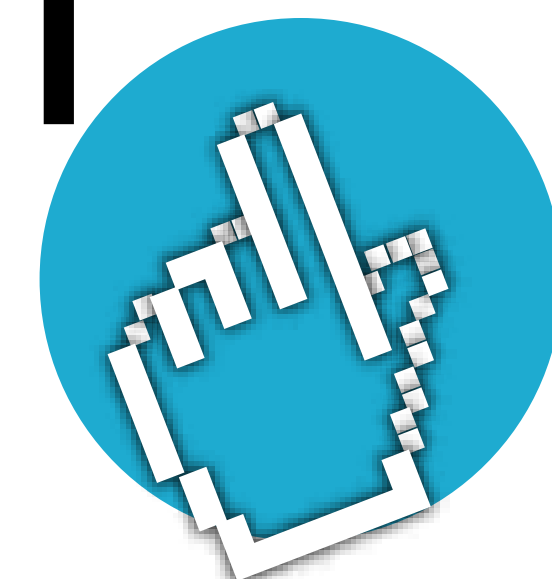
THE ROCK!

Ha jó a szél, ha jó a társaság, ha dől a hajó, akkor igazán jó lesz a hangulat is!
Erről szól ez a kis videó. Mert vitorlázni a télnek tűnő márciusban is lehet!

A VIDEÓHOZ TARTOZÓ ÍRÁSUNKAT A 48. OLDALON A BESZÁMOLÓ ROVATBN TALÁLOD FEJEZETEK EGY OUTSIDER NAPLÓJÁBÓL CÍMMEL.

201

FILM



Piaci helyzetelemzés:

Kifizetődő-e a nagyra- vágás?

Európa egyik legnagyobb hajóalkatrész nagykereskedőjének, a Navimo cégnek 2012 nyarán bekövetkezett csődjét követően nagy felfordulás alakult ki a csoporthoz tartozó cégek háza táján. Gyakorlatilag leállt a termelés korábbi két fontos partnerüknél, a Lofrans horgonycsörlő gyárnál és az orrsugár-motorjairól híres Max Power-nél is.

A két cég a Navimo talán legértékesebb szerzeményei voltak, melyek akvizíciói 2008-ban zajlottak. A hajóalkatrész szakma évenkénti nagy összejövételén, az amszterdami METS-en volt is egy kis sufni a két cég logójával, de e benne ülő ember semmilyen tájékoztatásra nem volt képes.

Aztán csakhamar kiderült, hogy a végrehajtó által lebonyolított árverésen majdnem minden egykori Navimo egység gazdára talált. A Navimo gerincét alkotó Plastimo-ért egy befektetői csoport jelentkezett, ők magukkal vitték a legrégebbi leányt is, az angol ruhagyártó XM Yachtingot is.



A Goiot gálánsan kivásárolta saját magát, mármint a management összedobta azt az összeget, ami a végrehajtót kielégítette. A legjobb falatokat – sokak meglepetésére – a görög Lalizas vitte; övék lett a Lofrans, a Max Power, a Nuova Rade és az Ocean cégrész.

Görög csoda? Kérdezhetnénk. Nem, a Lalizas már régóta komoly exportpiacokat épített ki magának. Nem véletlen, hogy központi elosztóraktárát Belgiumban működteti. Bizonyos fokig szerepük volt a Navimo tönkremenetelében is. Meghatározó termékcsoportjaikat – a Plastimohoz hasonlóan – a mentő- és kikötési felszerelések jelentették, de jócskán olcsóbbak voltak annál, igaz, minőségben is elmaradtak fő vetélytársuktól. Az idők során azonban egyre jobb portékákat gyártottak, miközben tartották az alacsony árszintet. Ezalatt a Plastimo folyamatosan növekedett, felvásárolt egy tucat céget, eszement módon bővítette disztribúciós kínálatát, a forgalmazott termékek száma a régebbi 20-25 ezerről negyvenezer fölé került. Többnyire eladhatatlan árszinten. A vállalatcsoportot a már szofisztikáltabb Navimo néven futtatták. Egyre nőtt és nőtt a mellény, végül túl nagynak bizonyult. Túl korai volt azt gondolniuk, hogy monopolhelyzetbe kerültek. Mégsem volt az egészen úgy, hogy méretüknél fogva bármit megtehetnek, árujukért bármennyit elkérhetnek. Nem véletlen, hogy a cég 2008-ban nyugdíjba vonuló, legendás kereskedelmi igazgatója, Bruno Jourdan helyére kiszemelt utód, Steven Guedeau köszönte szépen, de inkább odébbállt, semhogy a főként laikus tulajdonosokból álló igazgatótanács örült terveihez asszisztáljon.

Hogy aztán a nagyravágó tulajdonosok terve megvalósítható lett volna vagy sem, az már soha nem derül ki. Beütött ugyanis a válság, ami máris előrevetítette a csak 3 évvel később bekövetkező csőd rémét.

Európa déli felén a szakboltok ezrei támaszkodtak elsődlegesen a Navimo kínálatára. Amikor a vevők – az egyre magasabb árak hatására – vészesen fogyatkozni kezdtek, a kereskedők is hamar hátat fordítottak a Navimónak. Volt rá lehetőségük, mert a nagy hal még korántsem kapta be az összes kishalat.

A Navimo visszament Plastimo-ba, a korábbi létszám mintegy 20%-ával próbálja összeszedni magát, ennek sok pozitív jele nem tapasztalható még nálunk.

Sokkal pozitívabb változások remélhetők a Lalizasnál, akik részben már újraindították szerzeményeikben a gyártást, március végére ígérik, hogy visszaáll kapacitásuk a megszokott szintre. •

Jobb betenni, mint kivenni!

Mármint a hajót a vízbe. Persze van vele dolog bőven. Mi például, magunk csinálunk mindent, amit csak tudunk. Kenjük az alga gátlót, festjük a díszítést, pasztázzuk, fényesítjük, csutakoljuk, takarítjuk.

Csak azt végzi szakember, amit mi nem tudunk, például egy repedt kabinablak cseréjét, vagy a motor karbantartását. Igaz, az élet hajtósabb lett.

Egyre drágább a szabadidő. Megértem, ha valaki nem akarja hajóvakarásra pazarolni. Mindig akad kikötői személyzet, vagy vállalkozó, aki ezt megcsinálja. Nem is rosszul, nem is drágán, sőt ha mindent összeszámolok, még olcsóbban is, mintha házilig görcsölünk. Lényeg, hogy pontosan tisztázzuk a kivitelezővel, hogy mit várunk el. Milyen anyagokat használjon, mikorra készüljön el. Kérlek titeket, nyúljunk kicsit a zsebünkbe, csak környezetbarát alga gátlót alkalmazzunk! Köszönöm szépen!

Bezzeg nincs ezekkel teendők, ha béreljük a hajót. A profi charter cégekről említést tettem az előző cikkemben. Annyit tennék hozzá, hogy bármilyen csilli-villi teknőt adnak „drágáért”, azért az nem tud ám mindent. Ha nincs gyakorlatunk az adott típussal, nézünk utána, mire is képes. Mekkora a tőkesúly, hogyan csökkenthető a vitorlák felülete. Ne essünk abba a hibába, hogy egy sokmillió, minden kényelemmel ellátott, harminc-egynehány lábás, műszerekkel felcícomázott csoda, bármikor hajózható. Hát nem. Nagyon nem. Szükségszerű volt például, hogy a Kékszalagon, egy hetven – hetvenötös viharocskától, a mezőny egy negyede, a déli parti sárban hevert. Ez ugye egyikünknek sem hiányzik.

Aztán a csodahajót is még kényelmesebbé tehetjük, ha kiegészítjük saját cuccokkal. Persze, ezt nem a kikötőben induláskor kell megvalósítani. Hosszú téli délutánokon kis munkával elkészíthető. Az egyik a szúnyogháló. Maradék tüll függönyből szabjunk le megközelítőleg 1 m x 1,5 m téglalapot. Erősen szegjük be. A csúsztatható kabinfedél alá csíptetve, két egymásba akasztott gumipókkal a kabintetőn lévő csörlőkhöz vagy kötelek-



hez körbekötve megakadályozza a szúnyogok kabinba jutását. Elfelejtjük az éjszakai szúnyog cirkuszt.

Amennyiben szerényebb árfekvésű bérleményt veszünk igénybe, több dologra célszerű oda figyelni. Figyelmesen olvassuk el a szerződést összevetve a hajó okmányokkal. Ami számunkra nem világos (biztosítás, felelősség, van-e Bahart kártya ... stb), indulás előtt tisztázzuk, ha kell, foglaljuk írásba.

Ha ismeretlen a jószág, vizsgáljuk át tüzetesen. Hol szokott beázni, működnek-e az elektromos berendezések, hogyan kell az akkumulátort tölteni. Nézzük meg a mentőmellényeket, a tűzoltó készüléket, tartsunk motorpróbát (előre – hátra, mennyi üzemanyag van, mit kell tankolni). Ha beépített a motor, nyissuk ki a kamráját, a szag sokat elárul. Nem szivárog valahol a benzin vagy az olaj, nem jut a kipufogógáz a kabinba? És úgy általában nyissunk ki minden szekrényt, dobozt. Nem nedves-e, nem rohad-e benne ottfelejtett párizsi vagy félig evett konzerv. Mossuk ki a beleömlött tejmaradékot, dobjuk ki a penészedő nedves rongyot... stb. Ellenőrizzük a vitorlák állapotát, próbáljuk ki a reffelési lehetőséget, valamint a leeresztett vitorlák rögzítési lehetőségeit. Ha vannak egyéb vitorlák zsákokban, terítsük ki őket, és szemrevételezés után saját kezűleg hajtsuk össze és zsákoljuk be. (Jól fog ez jönni, ha hirtelen „levág a bógó” és pillanatok alatt kell viharfokot bontani.) Ellenőrizzük az álló és mozgó kötélzetet, forgassuk meg a csörlőket, próbáljuk ki a szorítókat, farkasfogakat.

Az orrköteleket ugye látjuk, de a farköteleket fektessük ki és nézzük meg a hosszát. Ami elegendő Földváron, az bizony kevés Fonyódon vagy Szigligeten. Legyen az egyik végén akkora álló csattal rögzített fül, hogy a legvastagabb cölöpre is könnyedén rá tudjuk eresztetni. Hogy a másik végén van-e akasztó karabiner az egy dolog, de ez legyen feltétlenül. Vegyük kézbe a csákyt és az evezőket. Fektessük ki a horgonykötelet is. Nyomkodjuk meg a puffereket. Minden használatos kötelet saját kezűleg hajtsunk össze és helyezzük el úgy, hogy adott esetben ne keljen keresgélni, gubancolni. Legyen tartalék kötél (6mm és 12 mm átmérő környékén) pár méter. Van – e műanyag vödör.

Ami nincs, vagy nem találjuk megfelelőnek, még indulás előtt pótoljuk. Ha a bérbeadóból nem tudjuk kicsikarni, vegyük meg a legközelebbi vitorlás boltban. Ne értsetek félre, nem azt várom el, hogy pénzt, fáradságot, időt nem kímélve végezzünk nagyfelújítást a kibérelt hajón. Lényeg, hogy tudjunk a hibákról, ne érjen váratlanul este, esőben, viharban, ha valami nincs, vagy nem működik rendesen.

Talán ennyit a „műszaki észosztásról”. Következő írásomban a fejünkben lévő dolgokról szeretnék okoskodni. • MERLIN





sailslab.hu

Sailslab – A vitorlák új élete

Eszünkbe sem jutna, hogy a vitorla is környezetszennyező lehet, pedig a használt, félredobott darabok hulladéknak minősülnek. A SailsLab újrahasznosítja ezeket az anyagokat, és ezzel nem csupán védi a környezetet, hanem csodálatos hajók és rendkívüli vitorlázók szellemiségét örökíti tovább. Dolgos kezek munkája nyomán pénztárcák és kártyatartók, telefonokra, tabletekre és laptopokra illő tokok, valamint akár teljesen egyedi táskák jönnek létre. Szinte mindegyik darabnak saját története van, amit elolvasva még közelebb kerülhet a vásárlóhoz a választott darab.

Nem csak használt vitorláknak adnak új életet, hanem a gyártás során keletkező felesleges anyagmaradékból is dolgoznak. Maradék anyag pedig mindig keletkezik, mert a SailsLab műhelye elsősorban vitorla javítással foglalkozik, az Ullman Sails magyarországi képviselőjének háttérét jelenti.

Április elején nyitnak Balatonfüzfőn, vidd el hozzájuk javításra vitorládát, hajóponyvát, extra rövid határidővel is vállalják! Ha pedig olyan régi és elnyűtt a vitorla, kérésre ők új életet adnak neki, hogy mindig eszedbe juthasson az a bizonyos bőszeles rohanás, feledhetetlen túra, vagy épp egy jól sikerült befutó. sailslab.hu

Zarándok

ZARÁNDOK: A HAJÓM NEVE. HATVANKILENC ÉVES, ÉN HARMINCEGY. SOK MINDENT JELKÉPEZ EGY HAJÓ, EZ IS. EGY ROMOS, SZEBB IDŐKET LÁTOTT VITORLÁS, TELE NAGY LEHETŐSÉGEKKEL, ÉS A LEGKÉZZELFOGHATÓBB KAPASZKODÓ AZ ÁLMAIMBA. AZ ELSŐ LÉPÉS. ...AMIKOR VALAMIT MEGÁLMODUNK, AZ ELMÉNK MÁR KÉSZEN ÁLL A MEGVALÓSÍTÁSRA...

Próbálkozom a hajó történetének feltárásával. Ha bármilyen információd, történeted, ötleted van a hajóról, kérlek, segíts! Amit tudni lehet: 1943-ban épült a Hajó az Óbudai hajógyárban (ami számomra rejtély, ugyanis itt elvileg nem készültek ilyen hajók). Első neve: „Marika”.

Szerettem volna, ha találkoznak a dolgok. Olyan sok minden történt, fontos pillanatok, amiket kár lett volna veszni hagyni. Ezért vágtam bele. Egyszerűen, kissé szemérmesen, álnéven, csak semmi feltűnés, semmi arckép. Szubjektív bejegyzések egy hajónaplóba.

