



▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶

*Október*





FOTÓ: CSERTA GÁBOR

## IMPRESSZUM • 2014. október

**PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** KOVÁCS VICA **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** BÖDÖR GERGELY (MÁJÓ), DÁVID JULI, FLUCK BENEDEK, GERŐ ANDRÁS, POMUCZ TAMÁS, RÁPOLTHY EDIT, RUTAI ANDREA, SZABÓ IRMA, **FOTÓK:** CSERTA GÁBOR, ÉDER BÁLINT, GERŐ ANDRÁS, KOVÁCS VICA, RÁPOLTHY EDIT **FORRÁSOK:** MINITRANSAT 6.50, QUANTUM SAILS HUNGARY, RSM DTM HUNGARY SAILING TEAM, THE, VITORLÁS TUDATTÁGÍTÁS **KIADVÁNYSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2014. NOVEMBER 6. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** KOVÁCS VICA **IMPRESSZUM FOTÓ:** CSERTA GÁBOR



# KI KORÁN KEL, ARANYAT LEL HANSE EARLY BIRD KEDVEZMÉNYCSOMAGOK



**100%**  
megtakarítás

augusztus 31-ig

akár **55.330,00.- €**

EARLIEST BIRD

**75%**  
megtakarítás

szeptember 1–október 31-ig

akár **41.497,50.- €**

EARLIER BIRD

**50%**  
megtakarítás

november 1–december 31-ig

akár **27.665,00.- €**

EARLY BIRD

## Idén is spóroljon új Hanse hajóval!

lenyűgöző ajánlatok a különböző csomagokon és extrákon

HANSE  
345

HANSE  
385

HANSE  
415

HANSE  
455

HANSE  
505

HANSE  
575

További információkért kattintson a [hanse.hu](http://hanse.hu) oldalra, vagy hívja dealerét a +36 20 935 7700 számon!

325 345 385 415 455 505 575 630e



100% VITORLÁZÁS

# tartalom

**HORIZONT** ÜTŐS SZEZONZÁRÓ: ÚJ KENESE-KESZTHELY REKORDOT ÁLLÍTOTT FEL AZ RSM DTM SAILING TEAM (6), VITORLÁZNI KEDVTELESBŐL... (12), UZSONNA FORMÁCIÓ – A BALATON KÖZEPÉN :)! (16) ÜDVÖZLET A KORNATOKRÓL (17), VOLVO OCEAN RACE – KÖZELEBB, MINT GONDOLNÁD (24), TITKOS MAGYAR SIKER MINI TRANSAT HAJÓOSZTÁLYBAN (28), EGY HÍR KAPCSÁN (32), SHOW TIME (36)

## VERSENYEK

SZUBJEKTÍV BESZÁMOLÓ (40), FINN ORSZÁGOS BAJNOKSÁG A THE-BEN (45), 2014. ÉVI 15 ÉS 25 YOLLE FLOTTA BAJNOKSÁG (47), VIGYÁZAT MÁR A DUNÁN IS VITORLÁZNAK!!! (49), PRAESTA ŐSZI REGATTA KENESEI SZEZONZÁRÓ VITORLÁS VERSENYE (52)

**MŰHELY** LASSAN TÉNYLEG VÉGET ÉR A SZEZON - GONDOSKODJUNK A HAJÓNKRÓL! (55), MAGYAR FORMATERVEZŐ SIKERE A RED DOT-ON (59)





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 345 355 385 415 455 495 545 new 575 630e



# Ütős szezonzáró

új Kenese-Keszthely rekordot állított fel az RSM DTM Sailing Team

SZÖVEG: KACSA

FOTÓK: CSERTA GÁBOR

**HIHETETLEN, DE MEGCSINÁLTUNK: 1 ÓRA 57 PERC A BALATON HOSSZANTI ÁTVITORLÁZÁSÁNAK ÚJ REKORDJA, AMELY A TEGNAPI NAPON 2014. OKTÓBER 24-ÉN DŐLT MEG, A REKORDOT AZ RSM DTM SAILING TEAM GC32-ES KATAMARÁNJA ÁLLÍTOTTA BE, A KORÁBBI IDŐ ÍGY 25 PERCCSEL KERÜLT MEGJAVÍTÁSRA, AMELYET A KÉTÁRBOCOS FIFTY-FIFTY KATAMARÁN TARTOTT.**





## Mindenek előtt kezdjük egy kis történeti áttekintéssel, hiszen fontos tudni miről is szól ez a verseny

A Kenese – Keszthely Rekordverseny a legrégebbi, ma is élő vitorlásverseny hazánkban. E versenyen a rekordfutás szabályai az 1921-es kiírás óta nem változtak, s ezen a Magellán Klub – a hagyományokhoz híven – a jövőben sem fog semmit változtatni.

Az 1920-as évek legelején a Balatoni vitorlázók egy csoportja hiányolt egy hosszú távú versenyt a tavon. Ezen igény alapján határozta el a Balatoni Yacht Klub választmánya 1921. április 15-én, hogy kiírja a Kenese-Keszthely Rekordversenyt. A kiírás a Magyar Yacht 1921. júniusi számában jelent meg:

„A Balatoni Yacht Club központja saját tagjai részére a folyó 1921. évre Kenese-Keszthely rekordversenyt ír ki, melynek feltételei a következők: A verseny nem lesz csoportos, hanem egyéni, tehát bármely clubtag egyedül indulhat, bármilyen típusú tőkesúlyos, avagy uszonyos, de csakis fedett hajóval. Az indulás akár Keneséről, akár Keszthelyről történhetik. A menet napját és idejét a versenyző tetszése szerint választhatja. Az indulásra jelentkező ebbeli szándékát a clubkapitánynál idejében bejelenti és tőle versenyigazolványt kér. A versenyigazolvány tartalmazza: a hajó nevét, legnagyobb hosszát, szélességét és vitorlafelületét, az indítás és érkezés idejének igazolására szánt helyet, végül a jelentkező azon nyilatkozatát, amelyben becsületszavára kijelenti, hogy a menetidő tartama alatt hajóját sem motorikus erővel, sem egyébként nem vontatta. Az indulás és érkezés idejének igazolása úgy történik, hogy a versenyző a kenesei, illetve a keszthelyi állomásfőnökkel percnyi pontossággal, tintával feljegyezteti azon hivatalos MÁV-időpontot, amely időpontban a versenyző indulása előtt illetve



érkezése után közvetlenül az állomásfőnöknek versenyigazolványát átnyújtja. Tehát nem a vízen indulás és érkezés időpontja szögezendő le, hanem a versenyzőnek a szárazföldön és pedig a vasúti állomás épületében az állomásfőnök előtt történt jelentkezésének időpontja, amelynek hitelességét a két állomás főnöke szintén becsületszóval erősít meg. Az állomástól a hajóig, érkezésnél pedig a hajótól az állomásig tartó idővesztés minden egyes versenyzőnél oly módon nyer megtérülést, hogy e címen a két igazolt időpont közötti őszidőből 30 perc lesz megtérítve és az ily módon 30 perccel rövidített őszidő tekintendő menetidőnek. A clubkapitány gondoskodik arról, hogy a két állomásfőnök idejében megkéressék az igazolások teljesítésére, amely kérelemmel egyúttal ezen versenykiírásnak egy nyomtatott példánya lesz a két állomásfőnöknek megküldve, akiknek lekötelező







szívességéért ezúton is előre köszönetet mondunk. Ezen rekordversenyénél handicapolás nincsen, tehát csak az abszolút gyors, mégpedig a három leggyorsabb hajó kap jutalmat (hajóplakettet), ezek is csak azon esetben, ha menetidejük 24 óránál nem több. Egy versenyző a folyó évben legfeljebb kétszer indulhat. A folyó évben elért legjobb idő lesz az 1922. évi hasonló kiírás minimális ideje, a rekord, amelyet lehetőleg javítani kell.<sup>1</sup>

### A rekord, amelyet lehetőleg javítani kell

A korhű versenykiírás alapján tehát röviden arról van szó, hogy tetszőlegesen Keszthelyről vagy Keneséről is neki lehet vágni a távnak, ez szabadon eldönthető. A döntést követően irány a vasútállomás, amíg a csapat a hajóval a keszthelyi vagy a kenesei mólójánál várakozik. A csapat egyik tagja a vasútállomáson pecsételtet, időt és aláírást kér a jegypénztárnál, aztán spuri a kikötési ponthoz, beugrás a hajóba.

Ezt követően a lehető leggyorsabban végig kell vitorlázni a távot, gyors kikötés, egy csapattag ismét nyakába veszi a lábát és futás megint a MÁV vasúti jegypénztárhoz: pecsét, időrögztítés (óra, perc) aláírás és nagy mosoly, öröm vagy jön az „aztakutyafáját legközelebb ismét megpróbáljuk”, persze ennél lehet cifrább gondolat is, nekünk minden esetre az előbbi jutott.

### Eddigi rekorderek, a teljesség igénye nélkül

A legelső rekord a Pelso nevű jolléhoz kötődik, amely 1921-ben erős északi szélben Keneséről indulva 7 óra 12 perc alatt ment végig, a tiszta ideje tehát 6 óra 42 perc lett. Számos rekord született azóta, az egytestű rekord Majtényi Szabolcs és csapatához fűződik, akik 2007. októberében Assoval állították fel a 3 óra 41 perces kompenzációs idővel csökkentett rekordot, ami igen csak jó időnek számított.

Eltelt négy év, 2011-et írunk, amikor Rajnai István csapata a HUNCAT típusú katamaránnal közel 1 órát javít a korábbi rekordon, az új rekord ekkor kerül először 3 óra alá, a rekordidő pedig 2 óra 42 perc lett. A HUNCAT Keszthelyről indult és szintén erős északi szélben vágatott végig Keneséig 25 csomós csúcsebességet is elérve.

2013 júliusában egyszerre két hajó is tovább tudta javítani a korábbi rekordidőt, ráadásul ugyanazon a napon. Először Forgács Zoltán és Jankovics Gábor egy F20-as Nacrával döntöttek csúcsot Keneséről Keszthelyre vitorlázva, az ő idejük 2 óra 32 perc, tehát 10 perccel jobb, mint a korábbi Huncat rekord, majd kevéssel ezt követően a Fifty-Fifty Józsa Marci és csapata vitorlázott 2 óra 22 perces rekordot, további 10 percet javítva az előbbi rekordon, így hát ez lett az új idő amit meg kellett dönteni.





## Nekifutottunk...

Az idei szezonunk nem indult túl fényesen, számos technikai problémát kellett áthidalni, amit az új GC32-es kifejezetten új technológiája és a csapatunk szűnni nem akaró innovációs vágya okozott. Lépésről lépésre építettünk, a kékszalagon már meg tudtuk villantani, hogy az új hajó mire lehet képes. Sokat vitorláztunk és tanultunk az idei évben, ezt folytatjuk jövőre is számos új megoldással készülve. Észre sem vettük és a szezon már a hátunk mögött volt, ráadásul az elmúlt hetekben nem is vitorláztunk, ezért két dolgot roppant módon vártunk: egyrészt, hogy megérkezzenek a GC új alkatrészei, másrészt jött az évadzáró F18-as katamarán verseny, ráadásul kifejezetten biztató volt az előrejelzés. Sajnos az előrejelzés annyira biztató volt, hogy az évadzáró versenyt a rendezők lemondták, így szűnni nem akaró hiányérzetünk keletkezett, amit valahogyan orvosolni kellett...

Ekkor merül fel, hogy mi lenne, ha megpróbálnánk egy KK rekordkísérletet, hiszen azt a csapat amúgy is tervezte, ha nem idén, akkor legfeljebb jövő tavasszal. Felbuzdulva a spontán ötleten, pár rövid telefon után egyértelművé vált, hogy mindenki benne van a „buliban”, egyedül Lange Petit döntötte le a lábáról egy galád vírus, pótolhatatlan Petinket valahogy mégiscsak pótolni kellett, így helyette Kaiser Laci ült fel a hullámvasútra. A szokásos stabil csapattagok rögtön készen álltak a kalandra, így Kövér Laci alias Apa a BL ura és parancsolója, Fekete Andris alias Somi, aki egy budapesti családi kirándulást halasztott a rekordkísérlet miatt, Vándor Robi alias Rubik megszokott kormányosuk, akinek lassan repülőre is lesz jogsija és Kalocsai Zsolt alias Kacsa a GC32 csapat grümdolója várták a nagy menetet. Mindenképpen említést érdemel Tuross Laci, aki alaszakai körülmények között

kísért minket a motorosban és ügyelt a rekordkísérlet biztonságos kivitelezésére, Cserta Gábor, aki fantasztikus fotókat készített a menetről, valamint Kopasz Balázs, aki pedig az on-line nyomkövetést tette lehetővé Lange Petit pedig a partról on-line közvetített és kommentált. Nem volt kérdés a csapat összeállt!

## Belevágtunk...

Szerdán és csütörtökön rendesen füttyült az északi szél, komoly hidegfront betörés volt, így úgy döntöttünk, hogy a még mindig kitartóan fújó északi szélben pénteken vágunk neki a távnak. Reggel 8 órakor találkoztunk Balatonlellén a lellei Bavaria Yacht Clubban, a GC32 otthonában. Korán reggel még 30 csomó feletti szél fújt, így kétséges volt, hogy tudunk-e daruzni. Fél tízre kicsit csillapodott a szél, így óvatosan nagy körültekintéssel vízre tettük az RSM DTM Sailing Team GC32-es katamaránját.

A repülő katamaránozás a vitorlázás forma 1-es kategóriája, így a technika ellenőrzése minden menet előtt kötelező, hiszen a csapat épsége mindenek előtt jár. Miután ezen is túl voltunk a szokásos repülő üzemmódban átvontattuk a katamaránt Kenesére, gyorsan felszereltünk és Kacsa –azaz személyem- már ment is az állomásra a szokásos futást teljesíteni. Az állomáson a fekete vizesre ázott ruházattal elsőre valamilyen MÁV ellenőrök ellenőrének nézhetek, hiszen a pecsét és az aláírás kérésekor azt kérdezték, hogy melyik vonat menetrendjét kívánom ellenőrizni és egyébként meg „becsszó minden pontosan érkezik”. Gyorsan próbáltam megnyugtatni a pénztárost, hogy vitorlázó vagyok nem MÁV ellenőr, így kétkedő mosollyal már nyomta is a pecsétet az előre erre a célra készített nyomtatványra, ráír-







ta az időt: 13 óra 22 perc. Ezt követően gyors futás, indulás 13 óra 27 perckor Keneséről.

