

VITORLÁS, SZÖRF ÉS MOTORCSÓNAK MAGAZIN

# HAJÓ

24. ÉVFOLYAM, 2016. MÁJUS–JÚNIUS

239. SZÁM 850 FT

ELŐZETES: KÉKSZALAG – ERSTE WORLD NAGYDÍJ  
SZÖRFÖSÖK AZ OLIMPIÁN  
HAJÓBEMUTATÓK  
VERSENYEK



Fotó: Tóth Bogee



# 315

Gyors túrahajó | Könnyű kezelhetőség | Személyre szabott kialakítás | Innovatív dizájn



Tervező: Judel / Vrolijk  
biztonságos, gyors, modern



Színek, kárpitok és faanyagok  
szinte végtelen kombinációja



Sokoldalú funkcionalitás: hagyományos vagy egybenyitott szalon



Tágas kokpit: nagy élettér,  
rúd- vagy dupla körkormány



new 315

345

385

415

455

505

575

new 675



BEMUTATKOZIK A HANSE HUNGARIA KFT.:

- Hanse vitorlások hivatalos magyarországi képviselője
- Teljes körű szervíz szolgáltatás és garanciális javítások a Balatonon és a tengeren

Hanse Hungaria Kft. | [info@hansehungaria.hu](mailto:info@hansehungaria.hu) | [hansehungaria.hu](http://hansehungaria.hu)  
Keszthelyi Yachtkikötő, 8360 Keszthely, belterület hrsz. 3795/17/B  
Telefon: +3670 945 4538

  
BREAKING RULES . SETTING TRENDS



Cholnoky Sára  
Fotó: Tóth Bogee

Következő számunk az olimpiát követően, augusztus 29-én jelenik meg.

## HAJÓ

VITORLÁS, SZÖRF ÉS MOTORCSÓNÁK MAGAZIN

ISSN: 1216-9161

WWW.HAJOMAGAZIN.HU,

E-MAIL: HAJO@HAJOMAGAZIN.HU

KIADÓ:

MÉDIA & MARKETING KFT.

MUNKATÁRSÁK:

SZEKERES LÁSZLÓ,

LITKEY FARKAS,

RUJÁK ISTVÁN

NYOMDAI MUNKÁK: PROSPEKTUS NYOMDA, VESZPRÉM

TERJESZTI: HIRKER ZRT., LAPKER ZRT.

EZ A KIADVÁNY A TÜV TANÚSÍTVÁNYA SZERINT AZ ISO 9001 SZABVÁNYNAK MEGFELELŐ, FAMENTES, 100 SZÁZALÉKBAN KLÓRMENTES, KÖRNYEZETBARÁT TECHNOLÓGIÁVAL ELŐÁLLÍTOTT PAPIRRA KÉSZÜLT.

Nyilván többen is aspirálhatnak a legolcsóbb riói kvóta címre, de a szörfösök minden bizonnyal jó eséllyel pályázhatnának. Korábban azt gondolhattuk, hogy a vitorlázóknál kevesebből nehéz kihozni egy olimpiai részvétel jogát, de a szörfösökkel – Cholnoky Sárával, Gádorfalvi Áronnal és Utassy Loránnal – beszélgetve rá kellett jönnöm, hogy nagyon is lehetséges.

Érthetetlen a magyar sportpolitika, a finanszírozás rendszere, és főleg a filozófiája. A látvány-csapatsportok társasági adókedvezménytel történő támogatása nem logikus, ugyanis ezek a sportágak elvben képesek eltartani magukat, szemben egy sor olimpiai sportággal, amelyek világszerte és hazánkban is finanszírozásra szorulnak. Egy közepes labdarúgócsapat megél, legalábbis meg kellene éjjen a bevételeiből, de egy céllovó aligha képes erre... Ugyanez igaz a vitorlázókra és a szörfösökre is.

A közvetlen állami finanszírozás pedig egy sor sportágban gyakorlatilag semmire sem elég. A vitorlás klubok ma szinte kivétel nélkül a tagdíjából tartják fenn magukat, esetleg egy-egy szponzor segíti őket. Kevés jut az élsportra, de az utánpótlásra is. A gyerekek sportolása elsősorban a szülők pénztárcáját terheli. Ha egy fiatal kiemelkedően eredményes, akkor a klubja segíti, esetleg a Magyar Vitorlás Szövetségtől is kaphat némi pénzt, elsősorban külföldi versenyekre. Jellemzően egy vitorlázó olimpiákon éves költségeinek negyedét a klubja – ha teheti – állja, a másik negyedét pedig az MVSz. A további ötven százalékot a szülők fizetik, vagy a sportoló dolgozik. Ez a mai világban azonban óriási hendikep, így legfeljebb a kvótaszerzés lehet cél, de a jó szereplés, a pontszerzés semmiképpen. Szponzort találni pedig egy-két kivételtől eltekintve roppant nehéz.

Beszélnék a politikusok a sportolói életpályáról, ami a sportágak zömében nincs. Egy olimpiára készülő vitorlázó napról-napra él, versenyről versenyre próbálja meg összeszedni az utazás költségeit és a nevezési díjakat. Van olyan, akinek sikerül. Másoknak, a többségnek nem, ők befejezik a versenyzést. Közülük sokan tehetségesek, mégis hobbivitorlázók lesznek. (Ha lesznek...)

Mindez annak ellenére is igaz, hogy a rendszerváltást követően a klubokban – elsősorban a fiatalokkal – egy jó ideje ismét magas színvonalú munka folyik. Amikor azonban komolyra fordul a dolog, az olimpiai osztályokba kerülő gyerek nagyságrenddel többre kerül, amire egyszerűen nincs fedezet. A sportolói életpálya az ő esetükben arról szól, hogy legyél nagyon jó, és ha ezt sikerül elérned, akkor vége is a pályafutásodnak, mert arra rendszerint nincs a családoknak évi néhány, esetleg magasabb szinten pár tízmilliója.

Az olimpia hazánkban a nemzeti büszkeség része, mégsem teszünk meg mindent, hogy a tehetségek ne kallódjanak el. (Mindent? Sajnos csak nagyon keveset.)

Az olimpiarendezés és a stadionépítések költségeiből évtizedeken keresztül lehetne az összes ifjúsági sportolót és az olimpiákonkat megfelelő szinten támogatni.

A budapesti olimpia becsült költsége ezer, a fejlesztésekkel együtt négy-hatezer milliárd forint. Ha ötten számolunk, akkor ez az összeg megegyezik a Szörf Szövetség százéves költségvetésével.

# TARTALOM



Egy hajóban  
Érdi Méri Hyeres-ben  
Finn vb – Berecz Zsombor nélkül  
Vadnai Benjamin nyerte az olimpiai válogatót  
Soling Európa-bajnokság  
Raffica győzelem a Rund umon

**HÍREK**

**4**



Cholnoky és Gádorfalvi az olimpiára készül  
**RENGETEG MUNKA RIÓIG**

**10**



Érdi Méri díszvendég a Word Sailing gálavacsoráján  
**HIHETETLEN TÖRTÉNET**

**26**



TVSK Kupa előzmények  
**1946–1982**

**30**



Hely Hansen – Pünkösdi Regatta  
**KESZTHELY ÚJRA MEGTELT**

**34**



Kékszalag hajója  
**A LISA**

40



Hajóbemutató: Hanse 345  
**KOMOLY HAJÓ**

44



Egy épülő 37 lábás  
**TRENTALETTE**

48



Programok, esélyek  
**KÉKSZALAG – ERSTE WORLD NAGYDÍJ**

56

# HÍREK

## EGY HAJÓBAN

Stratégiai együttműködési megállapodást írt alá a Magyar Suzuki Zrt. és az innovatív hazai hajóépítő műhely, a Flaar Mérnöki Tervező és Szolgáltató Kft.

A Flaar Kft. fő profilja a sport-, verseny- és munkahajók gyártása. Hajóihoz a benzinüzemű motorokat kizárólag a Suzuki szállítja. A most megkötött hosszú távú stratégiai megállapodást piaci igény hívta életre: ezentúl a Flaar hajótesteket és a Suzuki hajómotorokat együtt, menetkész hajóként vehetik át az ügyfelek.

A megállapodás rögzíti az együttműködés alapjait, amelyek közül kiemelten fontos a közös termékfejlesztés, valamint az együttműködés során fejlesztett termékek értékesítésének kétoldalú támogatása. A továbbiakban a Flaar és a Suzuki márka közös marketingkommunikációval, kölcsönös védjegyhasználattal, együttes képzési programokkal erősíti egymást.

A hazai nagyközönség előtt a két márka ezentúl közösen jelenik meg a rendezvényeken és a kiállításokon. A Magyar Suzuki Zrt. büszke a hazai és a nemzetközi hajózás motorizációjában betöltött szerepére, amit most újabb szintre emel a hazai Flaar Kft.-vel megkötött hosszú távú stratégiai megállapodás.

*Magyar Suzuki Zrt.*

## ÉRDI MÁRI HYERES-BEN

Fejlődése és különösen az ideai eredményei után szinte természetes, hogy Érdi Mária ismét meghívást kapott az április 29. és május 1. között rendezett világkupa futamra, a franciaországi Hyeres-be.

A 18 éves Érdi Mária a világ 29 legjobb Laser Radial versenyzőjét felvonultató mezőnyben újra bizonyította kivételes tehetségét.

Fantasztikusan kezdett, az első napon 8. és 10. helyen végzett. A továbbiakban változó sikerrel szerepelt, de elmondható, hogy a leggyengébb – tehát a kieső – helyezése volt számára a versenyt megelőzően a papírforma. Nos ezt jócskán túlteljesítette: a nyolc futamból négy alkalommal is a befért a legjobb tíz közé, azaz a mezőny első harmadába! Legjobb eredményét – 5. hely! – az utolsó futamon érte el, úgy, hogy az első bójánál még a 14. helyen fordult, de ezután folyamatosan jött fel a mezőnyben. Az utolsó két szakaszon a belga Evi Van Ackerrel keményen küzdött az 5. helyért, és végig maga mögött tudta tartani a londoni olimpia bronzérmesét, aki a szakértők szerint a riói játékok abszolút favoritja.

Mária a hyeres-i világkupán 8., 10., 20., 22., 7., 21., (25.) és 5. futameredményekkel összesítésben – azelőtte lévővel pontazonossággal – a 13. helyen végzett. Nagyon kevés választotta el attól, hogy hasonlóan az egy hónappal korábban, az Európa-bajnokságon véghezvitt bravúrja után, ismét bejusson az Éremfutamba, vagyis a legjobb tíz versenyző közé.

Mária a Hyeres-ben elért eredménnyel igazolta, hogy a 47. S.A.R. Princesa Sofia Regattán, még április elején megszerzett olimpiai kvalifikáció nem a véletlen műve volt.

A versenyen Evi Van Acker pontazonossággal győzött, a svéd Josefín Olsson és a tőlük kilenc ponttal lemaradt brit Alison Young előtt.





**NELSON**  
FLOTTALÍZÍNG



## **A TÖRŐDÉS ALAPFELSZERELTSÉG**

**Nelson Flottalízíng Kft.**

8000 Székesfehérvár, Mártírok útja 78.

Tel.: +36 22 514 190, +36 22 512 140

+36 22 514 178 Fax: +36 22 514 193

1144 Budapest Gvadányi u 67. „D” épület

Tel.: +36 1 422 1630 Fax: +36 1 422 1629

e-mail: [flotta@nelson.hu](mailto:flotta@nelson.hu)

[www.flotta.nelson.hu](http://www.flotta.nelson.hu)

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



Giles Scott



Jonas Høgh Christensen – fotó: www.onEdition.com



Pieter Jan Postma – fotó: Richard Langdon

Vadnai Benjamin – fotó: Vadnai Péter



## FINN VB – BEREZC ZSOMBOR NÉLKÜL

Május 5. és 13. között, Rómától 120 kilométerre délre, Gaetában, a Földközi-tengeren rendezték a hatvanadik Finn Gold Cupot, azaz a Finn osztály 2016. évi világbajnokságát.

Sajnos a legjobb magyar finnes, a riói olimpiára készülő, Európa-bajnoki ezüstérmes Berezc Zsombor nem volt ott a mezőnyben. Zsombor versenyt megelőzően esett át egy vírusos influenzán, amely alaposan legyengítette a szervezetét, ezért nem volt olyan fizikai állapotban, hogy a világbajnokságon versenyezzon.

Távollettében is voltak magyarok a mezőnyben Haidékker Péter és a fia, Elemér révén.

A versenyt a brit Giles Scott fölényesen (17 ponttal) nyerte, a dán Jonas Høgh Christensen előtt, aki további 22 ponttal előzte meg a bronzérmes holland Pieter Jan Postmát.

Christensen a londoni olimpia ezüstérmese az ötkarikás játékok után abban bízhatott, hogy Ben Ainslie után ő lehet az osztály uralkodója, de – legalábbis most – úgy néz ki, hogy egy másik brittel sem tud mit kezdeni. Scott évek óta mutatott teljesítményét és eredményeit látva, szinte odaadhatnák neki a riói aranyat. Igaz, London előtt is hasonló volt a helyzet, Ainslie ugyanúgy toronymagas esélyesnek számított, mint most honfitársa, mégis csak nagyon nehezen, szoros küzdelemben, végül csak pontazonossággal sikerült legyőznie a dán Christensent, megszerezve ezzel negyedik olimpiai aranyérmét.