Van egy hajóm, ami nem úszik. Sötét volt, belevágtam valamibe a fejszemet és reméltem, hogy meghasad. Most itt van a nyakamon az egész. Hogy könnyítsek a terheken, hát megosztom társaimmal, amim van: élmények, emlékek, hangok és a Remény.

Hogy lesz egy hajóm, amivel beúszom majd a sirályok közé, akik összegyűltek a naplementében, hogy osztozzanak a sötét-ségen. Aztán ha újra felkel a Nap, hát útra kelnek.

Nos, velük megyünk? •

A SZERZŐ BLOGJÁNAK FRISS BEJEGYZÉSEI
A PORTHOLE PORTÁL BAL OLDALI BLOG SÁVJÁBAN
OLVASHATÓK. WWW.ZARANDOKOM.BLOGSPOT.HU

HANSE

325

**BEÁLLÍTÁS, REFFELES,
ELPAKOLÁS NEM GOND**

Telilatnis grósz, lazy jack,
egyköteles reffelés.

**KÉZREESŐ
GRÓSZSHOTT**

Kötélfogós forgó
shottcsiga.

**FORDULÁS A KÖTÉLZET
ÉRINTÉSE NÉLKÜL**

Az önváltó fock része
az alapfelszerelésnek.

**KÖNNYEN KORMÁNYOZHATÓ,
GYORS ÉS BIZTONSÁGOS**

Bulbás T-kíl a nagyobb stabilitás
érdekében.

**SZABAD ÁTJÁRÁS
AZ ORRFEDÉLZETRE**

Külső vantni lekötés biztosítja
a széles oldalfedélzetet.

EASY SAILING



Video

325 ^{new}345 355 385 415 445 495 545 ^{new}575 630e

Rendelhető 1.53 m-es merülésű rövid killel akár felár nélkül is!

Balatonfői Yacht Club | Balatonkenese
Phone +36 20 935 7700 | info@hanse.hu

Hanse
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

www.hanseyachts.hu

Életmódváltás földkerüléssel

GO TERI GO! • SAJTÓKÖZLEMÉNY • KÉSZÜLŐDÉS



Go, Teri, go!

MIELŐTT BÁRKI IS AZT HINNÉ, HOGY A FÖLDKERÜLŐ VITORLÁZÁS LASSAN TÖMEGSPORT MÉRETŰVÉ TEREBÉLYESEDIK, AZOKAT KI KELL ÁBRÁNDÍT-SAM: NEM LESZ AZ. A RAJONGÓ, A JÓSZÁNDÉKÚ ÁLMODOZÓ INCSELKEDIK UGYAN A TÉMÁVAL, SOKAT BESZÉL IS RÓLA, DE NEM VÁG BELE. A MAGYAR FÖLDKERÜLŐK ISMERTSÉGE, PÉLDAMUTATÁSA, BEINDÍTOTTA SOKAK KÉPZELE-TÉT, DE OLYAT, AKI HATVAN ÉVESEN, NŐKÉNT MINDEN KÜLÖNÖSEBB VITORLÁS-SZAKMAI ELŐÉLET NÉLKÜL BELEVÁGNA, OLYAT NEHÉZ MÉG ELKÉPZELNI IS.

Nem tudom, te hogy vagy ezzel, de én azonnal kíváncsi voltam rá. Arra gondoltam, ha anyukámnak ez eszébe jutott volna hatvan évesen, talán ő is megtette volna. Ő is megtette, csak ő „földi úton”. Őrütség lenne? Nem tudom. Neked, aki ezt olvasod talán irigylésre méltó vállalkozás, talán merészség, talán szkeptikusan szemléled az ilyesmit és megmaradsz a realitás talaján, a balatoni nyugis hétvégéknél. Bennem kis-lány koromtól egészen sokáig volt egy olyan érzés, hogy a föld és az én viszonylata olyan kell legyen, mint az Egér a marson c. csehszlovák rajzfilmsorozatban, ahol az egér peckesen végiggyalogol a Földön, ami sajtból van, kerek és olyan egyszerűen körbejárható, mint egy kerti sütő.

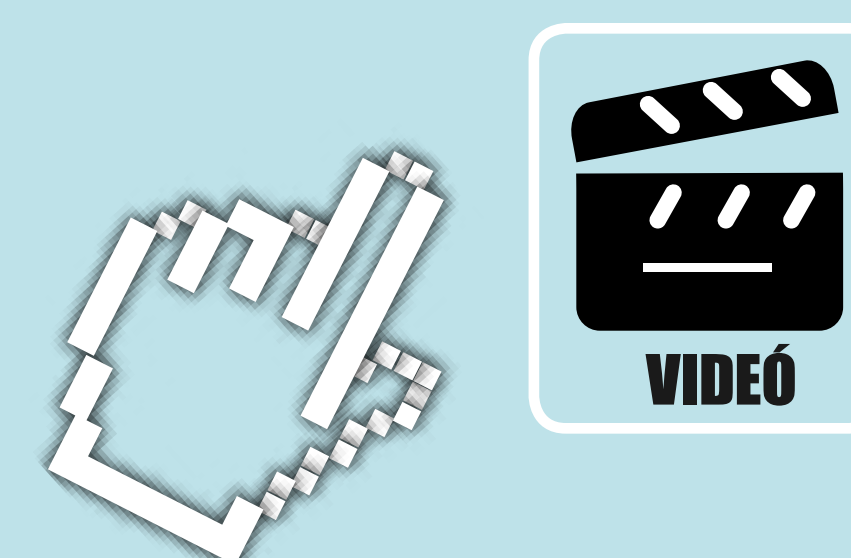
Nagyon sok gondolat járt a fejemben még ezeken kívül is, amikor egy budai presz-szóban vártam rá. Sok kérdés. Hogy fogja ezt bírni? Egyáltalán, tudja-e, mire vállalko-zik? Milyen ember lehet? Voltak elképzeléseim róla, de ő mindenre rácáfolt. A beszél-getés alatt rengeteg arca volt. A végére pedig egy rendkívül magabiztos nőt láttam magam előtt, akiről azt gondoltam, talán még többet is visz majd a hajóra, mint amit a 11 hónap alatt kapni fog. Ő Koczka Terézia, akit szeretnék most neked bemutatni. Legalábbis megpróbálom.

A kis Békés megyei községben született Teri dupla csípőficammal kezdte az életet, ami azt jelentette, hogy az élete első 3 évét mozdulatlanul, fekve töltötte el. Ez az az időszak, amikor egy gyermek felfedezi a világot, járni tanul, futkározik, élvezi a gyermeki lét újon-nan felfedezett szabadságát. Szülei – főleg apja – szigorúságával sokat segített neki. Ha ehhez nem ragaszkodik, ma Teri valószínűleg csak segítséggel tudna járni.

Ezek után sok más korláttól is szabadulnia kellett. A magyarországi viszonyok, ere-deti szakmája, sőt még még saját személyisége is szűkítette mozgásterét, de mindig sikerült szabadulnia! A legnagyobb kihívással járó szabadulás még csak most vár rá. Megkerülni a földet. Hajón. Elemekkel küzdve, emberekkel összezárva, mosdatlanul, hitvány ennivalókkal, éjszakai virrasztással, mindig, minden helyzetben topon, állandó éberséggel, az állandó feladatmegoldás kényszerével úgy, hogy nincs magyarázkodás, nincs mellébeszélés, mert a víz az úr...

Szeretnénk, ha megismernéd őt. Ő ír majd saját magáról, arról, mi inspirálja, meg szeret-né osztani veled a gondolatait, érzelmeit, félelmeit, saját magát. És hidd el, szeretni fogod!

Ha megnézed ezt a kisfilmet arról, hogyan változtatja meg az amatőr vállalkozók éle-tét ez a verseny, érteni fogod, miért ennyire fontos a mentális háttér! • Go, Teri, go!



SAJTÓKÖZLEMÉNY

Egy magyar nő is megkerüli a Földet a világ leghosszabb vitorlásversenyén

Koczka Terézia, a 60 éves budapesti vezetői coach élete legnagyobb kihívásával néz szembe: a Clipper Round the World Yacht Race elnevezésű vitorlásverseny résztvevőjeként egy 70 lábás, vadonatúj yacht matróza lesz a 2013-14-es Föld körüli futam során. A 40.000 tengeri mérföldes verseny 11 hónapig tart majd. Mivel Teréziának a versenyre való nevezés előtt semmilyen vitorlástapasztalata nem volt, a részvétel máshoz nem hasonlítható kihívást jelent neki.

Különleges versenyről beszélünk: a legendás vitorlázó, Sir Robin Knox-Johnston alapította, aki a történelem során elsőként kerülte meg a Földet egyedül, kikötés nélkül 1968-ban. Ez az egyetlen olyan verseny, amelynek során a legkülönbözőbb élettapasztalattal rendelkező emberek, korábbi vitorlástudásuktól függetlenül, megkerülhetik a Földet. Valamennyi jelentkező részt vesz egy átfogó tréningprogramon – ez biztosítja, hogy korábbi tapasztalataikra való tekintet nélkül, a leggyakorlat-

lanabb újonc is megszerezze azt a tudást, amely szükséges a fedélzeti élethez és a versenyzéshez.

“A vitorlázás mindig nagy élvezetet jelentett nekem. Szerettem volna ezt a lehetőséget bárkinek lehetővé tenni; azoknak is, akiknek vagy az önbizalom, vagy a megfelelő erőforrás hiánya nem teszi lehetővé, hogy egy ilyen hosszú utazásra elinduljanak” – mondja Sir Robin.

A yachtokat egy város, egy régió vagy egy ország szponzorálja, és valamennyi hajót hivatásos kapitány vezet. Az idei versenyben 12 teljesen egyforma, vadonatúj, a leginnovatívabb technikai megoldásokkal gyártott yacht küzd a trófeáért.

Terézia Horváth Csabától, a szintén budapesti, 59 éves cégvezetőtől hallott először a versenyről, aki 2011-12-ben az első magyar résztvevő volt a Clipper történetében.

“A verseny az életem emlékezetes periódusa. Írtam egy blogot a kalandjaimról, amely, meglepetésemre – 16 500 látogatót vonzott, az érdeklődők több, mint fele Magyarországon él. A hazaérkezésem után tartott élménybeszámolót több, mint 200-an látták.” – mondja Csaba.

Terézia 1997 óta dolgozik vezetői coachként, az EMCC Magyarország alapítója. Résztvételét a versenyben az angliai Academy of Executive Coaching (AoEC) is támogatja – az a cég, amelynek tréningprogramjában executive coach képzését kapta. A vitorlásverseny kapcsolódik mindennapi munkájához; azt reméli, hogy a tréningek és a verseny során új tapasztalatokkal gazdagodik majd. Ezt a tudást az AoEC-vel is megosztja, és azokat beépítik a képzési programokba. Terézia saját team coaching programjainak fejlesztésére is felhasználja a versenyen szerzett tapasztalatait. Terézia – akinek a versenyre való jelentkezés előtt nem volt vitorlás tapasztalata – túl van a Clipper tré-

ning első szakaszán. A tréningnek három szintje van, tantermi elméleti és a vízen történő gyakorlati képzés egyaránt szerepel benne.

“Szeretem az olyan kihívásokat, amelyek teljesítése – legalábbis első pillantásra – lehetetlennek tűnik. Különös érzés szembenézni egy ilyen helyzettel. A vitorlázás teljesen ismeretlen volt számomra, kíváncsi vagyok, hová jutok a verseny végére, miféle emberként térek vissza erről a nagyszerű utazásról. Szeretem a versenyben rejlő párhuzammal az életünkben tapasztalható fejlődést illusztrálni: hangsúlyozni a célok kitűzésének fontosságát, a fegyelmezett kitartással végzett munka és az elért eredményekre való reflektálás jelentőségét.

“Kíváncsian várom a találkozást az élet legkülönbözőbb területeiről érkező emberekkel – szeretek nagyszerű történeteket mesélni is és hallgatni is – rengeteg ilyenre számítok az út során. Elbűvöl Sir Robinnak az a gondolata, hogy bárkinek lehetővé kell tenni a felfedezés örömét. Szeretném megmutatni a gyermekeimnek, az unokáimnak és a honfitársaimnak is, hogy semmi sem lehetetlen...ha igazán akarjuk.” • Terézia újtjáról blogot vezet. Az alábbi linken tudhat meg többet a felkészülésről, illetve személyes tapasztalatairól: www.tereziakoczka.wordpress.com



SAJTÓKÖZLEMÉNY

Clipper 13-14 földkerülő vitorlás verseny

A Clipper 13-14 földkerülő vitorlás verseny, a kilencedik alkalommal megrendezésre kerülő futam, 2013 nyarán indul és csaknem egy évvel később 40 000 tengeri mérföld megtétele után érkezik vissza az indulás kikötőjébe. Ez a világ leghosszabb óceánokat átszelő versenye. Az ebben az évben vízre bocsátott 12 vadonatúj 70 lábás hajóból álló Clipper flotta fedélzetén rekord számú résztvevő fog versenyezni. A versenyt Sir Robin Knox-Johnston alapította azzal a céllal, hogy korábbi vitorlás tapasztalatától függetlenül bárki részesüljön az óceáni vitorlás versenyzés izgalmában. 40 nemzet 650 versenyzője vesz részt a Clipper 13-14 versenyen a méltán híres hajótervező, Tony Castro által megálmodott, vadonatúj 70 lábás vitorlásokon. A résztvevők benevezhetnek a teljes földkerülő versenyre, vagy a 8 szakasz bármelyikére is. A nevezés egyetlen feltétele a minimum 18. betöltött életév (nincs felső korhatár), és a kalandvágy. A teljes útvonal több versenyszakaszra van osztva, a pontozás a Formula-1 rendszerben megszokottak szerint adódik össze szakaszonként. A verseny végén legtöbb pontot összegyűjtő hajó nyeri a Clipper Trófeát.