A korábbi 20 csomó feletti szél folyamatosan gyengült a keleti medencében, így 10 csomó körüli szélben vágunk neki a távnak. Kenesétől a Tihanyi csőig 17-20 csomós sebességgel haladtunk, a hajót nagyrészt sikerült teljesen a levegőben tartani, a szignifikáns szélkihagyásoktól eltekintve, amikor 10 csomó körüli sebességre esett vissza sebességünk. A repülés élvezetes volt, az esőcseppek kisebb tűként szurkálták az arcunkat, kétszer keményen belecsapódtunk a Balaton vizébe. Az első kemény landolás során Kaiser Laci tigrisbukfence az első hálóban megörvendeztette a csapatot. A nagyobb C0-t nem hoztuk el, így be kellett érni a kisebbel, ami

folyamatosan fenn volt, ezt Apa kitartóan csörlőzte, Kacska a nagyvitorlát kezelte, Somi meg intézett minden mást, kisebb megnyugvást követően a travellert. A keleti medencében a csúcsebességünk 23,2 csomó volt (43 km/h), összességében tisztességes átlagsebességgel haladtunk Tihany felé. A Tihanyi takarásba 14 órakor értünk, a jó széliránynak köszönhetően 7 perc alatt áthaladtunk a csövön. Ekkor 10 csomó körüli átlaggal haladtunk, nem véletlenül merült fel a csapatban, hogy milyen jó lett volna, ha 2 órával korábban indulunk, hiszen ekkor lényegesen jobbak voltak a körülmények.

Tihany után egészen Balatonakali magasságáig a szél az északi front erejét meghazudtolta, ezért messze nem tudtuk kihasználni a GC32 menet tulajdonságait, így nem volt más tenni Rubiknak élesebben kellett vinnie a járgányt, mint a tervezett 248 fokos irány, a megtett táv így növekedett. A C0-t is le kellett szedni, ami egyre jobban döntötte a félszeles menetben a hajót, maradt a fok és a nagyvitorla, de így is repültünk. Balatonszárszót elérve már látszott, hogy a szél folyamatosan frissülni fog, innen már az átlagsebesség folyamatosan 20 csomó felett volt.

Szárszót követően egyre gyorsult a GC32 és az irányszög is kitűnő volt, 22 csomó körül szárnyaltunk, majd Balatonboglár után a sebességünk folyamatosan 25 csomó fölé került, ekkorra a társalgási szókinccs két alapvető szóra szűkült: nyiss, zárj (mármint a fokot és a nagyvitorlát)! A Badacsonytomaj-Fonyód tengelyt elérve a repülő hajó igazán elemében érezhette magát - hiszen a sebesség tovább nőtt - ekkor értük el a korábban már megtapasztalt csúcsebességünket, ami 30,3 csomó volt. A győri csücsköt 15 óra 25 perckor érintettük, ekkor már látszott, hogy az elmúlt 1 óra szárnyalásának köszönhetően meglesz az új rekord, a kérdés mindössze annyi volt, hogy sikerül-e 2 óra alatt teljesíteni a távot?





Sailing Team RSM DTM Hungary KK csapattagok:

**Vándor Róbert**  
**Kövér Laszló**  
**Fekete András**  
**Kaiser László**  
**Kalocsai Zsolt**

### Megcsináltuk...

Győröktől kevesebb, mint 20 perc alatt sikerült elérnünk a keszthelyi mólót, majd ismét gyors futás és pecsételés a keszthelyi vasútállomáson. Szerencsére nem volt nagy sor a pénztárnál, no meg a TEK-es jelmezem hatására gyors adminisztráció következett, a regisztrált idő pedig 15 óra 49 perc volt, így 2014. október 24-én megszületett az első 2 óra alatti Kenese-Keszthely rekord: 1 óra 57 perc.



# Vitorlázni kedvtelésből...

GERŐ ANDRÁS

Miközben október elején elrajtolt a vitorlás világ egyik legnagyobb versenye, a Volvo Ocean Race, mit csináltak a napsütötte hétvégén a Balaton hajósai? Kenesén például igen jól érezték magukat. Már péntek este megtelt a BFYC parkolója, és a holdfényes éjszakában jelentős hangerőt produkált egy spontán szerveződésű mólóbuli.

Másnap reggel a Jegesmedve Kupán 18 hajó állt rajthoz, köztük olyan különlegesség, mint a Soponyai műhely újszülöttje, a kis sárga 22 lábás, a Hornet. Elegendő szelet sajnos nem sikerült gerjesztenie a szervezőknek, így nem tudtuk meg, mire képes a kis fullánkos.







A klasszikusok szerint nem igazán számít a méret, de azért örömmel fogadtam el Andorka Rudi meghívását a Balaton legnagyobb vitorlásának, a Pelso-nak kipróbálására. A 18,3 méter hosszú alumínium test, a kétárbo-cos ketch vitorlázat 1956-ban a szakszervezeti mozgalom pihenő aktivistáinak szórakoztatására készült. A Béke néven ismertté vált valamikori SZOT hajó 40 utas szállítására lett felkészítve. Szerencsére most szűkebb csapatlétszámmal hajóztunk ki a HYC kikötőjéből. Kedves ismerősök között örömmel fedeztem fel Scholtz Ricsit, akit 14 évvel ezelőtti szörnyű balesete kerek székbe kényszerített. Erős akarattal, családja támogatásával nem csupán önálló életét sikerült kialakítania, de fizikai állapotában is biztató javulás mutatkozik.

Nem csak Ricsi számára jelentett sokat a szombat délutáni vitorlázás, de a Lári Fári Alapítvány is hajóztatott, ezúttal a rendőr árvák vendégeskedtek a többek között a Szponzi és a Nemere II. fedélzetén.





Sokan voltunk vízen, pedig nem volt ideális vitorlázó idő. A szélcsend ellenére olyanok is kimozdultak, akiket bizonyosan nem csak a napsütés csábított a vízre. Olyan hajókkal talákoztunk, mint a klasszikus szépségű 6R jacht Talizmán, a Granini arcú Code8, de a modern túrahajók is nyáridőt idéző tömegben rajzoltak ki a tóra.

Jó látni, hogy hajózni kedvtelésből is lehet. A vitorlázás örömteli elfoglaltság még akkor is, ha nem áll mögöttünk a VOR marketing ereje.



**GALÉRIA**

Balaton, október





# KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



## WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát





# UZSONNA FORMÁCIÓ

– a Balaton közepén :)!

EGY KIS LAZULÁS A BALATON KÖZEPÉN  
EGY KELLEMES MELEG DÉLUTÁNON.  
SÜTÖGETÉS, JÓKEDV ÉS VIDÁMSÁG  
*- még a vízirendőr is megnézett minket magának!*



**VIDEÓ**

Uzsonna formáció





# Üdvözet a Kornatokról

SZABÓ IRMA

Az idén gyorsabban jött az ősz: egyszer csak a kellemes meleg esték helyét megjötték a pulóvert kívánó, hűvösebb, néha már behúzódásra csábító idők.

A Balaton vize nagyon hamar lehűl, biztosan van, aki még 18 fokosan is tudja élvezni, de nekünk ez így szeptember elején már túl hűvös.

Mindez ne tévesszen meg benneteket: mi azok közé tartozunk, akik még november elején is vitorláznak, nem csak nyáron, de most valahogy úgy éreztük, rendben, még van jó 2 hónapunk vitorlázni itthon, de hiányzott a kellemes nyári fürdős vitorlázás. Mit tegyünk hát: irány az Adria, és pedig Murter szigete. Itt van az egyik kedvenc induló kikötőnk – Betina -, kora tavasszal vagy ősszel, ha lehetőségünk van rá, lemegyünk pár napra.





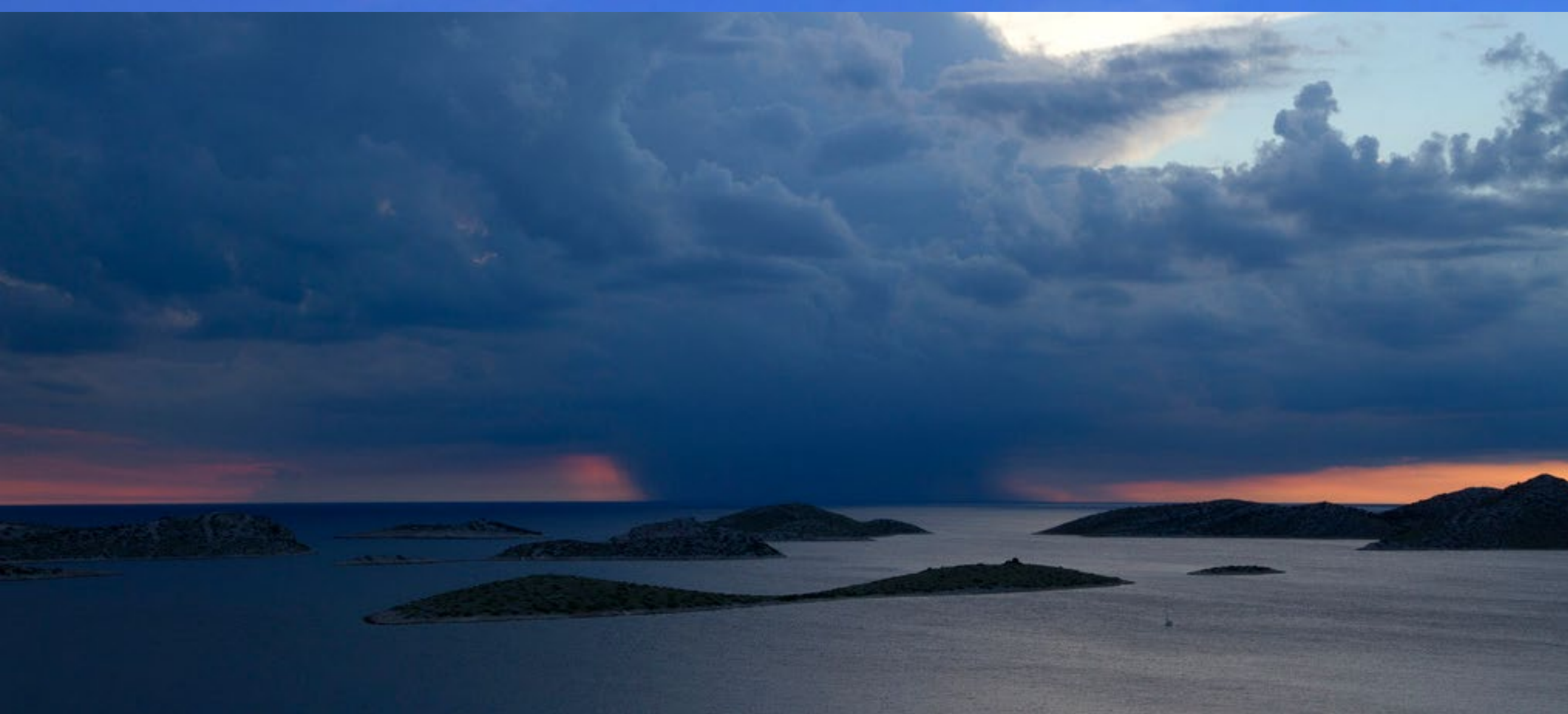
Most is ez volt a terv: fél hetes nyár búcsúztató vitorlázásra készültünk - az előrejelzés szerint még 24-26 fok várható, a víz meg talán ennél is melegebb. Természetesen „last minute” mentünk - legfőképp az időjárás miatt -, csütörtökön megnéztük a várható időt, ha jó időt mondott péntekre, szombat reggel irány a nyár. Az első próbálkozásunk nem sikerült, a pénteki előrejelzés miatt a végén lemondtuk, de továbbra is kitartóan böngészve a különböző meteorológiai honlapokat végül szeptember 20-án elindultunk.

Ismét nagyon kellemes élmény volt átutózni Murter szigetén a kis kacs-karingós, olíva fa ültetvények között vezető utakat követve. Imitt-amott birkák legelésztek, az ablakot lehúzva hallani lehetett az elmaradhatatlan kabócák koncertjét, a levegőben pedig érezni a mediterrán vidékre oly jellemző pinea fenyőök illatát. Betina kikötőjébe érve a hajó papírozása nem tartott 10 percnél tovább: egy itthoni charter cég (Fix Jachting Kft.) közve-

títette nekünk egy viszonylag kis kinti cég egyik hajóját. A hajó rendben volt, kettőnknek kicsit nagy is (38 láb), no de mit várjunk, ha indulás előtt egy nappal foglalunk? Mire bepakoltunk, és mindent helyre raktunk, már 5 óra lett. Úgy döntöttünk, itt éjszakázunk, csak kimegyünk egy próba körre. Elkötés, kikötőből ki, vitorlák fel, kicsit mentünk a Murteri öbölben, de a szél alig fújt 3-4 csomóval, és hát sajnos szeptember végén a Nap is igen korán lemegy. Még egy kis próba tolatás, és igyekeztünk visszafele.

Este besétáltunk Betina főterére, ami egy kis mediterrán tér pont a halászkikötőnél, így vacsora alatt lehetőségünk volt megcsodálni az egyárbocos, gyönyörűen karbantartott vitorlás bárkákat. A téren összesen 3 vendéglátó egység van, az egyik csak bár, a másik vendéglő, és a kedvencünk, a harmadik: egy Konoba. Semmi faxni, csak a simára gyalult fa asztalok lócákkal, az esti párától már kicsit nedvesen. Az étlap talán 4-5 fajta ételből áll - ezt kínálják már több éve -, így volt idejük begyakorolni. Egy egyszerű sült calamari, és ami igen kevés helyen kapható, pici apró halak szőröstülbőröstül egészben, jó ropogósra sütve. Most sem csalódtunk, és nem utolsó sorban a pénztárcánk sem vékonyodott, lévén ez egy igen olcsó hely a horvát árakhoz képest.

Vasárnap reggel szikrázó napsütésre ébredtünk, azzal az igazi mediterrán sós illattal fűszerezve. Érkezés előtt még tegnap megálltunk pár szükséges dolgot beszerezni, és amin meglepődtünk, hogy nem volt a boltban gyümölcs, így kimentünk a piacra, ami kb. 10 perc sétára van a kikötőtől. Beszereztük a 3 napra való gyümölcsöt, és ha már ott voltunk, nem tudtunk ellenállni a finom sajtoknak és sonkáknak sem. Később kiderült, jó is, hogy nem hagytuk ki...





Nem terveztünk hosszú utat, csak a Kornátokra akartunk átmenni, és ott tölteni pár napot. Viszont ami biztos, jövet vagy menet Zut szigetét is útba ejtjük, lévén ott egyik kedvenc vendéglőnk a La Fiesta, ahol igazi kulináris élvezetekben lehet része a vendégnek. Igaz, nem a legolcsóbb, de ha figyelembe vesszük, hogy nem kérnek kikötői díjat, viszont van muringos mólójuk, este és reggel áram, és vizet is lehet reggel tölteni, akkor már egy normál vendéglő áraival vetekszik.