Postma a vb harmadik helyezettje, négy éve az olimpián éppen csak lemaradt a dobogóról, akkor negyedik helyen végzett, úgy, hogy az utolsó futamban állt aranyérmes pozícióban is. Egy buta hiba miatt nem szerzett érmet. (Hátszélben a boomja hozzáért egy előzőtt hajóban ülő versenyző hátához, amiért büntetődnie kellett. – *a szerk.*)

Ők hárman természetesen az esélyek közé tartoztak, de a további sorrend szolgált vaskos meglepetésekkel is: az első tízben jónéhány olyan versenyző szerepelt, aki még sose vagy legfeljebb elvétve került be az Éremfutamba. De váratlan eredmény Jorge Zarif 17., Ivan Kljakovic Gaspic 20., Milan Vujsinovic 26. helye is.

## VADNAI BENJAMIN NYERTE AZ OLIMPIAI VÁLOGATÓT

Nagyon régen volt abban a helyzetben a magyar vitorlás-sport, hogy egy hajóosztályban (Laser Standard) három, szinte azonos tudású versenyző – Tomai Balázs, Vadnai Benjamin és Vadnai Jonatán – pályázhasson az olimpiai részvételre. Most ez a helyzet állt elő, ezért a Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége 2014 nyarán úgy határozott, hogy ha valamelyikük olimpiai részvételi jogosultságot jelentő eredményt ér el, akkor négy, előre meghatározott nemzetközi versenyből álló válogató sorozatot megnyerő versenyző érdemli ki az olimpiai részvételt.

Az is szerepelt az MVSz elnökségi határozatban, hogy ha egy kvalifikációs versenyen bárki az első tízben végezne – és csak ő éri el ilyen módon a kvalifikációt – abban az esetben nincs szükség válogatózásra, ő lesz az olimpikon.

A határozat felsorolta a válogató versenyeket, és az eredményszámítás módját, illetve azt is kimondta, hogy az MVSz kiemelt támogatásban részesíti azt a versenyzőt, aki az kvótát szerez a riói olimpiára.



Az olimpia kvalifikációra a határozat után csaknem egy évig várni kellett. A 2015-ös világbajnokságon aztán Tomai Balázs az Aranycsoportba kerülve teljesítette az olimpiai részvételhez előírt eredményt. Kezdetét vehette a válogatózás.

Az érintett felek 2015. július 11-én egyeztettek, és megállapodtak a válogatózás végleges rendjében.

A négy válogató verseny: Miami Világkupa, a Las Palmas-i Európa-bajnokság, a Palma de Mallorcán rendezett EUROSAF verseny és a mexikói világbajnokság. A versenyzők eredményei százalékszámítás alapján lettek értékelve, azaz a versenyen elért helyezés/versenyen induló hajók létszáma x 100 képlettel számolva. A leggyengébb eredmény kiejthető.

Mexikóban véget ért a Laser Standard világbajnokság, és ezzel lezárult a magyar versenyzők közötti olimpiai válogató versenysorozat. Benjaminsnak már a világbajnokság előtt jelentős előnye volt a vetélytársaival szemben, matematikailag is csak az öccse, Jonatán verhetette meg. Végül egyértelmű fölényrel lett ő a győztes.

Olimpiai válogató végeredménye

- |                         |             |
|-------------------------|-------------|
| 1. Vadnai Benjamin, BYC | 91,33 pont  |
| 2. Vadnai Jonatán, BYC  | 110,33 pont |
| 3. Tomai Balázs, MVM SE | 145,72 pont |

Ezzel eldőlt, hogy vitorlázás sportágban Berecz Zsombor, Érdi Méri, Gádorfalvi Áron, Chohnoky Sára és Vadnai Benjamin képviseli Magyarországot a riói olimpián.

## SOLING EURÓPA-BAJNOKSÁG

Rendkívül szoros küzdelemben Európa-bajnoki ezüstérmet szerzett Litkey Farkas csapata az ausztriai Traunseerenzajlő Európa-bajnokságon. A magyarok pontegyenlőséggel végeztek a második helyen, az Európa-bajnok osztrák hajó a szabályoknak megfelelően azért került összesítésben az élre, mert két futamgyőzelem mellett két második helye volt, míg Litkeyék két futamgyőzelem mellett egy második helyet szereztek. A Varjas Sándor irányította másik magyar hajó Európa-bajnoki bronzérmet kapott, miután az összesítésben harmadik kanadai hajó mögött a negyedik helyen végeztek.

A csütörtöki zárónapon kiderült az ég, és megindult a várva várt északi termikus szél, amely a nap folyamán 7–10 csomóval fűjt. A holtversenyben álló magyar és osztrák hajó egyike sem tudott egyenletesen jól vitorlázni. Litkeyék a hetedik futamban egy hatodik hellyel kezdtek, és hat pont előnyt szereztek a 12. helyre érő osztrákok előtt. A nyolcadik futamban a magyar hajó hibázott az első szakaszban, és három-négy helyet veszítve elmaradt az élbolytól, Christian Binderék viszont megnyerték a futamot. Hiába ért be a magyar hajó a negyedik helyre, az utolsó, döntő futam előtt az összesítésben két ponttal az osztrákok vezettek.

Litkeyék akkor győzhettek volna, ha az első helyen érnek célba, és az osztrákok harmadikak. Ha ennél rosszabb helyre ér a magyar hajó, akkor három helynek kellett volna lennie a különbségnek. A kilencedik futam biztatóan indult: a magyar hajó a harmadik helyen állt az első szakasz végén, s az osztrákok jó öt hellyel hátrébb. De a futam során a magyar csapat már nem tudott tovább javítani a helyezését, Binderék viszont feljöttek az ötödik helyre. A befutóban Varjasék és az osztrákok között nem volt több, mint egy méter. Ha a magyar hajónak sikerül



Vadnai Jonatán – fotó: Vadnai Péter



Tomai Balázs – fotó: Tóth Bogee



Európa-bajnok: Christian Binder, Christian Feitchinger, Klaus Kratochwill  
Ezüstérmes: Litkey Farkas, Joó Kristóf, Ooszlán Gábor





Harmadik helyezett: Varjas Sándor, Kovácsi László, Meretei Gábor



Raffica a Rund umon – fotó: Németh Erika



Frissült a szél – fotó: Németh Erika

Éjszai verseny – fotó: Németh Erika



megelőznie az osztrák csapatot, Európa-bajnoki címhez segíthette volna Litkeyéket.

Soling Európa-bajnokság végeredménye

1. Christian Binder, Christian Feichtinger, Klaus Kratochwill (Ausztria) 26 pont, 2 futamgyőzelem, 2 második hely
2. Litkey Farkas, Joó Kristóf, Oroszlán Gábor (Magyarország) 26 pont, 2 futamgyőzelem, 1 második hely
3. Peter Hall, Steve Lacey, William Hall (Kanada): 28 pont
4. Varjas Sándor, Kovácsi László, Meretei Gábor (Magyarország): 50 pont

## RAFFICA GYŐZELEM A RUND UMON

A négy nagy európai tókerülő verseny közül az első, a Bodent-tavi regatta, egy héttel később a Bol d'Orra kerül sor a Genfi-tavon, júliusban a 48. Kékszalag – Erste World Nagydíj, szeptemberben pedig a Centomiglia a Garda-tavon következik.

Június 3-án 19 óra 30 perckor a 323-an rajtoltak a Lindauer Segler Club elől a 66. Rund um, a Bodent-tavi tókerülő százkilométeres távjának megtételére. Az előrejelzés gyenge szelet ígért a versenyre, ám az indulásnál mégis 3–4 Beaufort erejű déli-délnyugati szél fújt, némi esővel társítva. Sötét, holdfény mentes éjszaka várta a versenyzőket.

A friss szélben természetesen gyorsan elszakadtak az egytestűektől a nagy katamaránok. Nem sokkal a rajt után két esélyes hajó is kiesett a versenyből. A Helge Sach vezette Intelligence forstágja szakadt el, és rövidesen feladni kényszerült a versenyt az osztrák Fritz Trippolt is a Skinfit nevű többtestűvel.

Éjfélre az élcsoporthoz már elérte a rajttól legtávolabbi bóját és megindult vissza, Lindau felé. A mezőnyt ekkor a tavalyi Kékszalag győztes svájci Ventilo M1 típusú Saffram (Rodolphe Gautier) vezette az Orange Utan (Ralph Schatz), a Holy Smoke (Albert Schiess), az Immoset (Kai Näf) és a Team Sonnenkönig (Stefan Stäheli) előtt. Ezen a szakaszon az élmezőny egy zivatar szelével gyorsan túljutott.

Az élen a döntő változás Wasserburg magasságában történt, ahol a Ralph Satz vezette Orange Utan átvette a vezetést, majd éjjel 1 óra 36 perckor, 6 óra, 6 perc és 3 másodperc vitorlázás után megérkezett az LSC mólójánál lévő célvonalra.

Az öt éllovas katamarán mögött egytestű hajók közül ismét az egyetlen magyar csapat, a Király Zsolt vezette Raffica ért elsőként a célba. 7 óra 17 perc alatt tették meg a távot. A 2009-ben többtestűek előtt aratott abszolút, és a 2013-as és 2014-es egytestű elsőség után újra diadalmaskodott a fűzfői csapat! Három és fél perccel előzték meg a Bodent-tó egytestű sztárját, a német White Ladyt, és két órányival a svájci Sonnenköniget.

Király Zsolték tovább utaztak Svájcba, mert a héten rajthoz állnak a Genfi-tavon megrendezésre kerülő Bol d'Oron is, ahol már kétszer (2012-ben és 2013-ban) megnyerték az egytestűek versenyét a Bol d'Oronban.

A 66. Rund umon 289 hajó futott be a célba, beleértve a rövidebb pályán vitorlázó kisebb hajókat is.

A Lindauer Segler Club által rendezett hagyományos tókerülő verseny lebonyolítását száz lelkes helyi önkéntes segítette, akiknek a segítségével nem tudta volna megrendezni ez a kis klub a tókerülő regattát.

# Sun Odyssey 349

Hagyd a parton a mindennapok gondjait  
és lépj be a SUN ODYSSEY világába!

*Signé Jeanneau*



SUN ODYSSEY 349 | 389 | 419 | 449 | 479 | 519

SUN ODYSSEY 41 DS | 44 DS | 50 DS

JEANNEAU 54 | 57 | 64



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

ADEX YACHTING · 1136 Budapest, Tatra u. 12/a · Telefon: +36 1 270 0017



**JEANNEAU**  
MAGYARORSZÁG



Cholnoky Sára  
Fotó: Tóth Bogee

---

Szekeres László, fotó: Tóth Bogee

## CHOLNOKY ÉS GÁDORFALVI AZ OLIMPIÁRA KÉSZÜL RENGETEG MUNKA RIÓIG

---



Cholnoky Sárával és Gádorfalvi Áronnal, a két szörfös kvótaszerzővel, valamint Utassy Loránddal, a Magyar Szörf Szövetség szövetségi kapitányával és egyben főtitkárával Balatonfűzfőn beszélgettem.



## UTASSY LORÁND

– *Beszéljünk egy kicsit rólad!*

– Negyven leszek idén. Feleségem és egy kilencéves lányom van.

– *Mióta szörfözöl?*

– Több mint harminc éve, hét-nyolc éves korom óta.

– *Mióta foglalkozol a sportág adminisztrációjával?*

– 18–20 éves koromban láttam, hogy a versenyrendezés és a bírászkodás nem állt a helyzet magaslatán. Már akkor foglalkoztatott a téma, hogy ezen hogy tudnék akár én is segíteni, mert fontos szerintem, hogy nemzetközi szinten rendezzünk és szervezzünk. Még versenyeztem, amikor beválasztottak az ellenőrző bizottságba, ez huszonegy-két éve volt. Azóta minden elnökségi ülésen ott vagyok. Fokozatosan láttam bele a dolgokba, tapasztaltam hogyan működik a rendszer.

– *És mióta vagy főtitkár?*

– 2006–2007 óta, korábban, 2005-ben voltam először megbízott szövetségi kapitány az Univeriadén, Izmirben. Most főfoglalkozásban ezt csinálom. Én vagyok a szövetségi kapitány, illetve a főtitkári feladatokat is ellátom. Szerencsére, mint kiemelt edző, félig a Magyar Olimpiai Bizottság, félig a szövetség alkalmazottja vagyok. Évről-évre hosszabbítják a szerződésemet, ez nyilván nem egy életbiztosítás. Én legalább négy évben gondolkodnék. Többször jeleztem a MOB, illetve a minisztérium felé, hogy ahhoz, hogy eredményeket érjünk el, nem egy vagy két évben kell gondolkodni, hanem legalább négyben, de inkább nyolcban. Rendszert és programot kell kidolgozni, mert most abból dolgozunk, amink már van. Kis műhelyekben, mint például a Szörf Akadémia. Tudjuk, hogy mit kell csinálni, de kevesen vagyunk. Több klubra, edzőre, még több szakemberre lenne szükség minden téren. Ezen is dolgozunk, de minden a pénzről szól. Most is olyan országok előztek meg minket, akiknek legalább tízszer akkora költségvetésük van. Cholnoky Sára tegnap jött meg Törökországból, ahol az ellenfelének tízmillió értékű alkatrésze van a garázsában. Nekünk pedig versenyzőnként egy-egy árbocunk, egy-egy boomunk, egy-egy vitorlánk van, és deszkát is tízévente tudunk venni, mert sajnos nagyon drága. El kell döntenünk, hogy versenyre menjünk, vagy új deszkát vegyünk. A kínaiak minden alkatrészből vesznek százat, és tesztelik, melyik a legjobb. Mert a one design osztályokban is elég nagy különbség van az »azonos« dolgok között.