SIR ROBIN KNOX-JOHNSTON

Közel 45 év telt el azóta, hogy Sir Robin Knox-Johnston elindult, hogy minden addigi rekordot megdöntve egyedül, megállás nélkül körbevitelázza a földet 1968-69-ben. Napjainkban, a Clipper Ventures Plc. alapító elnök igazgatójaként, a földkerülő vitorlásversenyzés népszerűsítésének élharcosa. Sir Robin egész életét meghatározta a vitorlázás, a Közlekedési Minisztérium Mester diplomájával rendelkezik. Sir Peter Blake-vel közösen 1994-ben felállították a földkerülő vitorlázás sebességrekordját. A VELUX 5 OCEANS versenyen 2006/07-ben 68 évesen másodszor is körbevitelázta a Földet.

Sir Robin figyelemreméltó tapasztalatra tett szert a földkerülő versenyek bonyolításában: 1990-1994 között a Whitbread Race versenybizottságában szolgált, illetve 1982-ben és 1986-ban a BOC Challenge Round the World versenyt szervezte. Egyedülálló módon három alkalommal is elnyerte a RYA/YJA az Év Vitorlázója címet, és 71 évesen részt vett a 2010 Sydney-Hobart vitorlás versenyen.



KÉSZÜLŐDÉS

„Az emberek nem érnek rá, hogy bármit is megismerjenek. Csupa kész holmit vásárolnak a kereskedőknél. ... Ha például délután négykor érkezel majd, én már háromkor elkezdek örülni. Minél előrébb halad az idő, annál boldogabb leszek.” (A róka mondja a Kis Hercegnek, arról, hogyan tudná őt megszéldíteni.)

Múltkori beszámolómból úgy tűnhetett, hogy a Clipperre csak jelentkezni kellett, kicsengetni a zsét és elmenni.

Ennél egy kicsivel munkásabb, bár nem mondható bonyolultnak, hiszen egy mindenre kiterjedő listát kap az ember a tennivalókról. Legénységi kézikönyv a címe (Crew Manual), letölthető egy linkről, kicsivel több, mint 100 oldal. El lehet kezdeni megírni a vonalas ütemtervet – az egyetlen nehézség, hogy az indlás időpontja és helyszíne ismeretlen. Azért az előző versenyek adataiból valószínűsíthető lehet.

Nekem a legnagyobb segítséget Horváth Csaba jelentette: egyrészt történetesen az éceszgéber egyik barátja, akivel azonnal levelezni kezdtünk, amint a karácsony végetért (de lehet, hogy meg sem vártam). Másrészt amint hazaért Ausztráliából, találkoztunk. Akkor valahogy nem is fogtam fel, hogy mennyire friss neki az élmény. Elolvastam a blogja minden bejegyzését – kezdtem felmérni a projekt méreteit és fogtam a fejemet. Már csak abban reménykedtem, hogy eszük ágában sincs elvinni egy hatvanéves nőt, frissen beültetett csípőprotézissel.

Sikerült szert tennem egy reggeli függőségre is a kávé mellé: az interneten lehet követni a versenyt, 3 óránként frissülnek a pozíciók, és ott vannak a szkippererek és a legénység beszámolóit is minden nap – és ezt 10 hajóra kell érteni. Egy idő után erőszakkal kellett a reggeli olvasgatással töltött időt limitálni.

Ha valami újat kezdek, mindig elmegyek a könyvesboltba – igen, ebben régimódi vagyok, bár a könyvgyűjtő-szenvedélyem okozott már némi bonyodalmat a költözködéseim során. Megtaláltam Bernard Moitessier két könyvét ('A hosszú út' és 'Az óceán szabad fia') és rávettem magam a címében erős üzenetet hordozóra – újabb feladat a fegyelmezett időgazdálkodás témában. A könyvet olvasván esett le a tantusz, hogy éppen a Clipper történelmének egy szeletére bukkantam – ez volt az a verseny, amit Moitessier otthagyt, mert



elvesztette az érdeklődését a nyugati civilizáció iránt, Sir Robin (akkor még csak Robin) viszont egyedülként visszatért Southamptonba – imádtam a történetet.

A szerződés aláírása után (2012. február) jelentkeztem az első tréningre – elfogadtam Csaba tanácsát az időpontok ütemezésével kapcsolatban: az első tréninget csináljam meg 2012 nyarán, a másik kettőt ütemezzem közel az induláshoz, így friss marad a tapasztalat. Július végén elmentem az előző verseny fogadási ceremóniájára Southampton-ba, mert szerettem volna beleszagolni abba a világba, és találkozni az akkor már a facebook-on szerveződő 13-14-es verseny egyik-másik arcával.

A fogadási ceremónián hatalmas tömeg volt az Ocean Village-ben, nagy felhajtás, sörök, ragyogó napsütés, a hatalmas kísérettel beérkező hajók, Sir Robin az olimpia alkalmából felújított történelmi Suahili-je (kis pici lélekvesztő a 68-asok mellett), az olimpia kezdete nagyon közel, a királynő hatvan éve uralkodik – szóval eléggé feldobott volt ott mindenki, én is.

Megvettem Brendan Hall *'Team Spirit'* c. könyvét (erről egy egész bejegyzés később) – Brendan a 2009-10-es verseny győztes szkipperje a *'Spirit Australia'*-n. Beszéltem vele – biztatott, kedves, gondoltam, biztosan tudja, mit beszél.

Szóval szép, lassan, lépésről lépésre... kerültem egyre közelebb, és azóta ezzel fekszem és ezzel kelek. A falon az ágyam mellett a tegnap emlegetett nyomtatott prospektus belső borítója (kis tulzással a lakás majdnem minden pontjáról látom), a facebook csoportban minden nap van olvasnivaló, Bill Davey (Ausztrália) is itt volt Budapesten október elején, mielőtt tréningre ment volna Gosportba, januárban az első 70-est kiállították a London Boat Show-n, és megrendezték az első Crew Briefing-et ebből az alkalomból.

A készülődés jó dolog – szinte sajnálom, hogy egyszer majd elindulunk... •



KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



www.elektromosyacht.hu



Látogatás a bajnokok földjén El Yaque, a szörfparadicsom

A történetben megjelenő szereplők nem kitalált személyek, valóságos személyekkel való mindennemű hasonlóságuk nem a véletlen műve.

Az utazástól nyüzottan, az európai téltől legyengülten, sápadtan, hosszú gatyában és zárt cipőben érkeztünk a venezuelai Margit-szigetre. Helyi exkluzív tanácsadónk, „el húngaro” Zsolti, autentikus, a forró szélről lobogó hajú Venezuelai barátnője, és a nagyon autentikus Diony (Guadagnino) már vártak minket a reptéren. A taxisok, „el-húngaro” Zsolti és Diony percek alatt a bajnokok falujába, El Pueblo de las Campeonesbe repítettek minket, ahol az autentikus szörfbajnok, a legendás V69 rajtszám tulajdonosa rövid, ámde velős ismertetőt tartott a helyi viszonyokról, mosolygott kicsit hosszú nadrágjainkon, majd 20 perc után leállította Pick-upjának 5 literes motorját, miután



Látogatás a
bajnokok földjén
El Yaque, a
szörfparadicsom



a szomszéd apartmanból alvás-problémára hivatkozva erre udvariasan megkérték. Rövid bevezetőmben érdektelennek tűnő, ámde kis csapatunk számára mégis izgalmas részletekből kiderül máris egy-két fontos tudnivaló a helyi viszonyokról: Venezuelában forró szél fúj, a világbajnokok észrevétlenül elvegyülnek az emberek között, a benzin ingyen van, amit a helyi lakosok előszeretettel és nagy mennyiségben égetnek, és ritkán látnak hosszú nadrágot.

A leszállástól az ágyba ájulásig tartó rövid órácska alatt rengeteg élményt éltünk át, másnap reggel azonban még erősebb dózis várt ránk. Miközben Ricardo (Campello) anyukájához tartottunk, hogy az általa üzemeltetett tengerparti hotelben elfogyasszuk első reggelinket, találkoztunk beszélő papagájokkal, óriási gyíkokkal, békákkal, megállapítottuk, hogy az út szélén burjánzó és virágzó leanderre már ráférne egy kiadós ritkítás, hogy itt nem sápadtak az emberek, közben pedig szervezetünk padlógázzal kezdte el termelni a már közel három hónapja mellőzött D vitamint.

Reggeliző-helyünk és a szörfcenter környéke számos, a csapatunk szemében nem mindennapi eseménynek volt színhelye: itt találkoztunk először Gollitoval (José Estredo), Ricardoval, időnként Cheo (Diaz) is mászkált errefelé, Diony itt szörfözött a számára érdekesebb napokon, de Yoli és Tom (Brendt) is gyakran feltűnt a vízen. El húngaro állítása szerint a reggeliző asztalaink rajtuk kívül még ismertebb, nem osztatlanul népszerű látogatókat is kiszolgáltak már, néhány éve Kadhafi (Moammer), Chávez (Hugo) és Morales (Juan Evo – Bolíviai elnök) is itt vacsoráztak, miközben reflektorfényben a falu bajnokai rögtönzött bemutatót tartottak nekik a vízen.

Szél, szeles helyek

A február végén kint töltött két hét alatt minden nap tudtunk szörfözni. Freestyle szörfösök 80%-ban 4.5-4.7 m²-es vitorlával mentek, a fennmaradó 20% az 5.0-5.5 vitorlaméreté volt. Ennek megfelelően a szlalom-szörfösök 6.0-7.0 közötti vitorlával pirítottak minden nap. A szél a reggeli órákban kicsit gyengébb, de szörfözésre egyébként szinte mindig alkalmas, az erősödés általában dél-egy óra körül érkezik, és egészen naplementéig kitart az erő. Miközben El Yaqueén éjjel-nappal fúj a szél, a sziget egyéb részein általában gyengébb légmozgást tapasztaltunk.

Spot no.1. – El Yaque központ – A szörfözés fő helyszíne nagyjából a Planet Allsports és a szomszédjában található szörfcenterek előtt található. A szél side-shore irányú, azaz oldalról, ha a víz felé nézünk, balról fúj. A lábak a parttól egészen nagy távolsáig leérnek, a víz néha erősen choppy, ami a gyakorlást egy kicsit nehezíti. Ritkán bejöttek a parttal párhuzamos irányú hullámok is, kitűnő rámpát képeztek a magasabb ugrásokhoz is, ahogy néhány mellékelt fotó is tanúsítja.

Spot no.2. – A bűdös, de sima – A szél erejével nem volt gond, de a sikerélmény érdekében időnként kívántuk a simább vizet. El Yaque-ből raumban lecsúszva, szörfrel

Szél, napsütés,
karibi életérzés,
koktélok, finom steak,
szilikon, kókuszdió,
rum, ananász, olaj,
pálmafa, Gollito,
Ricardo Campello,
Diony, Cheo, Yoli,
mikor megyünk
vissza...?



Látogatás a
bajnokok földjén
El Yaque, a
szörfparadicsom



viszonylag hamar elérhető egy kis spot, ahol egy földnyelvnek és egy általa lezárt hosszú öbölnek köszönhetően teljesen sima vízben lehet gyakorolni a manővereket. Freestyle manőverek gyakorlására kiváló, a spot hossza erre elég, kb. 200 m, ha beljebb mélyebb már nagyon kicsi a víz, a 20 cm-s freestyle szkeg is leér. Még beljebb egy kicsit újra mélyebb, de ott a Mangrove bokrok leárnyékolják, pöffössé teszik a szelet. Ezen a helyen a szél talán egy kicsit még erősebb is, mint a «központban», mikor nagyon sokalltam, időnként bemenekültem a pöffös részre, de nem volt túl jó. A freestyle manőverek gyakorlása közben jelentős motiváló erő lehet, hogy backboardon a víz eléggé bűdös és tele van mindenféle néha szúrós vízi növényel :). A központba való visszaút már kicsit macerásabb, megfelelő szélben 4-5 fordulós hosszú kreuz-túra míg visszaküzdöd magad a szörfcenterek magasságába.

Spot no.3. – Coche – A Margarita-szigettől délre, a spottal szemben van egy sziget, ahova akár szörfrel is átmehetsz, visszafelé viszont nem árt motorcsónakkal jönni, különben nagyon sokat kellene kreuzolnod. Első és egyben utolsó átszörfözésünk (második alkalommal mindkét irányba motorcsónakkal mentünk) nem sikerült olyan simán mint ahogy azt a helyiek ígérték. Arról volt szó, hogy a két sziget között legyengül a szél, de arról nem, hogy nem is jön vissza. A 20 percesre tervezett átszörfözésből így majdnem másfél óras lassú szenvedés lett, de átértünk, van aki szenvedősen, volt aki igénybe vette a motorcsónakot. Coche nyugati felén egy nagy öböl található, elfújó széllel, a víz tehát itt is sima és nagy terület áll rendelkezésre a gyakorlásra, speedelésre, itt tehát a freeride / szlalom szörfösök is élvezték az adottságokat. Az öböl északi oldalán egy hotel található, ahol akár napijeggyel is igénybe vehetők az all inclusive program szolgáltatásai, ráadásul egészen szerény áron. A szél itt állítólag egy kicsit gyengébben fúj, mint a «központban», de mindkét alkalommal elegendő volt a csapatnak. A túra ára nem több mint fejenként kb. 1000-2000 Ft-nak megfelelő Bolívar.

Spot no.4. – Porto Guamache – Helyi tanácsadónk, Zsolt ajánlásával jutottunk el ide. Taxival olcsón megközelíthető spot, hasonló, mint Coche, talán valamivel pöffösebb, ha a part közelében szeretnél maradni. Itt nincs all inclusive hotel, nagy hajók viszont lehetnek. A parton van egy vendéglátó-ipari egység, melyről nem tudtuk eldönteni, hogy nyitva van-e vagy zárva (ezt Venezuelában sokszor nehéz eldönteni), de adtak innivalót, szóval talán nyitva volt. A parton egyébként egy lelkes helyi frissen gyűjtögetett osztrigával kínálta a társaságot, amivel a bátrabbak éltek is, az igazat megvallva persze ennél frissebb osztrigát sehol nem talál az ember.