Alig hogy elindultunk, az első megállónk egy reggeli fürdés erejéig a Vela Luka-i öböl. Itt kellemes 3-4 méteres vízben lehet horgonyozni, egész be lehet menni, csak figyelmesen, mert van egy homokpad az öböl közepén. Mi most nem akartunk plusz egy mérföldet menni, így maradtunk az öböl elejének bal szélén: 3 méter körüli vízben horgonyoztunk. A Nap ezerrel sütött. Első dolgunk egy nagy fürdés, a víz kellemes, mondhatni jó meleg volt. Aztán elindultunk, már délután egy óra volt, úgy döntöttünk, menetben ejtjük útba Zutot.

Az Adria kicsit olyan, mint a Balaton: szél szempontjából megbízhatatlan, hol fúj, hol nem, néha képes napokra tükör simává változni, néha meg 40-50 csomós szél kerekedik igen rövid idő alatt. A külső szigeteken biztosabb, ott rendszeresen délelőtt megjön a mistral, ami estefele elgyengül, de napközben nagyon kellemes vitorlázást biztosít.

A szél most sem kényeztetett el bennünket, de úgy döntöttünk, nem fog ki rajtunk: mi akkor is vitorlázunk, ha kétszer annyi időbe is telik. A 10 csomó körüli DNY szélben krajcoltunk, sajnos a betekerős fővitorlával rendelkező hajónk nem a leggyorsabb, így az átlagsebességünk csak 4 csomó körüli volt, de nem siettünk - élveztük a Napot, és Zut igazán nincs messze.

A Pasma és Murter közötti rész tele van pici apró szigetekkel, zátonyok-





kal: itt igen figyelmesen kell hajózni. Kijutva a Murter tengerre pár mérföld szabad víz után Zuthoz közeledve ismét figyelni kell a zátonyokra.

Odafele menet azon tanakodtunk, kedvenc vendéglőnk ellenére mi lenne, ha bekukkantanánk Luka Hiljacaba - ha tetszik, maradunk, ha nem, átmegyünk Luka Zutba. Nos, tetszett: kb. 10 db bóját telepítettek. Annak ellenére, hogy szeptember vége fele járunk, összesen 2 bója volt szabad délután 5 fele: az egyikre rákötöttünk, majd jött a fürdés. Este vacsorára kibociztunk - érdemes megkóstolni a halat, igen jól készítik!

Imádom, ha nem kikötőben alszunk, amikor reggel felkelek, és rögtön a kristálytisza vízben, fürdéssel kezdhetem a napot. Most is így történt: uszony, szemüveg, pipa és a reggeli tornát helyettesítendő kiúsztam a part menti vizeket felfedezni. Igen sok kisebb és nagyobb hal volt, az elmaradhatatlan sárga lágy korall és a fenéken szétszórta sok-sok uborka. Kifürödve magunkat elindultunk: aznapi terv, hogy a Kornatokba beérve jó kis öblöket fedezzünk fel, és sokat fürödjünk.

Kiérve a Luka Hiljaca-i öbölből a szél kellemesen fúj, így ismét vitorlát bontva irány Mala Proversa, ami egy átjáró Dugi Otok déli csücske és a Kornatok északi része között: egy igen keskeny bójával jelölt hajózási útvonal. Zutról odáig ismét nem lankadhat az ember figyelme - lévén tele pici szigetekkel, zátonyokkal -, de hát aki erre a vidékre jön, ezzel eleve számol, hiszen a Kornatok is olyan, mintha néha szabályos, máskor meg cizellált, apró, kerek vagy ovális gyöngyszemeket szórtak volna a tengerbe.

Fürdési terveink átérve az átjárón úgy tűnt, megghiúsulni látszanak, mivel Dugi Otok felől igen csúnya sötét felhők tornyosultak - de a kocka el volt vetve, beértünk a Kornatokba és itt is maradtunk.

Természetesen mi is nézünk időjárás előrejelzést, így tudtuk, hogy gyönyörű napsütés lesz, de délután jön a bora, a tipikus, szárazföld felől fújó szél, ami most 25-30 csomó körüli max sebességgel fog fújni, és ha minden igaz, csak kb. másfél napot fog tartani.





A Kornat egy nagyon hosszú keskeny sziget, kb. 15 mérföld - ez a Kornat Nemzeti Park szárazföld felőli része -, a nyílt tenger fele pedig sok kis apró sziget alkot láncolatot, ami védelmet nyújt a kint fújó erősebb szélről, és főleg a hullámzástól. Mi néha kint megyünk, megkerülve mindent, de most inkább a láncoktól védve kerestünk egy jó kis öblöt, hiszen közben kisütött a Nap, mögöttünk hagyva a mogorva sötét eget. Ez a hely Levrnaka sziget öblében, egy zátony melletti, homokos aljú, sekély, 5-6 méteres víz. A levegő már nem az a nyári kánikula, talán a szél miatt is hűvösebbnek tűnt, mert közben elkezdett északiasra fordulni, és már fújt 12-14 csomóval. Ez a hely nagyon jó snorkelezni: ki lehet úszni a zátonyhoz, ami tele van élettel, a víz minimum 25-26 fokos, nem igazán lehet kihúlni benne.

Mostanában ért pár meglepetés bennünket Horvátországban: itt az egyik. Jöttek a szokásos kis hajóval a park őrei, és nagy megrökönyödésünkre 300 kunát kértek el tőlünk, mert ide látogattunk. Megjegyzem, ez csak 24 órára érvényes - ha tovább maradunk, jön a következő 300 kuna. Ilyenkor kedvem lenne bojkottot indítani a horvátok ellen, és mondjuk egy évet kihagyni: ha senki sem jönne, talán leesnének a magas lóról, és nem gondolnák, hogy mindegy miért mennyit kérnek, hiszen úgyis jönnek a hajósok. Nyáron már volt egy meglepetésünk ilyen téren, de az egy külön történet. Szóval, kénytelen kellett fizetnünk, majd figyelembe véve az előrejelzést, gondoltuk, lassan el kellene kezdeni éjszakai megálló hely után nézni. Adott volt a Levrnakai öböl, elmentünk a végéig. Van ott egy móló kb. 6 muringgal, és még áram felvevő helyet is láttunk - csak egy bökkenő volt: az északi szél pont befújt, és a hullámok is kezdtek növekedni, így tovább mentünk.

Számtalanszor jártunk már itt, és valahogy egy éjszakát mindig Piskerán töltöttünk. Átbocizva a szembe szigetre van egy kis családi vendéglő, ahol finom bárányt kapni - sajnos pár évre bezárt, de tavaly már ismét nyitva volt.

Ám Piskera még 10 mérföld, és úgy gondoltuk, próbáljunk ki most más helyeket is. Útközben, immár motorozva, szinte minden lehetőséget megnéztünk, ami szóba jöhetett. Például Stizjna, ahol van pár muring, de erről a pilot könyv azt írja, bora idején nem túl biztonságos. A szél közben folyamatosan erősödött, és már 16-18 csomóval fújt. A végén Vrulje mellett döntöttünk - a pilot könyv szerint ez a leglakottabb település, ezért ezt mindig kihagytuk, de most eljött az idő. Borára ideális: keskeny, hosszú öböl, hiába tombol kint a szél, az öböl végében a víz sem rezdül.

De ne higgyünk mindig a pilot könyvnek: a kornati metropolis kb. 6-8 házat jelentett, és szerintem a vendéglősökön kívül más nem lakta. Tőlünk szokatlan módon igen korán kikötöttünk, de hát jó tengerész előrelátó, és inkább a biztonságra megy. Az öbölben telepítve kb. 10 bója van, de már nem volt egy üres sem. Az öböl belsejében viszont még 6-8 hajó ki tud kötni, 3 oldallal egy mólóhoz, a többi muringos helyre - az oldalsó helyek tele lévén nekünk a muringos maradt. Kicsit izgultunk, hogy a 2 méteres merülésünkhöz elég lesz -e, de bőven volt mélység. Még egy hajó ált mellénk - azért a belső helyek mélysége már lehet, hogy nem lenne nekünk elég.





Délutánra kirándulást terveztünk: megmásszuk a szembe hegyet. Állítólag csodás a kilátás, ami igaz is: eddig még ebből a szögből nem láttam a szigeteket, és ahogy a Nap lement, és a messzi távolban egy-egy zivatar felhőből lehulló eső fátyolként ért le a horizontig, igen szép látványt nyújtott. Kézi szélmérőt vittünk kíváncsiságból: nos, fönt a domb tetején mértünk 28 csomót is. Előrelátóan fél nyolcra megrendeltük a roston halat, már éppen készülőben voltunk, amikor a pincérnő beszólt: kész a „vacsi”, így nem is kellett várnunk. Közben a bora az esőt is meghozta, de mivel csak két lépés a vendéglő, ez nem okozott gondot. Vrulje valóban igen védett hely: hiába fújt a szél 25-30 csomóval, az éjszánkán nagyon nyugodtan telt. Reggel az esőnek semmi nyoma, szikrázó napsütés, viszont ilyen helyen a mosdók hiánya azért zavaró (WC a vendéglőben, oda beengednek).

Szokásunkhoz híven a reggelihez ismét kerestünk egy jó kis öblöt. Ez most rögtön a Vrulje melletti Modri Bok öböl lett, ami állítólag veszélyes a méhek miatt, de így ősz elején már nem okozott gondot (egy méhet sem láttunk). Itt annyira jól elvöltünk, hogy a végén elmúlt 1 óra is, mire felszedtük a horgonyt. Aznap vissza kellett érjünk Murterre - hacsak nem akartunk reggel napfelkeltével indulni -, mivel másnap 11 -re át kellett adjuk a hajót. Indulás visszafelé. Még mindig igen erősen fújt a bora, és elég pöffös is volt: 10 csomó majd 18, mint egy hullámvasút, végül reffeltünk, és így próbáltunk széllel szembe haladni hazafelé. A vége fele a szél csendesedett, de már délután 4 óra volt, és annyira nem jött, hogy elhagyjuk a Kornatokat, hogy még megálltunk egy rövid fürdésre a Kameni Zakan öbölben. Itt már voltunk, így

tudtuk, hol van az a sekély, 5-6 méter mélységű homokos rész, ahol jó horgonyozni. Megálltunk egy utolsó fürdés erejéig, ám a végén úgy eltelt az idő, hogy döntésünket megváltoztattuk: itt maradunk, vállalva inkább a kora reggeli indulást. A bora még mindig erősen fújt, így az éjszakai őrseget elkerülendő inkább beállunk a szembe lévő Havni Zaran mólójára, ahol több muringos hely is van.

A pilot könyv nem írt túl biztatóan erről a helyről: "megpróbálnak elküldeni, ha nem akarsz ott vacsorázni", írták, de mi gondoltuk, üsse kavics, megpróbáljuk. Ami biztos, a borától védett, kellemes éjszakázó hely lesz, még ha a személyzet nem is lesz olyan kedves. Nos, van kb. 20 muringos hely, és még áramot is lehet kérni díj ellenében. A személyzettel kapcsolatban csak ennyi: egy emberke kijött segít-





ni a kikötésnél, aki azt kérdezte, éjszakára maradunk -e? Egyébként a leírás szerint a kikötőhelyek nem a vendéglőhöz tartoznak, hanem „csak úgy” a Kornatoké. És valóban, semmi tolakodás a vendéglő személyzete részéről. Mi viszont szerettünk volna végre egy bárányt enni, és megnézve az étlapjukat pont volt nekik. Az esti sétát azért még beiktattuk, majd vacsora. Csak ajánlani tudom mindenkinek: senkit ne riasszon el, hogy kb. 2 éve felújították, ettől látványra cseppet sem autentikus, de mégsem zavaró, a kínálat megfelelő, az étel pedig kiváló.

Reggel napfelkeltével ébredtünk, mivel határidőre kellett vissza érnünk. Kérve a Kornatokból - ahogy azt vártuk is - a szél szembe fújt 14-16 csomóval: végre úgy tűnt, a hajónk is belendült, és elértük a maximális 6 csomós sebességet.

Volt 8 is mire kiértünk, és hát hiába csak 10 mérföld a táv, szembeszélben ez kb. 15 mérföld megtett utat jelent, így esélyünk sem volt beérni időre. Ha tartani akarjuk a határidőt, nem maradt más hátra, motoroznunk kellett. Mivel a hullámok nem túl nagyok, így akár időben oda is érhetünk.

Egy gondolat egy próbát megér, küldtem egy sms-es a bérbeadó cég kapcsolattartójának: mi lenne, ha esetleg egy órával később érnénk be,

mert nem szeretnénk motorozni? A válasz nem késlekedett: ráérünk akár délután 4-re beérni. Hurrá, ez jó hír, ugyan már elindultunk, de semmi gond, útközben is találunk jó helyet.

Amit kinéztünk, az már közel van Murterhez. Odáig szépen krajcolva, teljes vitorlával robogtunk a célunk felé. Ahol megálltunk, az a Gangaró sziget szárazföld felőli lagúnás része. Itt is 4-6 méteres, homokos fenéken lehet horgonyozni. Ami nagyon fontos: a horvát meteorológiai szél előrejelzés 2-3 napra 90% pontossággal bejött. Délután 2-ig fürdés, pihenés, majd indulás vissza. Tankolás Murteren. A hajó visszaadás nagyon gyorsan ment. 4 fele sikerült elindulnunk.

Búcsúzásként még megálltunk egy ebéd erejéig Betina központjában. Sajnos a kedvenc Konobánk csak este 8-kor nyit, így maradt a vendéglő, de ez is teljesen elfogadható volt a kedvenc kalamárinkat kérve. És ismét egy jól sikerült hajózás végére értünk, ami végül is majdnem 5 napig tartott. 73 mérföld, ebből csupán 15 amit motoroztunk, jó szél, szép idő, meleg víz, mi kell ennél több?



**GALÉRIA**  
Kornatok





# Volvo Ocean Race

– közelebb, mint gondolnád

RÁPOLTHY EDIT

A Volvo Ocean Race kétség kívül a világ egyik legkomolyabb sportteljesítményét követelő verseny: hihetetlenül hosszú és kemény, legfontosabb alapja a professzionalitás, a csapatmunka, valamint a képesség, hogy szünet nélkül feszegetsd a határaidat éjjel és nappal, miközben az anyatermészet állandó kihívásokat állít eléd. Ám mindeközben olyan esemény is, amely hosszú időn keresztül a világ minden pontján bárki számára elérhető: globális élmény, amely tengereken és óceánokon át a szárazföldeket, így kultúrákat, népeket kötve össze.



## HORIZONT · Volvo Ocean Race – közelebb, mint gondolnád

9 hónap, 4 óceán, 5 kontinens, minimum 38.739 tengeri mérföld (71.745 km). Akár 36 nap megállás nélküli vitorlázás számtalan kihívással mind a 8 szakaszban. 7 csapat a világ legjobb vitorlázóiból.