– *Nagy segítség volt, hogy a vb előtt Áron egy új vitorlát kapott Franciaországból. Ekkora szám az, hogy valakinek van egy új vitorlája?*

– Igen, már az is nagy szám, de ebben az esetben inkább az volt a nagy szám, hogy a nem sokkal korábban vásárolt, majdnem új, de selejtes vitorla helyett Ománban, az edzőtábor alatt sikerült egy új vitorlát beszerezni. Mivel Magyarországon nincs olyan Neil Pryde disztribútor, akitől olimpiai felszerelést lehet vásárolni, ezért két hónap a szállítási idő. Nekünk egy hónapunk volt a versenyig. A kanadaiak és a franciák segítettek. A nevezés előtt egy-két nappal érkezett meg a vitorla.

– *Azt gondolom, hogy egy Áron szintű versenyzőnek több vitorlája is van...*

– Vitorlája volt, csak rosszabb, egy olimpiai kvalifikációra nem volt alkalmas. Az egyéves vitorlák már öregek, fél év alatt elhasználódnak.

– *Mekkora a költségvetésetek?*

– Ötvenmillió körül, ami sehogya sem elég.

– *Van támogatótok?*

– A Kész Holding tízmillió körüli összeggel támogatja a szövetség működését, ami komoly segítség. Ezen kívül kisebb szponzoraink vannak, akik egy-egy versenyt támogatnak. Így legalább tudunk egyik napról a másikra élni. Azért javul a helyzet, de nem értem, hogy miért csak a látványsportok kapnak a TAO-s pénzekből, és az olimpiai sportágak miért nem... Amennyi pénzt mi a MOB-tól kapunk, abból az olimpiai szintet bármikor meg tudtuk futni, de ahhoz, hogy pontszerzés vagy érem közelbe kerüljünk nagyobb költségvetésre, illetve állami támogatásra lenne szükségünk. Ha azt nézzük, hogy Magyarországnak melyik volt a legolcsóbb olimpiai kvótája, akkor azt borítékolhatom, hogy a két szörfösé, az tényleg fillérekből jött ki. Büszkéek lehetünk a hatodik olimpiájára készülő Gádorfalvi Áronra és Cholnoky Sárára is, akik ebből a minimális támogatásból érték el a kvalifikációs szintet. Ugyanakkor nagy segítséget jelent nekik a Gerevich ösztöndíj, de megélni abból nem lehet. A sport számukra nem csak lemondással, hanem kiadással is jár. Ha a szövetség évente ötvenmillió helyett ennek a két-háromszorosából gazdálkodhatna, akkor lehetne a minimális feltételeket biztosítani. Jelenleg a MOB a két olimpikon korlátlan szárazföldi edzéslehetőségét biztosítja, ami nagy segítséget jelent. Csak ez sem folyamatos, és akkor még nem beszéltünk a vízi edzésekről, az utazásokról és embereknek megélhetéséről.

– *Négyévente mindig vitorlázók vagytok...*

– Igen, nézőpont kérdése. Hivatalból Magyarországon külön önálló sportág és szakszövetség vagyunk, ami – úgy gondolom – helyes. Így tudunk összpontosítani a saját problémáinkra, és a saját terveinket végre tudjuk hajtani, amit úgy érzem, nem is csinálunk rosszul. 1996 óta folyamatosan van olimpikonunk, és 2000 óta száz százalékosan kihasználjuk az olimpiai kvótalehetőségeket.

Jobb-e együtt vagy külön a vitorlázókkal? Úgy gondolom, egymás mellett barátságban, együttműködve a legjobb. Sokban különbözik a két sportág, a Nemzetközi Szörf Szövetség az összes szakágát felöleli a szörfözésnek, tehát beszélünk sebességiról, szlalomról, freestyle-ról, wave-ről, formuláról stb., amelyek nem tartoznak a Nemzetközi Vitorlás Szövetség alá. Az RSX osztály nemzetközi szinten a vitorlásversenyeken szerepel, de az csak a sok szörf szakág egyike. Több országban külön szervezete van a vitorlászásnak és a szörfnek, de olyan is akad, ahol egy. Nekünk önállóan azért is jó, mert az állami támogatást így célzottabban és hatékonyabban tudjuk felhasználni. Szeretnénk egy-két éven belül ismét Európa- vagy világbajnokságot rendezni. Egy ilyen esemény kapcsán nyilván szívesen működünk együtt a tapasztalt versenybírókkal, versenyrendezőkkal a MVSz részéről. Jelenleg is sokat dolgozunk Böröcz Bencével, aki szörfös versenybírói és versenyrendezői előadásokat tart.

– *Nehezen őriztétek meg az önállóságotokat.*

– Igen, nehezen őriztük meg... Pár éve komolyan veszélybe került az önállóságunk. Ma tisztább a helyzet, de például a legutóbbi MVSz sajtótájékoztatón is az hangzott el, hogy öt vitorlázó kvalifikálta magát a riói olimpiára. Minden szép és jó, de nem öt vitorlázó, hanem három vitorlázó és két szörfös jutott ki Rióba. Gyakorlatilag semmilyen közük nincs egymáshoz sem anyagilag, sem szak-





emberek tekintetében, sem a felkészülésben. A tényeket úgy fogalmazzuk meg, ahogy ez a valóságban történt. Én személy szerint nem azért dolgozom napi tíz-tizenkét órát sokszor még többet, hogy mások leírják, hogy öt vitorlázó szerzett kvótát. Ezt mindenképpen szeretném helyre tenni. A szörfösök a Magyar Szörf Szövetség keretein belül, kizárólag a saját pénzügyi forrásokra támaszkodva készültek.

– *Amikor legutóbb beszéltünk, azt mondtad, hogy ugyan kevesen vagytok szörfösök, de ez változni fog. Változott?*

– Így van, változott, főleg az utánpótlás osztályban. A jövőt a fiatalok jelentik. Már 2002–2003-ban Koszti Gáborral, Vető Marcival és Varga Gáborral csináltuk a szövetségi táborokat. De ez nyilván nem a szövetség dolga, így szétváltunk, a gyerektáboroztatás az egyesületek felé terelődött. 2008-ban Áronnal kitaláltuk, hogy nem csak gyerektáborokat csinálunk, hanem kiemeljük azokat a tehetséges gyerekeket, akikkel versenyzőként lehet számolni a jövőben. Azóta is rendszeres edzéseket, foglalkozásokat tartunk a Magyar Szörf Akadémia keretein belül, és nem is kevés sikerrel. Például Geiger Richárd két éve U-15-ben a szlalom ifjúsági világbajnokságon harmadik lett, illetve tavaly hetedik helyet ért el a világbajnokságon. Az egyesület tagja Gádorfalvi Áron és Cholnoky Sára, tehát mindkét olimpikon a Magyar Szörf Akadémia versenyzője. De emellett is van több olyan egyesület, ahol érdemi munka folyik, mint a szorftabor.hu, a Körte HVSE vagy a Szörf Bázis. Reméljük egyre több fiatal fog sikereket elérni, és nem feltétlenül csak az olimpiai sportágban, hanem lehet ez szlalom, freestyle. A Szörf Akadémia preferálja az olimpiai szakágat, így az ifjúsági olimpiai osztályt is, a Bic Technot. Innen a tehetséges versenyzőket az RSX osztályba próbáljuk terelni. Mivel az nagyon drága, ezért megadjuk a lehetőségét annak, hogy más osztályt válasszon, de a Szörf Akadémiának egyértelműen az olimpiai szakág a preferáltja.

– *Az RSX kizárólag azért drága, mert olimpiai osztály?*

– Hát, igen. Az RSX történet már az elejétől kezdve vicces volt. Az, hogy egy vitorlagyártó, a Neil Pryde szörfdeszkát gyárt, az elsősorban nem a hozzáértését, hanem nyilván a lobbitevékenységét dicséri. Mister Neil Pryde okos fickó, és a jövőben gondolkodik., Feltűntek a deszkáin a szárnyas megoldások, ma ugyan még csak kísérleti jelleggel, de már 2020-ra vagy 2024-re készül. Nemsokára a Balatonon is láthatjuk, hogy hogyan lehet egy-két Beaufort erősségű szélben szörfrel a víz fölött repülni.

– *Mire számítotok Rióban?*

– Az a cél, hogy az eddigi legjobb magyar eredményt érjük el. Hiú ábrándokkal – pontszerzés, érem – nem szeretnénk senkit félrevezetni. Persze bármi megtörténhet. A bármi alatt azt értsd, a nagy szörf nemzetekből van tíz, de a top 10-be egy-egy ország mindig be tud kerülni. Gyakorlatilag mindig a nagyok vannak az élen, tehát az angol, francia, lengyel, holland versenyzők. Áron nagyon jó, rutinos róka, a világon az egyik legtapasztaltabb szörfös, nagyon koncentrált. Mindig benne van több jó futam. Tavaly nagyon szépen versenyzett Ománban és a világkupa döntőn is. Vezetett a Medal Race-ben is, aztán harmadik lett, végeredményben – egy büntetés ellenére is – a tizedik helyen végzett, ami parádés.

– *Nem öreg már?*





# HAJÓZZUK KÖRBE A BALATONT!

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

**RENT A BOAT**

**ELÉRHETŐSÉG:**

Keszthelyi Yacht Kikötő

Tel.: +36 20/289-9243

**HIVATALOS PARTNER:** [www.pini.hu](http://www.pini.hu)

**VULCANO**  
energia

Hőszivattyú  
Napkollektor  
Napelem

**HANSE 345 • DUFOR 365 • DIXIE 32**

Napi: 70.000 Ft-tól • 2 óra: 40.000 Ft • 4 óra: 55.000 Ft



– Nem. Van egy hetedik olimpiájára készülő portugál, a lengyeleknél, az angoloknál és a franciáknál is vannak hasonló korú élversenyzők. Az 35-40 éves kor nem vészes a szörfben. Már megvan az izomzatuk, a tapasztalatuk, rutinosak, élvezet őket nézni. Sokszor az edzők is tapsolnak, amikor nyernek egy futamot. Le a kalappal előttük. Az első húszban kortól függetlenül nagyon komoly atlétákról beszélünk. Különösen gyenge szélben, amikor negyven-ötven percet pumpálnak... Azt egy jó fizikumú ember két percig sem bírná.

– *Sára?*

– Cholnoky Sárától nagyon szép teljesítmény, hogy a »nehezített« kvalifikációs körülmények között is sikerült olimpiai szintet futnia.

– *Egy hajszálon múlt...*

– Dehogy. Sára magabiztosan versenyzett. A második napon már negyven pont volt közte és az üldözők között, az vagy húsz hely. Az volt a feladata, hogy ne hibázzon. Könnyebb volt védekezni, mintha támadnia kellett volna. Ez sokkal jobb, mintha azért kellett volna imádkozni, hogy jöjjön össze minden, legyen szerencsénk. Három futammal a vége előtt szinte behozhatatlan – húsz pont körüli – előnye volt. És mégis hajszálon múlt a kvalifikáció megszerzése. Sára továbbra is jól ment, de megtámadtak minket, a svéd lány, Fanny Baumann mindent megpróbált. A tizedik futamon a svéd versenyző és barátnői mindent elkövettek – kifejezetten sportszerűtlen eszközöket is bevetve –, hogy Cholnoky lemaradjon, de ő tizedik helyen végzett, és 16 ponttal ellenfele előtt maradt. Ezután óvást adtak be ellene. Éppen csak számolni nem tudtak az ellenfelek, mert ha sikerülne is kizártni a magyar lányt, a kettejük közti különbség csak 15 ponttal csökkenne... Vagyis egy pont előnye megmaradna. Végül felesleges volt a számolgatás, az óvást visszautasította a jury. Ekkor újabb óvást nyújtottak be a svédek. Nem is értették a dolgot, azt állították, hogy én fenyegettem meg őket, aminek egy többórás óvástárgyalás lett a vége. Nem volt szimpatikus az egész eljárás. Alapjaiban kabaré volt az egész, de ilyenkor elkezd gondolkodni az ember, hogy hogyan tudom bizonyítani, hogy nem fenyegettem meg? Egy óvástárgyalásnak általában ötven-ötven százalék a kimenetele, mert sokszor akad valami, amit előhúznak, és nem számítasz rá, ilyenkor felborulhat a papírforma. Most is ettől lehetett tartani. A svédek hoztak egy tanút, aki viszont melletttem állt ki, így nem sok esélyük maradt, és nem is volt igazán felépítve a támadásuk. De ilyen vádakra is fel kell készülni. Mindig tanul az ember. Én már több évtizede vagyok a sportágban, de ilyen támadás még nem ért, erre nem készülhettem fel.

– *Mondtad, hogy Áronban benne van akár egy jó hely, de egy-két kiemelkedő futam feltétlenül. Ez Sárára is igaz?*

– Ha nagy szél van, akkor igen.

– *Rió a jelenlegi ismereteink szerint kis szeles hely...*

– Általában az, de nem mindig. Bízunk abban is, hogy rendszeren fújni fog, mert az erős, pöffös szélben ő bírja, ilyenkor kiemelkedő teljesítményre képes. Erőnléti problémája nincs, ezért nagyon kis szélben is képes jól menni, mert megvan a szükséges fizikuma a pumpáláshoz. A középsezállal a sikláhatárnál vannak még problémái. Apróságok ezek, de sok esetben helyezések múlhatnak rajta. Most, az olimpiáig hátralévő időben azon dolgozunk, hogy ezt javítsuk.