Nem szörf Szép, napsütés, kaktusz, mangrove, dzsungel, feketeárfolyam, emiatt olcsó, steak, koktél, finom, ingyen benzin, szilikon, nagy :), gazdag, szegény, pálmafa, kókusz, lazulás. Ezek a szavak, melyek elsőre eszembe jutnak túránkról, ha a szabály az, hogy a szörfre nem gondolhatok. Mivel a sok szörfözéstől megőrültünk volna mást is kellett csinálnunk, így hát:

A freestyle manőverek gyakorlása közben jelentős motiváló erő lehet, hogy backboardon a víz eléggé bűdös és tele van mindenféle, néha szúrós vízi növényel!)



Látogatás a
bajnokok földjén
El Yaque, a
szörfparadicsom



Részt vettünk egy helyi dzsungel-túrán, olcsó volt, érdekes volt, láttunk több tarantulát, ártatlannak tűnő kígyókat, fürödtünk kis vízesés alatt, túravezetőnk megvendégelt helyi kókusszal, banánnal, ananással, és anyukája sütötte kukoricás alapú szendviccsel, az Arepassal.

Vétek kihagyni a két sziget között a La Restingua mangrove-mocsarat. Érdekes madarak, rákok, tengericcsillag, oké, delfint (itt) nem láttunk.

Sziget-felfedező Jeep túra – (nem vettem rajta részt sajnos) / Helyette mi sziget-felfedező amerikaiautó-taxi és helyi busz túrát választottuk. Egyrészt azért, mert a világon sehol máshol nem fogjuk ennyire lelkiismeret-furdalás nélkül égetni a benzint, illetve nem fogunk 40 éves amerikai csatahajókkal furikázni. Klasszikus, képeslap-jellegű karibi, fehér homokos tengerpartokat, kis hegyi falvakat, gazdag-szegény nagyvárost, kaktuszokat, sivatagokat láttunk.

Az estéket is szerettük. Olcsó, finom steak argentin forrásból, tengeri herkentyűk, Catch of the Day, olcsó sör, nagyon olcsó koktélok, karibi hangulat, pálmafa, tenger. Nyamm-nyamm.

Elkísértük Zsoltit Porlamarba, ahol megmutatta nekünk hol plázáznak a helyiek. Fekete árfolyamon mérve olcsóság van, külön élmény volt, hogy elvitt minket egy benzinkútra, ahol segítettünk neki tankolni. Összedobtuk a pénzt, mert sokat furikázott minket mindenfelé. Egy tank üzemanyag a Grand Cherokeeba 6 Bolívar volt, ami az akkori fekete árfolyamon átszámítva 60 (hatvan) forintnak megfelelő összeg volt. Hivatalos árfolyamon számolva sem lenne túl drága. Ha jól emlékszem a kutas nem kapott borraivalót, mondjuk adhattunk volna neki 1 dollárt... (20 Bolívar a feketéből) – Nem melleleg a sziget délkeleti csücskén található kilátóból még megnéztük hogyan ugrálnak a delfinek a tengerben, erről is van fotó!)

A Caracola-ház jóvoltából kajakozhattunk egyet a közeli mangrove bokrokkal körülvett öblökben, érdekes volt.

A társaság egy viszonylag nagy része elrepült egy 3 napos Orinoco-delta túrára. Igazi dzsungel túlélő, Rambo-késes, mocsaras túra volt.

Egy csomó felé lehet repülni, utazni olcsón, de mi fér bele két hétbe?;) Ezeket a lehetőségeket a következő alkalomra hagytuk..

Összegzés, árak. Kb. 1300 USD 10 napra, repülőjeggyel, illetékekkel, szállással, reggelivel. Ezt többek közt Hugo Chaveznek és a fekete-fehér árfolyamnak is köszönhetjük. Nagyon megérte, és reméljük ez a számunkra előnyös állapot a jövőben is fennmarad. A világ legfinomabb steakjei, a világ egyik legjobb helyén alig több mint 1000 Ft-ért, a szomszéd fáról leesett kókuszából készült Coco-Locho koktél kb. 300 Ft-ért? Ezek a megfizethető dolgok, a folyamatosan fújó szél, napsütés (és az olaj) pedig a természet ajándékai. Venezuelai kint létünk alatt bőven kaptunk belőle mi is, köszönjük szépen! •

Vétek kihagyni a két sziget között a La Restingua mangrove-mocsarat. Érdekes madarak, rákok, tengericcsillag, oké, delfint (itt) nem láttunk.



A 18 lábás szkiffek JJ Giltinan versenyén történelmet írt két tisztán női csapat. A Skiff Chicks Racing képviselőjében Alex South írta le ezzel kapcsolatos gondolatait.



Nem szépítem: amikor hallottam, hogy a Chad's Angels is a JJ-re készül, káromkodtam. Üvöltöttem a monitor felé, ahogy a videókat néztem, online zaklattam őket. Fel voltam dűlva, na. Kik ezek a csajok? És mégis mi a fenéért pont most, a mi nagy fellépésünk előtt kerültek elő? Korábban hol voltak?

Mostanra meg tudom válaszolni a saját kérdéseimet. Ugyanolyan tökös lányok, mint mi. Viszonyítási pont kellett nekik, és mi lettünk azok (- és ők a legjobb bulihaverok, akiket a hátán hordott a Föld)! Jelenlétük nem csak hogy kompenzálta kissé a tesztoszteron-túlsúlyt, de zsúfoltta tette az öltözöt és a melegvíz is hamarabb fogyott ki a tartályból. Ugyanakkor láthattuk, mennyit fejlődünk, plusz újabb feladatot is jelentettek, amihez fel kellett nőni. És persze a végére kiderült, hogy Katie Love elképesztő mennyiségű tapasztalata vajon elegendő-e a helyismeretünk és a rengeteg edzésünk ellenében.

Megcsináltuk! A Skiff Chicks lett az első tisztán női csapat, amely a JJ Giltinan 74 éve alatt futamot teljesített. Sajnos az Angles lemaradt erről (rajt előtt elszakadt a nagyvitorlájuk – iSail), így csak a miénk lett a rekord. Nem volt épp dicsőséges... 17-20 csomós délkeleti szél, amiben a lehető leghosszabb pályát rakta ki a Rendezőség. Nagy rigg-gel mentünk, nem volt vesztenivalónk, és egész jól álltunk, mielőtt az első szakaszon felborultunk. Visszaállítottuk a hajót, a mezőny után vetettük magunkat, de a tackline fellázadt, az orrsudár rossz oldalára került. Rendbe raktuk, még mindig volt mögöttünk egy hajó, de aztán az a fránya kötél megint elszállt, a genekker meg felcsavarodott a vorstag-ra. Egy lehetőség maradt: elvágni és remélni, hogy be tudjuk fejezni a futamot. Nos, két és fél órával a rajt után ez sikerült is – mint mondtam, nem volt dicsőséges menet.

Hogy megérte-e az a sok feszült pillanat? Teljes mértékben!

Tudtuk, hogy az első JJ-futam után már csak könnyebb lehet – onnantól minden rendben volt. Jöttek a gyengeszeles futamok – és a hibák. Mint például amikor fel-





értünk tizediknek a kreuzbójához, de a mezőny takarásába kerültünk. Néhány jobb-csapás/balcsapás helyzet, amik miatt pozíciókat veszítettünk, ami miatt aztán újabbakat. Hittük, hogy a mezőny közepében a helyünk, de sosem értünk oda. A sok rossz momentum miatt nem tudtunk tőkét kovácsolni a jókból. Ilyen az újoncok élete. Ugyanakkor ne feledjük, hogy mi lettünk az első női csapat, aki végigcsinálta a JJ-t. Azért ez menő hangzik, nem?

Legtöbbször azt kérdezik tőlem, milyen érzés egy ennyire férfiak uralta osztályban versenyezni. Nos, ha bedobsz hat (szösz) csajt kilencven srác közé, ott nem csak pletyka kel lábra, de remek időtöltés is ígérkezik. A fiúk (az esetek jelentős részében) elfogadtak minket, sőt, a végére talán az is világossá vált számukra, nem csak azért vagyunk ott, hogy kilegyen a létszám, vagy hogy mindig megteljen a nézőhajó. Tudjuk, hol a helyünk, és igenis felvesszük a kesztyűt – már, ha odaáig jutunk. Igencsak meg voltak lepve, amikor a vízen egy szorosabb helyzet után az egyik kormányos átszólt: anyám, benned aztán van spiritusz!

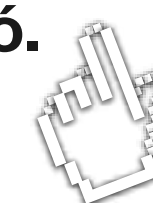
A híres északkeleti pályán esett meg, hogy kreuzban egy kilométerrel rövidebb utat vitorláztunk, mint a többiek – a nyomkövető egyértelműen ezt mutatta. Jó érzés a megfelelő irányba menni, de nem árt, ha mindezt gyorsan teszi az ember. Plusz 65 kilogramm (egyébként ennyi a schottosunk) ránk férne.

Jövőre jövünk-e? Ez az egymillió dolláros kérdés, és a válasz igen, valamilyen formában mindenképp. Nyilvánvaló, hogy az élmezőnybe kerüléshez kell a nagyobb tömeg, pláne, ha az első ötöt nézzük. Kivételek vannak, de az átlagok ezt mutatják. A gyengeségeink ellenére itt az alkalom, sorsdöntő pillanathoz értünk, új szelek fújnak, butaság lenne most kiszállni. Na meg ki tenne ilyet egy év kemény munka után? A nők egyre nagyobb szerepet kapnak a vitorlázásban. Nem tartom magam feministának, de hiszem, hogy a sport jövője múlik azon, versenyképesek lesznek-e a nők (a férfikkal), vagy megkapják-e az esélyt a fejlődésre. Amilyen időket élünk most, valószínű, hogy ez inkább bevonzza a szponzorokat.

Én biztosan itt leszek egy év múlva, mert semmi sem csábítóbb, mint egy, a határon egyensúlyozó bőszeles rohanás a kikötő felé. És hát a Rag Night – na, az egy másik történet...

Megérte-e az elmúlt év? istenemre mondom, akadtak reggelek, amikor a legkevésbé sem vágytam nemhogy vitorlázni, de még csak felkelni sem. A napi negyedik borulás után sejthetitek, hogy nem éreztem sok kedvet a folytatáshoz. De aztán sorban: életünk első teljesített versenye, kreuzbója-vétel a szezonban párszor első ötben (a JJ-n első tízben), varázslatos siklatások, elfogadás, tisztelet, móka, dráma, pletykák, az Angels... nem változtatnék semmin. Na, esetleg elférne pár tízen belüli helyezés. Köszönet a szponzorainknak és a támogatóinknak, hogy lehetővé tették ezt a sikeres programot! • Alex South, Skiff Chicks Racing

Az eredeti írás itt olvasható.



Szomorú történet a Laserről

A hír így szól: „A Laser tervezője bíróság elé viszi a gyártót, az osztályszövetséget és a Nemzetközi Vitorlás Szövetséget.” Ezzel újabb szakaszba jutott az évek óta tartó huzavona.

A Laser a világ egyik legszélesebb körben elterjedt egyszemélyes versenyhajója, olimpiai hajóosztály. 1969-ben tervezte Bruce Kirby, 1970 óta gyártják, eddig több mint 210 000 példányt értékesítettek, ergo ez maga a kishajós sikertörténet.

Vízen így is van. Papíron azonban évek óta megy a vita: Kirby és az egyik hajógyár, a Laser Performance között, akik Európára és Észak-Amerikára gyártják a Lasert. A vita tárgya: a tervezői jogdíj fizetése, pontosabban annak hiánya.

Most március 4-én Kirby cége beperelte az Egyesült Államokban a Laser Performance vezetőjét és partnereit a terve jogtalan hamisításáért. A keresetben megnevezi a Nemzetközi Laser Osztályszövetséget (ILCA) és a Nemzetközi Vitorlás Szövetséget (ISAF) is, azzal vádolva őket, hogy azután is kiadtak ISAF-igazolásokat (hajóversenyengedélyeket, „plaque”), hogy ő írásban kérte annak leállítását.

Az együttműködés jó két évtizedig rendesen működött. Azóta azonban a viszony megromlott, Kirby úgy véli, a Laser Performance jelentős jogdíj-összeggel tartozik neki, a Laser Performance ezt tagadja, az ILCA és az ISAF (illetve annak elődje az IYRU) úgy vélik, a versenyzők hajó-utánpótlásának biztosítása érdekében ők kiadják az igazolásokat, annak ellenére, hogy Kirby kérte annak leállítását, hiszen abban reménykednek, a két fél képes lesz megegyezni. Ráadásul azon is megy a vita, vajon Kirby tervének védettsége érvényes-e még, azaz kell-e jogdíjat fizetni. Van, aki az általános jogdíj-szabályozásokra hivatkozik, más a két fél között kötött megállapodásra.

Egy biztos: vitorlázni jó, vitatkozni és pereskedni nem. Kár lenne, ha jogi úton érne véget egy vitorlás sikertörténet. •

Megpróbáljuk követni az eseményeket, az isail.hu-n keresztül ti is megtehetitek: [Twitter](#), [Facebook](#).

FORRÁSOK, LINKEK: SAIL-WORLD, ISAF, ILCA, BRUCE KIRBY





HAJÓFELSZERELÉS A-TÓL Z-IG

HAJÓSBOLTUNKBAN MEGTALÁLHATÓ MINDAZ, AMIRE A HAJÓZÁSHOZ SZÜKSÉGE LEHET: HALRADAROK, HAJÓFELSZERELÉS, ZODIAC GUMICSÓNAK, SECUMAR MENTŐMELLÉNY, RTM KAJAK, YAMAHA CSÓNAKMOTOR, VILLANYMOTOR, JETPILOT JETSKI FELSZERELÉS, HAJÓALKATRÉSZEK, HAJÓZÁSI MŰSZEREK, HAJÓS CIPŐK, HAJÓS RUHA, ROZSDAMENTES SZERELVÉNY, KÖTÉL, KÖTELEZŐ HAJÓFELSZERELÉS, LOWRANCE HALRADAR, GPS, CSÓNAKEVEZŐ, PUFFER, CUPROLIN HAJÓFESTÉK, INTERNATIONAL HAJÓFESTÉK, HAJÓÁPOLÁSI CIKK, ÉTKÉSZLET, HAJÓS AJÁNDÉKTÁRGYAK, KÖNYVEK, GPS TÉRKÉP STB...

