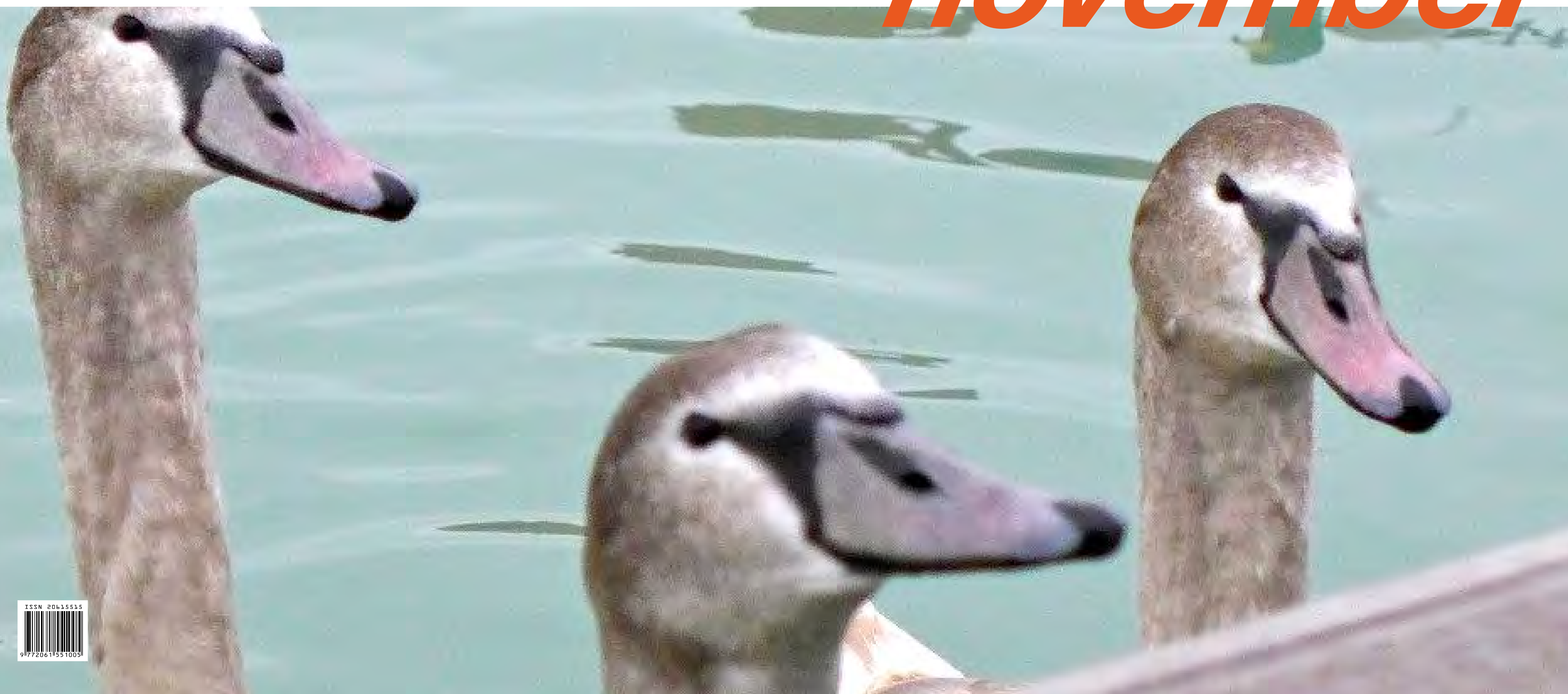


PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶

november





IMPRESSZUM • 2013. november

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **FOTÓK:** ÉDER BÁLINT, DURBÁK ZSOLT, GERŐ ANDRÁS, HEGEDŰS HANNA, KOVÁCS ZITA, ROLEX/KURT ARRIGO, SXC.HU **FILM:** ÉDER BÁLINT, DANISH DRAGON ASSOCIATION, SZUTOR FERENC, X-TRAME **HANG:** AC/DC, BELGA, MARCELLINA **SZERZŐK:** DR BÖDÖR GERGELY, DÁVID JÚLIA, GELENCSÉR GYÖRGY MERLINI, GÉMESI JÓKA, GERŐ ANDRÁS, KIPPER GYÖRGY, DR LÁSZLÓFY CSABA, NÁNÁSI BALÁZS, PALLAY TIBOR, RUJÁK ISTVÁN, SOPONYAI GÉZA, SZUTOR FERENC **FORRÁSOK:** CHERRYCOM, KMP SE, MVM SPORTEGYESÜLET, THE SAIL, YKA **KIADVÁNYSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2013. NOVEMBER 30. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** PORTHOLE

tartalom

SZERKESZTŐ Kaland (5)

VERSENY Mosolygós Dér Kupa (6), Film – Köd Kupa 2013 (9), A forint erősödik, és folyton az IMF-től hívják... (10), Ifjúsági Olimpiai Játékok 2014 – Böröcz Bence (11)

HORIZONT Fordulópont (15), Hajósok traktoron (17), Partnerségi megállapodás (20), Értünk harcolnak, nem ellenünk! (21), A vitorlázásért féltékenység nélkül (24), Film – Madárbuli almádinál (27), Volt egy híres szakosztály (28), Csináljuk a fesztivált – Családias fesztivál hangulatvilágítás mellett (33), Én elmentem a vásárba... (34)

BESZÁMOLÓ C.o. (Coming Out) – Szerelmi történet (37)

NOVELLA Egy horgony magánélete (43),

PORTRÉ Sopi – Soponyai Géza (48), Kópityu 70! (54)

HAJÓ Mancsi a padlásról (56), Biztonságos kicsi yacht (57), Történelmi videó (58)

KÜLFÖLD December 3-án indul az 5. szakasz Sydneybe (62), Irány Görögország a Dunán lefelé egy Balaton 31-essel (64), Artemis, RC44, AC – Interjú Iain Percy-vel (66), MiniTransat – Méder Áronnak fel kellett adnia (72), Farfaraway – Túl az Óperencián (73), Laser Europa Kupa Palamos! (74), Jó szélben szárnyalt a Márton-napi Optimist (75)

KIKÖTŐ Emlékezünk – Pallás Éva (77), Emlékezünk – Telegdy István (78)

PROGRAMOK (82)



KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



Kaland[®]

KÖVENDI ESZTER

KALANDVÁGYÓ A MAGYAR. ABBAN, HOGY ELMEGYÜNK VILÁGOT LÁTNI, ÉS RÖGTÖN ATLANTI-ÓCEÁNT, EGÉSZ FÖLDET, EGYEDÜL, KETTEN, MINDEGY MIVEL, HAJÓVAL, KAJAKKAL, MINI TRANSAT SOROZATHAJÓVAL, SZÖRFFEL, ÚSZVA...

Csak lássuk sorban, miről beszélek: Koczka Terézia (60) aki eddigi életében soha nem vitorlázott, most a déli-Óceán üvöltő szeleiben és hegymagas hullámai közt találja magát. Cél: körbevitorlázni a világot és újjá születni általa. Bacsó Tibor (45) 18 éves fiát is magával viszi erre az útra, és önmaga számára életében egy új ablak megnyitását reméli, fia számára pedig a férfvá válását. Méder Áron (33), egyszer már teljesítette a lehetetlent: egy alóla majdnem kiszakadt lélekvesztővel „csövezte” végig a földet, illetve az óceán- és tengerpartokat. Gilicze László (35) „csak” a Balatont akarta meghódítani október 23-án, talán csak egy kis kikapcsolódásra vágyott, talán egy kicsit megmutatni, hogy bírja a hideg vizet, hogy bátor, erős férfi és apa ő. Kovácsik Levente és Szabó Norbert Ádám pedig két egyetemista, akik talán az egyik hosszú éjszakájukon úgy gondolták, miért ne merjenek nagyot álmodni és az egyetemisták lendületével vetették bele magukat a projekt képi megjelenítésébe és megvalósításába.

Mindegyiküket ugyanaz a vágy hajtja: elindulni, világot látni, kitörni, menni. Vagy megkísérelni bizonyítani a lehetetlent, kiteljesíteni az ember halhatatlanságába és sérthetlenségébe vetett fenenagy hitét? Vagy egyszerűen az élet rulett asztalán feldobni mindent a piros hetesre?

Bacsó Tibor fia, Ádám már az első héten feladta a 11 hónapra tervezett utat. Méder Áron mostani, ezúttal Atlanti-Óceán átkelő nekifutása során hajótörökként sodródott sokáig az Óceánon, de már szerencsésen partot ért és kemény marketing munkával próbálja megteremteni következő akciójának pénzügyi alapjait. Gilicze Lászlónak sikerült a 7-8 Bft-os déli szélben a déli partról elszörföznie, de vissza már sajnos nem sikerült, az okát biztosan sokan, sokáig fogják találgatni, de tőle már sose fogjuk megtudni. Az eredmény: egy elhagyott feleség és egy pár éves, apa nélkül felnövő kisfiú. Kovácsik Leventét és Szabó Norbert Ádámot, a két nagyot álmodó egyetemistát a Portugál parti őrség mentette ki nagy erővel és nagy munkával süllyedő hajójukból a parttól 40 km-re... Koczka Terézia, Bacsó Tibor és a többi kalandvágyó magyar, csapataikkal még úton vannak, naponta megküzdve az újabbnál újabb szélsőséges kihívásokkal. A 60-adik születésnapját ünneplő Fa Nándor is visszatér az óceáni szólóvitorlázáshoz. Ki tudja, mi vár rájuk. Dicsőség, béke, magány? Mit lehet azt tudni. De vállalták, vállalják a kockázatot.

Kedves olvasóm, te, aki hozzám hasonlóan kívülről látod ezt, kérdezem tőled: mi ér többet? A kockázat, vagy az élet iránti felelősség? Ciki lenne e némileg több alázattal viseltetni a természet végtelen erejével, a teremtő erővel szemben? Vajon az ember, aki a hívők szemében Isten képmása, lehet e felelőtlen saját maga, a családja és embertársai vonatkozásában? Meddig érdemes feszegetni a határainkat? •

Mosolygós Dér Kupa

A most búcsúzó szezonban viszonylag keveset volt alkalmunk hajózni, de az idő valahogy mindig kegyes volt hozzánk, és óriási mázlink volt a feltehetően utolsó alkalommal is, a szombati Dér Kupán. Igazi jutalom nap volt, jó társaságban, remek szélben, egy remek hajóval ismerkedve.

HLAVAY RICHÁRD

■ A történet még valamikor október elején kezdődött, amikor felmerült bennem a gondolat, hogy kellene egy sportos one design hajót találni, amivel érdemes lenne a Balatonon rendszeresen versenyezni. A gondolat után némi puhatolózás következett ismerősök körében, akik megerősítették, igen a J24 a legjobb választás erre a célra. Pusztán elméleti alapon is ez tűnt ideálisnak, hiszen sok mindenben, méretben, vitorlázatban közel áll a Shantihoz, a kielzugvoelemhez, amivel a Velence-tó vizét borzoljuk, ha csak időnk engedi. Igaz az “öreg hölgy” mindössze két személyes versenyben, bár a vitorlázata majdnem ugyanakkora, mint a J24-é, és mindkettő tökesúlyos, a Vándormadár azonban könnyebb lényegesen, sokkal jollésabb.

Elkezdtem hirdetések nézegetni, de egyszer csak összefűjt az élet Winkler-Virág Andrással, akivel régi

FOTÓ&VIDEÓ

FOTÓ MÉG CSAK NOVEMBER ELEJE...

VIDEÓ GYÖNYÖRŰ IDŐBEN ZAJLOTT A SZEZON UTOLSÓ NAGYHAJÓS VERSENYE. (SZUTOR FERENC)





ismeretségünk okán viszonylag gyorsan arra kezdtetésre jutottunk, a Dér Kupán kipróbálhatnánk a J-zést.

Már a hét elején látszott, hogy az idő kicsit morózusabb lesz, mint az október végi hétvégéken volt, amikor még huszonfokokban lehetett vitorlázni, és már szerda környékén erős, 20 csomó körüli szelet jósoltak.

A várható időjárás körülménynek és az új hajó miatt jóleső izgalommal indultunk neki szombat hajnalban Zsófiival Budapestről. Nem sokkal kilenc óra után már Akarattyán, a Balatonfői Yacht Klubban ácsorogtunk, majd ücsörögtünk, s kormányosunk gyorsan elosztotta a szerepeket. Nevezés, beöltözés, és hajó összeszerelés, még barátságos kis szellőben. Az Utasellátó a szomszédos kikötőben áll, Kenesén, onnan motoztunk át kormányosunkért a BYC-be, majd ki a rajthoz. Derengő napsütésben, simogató szellőben szereltük le a motort és húztunk vitorlákat. Kormányosunk, némi tanakodás után a gúnya vs. focs ügyet az utóbbi javára döntötte el. Nyolcvan másik hajóval együtt vártuk a rajtot. Mosolygós idő volt. Bölcsen az utolsó pillanatban a deckcipőt csizmára váltottam, ennek később még lesz jelentősége.

A rajtot leebben ülve töltöttük, mert még csak amolyan asszony-vitorláztató szelecske fújdogált, de ahogy széthúzódott a mezőny és a gyorsabbak elhúztak Aliga felé, már látszott, meg fog érkezni az ígért erős dél-nyugati szél. Így is lett, az aligai bójához közelítve felmentünk mindannyian a luvoldalra, s elkezdődött a lábmosás a még csak 50-60 centis hullámokban. A meteorológusok erős alapszelet és durva befújásokat ígértek, ez utóbbiak elkerülték a tavat, viszont erős alapszél volt. Az első bójavétel-

nél még komoly tülekedés volt, sőt egy sporttársnak sikerült felakadni a bója horgonykötelére, ami nem könnyítette meg a többiek dolgát, ráadásul a pályajelnél durván beerősödött a szél. Az első fordulónál még nem találtuk igazán a helyünket. A vordeck nekem kissé szokatlan helyszín, nemcsak azért, mert a kielzugvogelen nincs ilyen beosztás, hanem mert, ha volna a fordulók jó esetben egyébként is a kormánynál érnek, viszont nagyon élveztem az új helyzetet. A hajó itt is bizonyította, ügyes, fürge és érzékeny, mint egy jolle, de nem hisztérikus, nem sürget, nem ösztönöz indokolatlan és veszélyes kapkodásra.

Az erős, de kifújt dél-nyugatiban egytakkos menet következett az akarattyai kapun keresztül a Kenesei jelig, ahol halz, majd vissza Aligára. Továbbra is napsütésben, erős szélben verettünk. Kinek-kinek gyorsan akadtak versenytársai. Útközben a kormányossal megvitattuk, miért jobbak az OD versenyek a yardsticknél, miért fontos az összemérhetőség, jóllehet ezen a napon az élvezet és az ismerkedés volt az első. A Kenesei jeltől visszafelé kicsit enyhült a szél, a hosszú kreuzra, de a hullámok egyre nőttek, jó szolgálatot tett a csizma a vordecken. Mi, vendégek is kezdtük kiismerni magunkat, láttuk, ugyanolyan érzékeny a J24 a súlypontjára, mint a miénk, képes megtálosodni, ha segítünk kicsit néhány fokos döntéssel. Gyorsan vetünk ismét a kaput és vágtattunk Aliga felé, ahol ezúttal már nem volt tülekedés, viszont előttünk egy ütközés igen, de nem álltak az utunkba, így az elsőnél ügyesebben, igazán sportosan fordultunk rá a befutó takkra. Addigra némely hullámok közel egy méteresre híztak, de az Utasellátó, mintha csak kötélén húzták volna, ami nyilván kormányosunkat dicséri.

Nyolcvan másik hajóval együtt vártuk a rajtot. Mosolygós idő volt. Bölcsen az utolsó pillanatban a deckcipőt csizmára váltottam, ennek később még lesz jelentősége.

A befutó után a kikötő felé vettük az irányt, a komoly hullámok tetején hátszeleztünk a marina felé. Kormányosunk úgy döntött, teli taklival állunk be, ami nekem annyira nem szokatlan manőver, hiszen a Shanti motor nélküli vitorlás hajó, a Balatonon viszont ez szokatlan manőver. A szél viszont kegyes volt hozzánk, az Utasellátó pedig kezes hajó, ügyesen megállt, némi grósszal végzett légfékezés segítségével a helyén.

Huszon-sokadik helyen zártuk a versenyt, de ez nem nagyon érdekelt senkit, mindenki mosolygott a fedélzeten. Pakolászás közben sokszor elhangzott, mekkora mázlink volt az idővel, milyen remek szellőnk volt, és még a nap is derengett. Zsófi csizma hiányában sem fagyott meg, bár a deckcipője, zoknij, és a vízhatlan alatt a farmerja rendesen elázott...

Mire az utolsó hajó is befutott, és összeverődött a sor a paprikás krumpli előtt, rákezdett a szomorúság novemberi eső, ellentmondást nem tűrően jelezve, most már aztán végképp vége a szezonnak... hacsak esetleg a jövő hétvégén nem süt ki mégis a nap egy kicsit és nem kezd el fodrozni a Velencei-tó vize, de ez már egy másik történet... ▶



FILMEK

A Postás fedélzetéről Csak a nevében volt ködös a Köd Kupa 2013 október 26-án Balatonalmádiban. Nem lehet mindig rohanni. VÁGÁS, KAMERA: SZUTOR FERENC

A van Dizájn fedélzetéről



A forint erősödik, és folyton az IMF-től hívják...

Az év legrangosabb versenyét rendezték meg vasárnap az Omszki-tavon.

ALIBÁN ANDRÁS

Vannak dolgok, amikben biztosak lehetünk, amolyan fix kapaszkodópontjai az életünknek. Ilyen az, hogy november második hétvégéjén irány a „kalászi riviéra”! A navigációs műszerek nem ismerik ezen a néven – de már dolgozunk a problémán. Valamikor régen, a történelem előtti időkben ide álmodott Optimist versenyt Forintos Róbert. Bulinak szánta, de a napjainkban induló mezőnyön végig tekintve úgy sejtem, sohasem volt az. Nagy nevek, feltörekvő tehetségek vagy épp a magyar vitorlás sport számtalan szürke eminenciása. És mindegyik csak „azt” akarja: felvésetni a nevét az egyedi tervezésű díjra.

Odáig azonban kemény és rögzös út vezet: selejtezők (idén hat, ráadásul az utolsóban a korábbi futamok negyedikjei ismét esélyt kaptak), középfutamok, döntő. Mindez megfejelve az Omszki-tó finoman szólva is szeszélyes széljárásával. Ember legyen a talpán, aki eligazodik! Simán elvérzik olyan, aki pedig az év során akár többet is begyűjtött magyar bajnoki címekből. Mondom, szó nincs itt lazaságról.

Ha megnézik a galériát, láthatjátok, hogy nem volt sok szél. De azért volt, egész nap a hosszú pályán vitorláztak a versenyzők, eleinte lóverseny jelleggel, aztán ahogy a telt a nap, down&up rendszerűvé alakult a két bója közötti vízterület. És akkor itt megpróbálom szemléltetni, mitől más, miben nehéz az itteni küzdelem: hátszeles rajt, de a vonal

fölött nyolc méterre már part van, a pöffök pedig kiszámíthatatlanul érkeznek. Számold ki, mikor indítsd meg a hajódat, persze úgy, hogy ne legyél korai rajtos, mert az ilyesmi – naná! – itt is tilos, Béci, mind Főrendező kíméletlenül visszazavarja azt, aki azt hinné, belefér egy kis „taktikai ügyesség”. Ha pedig késel, vakarhatod a fejed, hogyan kerülj ki nyolc-kilenc előtted haladót. És ha elől vagy, az sem biztosíték semmire, több, az utolsó métereken odalett első helyet láttunk, volt, aki még a futam dobogójáról is majdnem lecsúszott vezető pozícióból.

A Kiírásban alsó súlyhatárként 60 kilogramm szerepel, de ez nem jelenti azt, hogy enél könnyebb versenyző ne indulhatna. Csak épp fel kell hoznia magát: idén a krumpliszsák volt a megoldás, amit, bizony, hárman is cipelgettek a nap során. Méghozzá nem ügyetlenül, az ifjak döntősök lettek, mi több, az első hatba küzdötték fel magukat.

A döntőben, nagy csatát vívva a 2007-es győztes Czeizel Jonatánnal, végül Kiss Viktor diadalmaskodott, ami egyben azt is jelenti, hogy a korábbi 18 mellé újabb győztes neve kerül a Kupára.

Ha már szó esett az elődökről, nézzük a számokat: 1988-ban rajtolt az első regatta, ezúttal a huszonnegyedik kiírás bonyolódott. A már felvésettek közül tíz versenyző tette idén tiszteletét, köztük egy kétszeres győztes.

Mondom, nincs itt lacafacázás... ▶



FOTÓ&VIDEÓ

KAPOSVÁRI PÉTER MIHÁLY VIDEÓI AZ IDEI ÉS AZ ELMÚLT ÉVEKBŐL: **2013, 2012, 2011**

GALÉRIA ALIBÁN ANDRÁS KÉPEI



Ifjúsági Olimpiai Játékok 2014 – Böröcz Bence

A *Porthole* megkérdezte Böröcz Bencét, hogyan jött az olimpiai felkérés, hogyan készül rá, és hogyan érinti ez az egész.

Hogyan értesítettek és mennyire lepett meg a dolog?

Amikor először realizáltam, nem is értesítettek igazából. Csak böngésztem a Nemzetközi Vitorlás Szövetség weboldalát, ahogy minden nap szoktam, és kerestem a friss információkat. Különösen a nemrég véget ért éves konferencia emlékeztetői érdekeltek. Ekkor lettem arra figyelmes, hogy néhány nagy jövő évi versenyhez kapcsolódóan versenyrendezői és versenybírói kinevezések szándékait is feltöltötték. Amikor megnyitottam, el sem akartam hinni, annyira örültem neki... Aztán pár nappal később már kaptam személyesen is e-mailt a lehetőségről.

Azon kívül, hogy valaki nemzetközi versenybíró, hogyan juthat ki olimpiai bizottságba? Hogyan megy ez, jelentkezni kell, ajánlás útján megy, vagy várni kell a felkérésre és egyszer csak jön?
 Őszintén nem tudom, de csak úgy biztos, hogy nem jön. Szerintem főleg a személyes ajánlások bírnak nagy jelentőséggel ebben a témában, ahogy az élet minden területén.

Nankingben lesznek magyar versenyzők is. Azt már tudjuk, hogy számodra a vízen nincs haverság, ott szigorúan bíráskodsz. De ez mégis olimpia. Az ISAF kienged majd közéjük? Milyen esetekben jöhet szóba bármiféle elfogultság?
 A mostani állapot szerinti lista még csak az első jelölteket tartalmazza. Most kezdik el ellenőrizni, hogy a javasolt szakemberek ráérnek-e egyáltalán



augusztus második felében. Emellett pedig egy részletes kérdőívben kell válaszolnunk olyan kérdésekre, amelyek segítségével előre meg tudják állapítani a lehetséges érdekeltségi konfliktusokat. Hiába biztos magában az ember, hogy elfogulatlanul tud dönteni, ennek kifelé is így kell látszania. Amellett, hogy óriási büszkeség, hogy két magyar versenyző is részt vesz majd az eseményen, számomra ez egy kis nehézséget okozhat ebben a helyzetben. Természetesen nyilatkozni fogok a fennálló körülményekről, és várom a döntés eredményét.

Készülsz a versenyre? Lehet erre készülni egyáltalán?

Ha biztossá válik a részvétel lehetősége, akkor természetesen. Persze ez nem azt jelenti, hogy a többi versenyre nem szoktam készülni, de itt a szokásosnál is jobban kell törekedni a hibátlan munkára, mert ez a fiatal generáció legfontosabb eseménye a világon. Az utazás előtt terveim között szerepel, hogy felfrissítem az összes ismeretemet: elolvasom újra a kézikönyvet, kedvenc esetgyűjteményeimet és a szabályokat értelmező dokumentumokat. A szakmai felkészülés mellett nem szabad megfeledkezni a hosszú utazásról és a távol-keleti kultúráról sem. Soha nem jártam még Európán kívül. Nagy kaland lesz, ha sikerül!

Nagy Levente 1992-es barcelonai olimpiai bíráskodása óta nem volt magyar olimpián. Milyen érzés ez, vagy belegondoltál már ebbe? Vagy egyszerűen csak törtél előre, dolgoztál, dolgoztál és egyszerűen csak megvan a gyümölcse, semmi több. Leventét fiatalságom miatt sajnós nem ismerem személyesen. Amerre eddig jártam, mindenütt pozitívan emlékeznek személyiségére és tevékenységére, ami mindig jó érzéssel tölt el. Arra szoktam gondolni, hogy azt szeretném, ha rólam is így vélekednének majd.