## CHOLNOKY SÁRA

– *Mondjál pár dolgot magadról!*

– Huszonhét éves vagyok, januárban fejeztem be a Testnevelési Egyetemen a mesterképzést, rekreáció-szervezés–turizmus szakirányon végeztem. Szörf edzői, illetve síoktatói képesítésem is van.

– *Mióta szörfözöl?*

– A szüleim nem akartak élsportolót nevelni belőlem, sokat sportoltam, de sosem versenyeztem. Minden nyarat Balatonlellén töltöttem, az apukám hobbi szinten szörfözgetett, illetve jártam szörf táborokba Kenesére. 2006-ban Körtvélyesi Miklós azt mondta: „Na, akkor menjünk versenyre!”. Vettünk egy neoprén ruhát, mert elég hideg volt májusban a víz, és elmentünk Füredre egy versenyre. Még nem nagyon tudtam, mit kell csinálni, azt sem tudtam, hogy melyik bóját kell megkerülni.

– *Ügyes voltál?*

– Jól sikerült, megnyertem azt az amatőr osztályt. Nem volt nagy mezőny. Utána ott ragadtam. Füreden voltak a szövetségi táborok, egész nyáron ott voltam, majd elmentünk két hétre Horvátországba hosszabb edzőtáborba. Igazából azóta szörfözöm.

– *Négy éve két hellyel maradtál le az olimpiáról. Ennél kevesebbel már nem nagyon lehet.*

– Akkor két válogató versenyünk volt, a cadizi világbajnokság és a franciaországi világbajnokság. A spanyolországi vb-n első nap csináltunk három futamot, és ahhoz, hogy csoportot osszanak, elég volt négy futam, viszont a második napon nem volt futam a nagyon erős szél miatt, és a harmadik napon jó körülmények voltak, de csak egy futamot rendeztek. Ha megtartották volna a többi futamot is, akkor simán bekerülök az Aranycsoportba, így pont lecsúsztam róla, nem tudtam előrébb lépni. De volt olyan futam, hogy a negyedórával előbb rajtoló Aranycsoport végét utolértem. Utána Franciaországban megvertem Detre Diát. Az volt az első olyan nemzetközi versenyünk, ahol előtte végeztem. Ha jól emlékszem, öt hellyel vertem meg őt, ő a vb-n engem pedig héttel. Az előző években Dia jobb volt, viszont sokat fejlődtem akkor, ezért végül kevésen múlt. Azóta gőzerővel, sokkal profibban készülök.

– *A kudarc nem vette el a kedved? Eszedbe sem jutott, hogy abbahagyod?*

– Nem éltem meg kudarcként. Persze Magyarországról szörfözni elég nehéz, többször is megfordult a fejemben, hogy miért is csinálom... De a válasz egyértelmű, hogy kijussak az olimpiára. Ha majd befejezem a versenyzői pályafutásomat, akkor sem hagyom abba a szörfözést. Londoni válogatók után nem volt kérdés, hogy készülök Rióra.

– *Van egyáltalán itthon ellenfeled?*

– Detre Dia még versenyzett az elmúlt években, tavaly több nemzetközi versenyen is indult. Egy versenyen végzett előttem, utána én voltam jobb. Úgy volt, hogy jön az ománi világbajnokságra, megvolt a repülőjegye, be is nevezett, de egy sérülés miatt lemondta. Január elején pedig úgy döntött, hogy abbahagyja.

– *Ez jó vagy rossz?*

– Egyértelművé tette a dolgot. Tudtam, ha Mallorcán a korábban nem kvalifikált nemzetek rangsorában első vagyok, akkor én megyek Rióba. De ez sokkal nehezebb volt, mert öten aspiráltunk az egyetlen kiadó helyre...





– És ráadásul olyan »kedves« társaság. A svéd lányra gondolok.

– Nem haragszom rá így utólag. A verseny jól alakult, az utolsó napig folyamatosan növeltem az előnyömet. Két futam lehetett a záró napon, arra számítottunk, hogy esetleg megpróbál kivinni a rajtnál, mert már csak akkor lett volna esélye, ha mindkét futamom érvénytelen. Vagy ha nagyon-nagyon megver, ami szinte lehetetlen volt. De matematikai esélye még volt. Az első futamban az volt a taktikám, hogy megyek vele, figyelek rá. Nagyon összevissza szél fúj, nagyot lehetett veszíteni vagy nyerni. Az első körben tíz hellyel előtte voltam, mindenki ment bal oldalra, én is, mert onnan jött a szél, ő viszont a jobb oldalt húzta, és egyszerre értünk fel a második kreuzbójához. A következő hátszélben együtt voltunk, és több alkalommal is megpróbált belém jönni, hibára kényszerítetni. Előfordult, hogy rég túljutunk a bóján, én haloltam és jobbcsapáson voltam, ő jött balcsapáson, de elengedtem, ne legyen semmi gond. Tartottam a távolságot, de ő az utolsó pillanatban felélesedett, és belém akart jönni, de sikerült elkerülnöm az ütközést. Ráadásul az eset után csináltam egy 360-at, hogy be legyek biztosítva. Ez is belefért. A futam befutójánál, az utolsó félszélben semmi szél nem fúj, ő hátulról egy pöffös siklásból közelített, és fel akart szűrni, de nem értünk össze. Ezzel az esettel igazából el sem jutottunk az óvástárgyalásig, mert az óvása érvénytelen volt, ugyanis nem szólt a célhajónál, hogy óv. Később visszament, de a befutáskor kellett volna jeleznie az óvási szándékát. A parton pedig órákon át arról folyt a polémia, hogy érvényes vagy érvénytelen az óvása. Tulajdonképpen az óvásig el sem jutottunk, be sem adhatták. Így este nyolckor megnyugodva hazamentem, vége van, elutasították az óvását, én pedig visszavontam a sajátomat. Már vacsoráztam amikor este kilenckor hívtak, hogy menjek vissza, mert van egy időn túli óvás is. Akkor sportszerűtlenséggel vádolták az edzőmet. Ennek sem volt semmilyen alapja. Hívtak egy tanút, aki nem értette, mit keres itt, mert nem történt semmi. Elég nagy öngólt rúgtak, de este tizenegyig vártuk, hogy vége legyen, hivatalossá váljon az eredmény. Stresszes nap volt, és nagyon sokáig tartott, mire végre eldőlt, hogy megvan a kvóta. Másnap írtam neki egy üzenetet, és megbeszéltük a dolgokat.

– Mit vársz Riótól?

– Hát, igazából nehéz megmondani. Detre Diának tizenhét volt a legjobb helye, azt szeretném teljesíteni, illetve annál jobbat. Alapvetően Rio kis szeles hely, ami nekem nem annyira jó. Sajnos nem tudtunk kimenni Rióba edzeni, úgyhogy csak a verseny előtt ismerkedhünk a hellyel. Ezért is nehéz megmondani, hogy mit várhatok, mert még soha nem voltam ott. Azt tudjuk, hogy nagy és trükkös az áramlás, illetve mások a körülmények, mint amiket megszoktunk. Megpróbálom a legjobb teljesítményt nyújtani. Most egy külföldi csapattal készülök, török edzőpartnerem van. Neki holland edzője van, aki velem is dolgozott az utóbbi időben. A jövő héten is vele megyek az Európa Kupára, ő sokat hozott a fejlődésemhez az elmúlt évben.

– Versenyszerűen tíz éve szörfözöl, és még mindig van technikában lemaradásod?

– Ezt nem lemaradásnak mondanám. Változnak a trendek is, hogy milyen technikát használunk. A múlt héten például a kisszeles pumpálási technikámat fejlesztet-



# BAVARIA 33 EASY

## 57 500 EUR

\*Gyári, nettó alapár!  
A korszerűt crejlig!  
A változtatás jogát fenntartjuk!

Bemutató hajó azonnal megtekinthető és átvehető!\*



BAVARIA YACHTS HUNGARY  
Web: [www.bavaria.hu](http://www.bavaria.hu), e-mail: [info@bavaria.hu](mailto:info@bavaria.hu),  
Központi ügyfélszolgálat: 1138 Budapest, Váci út 113.,  
Telefon: +36 30 677 50 87, fax: +36 1 352 8123



**BAVARIA**  
SAILING



tük. Teljesen másképp, sokkal hatékonyabban pumpálok most, mint mondjuk, két héttel ezelőtt. Felszereléseket is teszteltünk. Korábban nem annyira értettem hozzá. Lemértünk sok árbocot, beállítottuk, megnéztük, hogy nekem mi jó. Ezeket folyamatosan kell csinálni. Hiába One design osztály az RSX, tizenöt-húsz árboc között nem volt két egyforma. Ráadásul két részből áll, amit variálhatunk. Más görbületű, más keménységű kell kis szélre, és más a nagyra. Van egy olyan árbocom, amit ha az egyik irányba rakom be, akkor puhább, hogy ha a másik irányba, akkor keményebb. Ha látom milyen a szél, akkor tudom változtatni. Ezek az apró dolgok rengeteget számítanak. Legutóbb szekeket teszteltünk. Korábban is próbáltam szekeket, csak nem mindig tudtam, hogy mit kell érezni. Az olimpiára vinnem kell saját felszerelést, és már kiválasztottam a legjobb szekeget. Hogy ez mennyit számít? Rengeteget. Az edzőtáborban egyforma körülmények voltak egész nap, délelőtt kipróbáltam egy új szekeget, amivel még sohasem mentem. Nem volt sebességem, nem tudtam terhelni, egyszerűen nem emelt meg. Így legfeljebb tartottam a többiekkel lépést, de ilyen szélben sokkal gyorsabb szoktam lenni. Kicseréltem a szekeget, visszamentem, és nem tudtak a többiek utolérni.

– *Mit vihetsz az olimpiára? Szekeget, árbocot?*

– Szekeget, árbocot, boomot. A boomok – ha nem hibásak – egyformák, csak azért viszek, mert a sajátot meg lehet csiszolni, amit kint adnának, azt pedig nem lehetne. Viszont ha nem csiszolom meg, akkor csúszik, ezért hamarabb fárad el az alkarom meg a tenyerem. A szekeg már megvan, árbocból még Törökországban válogathatok. Ha esetleg eltörik valami, az kellemetlen. Velem öt éve előfordult, hogy három hónapon belül két árbocot törtem. Azóta egyet sem. Szekegből van b-tervem, árbocból egyelőre nincs.

– *Miért törnek az árbocok? Erősek vagytok vagy ügyetlenek?*

– Gyári hibásak. Volt olyan boomom, hogy első alkalommal eltörött. Tehát előfordul ilyen is, de azért reméljük, hogy nem lesz ilyen probléma.

– *Akkor lutri, hogy kifogsz-e egy jót?*

– Ezeket az alkatrészeket Kínában gyártják. A kínaiak kiválasztják maguknak a legjobbkat, majd Franciaországban a Neil Pryde-nál is válogatnak közülük. A menők közvetlenül a francia gyárból kapnak alkatrészeket, a maradék, ami a boltba kerül, az vagy jó vagy nem. Sok esetben pedig selejt...

– *Miből élsz? Ha akarod, nem írom le.*

– A szövetség és a MOB támogat. Ez együtt sem sok, de emellett síoktatóként dolgozom télen, és a szüleim is segítenek. Rio után viszont elkezdek dolgozni, és amellet fogok szörfözni. Magyarországon akik az olimpiára készülnek, szinte mindenkinek van munkája, és amellet sportolnak. Ez a szörfnél azért nehéz, mert nem tudok dolgozni és edzeni is, legalábbis nem a vízen, mert ezt itthon nem lehet megvalósítani.

– *Van amit még elmondanál?*

– Köszönöm a Magyar Szörf Szövetségnek, a Magyar Olimpiai Bizottságnak, az egyesületemnek, a Magyar Szörf Akadémiának a támogatást, illetve személy szerint Utassy Lorándnak, aki egyengeti az utamat, segíti az edzéseimet. A támogatásuk nélkül nem lehetnék ott az olimpián. És természetesen a szüleimnek, akik mindenben mögöttem állnak.

3D<sup>L</sup> RACE™

GO BEYOND™

3D<sup>L</sup> RACE™  
Molded  
Laminate

# THE POWER TO PERFORM

A North 3DL™ minden más vitorlánál több hajót segített győzelemre a vitorlázás történelmében. Keresd a North képviselőit, hogy bemutathassák miért a 3DL a leghatékonyabb technológia.

Lineplex Kft. a NORTH SAILS  
magyarországi képviselete

Bartos Zoltán  
+36 309948194  
zoltan.bartos@northsails.com

Vajtai Vajk  
+36 305771187  
vajk.vajtai@northsails.com

hu.northsails.com



## GÁDORFALVI ÁRON

– *Mondj valamit magadról!*

– 39 éves testnevelő tanár, vitorlás szakedző, szörfedző vagyok. Van mindenféle papírom. Feleségem és két lányom van.

– *Szóval, ez lesz a hatodik! Hogy lehet ezt csinálni?*

– Hát, biztos kell hozzá érzék, kitartás. Az talán még többet számít, hogy ha valaki nagyon elszánt. Sokan úgy látják, hogy nekem ez nagyon könnyen megy.