A verseny során talán soha nem volt még akkora szerepe az emberi tényezőnek, mint idén: a technológiai harc helyett most az emberi határok feszegetésének csatája kezdődik. 2014-15-ben a VOR történetében először one-design osztályként, teljesen egyforma hajókkal, az új Volvo Ocean 65-tel vágnak neki a csapatok a megmérettetésnek. Egyforma hajókkal, így egyforma esélyekkel indulva minden bizonnyal az eddigi legszorosabb és legkeményebb verseny rajtolt el 2014. október 11-én.

A legkiválóbb sportolók, a legkeményebb kihívások, kontinenseken átívelő verseny: akárcsak a Forma 1 vagy egy futball világbajnokság. Egy hatalmas különbség azonban van: nem sok világméretű sporteseményt találunk, amely ennyire emberközeli tud maradni. A VOR középpontjában álló „világsztárok” ülnek melletted a móló szélén papucsban, rövidnadrágban, latnikkal, kötelekkel a kezükben. Az embertömegben mázskálva visszamosolyognak rád, hogy aztán a sokkal emberibb léptékkal mért, mégis tartalmas 10 napos „cirkusz” végén hajóra szálljanak. Hogy 20-30 napon keresztül küzdjenek az éjt nappallá téve - nem 3 órát, és nem is 24-et megállás nélkül!

Ez az emberközeli hangulat lengte át az egész versenyfalut Alicantében - és ez vándorol majd tovább 9 hónapon át mind a 11 állomásra. Professzionális „gépezet” működteti ezt az utazó cirkuszt, számos, a cirkuszon jóval túlmutató üzenettel is szolgálva. Kiemelt szerepet kap az óceánok védelme, több ponton közvetítik a látogatók számára a környezetvédelem fontosságát, lépten-nyomon szelektív hulladékgyűjtőkbe botlunk, napelem is biztosítja a pavilonok

energia ellátását. A csapatok támogatói közül a Vestas és az SCA komoly CSR programmal állt a nagyközönség elé.

A Vestas szélenergiával foglalkozó vállalként az alternatív energiatermelés fontosságát és az energiatakarékosságot állította a középpontba. Installációik üzenete egyszerű: a készleteink végesek – a Vestas így elmondja, hány liter vízre van szükség egyetlen darab farmer elkészültéhez – a feltételezettnél jóval nagyobb a szám...

Az SCA az egyetlen kizárólag női versenyzőkből álló csapatot támogató multinacionális céggként a nőkre koncentrálna a kiemelkedő teljesítmény mellett a család és a higiénia fontosságát közvetíti. A Volvo Ocean Race startjával együtt elindított „AmazingWomenEverywhere” történet-megosztó kampányuk a sokszor el nem mesélt, ám annál emberfeletti női cselekedeteket hivatott megosztani. Lényege egy közösségi oldal, amelyre egy számunkra inspiráló nő képét feltöltve, és történetét elmesélve oszthatóak meg mindenkivel a hétköznapi nők sokszor lenyűgöző cselekedetei. A sok ezer képből a végén egy hatalmas mozaik áll majd össze. Minden egyes feltöltött fotó után pedig az SCA 1 Euro-t adományoz a WWF, azaz a Természetvédelmi Világalap számára.







Ami pedig kedvenc sportágunk számára a legfontosabb: a VOR egyik elsődleges célja a vitorlázás szeretetének és örömének közvetítése. Mindaz, amit a résztvevő sportolók a legprofesszionálisabb szinten művelnek, a VOR faluban bárki számára elérhető, megfogható, megtapasztalható. A verseny köré szerveződő programok, látványosságok, szimulátorok és szórakoztató elemek legnagyobb részének célja, hogy közel hozza az emberekhez a vitorlázást, így az épp csak alapismeretekkel rendelkezők is megismerhetik a sportág szépségét, és bepillantást nyerhetnek a kihívásokkal teli, majdnem egy évig tartó megmérettetés részleteibe. A csapatok és a one-design Volvo Ocean 65-ösök köré szerveződő háttér infrastruktúra pedig nincsenek hermetikusan elzárva a közönségtől, így a vitorlázó ismeretekkel rendelkezők számára is rengeteg érdekességet tartogat.

A Volvo Ocean Race múzeum régóta fogad látogatókat, hogy megismertesse velük a verseny történetét, kihívásait, szimulációs eszközök segítségével

vel fedve fel a kulisszatitkokat. A versenyfalu nyitva tartásának 1,5 hete alatt pedig a verseny, a csapatok, a hajó típus minden lényeges részlete megismerhető és megérthető. Az egyszerű, ám kreatívan, átgondoltan tervezett környezet kézzelfoghatóvá, élménydússá teszi gyerektől felnőttig, laikustól profiig mindenki számára a Volvo Ocean Race világát. A parton találunk hullámszimulátort, felpróbálhatjuk a viharuházatot, meglátogathatunk belülről egy életnagyságú, félbevágott Volvo Ocean 65-öt. A folyamatos vízi aktivitás során pedig a Volvo Ocean Race Akadémia, próbavitorlázások, OP versenyek, utánpótlás program gondoskodik arról, hogy a vitorlázás minél szélesebb körben, és minél fiatalabb korban megérintse az ifjúságot.

A tapasztaltabb szemek számára sok érdekességet tartogathat a „Boatyard”, amely mostantól új elem a VOR faluk életében. A one-design nem igényli a csapatonkénti hatalmas szerviz háttér fenntartását: 2014-től központi és állandó csapat végzi a hajók javítási és karbantartási munkáit az egész verseny során. A csapatban tervezőktől, vitorla varrókon, riggereken át a composit szakemberekig a legjobbak kaptak helyet – onnantól, hogy a flotta kiköt egy-egy állomáson, ők, ha kell, napi 24 órában dolgoznak a következő partmenti versenyig vagy szakaszraig. A Boatyard pedig bárki számára látogatható, az egyes munkafolyamatokba közelről pillanthatunk be.

Az egységes design több szempontból is fontos lépés a VOR életében. Egyrészt a korábbiaknál kevesebb költség egy csapat indítása, hiszen nem szükséges hajót terveztetni és a gyártással foglalkozni, és nem kell 9 hónap alatt csapatonként 15-20 fő szerviz személyzetet és műhelyet utaztatni sem. Másrészt a sportolók és a csapatok számára új motiváció: az emberi tényezőnek, a fizikai és mentális felkészültségnek minden eddiginél nagyobb szerepe van. A rajt előtti napon megtartott kormányosi sajtótájékoztatón





## HORIZONT · Volvo Ocean Race – közelebb, mint gondolnád

habozás nélkül minden kormányos úgy nyilatkozott, nem is vágott volna neki, ha nem one-design hajókkal történik a versenyzés.

Új izgalmak, új kihívások, közel mindenkire: aki egyszer eltöltött egy napot, vagy legalább néhány órát a versenyfaluban, és addig nem ismerte a Volvo Ocean Race világát, egészen biztosan követni fogja az eseményeket. Arról, hogy a személyes tapasztalat után - vagy akár anélkül is -, hiteles és sokféle élményt nyújtson a verseny követése, szintén professzionális háttér gondoskodik.

Az élő műholdas nyomkövetés könnyedén elérhető a verseny weboldalán vagy okostelefon alkalmazáson keresztül. Minden csapatban van fedélzeti média csapattag, aki folyamatos hírekkel, interjúkkal, fotókkal látja el a verseny médiaközpontját, innen pedig minden információ elérhető Facebook-on, youtube csatornán, applikáción, weboldalon stb. A Volvo Ocean 65 közvetítési szempontból is számos újítást tartalmaz, melyeket a korábbi versenyeken már elkezdett fedélzeti közvetítések tapasztalatai alapján tökéletesítettek. Új kameraállások, a média csapattagot segítő mobil vezérlőpanel, kiváló zajsűrítő képességű mikrofonok, még ellenállóbb kamerák teszik lehetővé, hogy a fedélzeti bejelentkezések még élethűbben adják vissza a versenyzők vízen töltött mindennapjait.

Így válhat elérhetővé és élvezhetővé egy vitorlásverseny szélesebb közönség számára is: a Volvo Ocean Race köré szerveződő aktivitások és közvetítés iskolapéldája annak, hogyan hozzuk közel az emberekhez azt a sportágat, ami sokak számára nem könnyen elérhető – ráadásul a vitorlázáson belül az offshore vitorlázás a legnehezebben közvetíthető. A VOR esetében azonban minden adott, így érdemes követni a 7 nem mindennapi csapat nem mindennapi kalandjait 9 hónapon át a Föld körül!





# Titkos magyar siker *Mini Transat* hajóosztályban

KOVÁCS TAMÁS ÉS AZ ATLANTI ÁTKELÉS

GERŐ ANDRÁS

Az milyen, amikor kikötőtársunkkal egy üzleti vacsorán akadunk össze? A hajós barátságok ritkán lépik át a megszokott közeget, aztán csodálkozunk, ha a megszokott arc megjelenik a tv-ben, vagy netán szerelő overálban, de nem az elválaszthatatlan, fakó kékszalagos pólójában.

Kovács Tamást nyaranta leginkább J24-ben látom, hihetetlen tűrőképességet mutatva az egyik legimpulzívabb kormányos, Bendicsek Dodi csapatában. A parti okoskodások során annyit levettem, hogy valami informatikai vállalkozásban aktív, meg az is köztudott volt róla, hogy szerzett egy Mini Transat hajót, ráadásul mindjárt egy Protó-t, hogy egyszer csak átversegessen vele az óceánt. Azt, hogy mit csinál ezzel a hajóval, senki sem tudja.





## HORIZONT · Titkos magyar siker Mini Transat hajóosztályban

Mindenkinek van egy álma, amit illik is tiszteletben tartani, de ezek az egykezes harcosok mintha nem közöttünk élénének. Sokan hódolnak a szülő vitorlázás önmegvalósító ígézetének: magam is többször megpróbáltam egyedül végig küzdeni a Kenese-Keszthely távot, de azért este már jó volt a saját ágyamban aludni.

A nagy óceáni és földkerülő versenyek egykezes hősei a vitorlázás szupersztárjai, bár az elgondolkodtató, hogy a leghíresebb földkerülők miért nem állják meg a helyüket például az America's Cup mezőnyében. Pár éve volt szerencsém interjút készíteni az AC legnagyobb reformerével, a Louis Vuitton Cup életrehívójával, Bruno Troublé-val. Neki is szegeztem a kérdést: miért nem sikeresek a franciák az offshore vitorlázás csapatai között? „Ha 20 angolszász vitorlázót beültetünk egy hajóba, az rögtön csapattá válik, ha 20 franciát, akkor abban a hajóban továbbra is 20 francia fog vitorlázni. Ez kevés a sikerhez.” - volt a válasza Troublé úrnak.

Tamásról sok minden eszembe jut, de legkevésbé a szupersztárság. Ismerünk nem egy hazai szülő vitorlázó hírességet, van közöttük olyan, aki valóban bebizonyította, hogy képes nagy tettekre, van, akit a gondviselés kísért hosszú útjain, van, aki kevés pénzből gazdálkodva is elérte célját, és van, aki mesés összegekből valósítja meg álmait.

Tamásról semmit sem tudunk. Néhány éve felhívott, hogy tudok -e segíteni, mert nem talál megfelelő tengeri támaszpontot, ahol megkezdhetné felkészülését a nagy versenyre. Talán tudtam is segíteni, de nem is ez a lényeg. Amikor 2011-ben megláttam a BYC kikötőjében a kis 6,5 méteres Protót, nem is értettem, mire jó egy ilyen pici, de végtelenül komplikáltak tűnő hajócska. A hazai egykezes versenyek szabályrendszerében esélytelen, tengeri körülmények között igazán csak a többi Mini Transattal való küzde-







lemben nyer értelmet. Igen ám, de a Transatosok közé csak akkor eresztik a megszállott jelentkezőt, ha eleget tesz az előírt biztonsági és gyakorlati feltételeknek. Ezért aztán hősünk elindult, hogy tengeri körülmények között is bizonyítsa elszántságát.

A Trieszt közeli Monfalcone kikötőjében találta meg téli bázisát, innen indult az első hosszú menetre, az 1900 tmf távra, egy Szardíniára tervezett útra. Nem sikerült. Hiába teljesített több mint 1500 mérföldet, a kitűzött célt nem érte el. A második évben Kremikből hajózott Görögországba, Lefkadába, majd Szicília, Bari és újra Monfalcone következett.

Idén márciusban benevezett a Mini Transat 650 olasz bajnokságára, amely végre lehetővé tette, hogy hasonló hajók között mérethesse meg magát. A két év magányos felkészülési program hatékonynak bizonyult, mert a 2014-es Olasz Bajnokság 4 versenyből álló sorozatát sikerült megnyernie.

Most itt tartunk. Jövőre tehát jön a nagy verseny? A kétévente rendezett atlanti átkelés 2015-ben esedékes.

**PH:** *Ott leszel a rajtnál?*

**KT:** Ez minden vágyam, de van még egy pár dolog, ami hiányzik. A kvalifikációmhoz szükséges távolságot levitorláztam, eddig ez több mint 20.000 tmf. Megvan a kellő rutinom, képes vagyok a max. 20 perces alvásra, ebben sokat segít, hogy az ágyam 103 cm hosszú. Megvan a szükséges és előírt képzettségem. Kellően motivált is vagyok, de sajnos ez még nem minden. A 7 vitorlából álló gardróbot fel kellene frissíteni, mert már eléggé viseltések. Aztán be kellene fizetnem a nevezési díjat, a szállítás sincs ingyen... hiányzik úgy 25.000 Euró.





**PH:** *Ez nem tűnik túl nagy összegnek – gondolom, eddig sem volt kevés, amit befektettél.*

**KT:** Ha már kérdezed, az elmúlt 3 évben annyi pénzt költöttem a hajóra és a felkészülésre, hogy abból simán vehetnék egy vadiúj luxus bárkát. Ez persze ahhoz képest, hogy ez az osztály arról szól, hogy kis pénzből is lehessen transzatlanti versenyen rajthoz állni, nem túl sok, de nyilván egy magyar vállalkozás nehezen termel ki ekkora összeget. Ráadásul amikor felkészülés van, akkor nincs pénzkeresés. Mit is kapok cserébe? Ázom, fázom, küzdök az elemekkel, görnyedek a méter hosszú ágyamon, de hidd el megéri! Aki ezt nem érzi át, azt úgysem tudnám meggyőzni.