Nincs mit titkolni, nagy tudatosság és tervezés volt (és van is) saját versenybírói karrieremben. Miután,

főleg tanulmányi okokból (egyelőre) felhagytam a rendszeres versenyzéssel, sok lehetőséget láttam ebben az irányban, ezért először itthon próbáltam bekerülni a körforgásba. Egy szezon után hirtelen már a Versenybíró Bizottság meghívott tagjai között szerepeltem, aztán részt vettem az elmúlt két szabálykönyv fordításában, mára pedig elég magabiztosságot érzek ahhoz, hogy főszerepet vállaljak a hazai szakemberek képzésében. Élvezem a nagy nemzetközi versenyeket, ahol más kultúrákkal, más gondolkodásmóddal találkozhatok, de nem felejttem el a hazai eseményeket sem, és ha belefér az időbe, szívesen segítek utóbbiak sikeres lebonyolításában is. Másképp nem is tudjuk nyitottá tenni a csak itthon tevékenykedő kollégák látásmódját. A külföldön gyűjtött tapasztalatokat sikerrel tudjuk kamatoztatni a hazai tevékenységekben.

A klubod által megrendezett európai és világversenyek segítettek abban, hogy „számíts” a nemzetközi vizeken?

Ilyen szempontból szorosan összefüggő tevékenységekről beszélünk, ha a versenysportot és a bíráskodást tekintjük. A Balatonfüredi Yacht Club, mint egy, a nemzetközi vizeken is sikeres versenyzőket nevelő egyesület az eredményességgel párhuzamosan évi rendszerességgel kap lehetőséget kiemelt világversenyek rendezésére. Ezeket a lehetőségeket közösségekben gondolkodva kell azért jól megragadnunk, hogy amellett, hogy hazánk és egy-egy egyesület sokfelé pozitív megítélésben részesüljön, a hozzám hasonló vágyakkal rendelkező kollégák számára is kitárulkozzon a világ. Ezért vállalom én is aktív szerepet a sikeres versenyrendezések háttérében, így például a júliusi Laser világbajnokságokon is. A sűrű heteket megelőzően sokat dolgoztam főleg a vízi, szakmai előkészületekben, külön továbbképzést tartottam a versenyrendező csapatnak. A versenyen pedig bíróként vettem részt. Én voltam a házigazda a csapat-

...itt a szokásosnál is jobban kell törekedni a hibátlan munkára, mert ez a fiatal generáció legfontosabb eseménye a világon.





ban, ahogy ez más kiemelt versenyen is szokott lenni, így én biztosítottam a kapcsolatot a szervezés felé, ha eszközigényről, szállás- és ellátásproblémáról vagy csak bármi apróságról volt szó, ami a sikeres munkavégzéshez kellett. De ez persze nem minden, csak vendéglátásért nem számíthatok viszonzott meghívásra. (A hiánya már gondot okozhat, ezért jár ezzel is felelősség...) A szakmai tevékenységet viszont mindig is úgy kell végezni, hogy elismerjék, és a személyes vélemények többségében jól alakuljanak. Új környezetben inkább lassabban oldódó vagyok. Szeretem, ha nem elsősorban az dönt valakinek a sorsáról, hogy hogyan adja el magát, hanem inkább a már teljesített feladatait és az elért eredményeit veszik számításba. Erre alkalmasak a több napig tartó események, ahol mindig adódik szokatlan helyzet, ami a kihívást jelenti.

Van a saját törekvéseidhez hasonlókkal rendelkező versenybíró a hazai kollégák között?

Remélem, nem csak én érzem úgy, hogy az elmúlt négy-öt évben jelentős minőségi javulást tapasztalhatunk a magyar versenyek bírászkodásában. Ehhez kellett egyrészt az, hogy nyissunk külföld felé, és hozzuk haza mindazt, ami jól alkalmazható, másrészt pedig nagyot frissült a versenybírói rendszer is. November végén újra tartottunk tanfolyamot a kezdő bírók részére, ahonnan kifejezetten sok ígéretes résztvevőt tudnék felsorolni az akkori konzultációk, kérdések és meglátások alapján. A képzés anyaga már egyértelműen illeszkedik a nemzetközi gyakorlathoz, ami reményeim szerint újabb löketet ad a 2014. évi versenyinknek. A pár éve belépett kollégák egy részé-

nek is szép ívet kezd leírni a pályafutása. Közülük többen vannak nagyon közel a nemzetközi minősítés megszerzéséhez. Ők fognak részt venni a márciusban, Zágrábban tartandó szemináriumon és vizsgán, hogy megmérettessék magukat a nemzetközi vizsgán. Érzésem szerint Beliczay Marci (Börtök) áll most a legközelebb a sikeres vizsgához, akivel évek óta tudunk jól együttműködni, és akinek már jelentős nemzetközi tapasztalata, ismeretségi köre van. Ki kell emelnem azt is, hogy párhuzamosan az én kínai lehetőségemmel, őt a 2014. évi Ifjúsági Világajnokságra tervezik meghívni, amit Portugáliában rendeznek júliusban, és ami az olimpiához hasonlóan egyedülálló lehetőség, főleg egy (még csak) nemzeti versenybírónak. ▶



HANSE

325

VITORLÁZÁSRA
KÉSZEN

MAXIMUM

Kiinduló árért, teljesen felszerelve

KATTINTSON  & SPÓROLJON MAXIMÁLISAN

HANSE 325 MAXI KIADÁS

Hogy a 2013/14-es vitorlás évad is jól induljon, olyan ajánlatot találtunk ki Önnek, amit valószínűleg még sosem kapott. Engedje meg, hogy megismertessük Önnel a HANSE 325 MAXI KIADÁSÁT. Ennek lényege, hogy Ön vitorlázható hajót kap alapárért, vagyis nem kell semmilyen extrát választania árlistánkról. Nos?

Fordulópont

Strifler József

Kezdő vitorlázóként izgatottan vártam ezt a filmet. Már sokat hallottam ilyen sztorikat. Forgathattam Kopár könyvét, és egy barátom beszámolt a saját élményeiről is. A mozi aulájában várakozva kissé zavarban vártam a feleségemet, aki belevitt ebbe az egészbe. Akiket ismertem a közben gyülekező illusztris társaságból azokat is mind Ő mutatta be nekem. A magyar vitorlázás meghatározó alakjaihoz így nem csak a sajtóban leírt elismeréseket tudom kapcsolni, hanem néhány jó sztorit, amit egy-egy ilyen alkalommal elmeséltek magukról. Mint jó mozizók, popcornot szorongatva nyomultunk be a mozi terembe.

Ahogy a film elkezdődött, rögtön a közepébe csöppentünk a versenynek. Ez még nem olyan nagy szám, hiszen a youtube szép számmal tartogat ilyen felvételeket. Engem, ami rögtön megfogott, hogy Yann, aki a barátnője öccse helyett ugrott be, lelkiileg talán nem is tudott előre felkészülni a közel 80 napos egyedüllétre és megfeszített odafigyelésre, talán első versenye is, ezért igyekszik mindent a legnagyobb odafigyeléssel csinálni és énnék meg is van az eredménye. Egy magamfajta zöldfülűnek. ez majdnem olyan tökéletes kép, mint a háttérben fodrozódó habok és a csodálatos naplementék sora.

Viszont ennyivel csak az első 10 percet lehetne eladni, indulnak az események, megláthatunk szépen sorban néhányat a vitorlázás veszélyei közül is és a sztori is kezd alakulni. Nem szeretnék nagyon jeleneteket említeni, mert biztosan sokan nem látták még a filmet és remélem, hogy szeretnék megnézni. Szerintem mindenképpen érdemes. A bevezetőben más francia filmekkel, így az *Élretvalókkal* együtt említik, ami szerintem felülmúlhatatlan alkotás. Így a *Fordulópont* megnézése és az utána készített interjú alapján azt mondom, valóságúsége és természetes emberábrázolása miatt lehet őket egy napon említeni.

Ezzel a versennyel és a hajóval kapcsolatban azt gondoltam, hogy a kormányos és a hajó között van egy természetes összhang, amely arról szól, hogy van egy hatalmas mérnöki és informatikus stáb, amely megalkotja a tökéletes hajót, majd a kormányos hibátlan koreográfiában learatja a sok-sok előkészítő munka gyümölcsét. Láttam is ezt a ren-



Premier előtti vetítésre voltunk hivatalosak. Nem szerettünk volna kampányban mozi-jegy-nyerteseket hirdetni, hanem sokkal inkább szerettünk volna barátokat meghívni a szakmából, akikkel utána egy sör mellett ki tudjuk cserélni a gondolatainkat, sőt, talán még arra is tudunk ösztönözni valakit a csapatból, hogy írja meg, neki hogy tetszett a film, hogy esetleg még másnak is legyen gusztusa megnézni. A legjobb dolog történt velünk, ami csak történhetett: olyasvalaki írta meg a benyomásait a filmről, aki nem állt volna le fikázni a vitorlás-nagyítás szemüvegen át meglátott bakikat, hanem tényleg inkább képileg, mondanivalóilag tudta látni, átlátni a filmet.



geteg meteo- és iránytaktikai műszerben, láttam az orvosi tájékoztatásban, az élelem előkészítésben. De a film közben beláthattam azt is, hogy sem az életben nem így történik, főleg a természet elemi erejével szemben, sem a filmvásznon. A filmvásznon már csak azért sem, mert hozzáadott kaland nélkül valószínűleg nem érdekelné a moziközönséget egy egyedül vitorlázó valaki. De még akkor is igaz az, hogy a tenger folyamatosan megoldandó feladatok elé állít, főleg, ha bekerül egy kis porszem az amúgy olajozott gépezetbe. Ebben a kalandban főhősünk kapott egy nehezített pályát, hogy mi is izgulhassunk. Hozzáteszem, olyan vakmerőre sikerült a főhős figurája, hogy a csapkodó hullámokban egyszer sem köti ki magát, miközben szaladgál az orrdeck és a kormányállás között. Lehet, hogy ez egy kalandfilmben jobban mutatott így. A kaland miatt el tudott az ember tekinteni még néhány egyéb apró baktól is, mint a száguldó hajó lobogó genuájáról, a felhúzás után a levegőben hagyott spifelhúzóról, meg a néha fura csörlőzéstől. Azon is gondolkodtam, hogyan lehetett elég két ember számára a precízen előkészített egyszemélyes fejadag? Anélkül, hogy lelőném a poént, ami valószínűleg előre sejthető, a film nem műszaki, hanem sokkal inkább emberi válaszokat adott, és nem ezekre a kérdésekre, hanem egészen másokra. A filmben az emberségnek és a sportszerűségnek egy gyönyörű példáját láthattuk.

A film utáni interjúban Fa Nándor elmondta, hogy a műszaki odafigyelésen túl a sportszerűség nagybetűvel írandó ezeken a versenyeken és valójában végig ezt láttuk a filmben. Az emberélet támogatása volt az első, és csak azután a kőkemény küzdelem. Az egész film olyan közel hozza, szinte kézzel foghatóvá teszi a becsület fogalmát. Gyakran takargatjuk a hibáinkat, és szinte mindig adódik egy könnyebb út, de ha a döntő pillanatban a nehezebb, de helyes utat választjuk, akkor már a többszörösét nyertük annak, mint ami elveszni látszik.

Ehhez hasonlóan az önzetlen sporttársi elismerést és tiszteletet láttam abban is, amikor az interjú után Fináczy Gyuri és a Péter fia állva tapsolták meg a magyar földkerülőt, fejet hajtva ezzel egy vitorlás társ teljesítménye előtt. Ők meg tudták ezzel mutatni, hogy csupán egy apró, de szívből jövő gesztus és már nem a vásznon, hanem a széksorok között élhetjük meg az igazi sporttársi becsületet. Úgy jöttem ki a teremből, hogy büszke vagyok rá, hogy magyar vitorlázónak mondhatom magam, akinek a nemzetéből valaki végigcsinálta ugyanezt. No meg, hogy úgy megkerülném a földet. •



Hajósok traktoron

GERŐ ANDRÁS

Ez a hét tulajdonképpen már az elmúlt vasárnap kezdetét vette, amikor szembesülve a nyár látványelemeivel, nem nagyon akaródzott visszaautóznom a fővárosba. Konkrétan káprázatként éltem meg, hogy az október végi délutáni napsütésben egyesek rövid ujjú trikóban, rozéval a kézben sütkéreznek ahelyett, hogy valami adekvát őszi kötelezettségnek tennének eleget. Kerestem is az ürügyet, hogy mielőbb visszatérhessek, ezért is jött kapóra a HVE közgyűlése szerdán a Fűzfő Marinában. A hajózási vállalkozók ezúttal a tavaszi Budapest Boat Show lehetőségeiről kaptak részletes tájékoztatást a kiállítás igazgatójától, Rápolthy Edittől, és az esemény vitorlásszakmai referensétől, Nagy R. Attilától. Azt már most sejteni lehet, hogy a vitorlázás ezúttal is kiemelt szerepet kap a februári seregszemlén, de a programok sokszínűsége még a jelenlévő vállalkozók elismerését is kivívta.

Másnap reggel szikrázó napsütésben hajóztam be a Silver kikötő közterületi partfalára, nem lemaradva a megkerülhetetlen „karolinás” kávézásról. Elsősorban a BYC-ben folyó nagyszabású építkezésre voltam kíváncsi, mert ekkora léptékű átalakulásra kevés helyen van példa. Az ország legrégebbi vitorlás klubjában tényleg hatalmas munka folyik. Sikerült is az egyik – komolyan nem nevezhető – traktorossal elbeszélgetnem. Megtudtam, hogy



GALÉRIA



a beruházás második ütemének megvalósulásával nemcsak jelentős arculati változások várhatóak, de az új klubvezetés határozott szándéka a hagyományok ápolásán túl, a nagy múltú egyesület belső struktúrájának megszilárdítása, az utánpótlás nevelés, az élsport és a nagyhajós vitorlázás érdekeinek összehangolása.

Füredről késő délután szabadultunk és hirtelen felindulásból nyugat felé vettük az irányt, elsősorban a korán nyugvó nap csábító fényeitől vezérelve. A révfülöpi kikötő kihagyhatatlan célpontja az őszi barangolásaimnak. Ennek elsősorban érzelmi okai vannak, hiszen itt ismerkedtem meg a vitorlázással, egyéb meghatározó kamaszkori emlémeimről nem is beszélve. Másrészt a kikötővezető személye is kizárja a mérlegelést. Nagy udvariatlanság úgy elhajózni az érintett vízterületen, hogy Rick Csabát ne tájékoztassuk szándékainkról. Anélkül, hogy felelevenítenék néhányat a róla szóló anekdota-gyűjteményből, koncentráljunk csak hihetetlen szakértelmére – ami most szűküljön le az ő horgász tudására. Ha valakit hallal kínál, az többnyire nem készlethal. Ha kimondod, milyen halat ennél, akkor veszi a botját és fog neked. Olyat. Saját bevallása szerint húshorgász. Amit kifog, azt el is készíti és meg is eszi. A túl kicsi, vagy túl nagy megy vissza a tóba. Nekünk most dalmát módra kínál pontyot, mert arra is figyel mikor mit szabad fogni. Vannak titkai, amit nem oszt meg, de tény, hogy valahogy megbabonázza a halakat, mert mitől mástól akadnak pont az ő horgára? Nagyon bírom, hogy nem dobál moslékot a tóba. Ha jól értelmezem a technikáját: ő a horgon lévő csalival eteti a halat. Ilyen egyszerű lenne? A dalmát ponty lenyűgöző étel. Natúr sült, de mégis van bundája: valami fenséges fűszeres, zöldséges borsőrlemény.

A kiürült téliesített kikötőben még sokáig hallgatnánk Csaba fantasztikus történeteit, de közeleg az este. Másnap Dér kupa, időben vissza kell érnünk Kenesére. Mielőtt ellöknénk a partot, megmutatja a kikötő legújabb büszkeségét, egy vörös színű TORO kistraktort. Nem értem. Minden kikötőben találkoznom kell egy traktorossal?



A naplemente olyan, mint a tűzijáték. Megnézzük, beajukunk tőle, de valójában nem tudjuk hová tenni, mert annyira túldimenzionált, giccyszerű, hogy minden érzékszervünk tiltakozik, hogy ennyire fel legyen pörgetve. Az őszi naplementék a legfélelmetesebbek. Azt tanultuk, hogy a vörösség a hosszabb légköri fényút során elszóródó rövid hullámhosszú kékeltűnése miatt van, de mitől nő meg a korong ilyen brutálisan? Gondolom a vakítás hiánya okozza a méret növekedését. A fotókon visszaadhatatlan a látvány, mert vagy töményebb, vagy más színű, de végül is tök mindegy, ha az eredeti sem reális. Csinálok egy halom képet, amíg a korong bele nem csúszik a Balatonba, felkapcsolom a navigációs fényeket, és tolom hazafelé. A tengerről származó öreg hölgy fedélzetén radar is van, aminek nagy hasznát veszem a párás, de langyos éjszakában. A tavon hemzsegnek az éjszakai pecázásra kihorgonyzó és sokszor alig megvilágított hajók. Gondolom, a halór elől bujkál az, aki csak akkor gyújt jelzőfényt, ha határozottan felé tartok. Ezzel elszórakozunk, míg ki nem kötünk a Dér kupára érkező hajóktól hemzsegő BFYC kikötőben.

A szombati versenyre több mint 80 hajó nevezett. Ideális évszaki regattát rendezett nekünk a természet. A rajtvonalra szélcsendben értünk, de attól kezdve a felerősödő szélben igazi lóversenypályán száguldoztunk fel és alá. Az utolsó hajót is elkísérte a napsütés, hogy a kikötés után bemutathassa az ocsmány esős őszi időjárás lélekölő hangulatát, csupán azért, hogy érezzük a megkülönböztető bánásmódot.

Vasárnap újra kiürült a kikötő, végleg beköszöntött az ősz. A parton nagyon óvatosan közlekedtem, nehogy találkozzam a kikötővezetővel, nem vagyok kíváncsi a traktorára. •



Partnerségi megállapodás

HÉT SZERVEZETTEL, KÖZTÜK A MAGYAR VITORLÁS KÖZPONTTAL KÖTÖTT A NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTÉRIUM PARTNERSÉGI MEGÁLLAPODÁST 2013. OKTÓBER 31-ÉN, BUDAPESTEN.

Az együttműködések célja, hogy a minisztérium partnerei véleményének kikérésével és beépítésével jó minőségű, közérthető, hatékonyan alkalmazható és az életviszonyoknak megfelelő szabályozásokat alkosson. A tárca a meghatározott tárgykörben készült tervezeteket megküldi az adott félnek, de az együttműködő szervezetek maguk is tehetnek javaslatot jogszabályok elkészítésére. A véleményezésre megkapott anyagok közül kiválaszthatják azokat, amelyekről közvetlen egyeztetést kérnek. A partnereknek törekedniük kell arra, hogy az adott jogterülettel foglalkozó más szervezetek észrevételeit összegyűjtsék, és a minisztériumnak átadják. •



FORRÁS: NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTÉRIUM, KOMMUNIKÁCIÓS FŐOSZTÁLY **FOTÓ:** BARTOLF ÁGNES

Értünk harcolnak, nem ellenünk!

GERŐ ANDRÁS

LEGALÁBBIS REMÉLJÜK. NAGY SZÜKSÉG LEHET RÁNK, MERT ÉRDEKEINK VÉDELMEBEN OLYAN ENERGIÁK SZABADULTAK EL, AMI A HAZAI VITORLÁZÓK KÖZÖSSÉGÉNEK MÉGOLY JELENTŐS ÖNBECSÜLÉSÉT IS FELÜLÉRTÉKELI.

Miről is van szó?

A jövőre 85 éves Magyar Vitorlás Szövetség mindeddig jól állta a változó történelmi környezet viszontagságait. Legitimitásához soha nem fért kétség, még akkor sem amikor lobbierdekek keresztüzében nem tudott mindenki számára kedvező döntéseket hozni.

A több mint 120 tagesegyesület, és a 4000 aktív rajtengedélyes vitorlázó érdekeit képviselni hivatott szervezet valójában nem igazán tudta a teljes vitorlázó közösség igényeit kielégíteni, hiszen a harmincezres aktív vitorlázó jelentős többségét nem is érdekli a szövetség ténykedése. Mondhatnánk úgy is: egyáltalán nem fogalmazott meg elvárást a szövetséggel szemben.

Valljuk be a 4000 kékkönyves sporttárs egy része is puha kényszer hatása alatt szerveződött, mert másként nem vehetett volna részt a számára oly kedves versenyeken, például a Kékszalagon.

Kapcsolódó cikk

Partnerségi
megállapodás

20



Akik a szövi körül legyeskednek, azok elsősorban az utóbbi évtizedek állami osztogatásának bűvkörében szocializálódott olyan egyedek, akik a versenyvitorlázás mozgásterét nem tudják irányított szabályrendszer nélkül elképzelni. Ott vannak a versenyzők, akik békés birka módjára túrik a túlszabályozottság minden terhét, a kényszersportorvosi kerekpecséttől a fixnyerős előnyszámrendszeren át a hajóosztályok néhol diktatórikus presztízsharcáig. Pedig nem is ők a tagok, hanem az egyesületeik, akik elvben képviselhetik meg sem fogalmazott érdekeiket. Aztán a klubok vezetői, akik szeretnék mind nagyobb szeletet kihasítani a tudomisen milyen ízeket rejtő szövetségi tortából. De ott vannak a játékmesterek: a versenyek rendezői, szervezői, a szabályokon őrködő versenybizottság, a háttérintézmények a jogi, etikai vagy a felügyelő bizottság. És akkor még nem is beszéltünk az elnökségről.

Sokáig azt hittük, hogy az elnökség egyre növekvő létszáma a támogatói kör adakozókedvével van szoros összefüggésben. Egy időben a vezető testületi tagságot az egyéni becsvágyon túl a magas állami szerepkör indokolta. Azt nehéz volt feltételezni, hogy miniszterek, államtitkárok jobbító szándékú munkavágya ilyen módon öltött volna testet. Elnököt is a klubok érdekeinek mentén választottak vagy menesztettek. Nem is nagyon tudnám felsorolni kik és mikor elnökkölték a szövetséget, mert ők elsősorban kurzusokhoz köthető tisztséget töltöttek be, míg az érdemi munkát az alkalmazotti státuszban dolgozó főtitkár végezte. Az ritkán fordult elő, hogy maga az elnök döntött úgy, hogy tisztos közhatalmi támogatással maga veszi át a szövetség irányítását.

Dr. Gál András Levente ilyen elnök volt. Nagyívű terveit azonban nem tudta valóra váltani, mert az egyesületek közgyűlése megvonta tőle a támogatást és a kevésbé autokratikus dr. Kollár Lajost választotta elnökének.

OTT VANNAK A VERSENYZŐK, AKIK
BÉKÉS BIRKA MÓDJÁRA TÚRIK
A TÚLSZABÁLYOZOTTSÁG MINDEN
TERHÉT, A KÉNYSZERSPORTORVOSI
KEREKPECSÉTTŐL A FIXNYERŐS
ELŐNYSZÁMRENDSZEREN ÁT
A HAJÓOSZTÁLYOK NÉHOL
DIKTATÓRIKUS PRESZTÍZHARCÁIG.

Nem tudjuk, hogy a vitorlás társadalom mit vesztett a vezetőváltással, de az MVSZ nagyon sokat. A távozó elnök magával vitte az éléskamra kulcsát, mivel a korábbi támogatók jó része hátat fordított a szövetségnek. Ez még nem lett volna nagy baj, de úgy tűnik, hogy a *Festetics program*-ban lefektetett álmok megvalósítását sem engedte át az utódnak. A nemrég alakult *Magyar Vitorlás Központ* legitimáció nélkül is gőzerővel próbálja megvalósítani mindazt, amit a *Magyar Vitorlás Szövetség* a hátrahagyott javakból és sérült kapcsolatrendszerével nem képes.

Mire hát ez a nagy fenekedés?

Vajon a harmincezres vitorlázó közösség hasznára válik-e ez a nagy segíteni akarás? Szükségünk van-e a MAVIKA kártyára? Jó-e nekünk, ha a vitorlázás több sebből vérző intézményrendszere összeomlik? Egyesek bőkezű támogatásával eltorzulhat a kommunikáció. A pályázati, és közpénzből megvalósuló új szolgáltatások megáshatják a sírját a klasszikus piaci alapon szerveződőknek. Mi lesz a hagyományos hajókiállítások sorsa, ha a kiválasztott kiállítók versenyelőnyhöz jutnak? Ki vesz majd részt Budapest Boat Show, a Balatonlelle, vagy a Kenesei hajókiállítás, ha máshol ingyenes bemutatkozásra kap lehetőséget. Mint tudjuk nincs ingyen ebéd. Valakinek ki kell fizetnie a terület, az energia, a kommunikáció, a szállítás rakodás költségeit. A pályázati pénz nem ajándék. A kiíróknak sem lehet szándéka a meglévő és működő rendszerek szétrombolása.

Nem szeretnénk állást foglalni, részben azért mert követhetetlenek az események, de azt nagyon elkerülnénk, hogy részt vállaljunk a közösség megosztásában. Nem tudjuk elfogadni, hogy bármilyen szervezet erőnek erejével ránk akarja kényszeríteni az akaratát. A zebrán – szándéka ellenére – ide-oda vezetgetett vak ember szerepe vállalhatatlan.

A vitorlázás nagyon tiszta, becsületos, elsősorban a fizikai törvények által vezérelt mozgásforma. Minden más furfang csak gátolja a haladást. •



A vitorlázásért féltékenység nélkül

Gerő András beszélgetett dr Gál András Leventével

Tisztas önuralommal próbáltam távolságot tartani az MVSz-MVK között kialakult vitától. Azt vallom, hogy ez egy háromszereplős dráma, ahol a Vitorlás Szövetség és a Magyar Vitorlás Központ küzd a vitorlás társadalom kegyeiért, vagy legalábbis képviselőinek jogaiért.