– *Hát, még úgy is néz ki. Egy újabb olimpia, akkor Áron biztos kijut. Miért is ne?*

– Azért nagyon komoly munka áll emögött. Minden kvalifikáció előtt nagyon keményen edzek. Persze mi a kemény? Szóval, nem tudom, hogy ki, mit tud elképzelni. Amikor valaki keményen edz, akkor naponta kétszer alszik, a két edzés között is, mert annyira kidől, annyira elfárad, hogy pihennie kell. Nagyon fontos, hogy egy ilyen felkészülés mellett nyugodt körülmények legyenek, tényleg semmi másra ne kelljen koncentrálni. A napi két-három edzés teljesen normális. Szóval ezt így nyomni kell több hónapon keresztül, akkor talán meglesz az eredménye...

– *Harminkilenc éves vagy. Nem érzed a hátrányát?*

– Hogy nem vagyok fiatal? Itthon nem, mert itthon még nincsenek olyan szinten az ellenfelek. Nemzetközi szinten már hátrány, hogy nekem nagyon sok minden mással is kell foglalkoznom. Nekem családom van, felelősséggel tartozom irántuk. A fizikai részét nem érzem különösebben. Ha jól fel tudok készülni, akkor nem érzek fizikai hátrányt. Persze, kicsit lassabban regenerálódom, nem járok már olyan sűrűn versenyekre, sokkal kevesebb versenyre járok. Más stílusban edzek, más stílusban készülök fel, de úgy gondolom, hogy elegendő az a teljesítmény, amit nyújtani tudok egy versenyen.

– *Most akkor elmondhatjuk ugyanazt, mint legutóbb, London előtt, hogy a mostani csak egy állomás lesz a következő olimpiáig?*

– Hát, igen, London előtt is ugyanezt mondtam. Megint ez a kérdés... rajtam nem múlik. Szóval érzem olyan fittnek magam, hogy még tudnám csinálni. De ez megint anyagi kérdés. A mostani felkészülés is nagyon nehezen jött össze. Már többször úgy gondoltam, hogy abahagyom, mert ezt így nem lehet tovább csinálni.

– *Mi tart ott?*

– Talán ez a mókuserék. Ehhez értek, tudom, hogy ezt meg fogom csinálni. Nehéz váltani az ismeretlenbe. Nem kaptam olyan ajánlatot, hogy „gyere, itt van, ennyi pénzt kapsz havonta, és csináld ez”. Az egész életem és minden más is a szörf körül forog. Itt van a Szörf Akadémia, mindjárt kezdődnek a nyári táborok. Ami egy kis kiegészítésnek jó. Most úgy állok, hogy ha mindenhol jön egy kevés, akkor nagyjából meglesz, amire szükségem van. Ha elmennék valahová dolgozni, akkor mindent fel kéne adni, amit eddig felépítettem. Nemcsak a karrieremet, a versenyzést, hanem az edzősködést, a szörf iskolát is abba kellene hagynom, jóformán mindent, ahol nevem van. Ha más téren kezdek el bármit is csinálni, a nulláról kezdeném... Inkább próbálom kihasználni a múltamat. Nem tudom, mennyiért hagynám itt a Szörf Akadémiát. Inkább ezt erőltetném, hogy ez tartson el, minthogy egy másik klubnak kezdek el dolgozni. Itt mondhatom azt, hogy főnök vagyok, én irányítom az egészet, ott meg alkalmazott lennék, ahol bólogatni kell.





– *Elég jó neved van...*

– Ebben a szakmában igen. Vitorlás és szörf berkekben nem kell magyaráznom ki vagyok. Szélesebb körben persze más a helyzet, sok embernek magyarázni kell azt is, hogy mi az a szörf egyáltalán. Vannak olyanok, akik azt sem tudják, hogy olimpiai sport. De a sportkedvelők azért úgy nagyjából ismerik a nevemet.

– *A kvalifikáció olyan könnyedén ment, mint ahogy kívülről kinézett?*

– Könnyűnek nézett ki? Pedig sokat szenvedtem, nagyon kihajtottam magam. Igaz, azt hiszem, sosem rezgett a léc. Ománban szerencsére már az elejétől nagyon jól ment a versenyzés.

– *Az az öt kiló, amit leadtál, az nem vészes?*

– Nem, az jó volt, ilyenkor mindig sokkal gyorsabbnak, frissebbnek érzem magam, amikor nincsen rajtam annyi súly. Igazából megint ugyanebben a cipőben járok, megint fogyasztok. Rióra kis szelet mondanak. Mivel a többiekhez képest kisebb és könnyebb vagyok, azzal tudok esetleg plusz előnyre szert tenni, hogy extrém könnyű vagyok, és ha bejön, akkor jó lóra tettem.

– *Londonban nagyon pechesen szerepeltél. Most jobbra számítasz?*

– Az első három futam valószínűleg az árboc miatt ment el. Az elsőn rosszul is mentem. Másnap aztán el is törtem, az egy elég rossz darab lehetett. Utána viszont hoztam az eredményeket. Tízben voltam talán kétszer: egy alkalommal hetedik, egyszer harmadik. Szóval voltak jó futamaim a jó árboccal. Ha az az első három futamom is jól sikerül, akkor jó eséllyel ott lettem volna a tizenötödik hely környékén.

– *Rióban mit vársz magadtól? A londoni eredményed szeretnéd felülmúlni?*

– Igen, de most nem annyira jó a felkészülésem. Az olimpia helyszínén sem voltam még soha. Csak közvetlenül az olimpia előtt megyünk ki. Ez lesz az első olimpiám, hogy nem ismerem a helyszínt. Ez hátrány.

– *Legalább lesznek rendes adataitok? Azt mondják baromira trükkös az öbölben az áramlás.*

– Nekünk főleg az öbölben lesznek a futamaink, egy napon megyünk a nyílt vízre. Nincsenek adataink. A Ke-lóék (Kelemen Tamás – *a szerk.*) voltak kint, ő ígérte, hogy elmondja, amit lát. Megpróbálunk érdeklődni, kérdés, hogy ki osztja meg az információkat egyáltalán. Én nem nagyon hiszek különben ezekben, ugyanis a pillanatnyi szituációtól függ az áramlás. A fő tendenciákat azért meg kell kérdezni, jó ha az ember tisztában van vele. Áramlást pedig tudunk mérni.

– *Azt mondják, hogy Rióban félni kell a víztől!*

– Azt hallom én is. Meg a szúnyogtól, az emberektől, mindentől... Ne menjünk ki a faluból, mert akkor kirabolnak. Semmit nem szabad csinálni. Be leszünk zárva. A vízbe ne menjünk... Hát, ijesztgetnek mindennel. Be is ottottak, remélem, hogy nem lesz baj belőle. Sokan megbetegedtek az előolimpián is, kórházba kerültek emiatt. Ez egy valós veszély, de bízunk benne, hogy nem lesz nagyobb baj. Az orvosi stáb dolga, hogy készítsék fel a szervezetemet, hogy bírjam.

– *Mi a realitás? Harminchatan lesztek, hol kell végezned? Húszon belül? Tízen belül?*

– Hát, hogy ha húszon belül végzek, én elégedett leszek. A vb után merész voltam, és nyilatkoztam olyankor, hogy majd tízben, meg hogy pontszerző, esetleg





dobogó... Akkor még bíztam benne. Most már nem bírom. Már látom, hogy nem kaptunk több pénzt, nincs több lehetőség. Látom a felkészülésemet, ennek alapján azt mondom, hogy csoda, ha a húszban leszek.

– *Az elmúlt hét hónap alatt, mióta megszerezted a kvótát, ha lett volna a pénzed a felkészülésre az jelentős differenciát jelentene?*

– Hogyne. Akkor tartanám, hogy pontszerző lehetnék. Most már nem. Az egész életem máshogy alakulna. Ahhoz, hogy csak ezzel tudjak foglalkozni, a feleségemnek nem szabadna dolgoznia. Én sokszor a gyerekekre vigyázok, amikor betegek, a feleségem megy dolgozni, nekem kell otthon maradni. Nem tudok elmenni hosszabb időre. Egy komoly felkészüléshez nem utazgatni kéne, hanem oda kellene költözni egy olyan helyszínre, ahol kőkeményen lehet edzeni. Ahhoz az kell, hogy a családom is ott legyen, mert nélkük nem mennék el több hónapra. Szóval merőben más dimenziókban kellene gondolkodni.

– *Egy nulla kellene a ceb végére...*

– Hát, legalább. Ha megnézzük a vitorlázókat, nem egy nullát, hanem még hárommal is be kellene szorozni. Én hárommillióból készülok, jó, legyen egy nulla, az tízszeres, azaz harminc. Akkor rendben lenne a dolog, őszintén beszélhetnék pontszerzésről.

– *Ebben a hárommillióban benne van a szövetségi és az állami támogatás is?*

– Igen. Szerintem nagyjából ennyi.

– *Hát, ha nem tragikus lenne, mondanám, vicces.*

– Azért mondom, hogy ha tényleg ilyen pontszerző esélyesnek szeretnének engem látni, akkor merőben más dimenzióban kellene gondolkodni.

– *És miért ne szeretnének a pontszerzők között látni?*

– Nyilván szeretnének... Nem csak engem, hanem mindenkit. A szövetségi szinten nem hiszem, hogy elő tudják teremteni ezt az összeget. Ugyanakkor MOB és állami szinten nem lenne probléma ezt megoldani. De elképzelhető, hogy nem hisznek bennem.

– *És mi a magyar szörf a jövője?*

– Bizakodónak kell lenni. Mindenképpen fejlődés látható, ha nem is nagyon gyors, de fejlődik a sportág. Évről évre egyre több a fiatal, és az eredmények is egyre jobbak. Ez a generáció még nem érett be, két nagyon tehetséges gyerek is komolyan készül, de ők még nem az a korosztály, akik ma kiemelkedő eredményt elérhetnek el. Nekik kell még pár év, de korosztályában Geiger Richárd hetedik lett a vb-n. Szerintem az ő generációja lehet jó. Nikl Andris és Sánta Bence az utánam következő generáció, ők példaképek lehetnek az utánuk következőknek, őket kell a Ricseiéknek megverni. Négy év múlva felnőnek, és akkor együtt fognak csatázni. Szerintem Tokióban Ricseiéknek még nincs esélyük. Az Andriséknak pedig nem is ellenem kell versenyezzenek, nem tudnak kvótát futni, nagyon messze vannak a szinttől. A női mezőnyben nem lesz gond, mert ott kevesebb az induló. A fiúknál viszont sokkal keményebb.

– *Valamit még?*

– Feltétlenül el kell mondanom, hogy köszönöm az egyesületemnek, a Szörf Akadémiának a segítségüket; a Magyar Szörf Szövetségnek, akik megpróbálnak kiemelten támogatni engem a szűkös keretekből; a Magyar Olimpiai Bizottságnak, ahonnan a legtöbb pénzt kapom. És természetesen mindenkinek, akik az elmúlt évek során támogatott. Jelenleg csak egyetlen szponzorom van, az O'Neill.

# Windsurf Camp 2016

Táborvezető:

**Gádorfalvi Áron**

Sokszoros Magyar Bajnok,  
aki a hatodik olimpiájára készül

Érdeklődni lehet:

Gádorfalvi Áron

0620-353-3485

info@windsurfcamp.hu

Jelentkezés:

www.windsurfcamp.hu

## Helyszín és időpontok:

SIÓFOK (Page-on Hostel, 8600 Siófok, Sirály utca 8.):

1.	július	11.-15.	minden korosztálynak
2.	július	18.-22.	15 év alatt
3.	július	25.-29.	minden korosztálynak
4.	augusztus	1.-5.	minden korosztálynak
5.	augusztus	8.-12.	16 év felett
6.	augusztus	15.-19.	minden korosztálynak

BALATONGYÖRÖK (Castrum camping, csak délután napi 2 óra, bejárás):

1.	július	04-08.	minden korosztálynak
2.	július	25-29.	minden korosztálynak

A tábor ára: 65 000 Ft, ha május 31-ig befizeted, utána 75 000 Ft.

Kedvezményeket keresd a [www.windsurfcamp.hu](http://www.windsurfcamp.hu)-n





Érdi Mária és Gary Jobson  
Fotó: Daniel Smith – World Sailing Media

László Tibor, fotó: Daniel Smith – World Sailing Media

## ÉRDI MÁRI DÍSZVENDÉG A WORD SAILING GÁLAVACSORÁJÁN HIHETETLEN TÖRTÉNET



Érdi Mária Lausanne-ban megtapasztalhatta milyen is sztárnak lenni...



Carlo Croce, a Nemzetközi Vitorlás Szövetség elnöke



Érdi Mária



Érdi Mária Gary Jobsonnal, a Nemzetközi Vitorlás Szövetség alelnökével  
II. Constantine, Érdi Mária és Carlo Croce



Az emberek legfeljebb a hollywoodi filmekből tudják milyen lehet világszárnak lenni. Azt viszont még abból sem, hogy a névtelenségből egyik napról a másikra milyen lehet a siker ízét megérezni. Ezt tényleg csak azok tudhatják, akik átélték ezt. Érdi Máriának ez is megadatott. Igaz a sikert nem napok alatt érte el, hanem évek kemény munkájával, de a sportban mindenképp rendkívül rövid idő alatt. Ahhoz, hogy ő legyen egy Nemzetközi Vitorlás Szövetség rendezvény sztárvendége, nem csak a sportsikerei kellett, hanem a személyisége, intelligenciája, sportszeretete, fair magatartása, kitartó munkája és szerénysége.