**PH:** *Miért nem próbálsz fizetős legénységet toborozni? Ekkora kihívásra bizonyára lenne kereslet. A mérsékelt sportértékű balatoni buliversenyekre komoly összegeket áldoznak, a tengeri charterhajós regattákra is van fizetőképes kereslet, és te, aki a sportág szakmai csúcsára igyekszel - nem is eredménytelenül -, nem találsz partnert?*

**KT:** Bizonyára valamit nem jól szervezek, de nem sikerült felhívni magamra a figyelmet. Vannak, voltak társaim, de arról szó sincs, hogy ők hozzájárultak volna a költségeimhez.

**PH:** *Ha ez így van, akkor miért nem mész inkább egyedül?*

**KT:** A felkészülés biztonságát nagyban növeli, ha ketten vagyunk a hajón. Gyakorlatilag ilyenkor is magam végzek el minden feladatot, de több időm jut pihenésre, karbantartásra.

**PH:** *2013-ban Méder Áron már elstartolt a Transaton, más kérdés, hogy nem sikerült befejeznie. Nem gondoltatok közös munkára?*

**KT:** Áron más osztályban, a széria kategóriában indult. Ez egy OD osztály jelentősen eltérő sebességpotenciállal. Ha jól tudom, lesz egy újabb magyar Mini-s is, így valóban volna értelme az együttműködésnek. Ha másért nem, hát azért, hogy jobban felhívhassuk magunkra a figyelmet.

További információ Tamásról és Mini Transat projektjéről:

<http://www.minitransat.hu>

<https://www.facebook.com/650.MiniTransat>

<https://www.facebook.com/minitransat650>





# Egy hír kapcsán

NAVIGÁTOR

Ausztriának ugyebár közismerten nincs tengerpartja, a keret edzőközpontja az idehaza sokak által lenézett Fertő-tó partján található, éppen csak a szemlélet különbözik, az viszont jelentősen.

"Vasárnap véget ért a 2014. évi ISAF Vitorlás Világbajnokság a spanyolországi Santanderben. A látványos, up-and-down pályákon zajló, gyors éremfutamokat a partról közel 3000 néző figyelte – a valós idejű online közvetítést pedig sokkal többen. A legtöbb érmet szerző nemzet Franciaország lett (RS:X női és férfi arany, férfi bronz, Nacra 17 arany), a riói olimpiára 39 nemzet sportolói kvalifikálták magukat (köztük Finnben legnagyobb örömünkre **Berecz Zsombor**), a létező helyek mintegy 50%-át kisajátítva, a 2018-as VB-re készülni kezd a dániai Aarhus. A VB egyik legérdekesebb győzelme két fiatal lányhoz köthető: női 470-esben az osztrák Lara Vadlau – Jolanta Ogar páros nyert, akiknek történetesen magyar az edzőjük, Fundák György személyében." Eddig a hír. De mit kezdjünk vele?





Az első opció, hogy megvonjuk a vállunkat, vagy még azt sem, és tovább görgetünk, hiszen kit érdekel az, hogy ki nyert vagy éppen lett helyezett kishajóban az olimpiai hajóosztályok világbajnokságán a néhány maroknyi hazai hajóosztály-fanatikuson kívül.

A második, hogy elkezdünk vekengeni, bús magyar sorsot emlegetve. Sztorizgatunk a szebb időkről, okosságokat sorolunk a hazai kishajós vitorlás egyre mélyülő lejtőjéről. (Például, hogy alig maradt klub, ahol komolyan foglalkoznak utánpótlás-neveléssel, a fent említett VB-n is induló hajóosztályok zömében kérdés, hogy összejön-e elegendő versenyző egy-egy magyar bajnokság megrendezéséhez, az ifjúságiként sikeres magyar vitor-

lázók felnőtté válva faképnél hagyják a kishajózást, miközben évente 200 új nagyhajót regisztrálnak a Balatonon, a klubok és kikötők többsége elegáns fürdő- és divatozótelepekké válik, és így tovább.)

A harmadik, hogy elgondolkodunk közösen, mindannyian, vitorlázók és a vitorlásért aggódók, összefogunk, és végre teszünk valamit. Ha a fent említett Lara Vadlau életrajzát megnézzük, bizony sok ismerős pontot látunk, azon túl is, hogy a kisasszony Facebook-oldalán több olyan magyar vitorlázó hölgy is a barátjaként jelenik meg, akik lehetnének akár komoly versenytársai is, ha történetesen még vitorláznának.

(Az összevetés kedvéért: Ausztriának ugyebár közismerten nincs tenger-





partja, a keret edzőközpontja az idehaza sokak által lenézett Fertő-tó partján található, éppen csak a szemlélet különbözik, az viszont jelentősen. A kezdeti fejlesztést a klubokra bízják, támogatják, hogy a fiatal vitorlázók több hajóosztályt is kipróbáljanak, hiszen a lényeg, hogy megtanuljanak vitorlázni, és megszeressék a sportot. Ha elég ügyesek, elkötelezettek, vannak eredményeik, akkor pedig elkezdene központi támogatással hosszú távon és céltudatosan dolgozni velük. Ennek lehet az eredménye az aktuális VB-címen túl az utóbbi évek 5 olimpiai aranya, számos érme, a nemzetközi címek, és az is, hogy már most tudják, kit indítanak a 2020-as Olimpia kvótájának megszerzéséért, még ha az illető most éppen ifjúsági versenyző is.)

Lássuk akkor Lara példáját! Optimisttel kezdett vitorlázni, szépen fejlődött, 9 évesen már versenyzett, 10 évesen nyerte az első versenyét, 13 évesen Optimistben a VB-n 10. helyen végzett. Kipróbálta magát Laser 4.7-ben, de

belátta, hogy a mérete miatt inkább kétszemélyes hajóosztályban érdemes folytatnia, így 15 évesen átült 420-asba, ahol egy év leforgása alatt az Ifjúsági VB 46. helyről felmáztak a 3. helyre. Közben sportdiplomáciai (értsd: éremmaximalizálási) okokból röviden beült ByteCII-be is, hogy az Ifjúsági VB-n 2., az Ifjúsági Olimpián pedig 1. helyen végezzen. 16 évesen logikusan hajóosztályt váltva az olimpiai hajóosztály 470-esbe ült át, hogy a nemzetközi felnőtt mezőnyben kezdjen vitorlázni. Rövid intermezzóként közben 420-asba visszaülve azért nyertek még egy Ifjúsági VB-t is. A 470-es felnőtt női mezőnyben utolsó kvalifikálóként összeszedték a kvótát a londoni Olimpiára, ahol Lara a legfiatalabb kormányosként 20 indulóból a 20. helyen végzett. London (pontosabban Weymouth, ahol a vitorlásversenyeket rendezték) több szempontból is döntőnek bizonyult, hiszen egy utolsó helyezés után sokan feladnák. Lara mancsaftja, Eva-Maria Schimak végre a





kormányánál és Laser Radialban szeretne volna folytatni vitorlázó karrierjét, Lara pedig összehaverkodott a 12. helyen végzett lengyel páros mancsaft-jával, Jolanta Ogarral, akivel – függetlenül attól, hogy egyelőre két külön állam polgárai és van közöttük vagy egy tucat év – össze is ültek, és elkezdtek keményen edzeni, évente több mint 200 napot vitorlázva. Melléjük állt család, klub, edző, szövetség, kapitány, menedzser, szponzor, ország, miegymás, akik hittek abban, hogy sokkal többre képes az akkor még csak 18 éves versenyző és társa.

Azóta pedig a nemzetközi szaksajtó is csak üstökösként tekint rájuk és fejlődésükre. Fél év közös edzésmunka után megnyerték Palamost és az Észak-Amerikai Bajnokságot, 4. helyen végeztek két Világkupa versenyen is. A 2013-as Nyílt EB-n 3., a VB-n és a mostani ISAF VB tesztversenyén Santanderben 2. helyen végeztek, és megnyerték a Semaine Olympique Francaise-t. Idén hoztak egy ezüstöt a Kieli Nemzetközi Vitorlás Hét-ről, megnyerték egy idegtépő éremfutammal a brit páros előtt az athéni EB-t, 3. helyen végeztek a riói Aquace Regattán, ami az elkövetkező Olimpia tesztversenye volt, és végül most meggyőző fölényrel nyerték a santanderi VB-t

(4 futamot, köztük az éremfutamot is megnyerve, ismét elpáholva a briteket és a harmadik helyre szorítva a 2014-es Olimpiai bajnok új-zélandi párost).

Mindezek tetejébe a megnyert éremfutam befutója és a szaltó után, amit a mancsaft ugrott a vízbe, képesek azt nyilatkozni, hogy ez csak egy lépés volt Rió felé, merthogy az a nagy cél - hozzátevé, hogy az éremfutamon azért is hajtottak, mert szerették volna az arany pötty viselésének a jogát megszerezni a nagyvitorlájukra :-). Meg azt is ki tudják mondani, hogy Londonból azt tanulták meg, néha esni kell, akár pofára is, ahhoz, hogy az ember felállhasson belőle. Meg azt, hogy milyen szerencsésnek gondolják magukat, hogy gimi (és London) után nem ültek be egyenesen az egyetemre, mert így vitorlázhatnak, utazhatnak, jó barátok lehetnek, és így tovább.

Harmadik opcióként tehát őszintén gondoljuk végig azt, amit olvastunk, akár be is helyettesítve a neveket hazai versenyzőkre az egyenletben, lásuk meg a még elkapható esélyeket, tehetségeket, és lépünk.

Az írás eredetije a **Vitorlás tudattágítás blog**ban látott napvilágot.







# Show time

● GERŐ ANDRÁS

Elindult a kiállítási szezon. A hagyományos helyszíneken látványos külsőségek között felvonul a helyi hajóipar – már amelyik gyártó ezt megengedheti. Bemutatják a legújabb modelleket, megjelennek a látogatók – legalábbis akik még mernek nagyot álmodni. Jönnek a külföldi kiállítók, akik kilépnének saját piaci korlátaik közül. És ott vannak a kiállítás szervezők, akik abból élnek, hogy mindent elkövetnek azért, hogy a szereplők megtalálják számításaikat.

Október elején 54. alkalommal nyitotta ki kapuit Genova, sokáig a világ legnagyobb természetes közegben rendezett kiállítása. 2008-ban, a válságot megelőző utolsó seregszemlén 3000 kiállító még 2500 hajót – döntő többségében motorost - állított ki, ebből 600-at vízen. Akkoriban a 300 000 látogató 9 kilométernyi utat kellett volna, hogy végigjárjon, ha minden kiállítási standra, hajóra kíváncsi lett volna. Nem igazán lehetett ezt a kiállítási







tást akkoriban könnyen áttekinthető, kellett is a 9 napos nyitvatartási idő.

Idén szerényebbek a körülmények. 6 nap alatt talán 120 000 látogatót regisztrálhattak, valamivel többet mint 2013-ban. 760 kiállító 1000 hajót vonultatott fel, ebből 100 újdonság, szemben a válság előtti 600-al. Igen feltűnő a nagy motoros cégek távolmaradása, vagy szerepének jelentős leértékelődése. A rendezők teljesen új koncepcióval próbálják a vevők és a kiállítók kegyeit visszaszerezni. Több, soktízezer négyzetméteres kiállítási

csarnokot tartottak zárva annak érdekében, hogy a látogatókat áttekinthető, koncentrált felületeken tudják kiszolgálni. A kikötőmedencék arculata is megváltozott. Mivel a központi területekről kiszorultak a motoros jachtok, a belső kikötőt átengedték a vitorlásoknak. Itt örömdetes a változás. Csak tavaly óta több mint ötödével nőtt a kiállított hajók száma, 50%-kal a vitorlázáshoz köthető felszerelések kiállítóinak mennyisége. Vízen 120 hajót láto-gathattunk, az ehhez tartozó 6000 négyzetméternyi parti felület igen szűk-







nek bizonyult - különösen a hétvégi látogatócsúcs idején.

A külső medencék egy részében a szervezők lehetőséget biztosítottak a kiállított, főleg kisebb vízi járművek, motorosok, RIB-ek kipróbálására, vagy látványos bemutatókat tartottak vitorlás iskolák, klubok, biztonsági eszközök gyártói.

Számomra a vitorlázás látványos felértékelődése olyan kedvező jelenség, mely feledteti a nagymúltú kiállítás jelentős szerepcsökkenését. A látogatók összetétele is alaposan megváltozott. Kevesebb a sötét blézerben, élvált nadrágban Ferragamo cipőben pompázó yacht-fan. Több a kitaposott deck cipőben zokni nélkül érkező látogató, és szerencsére még igen kevesen hordanak aransújtásos kapitányi sapkát. (Mellesleg a superjachtok tulajdonosainak kedvenc fényesre suvickolt cipőit az a Salvatore Ferragamo nevű úr gyártja, akinek finnországi gyárában a Swan vitorlások épülnek...)

Na és mit láttam? - kérdezhetné bárki, ha már képes voltam 14. alkalommal meglátogatni ezt a kiállítást. Természetesen megnéztem néhány új széria különlegességet, egy 1962-ben épült vashajó felújítását, egy karbontestű 100-lábast, és élveztem egy kikötői kiállítás semmivel sem összehasonlítható nyüzsgését, atmoszféráját. A százlábúról később még mesélek...



**GALÉRIA**  
Genova





# VERSENYEK

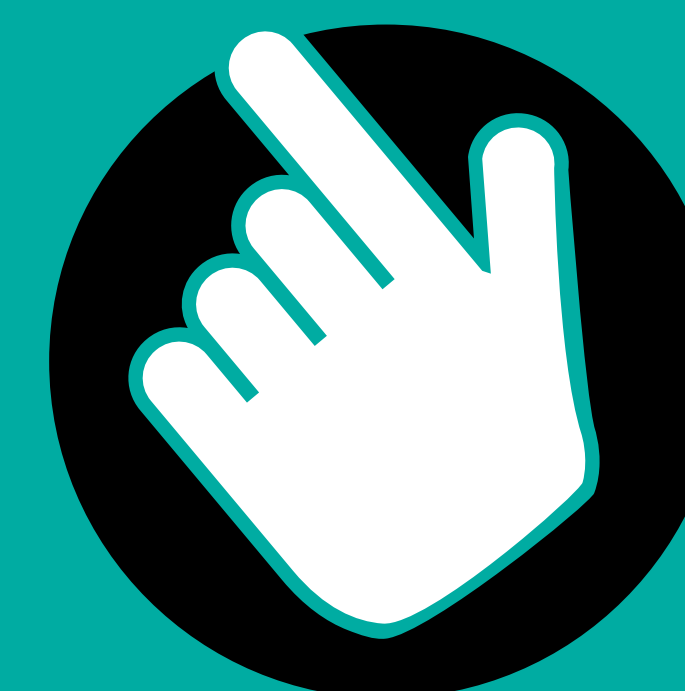
**40** SZUBJEKTÍV BESZÁMOLÓ  
A 2014. ÉVI 470-ES MAGYAR  
BAJNOKSÁGRÓL, *továbbá az osztály  
jövőképéről néhány gondolat*

**49** VIGYÁZAT MÁR A DUNÁN IS  
VITORLÁZNAK!!!

**45** FINN ORSZÁGOS BAJNOKSÁG  
A THE-BEN

**52** FÉLSZÁZ HAJÓ INDULT A  
PRAESTA ŐSZI REGATTA  
KENESEI SZEZONZÁRÓ  
VITORLÁS VERSENYEN

**47** 2014. ÉVI 15 ÉS 25 YOLLE FLOTTA  
BAJNOKSÁG





# Szubjektív beszámoló

## a 2014. évi 470-es Magyar Bajnokságról,

**továbbá az osztály jövőképeéről néhány gondolat**

Bödör Gergely (Májó)



### Tervek

4 versenynap, szél, napsütés, 12 futam, 15 induló.