Webáruház:

www.maritimehajosbolt.hu

www.maritime.hu

Nyitvatartás:
Hétfőtől–Péntekig: 9–17 h
Csütörtökön: 9–18 h
Szombaton: 9–13 h

Fejezetek egy outsider naplójából

Élete első igazi balatoni vitorlás hétvégéjéről

0. fejezet

Március 15.-én hajnalban szokatlanul korán, 4 órakor ébredek és hiába próbálom, nem tudok visszaaludni. Megadom magam, és a reggeli kávémmal a kezemben (két nappal korábbi fogadalmamat megszegve) megnézem, mi újság a neten a nagy havazás után. András bejegyzése fogad a közösségi oldalon: valaki mondja már meg, mi van, mert előző délután az M1-re felhajtva Győrnél beragadt, ott töltötte az éjszakát és már unja. Segíteni próbálok: megkérdezem, kell-e neki egy telefonszám –gondoltam, a Győrben élő unokatesómnál meghúzhatná magát, ha akarja. Indignálódottan válaszol: telefonszáma az neki is van, hír kellene. Abbahagyom a jótanács-osztogatást, ellenben vadul osztogatni kezdem a facebook híreit, reménykedve, hogy ezzel legalább tudok segíteni. Órákkal később András üzenete: Győrben egy vendéglőben ücsörög (nem az én osztogatásrohamomnak köszönhetően). Megnyugszom.

1. fejezet

Március 16. szombat, 7:45: ülök az ágyban a reggeli kávémmal, elvégre hétvége van – rémülten meredek a telefonom kijelzőjére: András hív. „Mi történt már megint?” Megtudom, hogy a Bakonyban törí a havat a Balaton felé, és az jutott eszébe, lenne-e kedvem két napot vitorlázni velük – ha fél kilenc-re a BAH-csomópontnál leszek, valaki levisz, ha nem, mehetek a saját autómmal is. Telefonszámot most nem tud adni az autó tulajdonosához, mert kell a két keze a vezetéshez, de van-e ked-



BESZÁMOLÓ · Fejezetek egy outsider naplójából

vem menni. Egy perc rémület, hogy semmi ruhám nincs a -10 fokhoz, meg különben is – de átvillan a fejemen az is, hogy hol vannak a cuccaim, és hogy tulajdonképpen egy fél óra alatt össze tudok pakolni két napra. Igent mondok, később a telefonszám is megjön. 10 percet kések a BAH-csomóponti randiról.

2. fejezet

Az autóban végre van időm kicsit gondolkodni. Nem kifejezetten vitorlásidény – azt sem tudom, milyen hajó – András már 5 napja ismerem – nem tudok vitorlázni – járható vajon az m7-es? – jesszus, már megint mibe keveredtem – nem kell aggódni, a déli óceánon hidegebb lesz. Na jó: én akarok a következő két évben arra figyelni, hogy a pillanatban éljek – akkor most tessék élni a pillanatot. Csak azt kapom, amire vágytam – most is. Mi a baj? Szerencsére gyorsan Kenesén vagyunk. A tegnapi balhének kevés nyoma maradt, egy-két helyen látszik még a tegnapi hótörleszt maradvány, egyébként száraz az autópálya. Amikor az 70-esre lehajtottunk Kenese felé, az út mellett kifejezetten zöld a vetés.

3. fejezet

Nagyon restellem, de fogalmam sem volt, mit látok, amikor megpillantottam a hajót Kenesén a kikötőben. Első pillantásra annyit fogtam fel: jesszus, ez egy olyan hajó, amiről Marcival ábrándoztunk a fredrikstad-i marinában – a típusára nem emlékszem, látom a tikfaborítást a decken, a két árbóc is megvan, és valami emléktöredék a –talán – finnországi gyártóról... Szerencsére nincs idő a merengésre, András kétnapos borostában, de indulásra készen vár bennünket. Kapok vízhatlan ruhát, parancsot a tennivalókról, amíg ő fénymásol valamit valahol, és az újonnan megismert másik Andrással készülődünk. Nem látok, nem hallok – kint vagyunk a kikötőből, amikor kezembe nyomja a kormányt, rámutat a szántódi rév előtti fasor utolsó fájára: az az irány tartandó.



4. fejezet

Pár szó rólam: 2011 karácsonyán merült fel először, hogy esetleg mégis lesz közöm a vitorlázáshoz: egy családi ebéden javasolta az egyik családtagom, hogy ahelyett, hogy (10 évvel korábbi tervem megvalósításaként) 60. születésnapomat megünneplendő körbe-
unatkoznám a Földet tengerjáró luxushajók fedélzetén, fontoljam meg, hogy benevezek egy vitorlásversenyre. Ne izguljak, az indulás előtt nem kell tudni vitorlázni. Akkor jó, gondolom, és megnézem a linket az interneten, írok egy levelet a szervezőknek Angliába, hogy küldjenek egy nyomtatott katalógust, és írok egy email-t az egyetlen magyarnak, aki már résztvett az egyik korábbi versenyen. 3 nap múlva, ahogy kell, megjön a nyomtatott katalógus, belső borítóján vitorláshajók a Golden Gate híd alatt. Tudtam, hogy elvesztem, és ez a látvány kell nekem onnan letről. Elküldöm a jelentkezési lapot, megírom az esszét, amelyben megválaszolom a miértjeimet, a vélt kihívásaimat felsorolom, a megoldásaimról is értekezem, 3 hét múlva másfél órát beszélgetek egy interjún a toborzótitusszal (nem az, de jól hagzik így) és február 16.-án aláírom a szerződésemet a Clipper Ventures Ltd.-vel, amiben azt vállalom, hogy körbehajózom a Földet egy amatőröknek rendezett vitorlásversenyen, 11 hónapot távol mindekitől, akit szeretek, olyanokkal összezsúfólódva egy yacht fedélzetén, akiket korábban sosem láttam és egyébként ők nem beszélnek magyarul. Ennél mi sem egyszerűbb.

5. fejezet

Közben kisüt a nap. Az a terv, hogy Földváron éjszakázunk a hajón, miután Szemesen meglátogattuk a Kistücsök nevű éttermet, ahová állítólag muszáj engem, mint újoncot elvinni. Az új parancs a tartandó irányra vonatkozóan: „Maradj az aranyhídon!” – gyönyörű látvány, nem esik nehezemre, és már meg is tudom csinálni. Remek hátszélben vitorlázunk, már képes vagyok beszélgetni kormányzás közben, már a többiek sem hozák szóba minden percben a kiváló terpeszállást, amivel a kormány mögött álltam az első 10 percben, a szememet még folyamatosan a célon tatom, különben menthetetlenül másfelé tartanánk – de élvezem, jó kedvem van. Vizsgálom a hajót, próbálom felidézni a nyári tréningemen tanultakat (egy hétig vitorláztam júliusban az English Channel-en tréning gyanánt a Serica nevű 60 lábás hajóval).



BESZÁMOLÓ · Fejezetek egy outsider naplójából

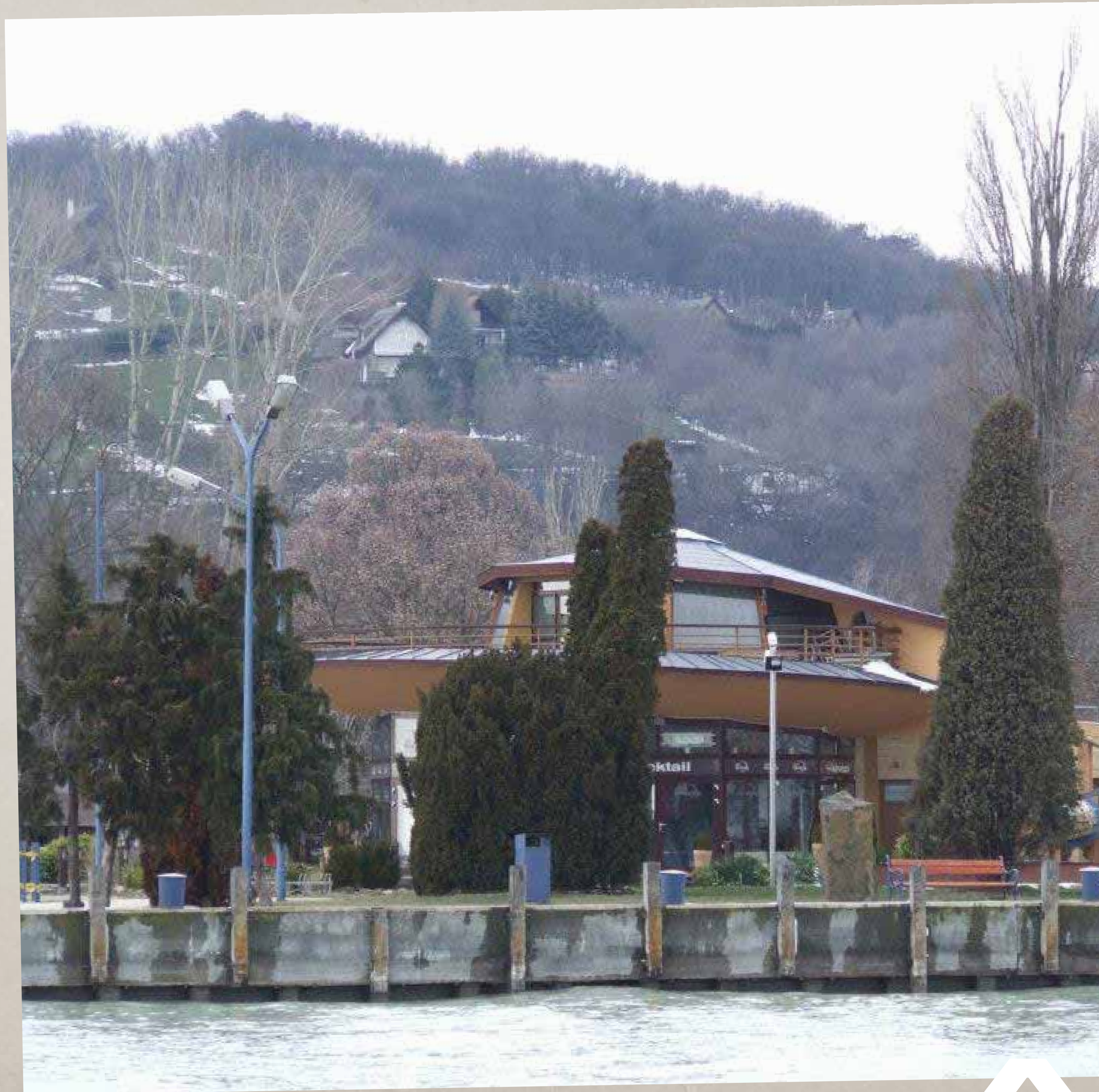
Összefoglalásul: igen, a Kistücsökbe muszáj volt engem elvinni, igen, nem a világtól elrugaszkodott ötlet március 16.-án, egy nappal az országos hóvihár és -akadályok után a Balatonra menni vitorlázni, és igen, 3 hálózsákban átvészélhető az éjszaka egy hajón -10 fokban is (na jó, volt fűtés is, amitől odabent 10 fok volt, és csak kicsit húzott az fejemnél az ablak, de ezt is csak az én zöldfülűségem miatt kellett elszenvednem). Igen, jó érzés olyan emberek történeteit hallgatni, akik a vízen nőttek fel, még akkor is, ha állandóan fordítást kell kérnem tőlük, mivel különben egy szavukat sem érteném. De: tanulok, és ez jó érzés. És sokat nevetünk együtt, ami még jobb. A kaja jó volt a Kistücsökben.

6. fejezet

Vasárnap reggel napsütésre ébredek, körbesétálok, fényképezek és megjön a reggeli Andris kezében. Még a szokásos kávé sem hiányzik. Az indulással megvárjuk Ferit. A szél is fúj (ennél szofisztikáltabb leírással egyenlőre nem szolgálhatok), kirohunk a kikötőből és úgy döntünk, elhajózunk kedvenc strandunk, Sajkod irányába. Aztán kikötünk Füreden, mert ott engem el kell vinni a 6 lépcsős matrózkocsmába, ha belehalok is, meg kell kóstolnom a velős pirítóst (micsoda név egy kezemet letörő szelet kenyérre), és utána el kell engem vinni a közben elfelejtetem nevű cukrászdába, ahol Füred legjobb sütijeit vannak és nem mellesleg a kávé is a legjobb. Elvittek. Füredről Kenesére hajózva majdnem sikerült tényleg belehalnom a mértéktelen evés következményeibe tengeri betegség formájában – de aztán András tanácsát megfogadva ismét elfoglaltam magam a kormányzással, ami megmentett a legrosszabtól. Aztán a szél ellenére üldögélek odakint és bámulom a vizet, és hálás vagyok az élményekért, és közben tudom és érzem, hogy ezt én meg akarom tanulni, és az életem részévé akarom tenni. Még nem tudom hogyan, de ott még nem is tartok. Egyikünk felemlegeti a Zorba, a görögöt – én meg hallom a fejemben: táncolni kell uram, a zene majd megjön valahogyan...

7. fejezet

Hétfőn reggel még hullámozik velem a szélem... és máris visszavágyom. ·





KOTORTAK A MARINA FŰZFŐBEN

KÉPRIPORT

Bár vízszint úgy tűnik, összeszedi magát, messze van még a szezon vége, és ki tudja, mennyit apad majd a Balaton augusztusra. A felelősen gondolkozó kikötő üzemeltetők éppen ezért többfelé kotrásba kezdtek.

Nincs ez máshogy a Marina Fűzfőben sem, melynek bejárati medréből több tonna iszapot termeltek ki, majd vittek a Fűzfő és Kenese között létrehozott kövekkel leválasztott „iszap ülepítőbe”.