A történeteket nyilván maga sem gondolta. Hasonló tényleg csak az amerikai – kicsit giccses – filmekben szokott előfordulni.

De mi is történt május 7-én Lausanne-ban? Itt – a Nemzetközi Olimpiai Bizottság otthonában – tartotta a Nemzetközi Vitorlás Szövetség a szokásos évközi konferenciáját, ahol a vezető tisztségviselők arra is időt szántak, hogy visszatekintsenek az elmúlt év sikereire, és egy ilyen ikonikus helyszínen méltatták azokat, akik példaértékű sikereket értek el sportpályafutásuk során. A World Sailing gálavacsoráján Érdi Mária díszvendég volt, az egyik – vagy inkább a – főszereplő.

A szervezet azzal indokolta a meghívást, hogy jelenleg Érdi Mária, a 18 éves magyar vitorlázó testesíti meg leginkább a sportágban azt a teljes elkötelezettséggel és eredményességgel végzett kemény munkát, amely szükséges ahhoz, hogy valaki a vitorlázás élvonalába kerülhessen. Mária, a négyszeres ifjúsági világbajnok idén hatalmasat lépett előre a felnőtt mezőnyben, amikor a Trofeo Princesa Sofia versenyen indulási jogot szerzett a 2016-os riói olimpiai játékokra.

Mária így emlékszik az esemény külsőségeire: – Az Olimpiai Múzeumban rendezett gálavacsorán nagy megtiszteltetésként a vacsora fő asztalának fő helyére ültettek. Jobb oldalamon őfelsége II. Constantine, Görögország királya; bal oldalamon pedig Carlo Croce, a Nemzetközi Vitorlás Szövetség elnöke foglalt helyet. Az asztalunknál ült II. Constantine király felesége, Anne-Marie dán hercegnő, a jelenlegi dán királynő, II. Margrethe testvére; továbbá David Tillett, az athéni, pekingi és londoni olimpia, a 33. és 34. America's Cup bírói bizottságának elnöke, és természetesen, a kerekasztalnál velem szemben édesapám.

Érdi Máriával Gary Jobson – kétszeres America's Cup győztes vitorlázó (1977 és 1980), WS alelnök – a méltóságok, a világszervezet tisztségviselői, a Nemzetközi Olimpiai Bizottság tagjai és a meghívott kiváló vitorlázók előtt készített interjút. Ennek témája a Nemzetközi Vitorlás Szövetség által szervezett Youth Worlds Emerging Nations Program, és az, hogy a program miben segítette őt több ifjúsági világ- és Európa-bajnoki címet szerezni, valamint a 2016-os riói olimpiára kijutni. Illetve méltatta az eredményeit, és bemutatta őt a jeles publikumnak.

Az alábbiakban egy-egy részletet emeltünk ki a bő nyegedórás interjúból.

– Amikor elkezdtem versenyezni, nem is igazán tudtam, kik a világ legsikeresebb vitorlázói, de láttam, hogy a magyar sportolók milyen jól szerepelnek nemzetközi szinten is, és én ugyanezt akartam.

– Először hazai, majd nemzetközi versenyeken vettem részt, a korosztályos versenyeken egyre jobb eredmé-

nyeket értem el, most pedig – szinte hihetetlen – az olimpiára készülök. Egyszerűen imádom ezt a sportot!

– Nagyon jó, hogy mostanában már mindig a legjobbakkal versenyezhetek, mert így folyamatosan próbálok tanulni tőlük. Ha valamelyikük előtt vagyok egy-egy versenyen, az számomra meglehetősen nagy nyomást jelent, és én nem akarok veszíteni. Ha valakit megverek egy futamban, elmondhatom, hogy egy olimpikont sikerült megelőznöm.

– Amíg meg nem szereztem az olimpiai kvalifikációt, az élvonalban lévő versenyzők közül nem igazán szólt hozzám senki. A kvalifikációs verseny végén viszont páran odajöttek hozzám és gratuláltak. Most már azért szóba állnak velem... – mesélte Mári egy mosoly kíséretében.

– A vitorlázásban a legfontosabb, hogy soha ne vesztésd el a koncentrációdát. Az ifjúsági mezőnyben még belefért pár hiba, és akkor is a dobogón végezhetél egy versenyen. A felnőtt mezőnyben viszont, ha egyet hibázol máris húsz helyet esel vissza. A lényeg az összpontosítás, és ez nem csak a vízen töltött órákra vonatkozik!

Az interjúból az is kiderült: Érdi Mári szorgalmas, szerény és elszánt. Egyetlen cél vezérli, elérni a legmagasabb szintet a vitorlázásban, ami az olimpiai aranyérmet jelenti. Tisztában van vele, hogy ez nem lesz egyszerű feladat, de – mint ahogy eddig is – mindent elkövet, hogy a célja valóra váljon.

A World Sailing filmes stábja tavaly nyáron Balatonfüreden végig követte Mári egy napját, és az erről készült videót is levetítették Lausanne-ban, amelyből bepillantást nyerhettek a nézők a magyar vitorlázó mindennapjaiba.

Mári a weboldalán – a vacsora kapcsán írt beszámolójában – kiemeli: „Semmiképpen sem szeretném kihagyni azt a fontos tény, hogy a dán hercegnő megdicsérte a ruhámat és cipőmet. Nagyon tetszettek neki!”

A következőket is itt olvashatjuk. „Nagyon élveztem a beszélgetést, úgy éreztem a közönség is jól szórakozott, erre következtettem a sok nevetésből és tapsból.

„A vacsora után még lehetőségem nyílt beszélgetni a világ vitorlázásának jeles képviselőivel, és több kedves meghívást kaptam, például Ausztráliába.”

„Az esemény alatt két fontos dolog erősödött meg bennem: – Az igazán sikeres, világklasszis sportolók a legszerényebb emberek a világon.

– A fiatal vitorlázók képzésének fontos részét kellene képezze, hogy megismerjék nagy elődeiket, a vitorlássport igazi nagyjait. Ez segítene abban, hogy jobban értékeljük, amit csinálunk, és amit a sporttól kapunk.”

Mit lehet mindehhez hozzátenni? Drukkolunk, hogy sikerüljön az álmait megvalósítani.

#### Youth Worlds Emerging Nations Program

A nemzetközi vitorlás szervezet 2015 februárjában hirdette meg a Youth Worlds Emerging Nations programot (ENP), azaz az Ifjúsági Vitorlázás Feltörekvő Nemzedékeiért programot, hogy segítse az ifjú tehetségeket és edzőiket tudásuk gyarapításában, és edzésprogramjuk továbbfejlesztésében, amelyekből hazájukban, a jövő generációi is sokat profitálhatnak majd.

Érdi Mári tavaly Balatonfüreden, az egyik első európai ENP képzésen, külön edzési programban is részt vehetett a World Sailing által kijelölt szakembereinek közreműködésével.



Fotó: Lichtenberger Attila



Fotó: Lichtenberger Attila

Fotó: Christophe Launay





Földvár–Keszthely túraversenly, '50-es évek  
Fotó: Dr. Szénásy József



---

Szekeres László

TVSK KUPA ELŐZMÉNYEK

1946–1982

---



A háború után, az 1946-tól, 22 éven át megrendezett verseny sikeres volt. Egy idő múltán azonban mégis kikerült a versenynaptárból. Ennek oka feltehetően akkor is a pénz, azaz inkább annak hiánya lehetett, így a regatta feledésbe merült. Legalábbis egy időre, mert 1982-től ismét versenyeznek hajók ezen a távon, a TVSK Kupa keretében.



Kalózok a Földvár–Keszthely túraversenyen

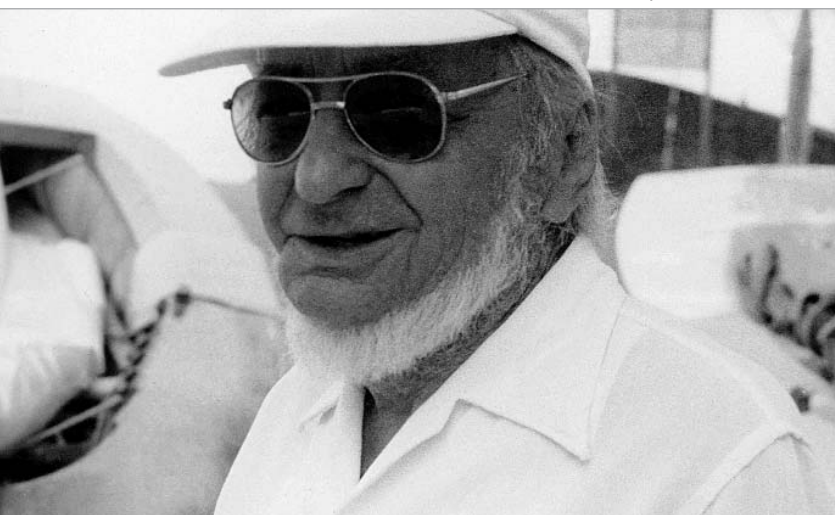


A Rabonbán az '50-es években a Földvár–Keszthely versenyen



A Földvár–Keszthely túraverseney mezőnye Badacsonynál, 1960

Pempő, azaz Szabó Imre



---

## FÖLDVÁR–KESZTHELY, 1946–1968

---

Előzmények – ha jól utánanézzünk a dolognak – azért általában vannak... A háború után újraéledő magyar vitorlássport versenyzői között nagyon hamar népszerű és látogatott lett a Földvár–Keszthely túraverseney. Az elsőt 1946. július 10-én rendezték, az utolsóra pedig 1968-ban került sor.

1948-tól kishajók is indulhattak. A Földvár–Keszthely túraverseney kiírásának egyik célja volt, hogy minél több kishajó menjen le Keszthelyre a július 10–11-re meghirdetett centenáriumi vitorlásversenyre, miután a Sporthivatal kívánsága szerint, 1848 emlékére minden sportágban rendeztek a százéves évforduló alkalmából versenyeket! Így történt azután, hogy az akkori viszonyoknak megfelelően sok kishajó is összegyűlt a földvári rajtnál, mégpedig három snipe, öt olimpiajolle, közel harminc kalóz és természetesen a nagyhajók.

Arról, hogy miért nem folytatódott a sorozat nincs tudomásunk. Mindenesetre tény, hogy ez a regatta tekinthető a Kékszalag után a mai napig legnépszerűbb túraverseney, a TVSK Kupa – ma Pünkösdi Regatta – előzményének.

---

### TVSK KUPA

---

A Vitorlázás 1972. augusztusi számában, „Legyen vagy ne legyen?” címmel, Sárközy Lóránt pendítette meg a hűrt, sokak vágyának hangot adva, miszerint jó lenne a régi szép Földvár–Keszthely túraverseneyt újra a versenyprogramba iktatni!

Azután tíz év csend következett...

---

### 1982: ISMÉT FÖLDVÁR–KESZTHELY

---

Sárközy Lóránt írásának visszhangjaként a hozzászólók általában helyeselték a leírtakat, támogatták az elképzelést. Ugyanakkor sokan mások viszont kétkedésüknek adtak hangot annak kapcsán, hogy egyáltalán szabad-e egy ilyen verseny megrendezni... Az akkoriban kétévente sorra kerülő Kékszalag nimbuszát féltették, mondván, hogy hosszú távú versenyből ne legyen több, az maradjon a tőke-rülő privilégiuma. Ez az érv teljességgel érthetetlen... Ami a verseny hosszát illeti, a kettő nehezen összemérhető, a Balatonföldvár–Keszthely távolság kevesebb, mint a harmada a Kékszalag távjának.

Mások a nehézségekre hivatkozva vetették volna el az ötletet: Keszthely messze van, nincs hol kikötni, mi lesz, ha jön egy vihar, hosszú a versenytáv és így tovább...

Többek között a népszerű és eredményes nagyhajós, Pempő (Szabó Imre) is hozzászólta a kérdéshez, és az ő véleményére érdemes volt odafigyelni. A következőket mondta: „Igaz, Keszthely messze van. De a hegymászás sem merül ki abban, hogy valaki felsétál a Gellért hegyre, vannak akik a Himalájára mennek. És azért valljuk meg, a Földvár–Keszthely regatta nem a Himalája meghódításával mérhető, talán legfeljebb a János-hegyével... Én a magam részéről pedig nagyon szeretek a Balaton nyugati medencéjében vitorlázni, ezért is örülnék ennek a versenynek.”

# SCHÄFER YACHT



COMFORT LINE



RACING CRUISER



## SCHÄFER D38 – A JÖVŐ HAJÓJA, MA...

A húszéves Schärer Yacht kft. bemutatja a Dolphin sorozat legújabb, egyben a legnagyobb és legmodernebb, 38 láb hosszú túra-, illetve sporthajóját.

A hajó két változatban készül. A Comfort Line verzió a kényelmet és az egyszerű kezelhetőséget szolgálva a túrázók igényei szerint épül, a kompromisszummentes Racing Cruiser pedig a versenyzők elképzeléseit valósítja meg.

A hajó felszerelése és berendezései nagymértékben a vevők igénye szerint – közösen a tervezővel – készülhet.