### Valóság

2,5 versenynap, 7 futam, 1-4 bft északi szél, jellemzően felhős idő, 10 induló. A tervek közül mindössze az induló egységek számára lehetett nekünk versenyzőknek ráhatásunk, de sajnos a vitorlázók rémálma, a vis maior ebbe is beleszólt: több egység betegség, illetve munkahelyi elfoglaltság miatt nem tudott rajthoz állni.

### OB 1. nap

Három futam az erősen változó irányú, változó erősségű (1-4 bft), északias szélben. A meglehetősen hektikus időjárás (esetenként 30 foknál nagyobb szélfordulók, leálló szél) rendre szétzilálta a mezőnyt. A jó oldal választással és csíkvadászattal nagyon el lehetett szakadni. Ezt a Margitics-Serke páros két ízben is megmutatta, ugyanis az első és harmadik futamot "látótávolságon kívül" nyerték. A 2. futamban korrigálták a korai rajtjukat, így itt elszállt az esély a mesterhármas kivitelezésére. Ebben a futamban a Bihary-Bihary testvéreknek szólt a dudu.







A mezőnynek volt egy 6-7 fős magja, akik általánosságban együtt vitorláztak sok adokkapokkal, gyakori pozíció cserékkel – példaként két markáns esetet eleveníték fel: A Czeti-Mihály páros az első futamban szépen vitorlázva, magabiztos második helyről esett vissza az utolsó hátszél szakaszon a megálló szélben az 5. helyre! A Huber-Kiska páros a 3. futamban több száz méteres hátrányból az utolsó szakaszon feljött a 2. helyre! Itt a Margitics-Serke egység vezetett, Gyapjas-Péché pedig Biharyékkel folytatott a bőszeles befutó szakaszon nagy csatát jelentős előny birtokában. Utóbbiak a befutó előtti hátszél bója vételét követően kihauzoltak, és a cél felé vitorláztak egymásra figyelve a legrövidebb úton spivel. Az őket követő "együttállás" viszont az időközben megálló szélben, a bóját elhagyva a déli part irányába vitorlázott tovább,

és az időközben kialakuló szélkifli púpos részén haulzolva éles menetben hasított a befutó irányába szintén spivel. Gyapiék és Biharyék a pálya szélcsendes oldalán megdöbbenve tapasztalhatták, hogy a messzi távolból megérkeztek Huberék a 2. helyre.

Egyebekben: későn jött meg a szél, szürkületben pakolt össze a mezőny, sötétedésre értek haza a szervezők, versenyzők. De ez így volt jó, egy Bajnokságot erőltetni kell, különösen, ha olimpiai osztályok vetélkednek.

Az élen pontegyenlőséggel: 1. Margitics-Serke, 2. Bihary-Bihary.

### **OB 2. nap**

3x1: ez a mai mérlege a Gyapjas-Péché egységnek. A bizonyítványban nem mutatna jól, de egy 470-es versenyen megsüvegezendő teljesítmény. Margitics-Serke ma 2, 4, 4-et ment, ami a napi összesítésben a 2. legjobb eredmény (10 pont). A napi teljesítményük alapján bronzos helyen végeztek 11 ponttal Biharyék (3,5,3) és Borsosék (2,2,7). Összesítésben Gyapjas-Péché, Margitics-Serke, Bihary-Bihary sorrenddel fordulunk a 3. versenynapra.

Trükkös nap volt, hasonló körülmények közepette versenyzett a mezőny, mint az 1. napon.

### **OB 3. nap**

Várakozással kezdtünk (pinyo forgó, telefonok nyomkodása, sakk, egyéb parti tevékenységek).

Délután kimentünk, vízen várakozás, aztán megjött egy gyenge északi, amiben tudtunk egy futamot zárni a második kör tetején befuttatott pályán. Az első cirkáló taktikája egyértelműnek tűnt, a mezőny 99 százalékban ezt valósította meg. Lee rajt, hosszan menni jobbcsapáson, lepörgésekre kicsit igazítani, majd bójavonal környékén menni egy hosszú balcsapást. Borsosék a mezőnytől jobbra takkoltak fel, és végül nekik lett igazuk. Szorosan mögöttük érték fel Gyapiék, majd a Bödör-Varró páros fordult 3. helyen. Hátszélben Gyapiék egyből kihauzoltak, a balról érkező frissüléseken indultak lefelé, Borsosék mentek ejtve a legtovább, ők a tengelytől jobbra, míg a Bödör-Varró tengelytől enyhén balra hátselezett. Eltérő széltaktikával, de mind a 3 egység talált megfelelő erősségű szelet, így a hajók közötti különbség csekély maradt. A mezőny hasonlóan osztozott az előbbi három variáción, keresve közben a legtöbb szelet. Hátszél végén Gyapiék, Borsosék, Bödör-Varró volt a sorrend. A cirkáló szakasz szélképe jelentősen átrendeződött. A pálya jobb oldalán több szél fújt, azon-







ban a bal oldalon várható volt egy markáns lepörgés, esetleges erősödéssel. Gyapiék igyekeztek jobbra menni a leálló szél utolsó morzsáival, Borsosék közép jobbra, Bödör-Varró balra takkolt. A mezőny zöme a jobbra taktikán volt, kivéve Weinber-Böröcz, és Nyeste-Pintér. A jobb oldal először megcsúszott, majd jött a bal pörgés

széllel, így a végén jobb lett a bal, majdnem. Borsosék elegánsan és higgadtan feligazítottak a bója vonaláig Bödörék elé-alá, majd az őket hamarabb elérő lepörgést kihasználva beálltak a másik egység vonalába, és befutottak első helyen. 2. Bödör-Varró, Gyapiék 3. Aztán Margitics-Serke, Weinber-Böröcz, Nyeste-Pintér sorrend alakult ki.



## *Kis kitérő az osztály jövőjét illetően.*

Nyeste Gabi doktor 40 évesen, Bigi (Baráth Gábor) ösztönzésére ült be egy 470-esbe, ráadásul az OB-n. Ez volt kormányosként az első vízre szállása. Tehát van élet 40 felett is, hetvenesben is, beugróként is! Cetli még nála is idősebb, több mint 25 év aktív hetvenes múlttal rendelkezik, illetve e sorok írója is közeledik már a negyvenhez. Hogy miért írom mindezt? Mert újfent ajánlom kedves volt hetvenesező sporttársaim figyelmébe, hogy ideje lenne már visszaülni, hiszen tudod, tudom, hogy hiányzik ez Neked, csak eddig nem merted magadnak sem bevallani ;).

Másrészről ajánlom ezt az osztályt mindenki más figyelmébe, aki szereti, ha éles menetben is siklik alatta a hajó, és nem kell várni a bőszeles szakaszokig.

Három húszas versenyző (2 crew, 1 skipper) is kipróbálta a 70-es érzést, és 2 ebből már biztosan felülő is lesz! Kedves 420-as versenyzők! Szeretnék bátoríta-

ni benneteket, hogy jövőre próbáljátok ki magatokat ebben az osztályban is (legalább egy verseny erejéig), hiszen ez lehet SZÁMOTOKRA a jövő egyik útja. És amikor a jövőre gondolok, nem kizárólag azokról beszélek, akik a nemzetközi mezőny elejébe törekszenek, hanem azokról a versenyzőkről is, akik egy komoly mezőnyben szeretnének vitorlázni.

És ajánlom ezen sorokat mindazon nagyhajósoknak a figyelmébe is, akik csapatukat jelenleg is kishajós, vagy volt kishajós versenyzőkből építik fel, vagy szeretnék felépíteni. Meg kell nézni a komolyabb hazai osztályok eredménylistáit (Asso, Melges), meg kell nézni a Wild Joe, Fifty-Fifty stábját stb., és egyértelmű lesz, hogy kishajózás nélkül szinte nincs (kivételek persze mindig vannak, de ezek sosem erősítik a szabályt!) – komoly - nagyhajózás sem. Utóbbi sportemberek/mecénások a jövő csapatát/csapatukat a mostani olim-

piai egységek támogatásával tudják - akár maguk számára is - biztosítani.

Jelenleg a BYC adja a mezőny gerincét, de aktív ezen a vonalon a Spari, a THE, a Kereked is, és a BSFVK-nak, BHSE-nek, az ASE-nek valamint a Justitianak is van, volt a közelmúltban aktív versenyzője. Igyekeztem a teljességre törekedni, bocsánatot kérek, ha kihagytam valakit. Vannak biztató jelek, hogy ezen kör tovább fog bővülni fog, jövőre stabilan 10 feletti mezőny várható.

2015. évben a THE rendezi a veterán VB-t, már most érdemes lehet a felkészülést, hajóbeszerzést megkezdeni.

Aki szeretne a hetvenesezés jelenébe (naprakész beszámolók, képek, videók, kereskínál, edzés lehetőség), illetve jövőjébe betekinteni, az keressen meg a facebookon (Bödör Gergely) vagy a bodormajo@gmail.com címen.





# Megszállottan a legjobbnak lenni, ez az, ami vezérel minket!

Maximális teljesítmény

Kivételes alaktartás

Megismételhető  
eredmények



## Professzionális háttér a legjobb vitorlázóktól

**QUANTUM**  
SAIL DESIGN GROUP

Quantum Sails Hungary – Quantum LOFT Alsóörs  
8226 Alsóörs, Füredi u. 15.

[www.quantumsails.hu](http://www.quantumsails.hu)



# Finn Országos Bajnokság a THE-ben

**2014. szeptember 24-29.**  
**Tihanyi Hajós Egylet**

Rutai Andrea

Csütörtökön a megnyitó után 11-es rajtot tervezett a rendezőség, ekkor még csak alakult a szél, így várni kellett, de a késő délutáni leállásig 2 teljes futam jó szélben zajlott le. Berecz Zsombi kétséget sem hagyott a felől, hogy hol áll ő a Finnes tudásával a magyar és persze a nemzetközi mezőnyben: mindkét futamban rajt-cél győzelmet aratott, jó 50-100 méter előnnyel. Őt követte az első napon Ian Ainslie és Majthényi Zsombor.

Szerencsére pénteken csodaszép 10 és 20 csomó közötti, viszonylag állandó irányú szélben 4 futam zajlott le. Sportos nap volt! Berecz Zsombi biztos előnye változat-



lan maradt, egyetlen kreuz szakasz volt, ahol nem ő ért fel a bójához elsőként, itt Demeczky Mihály vert rá 50 métert az egész mezőnyre. A második kreuz végére visszaállt a papírforma, és megint Zsombi volt az élen. A nap végére a négy futam után maradt a sorrend az első 2 helyen, a harmadik helyre Pál Gaszton, a negyedikre pedig Lukáts Ákos (Cigi) férközött be Majthényi Zsombi elé.

Két szeles nap és hat szép, sportos futam után sajnos szélcsendes idők köszöntötek a résztvevőkre a hétvégén. Szombaton és vasárnap is felcsillant egy-egy halvány remény a futam rendezésére, ki is vitorlázott a mezőny a víz közepére, de egy általános visszahívás volt a legtöbb, ameddig a futamok eljutottak.

Így vasárnap délutánra maradt a pénteki sorrend, lefűjták a versenyt, és megtartották







az eredményhirdetést. A magyar bajnok - nem meglepő - Berecz Zsombi lett. A junior bajnoki trófeát és vándordíjat Haidekker Elemér vihette ismét haza, master kategóriában Ian Ainslie lett a bajnok, míg grand mastersben Székely Antal (Tonyó), grand grand mastersben pedig Beliczai Tamás kapta az aranyérmet.

Összességében jó hangulatú, sportos - pihenős OB-t fejezett be a finnes mezőny.



# 2014. évi 15 és 25 yolle Flotta Bajnokság

**Siófok** **14. szeptember 27-28.**

Pomucz Tamás

**E**gykor több olimpiai osztályt vendégül látó versenyünk új hajóosztályokkal újra éledt: szép számú nevező érkezett a 15 – 25 yolle Flotta Bajnokságra.

Szombaton 11 órakor elrajtolt az első futam. A változó erejű dél-nyugati fuvallat kicsit táncolt jobbra-balra, de nagyon nem tréfálta meg a versenyzőket.

A második futam gyorsan követte az első, de már a rajt után „játékos” lett a szél. Igyekeztünk amit lehet módosítással javítani a pályán. Én azt vallom, hogy amíg a hajók haladnak, és nincs „utolsó pár előre fuss”, addig folytatni lehet egy pályaverseny futamát is. Az ilyen, és ehhez hasonló eset, ami-

kor egy pályafutam kezd „szétesni” a szélirány és szélerő változásoktól, nehéz döntés elé állítja a rendezőt. Félbeszakítsa a futamot, vagy hagyja végig menni? Mindegyik lehet jó megoldás, ha ezt a rendező következetesen teszi. Joggal háborognak a versenyzők, ha egyik futamot végig szenvedik, majd a másik hasonlót megszakítják. Tiltakozók, elégedetlenek mindig lesznek, ezt tudjuk, de tudjuk azt is, hogy egyenes, jó szélben könnyű jó futamokat rendezni. A rendező igenis mondja ki, milyen elveket követ? Mikor szakít félbe, és mikor lő le egy futamot? Ebben legyen következetes akár egy élet át!

Nagy volt a szél-turmix körülöttünk. Észak-keletre volt egy markáns északi csík, észak-nyugatra semmi, a déli part mellett borzolódott valamitől a víz. A parthoz közel kicsi, de egyenes dél-nyugati szél alakult ki. A harmadik futam sokaknak nem ízlett, de ez a rajtot nem befolyásolta. Az előzőeknél kisebb pályán sikerült egy jó futamot tartani.