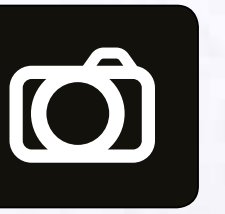
A kotrás egy heti megfeszített munkával járt, melynek eredményeként csaknem 3 méteresre nőtt a bejárati vízmélység. A 2013-mas szezonban is szívesen lát minden elektromos és vitorlás kishajót a **Marina Fűzfő kikötő!**











Tavaszi kedvezmény

12,50 × 4,50 m-ig bruttó
483 000 Ft

13,20 × 4,70 m-ig bruttó
535 000 Ft

Nagy helyek nagy hajóknak!

Családias hangulat, segítőkész személyzet,
étterem, panzió, hajószervíz, 16T travellift

Marina Fűzfő 8175 Balatonfűzfő, Sirály u. 2-6.
Tel: (06 88) 574 500, Fax: (06 88) 574 501 • Mobil: (06 20) 352 7297 • info@marina-fuzfo.hu





Kikötő vagy bekötő?

DE JÓ! ÚJRA TÖRVÉNYMÓDOSÍTÁS KÉSZÜL, HÁLA HÁROM PARLAMENTI BIZOTTSÁG TÁMOGATÁSÁNAK. MIT IS MÓDOSÍTÁNAK? HÁT A CSÓNAKOK KIKÖTŐN KÍVÜLI TÁROLÁSÁNAK SZIGORÚ RENDJÉT, MERT A PECÁSOKNÁL KIVERTE A BIZTOSÍTÉKOT, HOGY NEM KÖTHETIK KARÓHOZ A LADIKOT, SEM A NÁDBAN, SEM A STRANDON. A NAGYKIKÖTŐK MEGFIZETHETLENEN, EGYÉBKÉNT IS TÁVOL ESNEK A HÁZTÓL, ÉS LEGINKÁBB A MEGSZOKOTT JÓL BEETETETT TITKOS HALLELŐHELYEKTŐL. A HORGÁSZOK HELYI ÉRDEKÉRVÉNYESÍTŐ EREJÉRE MINDÍG ÉRZÉKENY ÖNKORMÁNYZATI VEZETŐK ELLENÁLLÁS NÉLKÜL KÖZVETÍTETTÉK A NÉPAKARATOT, ÍGY A HÍRHEDT BALATON TÖRVÉNY MÓDOSÍTÁSÁHOZ MÁR HÁROM MEGYE KÖZGYŰLÉSÉNEK ELNÖKE IS LATBA VETETTE BEFOLYÁSÁT.



A BALATONON AKKOR IS VOLT HAJÓZÁS AMIKOR MÉG NEM VOLTAK KIÉPÍTETT KIKÖTŐK.



Mit is akarnak? Speciális elbánást, mert sokan vannak, kevés a szabad partszakasz így a csónak lételem. A kötelező kikötő drága, alakuljanak helyette „csónakmenhelyek” (ezek nem kikötőnek minősülő, elkerített területek), amihez nem lenne szükséges mindenféle engedély, de vízjogi díjat kérhetne az állam érte, amire persze szintén nincs a horgászoknak pénzük.

Nem vagyok feldobva. Van egy részleteiben elfuserált Balaton törvény, melybe becsempészték a mederhasználat, a hajózás szabadságának teljesen ésszerűtlen, kizárólag a kikötők gazdasági érdekeit szemelőt tartó korlátozását. Azzal, hogy megtiltották a hajók kikötőn kívüli tárolását, szakítottak a honi hajózás tradicionális értékeivel, azokkal a hagyományokkal, melyek emberöltők óta jellemzőek voltak a tó hajózására, kultúrájára, függetlenül a hajók méreteitől.

A Balatonon akkor is volt hajózás, amikor még nem voltak kiépített kikötők. A Déli part kotort védett medencéi lehetővé tették a nagy merülésű hajók befogadását, de ennek nem volna szabad túllépni a hajózás minőségi szolgálatán. Az erőszakos kikötőbe kényszerítés, melyet a legújabb rendeletek már a néhány órás horgonyzásra is kiterjesztettek, gyakorlatilag megfosztják a hajósokat a legszentebb elfoglaltságuktól, a szabad útcélválasztástól. Ha én a sajkodi strandon szeretnék egy lánghost, vagy Alsó-Bélatelepen meglátogatni az Eötvös tábort, azt víz felől csak úgy tehetem meg, ha a hajón őrszolgálat vigyázza a nem is tudom micsodát. A kényszerkikötőkben ha van vendéghely azt csak horrorisztikus áron vehetem igénybe, de minek, ha nem is oda akarok menni!

Szóval ahelyett, hogy ezt a beteg jogszabályt eltörölnék, folyik a teljesen értelmetlen toldozgatás-foltozgatás egy egy érdekcsoport – jelenleg a horgászok kárenyhítő igyekezete.

Lássuk mit lehetne tenni!

Vissza kellene állítani a szabad mederhasználatot olyan ésszerű korlátozással, mely figyelembe veszi a közforgalmú hajózás, és a környezetvédelem érdekeit.

Meg kell határozni a kishajók, csónakok partközeli tárolásának szabályait és azt betartatni. Nem a csónaktárolás a nád legnagyobb ellensége! Évszázadokon át együtt élt a hajós és a nádas, ennek technikája egyértelműen megfogalmazható.

Meg kell teremteni minden balatoni önkormányzat területén a sólyázás lehetőségét. Ezzel a parttól, a tótól távolabb élőknek is lehetőségük lenne a csónak és kishajóhasználatra a vízen tárolás kötöttségei nélkül.

A nagyobb hajók miért ne állhatnának szakszerűen telepített bójákon, ha az távol esik a hajózási útvonalaktól? Ennek nincs környezetvédelmi vonzata, az állandó árbocfény technikailag megoldható, a vagyonbiztonság meg nem közügy. A hétvégi házakba könnyebb betörni, tessék itt is biztosítást kötni!

Mi a bajom a tervezett csónakmenhelyek létesítésével?

Mert tovább mélyíti a hajós társadalom megosztottságát. A pecásokra kihegyezett – de rajtuk sem sokat segítő – kedvezmény előkészítő kampányában már meg is jelent a „bezzeg a trükkös jachtosok” argumentációja. Pedig tudomásul kellene vennünk, hogy minden vízen járó egy hajóban ül! Már nem is csodálkoztam amikor a Facebookon e témában az alábbi gyöngyszemre leltem:

„Azt nem értem, hogy ebben a fos országban egyre több a szegény meg a munkanélküli mások meg már a Balatonra csak úgy lazán yachtot vesznek. Csak én érzem úgy, hogy ez az ország kezd egyre jobban morbid lenni? Tele vagyunk kőgazdag emberekkel, míg a maradék 70% egyre csóróbb lesz. Foglalják le ezeket a yachtokat adják el a p.csába és adják a pénzt a szegényeknek kajára.”

Ha csak így nem... •



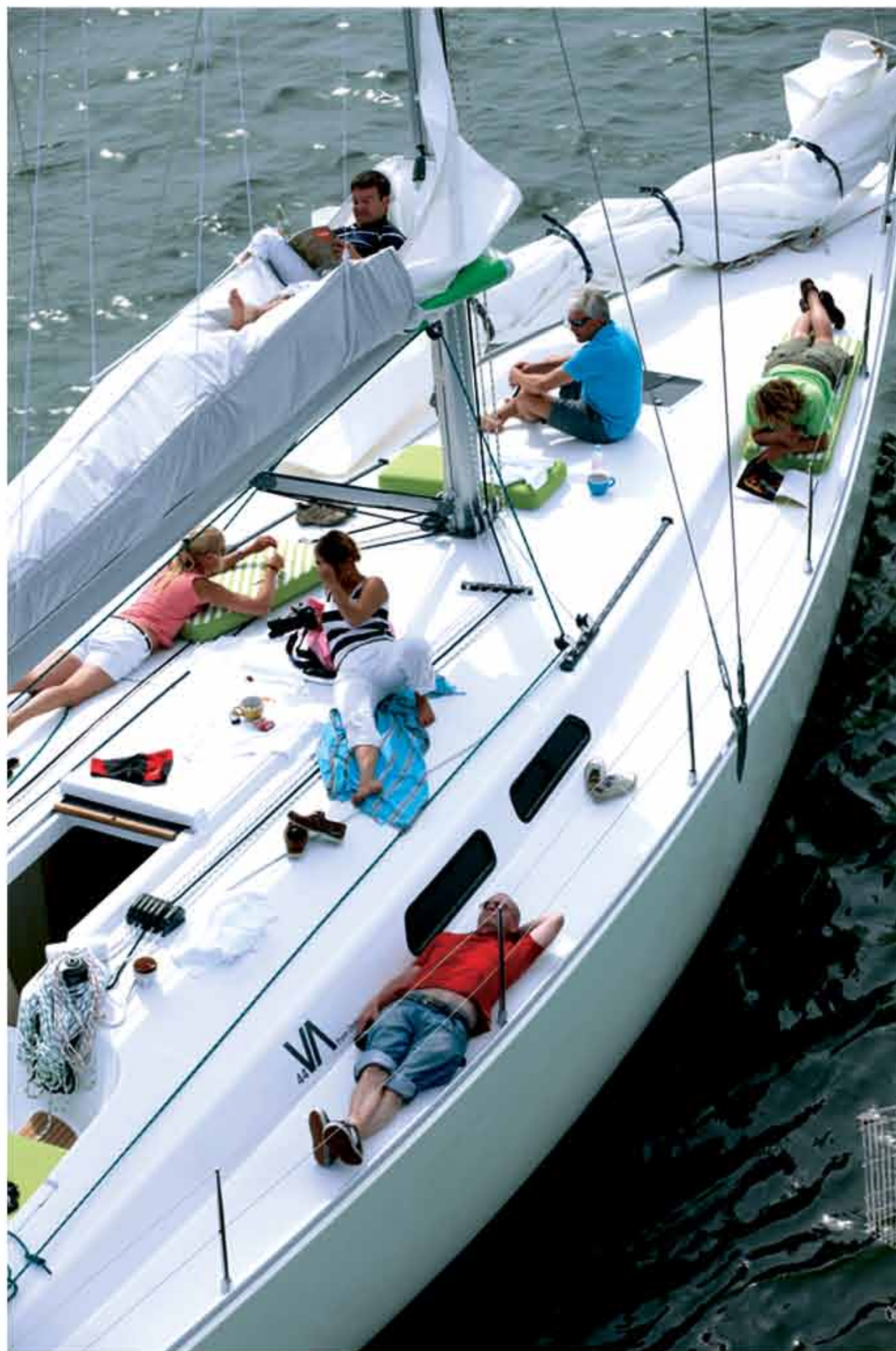


EXTERIEUR | INTERIEUR | VIDEO | 360° | DOCUMENTS | REPORTS | CLASS RULES
VARIANTA 44 | POINTS OF SAIL | FREQUENTLY ASKED QUESTIONS | REQUEST / ORDER

18 44



VARIANTA



minimál ár,
maximál
teljesítmény,
német minőség

www.varianta.hu



Hajók webshopból!
8800 eurótól (nettó)

info@hanse.hu
www.varianta.hu



Hajótemetők helyett hajó újjászületések

Szemfüles munkatársunk az ünnepi hóvihárban a Dunántúlon ragadván felfigyelt egy kidobott Starra. Népszerű közösségi oldalunkon közzé tévén egy elszánt fiatalember már el is kezdte a nyomozást a Star tulajdonjogának felderítésére és választ keresve arra, mit ártott ez a szegény hajó és kinek, hogy ilyen méltatlan helyzetben kellett rátalálnunk. Jó ideje ott lehet, mert a Google Earth-ön is megörökítették. Nagyon drukkolunk, hogy sikerrel járjon a nyomozás és mindenképpen beszámolunk a fejleményekről! Annyit már megtudtunk, hogy a hajó még kipofozható állapotban van és a nyomozás első lépéseként közelebbi képek is készültek.

Stardobálás

A nyomozás vezetőjének neve: Berthold Zsolt. Esztergomi, és van egy szép szokása. Nyitott szemmel jár a Duna és a Balaton körül máskor is fellelni elhagyott hajókat, és ha kiderül, hogy régi tulajdonosuk már lemondott róluk, fel is újítja őket. Adódott az ötlet, hogy rovatszerűen hallgassuk meg a történeteit! Sőt, nem titkolt célunk a rovattal, hogy más is kedvet kapjon az ilyesmihez. Mi pedig nagyon szívesen olvasunk ilyen történeteket, és főleg szívesen halljuk, hogy nem válik a természettel egyenlővé egy hajó csak azért, mert előző tulajdonosának már nem volt szüksége rá, eladni nem tudta, az évek alatt meg úgy lepukkant álltában, hogy aztán már végképp semmit nem tudott vele kezdeni. Hajótemetőkről még nem tudunk. Sokat foglalkoztunk már a gondolattal, hogy milyen sok a kispénzű álmódzó, akinek esetleg csak Skandináviából hozott second hand hajóra futotta, s ha már kifutották az idejüket ezek a hajók, mi lesz velük? Tudom, a kérdés nem költői. Foglalkoznunk kell a témával. Ebbe a rovatba várjuk tehát mindazok jelentkezését, akár írás beküldésével, akár fórumon hozzászólva, e-mailen, vagy telefonon, aki szívesen megválna használaton kívüli hajójától, mert nem tud vele mit kezdeni és nem tudja kidobni sem, és azokét is, akik szívesen felújítanának, használnának még ilyen hajókat, akár más célra, mondjuk lakberendezési célra is. Jó lenne, ha ebből kialakulna valami jó! Amolyan használthajó börze, pénzmozgás nélkül. Egy fórum, ahol egymásra talál hajó és új gazdája. Első történetnek egy felhívást teszünk közzé egy kertben talált 15-ös túrajolléről.



STAR





Egy Jolle 15 Balatonfüreden

A hajó története 3-4 évvel ezelőtt kezdődött. Füreden nagyon sok időt töltök, és a környékünkön sokat bóklászom, nézelődöm, hátha rá találok valami érdekességre.