A hét elején megjelent az MVSz elnöki hírlevele és a főtárgy sajtónyilatkozata. Ezt követően íródott az „Értünk harcolnak, nem ellenünk” című cikkünk, melyben megpróbáltam egy rövid elemzésben felvázolni a kialakult helyzetet. Szubjektív elemeket sem nélkülöző álláspontom szerint a helyzet kiéleződése részben legitímációs, részben anyagi természetű okokra vezethetőek vissza, melyet némi személyes érdeksérelem is erősít.

Talán mondanom sem kell, hogy a Porthole – hitvallásának megfelelően – a vitorlázók érdekeit képviselve nem kíván beleszólni a vitába, de felületet biztosít a felek álláspontjának kifejtésére. Így, mint a cikkben nevesített korábbi elnököt és az MVK Felügyelő Bizottságának

elnökét meglátogattam dr. Gál András Leventét. Nem találkoztunk személyesen, amióta elvesztette az MVSz-nél viselt elnöki pozícióját. Míg MVK-s aktivitása, látványos szerepvállalása a kialakult feszültség egyik forrása, őt magát nem nagyon lehetett tetten érni: nem nyilatkozik, nem tárgyal, látványosan távol tartja magát a konfrontációktól.

Porthole: Mi az oka annak, hogy az utóbbi időszakban aktív vitorlázóként többet mutatkozol, mint az MVK vezetőjeként?

dr Gál András Levente: Talán az, hogy nem vagyok a szervezet vezetője. A felügyelőbizottság elnökeként valóban áttekintem a folyamatokat, részt veszek a döntési folyamatokban és minden támogatást megadok, hogy az MVK által vállalt és szerintem fontos feladatokat hatékonyan el tudja látni, de nem én képviselem a szervezetet, hanem az ügyvezető igazgató, Gerencsér Gergely.

PH: Az elvesztett választás után az általad elindított Festetics program elakadt. Az új elnökség a felvállalt kötelezettségeket nem tudta teljesíteni, mert a források elapadtak. Nem kellett volna több segítséget nyújtanod az átálláshoz?

G.A.L.: A tisztújító közgyűlésen 2013. május 10-én nem csak két elnökjelölt, hanem két MVSZ szerepfelfogás is versengett. Kollár elnök úr az általam képviselt Festetics Programot az MVSZ keretein indokolatlanul túlterjeszkedőnek ítélték, elismerve, hogy ezek mind értékes kezdeményezések, de nem az MVSZ keretében. Az eredmény alapján a jelenlegi vezetésű „minimalista” szövetség felfogását támogatták többen a közgyűlésen. Ennek szellemében amikor május 13-án megkezdtük az átadás átvétel folyamatát, megállapodtunk, hogy a program mely elemei azok, melyet az új elnökség nem kíván felvállalni. Így gyakorlatilag a MAVIKA kártyarendszer fejlesztési feladatait és a hajós klaszter

működtetését ezen programelemekben már korábban bevont stratégiai partnerek átvállalták az MVSZ-től, hasonló az eljárás a Bejárható Magyarország Program esetében, érdemes ezzel kapcsolatban Kollár elnök úr korábbi nyilatkozatait visszaolvasni. Már többször és több helyen hangsúlyoztam, hogy az új MVSZ vezetésnek lehet és kell is ezt a szűkített tevékenységi kört tisztességgel vinnie, de kiemelten a fenti három programelemet más szervezeti formában szintén gondozni kell, adott esetben együttműködve az MVSZ-szel. Jelzem, hogy többek mellett erre kért maga az elnök úr is a választás után. A támogatók pedig mindig programra, projektekre szerződnek, ennek megfelelően a források átrendeződése is szükségszerű volt, erről még a tisztújítás előtt beszéltünk az MVSZ új vezetésével. Maga Kollár elnök úr pedig a – jegyzőkönyvben visszakereshető módon – a közgyűlésen vállalta, hogy a forrásgyűjtést, amint az egy elnökkel szemben elvárás, teljesíteni tudja és fogja. Végezetül még egy szó a szponzori bevételekről: már nyáron voltak ezzel kapcsolatban MVSZ által kezdeményezett sajtó megjelenések, ahol sajátos módon olyan szponzor elmaradásáról is értekeztek, akit meg sem kerestek. Röviden tehát a támogatáshoz program és sok munka kell, valamint átlátható gazdálkodás, de mindenek előtt ezeken dolgozni kell, nem külső okokat keresni.

PH: Nem okozhatott zavart néhány kulcspozícióban lévő munkatárs átállása?

G.A.L.: Az új vezetés ezekben az esetekben kivétel nélkül már korábban egyértelművé tette, hogy nincs meg a kellő bizalom a kollégák iránt, azt gondolom mindenkinek joga van ilyen körülmények között kellemetlen és

méltatlan helyzetek bevárása helyett közös megegyezéssel távozni. Viszont az is egyértelmű, hogy titkársági munkatársak személyében beállt változás nem befolyásolta a szponzorgyűjtést, hiszen még egyszer hangsúlyozom, az új elnökség ezt a feladatot vállalta és az ő kötelessége is.

PH: A szövetség nyilatkozataiból kitűnik, hogy nagyon neheztelnek a MVK és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által kötött partnerségi megállapodás miatt. Valóban sérül az MVSz sporttörvényben lefektetett képviseleti joga?

G.A.L.: Teljes a félreértés. Az MVSZ-nek, mint sportági szakszövetségnek sporttörvényben nevesített semmilyen kizárólagos hatásköre nem sérül, csak arról van szó, hogy sok más szervezettel együtt az MVK segíti a megállapodás alapján, hogy a vitorlások – akik nem minden esetben sportolók – számára kedvező jogszabályok, a közlekedéssel kapcsolatos változások, fejlesztések valósuljanak meg. Féltékenység íze van ennek a felvetésnek, javasolom, hogy tessék érdemi javaslatokat megfogalmazni és így az MVSZ bátran forduljon és adott esetben ne csak az NFM-hez, hanem más érintett tárcához, szervezethez.

PH: A MAVIKA kártya bevezetésében úgy látszik még nem igazán partner az MVSz. Nem lehet az, hogy a hasznosságáról még nem győződött meg a tagság?

G.A.L.: Jelenleg az MVSZ és a MVK között a kártya kibocsátásáról, fejlesztéséről hatályos szerződés van. Ehhez képest az MVSZ a szerződés módosítását annyiban kérte, hogy a kedvezményrendszer által elért forrá-

A TÁMOGATÓK PEDIG MINDIG PROGRAMRA, PROJEKTEKRE SZERZŐDNEK, ENNEK MEGFELELŐEN A FORRÁSOK ÁTRENDEZŐDÉSE IS SZÜKSÉGSZERŰ VOLT

sok bizonyos része az MVSZ-hez érkezen. Ilyen bevétellel egyébként az MVK eddig nem is számolt, mert ami kedvezmény elérhető azt inkább a kártyatulajdonosok felé lenne indokolt terelni. De tudtommal az MVK átküldött egy szerződésmódosítási javaslatot, amire még nem jött válasz. Meggyőződésem szerint továbbra is együtt fogunk működni, hiszen a széles közösséget szinte egyáltalán nem érdeklik ezek a kisszerű viták, az viszont annál inkább, hogy egy biztonságos kártya egyben megoldja a beléptetést, nevezést, sportorvosít és reményeim szerint a hajóvezetői engedélyt, végezetül minél több kedvezményt tegyen hozzáférhetővé.

PH: Mi van a hajós klaszterrel? Mit nyújt a tagság, ami segítheti a magyar gyártókat sanyarú helyzetükben?

G.A.L.: EU-s források célzott, alapvetően a magyar gyártók számára történő lehívására alkalmas forma a klaszter, az EU által elvárt zömében a tőkeerősebb külföldi konkurenciának kedvező szabad versenyben is. A hétvégi kiállítás, pontosabban az I. Budapesti Őszi Vitorlás Fesztivál nagyszerű lehetőség a tagok bemutatkozására. Az előzetes adatok szerint olyan nagy az érdeklődés, hogy nem is tudunk mindenkinek helyet biztosítani. Tudtommal még soha ennyi magyar hajóépítő együtt nem volt jelen, és amiben igazán bízom – és ezért jó az őszi időpont – sok üzlet, hajóvásárlás is történik majd kint.

PH: A Budapest Boat Show standjának nem is jutott hely, pedig szép gesztus lett volna, ha a nagy hagyományokkal rendelkező konkuren-

cia is bemutatkozhatott volna. Szerintem közös érdek, hogy minél több megjelenéshez jusson a magyar szabadidős hajózás.

G.A.L.: A kiállítás az MVK első ilyen jellegű megmozdulása. Magunk sem számítottunk ilyen nagy érdeklődésre. A jövőben természetesen jobban odafigyelünk az együttműködésben rejlő lehetőségekre.

PH: A nagy érdeklődés nem véletlen. A klaszter tagok díjmentes részvétele könnyen oda vezethet, hogy a hagyományos kiállítások bérleti díját a klaszter tagok nem fogják kifizetni, amitől bedőlhet a többi kiállítás. Ez senkinek nem érdeke!

G.A.L.: Remélem nem lesz így, de még egyszer, a Festetics Hajós Klaszter célja – amelynek a gesztor szervezete az MVK –, hogy a magyar hajó gyártókat helyzetbe hozza, erre jó alkalom, hogy a város szívében állíthassák ki termékeiket. Ez a piaci előny jár nekik! Ami az ingyenességet illeti: mi csupán a kiállítási terület bérleti díját engedjük el a klaszter tagoknak, a szállítással, rakodással és a termék kommunikációjával kapcsolatos költségeket továbbra is ők állják.

PH: Látsz-e megoldást a kialakult helyzet rendezésére, a közösség megnyugtatására?

G.A.L.: A megoldás álláspontom szerint az MVSz kezében van. Meggondolatlan és pontatlan nyilatkozataival keltik a békétlenség látszatát. Az MVK végzi a munkáját őszinte jobbitó szándékkal, az MVK képviselőit eddig bármikor, ha hívták, egyeztettek és továbbra is együttműködő szándék-

kal kívánnak munkálkodni. A NFM-mel kötött megállapodásunk két állami szervezet között született: a minisztérium és egy vitorlás infrastruktúrát működtető közcélú szakcég között. Azt gondolom, hogy félre kéne tenni ezt a furcsa féltékenységet és elfogadni egy jobbitó szándékú tagszervezet térnyerését, mint ahogy ezt szokás más MVSZ tag klubok esetében is.

PH: Nem tenne jót valami elegáns bizalomerősítő gesztus a részletekről?

G.A.L.: Azzal, hogy a megjelent valótlan állításokkal szemben nem indítunk hivatalos eljárást, és magam is pusztán egy ilyen beszélgetésben reagálok, már eleve a békesség irányába tett lépés a részünkről. De még egyszer látni kell, hogy közben az együttműködés mindennapos a kollégák között, csak valamiért a felszín háborog.

PH: Huhh, ez azért nem megnyugtató végszó. Hajózzunk békésebb vizekre! Az idei szezonban aktív vitorlázóként is látványos eredményeket produkáltál. A Lillafüred kormányánál vagy a majdnem megnyert Tengeri Bajnokságon bizonyítottad, hogy a pályán is oda kell rád figyelni. Mit vársz a jövő szezontól?

G.A.L.: Régi és kicsit elcsépelet szándékom, hogy visszaülök finnbe, a Fesztiválon valószínűleg magam is vásárló leszek egy Patafinn erejéig. •

A PORTHOLE MAGAZIN BEMUTATJA

MADÁRBUKI

Télen is van élet a Balatonon!
A kíváncsiak klubja például így mulatja az időt...

ALMÁDINÁL

3
2

1



Volt egy híres szakosztály

KÖVENDI DÉNES

A budapesti Vasas néhai vitorlás-szakosztályának tagjai találkoztak egy péntek délután a klub pasaréti úti klubjában, ugyanazon a helyen, ahol a hatvanas években szerdánként a szakosztály-gyűlések zajlottak. 44 évvel a szakosztály megszűnése után az eredeti 136 fős taglétszámból 64-en vettünk részt a találkozón, ami már önmagában is szép teljesítmény. Ez elsősorban a szervezők, Toronyi András, Kállay István és Korompay Sándor érdeme.

A hányattatott sorsú klub valaha a Balaton legnagyobb vitorlás csapata volt. Lehet, hogy eredmények tekintetében a Spartacus és a BKV Előre olykor megelőzött bennünket, de azt senki nem vitatta, hogy a „legvidámabb barakk” a Vasasé volt – az igazságos és „jóságos” Starnfeld Iván zseniális kormányzásával, Nógrádi Gyula bácsival és Csúzi Pali bácsival. A klubnak sok baja volt a szakosztállyal. A MAHART Balatoni részlegével való állandó hadakozásnak egy telepcsere vetett véget, így 1967-ben a siófoki Hajógyári szigeten töltött 15 feledhetetlen év után Almádiba költöttünk. Ez megnyugtató megoldásnak tűnt, ám kisebb mérete folytán nem tudta betölteni azt a szerepet, amit korábban Siófok. Ott ugyanis volt állandó szobája a klubelnöknek, sőt a társ-szakosztályok üdülése is megoldott volt. (Felejtethetlen, amikor Tuss Irén a 160 kilós Kozma Pici birkózó olimpiai bajnokot vitorlázattal kalózt. Így talán érthető, hogy szabadulni akartak az egyébként is pénznyelő szakosztálytól. Ebbéli törekvésük 1969-70 telén érte el a célját, a Videoton ekkor megvette (átvette?) azt – telepestül, hajóparkostul, tagállományostul.



KÉPGALÉRIA



A hír nem látszott kedvezőtlennek. A Videoton akkor az ország talán legerősebb vállalata volt, ezért reménykedtünk fejlesztésekben, a kissé lepukkant hajóállomány feljavításában, hiszen ígéretben nem volt hiány. Várakozásaink azonban hamar szertefoszlottak. A Vidinek csupán a telep kellett arra, hogy elsődlegesen a gyári elit részére üdülőként szolgáljon. A könyvjóváírási átvétel persze kötelezte őket a tevékenység fenntartására, így a szakosztály teljes megszüntetése nem volt lehetséges.

A Videotonnál akkor egy ember volt, aki konyított a vitorlázáshoz. A miskolci egyetemen frissen végzett Ralovics Gábor került a céghez, így 23 évesen ő lett a szakosztályvezető. Feladata nem volt más, mint leépíteni, de legalábbis minimális mértékre zsugorítani a csapatot, hogy a telep működése ne nagyon zavarja a gyári hatalmasságokat. Első körben a tagság kb. felétől szabadultak meg, ami legalább 70 fő vitorlázót érintett. Ezt a hírt 1970 kora tavaszán Starnfeld Iván – könnyeivel küszködve – ismertette az utolsó, teljes szakosztályi gyűlésen. Finomkodva nem kirúgásról volt szó, csupán az elbocsájtottak nem kaptak sem hajó- sem szobabeosztást, valamint kipate- rolták a magántulajdonban álló hajókat is, azok személyzetével együtt. Itt azonban nem



álltak meg, a következő két évben folytatódott ez a gyakorlat. 1972-re alig egy tucatnyian maradtak a régiek – igaz, kiegészülve néhány új belépővel, így lehettek vagy harmincan.

A kipaterolt tagság többsége azonban – vérbeli vitorlázók lévén – nem adta fel. Az idősebb korosztály, akik rendelkeztek némi pénzzel és egzisztenciával, 1964-ben megalapították a TVSK-t, majd 1969-ben megszerezték az alsóörsi telep használati jogát, amit 70-ben birtokba is vettek. és. Ebben főként a Schmalcz és Fináczy család, mellettük Szabó Miklós és Lehoczky Csaba járt az élen. A gimnazista és egyetemista ifjúság egy része más klubokban folytatta. Voltak sajnos olyanok is, akik számára a Videoton fellépése a vitorlásélet végét jelentette.

Jó volt látni azonban őket is a találkozón. Az őstehetségnek tartott Nagy Gábort, aki élete első moly bajnokságán az élen végzett, a nagyreményű Postássy Rudi–Takács Menyhért hollandi párost, akik egy ősrégi hajóval is eredményeket tudtak produkálni, vagy a szintén jól induló Buday Mikit, Saródy Ferit vagy Bérczes Zsuzsit, hogy csak néhányukat említsem meg.

De hogy milyen jó iskola volt a Vasas szakosztály, azt bizonyítja, hogy egy örökifjú társaság jött össze ezen a pénteken Pasaréten. Néhányan „megemberesedtek” ugyan, de legtöbben tartják formájukat, megőrizve régi alkatukat és arcvonásaikat – dacára annak, hogy a legifjabbak is voltak közel hatvan évesek. Többen akár 10-20 évet is letagadhatnának a korukból,

élükön a 93 éves korelnök Fináczy Ernőné Ádi nénivel, aki a legbájosabb nagymama formátumot hozza ma is. Ugyanez érvényes a csaknem hetvenéves Verebély Tibor orvosprofesszor úrra, akit nem csak 10 éven aluli gyermekei fiatalítanak, de alapállásban is megállt az idősödésben úgy 55 éves kora körül. Rangjára és azonos nevű fiára tekintettel azonban át is kereszteltük Tiborkából Tiborka úrnak, mivel a „ka” képző még nagynevű édesapja életében ragadt rá. Az ifjabb korosztály vezéralakja, Antal Gábor pedig előadta hiteles történetét annak, hogyan lett előbb „lófüggöny”, majd ebből „lópata”, később „Pata”, amely nevet világhírű hajóépítő üzeme azóta is visel.

Számos résztvevő úgy üdvözölte egymást, mintha rendszeresen találkoztak volna a múltban. Ennek egyszerű az oka; tekintélyes számban jelenleg is résztvevői vagyunk a balatoni vitorlásversenyeknek. Fináczy Gyurival, Tuss Mikivel és másokkal ma is számolniuk kell az ellenfeleknek.

Hiába, kiváló iskola volt számunkra a Budapesti Vasas! Nem csak vitorlázni és versenyezni tanultunk meg, de emberséget, tisztességet, küzdeni tudást és szorgalmat is adott későbbi boldogulásunkhoz. •



MEGNYITÓ
LÁTOGATÁS



Csináljuk a fesztivált

Kövendi Eszter

Családias fesztivál hangulatvilágítás mellett

Gerő András

Én elmentem a vásárba...





Kövendi Eszter

Családias fesztivál hangulatvilágítás mellett

Pénteken az I. Vitorlás Fesztivál megnyitójára voltam hivatalos. Fél órával előbb érkeztem, mert nem volt már időm előzetes regisztrációra. Az első benyomásom a fesztiválról az volt, hogy bár a városban sok helyen kiplakátozták, meg a rádióban is lehetett hallani, a helyszínen nem hirdették nagy transzparensek, hogy a Millenárison belül hova kell menni. Az, hogy D. épület, nekem, nem túl nagy „millenárisozónak” nem mond semmit. Az őr, miután leszállított a biciklimről, barátságos reakciókra válaszképpen készségesen eligazított, hogy „ott kell bemenni a kék falnál” – ez volt minden támpontom. Azon a „kék” falon mindössze azt hirdette egy óriásplakát: „Láthatatlan kiállítás” – mondom, ez biztos nem lehet, vagy trükköznek a szervezők és nekünk is végig kell majd tapogatni a hajókat... vagy még rosszabb, valójában nincs is kiállítás, de ezt inkább tovább sem mertem gondolni...

Összeszedtem a bátorságom végül, és beléptem egy felirat nélküli bejáraton. Odabent egy hosszú asztalnál 3 hostess ült, mellettük 2 jól felszerelt biztonsági őr állta utamat. A formaruhásokon kívül mindenki öltönyben, kosztümben. Sapkámat szégyenlősen levéve kezdtem szégyellni, hogy pont ma nem mostam hajam, meg hát az öltözékem is... Mondják a hostessek, nem regisztráltam, és közben

úgy érzem, úgy is néznek rám, mint ahogy kinézhetek. Jó, mondom, azért érkeztem korábban és tudok adni névjegyet. Az nekik nem kell. De végül mégis beengednek. Odabent az egyik bevásárlóközpont előcsarnokában tavasszal berendezett installáció nagytetstvérenek látványa köszöntött, csak gyérebb világítás mellett. Azt hiszem, ezzel a hangulatvilágítással a megnyitó fényét kívánták kontúrozni. És voltak ismerősök. Ismerősök a szakmából, mind klasztertagok. Beléptek, mert számítottak valamire. És most itt vannak, mert még mindig számítanak valamire. Nem, én féltékenységet nem éreztem, egyáltalán nem. Sokkal inkább érdeklődtem, mert érint minket is. Kinek szól? Vásárlóközönséget akar vonzani? Bemutatni a szakmát? Vagy csak egyszerűen szórakoztatni? Tudom, ma már semmi sem drága a szórakoztatásért, panem et circenses. De egyébként egyetértek. Ennek a szakmának, amely igen szép szakma, nagyon régóta és nagyon égető szüksége van forrásokra, valódi, hozzáférhető forrásokra és persze sok minden van, ha publicitás van. A szakma nagy többsége nagy múltú, egyéni, vagy családi cég, hozzáértő szakemberekkel, akik elmennek mindenhol, ahonnan azt remélik, hogy segítség jön kilábalni a jelenlegi helyzetből, és végre elismerés jár a szakértelemért, a minőségért. Nagyon remé-

lem, hogy megkapják, amire számítanak. És a megnyitó. Schulek Csaba volt a showmanje az első (ezt a szót mindig megnyomta) Vitorlás Fesztiválnak, és olyan illusztris vendégeket hívott színpadra, mint Bóka János, Balatonfüred polgármestere, Gál András Levente, az MVSZ volt elnöke és Fónagy János, a NFM államtitkára. Kicsit furcsállottam, hogy a VIP meghívottak között ott állt Holczhauser András, MVSZ főtitkár is, aki végül nem kapott, vagy nem kért szót. De azt hiszem, a megjelenése szép gesztus volt. Ott volt ezen kívül egy fotós, egy filmes, a kiállítók, meg én, aki a sajtót képviseltem. Legalábbis nem találkoztam más kollégával. Olyan családias volt. Találkoztam még Ganczer Gáborral, a Hungexpo vezérigazgatójával és Rápolthy Edittel a Hungexpo corporate értékesítési vezetőjével is, akik szerettek volna kiállítani is, de nekik már sajnos nem jutott hely. Ők is gratuláltak a rendezvényhez.

Tovább már tényleg nem mertem a számat tátani, mert minden sarkon állt 2 hostess és 2 őr, gondoltam, ha még egy kört megyek, még gyanakodni kezdenek.

Remélem, a hétvége sikeresnek bizonyult, beváltotta a hozzá fűzött reményeket és bizonyította, hogy van létjogosultsága a három meglévő mellett egy újabbnak. •





Gerő András

Én elmentem a vásárba...

Na jó, nem vásár, kiállítás. Pontosabban Vitorlás Fesztivál. Sajnos csak vasárnap ejthettem szerét a látogatásnak, így a nagyágyúk dübörgéséről lemaradtam. Nem láthattam a Fordulópont című film premier előtti-előtti vetítését félpénzen, mert a moziban a jegyár minimum duplája az itteni belépőnek. Nem hallhattam Tóth Verát, Jamie Winchestert, nem láthattam a vízi mentők bemutatóit... de találkoztam rengeteg emberrel, kiállítókkal látogatókkal, hancúrozó gyerekekkel, és rengeteg hasznosítható ötlettel, miként lehetne meglóditani a honi vitorlázás vállalkozóinak kátyúba ragadt szekerét.

Mielőtt teret engednék szubjektív jobbító szándékú észrevételeim kinyilvánításának, szeretném leszögezni, hogy erre az eseményre szükség van, mert az őszi időszak ideális lehetőséget kínál az elkövetkezendő szezonra tervezett beszerzések

megvalósítására. Ebben a műfajban nincs rak-tárkészlet, így a megrendelt hajó minden egyéni igényt kielégítő felszereltséggel még időre elkészülhet.