A parton a 15-ös flotta látta vendégül a versenyzőket. Jó, tartalmas káposztás bab nem kevés füstölt hússal bélelve várta a flotta gyűlések végét. A megbeszélésekről nem tisztem beszámolni, de abban egységesek voltak a tagok, hogy az „új” MVSZ elkép-







zelések előkészítetlenek. A bajnokságok rendezéséről volt a legnagyobb vita, és felvetődött a kérdés: mit is kap a tag az MVSZ-nek fizetett egyesületi és egyéni tagdíjért? Sok szempont, sok nézőpont, örök vita!

Vasárnap a szokásos őszi keleti szél már reggel korán csalogatta a mezőnyt. A mi kényelmes, 10 óra 30 perces rajtidőpontunk nem tűnt jó döntésnek, mert ugye ez a keleti szépen lassan délre megáll. A negyedik futam még lement benne, nem voltak nagyobb változások.

Az ötödik futam rajtja előtt frissülő északi szél érkezett. Bízató első kör végéhez értek a hajók, amikor éreztem, ezt le kell rövidíteni, mert még egy körre már nem lesz üzemanyag. Így lett az ötödik futam csak egy körös.

14 órakor már osztottuk a díjakat. Szerencsés, szép két nap volt.

Köszönjük a résztvevőknek a sportszerű versenyzést!

Eredmények: **Yolle Bajnokság**





# Vigyázat már a Dunán is vitorláznak!!!

Fluck Benedek



**2014.** szeptember 27-én rendezte meg Fluck Jenő az első dunai vitorlás túraversenyt. A családban van már előzménye ennek a különös dunai vitorlázásnak: 1978 nyarán id. Fluck Jenő, Dóra és a gyerekek, Bence és Daniella - azaz mi - Regensburgból Budapestig vitorláztunk kb. 20 nap alatt, közben számos zsilipeléssel és megállásokkal a nyugatot a kelettel összekötő hatalmas folyón. Az családi kaland túra volt verseny nélkül. Ezen kívül egyszer a ráckevei Duna-ágban részt vettem 6 éves koromban egy bemutató vitorlázáson is, de ez nem nevezhető nagy tapasztalatnak.

Most 36 év után ismét vízre szálltunk a húgossal egy YS verseny keretében három OP, három kalóz és egy dingi társaságában Szentendrén, a Viking Yacht Club támogatásával az ottani kikötőben. A cél a Marina Part, szintén a Club kikötője volt.

A hajókat az előző napokban a fenti kikötőbe leraktuk, és szombat reggel a szervező club járáshajójával utaztunk fel a verseny rajtjához. Ez jó lehetőség volt az útvonalat végig nézni, és ismerkedni a tereptárgyakkal, egyáltalán látni, hogy a mi hajónk merre megy, és hogy hol érdemes nagyon figyelni majd lefele. Például amikor a Szentendrei- sziget után a fő folyásba érünk - ahol persze ezerrel jönnek-mennek a szárnyashajók, hotelhajók, meg tolt, vont alakzatok, kismotorosok és mások.

Az út felfele közel másfél óra volt a kísérő két gumimotorosnak (egyiket vontatták), talán 2 és fél óra folyással szembe. A megérkezés után volt egy gyors kormányosi értekezlet, aztán szerelés, vízre tétel - amire még a hely nincs felkészítve, illetve a folyóra merőlegesen letenni a hajót nem olyan, mint egy balatoni kikötőben.







A rajt „repülő –rajt” volt, mert a folyó 6 km/ó halad így a viszonylag kis szélben nem nagyon lehetett a vonalon a parthoz képest is állni. Így aztán akik korábban elrúgták a partot, el is illantak, mi egy kis késéssel és ezért kb. 800 m hátránnyal iramodtunk az „élboly” után (3 OP és egy kalóz).

Kikerülve a szentendrei promenád előtti sekély részt, spinakkerrel eredtünk a

többiek után. Kis szél volt, így a menetszél miatt a spi vagy állt, de alig volt rajta húzás, vagy ha leállt a szél, akkor egyszerűen beesett. Szóval spi fel-hauz-spi le ritmusban haladtunk.

Közben gyönyörködtünk a partban, a szembe jövő kajakosokkal, kenusokkal, evezős vízi emberekkel régi ismerősként üdvözlöttük egymást, ők meg közben tágra nyílt szemmel nézték kis mezőnyünket. Sőt, egy

idősebb hölgy át is akart szállni hozzánk, mert ő is szívesebben vitorlázik, de itt ilyen még nem látott.

A nyugati befújásokban egész jól haladtunk hol a keleti (pesti) oldalon hol pedig a nyugati partra húzva, mert ott néha gyorsabb volt a folyó - így próbált előzni egy friss leveles faág is. Nem hagytuk. Az OP-kat háromnegyed óra múlva még a Lupa-sziget előtt lehagytuk, és a második helyre jöttünk fel. Előttünk a Paál-Pál (balatoni rozmárok) haladtak. Nekik azért van a dunai kalózosásban rutinjuk, látszott, hogy otthonosan mozognak a közegben, ahol a víz veled jön, a part viszont szalad melletted. Egy tolóhajóval talákoztunk, akit óvatosan kerültünk, ők is néztek a szokatlan jelenségekre és talán lassítottak is egy kicsit hegymenetben.

Hamar elmentünk a Római part teraszos csónakházainak lábánál, ahonnan már javasolt volt az Északi vasúti összekötő híd pillérei után a keleti (amit balatoni-ként mi a délinek hívtunk) partra tartani. Oda jobban átfúj a szél, a széles szakaszon nem takartak a fák, és a cél is ott volt már a szemünk előtt az Árpád híd tövében. Itt már kicsit lógni is kellett, hiszen a Hármashatárhegyről erősebben és tisztábban fúj, igaz a sodrás és a szél ereje





összeadódva azt eredményezte, hogy bár raum volt, mégis félszélre kellett állítani a vitorlákat, mint a többtestű rohanógépeknek. A sebesség növelése itt nagyon fontos cél lett, hiszen a kikötőbe balra felfele be kellett törni, ki a nagy folyó sodrásából - ha ez nem sikerül, akkor megyünk a Parlamenthez integetni. Ennek megfelelően azért az evezőt is előkészítettük (mert a szabály itt engedett max. 20 csapást, megváltoztatva az RRS 42.), de nem volt rá szükség. Ekkor már csak 100 métert kellett megtenni a célig, az öbölből kiáramlás azért nehezítette a haladást, de végül kb. másfél perc hátránnyal másodiknak futottunk be.

A parton már elkészült a nagyon finom babgulyás friss házikenyérrel, Gyugyi büfé alkotása, a záró estebéd előtt a díjkiosztón a legkisebb helyi OP-s vehette át a YS-ben értékelt verseny első díját, majd az osztályonkénti díjazáson mindenki kapott egy „örökemlékképet”.

Köszönjük az ötletgazdának, a házigazdáknak és a kísérőknek, hogy ezt az álmot megvalósították és élményt adtak nekünk és azoknak, akik látták.



## Szentendre-Budapest Vitorlás Túraverseny

2014.09.27  
Végeredmény



Rank	Class	SailNo	Club	HelmName	CrewName	VY	R1	Total	Nett
1	Op	2	WYC	Szabó Berci		173	15:37:18	1.0	1.0
2	Op	1	WYC	Varga Miklós		173	15:37:52	2.0	2.0
3	Op	3	WYC	Németh Trisztán		173	15:38:00	3.0	3.0
4	Kalóz	Hun 2		Paál András	Pál András; Lovas Péter	110	14:59:10	4.0	4.0
5	Kalóz	Hun 205	VSC	Fluck Benedek	Kisné Fluck Daniella	110	15:04:20	5.0	5.0
6	Kalóz	Hun 496		Sramkó Péter	Németh Gábor	110	15:16:58	6.0	6.0
7	450-es Jolle	Hun 888	WYC	Juhász Máté	Kárpáti Balázs	116	15:40:23	7.0	7.0





# Félszáz hajó indult a PRAESTA őszi Regatta kenesei szezonzáró vitorlás versenyen

**2014. október 19.**

Dávid Júlia

**Balatonkenese**







Igazi őszi vitorlás fieszta volt az október 19-én Balatonkenesén rendezett PRAESTA Őszi Regatta. A félszáz hajó csodás napsütésben vágott neki a túraverseny távjának.

A 10:00 órakor kezdődő verseny rajtjánál igen gyenge, 3-4 csomós keleti szél fújdogált. Elsőként Balatonaligára kellett vitorlázniuk az egységeknek, a második pályajel Siófoknál volt, ide 12:00 óra után néhány perccel elsőként érkezett a Voodoo nevű Asso hajó. Mivel a szélviszonyok nem tet-

ték lehetővé a további hajózást, így a rendezők pályarövidítés mellett döntöttek siófoki befutóval. Azonban ezt bizonyára senki sem bánta, mert a parádés idő és a támogatók - a PRAESTA és a Navigátor Egyesület - ajándékai mindenkit kárpótoltak.

A YSI kategóriában a Brainstorm nevű 370RUN győzedelmeskedett Bognár László kormányzásával, a második a Flaar 26-os Kolibri lett, a harmadik helyen pedig a Puro Contento nevű J105-ös végzett. A YSII egységek mezőnyében a

Jonatáné lett a legfényesebb érem, Tassonyi Kadocsáék mögött végzett Jakab László Szirákó nevű Regina hajója, aki talán a második hely okozta "kis csalódás" miatt azzal vigasztalódhatott, hogy megnyerte a PRAESTA 600 000 Ft értékű fődíját, valamint egy borcsomagot is kapott a névadó jóvoltából. A Szivárvány nevű 15-ös Jolle végzett a harmadik helyen a YSII kategóriában. A YSIII mezőnyben a Vámpír csapata, Dr. Pető Béla vezényletével állhatott a dobogó legfelső fokára, mögötte végzett másodikként a Skorpió és a Vízipók. A legnépesebb osztályt külön is értékelték a rendezők. A 14 Nautic egység közül Varsányi Gáborék a Mentával szerezték meg az első helyet, a második a Fanatic lett Jánoky László irányításával, ezen a hajón egy kis "mocó" is debütált, a 9 éves Verebélyi Zsombor élete első nagyhajós vitorlásversenyén ezüstérmet szerzett és örülhetett a Navigátor Egyesület ajándékának, egy MP3 lejátszós napszemüvegnek is, amit egyébként minden kategória győztes csapat is megkapott. A Nautic osztály bronzérmes csapata az Oxigén lett. A Navigátor Kupát a legjobban teljesítő Navigátor Egyesületi tagok között osztották ki, ennek Arató Gábor örülhetett, aki az Újjée nevű J24-es egységet kormányozta.







Végeredmény: **Praesta**





# LASSAN TÉNYLEG VÉGET ÉR A SZEZON

## - gondoskodjunk a hajónkról!

Hasznos tippek és tanácsok  
a Quantum Sails Hungary szakembereitől

Bár a napfényes őszi hétvégéken még sok vitorlást látni a Balaton vizén, lassan, de biztosan közeledik a hajók téliesítésének ideje. Ha már egész tavasszal és nyáron kedvenc tevékenységünknek hódoltunk, és ehhez hű társunk is akadt a hajónk személyében, kétség kívül megérdemli az alapos törődést, hogy jövőre legalább ilyen jól érezzük magunkat a vízen, és a következő szezonkezdetkor se érjenek minket apró figyelmetlenségeinkből fakadóan kellemetlenségek, vagy ne keletkezzenek komolyabb károk szeretett járgányunkban.

### Ételek, italok, hűtő

Bagatell dolognak tűnik, de ne feledjünk el kivenni a hajóból minden olyan romlandó dolgot (étel, ital), amelyről azt feltételezzük, hogy kellemetlen meglepetést okozhat majd tavasszal a szezon kezdetén. Legfőbb leőhelyüket, a hűtőszekrényt mindenképp ki kell kapcsolni, tehát biztosan meglátjuk, ha valami olyasmi lapul még benne, aminek télre nincs ott keresnivalója. A hűtőt érdemes ilyenkor kitakarítani, és nyitva hagyni az ajtaját, hogy rendszeren kiszáradhasson.

### Vízcsövek, tartályok

Nagyon fontos a hajó teljes víztelenítése! Engedjük ki mindent a tartályokból, hagyjuk dolgozni a vízpumpát addig, amíg már semmi nem jön a





csapokból. Egy kevés víz mindig marad a csövekben, de nyugalom, ha van helye tágulni, nem fognak szétfagyni a csövek.

És akkor jöjjön a feketeleves: a WC-vel is hasonló módon kell eljárni. Fájdalmas procedúra, de sajnálatos módon muszáj megcsinálni, - bár az élelmesebbek meg is csináltathatják, megkímélve magukat a kínosabb részletektől.

## Motor

Kivétel után érdemes a motort megjáratni még egy kicsit a parton, hogy kiköpje az összes vizet a kipufogórendszerből. Ezután érdemes kivenni az impellert, hadd csorogjon ki a maradék.

## Gépészet

A motor és a kipufogórendszer víztelenítését követően a gépészet szerves részét képező akkumulátorokat is érdemes kiszerezni, majd meleg környezetben tárolni. Fontos néha feltölteni, kondicionálni, esetleg csepptöltőn tartani.

## Mosás, takarítás

Szeretett hajónk megérdemel egy alapos lemosást is a téli pihenő előtt. Mossuk le a fedélzetet, kívülről a hajótestet, távolítsuk el az aljáról az algát!

Kézenfekvő megoldás lehet a téliesítést szakemberekkel elvégeztetni. A kikötők általában kínálnak a daruzáson túl takarítási, víztelenítési, téli felkészítési szolgáltatásokat is.

## Vitorlák

Az egyik legfontosabb a vitorlák megfelelő kezelése, hiszen a vitorlák és a szél a hajónk „motorja”: nem olcsó játék, viszont ha gondosan bánunk vele, évekig szolgálja kedvenc tevékenységünket.

A vitorlákat télen le kell szerelni! Ha van bennük latni, azokat ki kell szedni, de minimum lazítani őket - nem tesz jót nekik, ha megfeszítve, görbítve tároljuk őket 5-6 hónapon át.

Nagyon fontos, hogy az eltárolt vitorlák szárazak legyenek! Az összes - ne feledkezzünk meg a spinnakerről sem! Vegyük ki a zsákból, szedjük szét, szárítsuk ki alaposan, és gondosan összehajtva tegyük el télire!

A vitorlák téliesítését, az elcsomagolás előtti átvizsgálást, a kisebb szakadások megvarrását, egyéb javítások elvégzését, apróbb penészfoltok kezelését érdemes szakemberekre bízni.

Végül nem marad más hátra, mint hogy gondosan betakargassuk hajónkat a téli álom előtt.

## Ponyvák, takarók

Érdemes az összes biminit, sprayhoodot is levenni, mivel ezek is könnyen megpenészednek, ha nedvesek lesznek a ponyva alatt. Szereljük le, szárítsuk ki őket, és tároljuk télen a hajó belsejében.