Nem is kellett túl messzire mennem hazulról, talán csak egy-két utcányira, ahol az egyik nyaraló udvarán megpillantottam egy meglehetősen lepukkant 15-ös jollét. Nagyon megtetszett, de akkor sajnos nem találtam senkit sem a házban, sem a környékén. Ezután aztán, amikor csak tehettem és lent voltam Füreden, mindig elsétáltam arra, hátha ezúttal nagyobb szerencsém lesz, és találok ott valakit, aki elmeséli, miért áll ott az a szegény hajó.

2012 nyarán is megtettem a szokásos körutamat (aminek a végén egyébként más látnivaló is volt számomra, egy vas ötvenes, a Mars, de erről majd máskor). Végre megláttam valakit, amint épp abban a kertben tesz-vesz, ahol a Jolle raboskodik! Megszólítottam az Urat, aki barátságosan beengedett és elmesélte nekem a hajó történetét.

Bevallom, a történetnek nem tudom felidézni itt és most minden részletét, de amire emlékszem, leírom: a hajót úgy 30 éve vehették, Balatonfüredi Hajógyárban épült, ha jól emlékszem, és sokáig szelték vele a habokat. Talán a füredi BAHART-ban állt annak idején. A fa hajótestet és a decket 20 éve műanyagolták le, mert kezdett romlani a hajó állapota. 10 évig volt még ezután vízen, majd kivették a hajót, és azóta egy tároló kocsin áll, később áthúzták ide, ebbe a füredi kertbe, ahol most áll. Sajnos az idő nem használt a hajónak, erről a képek is árulkodnak. Tulajdonosa, aki egyébként budapesti, már nem tervezi a rendbehozatalát (ami talán egy komplett újrakepítés lenne), tehát gondolom, jelképes összegért elvihető. A hajónak megvan az aluárboca, baumja, svertje, kormányja (a vitorlái sajnos már elenyésztek), valamint a tároló kocsija.

Ha valaki vállalkozna a hajó rendbetételére, örömmel összehozom a tulajdonossal! Gyönyörű hajó, nagyszerű feladat! Kár lenne érte... •
Berthold Zsolt, Győr 2013. március 26.



JOLLE 15



Vitorlás



tábor

Szeretnél te lenni a jövő egyik vitorlás kapitánya?
Gyere el táborainkba és tanul meg a vitorlázás fortélyait!
Fiatalos, vidám környezetben várunk benneteket,
8-16 év között.

Időpontok:

**2013. július 8.-12.
2013. július 15.-19.
2013. augusztus 5.-9.**

Helyszín:

Balatonszárszó

Jelentkezés:

info@sporttaborok.com

06-70/370-5555

További információ:

www.sporttaborok.com

www.facebook.com/sporttaborok

25 év, 25 százalék

25 éves évfordulónk alkalmából számtalan termékre, ill. termék kategóriára kínálunk 25% kedvezményt! Idén 25 éve, hogy megnyitotta kapuit a vitorlázók előtt a Marina Yacht Sport a Cserhát utcában, a Keleti pályaudvar mellett. Azóta ugyan ájtóztunk a tülpartra, Óbudára, de továbbra is igyekszünk szakértelmünkkel, termékínálatunkkal és kedvezményes árainkkal a vitorlás társadalmat szolgálni.

Ha már régóta fontolgatja esetleg orrsugár-kormány, vagy elektromos horgonycsörlő vásárlását, érdemes magát rászánnia most a vásárlásra, hiszen most 25% kedvezménnyel lehet megrendelni minden Max Power orrsugár-kormányt illetve Lofrans horgonycsörlőt! Bár amúgy sincs kirívóan magas ára ezeknek a termékeknek, de most, az akció keretein belül, már-már nevetséges áron juthatunk ezekhez a rendkívül hasznos kiegészítőkhöz. **Ha a többi akció érdekli, látogasson el web-áruházunkba.**

Ha az orrsugár-kormány, vagy a horgonycsörlő érdekli, olvasson tovább!

Miért is van szükségünk orrsugár-kormányra? Napjainkban ez a kiegészítő szinte nélkülözhetetlen még a legtapasztaltabb kormányosok esetében is, hisz a kikötők már-már túlszűfoltak és az időjárási körülmények is igen gyorsan változhatnak, ami mind nehézséget tehet a manőverezést. Ezt megkönnyebbitendő ideális választás egy ilyen kiegészítő, így bármikor önfeledten élvezhetjük hajónkat!

Miért pont Max Power? A francia székhelyű cég 1989 óta foglalkozik orr- és farsugár kormányok tervezésével, gyártásával és értékesítésével szerte a világon. A folyamatos teszteknek és fejlesztési programoknak köszönhetően olyan minőségi termékpalettával rendelkeznek, ami garantálja, hogy könnyedén találunk megfelelő orrsugár-kormányt, legyen szó bármilyen hajóról, anélkül, hogy kompromisszumot kéne kötnünk a teljesítmény, biztonság vagy akár komfort területén. A cég négyféle kialakításban kínálja termékeit 17'-től egészen 85'-as hajó hosszúig.

Nézzük, mit is jelent ez valójában!

Max Power CT45 duál propelleres orrsugár-kormány szett, ami 36 lábás hajókig alkalmazható, most br. 479.600,- Ft. helyett csak br. **359.700,- Ft.!!!**

Max Power CT60 mono propelleres orrsugár-kormány szett, ami 40 lábás hajókig alkalmazható, most br. 553.700,- Ft. helyett csak br. **415.250,- Ft.!!!**

A szett az alábbiakat tartalmazza: orrsugár-motor, motorkezelő-panel, orrsugár-cső beépítéshez, biztosítéktartó, biztosíték-és akkuizolátor relé.

Opcionálisan rendelhető hozzá vezeték nélküli távirányító szett is, most szintén nagy kedvezménnyel br. 124.700,- Ft. helyett csak **93.500,- Ft.-ért!**

Bővebb termékínálat illetve segítség a választáshoz [itt található.](#)



Miért van szükségünk horgonycsörlőre?

Erre két szóval lehet válaszolni egyszerűen: **BIZTONSÁG és HASZNOSSÁG.**

A horgonycsörlő lehetővé teszi, hogy minden horgonyzási szituációt – legyen az akár a legvadabb időjárási körülmények között-, a lehető legbiztonságosabban tudjunk kezelni. Így minden horgonyzási művelet egyszerűen, gyorsan és biztonságosan elvégezhető úgy, hogy közben teljes kontroll alatt tudjuk tartani a hajót. Nincs több félelem, hogy nem tudjuk visszahúzni a horgonyt! A horgonyzás e által nem más, mint egy élvezetes és pihentető momentum a hajózásban.

A horgonycsörlő ezáltal nem más, mint egy jó befektetés a legénység és a hajó biztonságáért!

Ha horgonycsörlő, akkor Lofrans! Hogy miért? Mert a céget 1966-ban

Monzában egyetlen célkitűzéssel alapították, mégpedig, hogy horgonycsörlőt gyártsanak. Az elmúlt 40 évben a Lofrans mérnökei annak szentelték munkájukat, hogy különféle horgonyzást elősegítő megoldásokat tervezzenek és gyártsanak ötvözve a teljesítményt a maximális biztonsággal és a dizájnos megjelenéssel a fedélzeten. Széles termékínálatukkal minden felmerülő igényt ki tudnak szolgálni 6 m-től egészen 50 m-es hajókig. Negyven év hosszú idő. Számtalan újítással, újdonsággal rukkoltak elő a világon elsőként, így aki használja ezeket termékeket tudja, hogy mind nélkülözhetetlenek.

Kétféle kialakítás közül választhatunk: vertikális illetve horizontális. Hogy számunkra melyik a megfelelő, elsődlegesen a fedélzet feletti illetve alatti hely dönti el.

Horizontális horgonycsörlő: ezek a fedélzetre kerülnek felszerelésre és horizontális mozgást végeznek a fedélzethez képest.

Olyan esetben célszerű használni ahol a horgony- vagy a lánckamra kicsi, így nem szeretnék annak méreteit tovább csökkenteni.

A motort illetve az áttételezést burkolat védi, ezáltal könnyen elérhetőek karbantartás esetén.

Vertikális horgonycsörlő: ebben az esetben a motor és az áttételezés nagy része a fedélzet alatt kap helyet és a dob vertikális mozgást végez a fedélzethez képest. Ez lehetővé teszi, hogy minimálisra csökkentsük a fedélzet feletti helyigényt.

Mindkét esetben a fedélzet és felhalmozott lánccső között minimum 300 mm hely szükséges, hogy biztosítva legyen a gyors lánccsévélés illetve, hogy optimális legyen a horgonycsörlő teljesítménye.

Két opció ízelítőként:

Lofrans X1 alu 500W 12V, vertikális horgonycsörlő 40'-ig: 198.000,- Ft. helyett csak **148.500,- Ft.**

500W teljesítmény, 60A fogyasztás, max. 630kg húzóerő • 11 kg, 6 mm-es lánca vagy 10-12 mm-es horgonykötél kezelés

Lofrans Dorado 500W 12V, horizontális horgonycsörlő 35'-ig: 224.700,- Ft. helyett csak **168.500,- Ft.**

500W teljesítmény, 60A fogyasztás, max. 630 kg húzóerő, 10 kg • 6 mm-es lánca vagy 10-12 mm-es horgonykötél kezelés

Minden Lofrans horgonycsörlőre 3 év garancia jár!

Bővebb termékínálat illetve segítség a választáshoz [itt található.](#)

További információ üzletünkben személyesen, vagy telefonon és e-mailben kapható. (X)



Túravitorlázók, hobbivitorlázók, versenyzők figyelem!



A Windwiser büszkén bemutatja legfrissebb termékét a NaWiFi-t!

Legújabb termékünk a hajós sport legmodernebb technikai alkalmazásaira nyitott felhasználók részére kifejlesztett WiFi-s szélmérő modul. Ezzel, és egy okos telefonra letölthető alkalmazás segítségével képes a vitorlázó minden olyan adat megjelenítésére, mely eddig csak egy több százezer forintos műszerrel volt elérhető! Nem kell kifúrni a hajót, nincs szükség bonyolult navigációs eszközök sokaságára. A műszer 12V tápfeszültséget igényel, áramfogyasztása minimális: mindösszesen 100 mA. Ez nagyjából egy LED-es árbocfény fogyasztásának felel meg.

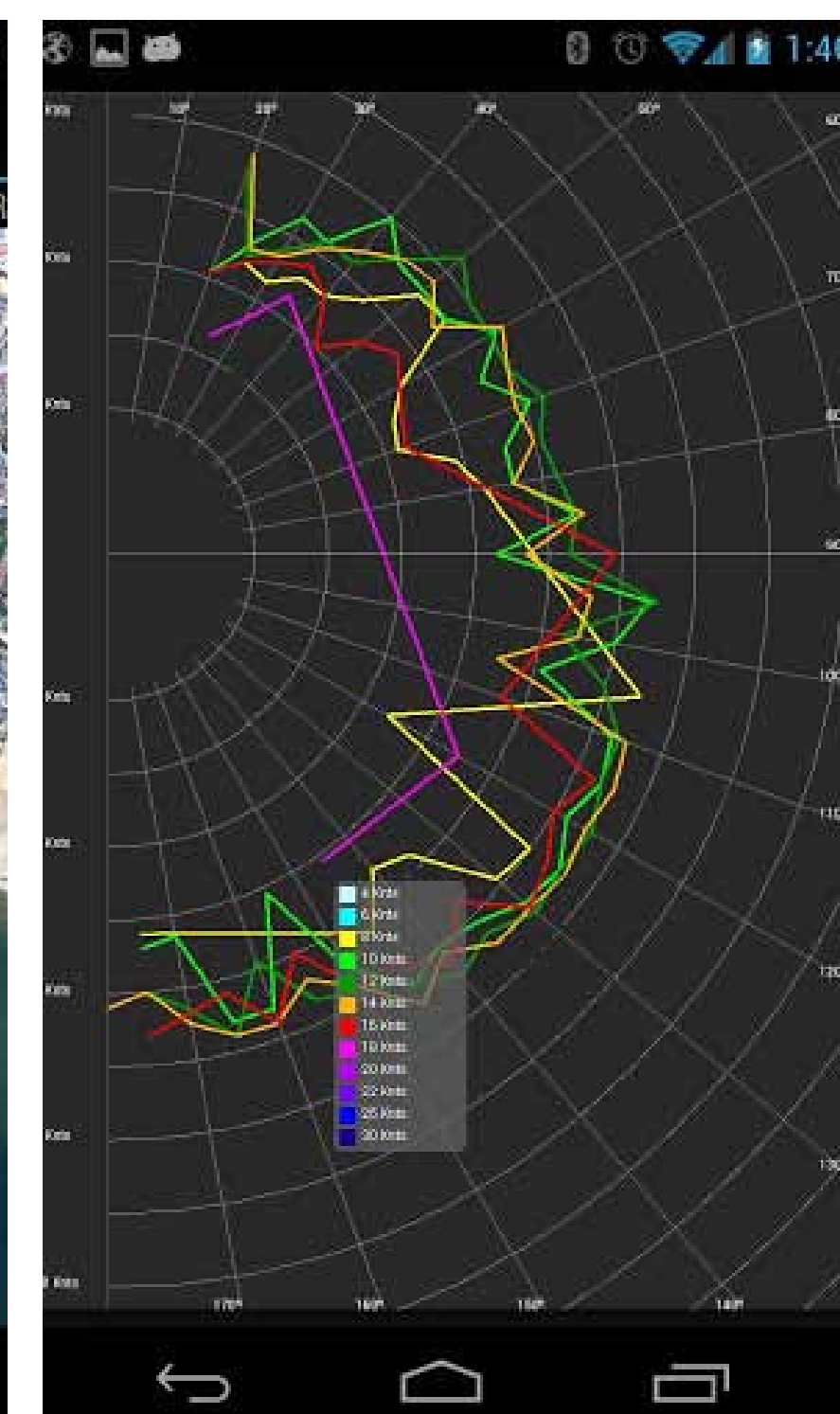
A szélmérő folyamatosan méri a látszólagos szélirány és szélesség adatokat. Ezt a jelet szabványos NMEA jellé alakítja és WiFi adója segítségével azonnal kisugározza. Nincs más dolgunk, mint okos telefonunk üzembe helyezése és az adatok azonnal megjeleníthetőek. A vitorlázás folyamán mért adataink menthetőek, sőt, google térképen is olvashatóak, így lehetőségünk nyílik a későbbi kiértékelésre.