Ez a kiállítás – ahogy a rendező Magyar Vitorlás Központ is – a semmiből tört elő és lépett be egy prosperálóan jóindulattal sem nevezhető piaci szegmensbe. A helyszín kiválasztása telitalálat. A város szívében, jól megközelíthető helyen, elegáns és modern építészeti környezetben nagyon is helye van a hajózásnak. A hatalmas belmagasságot jótékonyan kitöltő full taklis hajók díszére válnak az amúgy elég kis felületű térnek. Gyakorlatilag 30 kiállító már kisámfázza az alig több mint 1080 négyzetméternyi felületet, ahol a pódium és a büfé is része az attrakciónak. Csak a kiállítók személyzete 60-80 fő, ha ehhez egyidőben 100 látogató is felzárkózik, akkor

már bizonyos csomópontokban akár jelentős tömeg is összeverődhet, de ettől még a látogatottság messze elmarad a hagyományos kiállítások tízezres nézőszámától. Az igencsak beszűkült és a kis „G” pavilonba szorult Budapest Boat Show azért 9500 m²-en gazdálkodik. Attól tartok, nem is tudna nagyobb látogatószámot fogadni a hely, de lehet, hogy ez nem is volt célja. Már a helyszín megtalálása is nehézségekbe ütközött, mivel nem igazán sikerült az útba igazítás látványelemeit időben kihelyezni. Amint beléptem a parkba, azt hittem rossz helyen járok megpillantva a Budapest Boat Show plakátjait. Később persze a Fesztivál retró arculatú hirdetményei is feltűntek, de egyikből sem tudtam meg hová kell mennem, amíg fel nem tűnt néhány igencsak szerény kivitelű útbaigazító tábla. A bejárat közelében már csak mosolyogtam a „Láthatatlan Kiállítás”



A SZERENCSES KIVÁLASZTOTTAK, A KLASZTERES KIÁLLÍTÓK EGYÖNTETŰ LELKESEDÉSSEL FOGADTÁK A KEZDEMÉNYEZÉST

feliraton, mert akkor már tudtam, hol a helyem. Az épületen belül már nem hibázhattam. A pénztár szigorúan bekasszírozta a belépődíjat, a szigorú őrök ellenőrizték a karszalag meglétét, és már bele is csöppentem a forgatagba. Biztonság kedvéért felkapaszkodtam a galériára, hogy áttekintsem a lehetőségeket, ahol is egy hamisíthatatlan játszóházba keveredtem. Dicséretes kezdeményezés, ha ily módon is megkönnyítik a családos látogatók, kiállítók életét. Talán a felső teret is ki lehetett volna alakítani úgy, hogy az alulról kiszorult jelentkezők is lehetőséget kapjanak a megjelenésre.

Azzal, hogy a kiállítás deklaráltan a magyar hajóépítők seregszemléje, ingoványos talajra tévedtünk. Mert vajon lehet-e a magyar hajóépítők termékeit honi produktumnak tekinteni, amikor annak szinte minden eleme külföldről származik, amit szintén színmagyar vállalkozók értékesítenének, ha őket nem zárna ki a szűkre szabott tipológia. Ennek kapcsán, had tegyem közkinccsé Rick Csaba barátom véleményét, aki szintén ebben a cipőben jár. „Ahhoz, hogy egy magyar termék valóban világszínvonalú legyen, ahhoz nem használhat silány anyagokat. Ezek az anyagok szinte kivétel nélkül importból származnak. Ahhoz, hogy a minőségi anyagok szakszerűen legyenek felhasználva, kell a hozzáértő forgalmazó tapasztalata, szaktudása.”

De a profi magyar szakemberek jelentős része láthatatlan. Azok a kis egyéni cégek ahol egy-egy kitűnő szakember varrja a ponyvát, készíti a saválló vereteket, szereli a villanyt, vagy asztaloz, nem tud és nem is fog a kiállításokon megjelenni annak ellenére, hogy az itt kiállított produktumokon is tetten érhető kezük munkája. Ha valóban a magyar hajóipar megsegítése a cél, akkor sokkal tágabban kéne értelmezni a szegmenset.

A szerencsés kiválasztottak, a klaszteres kiállítók egyöntetű lelkesedéssel fogadták a kezdeményezést. Picula, az egyik legszebb kiállítási tárgy alkotója arról beszél, hogy érezhető a piac pozitív elmozdulása. Szerinte a legalább öt éve elfojtott vágyak lassan a felszínre törnek és mind több konkrét megkereséssel találkozik. Hasonlóan derűlátó a Style Jacht legendás tulajdonosa, Scholtz Imre is. Úgy érzi, hogy a daysailer szegmens iránt nőtt meg leginkább az érdeklődés. A versenyhajókat alkotó Flaar csoport Mezey Zoltán és Éri Attila által képviselt standján a 18-as a sláger. Bár már 6 hajó is elkészült, a sikeres modellből az osztályá alakulás még várat magára, mivel a hajók egy része külföldre került. Bármennyire is megdobogtatta szívemet a kis rohanógép lelkemnek a standon kiállított két festmény Csáki M. Éva munkái tetszettek. Az egyik képen felismerni véltem

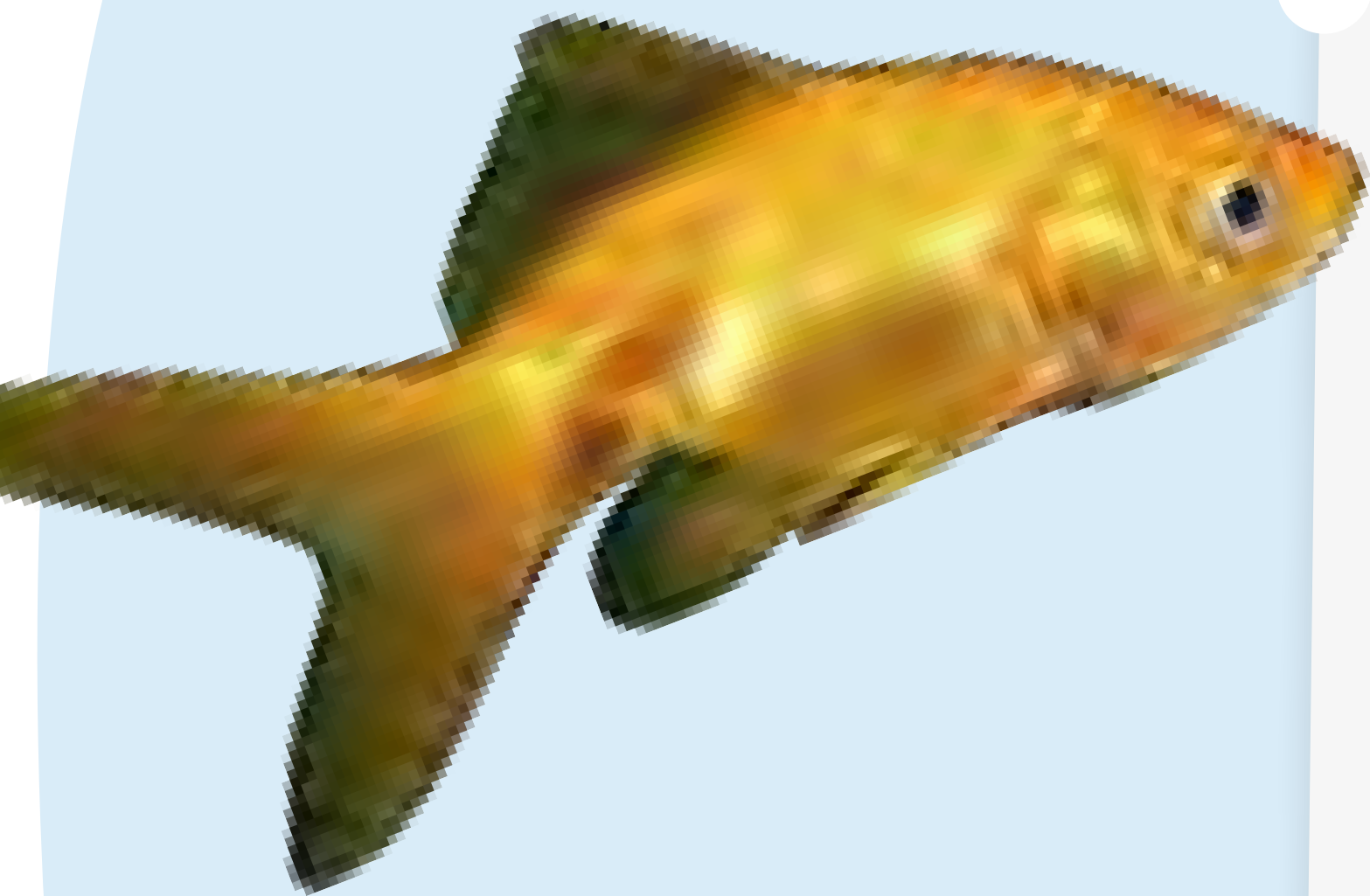
a Finot kis 25 lábás karbon hajójának a 7.6-osnak a vonalait.

Azért még megragadtam az alkalmat, hogy egy kicsit kötekedjek Király Zsoltival, aki többek között „bérversenyzést” is hirdet a *Raffica* standján. Bármennyire is berzenkedem a kifejezés mögött tornyosuló sportetikai dilemmákon, be kell, hogy lássam ez a piac valós igénye, amire Zsolti igen jó érzékkel rámozdult. Még jó hogy ez a jelenség a klasszikus atlétikai számokban, vagy mondjuk az úszásban nem tetten érhető. Érdemes eljátszanunk a gondolattal, melyik sportágban kínálhatnak fel és melyikben nem pénzért megvehető eredményeket! A *Raffica* csapata egyike a legszínvonalasabb, legcélratörőbb vitorlázó közösségnek. A felszerelés, az utazások jelentős terhet jelentenek a klubnak, kell a bevétel, de a bérversenyzés két szempontból is ártalmas a csapat és a vitorlássport megítélésének:

– Csak azokon a versenyeken lehet felkészületlen fizetővendégeknek megfizethető sportsikereket szállítani, ahol a mezőny színvonala ezt lehetővé teszi, pl. a kikötőversenyeken. Ez nem elegáns.

– Másrészt a fizetőképes nyertesek a kommunikációt is felhasználva nem tükrözik a vitorlássport valódi tiszta, küzdelmes arcát. Egy kiállításnak is ez lenne a feladata. •





Örömmel jelenthetjük, hogy a Soxin és a Porthole közös játékában kisorsolt, „kalandálló”, vagyis víz- és ütésálló Pentax WG-10-es eljutott kisorsolt gazdájához, Szalai Péterhez, aki gyerekeivel együtt örült a nyereménynek. Az ő köszönő sorai következnek:

Nagy öröm számomra ez a nyeremény és köszönetemet szeretném kifejezni a Porthole csapata és a kampányt szervező Soxin – hajoszincser.hu felé!

Kezdő túravitorlázóként a tanulóéveimet taposom. Éppen ezért rendszeres Porthole olvasó vagyok, nagyon szívesen veszem a túrákkal, javításokkal, műhelytitkokkal kapcsolatos tanácsadó jellegű írásokat. Emellett büszke Porthole klubkártya tulajdonos is vagyok, melyet már több ízben nagy meglepedettséggel használtam! De így, hogy már egy víz alatti fényképezőgépet is nyertem, kijelenthetem, hogy a Porthole klubkártya minden tekintetben kimondottan jó befektetésnek számított!

Vas megyéből járok a családommal az imádott Balatonra, ahol a vitorlás hajónk is állomásozik egy családi és barátságos kikötőben, Gyenesdiáson. Két gyönyörű gyermek (5 és 7 éves) édesapja vagyok, akik szintén örömmel vesznek egy-egy rövid túrát és egy „ottalvós bulit” a hajón. A fényképezőgépnek Ők is biztosan örülni fognak! Köszönöm a szép ajándékot és a meglepetést, további sikereket kívánva maradok tisztelettel: Szalai Péter



C.o. (Coming Out) Szerelmi történet

Míg a főszerkesztő úr a hétvégén a keleti medence hattyúit riogatta az Öreg Hölgygel, nekünk novembervégként vigyorgó sirályok jutottak Keszthely és Füred között.

Kovács Vica FOTÓK: LEINER ANDRIS, DIE YACHT, PISTI, MIKA MEG ÉN

Ja, a Code-on... Coming out következik – kezdem az elején.

Hogy az idei az nem csupán minden idők egyik szezonja lesz, már a felütésnél sejteni lehetett: márciusban megvásároltam első fél hajómat. Az előző gazdái által *Olimpia* névre keresztelt 470-est egy sokemberes-utánfutós áprilisi délután húztuk le Rákosvalahonnan egy nála nem sokkal fiatalabb Puntoval Tihanyba. Mindkettő sokat látott, ám korához képest remekül tartja magát: *Olimpiát* igen rövid idő alatt összeraktuk – a keszthelyi egykezes 470 tuning ugyan jövőre marad, de a hajó eleget

kapott ahhoz, hogy nyugodt szívvel viszem át bármikor a Csövön, akárhány komp között. Az elmúlt fél évben *Olimpia* felváltva lakott a két parton Földvártól Füredig, változatos társasággal, mindenféle szelekben, egészen szeptemberig. Természetesen minden percért imádtuk az első elsüllyesztéstől a tükörsima reggeli pádlizásig.

Olimpia mellett a másik főszereplő a történetemben az *Onyx*, azaz Péter-Pál. Második közös szezonunk méltó folytatása volt az előzőnek: kaptunk tőle sok egyéb mellett minden igényt kielégítő pünkösdi hétvégét – a szombati kreuzért bőven kárpótolt a bő sze-

les hétfő –, a tavalyihoz hasonlóan szép Kékszalagot a szezon napkeltéjével a piros gennaker előtt, és a nyár egyik legfurcsább szelét a Fehéren.

De be kell vallanom, hogy idén a mindigjó hajó leginkább mégis a *CODE*... Az egyes...

A szerencse faktor fontos, de nem elég: a lehetőséget állítólag meglátni, megragadni és megtartani is tudni kell. A *Code* egyáltalán nem az én lehetőségemnek indult, de a körülmények úgy hozták, hogy egyszer csak ott találtam magamat rajta. A júniusi tél végével köszöntő Rund Um nem biztos, hogy a legromantikusabb kez-

det egy szerelemhez, de a *HUN8001 Code8*-cal való találkozásom első testközeli óráit nem hiszem, hogy valaha el fogom felejteni. A Bodeni-tavon úgy éreztem, a hajó olyan, mint egy betörtlen ló: kapásból büntetett minden figyelmetlenséget. Mind a felkészületlenségünket, mind a beképzeltségünket keményen és azonnal megtorolta – rosszul oldott reff kötelet a nyakunkba öntött vödörnyi vízzel, túl sok vitorla felületet két kezes kormányerővel, rosszul befűzött sottokat egymásba tekeredéssel. Persze nem ő tehetett róla: azóta mentünk vele gyönyörűeket 20 csomó felett – akár ketten, igaz, akkor élesebb menetben már 1-es reffen –, megdolgoztatott, de távol maradt minden gonosz. **Code8 teszt – Die Yacht magazin**

Volt, hogy úgy tűnt, soha, de egyszer azért a Rund Um-nak is vége lett. Néhány hétig a további ismerkedéshez eső és 15 csomónál több szél helyett bevallom, inkább kívántam mezítlábas együttléteket – kezdje az ember a hajókezelést egy új hajóval a mindenkinek megfelelő szinten, azaz az alapoknál... A pofon ellenére a nyárral együtt én is visszatértem egyszer, kétszer, háromszor, majd hússzor, hogy több napsütésben és finomabb szelekben is folytatódjon a viszony – és a napfé-



nyes 15 csomó alattiakban gyorsan ki is derült, hogy a feszes, erős testben valójában egy szuperérzékeny, nagyon gyors reagálású, együttműködő lélek lakik. Amely korántsem csak büntetni tud – ellenkezőleg: minden elképzelhető finomállítást azonnal plusz tizedekkel jutalmaz. Elképesztően érzékeny feszeségre, súlyra, dőlés- és szél-szögre egyaránt: él a backstag, felold az alba, számít 50 kiló az oldalán és a kormányerő sem bánt, ha jól kezeled az összes vitorlát...

Belefeledkezve a tavi szerelembe kiismertem idén, hogy mikor mit és hogyan szeret, mitől lesz dühös, hogyan győz le hullámot és szelet, de azt is, mi zökkenti ki, és melyik része milyen hatásokra hogyan remeg meg. Tökéletes persze nincsen: a cockpit héj lehetne kicsit merevebb, egy-egy helyen könnyebb vagy keményebb kötél jól jönne, és egy szezon után is okoz még foltokat a négyzetes kormány, de a Code igazi mindigjő, Balatonra termelt versenyhajó, ami a mezőny első fele mellett a 2-3 csomós augusztusi délutánokon a sétahajósok idegeit is ügyesen borzolja fel mind látványával, mind sebességével (bár aki a kajütben akar szórakozni, ne őt vegye, mert

kényelmi berendezésként matrac és hűtő helyett 1 db karbon lépcsővel és soha nem elég zsebekkel szolgál...)

Na de a Code-ról írt már tesztet számtalan nálam szakavatottabb, ha meg tovább dicsérem, a végén még fizetett PR-nak hiszitek, úgyhogy visszatérek az idej utolsó vízenlét szubjektívjéhez. Ami a szerencse után viszont már rajtam is múlt... A hajó sűrű szezójának végére tervben volt még egy tó átszelő menet, de az 1 hetes keleti szélnek köszönhetően – aminek amúgy mekkora az esélye... – múlt hétvégére úgy alakult, hogy a Code Keszthelyen ragadt. És hiába a novemberi szeptember, a tél most már tényleg megérkezik: az előrejelzés szerint legalább 25 csomóval, 0 fokkal, hóval és vasárnap éjjel – előtte azért csak haza kellene hozni a Balaton végében egyre magányosabb hajót... Így lett 2013. november 23. az idej szezonzáró hajózós nap.

Gerő Andrásossal nagyjából egyszerre kelhettünk, csak mi Kenese helyett Keszthelyre érkeztünk vasárnap reggel. Sárgás víz, szürke ég, épp csak lengedező északnyugati – de legalább nem esik, a rétegeink meg elegek. A színek Győrök után kezdtek javulni, de sokat nem vitorláztunk, inkább

Ahogy Andrissal tovább indultunk, a tóparti csend után megjött a szél: a víz újra hullámozott világoszöldben, Badacsony tetejét bekapta egy felhő.

a társasági élmény volt előtérben – már akinek a motorhangtól ment. Lehetetlennek látszott Füreden lenni sötétedés előtt, úgyhogy ötünkből hárman az esti programok miatt Badacsonyban végül a parton folytatták az utat.

Ahogy Andrissal tovább indultunk, a tóparti csend után megjött a szél: a víz újra hullámozott világoszöldben, Badacsony tetejét bekapta egy felhő. A parttól távolodva kettőnké lett a nyugati medence – meg persze



a röhögő sirályoké. Révfülöpnél már egészen a part mellett óvakodtunk a 6-7 csomós északnyugatiban, tartva a 2 m mélységet – idén elég a víz –, aztán egy fél órára mégis a Fonyód óta alattunk húzódó leállítás nyert keresztben az egész tavon. Zánka előtt viszont lett újra 4-5 csomó, plusz szél forduló: gennaker, egy idő után muszájból Szemesnek – teljesen rossz iránynak tűnt először, de egész jól fordult tovább –, Andrisnak meg a rendszeres halz és vitorla csere kifejezetten nem árt...

Közben egy ponton végleg behalt a szürkeségbe a Nap, de ismerve, hogy a Code gennakerrel milyen szöveget szeret, félhomályban is precízen mértük be az aktuális szélirányra a halzot. Persze ahogyan azt a Balaton szokta, néhány 100 méter után mégis a tihanyi horgász kikötő egy szál fényének mentünk a Cső helyett – plusz elkezdett esni az eső. A mi tavunk azonban nem a Bodensee, a novemberi front pedig udvariasan kivárt: a szél 5 csomó körül maradt, és szépen fordult egy újabb 20 fokot: hello Földvár, hello Szántód, majd kitágult orrcimpákkal szaglászva az elfogyó szelet kisebb kiflivel becsúszunk szépen a révben várakozó komp elé.

A víztiszta szélcsendbe. Némi motorral hello kardinálisok, hello THE és hello Apátság, de Öreg Tihanynál az esőben még kaptunk a havat hozó 25 csomó előtt egy 20 perces kreuznyi 4-et – csak hogy minden vitorla használva legyen...

6 óra tökéletes négykezes együttlét után fél 7-kor kötöttük ki a Code-ot a helyére Füreden. 2 órával később a fürdőszoba ablakon át megérkezett a tél.

Megragadtam, megtartottam, és most megköszönöm. Andrisnak. A Balatonnak. A Code-nak és Tamásnak. Pistinek és Olimpiának, Palinak, Dénesnek és a Péter-Pálnak. A kedvenc gyümölcsös ládáimnak, Esztinek, a szántódi tábor-nak. Ferinek, Bálintnak, Alinak, a J csapatnak, a TF-eseknek és mindenki másnak, akinek része volt az idei szezonomban. Egyetlen rossz szavam sincs: minden szezonok egyik legjobbjá volt. Szilveszterig ismét majdnem teljesen nyugodt szívvel mosom ki a hajamból a Balatont, és rakom a vízhatlanjaimat a szekrény tetejére.

Hacsak nem kellene azt a Szepezd előtt árválkodó 8-ast mégis átvinni valamelyik daru alá sürgősen... •



BESZÁMOLÓ · C.o. (Coming Out) – Szerelmi történet





novella

IFJ. VERSEGHY FERENC

Egy horgony magánélete

„Ancora, ergo sum. – Horgonylok, tehát vagyok.” (ifj. Versegly Ferenc)



Már utazunk – gondolta az ismerős imbolygást megérezve, s még szélesebbre húzódott amúgy is örökké mosolygós szája. Bensőjét őszinte öröm töltötte el, ám kívülről mosolya ellenére mégis hűvös tekintélyt sugárzott horgony mivolta.

Belecsobbant a tóba. Századszor, ezredszer. Az iszap lágy csókjával fogadta, s mint hűs szerelmes, most is örökre egygé akart válni véle.

Születése óta szerette a fürdést.

Rideg fémdarabkák voltak a szívében, azok alkották a testét is. Öreg kovácsmester válogatta ki darabjait, és szó szerinti testrészeivel már akkor némi felsőbbrendűséggel néztek vissza a ládában maradt, ki nem választott darabokra, mintha sejtették volna, miféle felelősségteljes hivatást tudhatnak majd magukénak horgonyként.

Első csobbanása Kovács fürdőmester vezénylete alatt történt. Egymás után ugrottak bele az olvasz tóba. Kozmikus energiák szabadultak el, belezuhantak a Napba, tudatuk egybefolyt, izzó szenvedélyt szabadítva fel közös cseppjeikben. Kis idő elteltével lávaként kerültek ki, s újra feltűnt a kovácsmester, aki formába öntötte. Közben halkán mormogott, amelyből ennyi jutott el hozzá:

...Izzó vastrónon őt elégetétek,

De szellemét a tűz nem égeté meg,

Mert az maga tűz...

Nem értette, fel nem foghatta, de mintha az a szellem lassan belé költözött volna.

Második merülése az ezüst tóban történt. Gőzölgő, sötéten csillogó mélyként várta őt, és ahogy búvárkodott a szürke ködben, érezte, amint keresztanyja, Horg anyó ruhát húz reá.

Végül kapott egy gyűrűt is. Szépet, nagyot. Büszke és boldog volt, hogy végre tartozni fog valahova, valakihez-valamihez. Ám a gyűrűhöz lánc is csatlakozott, amely legalább oly súlyos volt, mint ő maga. Hát így megy ez? – csodálkozott. A gyűrű egyben rabságot is jelent, muszájos kötődést? Elnézegette a láncszemeket: mint megannyi sérült, össze-, elnyomott kis gyűrű, kik egymásba kapaszkodva érzik erősnek magukat.

S most ismét fürdik. Itt van, abban a közegben, ahová szánták, amire teremtettek. S milyen érdekes: nem számít élőnek, hiszen nincs tüdeje, de emiatt nem is lélegzik, megfulladni se tud, ugyanakkor lehelet nélkül nincs, nem lehet hangja se, senkihez-semmihez se tud szólni. Viszont lelke igenis lehet. Lám, annak is vannak érzései, kit soha senki se hallgat meg – vélte.

Valami történt. Megmozdult a legutolsó láncszem, és elkezdett úszni a felszín felé. Lassan, sorban követte a többi. Minden egyes láncszem próbálta letisztítani magát, nehogy sáros, piszkos maradjon, amikor kibukkan. Nem törődve másokkal rázták le magukról a koszszemcséket, amely az alattuk lévőkre hullott, így minél lejjebb volt valamelyik, annál nehezebben lehetett tiszta. Milyen érdekes – gondolta – hogy néha pont én, egyedül én maradok tisztátalan, miközben a többiek miattam, nekem köszönhetően vannak, lehetnek itt.

Végül elértek a gyűrűjéig, és ő is feltápáskodott. Iszap, a hű szerető még egy utolsót simított rajta lágyan, mielőtt útjára engedte. S ahogy emelkedett a tükiz létben, egyre

közelebb jutva a fényhez, azon tűnődött, melyik világot szereti jobban – ezt a lentit, ahol bár néha rángatják ide-oda, mégiscsak ott lehet, ott maradhat, ahol ő akar, vagy azt a fentit, amely éltető napfényben fürdik, és ahová lánc köti.



A tóból kibukkanva megállt pár pillanatra víz és fedélzet között. Az utolsó cseppek könnyekként hullottak alá róla. Egyetlen szemhunyasra kisimult alatta a felszín, és mint búcsúzó ember kedvese párás tekintetében, meglátta önmagát. Majd meglódult, és felkerült a hajóra.