„Egy olyan manufaktúra, mint a Schärer Yacht akkor tud versenyképes maradni, ha a szériagyártóknál jobb hajót épít. A D38-as minden tekintetben állja a versenyt. A hajó követi a divatot, de sikerült eltalálnia egy olyan formát, ami évek múlva is tetszeni fog. A hagyományos vagy centrál-cockpit kivitel nagy szabadságot biztosít a belső tér elrendezésében is. A hajóban kényelmesen elfér a nagy szalon mellett két achter- és egy orrkabin is. A berendezés nagymértékben variálható, sőt, újratervezhető. A felépítmény sportos, de a túravitorlázást is jól támogatja.”

Litkey Farkas

### Technikai adatok

	Comfort / Racing
Hossz (m):	11,50
Szélesség (m):	3,50
Árboc magasság a víztől (m):	15,67 / 16,67
Merülés (m):	1,75 / 1,90
Nagyvitorla (m <sup>2</sup> ):	47 / 52
Génua (m <sup>2</sup> ):	37 / 42
Gennaker (m <sup>2</sup> ):	140 / 173
Tömeg (kg):	6200
Kiel tömege (kg):	2700
Vízartály (l):	100–350
Üzemanyagartály (l):	55–150
Motor (LE):	Yanmar, 32/40
CE minősítés:	B kategória

Dolphin hajók gyártása ■ Használt hajók adás-vétele ■ Yanmar dízelmotorok forgalmazása!

7090 Tamási, Szabadság u. 92. ■ (74) 471 253, +3630 947 1366

info@schaferyacht.hu ■ www.schaferyacht.hu

# Tavi versenyhajó



## A hajó tervel

Következőkben a hajó tervezőinek, a Flaar mérnökeinek legújabb, 37 lábás koncepcióját mutatjuk be.

A hajó tervezői – Déry Attila és dr. Mezey Zoltán – sikeres projektekkel (jelenleg a legjobb 8 m Open, a Flaar 26RR mellett, Flaar 18, Flaar 20, Flaar 26, Carbon 10 m, Fa Nándor-féle IMOCA 60-as stb.) a hátuk mögött kezdtek a feladathoz.

## A projekt

A szabályok lehetővé teszik, hogy nyílt legyen a Kékszalag, azaz katamaránnal és trimaránnal is lehet indulni. Ezért rendkívül fontos, hogy az egytestűek versenye a továbbiakban is kiemelten legyen kezelve, mind sportszakmai, mind sajtó- és média-megjelenés szempontjai szerint. Ennek megfelelően a több- és az egytestű hajókat is díjazza a Magyar Vitorlás Szövetség.

A hajó tervezése során a fentieket figyelembe véve jártunk el, de Európa többi nagy tókerülő versenyeinek – Gorla, Centomiglia, Rund Um, Bol d'Or – kiírásait is tanulmányoztuk, így a hajó az ottani előírásoknak is megfelel.



## A hajó

Ma egy 11–12 méteres versenyhajó az ideális választás a Balatonra. Elméletileg gyorsabb lenne egy még nagyobb, de – ha az anyagiaktól el is tekinthetnénk – a tó adottsága (vízszint) ezt a méretet teszi lehetővé, mert a nagyobbak egyúttal a lehetségesnél mélyebb merülésűek.

## Flaar 37 paramétereivel

A hajó anyaga:	karbon-epoxi
Szerkezet, technológia:	szendvics, vákuuminfúzió
Hajóhossz (m):	11,28
Teljes hajóhossz (m):	14,70
Vízvonalhossz (m):	11,20
Legnagyobb szélesség (m):	3,32
Merülés (m):	1,60–2,20
Árboc magasság a dsecktől (m):	16,70
Maximális vitorlafelület cirkáláskor (m <sup>2</sup> ):	158
Maximális vitorlafelület bőszeélben (m <sup>2</sup> ):	256
Tömeg/DSS-el (kg):	2280/1980
Ebből ballaszt tömeg/DSS-el (kg):	1340/1040
Vízballaszt tartály egy oldalon (l):	460

Trentasette  
37

További információ: +3620 9353 764, +3670 2581 035

A TVSK már a '70-es évek vége felé a nyugati medence felé vette volna az irányt. Különösen a fonyódiak szorgalmazták, hogy legyen végre egy olyan verseny, aminek a végén nem vár rájuk hosszú utazás a honi kikötőbe! Így született meg a TVSK Kupa gondolata, amelyet 1978 és 1981 között a nyugati medencében, de rövidebb távon futottak.

A Földvár–Keszthely versennyel kapcsolatban azonban a vitán kívül, tíz évig érdemben semmi sem történt. Ez azért így nem igaz: hogy pontos legyen a kilencedik évben egy feljegyzés került a TVSK-elnökség asztalára, amelyben a versenyszakosztály vezetője, Haffner István terjesztette elő elképzelését. Véleménye szerint fel kellene – és fel is lehetne – újítani a hagyományos Földvár–Keszthely túraversenyt.

Milyen szerencse, hogy nem a kételkedők, hanem a klub elnöksége, név szerint: Pálos István, Dr. Schmalz József, Nógrádi Gyula, Martin János, Csenki István döntöttek az előterjesztésről. Néhány kérdés és egy rövid vitát követően, végül ellenvetés nélkül fogadta el a grémium a javaslatot.

Így Haffner nekiláthatott a szervezésnek, majd ennek kapcsán, a következő évben lelkes segítőre talált Gáll Éva személyében, aki nagyon sokat tett a verseny későbbi sikeréért.

Az akkori keszthelyi TVSK-telep tagsága és vezetősége – Fi Jánossal az élen – ugyancsak támogatta az ötletet, így aztán tényleg mindenki összefogott. A keszthelyiek szállást biztosítottak a rendezőknek, és vállalták a rendezőhagyó kivilágítását is.

Az első versenyt Gáll Éva és Demjén Alajos rendezte. A következő évek kis létszámú rendezői stábjából még Beöthy Zsigát és feleségét, valamint Bagossy Máriát mindenképpen meg kell említeni, ők egészen a halálukig dolgoztak ezért a versenyért.

Mivel a Mahart-járatok csak június közepétől indultak, május utolsó hétvégéjén került sor a TVSK Földvár–Keszthely túraversenyre, mert így a keszthelyi kikötő használata is lehetővé vált.

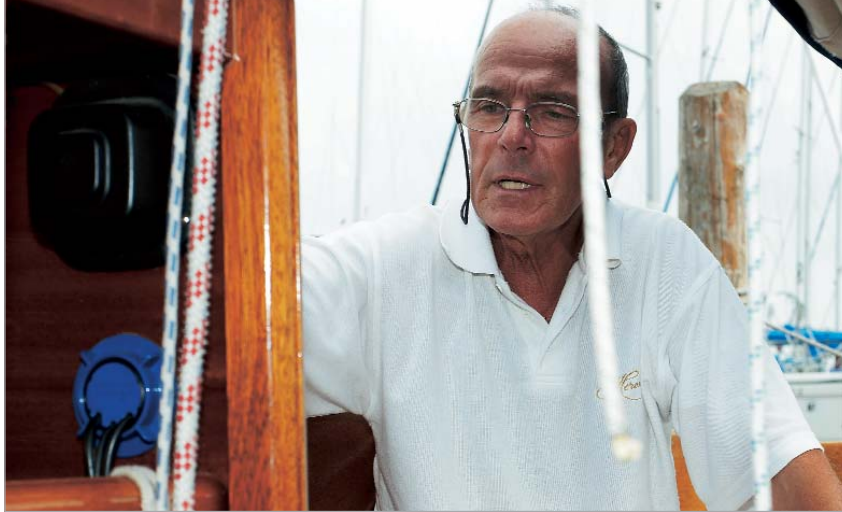
A Keszthelyi Vízügyi Rendőrség is segítette a rendezvény szervezőinek dolgát, sőt, a saját kikötőhelyüket is felajánlották.

Úgy látszik a távolság azért sokakat elrettentett a keszthelyig történő versenyzéstől, mert az első alkalommal mindössze 38 induló volt. Ettől függetlenül, minden jól alakult, csak az égiekkel nem sikerült egyeztetni, így aztán – szél híján – a rajt után 12 órával futott be az abszolút győztes Kishamis, dr. Pásztor Péterrel a kormányánál. A 22 óráig tartó limitidőn belül csak 12 hajó érkezett meg Keszthelyre.

Az idők során azonban a verseny egyre népszerűbbé vált, hamarosan száz hajónál több állt rajthoz, a kilencvenes évek óta – természetesen a Kékszalagot nem számítva – a legnagyobb mezőny ezen a versenyen indul. Az ezredfordulót követően az induló hajók száma meghaladta a kétszázat. A rekordot 2009-ben jegyezhetjük, ekkor 282 hajón, több mint 1200 versenyző számára jelentett vonzó programot a Pünkösdi Regatta.

Az utóbbi években rendszerint kétszáz hajónál többet számlálhatunk a rajtnál.

A versenyt eleinte TVSK Kupának, egy időben Dataware Kupának, manapság pedig Pünkösdi Regattának nevezik.



Haffner István

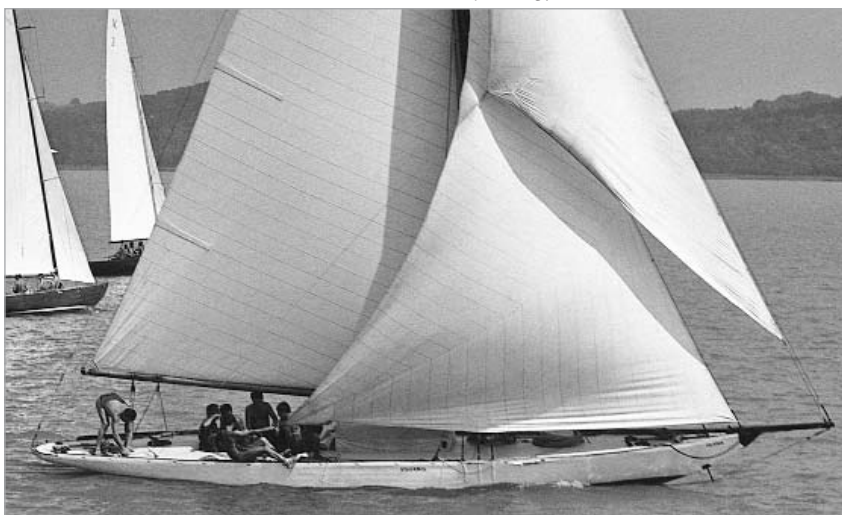


Gáll Éva, az első TVSK Kupa rendezője



A nagyhajókat – a biztonság miatt – a kishajók után indították

Az első »újkori« győztes, a Kishamis



---

László Tibor, Kollmann András

HELY HANSEN – PÜNKÖSDI REGATTA, 2016  
KESZTHELY ÚJRA MEGTELT

---



Lisa  
Fotó: Kollmann András



## PÜNKÖSDI REGATTA – 2016

A meteorológia nem sok jóval biztatott a háromnapos ünnep alkalmával. Az előrejelzés megbízhatónak bizonyult: esett, hideg volt, időnként viharos szél fújt. Különösen a szabadtéri programot tervezők gondolkodhattak el azon, hogy inkább otthon, egy jól fűtött szobában töltsék a hosszú hétvégét. Nem csak a szokatlanul hideg, hanem az eső se tette kívánatosá a pütkösdői vitorlás programot.

Az utóbbi évek legkisebb mezőnye, 190 hajó érkezett május 15-én a Pütkösdői Regatta – Helly Hansen Nagydíj balatonföldvári rajtjához. A fentiek ismeretében azonban azt hiszem ez érthető.

A tízórás rajt idején moderált szél fújt, úgy 14–15 csomós, ami később időnként frissült, majd hosszabb rövidebb időre alábbhagyott.

Keszthelyre elsőnek 13 óra 12 perc 4 másodperckor egy Extreme 40-es érkezett, a Team Q, Rauschenberger Miklós kormányzásával. Előnye a célban negyven másodperc volt a második Extreme Sailing Team – Kaiser Kristóf – előtt. Harmadik, a szintén katamaránnal versenyző RSM DTM csapata, Vándor Róbert vezérletével.

Több, mint egy órát kapott a katamaránoktól a legjobb egytestű hajó, a Raffica, Király Zsolt és csapata.

A jó szélnek köszönhetően, kevesen adták fel a versenyt, 172 hajó érte el a keszthelyi célt.

Másnap már nem fogadta kegyeibe a versenyzőket az időjárás. A szél időnként nem csak erős volt, hanem durván pöffös is. A hideg esős időben sokan – érthető módon – nem is vállalták a vasárnapi futamot, de semmit sem veszítettek, ugyanis több rendezői hiba miatt a futamot végül érvénytelenítették.

A harmadik napon, a rajt idejére a szél mérséklődött. Kicsit túlzottan is, mert a Keszthelyi-öbölben csak apró foltokban, éppen hogy fújdogált. Lassan araszoltak a hajók keleti irányba, a jó választásnak végül a győri csücsök bizonyult, mert még Szigligetnél sem járt a mezőny eleje, amikor megérkezett az északi szél. Így hamar megérkezett az első hajó, az Extreme Sailing Team – Kaiser Kristóf – az ábrahámhegyi befutóba. A versenyben töltött idejük: 1 óra 19 perc 15 másodperc, ezzel alaposan visszavágtak Rauschenbergeréknek (Team Q) az első napi vereségért, két perccel voltak gyorsabbak... Ismét a harmadik helyen végzett Vándor Róbert és csapata az RSM DTM fedélzetén. (Már amennyiben van fedélzete egy katamaránnak... – a szerk.)