A mobilra letöltött Sail Tracker Polar NMEA PRO vagy Iregatta program értelmezi a szél adatokat, valamint méri a hajó sebességét és irányát a telefon GPS-e segítségével. Ezzel minden adat előáll, mely egy vitorlás hajó navigálásához szükséges.

Mért és számított adatok (Sail Tracker Polar NMEA PRO):

AWA: Látszólagos szélirány, **AWS:** Látszólagos szélesség, **TWA:** Valós szélirány, **TWS:** Valós szélesség, **SOG:** Hajó sebesség, **COG:** Hajó irány, **GPS pozíció,** **Rajtóra, VMG, Google térképes megjelenítés, Polártábla készítés, Adatok rögzítése**

Ára: 89.000 Ft



A készülék megtekinthető és kipróbálható a Vízvonal hajósüzletben:

1092 Budapest, Ráday utca 33/b.

További információ: www.windwiser.hu • 06 20 991 2799 (Fazekas Ákos)



A Balaton térkép Lowrance és Simrad műszerekhez üzletünkben már megvásárolható!

A térkép minden új Lowrance és Simrad GPS-es készüléken és a régebbi Lowrance/Eagle műszereken is működik!

Készüléktől függően SD és micro SD kártyán kapható. Tartalmazza a mélységvonalakat, bójákat, kikötőket, veszélyes helyeket, nádasokat, és minden egyéb hajózási szempontból fontos helyet. A műszert Lowrance-térképformátumra kell állítani a beolvasásához!

A térkép üzletünkben megnézhető és a műszereinken ki is próbálható!



PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2013.04.05–06	Mandula Ünnepe	Alsóörs, Balaton riviéra több települése	www.balatonriviera.hu
2013.04.06.	Mandulavirágzás 6 km-es családi és 20 km-es teljesítménytúrák	Alsóörs, Start: Alsóörs Tourinform Iroda	www.balatonriviera.hu
2013.04.06–07	V. Hercegi Mandulás Napok	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok
	A vonyarcvashegyi Művelődési Ház és Könyvtár a helyi idegenforgalmi rendezvények fő szervezője és bonyolítója. Egy-egy program kialakítása esetén fontosnak tartják, hogy az helyi kötődésű legyen, a helyi hagyományok ápolását is szolgálja. Az ok egyszerű: a mai, egyre uniformizálódó világban így őrizhetik meg a közösségek saját identitásukat. A Hercegi Mandulás Napok elnevezésű programsorozat Vonyarcvashegy azon kultúrtörténeti értékének kíván emléket állítani, hogy a település egykoron a keszthelyi Festetics-család birtoka volt, s a mostani nagyközség nyugati területén helyezkedett el a család mandulás kertje. Ennek emlékét őrzi a Mandulás utca is. Vonyarcvashegyen található az egykori Festetics-pince, a ma Helikon Tavernaként üzemelő vendégfogadó, amelyet ugyancsak helyi kulturális értéként a szervezők szervesen bekapcsoltak a rendezvénybe. A tervezett programban a kulturális műsorok mellett mandulás receptek versenyét is megrendezzük, s a Helikon szellemiségét idézve a különböző művészeti ágaknak is bemutatkozási lehetőséget adunk.		
2013.04.14	MARATONMAN I. A TAVASZI FUTAM	Balatonfüred, Tagore sétány, Balaton part	www.balatonman.hu
	MARATONMAN I. A TAVASZI FUTAM: 2013. április 14. Balatonfüred Első Maratonman versenyünkön oda fogjuk tenni megunkat! Mindent megteszünk azért, hogy nevezőink és kísérőik a lehető legjobb körülmények között fussanak és szurkoljanak, a célbaérés után pedig a magyar konyha bográcsban készült remekeivel és szórakoztató programokkal tesszük fejlethetetlen közös élménnyé ezt a napot. A versenyzők a Balaton egyik legszebb helyén, kényelmes és biztonságos körülmények között teljesíthetik a távot. Nem csupán versenyzési és szurkolási lehetőséget, de komplett családi programot is kínálunk: • Tóth Gabi koncert a Vitorlás téren (ingyenesen látogatható), • Nick Árpi kamionhúzás, • Gyerekprogramok, • Balatonfüredi Tánckar, • Kötélhúzó verseny • Röviden összefoglalva: futó- és szurkolóbarát pálya egy gyönyörű helyszínen. Maraton, félmaraton és 5,2 km versenytávok. Egyéni és váltó nevezés. Chiperek időmérés, Komplet frissítés. Oklevelek, érmek. Moose zokni vagy Saucony befutó póló, Bográcsparty. Kedvezményekre jogosító kuponfüzet. Nyereménysorsolás. Tóth Gabi koncert és más szórakoztató programok.		
2013.04.19	Hajózási évadnyitó	Badacsony, Fonyód	www.badacsonyiprogramok.hu
	Ünnepséggel és a Balaton megkoszorúzásával kezdődik a 167. hajózási szezon a két legnagyobb személyforgalmat lebonyolító kikötő Badacsony és Fonyód között.		
2013.04.20	Badacsony Tehetségkutató Verseny	Badacsonytomaj, Egry József Művelődési ház	www.badacsonyiprogramok.hu
	A Badacsony Tehetségkutató Verseny célja a régióban élő tehetségek felkutatása, majdán gondozása, illetve fellépési lehetőségek biztosítása természetesen az idegenforgalmi szezonban is.		



DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2013.04.20	Nemzetközi Föld Napja túra	Gyenesdiás, Nagymező	www.bfnpi.hu
	A Gyenesdiástól északra fekvő Nagy Messzelátó-hegyet és a Négyszögű-hegyet körbejárva, a Vári-völgyön agárkosboros rétjén keresztül vezet a túra. A túrát a BfNPI természetvédelmi őre vezeti. Időpont: 2013. április 20., 10 óra Szintkülönbség 200 m, távolság 12 km		
2013.04.20–21	Rügyfakadás Tavaszünnep	Gyenesdiás, Nagymező	www.gyenesdias.info.hu
	Tavaszköszöntő szabadtéri rendezvény, főzőverseny szabadtúzön – „régikorok konyhája”, játékos programok, kirándulás, lovas- és íjászbemutató, sodrófahajító és malomkődobó verseny, zene – kikapcsolódás az egész családnak. A hagyományoknak megfelelően gasztronómiai, kulturális és természetvédelmi programok várják az idelátogatókat.		
2013.04.20–21.	Nemzetközi Hobby Foci Turné	Vonyarcvashegy, Sportpálya	www.vonyarcvashegy.hu/programok
	Vonyarcvashegy a Balaton egyik gyöngyszeme. Homokos strand, napsütés, pancsolás a Balatonban, jégkrém, lángos, hideg sör. Ez csak néhány fogalom, ami egybeforrott Vonyarcvashegy nevével. 2011 húsvétjától pedig kiegészül a sor a Hobby focival is. Hagyományteremtő szándékkal szeretnék elindítani a rendezvényt a Balaton Beachen. A külföldi résztvevők kirándulással is egybekötik a tornát, így ez egy remek lehetőség arra, hogy hazánk turisztikai szempontból is kiemelkedjen.		
2013.04.20–21.	Vármentő hétvége a Csobáncon	Gyulakeszi, Csobánc Vár	www.csobancvar.hu
	A Csobánc Várért Alapítvány szervezésében évek óta tart a Balaton-felvidék egyik legismertebb várának megmentésére, feltárására és részleges helyreállítására indított civil kezdeményezés. Szeretettel várunk ismét mindenkit egy hétvégi vármentésre a Csobáncon! Találkozó: Gyulakesziben a Templomnál április 20-án szombaton, illetve április 21-én vasárnap reggel 8 órakor. A később érkezők a Csobáncon csatlakozhatnak a csapathoz. A munkában résztvevők élelmét és italát a Csobánc Várért Alapítvány biztosítja. Tekintettel a munkaeszközök korlátozott számára, kérünk mindenkit, hogy lehetőség szerint munkáskesztyűt, bozótvágót, lapátot, kapát egyénileg hozzon magával. Napszállta után a hangulatot tábortűz mellett, jóféle borral, énekszóval alapozzuk meg. Vasárnap házi pálinkával indítjuk a napot, majd újult erővel folytatjuk a munkát, amíg bírjuk! Segítséggeddel, munkáddal hozzájárulhatsz Csobánc várának újjászületéséhez!		
2013.04.22	Állatok világnapja – Hévízi-tó túra	Hévíz, Tófürdő főbejárat	www.bfnpi.hu
	A Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság szeretettel várja az érdeklődőket egy könnyű túrára, Hévízre. A túra célja a Hévízi-tó Természetvédelmi Terület és a környező védett területek élővilágának megfigyelése, bemutatása.		
2013.04.27	Egry József Emlékmúzeum megnyitása	Badacsony, Egry József Emlékmúzeum	www.badacsonyiprogramok.hu
	2013-ban Egry József születésének 130. évfordulóját ünnepeljük. Egry József műveinek állandó kiállítása mellett, időszakos kiállítások is várják a látogatókat, Altorjai Sándor balatoni képeiből és Gulácsy Lajos rajzaiból		
2013.04.27–05.01.	III. Boldog Békeidők Hévíze	Hévíz, Deák tér	www.heviz.hu
	2013. április 27-május 1. között a hévízi Festetics téren immáron harmadik alkalommal kerül megrendezésre a Boldog Békeidők Hévíze rendezvény, melyen bárki átélheti az 1867-es kiegyezést követő időszak, az úgynevezett boldog békeidők hangulatát.		



DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2013.04.27	Halászléfőző és horgász találkozó	Ábrahámhegy, Községi Strand	www.abrahamhegy.hu
	A találkozón egyéni és különböző tájegységekre jellemző receptek alapján készült halászelek kóstolására várjuk kedves vendégeinket! A halászlé kóstolás megnyitása: 13 órakor. Kóstolójegy a helyszínen 10 órától vásárolható. A rendezvény ideje alatt a gyerekeket légvár és kézműves foglalkozás várja. 14 órától: kispályás labdarúgó mérkőzések, és játékos sportversenyek. 21 órától: Szezon nyitó bál.		
2013.04.27	Györök Kupa Golfverseny	Balatongyörök, Golfclub Imperial Golfpálya, Balatongyörök Becehegy	www.balatongyorok.hu
	A festői szépségű golfpályára nem csak a golf szerelmeseit, hanem a vállalkozó kedvű érdeklődőket is szeretettel várjuk. Nyílt nap keretében ingyenesen is megpróbálkozhatnak a golf kezdő fogásaival.		
2013.04.27	McDonald's BringaMánia Balatonkőr	Balatonföldvár, Keleti Strand	www.balatonfoldvar.info.hu
	Idén a 206 kilométeres Nagykör és a 85 kilométeres Kiskör mellett egy új, kifejezetten családokra tervezett 25 kilométeres túrával bővül a BringaMánia Balatonkőr. Kísérőprogramok: Bringamániás erőpróba mini olimpiáknak értékes jutalmakkal, bringapárba, KRESZ játék, kézműves kiállítások, akadálypálya, ügyességi programok, Alma Együttes koncert		
2013.04.28	II. Palacsintafesztivál	Balatongyörök, Jüngling Zoltán Közösségi Ház	www.balatongyorok.hu
	Ki ne szeretné a palacsintát! De tudjuk-e, hogy a megszokott túrós, kakaós, ízes palacsintán kívül hányféle édes és sós palacsintát lehet még sütni? A vállalkozó kedvű versenyzők a délután kezdődő vidám programokkal tarkított mulatságon összemérik palacsintakészítő és –forgató tudásukat. A szerencsés győztes(ek) elnyerik a Györöki Palacsintás király és Palacsintás királynő címet. A még szerencsésebb látogatók pedig végigkóstolhatják a különlegesebbnél különlegesebb palacsintákat töltött, panírozott, csúsztatott, rakott, csőben sült stb. palacsintákat. Továbbá gyermekprogramok, kézműves játszóház és táncbemutatók színesítik a rendezvényt.		
2013.04.28	VIII. Lotus Retro Veteránautó Szépségverseny és Luxusautó Kiállítás	Hévíz, Lotus Therme Hotel & Spa szálloda ősparkja, Hévíz	www.lotustherme.net/lotus-retro
	A Lotus Retro Mobil Concours d'Elegance Régi Autók Szépségversenyét és Luxusautó Kiállítást a hévízi Lotus Therme Hotel & Spa és a Retro Mobil magazin szerkesztősége az Auto News Kft. közösen hívta életre és élesztett újjá ezáltal egy több mint fél évszázada nem látott autós társasági eseményt. A rendezvény minden év tavaszán kerül megrendezésre Hévízen, a Lotus Therme szálloda 17hektáros ősparkjában. A kétnapos találkozó a szombati napon hagyományőrző autós felvonulással indul a Hévíz – Keszthely – Hévíz útvonalon, majd fergeteges gálaest veszi kezdetét sok-sok meglepetéssel. A vasárnapi közönségnapon a kiállított autócsodák mellett a „lotus majális” színes programokkal várja a rendezvényre látogatókat, kicsiket és nagyokat egyaránt. Az oldtimer ritkaságokat több, mint 25 kategóriában szakmai zsűri értékeli és díjazza, a „Best of Show” kategória győztesét pedig a közönség szavazatai alapján választják ki. A kiállított veteránok mellett lehetőség nyílik a legújabb luxusautó-modellek tesztvezetésére is. Az összes programot ismertetni, a rendezvényt átfogóan bemutatni szinte lehetetlen, el kell jönni és látni kell!		
2013.04.28	Segíts feldíszíteni a Májusfát!	Tihany, Levendula Ház Látogatóközpont	www.levendulahaz.eu
	A Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság szeretettel várja az érdeklődőket a Tihanyba, a Levendula Ház Látogatóközpontba. Kicsiknek és nagyoknak kínálunk kellemes időtöltést, kézműves foglalkozást, origami díszek készítését Tihany falu Májusfájára.		



100% VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2013. # 038



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