Miközben az előfedélzeten szárítkozott, és a kis vízcseppgyerekek fel-felugrálva incselkedtek vele, azon tűnődött, hogy bár a fölé hajoló emberek szemében ezerféle színt látott már – tiszta égszínkéket; kékesszürkét, mint a vihar előtti égbolt; szürkésbarnát, amely iszap szerelmére emlékeztette; barnákat, mint a kikötőcölöpök vagy a mellette taposó cipők bőre; sokféle zöldet, mint a vízínövények –, mégis a tó türkiz tekintetét, amely számára az igazi tisztaságot, az őszinte valóságot jelenti, még soha egyetlen emberi szempárban se látta viszont. S azon is elgondolkodott, hogy a türkizben megcsillanó kék vajon az ég visszatükröződése, vagy a boldogság kék halának megvillanása, vagy csupán a tó vágyakozása tenger testvére után.

Ő is sokszor ábrándozott iszapról, és irigyelte a közelében, a fedélzet szélén kevélyen terpeszkedő kikötőbikát, aki sokszor és gyakorta sokáig simulhatott össze hajlékony szerelmével, a kötéllel. Ölelésük néha oly szoros volt, hogy a kötél majd' megolvadt belé. S amikor időlegesen elváltak egymástól, utolsó sóhajaikat az emberi fül csupán halk nyikorgásként fogta fel.

De azt is kedvelte, mikor olyan tájon ért mederfeneket, ahol hínárok és egyéb vízínövények éltek. Ők ugyanis csodálták erejét, keménységét, és rajongókként hajladoztak megérkeztekor. Cserébe úgy viszonzta szeretetüket, hogy mindig ügyelt arra, nehogy akár véletlenül is magával rántsa, családjából kiszakítsa valamelyiküket. Tudta, mert hallotta, hogy hasonlót él át a hajó az orra előtt engedelmesen utat adó, szétnyíló náddal, vagy az árboc a vízparton tisztelettel hajladozó fákkal.

Egy hűvös éjszaka után, amikor a kelő Nap meleg sugaraival elkezdte felszárítani róla az éj páráját, ráébredt, hogy a lenti világot jobban szereti. Idefenn kissé kellemetlen volt számára az érzés, ahogy a Nap felforrósította, mivel az olvasz tó hevére emlékeztette, s bár az a bölcsője volt, valahogy érezte, hogy egyben a halálát is jelentheti. Gyarló, egyszerű horgony volt, nem akart elpusztulni, meghalni – élni akart. S az ébredező nappal együtt benne is elhatározás kélt: a tóban akarja leélni hátralévő életét.

Leste az alkalmat, és addig is nézelődött. Igyekezett mindent jól megjegyezni, emlékezetébe vésni, hiszen végleg búcsút akart mondani ennek a világnak. Legtovább az eget bámulta. Rájött, hogy amikor sekélyebb vízben a mindig nedves fövényen feküdt, a vízfelszínen végiggörgő kis hullámok az égen vonuló báránnyfelhőkre emlékeztetik. Nem lesz hát teljesen idegen ettől a világtól az a másik. Csak más. Mikor végül megragadták, és a fedélzet fölé emelkedve meglátta a tavat, furcsa érzés fogta el tudva, hogy utoljára látja-láthatja így.

Amint leért a mederfenékre, s iszap szerelmével összeölelkezve üdvözölték egymást, azonnal sustorogni kezdtek, amiből csak annyi hallatszódott ki, mint mikor homokszemcsék csikordulnak a fémen. A lánc mit se sejtett a készülő tervből. Órák teltek el viszonylagos nyugalomban. Azután – mint mindig – megmozdult a legutolsó láncszem. Most azonban, ahogy a horgonyon volt a jövetel sora, nem mozdult. Sőt, iszap szeretőjével minden addiginál jobban összekapaszkodtak. A láncszemek egy pillanatra megfeszültek, majd meghökkenve visszaneztek, és újra nekiveselkedtek. De sem a horgony, sem az iszap nem engedett most sem. Minden erejüket összeszedve a láncszemek is összekapaszkodtak, és vascsikorgatva erőlködtek. Végül az a láncszem, amely legközelebb volt a horgonyhoz, megsejthetett valamit, mert szétnyitva szarait elengedte a horgony gyűrűjét, és amint a többi láncszem rángatta fel



a felszín felé, ő egyedülként, két kis kitárt szárával, mint kisgyermek elutazáskor a szülőjének egyszerre két kis kezével, intett búcsút egészen addig, amíg el nem tűnt.

Rövid ideig minden békésnek, nyugodtnak érződött, ám mindketten tudták, még koránt sincs vége. Odafönn a hajó árnya lassan elkezdett mozogni, de még mielőtt eltávolodott volna, a kis kereső horgony vágódott a vízbe, hogy megtalálja, s a felszínre emelje. Hanem ő ugyan nem akart ártani neki – ráacsintva mindig mellette karmolta végig iszap hátát, amelyet az hősiezen tűrt. Azután egy utolsó villantással a kutató horgony is feljűk intett, majd emelkedni kezdett, és ő is eltűnt. Végül a hajó tényleg elindult, elment. A horgony és az iszap csak eztán merték elhinni, hogy kettesben maradtak.

Eleinte nagy volt körülöttük a nyüzsgés. Halak és mindenféle egyéb vízi állatok látogatták meg őket hallván a történetüket. Olykor egy-egy arra úszó szárcsa, réce, vöcsök, vagy hattyú is lebukott hozzájuk pár pillanatra beköszönni. Legtovább néhány kagyló vendégeskedett náluk, ám apránként ők is eltávolodtak. Idővel csendesült környezetük, és már alig, csak ritka alkalmakkor láttak vendégül valakit. Néha még előfordult, hogy egy-egy hal elvitte hozzájuk családját, és a kishalak le-fel szánkáztak a horgony szárain, vagy ki-be úszkáltak a gyűrűjén. Lassanként azonban ez is ritkult, majd teljesen elmaradt. Nem is bánták, mert legalább jobban figyelhettek egymásra és önmagukra.

Viharosabb napokon a víz mozgása egészen a mederfenéig hatolt, és akkor a horgony úgy érezte, mintha menne. S mivel olyankor az iszap is mindig átalakult, változott kissé, olybá tűnt, hogy formálódó kapcsolatukkal együtt mindketten megújulnak.

Néha viszont megrettentek: akárhányszor egy hajó árnya jelent meg a közelben, az iszap félve-féltve igyekezett elrejteni a horgonyt. Szerették is ezt a bújócskát, amelyben egyre jobban egyesültek. A veszély elmúltával a horgony ismét előbújt, azonban az iszap sose takarta ki teljesen újra. Így a délceg fém testet lassanként egyre jobban, egyre szorosabban ölelte, takarta a lágyan is határozott iszaptakaró.

Érdekes módon a horgony minél nagyobb mozdulatlanságra lett ítélve, mintha minden mást annál jobban érzékelt volna. Ahogy szűkült közvetlen környezete, úgy tágult a tudata. Úgy tűnt a számára, mintha minden egyre nagyobb mértékű lenne – a viharok is, akár ha Szél apó azt akarná, hogy növekvő bénasága ellenére is olykor a régi mozgékonyak érezhesse magát; de a szélcsendes üresség is, amelykor szoborként díszelgett a kihalt tájon. Gyakran mintha még az áramlatok is leálltak volna. Már a közelben elúszó vízi állatoknak is legfeljebb az árnyalakját látta néha, ám oly távolból, hogy fel sem ismerte őket.

Egészen addig, amíg hosszú-hosszú évek múltán elérkezett a nap, hogy a horgonyt immáron egészen eltakaró utolsó szem is fedélként a helyére kerüljön. A horgony utolsó pillantása a vízfelszín felé esett, és a végső riadalmat okozó hajó árnyalakját nézve azon tűnődött, hogy az szerinte ugyanaz a hajó volt, amelyhez egykor ő is tartozott. Majd az utolsó homokszem elvakította, s többé nem látszott ki más az iszaptól, csak a horgony gyűrűjének iszapszemcsék által fényesre csiszolt íve, mely a víz és fény játékának köszönhetően türkizes szivárványként jelezte, hogy ott ők örökre egymáséi lettek. •

HANSE

385

**NAGY SEBESSÉGNÉL IS
BIZTOS IRÁNYTARTÁS**

Hosszú vízvonal, tavi kíl
Designed by judel/vrolijk & co

**TACK-VÁLTÁS A
KÖTÉLZET ÉRINTÉSE NÉLKÜL**

Integrált önváltó focok

SZELLŐS ÉS VILÁGOS

Minden kabinban testablak
Fedélzetbe símuló nyitható nyílások

**ERGONOMIKUS
COCKPIT KIALAKÍTÁS**

Dupla kormány, lehajtható fürdőplatform,
stabil cockpit asztal, széles ülések, mély
rakodótér

**„EGYKEZES”
VITORLÁZÁS**

A mozgókötélzet hátrafut
a kormányállásig

LENDÜLETES CIRKÁLÁS



Video

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

Sopi



Soponyai Gézát az MVSZ elnöksége 2013. november 5-i ülésén választotta meg a Nagyhajós Bizottság elnökévé. E hónap végéig kell összeállítania terveit, csapatát, így aztán alig két hete van már mindenre, közben tervez, gyárt, céget menedzsel, és még fesztiválozik is. Nem volt ugyan akkora hajója, ami befért volna a Millenáris D épületébe, de céginformációkkal és személyével azért rendelkezésre állt. Sok dolga ellenére a mindig mosolygós, pozitív szemléletű Sopi az első adandó alkalommal készségesen találkozott velünk, nem nézegette az óráját, és türelemmel végighallgatta néha kompromittáló kérdéseinket, érvelt, vitatkozott, ötletelt velünk – majd’ 2 órát.



Porthole: Sok a dolgod?

Soponyai Géza: Hál Istennek eléggé.

PH: Könnyen adtad be a derekad?

SG: Annyira, hogy amikor ez a téma legelőször előkerült, akkor én is partner voltam, felvettem, hogy akár szívesen dolgoznék a nagyhajós bizottságban, mert sok dolog van, amin változtatnunk kellene. Szóval igen, ha úgy tetszik, könnyen beadtam a derekam.

PH: Most, hogy még OD osztályokon belül sincs béke, a Yardstick osztályok szépen lassan elhagyják a pályát, az ORC felmérésekre nincs pénz, a klasszikus osztályok a liberákkal, meg a többtestűekkel nem akarnak együtt versenyezni Kékszalagon... ez nem zsarolás?

SG: Ez most több felvetés, kezdjük a végéről. Az, hogy a hagyományos egytestűek nem akarnak a liberákkal, és többtestűekkel együtt versenyezni, nehéz ügy, de én valahol igazat adok nekik. Még ha nem is ebben a formában és nem csak Kékszalagon, de mi is megéltük folyamatosan, hogy jön valami fényesebb körülmények között megrendezett verseny, amire a szervezők még szponzort is tudtak szerezni, van hírértéke a versenynek és szép díjakat lehet nyerni. És eljön egy olyan hajó, amelyiknek gyerekjáték letarolni a mezőnyt, számukra igazából semmi sportértéke nincs a dolognak, begyűjtenek mindent, ajándékot, díjat, elismerést, majd elvonulnak. Nekik egy verseny a sok közül, a többiektől meg elveszik a nyereség lehetőségét. Pedig valójában egy másik kategóriát képviselnek. Ez sajnos rendszeres.

PH: És akkor mi a megoldás?

SG: Persze nyilván nem megoldás, hogy eleve kizárjuk őket, abban viszont igazuk van a „hagyományosoknak”, hogy ők, ha úgy tetszik, fizetős játékot játszanak, amelynek vannak játékszabályai. Mindenki eldöntheti, mire ad ki pénzt, és ezzel milyen játékban vesz részt. Viszont ha valaki számára nem megfelelőek a játékszabályok, akkor nem játszanak. A feladat tehát a megfelelő játékszabályok kialakítása, amiben felismerjük és kezeljük az egymástól merőben eltérő játékosokat.

De nyilván a megoldás még messze van tőlünk, szeretném előrebocsátani, hogy vannak ötleteim, gondolataim az ügyekkel kapcsolatban, de ezek még főleg csak fejben vannak, tehát messze nem hivatalos változtatási javaslatok.

PH: A Kékszalag alapeszméje mégiscsak az, hogy nyerjen a leggyor-

ELKÉPZELÉSEIM SZERINT
AZ EGYIK FŐ CÉLJA ANNAK,
HOGY VÉGIGVIGYÜK
A TÖREKVÉSEINKET,
KIJAVÍTSUK A YARDSTICK
ANOMÁLIÁKAT, HOGY A RÉGI
VERSENYZŐKET VISSZACSÁ-
BÍTSUK A VERSENYZÉSBE.

sabb.

SG: Sokat gondolkodtam már ezen, nyilván érintettként is, meg most már felelős megoldáskeresőként is. Addig jutottunk a gondolkodásban, hogy megérett az idő és a helyzet külön kategóriák létrehozására, mert hiszen ezek a hajók másfajta járművek, mint ahogy az előbb is mondtam. Az abszolút eredmény és az időrekord szempontjából is teljesen külön értékeléssel, külön csoportként kell őket kezelni.

PH: Hogyan lehet rendet tenni ebben a meglehetősen kusza, elavult, korrupst és átláthatatlan előnyszámrendszeres versenyésben?

SG: Jó emberekkel és stabil, átlátható, ellenőrizhető programmal lehet. Ezek a feltételek nagyjából össze is álltak. Régen volt 3 fős YS bizottság, ami nagyon hamar egyfősre zsugorodott, ketten kifaroltak belőle, eltünedeztek, mint az egyszeri felvonulók május 1-én. Így a rendszer ellenőrizhetetlenné vált. Ennek most vége lesz. Nagyon szeretném megoldani a jelenlegi helyzetet, komoly változásokat szeretnénk hozni ezen a téren, mert ez az állapot tarthatatlan.





PH: Németországban a Yardstick rendszert a klubok találták ki, hogy egymással sportszerűen tudjanak játszani. Ez eredeti célja és fogalma szerint egy teljesítés alapján folyamatosan korrigált számrendszer!

SG: Ez megint egy idea, mert ezt a leckét már felmondtuk így, erre azt mondja a másik ember, hogy én végre összeraktam egy jó hajót, összeraktam egy jó csapatot, beletoltam egy talicskányi pénzt, holnap meg a Jóskapista megver, aztán minek költöttem bele ennyit?

Egyik napról a másikra nem lehet egészen ellenkező irányba menni, meg ezt nem lehet egy ekkora rendszeren keresztülpasszírozni. Már az egy hatalmas nagy lépés lenne, ha oly módon ráncba szednénk a már meglévő rendszert, hogy tudjuk, hogy a hajók 80%-ának a dolga rendben van, a problémás 20%-ot pedig elővennénk és rendbe tennénk. A legfontosabb az ellenőrzés. Olyan például sosem fordult még elő, hogy egy verseny végén egy hajóhoz odamennek, lefényképezik és pellengérré állítják, hogy bocs, de ez az ember 20 nm-es vitorláját bejelentette és most 40 nm-el nyert! Nagyon fontos, hogy ezen a téren legyen ellenőrzés és a versenyzők is érezzék és tudják, hogy ellenőrzik őket és a többi játékost is.

Elképzeléseim szerint az egyik fő célja annak, hogy végigvigyük a törekvéseinket, kijavítsuk a Yardstick anomáliákat, hogy a régi versenyzőket visszacsábítsuk a versenyzésbe.

Ennek érdekében a Szövetség felvállalja azt, hogy a Yardstick egy átlátható, ellenőrzött rendszerben, egy szoftver alapján folyamatosan karbantartva működjön. Három embert jelölünk ki felelősként erre a karbantartásra, akik egymást ellenőrzik.

PH: Gondolkodtál már azon, hány osztályban hirdetnek magyar bajnokot? Én megmondom: ötven! Vagyis egy évben átlagosan 600 embernek akasztanak a nyakába érmet. Ennek 80%-a nagyhajósoké.

SG: Ez enyhe költői túlzás, mert 28 nagyhajós osztály van, amelyben átlagban 112 ember kaphat bajnoki aranyat. Ez szerintem egyáltalán nem sok, mert ha nézzük példának okáért az atlétikát, ott legalább ennyi bajnok van. Én nem voltam olimpiai osztályokban hajós, mert amikor lehettem volna, akkor evezős versenyző voltam. Én tipikus nagyhajós vagyok. Egy dolgot tisztázzunk: ezek a hobbiversenyzők bajnokságai, nevezhetnénk akár NB2-nek is, de én nem nagyon szeretném. Nem szabad senkitől sem sajnálni az elismerést és a sikerélményt. A nagyhajósok nem törtek soha sem egy finn dingis, vagy 470-es versenyző babérjaira, ellenben nagyon derekasan befizetnek a közös kasszába.

PH: De nem lehetne külön kezelni ezt a két dolgot ugyanúgy, mint a kosárban az NB 1-et és az NB2-őt?

SG: De igen, nem csak hogy lehet, hanem külön is kezeljük. Ezért hívják a nagyhajósok bajnokságát Nagyhajós Bajnokságnak. Ezeknek a nagyhajósoknak a többsége egyszer küzd otthon a családdal, hogy eljöhessen, mász-





szor küzd a munkájával, hogy előteremtse hozzá a pénzt, és a végén a bajnoki versenyzés lehetőségét is sajnáljuk tőlük? Nézd, tulajdonképpen van egy megvalósult modell, amit a Nautic osztályon belül sikerült felépíteni. Az évek során a gyakorlatban fejlődött és mondhatom, hogy kinevelt jó pár erős hobbivitorlázó csapatot. Tehát, hogy a Nautic osztályban ne legyenek nagy csapatteljesítménybeli különbségek, meghirdettem egy ún. Club Racer kategóriát, ahol csak az ízig-vérig amatőr csapatok indulhatnak. Ez olyan, mint a nemzetközi gyakorlatban a Corinthian kategória. Azaz, aki a vitorlázással kapcsolatos tevékenységből bármilyen jövedelmet szerez, az nem fér bele ebbe a kategóriába. Ezzel támogattam azt, hogy mindenki díjazott lehessen a saját kategóriájában. Ez a rendszer nagyon ösztönző.

PH: A Nautic osztály felállítása és látványos fejlődése a te munkának köszönhető. Sokáig atyáskodtál efölött a tipikusan hobbivitorlázó osztály fölött. Mi van még, ami ott kicsiben megvalósult, és szívesen látnád az egész nagyhajós mezőny gyakorlatában is?

SG: Először is minden csapattal töltöttem időt a hajóban, technikailag és taktikai szempontból is segitettem őket, hogy jó kis osztállyá kovácsolódjanak. Ez nyilván nehezebben áttehető a teljes nagyhajós osztályra, de azért az, hogy én

mindig a csapatjáték elvét követtem, talán meglátszik majd a nagyhajós munkában is. Visszatérve a Nauticra, közöttük egyfajta nevelő munkát is elkezdtem, hogy rég eltűnt stílusjegyeket visszahozzam a vitorlázásba és ez apró, íratlan szabályokban nyilvánult meg. Például hogy verseny közben, és ki- és behajózásakor nincs félmeztelen ember a hajón. De átszerveztük a Magyar Bajnokság hagyományos programját is, úgy, hogy a 7 pályafutam mellett 2 túrafutamot is rendeztünk, amiből ráadásul az egyik éjszakai volt és ennek rendkívül nagy sikere volt a versenyzők között! De nem tartom rossz ötletnek a több forduló alapján hirdetett Yardstick bajnok fogalmát sem, miután manapság a Yardstick Bajnokság szinte nem létezik, pedig nagyon jó lenne feléleszteni.

PH: Ezek nagyon szimpatikus dolgok! Nem tartasz attól, hogy a jelenlegi helyzetben, források nélkül nehezebb lesz megvalósítani bármit is, mint valaha?

SG: Hát igen, mindenki forráshiánnyal küzd, nyilván mi igyekszünk szakmai szemmel úgy állítani össze a dolgokat, hogy a játék nem csorbuljon.

PH: Szerinted szükség van kiállításokra?

SG: Nehéz kérdés: építőként és forgalmazóként is azt kell mondanom, hogy ismerem, a szlogent, hogy sokszor a reklámra elköltött pénz fele kidobott pénz,



de nem tudjuk, hogy melyik fele az. Én 20 évig jártam kiállításokra, de csak a jó híreimet tudtam erősíteni. Én azt mondom, szükség van a szakma bemutatására, de kevesebb alkalommal és nagyobb ráfordítással.

PH: Nem félsz a sok etikailag vitás ügy megöröklésétől?

SG: Nézd, ezek osztályviták. Ettől függetlenül azt gondolom, hogy alanyi jogon, csak azért, mert hasonlít a hajóm a többiére, még nem jár osztálytagság. Minden csapat a saját maga által felállított szabályok szerint működik.

PH: Újra Kékszalag. Változások jönnek jövő évtől, mi az, amit te szeretnél?

SG: Igen, ez az én témám. Elsődleges törekvésünk, hogy a Kékszalag továbbra is vonzó legyen minden versenyző számára. Ez a most felállt nyílt rendszer óriási csapdákat rejt, ezért most sok mindent át kell gondolni, hogy a versenyzők ne tűnjenek el... Az a véleményem, hogy akkor lesz jó a játék, ha az az egészen más „fajhoz” tartozó hajókat külön kategóriaként kezeljük. Az olaszoknál például térben és időben külön is választják az egy- és a többtestűek tókerülő versenyét. Mindenki nagyobb kedvvel jön, ha több esély van győzelemre. Mert nyilván ha elveszti az esélyeit, biztosan nem lesz lehetősége szponzorszerzésre, biztos, hogy elveszti a fejlesztési lehetőségeit és akkor nincs pénz, nincs média, nincs fejlődés, nem megy előre a gépezet.

PH: Mi van az esélytelen tömeggel, akik nem az első 60-ba, sőt nem is az első 100-ba tartoznak?

SG: Először is, nincsenek esélytelenek, a saját kategóriájában mindenki küzd a helyezésekért. De fontos, hogy már a jeladók elosztásnál támogatnám az egész mezőnyt azzal, hogy 50 db-ból 20-at kapjanak az esélyes hajók, 15-öt a középmezőny és 15-öt a legkisebb hajók, és a híradásokban is hasonló erővel jelenjenek meg. Egyébként azoknak, akik azt gondolják, hogy én csak az élmezőnyben vagyok érintett, elmondom, hogy életem első Kékszalagján 100. lettem, a Princesszel, akkor éppen benne voltam az első egyharmadban, erre mai napig büszke vagyok.

PH: Na-na, az még nem a vége! Nem lehetne egy olyan zárandokcsoportot elindítani, ami a HSZ szabályai szerint vitorlázva körbejárja a tavat, mintegy lassú Kékszalagozásképpen?

SG: Azt gondolom, hogy így is hamar szétszakad Kékszalag mezőny és ezt a jelentősen szétszakadt mezőnyt is nehéz összeszedni, amikor viharban bajba

ÉN AZT MONDOM, SZÜKSÉG VAN A SZAKMA BEMUTATÁSÁRA, DE KEVESEBB ALKALOMMAL ÉS NAGYOBB RÁFORDÍTÁSSAL

kerülnek a hajók, hát még egy zárandokcsapatot! Arról nem beszélve, hogy a komolyan versenyző hajókat mennyire hátráltatnák ezek a hajók.

PH: Van olyan elképzelés, amivel lehetne valamivel könnyíteni azok helyzetét, akik csak egy versenyen indulnak, például csak Kékszalagon?

SG: A sporttörvény előírja, hogy sportági szövetség által rendezett versenyeken csak sportorvosi engedéllyel rendelkező versenyzők indulhatnak. Nyilván ettől még a klubok eldönthetik, hogy kívánják-e számon kérni a sportorvosi meglétét. Többször felmerült már a kérdés, hogy valóban szükség van-e a nagyhajós osztályokban is a szigorú értelemben vett sportorvosi, sokszögletű pecsétre, nyilván magánemberként, versenyzőként én is azt mondom, hogy egy felesleges macera, sőt, sok tekintetben még a versenyzést is gátolja, de vannak olyan előírások, amik felettünk állnak. A másik kritika, hogy sok pénzbe kerül az éves tagság, ezért nem jönnek szövetségi versenyekre az emberek. Azt gondolom, hogy a Kékszalagnak is megvan az egyszeri díja, az ennél magasabb, tehát talán még így is megéri inkább tagdíjat fizetni, amit utána 2-3 szövetségi versenyen ki is lehet használni. Persze lehetne esetleg a Kékszalag egyszeri díján faragni valamit, hogy választható opció legyen a versenyzők számára, de ezt hiszem, ennek kialakításánál még nem ez volt az elsődleges cél.

PH: Valóban van teendő akkor.

SG: Ezekkel a gondolatokkal foglalkozom mostanában, mielőtt a nagyhajós bizottságot összeállítanám. De fontos azért leszögezni, hogy ez a bizottság még nem állt fel, ezek ötletek, amik bárkiben felmerülhetnek, aki valamelyik nagyhajós osztályban versenyez, így aztán ezek még korántsem a valós bizottsági előterjesztések. Ezek tervek, amikből jó lenne, ha valami megvalósulna. •



Kőpityu 70!

Kőváry István születésnapjára

RUJÁK ISTVÁN

Ő nem hetvenéves. Á, szó sincs róla! Éppen csak vasárnap volt hetven éve, hogy itt van velünk. Ennyi. „Nem olyan nagy ügy, gyerekek...”

A Magyar Vitorlás Szövetségnek van elnöke, elnöksége, főtitkára és számos tisztségviselője. Na, ők azok, akik cserélődnek. És van Kőpityu, aki természetesen ott van!