Nagyon fontos a megfelelő ponyvázás, hiszen egy jó ponyva fél siker! Távol tartja a faleveleket, az esővizet és más szennyeződések is, így hajónk tisztán, védve várhatja a tavaszi vízrebocsátást. A megfelelő ponyvázás hosszú távon is kifizetődő, ugyanis a gondos védelem növeli hajónk élettartamát. Megvédi vitorlásunkat az időjárás szeszélyeitől, nem közvetlenül a hajón fagy meg az eső vagy a hó, ami az apró zugokba befolyva évek alatt komolyabb sérüléseket is okozhat. Egy sima gélhiba vagy repedés is tovább marad vállalható állapotban, ha ponyvázunk hajónkat, mint ha egész télen áll benne a víz, ami megfagy. Különösen érdemes odafigyelnünk a teakfa burkolatokra fedélzetünkön - ha rendszeren leponyvázunk, nem gyűjt be annyi koszt, és állapotát is tovább őrizhetjük, ha átázva nem fagy meg a nemes fafelület.



**Hasznos tipp:**

Mi a Quantum Loftban pont ezen munkálatok elvégzéséhez értünk! Gondos gazdái vagyunk minden vitorlának, segítünk hajója téliesítésében, minőségi, időálló ponyvákat, takarókat készítünk egyedi felmérés után hajójára.

És hogy még egyszerűbb legyen ügyfeleink dolga, örömmel elmegyünk a kikötőbe, leszereljük, átnézzük, megjavítjuk vitorláit, és mivel sokukról gondoskodunk, meleg, száraz helyen együtt tároljuk őket, így még az unalom okozta téli depressziótól is megkíméljük őket :).

Vitorla leszerelést, felszerelést, téli tárolást 9000,-Ft/vitorla áron vállalunk, ha pedig valaki november végéig a tárolás mellé ponyvát is rendel, 10% kedvezményt adunk a ponyva árából.





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

37 44



VARIANTA



minimál ár,  
maximál  
teljesítmény,  
német minőség

[www.varianta.hu](http://www.varianta.hu)



Hajók webshopból!

[info@hanse.hu](mailto:info@hanse.hu)  
[www.varianta.hu](http://www.varianta.hu)



# MAGYAR FORMATERVEZŐ SIKERE A RED DOT-ON

FORRÁS: NG.HU

MAGYAR TERVEZŐ, A 31 ÉVES POLICSÁNYI ISTVÁN NYERTE MEG AZ EGYIK LEGRANGOSABB FORMATERVEZÉSI DÍJAT, A RED DOT DESIGN CONCEPT AWARD BEST OF THE BEST ELISMERÉSÉT 2014. SZEPTEMBER 26-ÁN SZINGAPÚRBAN.



Az ipari formatervezés világában a Red Dot (piros pont) Award jelenti a legrangosabb elismerést. A tervezők és gyártók minden évben három elkülönült versenyben mérkőznek meg egymással: az adott évben termelésbe és kiskereskedelmi forgalomba került termékek terén, a termékkommunikáció és a hozzá kapcsolódó szolgáltatások, valamint a formatervezési koncepciók és gyártmánytervek kategóriájában. Az első két kategória





On board ▶

A totally new approach to the seating arrangement. No predetermined seating for the handicapped. Families and the handicapped may sit according to their preferences. Smart solutions and integrated functionalities enable the boat to be used as a cruise-ship, event ship or ferry.



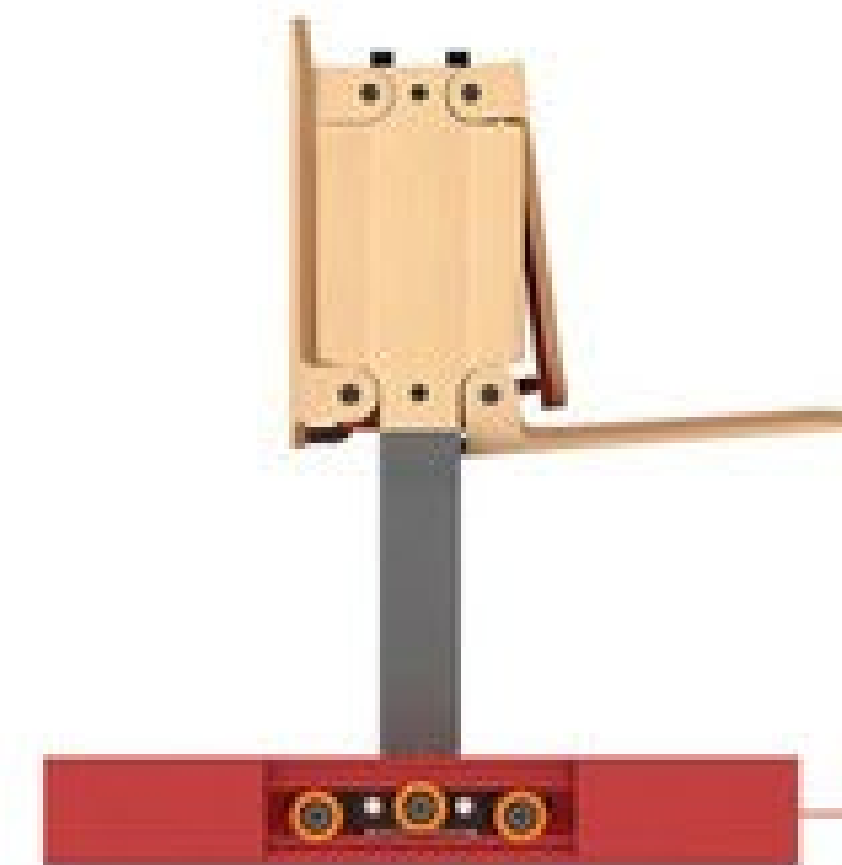
All seats are in upright position. Passengers are free to move around the deck, and may enjoy the view from the railing anywhere on the boat.



Passengers are free to form and rearrange the deck, which may be subsequently readily altered.

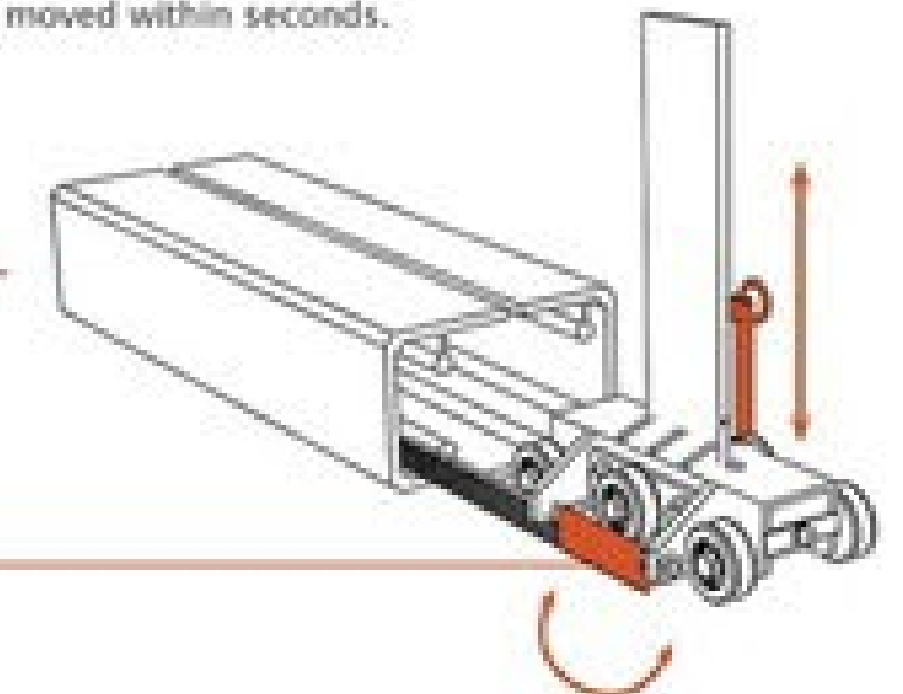


Seats are easy to move, in less than five minutes

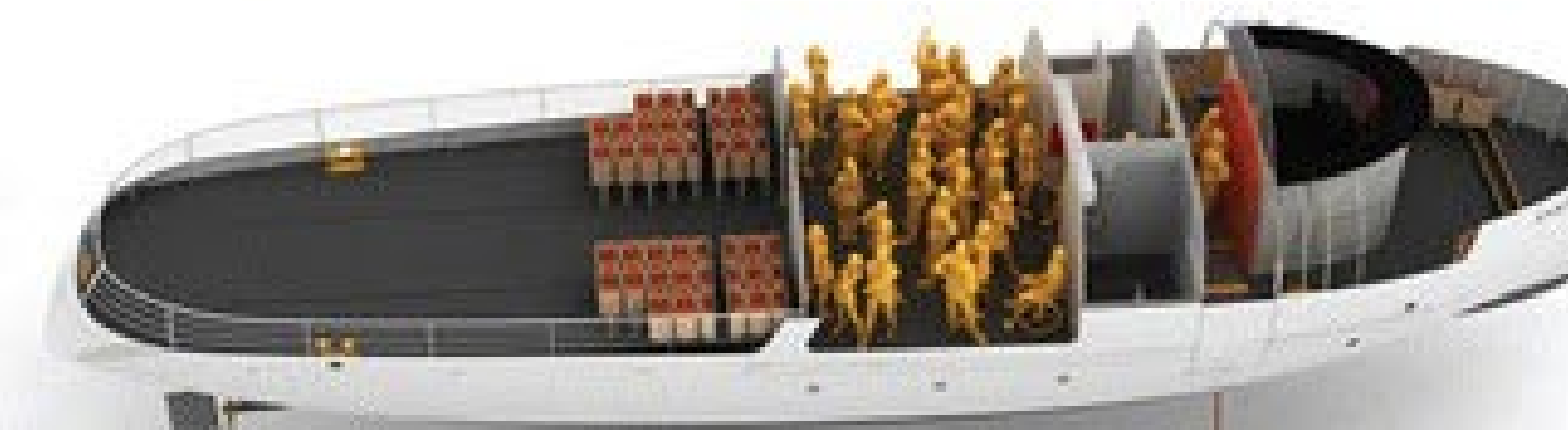


Seats are anchored to a rail running below the deck. Once the anchor has been raised the seats may be moved along the rail. Rubber pads protect the chairs from damage.

One step decoupling mechanism with fast and easy usage. Safe from accidental passenger interference owing to the use of a special key. The key releases the anchor connected to the sliding system which allows the chairs to be moved within seconds.



Within five minutes all seats can be arranged so as to create a spacious deck for an event.



Smaller events can be held indoors. There is enough





díjait Németországban adják át (a díjat 1954-ben alapították Essenben), az innovációhoz és modern gyártáshoz kapcsolódó harmadikat viszont Szingapúrban, a Red Dot Award második otthonában kapják meg a győztesek.

Policsányi István ez utóbbi témakörben nyerte meg a legnépszerűbb és ezért legnépesebb kategória, a Mobility (mozgásban) fődíját. Ebbe az osztályba járművekkel és munkagépekkel lehet nevezni, 2013-ban például az Audi legújabb koncepcióautója és a Volvo teherautóterve volt a díjazott. Különösen értékesé teszi a mostani Best of the Best díjat, hogy ebben a kategóriában nagyon ritkán nyernek vízi járművek, ráadásul közösségi személyszállító hajó még nem kapott soha ilyen elismerést.

A benyújtott pályamű címe „New Voyage Experience Accessible to Everyone” (mindenki számára elérhető új utazási élmény), ez egy 80 személyes, balatoni közforgalmi hajózásra tervezett típus terve. A terv első változata a balatoni közcélú hajózási társasággal való egyeztetések alapján készült, de ők később más, gyorsabb megoldást kerestek az akkori hajóhiány orvoslására, így a mostani továbbfejlesztett koncepció megvalósításához Policsányi István tervező és mérnök társa Köves Gergely, az EMBER Industrial Design csapata új befektetőket keres – tudtuk meg a díjazottól.

A forma egyszerre ötvözi a modern gyártástechnológiával elérhető új vonalvezetést, a természettől ellesett formákat és a magyar géphajózás különböző koraiból átvett stíluselemeket. Külsőjét egyszerre ihlette a vízi emlősök áramvonalas teste, a XIX-XX. század fordulójára jellemző klasszikus magyar vonalvezetés, és az 1950-60-as évek méltán világsikerű olasz motorcsónakjai. Ezáltal olyan forma alakult ki a tervezés során, ami stabilitást és erőt sugároz, ezzel együtt dinamikus és a jövőbe mutató. A formaterv mellett komoly hajózási számítások igazolják a hajótest ideális kialakí-

tását: a törzs a Balatonhoz hasonló sekély tavakhoz optimalizált vízvonalat kapott, és a belső bordázat segítségével a hajó sérülés nélkül elviseli a szűk kikötőkben szükséges hajózási manővereket, például a kikötött hajóorr segítségével történő átfordulást. Mindemellett karbantartása is egyszerű, mert a hajómotorokat a hajófelépítmény megbontása nélkül ki lehet emelni a testből.

Az igazi újdonság azonban az utastérben található. A hajó teljes átjárást tesz lehetővé az utasoknak, így az utazás ideje alatt szoros ember-víz-jármű kapcsolat alakulhat ki. Innovatív rendszerek biztosítják, hogy a hajóra bármilyen vízállás mellett külső segítség nélkül felszállhassanak azok az utasok is, akik kerékpárral, babakocsival vagy kerekesszéssel érkeznek. A fedélzeten az utasszékek elrendezése az igények szerint egyszerűen átalakítható, például az utaslétszámnak megfelelően: csak néhány mozdulat, és a babakocsi vagy a kerekesszék bárhol elfér a családtagok mellett. A fedélzeten akár egy egész kiránduló osztály is utazhat, és a bicikliknek is gyorsan kialakítható megfelelő tároló hely.

A hajó egyedi székrendszerének köszönhetően többfunkcióssá válik, mivel 5-10 perces átalakítás után a menetrend szerinti személyhajóból kényelmes turistahajóvá vagy rendezvényhajóvá válhat, ahol egyaránt lehet tárgyalásokat tartani, vagy társas szórakoztató rendezvényt szervezni, táncolni, koncertet tartani. Görgős sínrendszerének segítségével a székek „elcsomagolhatóak” a középső zárt térbe, védve ezeket az időjárás viszontagságaitól, vagy ha teherszállításra kívánják használni, mivel a hajó hátsó fedélzete üres, sík felületű.

A nyertes pályamű és vetélytársai megtekinthetők a **Red Dot** honlapján, további részletek pedig a **tervező weboldalán** olvashatók.







## 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](http://www.maritimehajosbolt.hu)

[www.maritime.hu](http://www.maritime.hu)

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



# 100% vitorlázás

100% vitorlázás

2014. # 055



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