Mi a Vitorlás Szövetség legfőbb dolga?

Hát az van bőven. Ezer 1 legalább!

Hogy legyenek versenyek, a bóják időben, rendre kikerüljenek a vízre, a rendező motorosok működjenek, legyen hozzájuk üzemanyag, ott ahol kell. Ja persze még előbb valaki egyeztesse össze a klubok igényeit, készüljön el a versenynaptár, a versenyekhez a kiírások. Valaki intézze már el az engedélyeket! Időben!

És legyenek érmek, kupák a győzteseknek, és nem árt a rendezőnek sem az infó a bójától, de elkél a jótanács is valakitől, aki már sokat rendezett, sok versenyt látott. Akitől, ha kérdik jön a válasz, ha nem kérdik, csak a csendes brummogás. (Akinek esze és füle van, bizony igyekszik azt is meghallani, mert érdemes.) El ne felejtsem, legyen aztán rendben a mentés is!

Ha a mellékelt fotón, a motorosára kötött bóják egy-egy vízen töltött évtizedet képviselnek, akkor ideje lenne új nagyobb, motorost vásárolni.

Ha a mellékelt fotón a motorosára kötött bóják a nyakában lógó feladatokat jellemzik, akkor mégsem kéne nagyobb hajó, amire több férne. Mert ő ráakasztja, az tuti!

Az Istennek nem kell külön szólnunk, hogy éltesse. Tudja Ő azt nagyon pontosan, kire számíthat. Ha mi tudjuk, Ő hogy ne tudná!

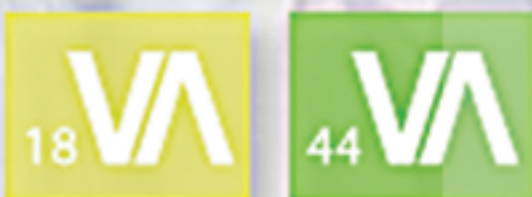
De azért, biztos, ami biztos, hátha az Isten feledékeny, vagy sok a gondja mire figyeljen, kiabáljuk már el neki: ISTEN ÉLTESSEN KŐPITYU! •





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

18 37 44



VARIANTA



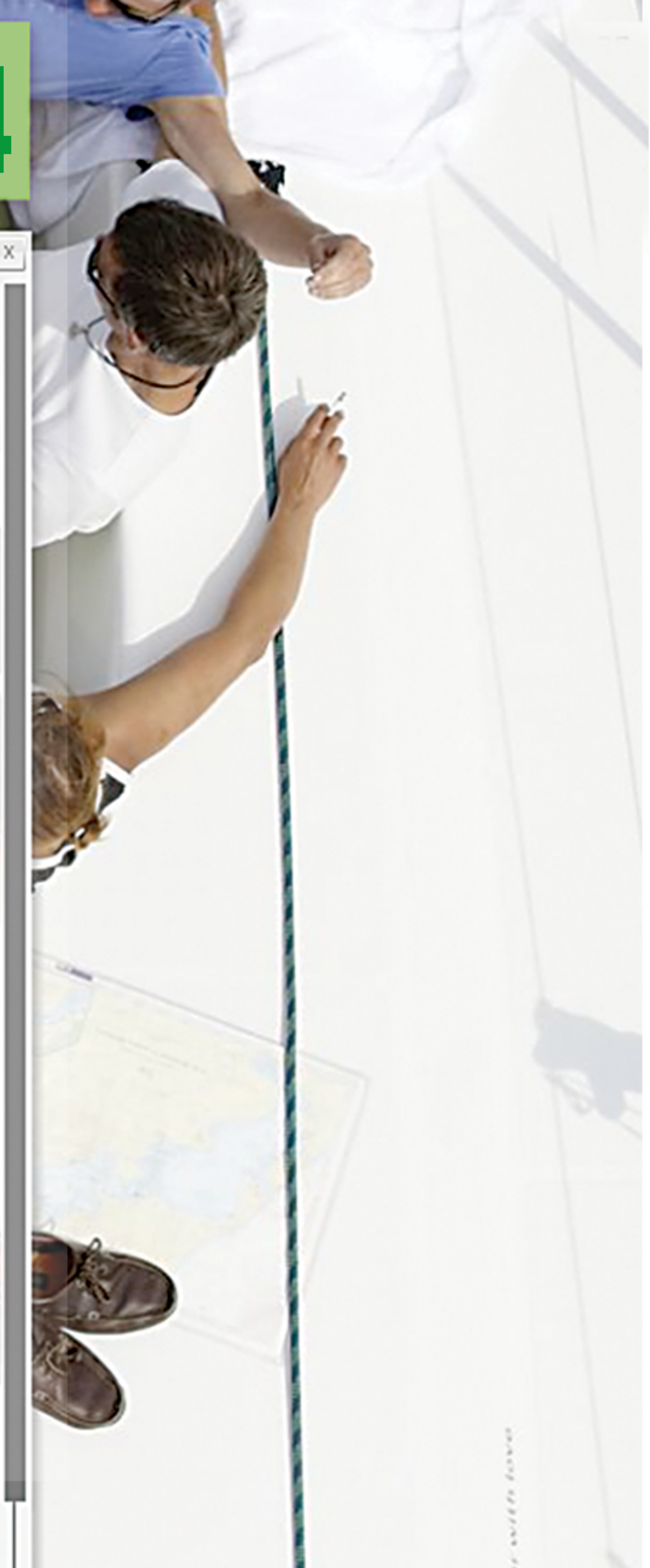
minimál ár,
 maximál
 teljesítmény,
 német minőség

www.varianta.hu



Hajók webshopból!
 8800 eurótól (nettó)

info@hanse.hu
www.varianta.hu





Mancini a padlásról

LENDVAI GÁBOR

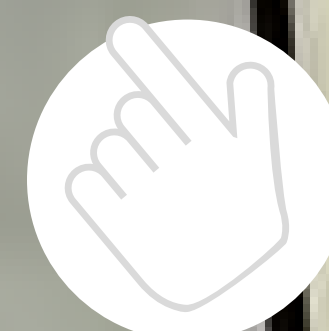
Mancini nem a bejárónő, aki a padlásra viszi a dagadt ruhát, hanem egy sokáig ott porosodó, elfeledett modellhajó. Lendvai Gábor leporolta, felújította, szereti.

A hajó az 1960-as években készült „Önjáró vitorlás”. A jobb sorsra érdemes modell a mostanáig eltelt kb. 50 év jelentős részét hol egy padláson, hol egy pincében, vagy garázsban töltötte. Az akkori modellező technikával és anyagokkal, de gondosan épített modell 2012-ben került hozzám.

Születéséről, és történetéről csak a készítő – ma már nyugdíjas – fiától sikerült némi információt szerzeni, de nem sikerült kideríteni sem a hajó típusát, sem azt, hogy milyen tervek alapján készült. A tervem az volt, hogy a hosszú szárazon töltött évtizedek után ismét vízre teszem. A megtalált állapotában ez bizonyára sikertelen lett volna, ezért alapos felújítás, és némi átalakítás vált szükségessé. •



EREDETI ÁLLAPOT
FELÚJÍTÁS UTÁN



A hajó adatai

Hosszúság	1457 mm
Szélesség	243 mm
Merülés	530 mm
Árboc	2000 mm
Tömeg	5800 gr



HAJÓTESZT

Biztonságos kicsi yacht

SZERZŐ: LITKEY FARKAS

A Nautic Boat első igazán sikeres modellje a Balatoni 50-es osztály volt, majd következett Andrej Justin tervezte Nautic 311/330 testvérpár. Mindkét típus kitűnő versenyhajó és kényelmes túrahajó egyben. Nos, valami hasonlóra készül az erzsébetvárosi műhely egy számára új területen a 22-esek között.

Két évvel ezelőtt nyáron mutatta be Simon Tamás Andrej Justin 8 méteres hajóját a Code 8-ast. Időben jött, a Balaton egyik legsikeresebb osztályhajója a 8 méteres one design túljutott pályája csúcán. Az egykor volt 35 hajós magyar bajnoki létszám 15 alá esett. A Code 8-as korszerűbb, gyorsabb kényelmesebben vitorlázható hajó. Nos, a Nau 22-esnek is van egy sikeres magyar megfelelője a Scholtz 22-es. Az a hajó 1998 óta van jelen. Okos, modern és népszerű osztály, amely nem érte el a 8 méteres csúcseit, de nem is zuhant akkorát. Ma a bajnokságokon azonos méretű a két flotta.

Miben hozhat újat a Nau 22-es? Jelenleg a rajzok állnak rendelkezésemre és két éve Code 8-as vitorlázás tapasztalata, meg

a nagyobb rokonokon Nautic 330/370 eltöltött órák. Mégis a Code 8-as az, amit alapnak kell tekintenem. A rokonság tagadhatatlan. Nem csak a hajótest, de a vereitek, rudazat, kiel és bulba, minden nagyon hasonlít. Ez jó! a Code 8-as nagyon jó hajó! Kifejezetten gyors gyenge szélben, erős szélben pedig képes arra a kettősségre, amit kevés hajó kínál. Szépen stabilan, a végtelen gyorsulást ígérve siklik miközben széllel szemben a nagy yachtok biztonságát adja. Ez lehet az újdonság! A masszív stabilitás és a jó sikló képesség. A rajzok ezt sugallják és a tervező ismert tudása alapján hihetünk is benne.

A koncepció egyértelműen egy biztonságos kicsi yacht, és nem egy felfújt jolle. Hajózni is úgy kell majd vele. Korláttal lesz szerelve, a legénység arccal a víz felé ül, és nem gurtnikon lóg. A mai sztenderdek szerint meg van adva a crew limit, 320 kg-ban. Ez 3-5 fő hajózó legénységet jelent erősítve a one design jelleget és kiegyenlítve az esélyeket férfiak és nők között.

A hajó megjelenése egyszerű és letisz-

tult. A héj és a deck illesztésénél kényelmesen lehet ülni, a fedélzeten stabil járás esik majd, jó felületeken. A cockpit mérete jó, a leekocsi a padlóra került, kényelmesen lehet előre hátra mozogni. Nem látok hátra merevítőt, Justin már a Code 8-asra sem tervezett ilyen kötelet, a 22-esnél bizonyosan nem lesz rá szükség. Az egyetlen pár csörlő hátul van a cockpit közepén, jó helyen. Ismerünk olyan 22-es versenyhajót, amin nincs csörlő, jó, ha van és szerintem okos ide rakni. A csinos, ízlésem szerint való, igazán alacsony kajüttetők vannak a stopperek.

A vitorlázat szép, modern. Andrej szereti magasan elhelyezni a forstágot és így a fockkal nyerni plusz négyzetmétereket. A kockafejű nagyvitorlával összesen 10%-al nagyobb a cirkáló vitorlázat, mint a többi modern 22-esnek. A gennaker azonos méretű, bőszelelben nincs növekedés. Code 0 része a vitorlázatnak, ami jelentősen megnöveli a gyenge szeles teljesítmény és a munkát is. Kaptunk polár diagrammot. E szerint négy csomós szélben a szélirányhoz

képest 40 fokon 4 csomóval fog menni. Ahogy erősödik a szél, lehet élesedni egészen 30 fokig, de a sebesség határ hat csomó körül lesz. Ez jó tempó. Bő szélben lehet majd nagyokat rohanni. Huszonöt csomóban 18 csomós sebességet ígér, harmincöt csomós szélen, ha valaki megüli ekkor még a paripát, 24 csomó lehet a jutalma. Nem tudom, a maximális sebesség milyen vízre van számolva, tengeren akár reális is lehet.

A hajótest 2,25 méter széles és a tervek szerint 180 centit fog merülni. Ez utóbbi nagyon jó, segíti a sebességet, de a Balatonon egy picit kockázatos. Igaz, hogy a kis hajó jól billenthető lesz majd. A fedélzet alatt négy ágy van kialakítva. Természetesen minimális a komfort, ne várjon senki csodát. Külmotor helyen vitorlázva a cockpit közepén elhelyezett felülről nyitható ládában lesz. A héjforma függőleges árbochnál és megdőlvén is szinte azonos nedvesített felületet biztosít. Szerethető kényelmes és gyors hajó lesz a Nau 22-es. Alig várom, hogy kipróbálhassam! •



Történelmi videó



Csak piromániásoknak és erős idegzetűeknek!

SZERZŐ: KIPPER GYÖRGY, FORRÁS: MŰEMLÉKEK INFO

A SZÓKE TISZA GŐZHAJÓ 1917-BEN KÉSZÜLT EL A GANZ ÉS TÁRSA-DANUBIUS VILLAMOSSÁGI-, GÉP-, WAGGON- ÉS HAJÓGYÁR RT ÚJPESTI ÜZEMÉBEN IV. KÁROLY NÉVEN, AZ AKKOR REGNÁLÓ URALKODÓRÓL ELNEVEZVE.

Az erős idegzet főleg a vágatlan videó végignézéséhez kell. De a pillanat attól még mindenképpen történelmi:

Gőzhajónk a Magyarországon készült oldalkerekes személyszállító gőzhajók legnagyobb példánya. Hossza 77,4 m, szélessége 15,29 m, merülése 1,5 méter. A kétkéményes gőzkazán 800 LE teljesítményt volt képes leadni, amely révén saját erőből bejárhatta a Dunát, Passautól a Duna deltáig.

A gőzhajó belsején nyomát sem láthattuk, hogy Európában dúl az első világháború. A belső és a külső kialakítás a boldog békeidők pompáját sugározta, hiszen a hajó feladata volt reprezentálni a Monarchia és természetesen Magyarország nagyságát. A kor úszó nagykövetének készült.

Gőzhajónk egy év múlva megkapta társát is, amit IV. Károly feleségéről, Zita királynőről neveztek el. Paraméterei hasonlóak voltak a hajópárjához.

A világháború végén természetesen ezen a néven nem futhattak tovább, így a IV. Károlyból Sas, Zita királynéból pedig Vércse lett. A hajót 1930-ban ismét át keresztelték, ekkor a Szent Imre nevet kapta, feltehetően Szent Imre halálának 900. évfordulója

adta az apropót. Az 1930-as években testvérhajójával, az akkor már Szent István néven futó Vércsével számos állami rendezvény és fogadás helyszíne volt. 1938-ban az Eucharisztikus Világkongresszus fő rendezvény helyszínei voltak, de a Szent István emlékévkében is ezeknek a hajóknak volt a feladatuk, hogy a Dunán a Szent Jobbot körbehordozzák.

A második világháborúban, 1944-ben a hajót testvérhajójával és az egész folyami flottával Ausztriába hurcolják a németek. Az egész MFTR flotta, már ami megmaradt belőle Linzben éri meg a második világháború végét. Linz, az amerikai zónába esett, így a hajók hazatértükig amerikai zászló alatt hajóztak. 1947-ben kerültek vissza Magyarországra. Egy gyors karbantartás után átadták a nemrég alakult Magyar-Szovjet Hajózási RT-nek. Az átadás az akkori Magyarország egyik legszebb és legnagyobb hajóján, a Szent Imrén (Szóke Tisza) történt, előtte sorakozott fel az a részvénytársaság hajóinak java.

Az akkor rezsim vallásellenességéből kifolyólag a hajó nem tarthatta meg a Szent Imre nevet, ezért Felszabadulásra keresztelték át.

A hajó 1957-ben egy felújításon esett át, amely

révén sétahajóvá alakították át, szemben a párjával, amit 1965-ben leselejtezték és szétvágtak. 1976-ban a hajót állóhajóvá nyilvánították és Szegeden diszkóhajónak alkalmazták. 1978-ban szétbontják a Szóke Tiszát, egy Ferencz Ferdinánd Főherceg típusú hajót, ami sors furcsa fintoraként Ottó főherceg – IV. Károly gyermeke, a 2011-ben elhunyt Habsburg Ottó – néven futott ki a hajógyárból. Szeged város vezetését zavarta a Szóke Tisza név elvesztése, így hajónkat át keresztelték Szóke Tiszára.

2000-re a hajó állaga, annyira leromlott, hogy már állóhajóként sem lehetett használni, így elvontatták a Tápéi öbölben. 2000 óta a hajónak több gazdája is volt, de megóvása egyiknek sem sikerült. 2012 februárjában a jég beszakította az oldalát, de a hajót sikerült megtámasztani, így nem borult fel.

A Szóke Tisza megmentéséért mostanáig Facebook Kampány folyt.

Az eredményről a videó árulkodik. Nem sikerült megmenteni Magyarországot fennmaradt legnagyobb oldalkezes gőzhajóját.

Isten veled, Szóke Tisza! Sokat szolgáltál, sok mindenen keresztülmentél, pihenj most már! •

NEM SIKERÜLT MEGMENTENI MAGYARORSZÁG FENNMARADT LEGNAGYOBB OLDALKEREKES GŐZHAJÓJÁT.

Töprengő ajándékozóknak:

Mit vegyek karácsonyra?

Nézz be a Maritime Hajósboltba!

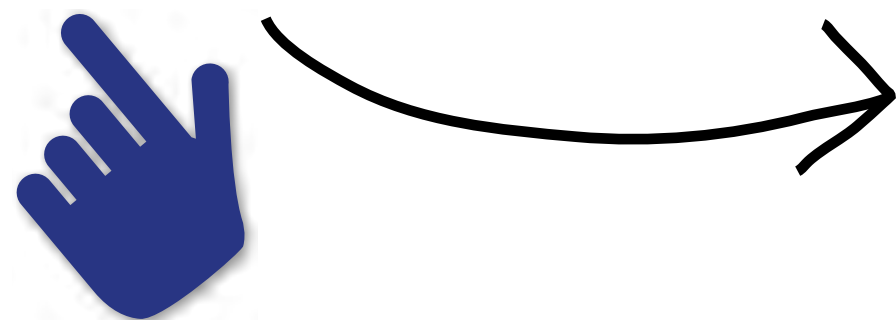
Jó, de kinek, mit vegyek?

Hasznosat, praktikusot?

400 és 18.900 Ft között: **hajós irodalom**

890 és 45.500 Ft között: **papír alapú térképek széles választéka**

480 és 349.990 Ft között: **körzők, vonalzó, navigációs szettek, távcsövek, gps-ek**



Valami szépet, exkluzívat a lakásba?

Spanyol, magas minőségű étkezőeszközök, konyhai és fürdőszobai textíliák modern és változatos választéka, a klasszikus hajóstól a formabontó mintáztatig.

710 és 82.300 Ft között: **Marine Business termékek árlistája**

www.maritimehajosbolt.hu

Decembri nyitvatartás:
December 7 szombat 9-17
December 14 ezüst szombat 9-13
December 15 ezüst vasárnap 9-13
December 21 arany szombat 9-17
December 22 arany vasárnap 9-13
December 23 hétfő 9-17
Zárva: December 24-től január 5-ig
Nyitás: Január 6-én hétfőn

Apámnak, aki sosem örül semminek?

De, szeret horgászni a hajóról! Halradart neki, hogy lássa, hol van hal!

Lowrance. Magas minőség elérhető áron.

Akciós árlista.

Egy kicsit nagyobb ajándék, amivel hatalmas meglepetést szerezhetsz! Egy baja van, hogy nehezen fér be a fa alá... **Yamaha F4, F5, F6 modellek** még akciós áron!



Apróságok?

Kötél, a kézzel készült apró meglepetésekhez, hogy ha valaki megajándékozik, ne jöjjen zavarba. Van hozzá könyv is.

KI KORÁN KEL, ARANYAT LEL HANSE EARLY BIRD KEDVEZMÉNYCSOMAGOK



100%
megtakarítás

augusztus 31-ig

60.000.- € -tól

EARLIEST BIRD

75%
megtakarítás

szeptember 1–október 31-ig

45.000.- € -tól

EARLIER BIRD

50%
megtakarítás

november 1–december 31-ig

30.000.- € -tól

EARLY BIRD

Spóroljon gyorsan, sokat a Hanse-val
lenyűgöző ajánlatok a különböző csomagokon és extrákon

HANSE
345

HANSE
385

HANSE
415

HANSE
445

HANSE
505

HANSE
575

További információkért kattintson a hanse.hu oldalra, vagy hívja dealerét a +36 20 935 7700 számon!

325 345 385 415 445 new 505 575 630e

December 3-án indul az 5. szakasz Sydneybe

A CLIPPER ROUND THE WORLD NOVEMBER 25-I KÖZLEMÉNYE: A GREAT BRITAIN DRÁMAI KÜZDELMEK UTÁN ELSŐNEK FUTOTT BE A NYUGAT-AUSZTRÁLIAI ALBANYBA A CLIPPER 4. SZAKAKASZA UTÁN

A GREAT Britain helyi idő szerint 13:32:48-kor (UTC+8), mindössze 27 perccel a Henri Lloyd előtt futott be a nyugat-ausztráliai Albanyba, s ezzel zsinórban a második futamgyőzelmét aratva. A negyedik szakaszon teljesített 5000 mérföldes táv a Déli-Óceánon a Horn-foktól idáig igen nagy kihívásokat és drámai közelharcokat jelentett a 2013-14-es Clipper Round the World Race mezőnye számára.

A GREAT Britain szkipperre, Simon Talbot, csapatával együtt ünnepelte a győzelmet. Albany városa a Kinjarling Kupát is nekik adományozta. Simon így nyilatkozott: “Annyira túl voltunk feszítve érzelmileg, hogy elsírtam magam, amikor befutottunk. Hihetetlenül felszabadító és boldog pillanat volt befutni egy ilyen kemény versenyszakasz után, és ráadásul még nyerni is, amire egyáltalán nem is számítottunk.”

“Jutott most nekünk a jóból rendszeren, a legnagyobb drámát akkor éltük át, amikor egy nagy hullám fellökött minket, mire a csapat teljesen széthullott. De aztán sikerült újra felvennie a tempót mindenkinek. Ez egy nyerő csapat, tudják, mi az a teljesítmény és hogyan éri el. Az elmúlt 48 órában csak három mérföldre volt köztünk, meg a Henri Lloyd között, majd bekerülve egy erősödésbe, eléjük kerültünk és sikerült a befutóig tartanunk a helyünket előttük.”

A déli- Óceánon való átkelés különösen brutális és drámai volt. A szakasz legelején kivételesen erős szél és 90 mérföld per órát is meghaladó széllesek tize-

delték a mezőnyt, ami után két hajónak is el kellett térnie a tervezett iránytól, hogy a sérültjeiket partra tegyék és számukra orvosi segítséget biztosítsanak. Az intenzív hullámozás és a hatalmasra tornyosuló hullámok igencsak megtépázták az Indiai-Óceán Agulhas áramlatán keresztül a Déli-Óceán 40-edik és 50-edik szélességi fokok közötti viharövébe tartó hajókat és a csapatokat. A hajókat két- háromnaponta újabb és újabb alacsony légnyomású időjárási rendszerek sújtották, amelyek révén a szakasz valóban hősies küzdelmet és különösen nagy kihívást jelentett számukra.

A Henri Lloyd szkipperre, Eric Holden, aki, hogy az összesítésben csapata az élen maradjon, az utolsó pillanatig feszültségben tartotta őket. Ottani helyi idő szerint 13 óra 59 perckor futottak be. Így kommentálta a futamot: “Nagyon küzdelmes volt a verseny, de megérte küzdeni. Mindenki úgy érzi, hogy valódi teljesítmény van amögött, amit elértünk.”

“Közelharcot vívtunk a GREAT Britain-nel, aztán jött egy nagyon nagy nyomás, amiből ők kihaltak, nekünk le kellett rántanunk a spit, ami víz alá került, ettől lelassultunk. Ők ekkor mentek el és már nem tudtuk behozni a távolságot. A nyereshez néha be kell áldozni a felszerelést is, és ha valami megsérül a hajón, attól senki sem lesz túl boldog. Nálunk is ezt történt a spivel.” •



A MEZŐNY EDDIGI ÁLLÁSA AZ EDDIG 4 TELJESÍTETT SZAKASZ ALAPJÁN

1.	Henri Lloyd	45 pont
2.	Great Britain	41 pont
3.	One DLL	35 pont
4.	Quingdao	34 pont
5.	PSP Logistics	33 pont
6.	Jamaica Get All Right	27 pont
7.	Invest Africa	25 pont
8.	Derry~Londonderry~Doire	25 pont
9.	Switzerland	24 pont
10.	Old Pulteney	19 pont
11.	Team Garmin	18 pont
12.	Mission Performance	9 pont



Irány Görögország

a Dunán lefelé egy Balaton 31-essel

Latorca és az első dunai túra

GERGELY ZSOLT

2013.október 22-én egy ködös napon jött el a várt pillanat, hogy hajónkkal elindulhassunk a Duna mintegy 150 km-es szakaszát megtenni. Az óra már 5-kor csörgött, de már szinte ébren vártuk. A hajó ajtaját megnyitva kissé hűvös és nedves levegő csapott meg minket, de ez se tudta elvenni az izgalommal vegyített jó kedvünket.

Persze, hogy a jó kedvbe némi öröm is vegyüljön, először azt tudtuk, meg hogy kedves hajóstársaink késnek, és jelentős ködöt tapasztalnak a Gerjen-Budapest útvonalon – bár ugye ez még az autós úton volt, majd az üzemanyaggal való tartály feltöltés okozott jelentős kellemetlenséget. Persze nem tett jót a csőnek a 10 fok körüli hőmérséklet, de azt kissé túlzásnak tartottuk, hogy kb. 10 perc alatt épp pár centiméter gázolajjal volt kevesebb a kannában, mint ahogy a műveletet elkezdtük volna. Persze azért a feladatot megoldottuk.

Körülbelül fél 9 körül megérkeztek hajóstársaink, a köd pedig egyre nagyobb lett. Bepakoltunk, indítanánk a hajó motorját de az akkumulátor egész éjszakai töltés után sem forgatta kellően pedig 1,5 éves, bár az igazsághoz tartozik, hogy Tesco-ban vásárolt Wild Horse gyártmányú. Szerencsére a munka akkumulátor

– Vetus marina battery –, ami augusztus óta nem volt töltve sikeresen beindította a motort, így elindultunk. Ahogy haladtunk kifelé az Újpesti öbölből egyre nagyobb lett a köd ezért hegymenetbe indultunk tovább és kikötöttünk a Mohács mellé (köszönjük a lehetőséget). Valamivel később már többet lehetett látni és hajórádióink AIS képernyőjén is meggyőződöttünk, hogy nem jön másik nagyobb hajó átmentünk a túloldalra és egy teherhajó után indultunk.

Út közben az üzemanyagot csak pálcával tudtuk nézni, mert a szintmérő még nem lett bekötve, így a többszöri ellenőrzés ellenére is Paks után leállt a motor (ha 2 dl hiányzott a vég céljig lehet sokat mondok) mivel kifogyott az üzemanyag. Egy hajóhoz kikötve vártuk, hogy Sándor és Barátjának sikerüljön gázolajat szerezniük. Szerencsére megoldották a problémát, így rövid kényszerpihenővel, külsőtankból való kéziszivattyúzással, de fél 9 körül már megérkeztünk Gerjenbe.

Reményeink szerint a következő túra már a Duna-deltán át egészen Görögországig vezet, melyre továbbra is várjuk a jelentkezőket. További képek és részletek a www.dunaihajout.eu weboldalon. Köszönöm az Anico Kft-nek és a Secron Kft-nek a támogatást. •



A HAJÓ AJTAJÁT MEGNYITVA
KISSÉ HŰVÖS ÉS NEDVES
LEVEGŐ CSAPOTT MEG MIN-
KET, DE EZ SE TUDTA ELVENNI
AZ IZGALOMMAL VEGYÍTETT
JÓ KEDVÜNKET.



Artemis, RC44, AC

Interjú Iain Percy-vel

PIERRE ORPHANIDIS LANZAROTE-N KAPTA MIKROFONVÉGRE A BRIT EK HÁROMSZOROS OLIMPIAI ÉRMES VITORLÁZÓJÁT, AKI AKTUÁLIS SZEREPÉBEN A CSAPAT TULAJDONOSÁNAK, TORBJÖRN TORNQVIST-NEK DIKTÁLJA A TAKTIKÁT AZ RC44-ES OSZTÁLY IDEI VILÁGBAJNOKSÁGÁN.

FOTÓK: GILLES MARTIN-RAGET, CARLO BORLENGHI, INTERJÚ: VSAIL, MAGYAR SZÖVEG ÉS SZERKESZTŐ: ISAIL

VS: Kezdjük egy személyesebb jellegű kérdéssel! Milyen érzés az akár 50 csomóval is száguldo AC72-es után beülni az RC44-esbe, aminek, mondjuk, 15 csomó a maximuma?

IP: Elég más világ! Az ember hozzászokik a nagy tempóhoz, így ezt lassúnak érzi. Mókás, mert ha egytestűből ülsz át többtestűbe, az is ilyesmi, ha a kihívás nagyságát nézzük. Visszafelé nagyon más, sosem érzed, hogy gyors lennél. Az AC72-essel csapatni jó móka, egészen lenyűgöző játékszer. Persze tisztelettel kell vele bánni – ha valaki, hát a mi csapatunk tudja ezt. Ugyanakkor mind mérnökileg, mind kinézetre elképesztő produktum, ami kreuzban és bőszejben is a valaha volt leggyorsabb jármű.

VS: Taktikusként az AC72 vagy az RC44 a nagyobb falat?

IP: Vicces, mert mindig azt gondoltam, hogy az emberek azt gondolják, a katamaránon gyorsabban kell dönteni. De az az igazság, hogy egy nagy hajón nem csinálhatsz új manővert az előző után 10 másodperccel. Várni kell 30-at, így van idő meghozni a döntést. A Star-ban vagy az RC44-esben, ahol 14 fős mezőny van, gyorsabban kell dűlőre jutni, hiszen reagálnod kell a többiek mozgására is. Az előző AC-hajókban vagy az AC72-esben azonban ott a türelmi idő, az a 30 másodperc. Csak itt ezalatt nagyobb távolságot futsz be.

VS: Mi lesz a következő kishajó? Tán a Moly?

IP: Akartam olyannal menni, rákérdeztem Adam May barátomnál, aki az Artemis-nek dolgozik, hogy mi a helyzet. Azt mondta, tiltott gyümölcs, mert kövér vagyok, összetöröm a felszerelést. Úgyhogy másfajta járművet kell találni. Rengeteget akarunk foglalkozni

a „repülés”-sel, hiszen az az AC jövője. Sőt, a vitorlázás jövője! Egy nagyságrendnyi lépés, remek érzés és igen hatékony.

Ugyanakkor jelenleg fő feladatunknak egy erős csapat összerelését tartjuk, amelyik képes megnyerni az America's Cup-ot. Ez a célunk, ez Torbjörn célja. Idén voltak mélypontjaink és jó pillanataink, amikor például minden jóslattal ellentétben képesek voltunk kiállni versenyezni. Eljött az idő, hogy megmutassuk, győztes csapat vagyunk, egy komoly és professzionális csapat, amelyik meg tudja nyerni a következő AC-t. Ezt a brigádot építjük most, szépen csendben, ami sokaknak – pl. a sajtónak – nem tetszik, de haladunk előre, ellenfeleinket tisztelve. Torbjörn így szereti csinálni, ő a hétköznapokban is ilyen. Profik vagyunk, dolgozik bennünk a győzni akarás.

Artemis, RC44, AC Interjú Iain Percy-vel

RENGETEGET AKARUNK FOG-
LALKOZNI A „REPÜLÉS”-SEL,
HISZEN AZ AZ AC JÖVŐJE.
SŐT, A VITORLÁZÁS JÖVŐJE!
EGY NAGYSÁGRENDNYI LÉPÉS,
REMEK ÉRZÉS ÉS IGEN HATÉ-
KONY.



AZ AC MINDIG IS EXKLUZÍV VERSENY LESZ, EGY KÜLÖNLEGES ALKALOM, NEM TÖMEGRENDEZVÉNY. EZ EGYSZERŰ, SOSEM VOLT AZ. EZ RÉSZE A VONZEREJÉNEK.

VS: Kicsit lépünk vissza, nézzük a legutóbbi AC-t! Az Artemis nagyon korán belekezdett a kampányába, talán 2010 őszén, elképesztő mennyiségű forrás állt mögötte, a Kihívók képviselője (Challenger of Record – iSail) lett. Aztán szerencsétlen események láncolata következett, ami a májusi balesetben csúcsosodott ki. Visszanézve, hol hibázott a csapat? Milyen tanulságokat vontatok le, hogy még egyszer ne kövessétek el őket?

IP: Komoly lecke volt! Ha igazságosak akarunk lenni, kijelenthetjük, hogy minden csapat, amelyik nekifutott ennek az új típusú kiírásnak, sokat tanult – elsősorban a hibákból. Velünk is így volt. A 2012-es Olimpia végéig én kimaradtam sok mindenből, de meg kell mondanom, az utolsó 6-8 hónapban fantasztikus időt töltötünk a bázison. Köszönhetően olyan embereknek, mint Bart, Nathan Outteridge vagy Iain Jensen. Sosem volt szerencsém ennyire politikától mentes környezetben dolgozni. Kevés negatívumot tapasztaltam. Most pedig majd végleg egy csapattá válunk, amelyik egy helyre gyűlik össze, és arra koncentrálnak, hogy megnyerje az America's Cup-ot – ez a vezérlő elvünk.

VS: Hogyan vélekedsz a 34. AC-ről, mint eseményről? Mik voltak az erősségei, hol lehetne javítani rajta? A szervezést vagy a lebonyolítást illetően vannak kritikai megjegyzéseid?

IP: Sosem kételkedtem benne, hogy Larry és Russell (Ellison és Coutts – iSail) elképzelése, amiben nagyon

hittek, a legjobb, ami a sportággal és az America's Cup-pal történhet. Mindig is támogattam ezt, nem tartoztam a kritikusok közé, és szerintem a végeredmény nagy előrelépést jelentett. Ne feledjük, a hozzáértőkön kívül a laikusok is élvezték. Ahogy mi tanultunk a jó és rossz dolgokból, gyanítom, hogy az esemény szervezői is. Világos, hogy a biztonságot növelni, a költségeket pedig csökkenteni kell – így talán több induló lesz.

VS: Azt gondolod, több csapatra lenne szükség. De az America's Cup nem mindig is a Torbjörn Tornqvist-eknek és Larry Ellison-oknak szólt?

IP: Az AC mindig is exkluzív verseny lesz, egy különleges alkalom, nem tömegrendezvény. Ez egyszerű, sosem volt az. Ez része a vonzerejének. Az évtizedek alatt olyan emberek vettek benne részt, mint Sir Thomas Lipton, és a jövőben is prémium esemény marad. A Forma-1-hez vagy a Premiere League-hez hasonlóan egy drága játék. Vagy olyan drágává teszed, hogy csak egy ember engedheti meg magának, vagy kiírod Optimist-re, amiben százezren is elindulhatnak – az egyensúlyt kell megtalálni.

Szerintem mindenki egy kicsivel több csapatot szeretne látni. Nem kell nagy létszám, maradjon valami az exkluzivitásból és azokból a dolgokból, amiktől eláll az ember lélegzete – akár a versenyt a partról nézve is. Ehhez kell egy megfelelő hajóméret. Támogatjuk az Oracle erőfeszítéseit, és folyamatosan egyeztetünk velük a költségekről, hogy meglegyen az a bizonyos

egyensúly. A fejlesztés lehetőségét meg kell tartani, attól lesz izgalmas.

VS: Mindenki odavan a „repülés”-ért, de ha az Emirates Team New Zealand nem találja ki, nem is létezne.

IP: Így van, tisztelem is őket érte, hiszen ebben a témában élen jártak a fejlesztésben. De itt is észnél kell lenni. Próbáljuk 20-30 %-kal csökkenteni a költségeket, hogy új jelentkezőket, cégeket és üzleti partnereket vonhassunk be ahhoz a bizonyos szükséges növekedéshez.

VS: Akkor még talán a barátodnak, Ben Ainslie-nek is sikerülne pénzügyi támogatást szereznie, nem?

IP: Az nagyszerű lenne. Büszke vagyok a céljaira, amiknek az eléréséhez nagyon sokat kell dolgoznia. Próbál egyszerre üzletember és a sikeres vitorlázó lenni. Akár sikerrel jár, akár nem, az erőfeszítései tiszteletre méltóak. Elismert nevű vitorlázó, jó barát és elképesztő küzdőszellem. A hozzá hasonló karaktereknek köszönhetően lépünk tovább a sportág hagyományos közönségétől a tömegek felé. A magam részéről támogatom, amit tesz. Rendszeresen beszélünk, és minden jót kívánok neki.

VS: Ha szerencsétlenül alakulnak a dolgai, és nem jön össze a pénz, leigazolod az Artemis-hez?

IP: Az ilyen lehetőségektől függetlenül építjük a csapatot – muszáj. 30 éve ismerem, nyíltan beszélgetünk, nem játszunk szerepeket egymás előtt. Az Artemis Racing nyereséges csapatot akar összehozni, járjuk a saját utunkat.



VS: A hivatalos titulusod csapatmenedzser. Ez azt jelenti, hogy lesz igazgatótok, netán te vagy a főnök?

IP: Torbjörn és én olyan nevet akartunk ehhez a szerepkörhöz, ami nem annyira rangsorol. Inkább horizontálisan szerveződünk, nincs túl sok szint egymás felett. Apró, de jelentős változás volt ez a vezetésben. Ráadásul mostanában a „CEO” elnevezés kezd kikopni az üzleti nyelvezetből, ez itt, Kaliforniában kezdődött. A cégek inkább együttműködő módon operálnak, erős vezetéssel, határozott iránymutatás mellett, de nem feltétlenül tartják meg a hierarchiát. Torbjörn innovatív üzletember, és mondom, bár a változás jelentéktelennek tűnik, de azért súlya van.

VS: Rajta leszel a hajón?

IP: Persze – ha átmegyek a teszteken.

VS: Lehet az ember egyszerre vezető – menedzser, igazgató, nevezd, ahogy akard – és vitorlázó?

IP: Ha kap elegendő támogatást, akkor igen. Ha meg-

nézed a korábbi Kupákat (kivéve a legutóbbit), a csapat vezetője mindig a hajón volt. Vedd Brad-et, Russell-t vagy Dennis-t (Butterworth, Coutts, Conner): elképzelhetetlen lett volna, hogy ne legyenek ott a hajón.

VS: Russell Coutts úgy nyert, hogy nem volt a fedélzeten.

IP: Ezért mondtam, hogy a legutóbbitól eltekintve. Ez volt talán az első alkalom, amikor az igazgató nem versenyzett. Mindkét út járható, a kettős szerep sem okoz fájdalmat. Akkor nyersz, ha jól rajtolsz és gyorsan mész a megfelelő irányba. Erről nem szabad megfeledkezni, ha ott vagy a hajón, átéled a történéseket, és a parton ennek fényében hozol döntéseket. Könnyebb.

VS: Torbjörn Tornqvist nemrég kiadott egy nyilatkozatot, amiben azt mondja, te és Nathan Outteridge adjátok a csapat magját. Ezúttal is Nathan lesz a kormányos?

IP: Ilyen kérdésekkel egyelőre nem foglalkozunk. Építkezünk, a végeredmény pedig egy nagyon-nagyon

erős csapat lesz. Nemsokára megtesszük a hajózó személyzetre és a tervezőkre vonatkozó bejelentéseinket. Meggyőződésem, hogy le fogjuk nyugözni az értő közönséget, és mindenki megéri majd, mire gondolok, amikor azt mondom, uralni akarjuk a pályát.

VS: Nos, ezt izgatottan várom. Ugyanakkor hivatalosan még nem vagytok kihívók a harmincötödik AC-n. Mikor lesztek azok?

IP: Torbjörn ambíciója az, hogy megnyerje az America's Cup-ot. De látnunk kell a szabályokat. Ebben semmi cinizmus nincs, folyamatos kapcsolatban állunk Russell-lel és az Oracle csapattal, és alapvetően egyetértünk az elképzeléseikkel. Egyelőre nincsenek fenntartásaink, de úgy tartjuk bölcsnek, ha kivárjuk ezt a kis időt, mielőtt végleg elkötelezzük magunkat.

VS: Az imént 20-30 %-os költségcsökkentési szándékról tettél említést. Hogyan képeled ezt el, kisebb hajóval vagy az AC72-esekkel?

IP: Nem hiszem, hogy a méret a lényeg. Volt szó kisebb hajóról, ami szerintem belefér – egy bizonyos pontig. Sokat beszélgettünk erről Torbjörn-nel. A döntőt főleg a partról néztük, és fontos szembenézni a ténnyel, hogy bár monstroomokról beszélünk, sokat nem lehet kicsinyíteni sem rajtuk, sem a szárnyakon, különben messziről láthatatlanok lesznek. Ez fontos mindenkinek, aki veszi a fáradságot, és nézőként megjelenik a parton. Személy szerint örülnék egy kisebb járműnek, ezzel csökkenne a költség és nőne a biztonság, ami szintén nagyon fontos.

A pénzt alapvetően megfogni azzal lehet, ha kevesebb embert alkalmazol, ennek a mikéntjét kell kitálatni. Keményen törjük a fejünket a megbeszéléseken, Russell is próbál előjönni valamilyen megoldással, emberek, munka- és vitorlázott órák számát úgy csökkenteni, hogy az esemény színvonala megmaradjon. Egységesítés például biztosan lesz.

VS: Szerinted jó ötlet uniformizált részeket előírni az AC-hajókra?

IP: Alapos megfontolás után, igen. Kishajós világból jövök, ahol olyan one-design osztályok is vannak, mint a 49er. A menők 20 árbocot is vesznek, mire megtalálják a számukra megfelelőt – ez szerintem nem jó. Ahogy a hajók technikai színvonala emelkedik, úgy válik egyre nehezebbé az egyformaság fenntartása.

Ha olyan a felszerelés, hogy bizonyos részeinél, mondjuk a sverteknél (az eredetiben: daggerboard – iSail), fél milliméter is számít, furcsa probléma merülhet fel, ha valaki azzal áll elő, ő rosszabb minőségű cuccot kapott. Egy ilyen sztori uralná a Kupát, rossz fényt vetne ránk. Építsen mindenki saját svertet, az úgyis kis alkatrész, a költségeknél sem számít sokat. A nagyobb dolgokra kell figyelni, mondjuk a szárnyak egyes részeire, keresztmerevítőkre vagy más olyan elemekre, amelyeket a szervezők építenek mindenki számára, kellő biztonsággal, a teljesítményt nem befolyásolva.

Számomra ez a kulcs, megtalálni azokat az elemeket, amelyek kevésbé befolyásolják a teljesítményt, különben nagyon nehézé válik a játék – számomra legalábbis. És a nézők számára is érdekes, milyen megoldásokkal jönnek elő a csapatok, ami a sverteket, a hajótest formáját, a szárny bizonyos elemeit vagy épp a mechanikus rendszert illeti. Az ilyesmit jó szemrevételezni, leköti az egyre gyarapodó számú értő közönséget. Hogyan faragunk költséget? Azokkal az elemekkel, amik uniformizálhatóak, de nem befolyásolják nagyban a teljesítményt. Ez megfigyelhető a Forma-1-ben is. Vannak az előírt és a szabadon tervezhető részek, előbbi ésszerű szinten tartja a büdzsét, utóbbi izgalomban a néző, aki ezt nagyon élvezi.

VS: A Puerto Calero kikötőben beszélgettünk, itt van előttünk a Team SCA VO65-öse. Élő példa a szervezők azon törekvésére, hogy a ruházat, a kaja és a logók kivételével mindent egységesítsenek.

IP: Kicsit talán messzire mentek. Ezzel a szakmabeli partnerek érdeklődése csökken. Ami a sportágunkat kiemeli a többi közül, az épp a technológia láthatósága. Azoknak, akik ilyen körökben mozognak, az ilyesmi igen vonzó. Veszélyes, ha nem látszik, hogy az egyes üzleti partnerek milyen pluszt adnak hozzá a teljesítményhez. Lehet, hogy elfordulnak a vitorlázástól.

VS: Fontos, de egyelőre ismeretlen téma a következő AC időpontja. 2016 vagy 2017 ésszerű lenne. Nektek van preferenciátok?

IP: Nem hiszem, hogy Torbjörn Tornqvistnek ez különösebben számít, de nem kéne, hogy túl sokára legyen. 2016-ban, ugye, ott az Olimpia, ha új csapatokat akarnak bevonni, akkor 2017 tűnik jó megoldásnak, San Francisco-ban, az év első felében. Szuper helyszín, nem sok olyan van a világon, ahol napi szinten garantálható a rajtidőpont és a megfelelő szél. Van azért pár, de

A DÖNTŐT FŐLEG A PARTRÓL NÉZTÜK, ÉS FONTOS SZEMBENÉZNI A TÉNYNYEL, HOGY BÁR MONSTROOMOKRÓL BESZÉLÜNK, SOKAT NEM LEHET KICSINYÍTENI SEM RAJTUK, SEM A SZÁRNYAKON, KÜLÖNBEN MESSZIRŐL LÁTHATATLANOK LESZNEK. EZ FONTOS MINDENKINEK, AKI VESZI A FÁRADSÁGOT, ÉS NÉZŐKÉNT MEGJELENIK A PARTON.

az a Védő otthona is, úgyhogy nem látom be, miért ne lehetne 2017-ben – ha csak nincs valami helyi ügy.

VS: Azt mondod, 2017 és minél hamarabb az év során. Megfelel San Francisco, mondjuk, tavasszal?

IP: Nem kell szeptemberben lennie, és kezdhetünk korábban, májusban-júniusban. Ott voltam tavaly, és már áprilisban kialakultak a megfelelő körülmények. A tél alkalmatlan, nem látszik semmi. A szélre (seabreeze – iSail) és a nyomáskülönbségre van szükség, ezek tavasztól megvannak. Aztán ott a nyár, úgyhogy jöhetnénk előrefelé az időben, nem úgy, mint legutóbb, amikor próbálták minél később kezdeni.

VS: Kizártnak tartod 2016-ot?

IP: A Kupának komoly ellenpontja az Olimpia, ami szintén nagy esemény, mint, mondjuk a Futball Világbajnokság. Nehéz olyan időpontot találni, amikor egy ilyen rendezvény megtartható és önmagában is megáll. Üzleti szempontból is jobb egy nem-olimpiai év.

VS: Cagliari város a nemrégbejelentette, hogy a Luna Rossa csapat két-három évre bérbe vett tőlük területet, hogy ott állítsa fel a bázisát.

Az Artemis Racing is készül ilyesmire?

IP: Persze, hiszen szükség van rá, de ilyen elkötelezettséget csak akkor vállal az ember, ha tudja, hol lesz a verseny. Ha bármiért a mediterrán térségre vagy az USA keleti partjára esik a választás, akkor San Francisco kiesik. De kell egy központ, naná.

VS: Lényegesen rövidebb távra tekintve: mi a cél itt, az RC44-es világbajnokságon? A győzelem reális lehet?

IP: Mindig az! Ez a második versenyem az osztályban, nagyon élveztem az elsőt. Régen vitorláztam ilyen stílusú regattán utoljára, kiváló csapatok gyűltek össze, tele korábbi RC44-es bajnokokkal, vagy épp AC-résztvevőkkel. Akármennyire is az év végén járunk, nekem most kezdődik az RC44-es szezon, és soha nem versenyeztem úgy, hogy ne akartam volna győzni,

de legalábbis a lehető legjobb teljesítmény nyújtani. Minden futamban minden pozícióért megküzdünk majd. A következő két évben erre a sorozatra koncentrálnunk, hiszen mindig is fontos része volt az Artemis Racing életének.

Vitorlás csapat ez, nem csak AC-csapat, Torbjörn nagy rajongója és támogatója volt több osztálynak is (TP52, RC44, DC35). Nagyon várjuk a 2014-es szezont, bevonjuk az AC-csapat tagjait, én is itt leszek – szóval több szempontból is remek időszaknak nézünk elébe. Először is, egy kifejezetten technikás hajóban dolgozhatunk együtt és fejlődhetünk. Másodszor élő kapcsolatunk lesz Torbjörn-nel, ugye, tavaly ő irányította az AC-csapatot, és akárhányszor meghallgattuk a véleményét, okosabb döntéseket hoztunk.

VS: Nem fog ez némi átfedést mutatni az America's Cup World Series-zel (vagy hívják bárminek)?

IP: Az Artemis Racing és személyesen Torbjörn Tornqvist aktív tagjai voltak az RC44-es osztálynak, ez nem szűnt meg az AC-kampány miatt. A jövőben is hozzájárulunk az osztály sikeréhez, pláne, hogy ez egy nagyszerű hajó, egy szuper csapat, az AC szerintem csak kevéssé zavar be ebbe. Van edzéslehetőségünk, mielőtt beindul az AC45-ös, vagy akármilyen sorozat.

VS: Támogatnád az AC45-ös széria folytatását?

IP: Egyértelműen, hisz mindenki szerint nagy siker volt. Szórakoztató a nézők számára, hiszen a mezőnyverseny mindig izgalmas, a borulások pedig adtak a látványnak. Az AC45-ös remek hajó, biztonságosan esik pofára, nem törik össze. Az Artemis Racing 14-szer borult fel, senki sem sérült meg. Az Oracle Team jól kitalálta azt a gépet, és remek sorozatot hoztak össze. Nagyon várom, hogy ismét belevágjunk, és egy pillanatra sem szabad elfelejtenünk, mennyi pénzt és energiát öltek a szériába legutóbb. Hálásak vagyunk érte, és reméljük, hogy újra lesz, mert jót tesz a sportágnak. A csapatoknak szórakozás, a közönségnek érdekesség. •

NEHÉZ OLYAN IDŐPONTOT TALÁLNI, AMIKOR EGY ILYEN RENDEZVÉNY MEGTARTHATÓ ÉS ÖNMAGÁBAN IS MEGÁLL. ÜZLETI SZEMPONTBÓL IS JOBB EGY NEM-OLIMPIAI ÉV.

MiniTransat

Méder Áronnak fel kellett adnia

FORRÁS: MÉDER ÁRON – FACEBOOK

Áron november 16-án szenvedett árboctörést, azóta segédvitorlázattal sodródik az óceánon. Abban bízott, hogy Marokkóban kikötői körülmények között megjavíthatja az árbocot, de az sajnos javíthatatlannak bizonyult.

Áron 150 tengeri mérföldes sodródás után jutott el a marokkói **Safi Port** elé, ahol bevontatták a kikötőbe. 24-én Vasárnapra kiderült, hogy az árboc nem javítható. A Facebookon megjelent közlemény az alábbi:

Sajnos a tegnapi nap folyamán Áron kénytelen volt jelezni a szervezőknek, hogy nem áll módjában folytatni az idei versenyt.

Árboca sajnálatos módon olyan súlyosan megsérült, hogy Marokkóban nem tudják javítani szükséges eszközök híján, s azok beszerzése nagyon hosszú időt venne igénybe. Áron 1 héten át gyakorlatilag hajótörökként haladt az óceánon bízva az áramlatok kedvező alakulásában. Kár hogy így alakult, azért gondolom, sokak helyett mondhatom: BÜSZKÉK vagyunk Rád Áron! Igen, Áron, csatlakozunk: így is szép volt! **Itt olvasható** legutóbbi blogbejegyzését •

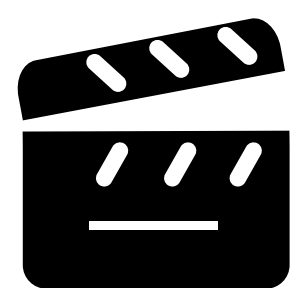


Farfaraway – Túl

Kovácsik Levente és Szabó Norbert végzős egyetemisták november 14-én indulnak neki az Atlanti-óceánnak speciális páros kajakkal. 6500 kilométert tesznek majd meg külső segítség nélkül a Karib-szigetekig. Ez épp kétezer kilométerrel több, mint az eddigi rekord. Ráadásul páros kajakkal ezt az utat még nem tette meg senki.

Ahogy a facebookos képeiket elnézegeti az ember, olyan az egész, mintha egy valódi diákvállalkozás lenne, olyan diákos az egész. Sokan féltik őket, akik technikailag furcsa vállalkozásnak tartják az egészet, de én azt hiszem, a problémákat pont ilyen diákosan oldják majd meg. Nem mondom, hogy jó példa, de végülis Méder Áron is végigment egy teljesen szakadt hajóval, Rakonczay Viktornak is sikerült áteveznie, ők pedig egyedül voltak! Hát sok sikert, fiúk.

Mindenesetre tegnapig nem jutottak messzire, az ivóvízszűrő hibája miatt visszakényszerültek a spanyolországi indulókikötőbe. •



MŰSZAKI HIBA A HAJÓN

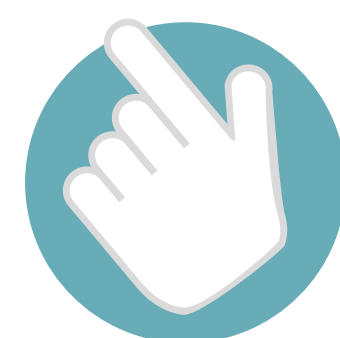
A vízszűrő berendezés, ami sós vízből iható edeset készít, nem működött, levegő van a rendszerében. A műszaki leírás szerint első alkalommal ez normális, rövid időn belül kitisztul-ez viszont több óra próbálkozás után sem történt meg.

JÓ A VÍZSZŪRŐ

1 napi szerelés után megjavították a fiúk a vízszűrőt együttes munkával, Norbi apukájának segítségével. Ez azt jelenti, hogy kedden reggel útra kelhetnek a 6500 km-es távnak!



A legizgalmasabb az egészben, hogy a képek egy készülő film kockái...



Lapzárta után érkezett:

Az Algarve Daily News november 28-i híradása:

Magyar kajakozókat mentettek ki VRSA környékén

Egy Vila Real de Santo Antóniotól délre sodródó, süllyedő magyar kajakot mentett ki a Portugál vízirendészet. A két kajakost Vila Real de Santo António-tól 40 kilométerre délre találták meg. Kimentésük a VRSA kikötői hatóságával együttműködő lisszaboni Tengerkutatói és Mentési Koordinációs Központ segítségnyújtásának volt köszönhető, akik gyors és hatékony összefogásban végezték a mentést.

A lisszaboni mentési központ tegnap 16 óra 30 perckor kapta a segélyhívást és azonnal mentőhajó útnak indítását rendelte el.

A szerencsétlenül járt magyarokra és kajakjukra 18 óra 30 perckor találtak rá. A ekkor már csaknem elsüllyedt kajakot partra vontatták. A mentési munkálatokat igen fáradságossá tették az időjárási körülmények, amelyben hajnalban sikerült végül a két hajónak partra érkeznie. A magyar sportolók egy Atlanti-óceáni átkelési kísérletet szerettek volna elkezdni, de mivel kajakjuk elkezdett megtelni vízzel, jobbnak látták segítséget kérni.

Laser Europa Kupa Palamos!

FORRÁS:HUNGARIAN SAILING TEAM KÉP: ESZES BERNADETT

A MIEINK KÖZÜL A LEG-
JOBBAN SZEREPLŐ ÉRDI
MÁRI LETT AZ U16 NŐI
BAJNOKA, ÖSSZETETT-
BEN PEDIG AZ 5. HELYEN
VÉGZETT.

Négy magyar versenyző, Érdi Mária, Csányi Ádám, Józsa-Kovács Attila és Hevesi Panka indult a palamosi Európa Kupán, Laser 4.7-ben. Négyük közül a legjobban szereplő Érdi Mária stabil jó szerepléssel a női U16-os korosztály bajnoki címét zsebelhette be az 5 futam után, az összetettben 5. helyen. Csányi Ádám a 28. Józsa-Kovács Attila a 41., Hevesi Panka a 64. helyen végzett a 84 fős mezőnyben. •

[EREDMÉNYEK A VERSENY HIVATALOS OLDALÁRÓL](#)



Jó szélben szárnyalt a Márton-napi Optimist



SZÖVEG, FOTÓ: DR. LÁSZLÓFY CSABA

November második hétvégéjén a magyar Optimistek Szlovéniában versenyeztek a hagyományos Szent Márton-napi ópés megmérettetésén. A népes magyar küldöttség túlnyomó többsége a Spartacus Vitorlás Egyletből érkezett.

A hat futamos regattán szombaton négy, vasárnap két futam került megrendezésre.

Szombaton emberes déli szélben siklaltak fiataljaink. Az időnként 18 csomó körül stabilizálódó szélre jöttek még ráfújások, és ez a kisebb súlyú versenyzőket

próbára is tette. Vasárnapra gyengült a szélerő, de se szombaton, se vasárnap nem volt hideg; a trokken alá egy gyengébb alöltözés is megtette.

A versenyt a szlovén Klemen Semelbauer nyerte, a helyi erő, Tas Kolman előtt. (Klemen a JK Pirat, Tas a JK Burja Izola versenyzője.)

Nagy öröm, hogy Héjja Marci a harmadik helyet szerezte meg abszolútban.

Tizenkettedik helyen végzett Erőss Loránd; tizennegyedik Lászlófy Levente lett. Tizenhetedik helyen zárta a regat-

tát Lászlófy Ábel. Lászlófy Levente a serdülők ezüstérmét, Lászlófy Ábel a serdülők bronzérmét hozta haza.

Pavlik András a 15., Bednár Andris a 18. helyen végzett. A többiek helyezései: Futó Marcell (27.), Jeney Máté (30.), Kocsis Bálint (34.), Ralovich Dávid (55.), Kalmár Zalán (60.), Szalai Súta (67.), Vőneky Ákos (74.).

A magyar Optimistek soha véget nem érő turnéja decemberben két Mikulás-kupával is folytatódik; az első Portorozban (Szlovénia), a másik Pulában (Horvátország) kerül megrendezésre. •





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

Pallás Éva 1953–2013

SZERZŐ: RUJÁK ISTVÁN

A mozgásukban nem korlátozott emberek is ritkán olyan aktívak, mint amilyen ő volt. És ritkán olyan optimisták, cselekvőek és vidámak még azok is, akiknek tizedannyi nehézséggel kell megküzdeniük mindennapjaikban, mint neki.

Balatonfűzfőn, ahol a főút is csendesen elkanyarodik, hogy egyenesen a kis Jókai utcába irányítsa az arra járó vitorlázót, ő nyitotta az első magyarországi vitorlás üzletet, hajóalkatrész boltot. A szerény kis üzlet 30 év alatt nem bővült óriássá, ám Évi mégsem bírt egyszerű kis boltos maradni.

Alapító tagja lett a Hajóipari Vállalkozók Egyletének, amely szervezet a vezetésével többek között három évig fővédnöke volt a Budapest Boat Show-nak. Az utóbbi tizenegy évben az Egylet elnökeként tevékenykedett.

Hajóépítéssel is foglalkozott. Kalózkodat és a Petra 26-os túrahajót gyártotta a cége.

Apítója volt a Balatonfűzfői Vitorlás SE-nek és a Sailability Hungary SE-nek. Utóbbi a mozgáskorlátozottak egyetlen vitorlás egyesülete.

Üdítő Budapestről vagy bárhonnan a városi hétköznapiakból végre kiszabadulva a vízpartra érkezni, de gyorsítja, megkönnyíti a feloldódást valami ismerős, megbízhatóan állandó apróság, amitől gyorsabban jön a jóízűen felsóhajtó megkönnyebbülés, a finom megérkeztem érzés. Ezért különösen jó volt a kikötőbe menet betérni a kis fűzfői boltba, ha csak egy sekliért, hiányzó stiftért, de főleg azért a fontos, pár jó szóért. *Szia Évi! Hogy vagy? „Tudod, én mindig jól.” ...mert sekli mindig kell.* •

Telegdy István 1927-2013

FORRÁS: MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG

A 86 évesen elhunyt legendás sztárosra, a 60-as, 70-es évek egyik legjobb magyar vitorlázójára emlékezünk

Telegdy István a hatvanas-hetvenes évek egyik legsikeresebb magyar vitorlázója, legendás Csillaghajó kormányos. Olimpikon, sokszoros magyar bajnok, Kékszalg-győztes volt.

Ritkán szólították Istvánnak. Pistizték, de leginkább beceneve lett ismert: barátai Ketyinek hívták. Nagyon régi magyar család leszármazottja, Telegdy Csanád 1320-ban az esztergomi érsekség alapítója volt.

1942 Tizenöt évesen kezdett vitorlázni Alsóörsön. Nagybátyja, Mihalkovich János – akinek volt akkoriban egy dingije, egy 22-es Binnenjolléja és a Vészmadár Harmincas Cirkálója – hívta a hajóira.

1949 Balatonföldvára került, és Haán István révén hamar megfertőződött a Starral, mert a Honvéd Vitorlás Klub akkori telepvezetője első balatonföldvári napján kivitte magával edzeni. Az a vitorlázás nagy hatással volt rá, örök rabja lett a hajótípusnak. Rövidesen kormányos lett, Molnár Miklóssal, majd Telegdy Miklóssal versenyzett.

1957 Legénysége lett a Fűrész becenévre hallgató Jutassy István, akivel az első bajnoki érmét (3. hely) nyerte, még abban az évben. Nemzetközi vizekre is eljutott az akkor először külföldre utazó magyar csillaghajós csapattal. Sopotban és Warnemündében versenyeztek, ahová a következő évben is elutaztak.

Felesége és hűséges segítőtársa így tudatta velünk a hírt:

Drága Barátok, Rokonok,

Szeretett férjem, drága Pistim, Istvánom, Pittám, Ketyitek 2013. november 12-én visszaadta lelkét Teremtőjének. Békésen, sima, újra ráncmentes, ifjúkori arccal, négy nap eszméletlenség, kóma után. Váratlanul, hirtelen szombat reggel egy nagyon súlyos agyvérzést kapott. Mentők vitték be a helyi kórházba, ahol a CT scan nagyon komoly agyvérzést mutatott ki a jobb oldalon. Bal oldala lebénult. Közös családi kívánságunk szerint csak fájdalommentesítő kezelést kapott, morfiumot és kétféle gyógyszerrel, hogy könnyebben kapjon levegőt. De a szíve meg a tüdeje négy napig bírta. Három áldást számolok, nem kellett a kezdődő Alzheimer rémes útját járnia, nem érezhetett semmit, amikor az agyvérzés érte, és azt kértem, hogy ne én menjek el előbb, mert akkor nagyon elveszett lett volna. Ez az utolsó volt a legnehezebb, amiért sokat imádkoztam... Tegnap a kórházi káplán, akit ismertem már, utolsó kenetben részesítette. Ma, miután drága Párom már elment, a plébánosunk jött és a halottaknak járó imádkozást elmondta. Röviddel ezután a kórházi káplán is megérkezett és egy áldott órát elbeszélgettünk hármásban. Isten áldja meg őket, köszönöm Istenem!

A közeljövőben lesz egy Requiem az Aquinói Szent Tamás plébániánkon, és hamvait előbb-utóbb vitorlásról fogjuk a San Francisco-i öbölbe szórni.

Nagyon köszönöm emailjeiteket, telefonjaitokat, az Isten áldjon meg Benneteket!

Sok szeretettel, Maryll

Balatonföldvár

1958 Megalakult a 17-es Star Districtben a Budapest Flotta, melynek kapitánya Sándor Pál, titkára pedig Telegdy István lett.

1959 Jutassy Istvánnal nyerte első Star magyar bajnoki címét.

1960 Részt vettek az Európa-bajnokságon Bendorban, és 13. helyen végeztek a harmincöt hajós mezőnyben. 1960-ban ők képviselhették a magyar sztárosokat a Római Olimpián. 12. helyen végeztek. A legjobb helyeiket az ötödik és a hatodik futamban érték el, amikor 6., illetve 7. helyen futottak be a célba.

1961 Jutassyval hatodik helyen végeztek a Kieler Wochén, és megnyerték a második magyar bajnoki címüket

1962 Portugáliából meghívást kaptak a cascais-i világ-bajnokságra, ám kiutazásukat a fő sportszervek nem engedélyezték. Jutassy ennek hatására abbahagyta a versenyzést, Ketyinek új társat kellett keresni. A következő években Ribíánszky József és Molnár Albin voltak a mancsaftjai.

Ekkoriban nagy harcban álltak a versenyeken Tolnay Kálmánékkal az olimpiai kiküldetésért. '62-ben másodikkak lettek a bajnokságon füredi vetélytársaik mögött, de 1963-ban Molnár Albinnal ők győztek. Bonyolult, hosszú és szoros válogatósorozatot futottak Tolnayékkal, ám a Tokiói Olimpiára központi döntéssel végül nem utaztak a sztárosok.

1965-ben Csillaghajóval indult a Kékszalagon, természetesen Molnár Albinnal. Másodikkak nyertek az abszolút első Tolnay mögött. 1967-ben szintén versenyzett, de magukkal vitték a sportújságíró Peterdi Pált is, így nem volt esélyük a jó szereplésre.

1966 Legközelebb ebben az évben nyert Csillaghajóban magyar bajnokságot Ribíánszky Józseffel. A következő években a bajnokságokon rendre a dobogón végzett.

Versenyzőtársa volt ebben az időszakban a már említetteken kívül Kurimay Tamás és Hidasy László.

1975 Ez az év lett a következő remek versenyévé. Ekkor Holovits Gyurival ültek össze, és szinte mindent megnyertek. Districtet, bajnokságot és Kékszalagot. A Kékszalagon a Blott X-el versenyezve 21 óra 30 perces idővel győztek. Ez volt a negyedik olyan Kékszalag, amelyet Star nyert. A versenyen a 30-as Cirkálókkal, elsősorban a Kékmadárral kellett küzdeniük a győzelemért.

1977 Ebben az évben is indultak. Ekkor Holovitsot neveztek be kormányosként, mert akkoriban még csak a kormányos kapott díjat. A gyengeszemes versenyen ezúttal „csak” másodikok lettek a Tramontana mögött.

1976 Gyúróval magyar bajnok volt, 1977-ben pedig ezüstérmes, ekkor viszont már a fiával, Zsolttal vitorlázott. 1980-ban Kurimay Tamással a sokadik ezüstérmét szerezte a bajnokságon.

Ebben az időben már keveset versenyzett. A klubban, a Spartacusban technikai feladatot végzett, örömmel. Többször kiutazott Kaliforniába, megkedvelte az ottani légkört, és 1986-ban a csernobili katasztrófát követően feleségével kitelepedett Los Angelesbe.

Ezután már nem versenyzett, legfeljebb vitorlázgatott. Sokszor járt itthon, mindig örömmel fogadták, különösen Balatonföldváron, a Spartacus-telepen, ahol legendává lett.

Ő mondta egy a Hajó Magazinnak adott riportban: „Én mindent a Balatonnak köszönhetek. A szüleim itt ismerkedtek meg, itt ismertem meg a feleségem, itt kezdtem vitorlázni, versenyezni. Hogy a Balatonon kívül mi hiányzik? A barátok, az Opera, a zene, fiatal koromban kórusban énekeltem.”

Ketyi 86 éves volt. Otthonában érte súlyos agyvérzés, és néhány nap múlva, november 11-én békében, csendesen távozott.

Hiányozni fognak a látogatásai. De az jó dolog, ha valaki egy hosszú élet után hiányzik valahonnan, ahol rengetegen becsülték és szerették. Nyomot hagyott. •



Balatonföldvár

Hullámokban érkeznek az emlékeim. Még gyerek voltam, amikor 1950-ben a telepre keveredtem. Pisti az elsők között volt, aki hóna alá kapott. Mindig segítőkész, jókedvű bácsiból aztán az évek során jó barát lett. Szenvedélye, a vitorlászás vérünkbe szívódott, a szörnyű idők gyógyszerévé vált, egy életre összekötött mindnyájunkat, akiknek szerencséje volt ehhez a társasághoz tartozni. Hány vihart éltünk át a vízen a „Rettegett Iván” égisze alatt, avagy a rendszer jóvoltából! Mindehhez Pisti szorosán tartozott. Hallatlan energiája ragadósnak bizonyult; a telep egyik mozgatórugójává vált.

Amikor '55-56 nyarán sztározni kezdtem és Pisti „ellenfelelemmé” vált, akkor sem tagadta meg soha segítőkészségét. Amikor megtudtam, hogy távozásom után Pisti ment a jó öreg Pegazussal, boldog voltam, hogy jó kezekbe került a hajó.

Már odakintről örültünk, hogy a római Olimpián a mi Pistink vett rész, aztán annak, ahogy District Bajnok lett. A 25 éves nosztalgia összeröffenés kedves emléke elevenen él emlékezetemben, mely a Telegdy házaspár nélkül nem jött volna létre. Feleségem még ma is emlegeti, ahogy Pisti fogadta a Spari telepen, amikor még menyasszonyként meglátogatta szüleimet, barátaimat, a Balatont, ahol emberré váltam, amiben Pistinek tudta nélkül is nagy szerepe volt. Egyszóval Pistit tiszteltem és szerettem. Hiányozni fog annak lehetősége, hogy még találkozhatnék vele és mindezt élőszóban elmondhassam.

Csodállak téged, kedves Maryll, hogy Pisti távozását bölcsen Isten áldásaként fogadod el.

Mennyire igazad van!

Andre de Bokay

Az Amerika Kupa utolsó előtti versenyét még együtt izgultuk végig vitorlásomon, de legközelebb már nem volt magánál, amikor a kórházban meg utoljára megsimogattam az arcát. 1949 júliusában egy vitorlás túra alatt kaptam meg a katonai behívót s másnap a Gábor Áron laktanyában ismertem meg Pistát. Együtt kínlódtunk végig 27 hónapot – majdnem orosz egyenruhában. Azon az őszön találtam meg Szentkuthy Tibor alezredes «elvtársat», a Honvéd vitorlás szakosztály vezetőjét, aki rögtön letegezett és valamikor szeptemberben kerültem először a telepre Haán Pista vezetése mellett. Három csillaghajónk volt, a «Honvéd», Szemes Dodóval, a «Hajrá» és az «Előre». Enyém lett a «Hajrá» és egy évig Pista volt a mancsaftom. Itt tanultunk meg sztározni. Aztán kaptunk még három hajót, és Pista öccsével, «Törpével» új hajóba ült. Nekem Molitor (Molo) Sanyi lett a hajóban társam, később Balás Micu. Versenyeztünk egymás ellen, de örök barátok maradtunk és ő volt az esküvői tanúm a Tabáni templomban. Azokban az években lett «menő» a csillaghajó, Zombory Tomi, Krivatsy, sógorom Bókay Andi és még sokan mások gazdagították a mezőnyt. Aztán jött '56 és Zombory, Szemes, Krivatsy, Bókay és jómagam egy másik világot választottunk. Pistától a kórházban búcsúztunk, félig szétroncsolt lábbal gyógyították. Amikor jóval később Maryllal együtt időnként Kaliforniába látogattak, mindig vitorlázunk. Én az első kinti évtől kezdve versenyeztem a mi Balatonunkon, a San Franciscoi öbölben. Később ide költöztek és sokszor versenyeztünk az öbölben, vagy a tengeren. Múltak az évek és lassan elérkezett az idő, amikor egyik vagy másik versenyző fiamra volt szükség, hogy a J-105 típusú hajónkat felszereljük. Nekünk ez kettesben, már kissé nehézkes volt.

Fél esztendővel volt fiatalabb nálam, és két nappal 86. születésnapja után búcsúztunk tőle a Napa-i templomban. Maryll döntése szerint néhány nappal később Péter és Árpád fiaimmal és feleségemmel, Katival együtt szórjuk be hamvait az öbölbe.

Molnár Miklós, San Francisco, Kalifornia

Én is fiatal srácként kerültem a telepre, és nyegle finnesként nemegyszer szembesültem Pisti kőkemény ébresztési procedúrájával. Ha nem voltunk kint időben a reggeli futáson a minimum a „beleharapok a seggedbe kisfiam, ha nem lódulsz!” – még mindig a fülemben cseng. De bevállalnék egy akkori harapást!

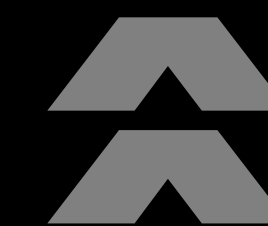
De ha odamentél a Starhoz és kérdeztél valamit, akkor nagyon tudott mesélni...

Gerő András



PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2013.11.30–12.23.	Adventi vásár	Siófok, Fő tér	www.kulturkozpont-siofok.hu
2013.12.1–22.	Füredi Advent	Balatonfüred, Kisfaludy és Blaha utca	www.furedkult.hu
2013.12.1–23.	Advent és Karácsony Keszthelyen	Keszthely	www.balatonszhaz.hu
2013.12.1–22.	VII. Adventi örömök – programsorozat Nagyvázsonyban	Nagyvázsony	www.nagyvazsony.hu
2013.12.1–22.	Adventi programsorozat Vonyarcon	Vonyarcvashegy, Művelődési Ház és Könyvtár, Szent Mihály-domb	www.vonyarcvashegy.hu
2013.12.6–8.	Adventi Forgatag	Balatongyörök, Jüngling Zoltán Közösségi Ház	www.balatongyorok.hu
2013.12.6.	Mikulás napi éjszakai fürdőbuli	Zalakaros, Zalakarosi Fürdő	www.furdo-zalakaros.hu
2013.12.10.	X. Forraltbor főző verseny	Badacsonytördemic, Faluház udvar	www.badacsonytordemic.hu
2013.12.7–22.	Adventi Vásár	Balatonalmádi, Városháza tér	www.balaton-almadi.hu
2013.12.7.	Karácsonyi játszóház	Tihany, Levendula Ház Látogatóközpont	www.bfnp.hu
2013.12.7.	Mikulás túra	Zalaszántó, Turul parkoló	www.bfnp.hu
2013.12.14.	Adventi vásár	Alsóörs, Eötvös Károly Művelődési Ház	www.alsoors.hu
2013.12.14.	Exkluzív színházi esték – titkos dalok	Balatonfüred, Anna Grand Hotel	www.annagrandhotel.hu
2013.12.14–15.	Adventi Gesztenyesütés és Karácsonyi Vásár	Gyenesdiás, Községháza előtti tér	www.gyenesdias.info.hu
2013.12.15.	Adventi koncert	Alsóörs, Eötvös Károly Művelődési Ház	www.alsoors.hu
2013.12.30.	Nyitott pincék	Lovas	www.lovas.hu
2013.12.22.	Arácsi karácsony	Balatonfüred, Arácsi népház	www.furedikultura.hu
2013.12.27.	Előszilveszteri éjszakai fürdőbuli	Zalakaros, Zalakarosi Fürdő	www.furdo-zalakaros.hu
2013.12.28.	Óévbúcsúztató Fesztivál	Balatonföldvár, Központi parkoló	www.balatonfoldvar.info.hu
2013.12.29–30.	Újévvaró Napok	Balatonföldvár, Központi parkoló	www.balatonfoldvar.info.hu
2013.12.31.	Arácsi szilveszter	Balatonfüred, Arácsi népház	www.furedikultura.hu
2013.12.31.	Szilveszteri bál	Alsóörs, Eötvös Károly Művelődési Ház	www.alsoors.hu
2013.12.31.	Városi Szilveszter	Keszthely, Fő tér	www.west-balaton.hu
2013.12.31.	Szilveszteri éjszakai fürdőbuli	Zalakaros, Zalakarosi Fürdő	www.furdo-zalakaros.hu



100% VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2013. # 046



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