Az egytestű hajók között ismét a Raffica – Király Zsolt – volt a leggyorsabb, de ez is negyedóra hátrányt jelentett a győzteshez képest. A következő egytestű, a Lisa – Büki Gábor – pedig majd' további negyedórával később futott célba. Mentségükre szolgáljon, hogy az átalakított és lekönnyített hajójukkal ez volt az első versenyük, tanulniuk kell még a technikát.

A valóban hagyományos hajók versenyében a Lillafüred – Detre Szabolcs – bizonyult a legjobbnak, megelőzve a Siroccót – Cittel Lajos –, valamint a Pannóniát – Jordán Balázs.

Utánuk egy kis nyolcméteres hajó, a Nelson – Varga Lajos – következett, aki öt perccel a Lillafüred után érte el a célvonalat.

Az utolsó érvényes befutó három és fél óra vitorlázás után látta meg a célvonalat. Gyakorlatilag kétszer annyi időt töltöttek versenyben, mint az Extreme Sailing Team.





# TURISTAPALACK TÖLTÉS BALATONFÜREDEN



Cím: 8230 Balatonfüred, Laki dűlő 3.  
Gázcseretelep  
Telefonszám: 06 30/ 9 579 305  
E-mail: [szitakotokft@hotmail.com](mailto:szitakotokft@hotmail.com)

Turistapalackok töltése, egyéb műszaki és  
háztartási palackok forgalmazása Balatonfüreden



Szitakötő  
Gázfutár

A hajó télen és tavasszal egy alapos felújításon esett át, úgy, hogy a csapat és a South Coast Composites munkatársai a Pünkösdi Regatta előtti utolsó napokban komoly versenyfutásban voltak az idővel. Pénteken délutánra összeállt a hajó annyira, hogy vontán a keszthelyi bázisról eljutottunk a földvári kikötőbe a kislánnyal. Este a daru alatt még kaptak a korlátlábak egy kis erősítést.

### Első nap

Szombat reggel nagy az izgalom, látni a csapattagokon, hogy elszántak, és alig várják, hogy végre a sok munka után idén először felhúzhassuk a vitorlákat.

A szél 13–17 csomós nyugati. Kettes reff és foca a recept. A rajt után tisztán látszik, hogy a Raffica gyorsabb, de mi sokkal élesebben tudunk cirkálni.

Révfülöp magasságáig összeállt a rendszer, megjött a tempó, a csapattagok is megtalálták a helyüket (jönnek az információk: pöffök, ellenfelek, pörgések, hullámok), és növelhetjük a nagyvitorla felületét.

Fenyvesnél egy pillanatra forduló közben érintettük a mederfeneket, de nincs baj megyünk tovább. Egyszer csak egy nagy durranás, szétrobbant a backstag egyik csigája. A srácok profik ezért pár perc alatt kötéllel pótolták a csigát ami ugyan így nem volt állítható, de folytathattuk a kreuzolást Keszthely felé. Pár apróbb technikai probléma ugyan még hátráltatott minket az út során, de hát számítottunk erre, mert egy frissen veretezett hajóval – ami még nem kapott terhelést – ez benne van a pakliban.

A kötelezőt teljesítettük, egyben hazahoztuk a hajót és az egytestűek közt másodikként értünk célba.

### Második nap

A forgolódo 10–26 csomós szélben nem kockáztattunk, a hajó megóvása érdekében parton maradt a csapat, ami később jó döntésnek bizonyult, miután a versenyrendezés érvénytelenítette az aznapi futamot.

### Harmadik nap

Pünkösdi hétfőn a kikötőbe érve éreztük, hogy igen, végre ez az a szél, amire az egész téli felújítás és súlycsökkentést alapoztuk. Csak néhány csík látszik az öböl vízén.

A rajt után a két X40-es katamarán és a Raffica élesen vitorláztak a déli part fele, míg a GC32-es és mi inkább mélységért araszolunk lefelé.

Letelt a három perc a rajt után, végre bevethetjük az új csodafegyverünket a nagy gennakert. Szemmel láthatóan tudja azt, amit vártunk tőle. Mélyre jobb tempóval tudunk menni mint a többiek élesen. Szépen lassan lehagytuk a GC-t a Raffit és az egyik X40-est, és abszolút második helyen vitorláztunk ki a keszthelyi öbölből. Látszott azonban, hogy a pünkösdi királyság már csak pár száz méterig tart, mert meg fog jönni az északi szél a szigligeti öbölben. Jó ütemben lehúztuk a gennakert és alap vitorlázattal, 11–12 csomós sebességgel romboltunk az ábrahámhegyi befutó irányába.

Ismét második hely jutott egytestűben, de a kisszeles sebességünk bizakodásra adhat okot a szezonra nézve.

Tanulságos jó verseny volt! Köszönöm a csapatnak és mindenkinek aki hozzátette a magáét az eredményes szereplésünkhöz!

*Büki Gábor*





# ENGINEERED TO ENJOY BAVARIA SPORT 32

Több komfort, több dinamika, több élmény, mint azt gondolná!  
Kérje személyre szabott ajánlatunkat!



**BAVARIA SPORT LINE:** 29 | 32 |  
**BAVARIA NEW SPORT LINE:** 300 | 330 | 360 | 400 | 450 |

BAVARIA MAGYARORSZÁG

Web: [www.bavaria.hu](http://www.bavaria.hu), e-mail: [info@bavaria.hu](mailto:info@bavaria.hu),  
központi ügyfélszolgálat: 1138 Budapest, Váci út 113.,  
telefon: +36 30 677 50 87, fax: +36 1 352 8123



Fotó: Kollmann András

---

Litkey Farkas, Szekeres László, fotó: Szeiler Gábor

## A KÉKSZALAG HAJÓJA

### A LISA

---



A Lisa 1997-ben került vízre az olaszországi Garda tavon. Patucelli mester építette karbonból. 1981-ben ő készítette fából a Pleasure-t, 1992-ben már karbonból a Rafficát, 2000-ben a Principessát, hogy csak a legismertebb hajóit említsük.



Lisa tíz évvel ezelőtt



Javítandó bőven akadt



Az erős használat nyomot hagyott a hajón

A deck is tele volt sérüléssel, hibával



A Lisa nem libera. A Gardán az osztályba nem sorolható hajókat előnyszám nélkül versenyeztetik. Technikai paraméterek alapján sorolják őket kategóriákba. Amikor a Lisa épült, a Crociera 0 osztály előírásait vették figyelembe, és annak a maximális lehetőségeit kihasználva tervezték meg. Akkoriban még nem engedték a karbonárbocot, kötelező volt a beépített motor, a négy fekhely és a kétsoros korlát. A trapézolás tiltott volt. Azóta már lehet karbonárboc, és a motor sem kötelező. Az alumínium árboc maradt, lecserélése nem volt indokolt. A liberák után a legjobb nem trapézos hajónak számított. Igazi ellenfele volt a Bravissima, ami kilenc és fél méteres. Talán jobb terv alapján készült, mint a Lisa. A Gardán biztosan. Sokkal jobban cirkál a nagy hullámokban. A két nagy verseny közül a Gorlán rendszeresen megverte a Lisát, a Centomiglián azonban nem bírta vele. A Gorla fél táv, Bogliacóból kell északra vitorlázni, majd vissza. Időjárástól függően végig északi szélben vagy egy kicsit délután már déliben. Ez jellemző a Garda tóra. Reggel erős négyes–hatos északi fúj. Ebben a szélben a Lisa nem volt jó. Túl nagyok voltak számára a hullámok, és így lassult. A Bravissima tíz–tizenöt percet vert rá két óra alatt a cirkáló szakaszon, amit a Gorlán a bőszeiben sokkal gyorsabb Lisa nem volt képes behozni. A Centón azonban igen, hiszen a déli szél a tó déli felén már nem erős, a víz is sima, és ekkor már a Lisa nagyon gyors.

Mint ismert, a Kékszalagok mai rendjéről 2001 októberében döntött az MVSz. Akkor határozták el, hogy minden évben rendeznek Kékszalagot, páros években engedve a trapézolást, páratlanokban nem. Ennek a szabályozásnak megfelelő hajót kerestünk 2002-ben. A Lisa éppen eladó volt. Ismertük a hajó eredményeit. A Gardán rendszeresen jobb eredményeket ért el mind a 70-es cirkálóknál, mind pedig az 1997-es Kékszalag győztes Liberténél. Ott bő egy órával jobb volt, mint a hazai élmezőny. Abban az évben levitték Barcolanára is, ahol három ezer hajó közül a kiváló 26. helyen végzett. Egy dolog azonban elgondolkodtatott. Soponyai Géza karbonból épített Nautic 12-ese, a Poseidon 14. lett. Sajnos, egy új hajó annyival drágább volt a hét éves Lisánál, hogy nem engedhettük meg magunknak. Megvásároltuk hát. Kaptunk hozzá rengeteg vitorlát. Két nagyvitorlát, két gennakert egy 85, egy 100, és egy 160 százalékos orrvitorlát, egy topgenuát és egy viharfokot. Az eredeti nagyvitorla már az olaszoknak is túl nagy volt, ezért vásárolták az újat. A hajó eredetileg három méter merült, le kellett vágni a kielből, hogy a Balatonon megfelelő kétméteres merülést elérjük. Nem növeltük meg a felületét, hanem egy svertet építettünk az árboc elé. A svertkasznit Hodács Lajos készítette karbonból, a svertet fából a Navália műhely. A svertet már az olaszok is tervezték beépíteni. A kiel tömege is változatlan maradt. Az olaszok tizenketten vitorlázták a hajót, mi az első évben tizenöt. A Lisa érdekessége az alacsony oldalmagassága, lebben könnyen szedi a vizet. Erre a tervező is gondolt, és oldalanként két-két ventilt szereltek a hajóba, amelyek kiszívják a vizet. Ez a gép furcsa átmenet a jolle és a tókesúlyos hajó között. A 810 kiló tömegű kiel érezhetően dolgozik, de a hajó képes felborulni, és a visszaállításához szükség van a legénység egy részének a súlyára is. Természetesen kiel nélkül nem lehetne visszaállítani.

A hajó a Balatonon lényegesen jobb teljesítményre képes, mint a Gardán. Ennek alapvetően az az oka, hogy ha erős szél fúj, rendszerint keresztbe fúj a tavon, és nem alakulnak ki olyan magas hullámok, mint a Gardán. Ezért

aztán a Lisa erős szélben is gyorsabb az Assóknál. A Gardán nem így volt. Cirkáló szakaszon nagy szükség van a svertre, nélküle érezhetően csúszik a hajó oldalra.

A hajó megfelelően élesen cirkál. 7-8 csomó körüli sebességgel már génuia alatt is lehet tartani az Assók élességét. A topgénuával – ami az orrsudár végén van rögzítve – azonban nagyon tompa. Mégis érdemes használni, mert a hajó lényegesen gyorsabb. Hamar, már egyes szélben eléri a hét-nyolc csomós cirkáló sebességet. A topgénuát annyira meg lehet feszíteni, hogy lelazul a forstag. A hajó topgénuia alatt és gennakerrel a leggyorsabb. Minden szakaszon élmény a Lisával vitorlázni, de gennaker alatt bőszélben fantasztikus. Négyes-ötös szélben, teljes taklival, a kétszázötven négyzetméteres gennakerrel, sima vizen mértünk huszonhat csomós sebességet. A hajó könnyedén, nagyon stabilan rohan ilyenkor. A gennaker nagyon kezes jószág. Ha a hajó erősödést kap, nem akar kitörni, mert az orrsudár miatt elől van a súlypontja, és inkább segíti a leejtést.

A Lisa rendkívül jól megépített igazi tavi hajó. Élmény vele vitorlázni. Kétszeres Kékszalag győztes. 2003-ban kilenc óra 25 perc alatt vitorlázta végig a távot, lényegesen jobb átlag-sebességet futva, mint a rekordtartó Nemere II. 1955-ben.

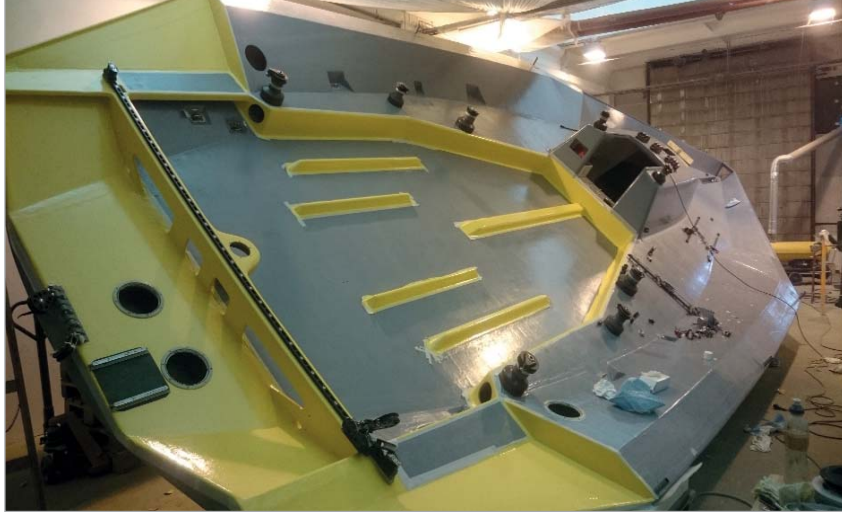
#### Litkey Farkas

Az utóbbi években Litkey Farkas már ritkán versenyzett vele, a hajó állagmegóvása is jelentős terhet rótt rá, ezért tavaly eladta, Keszthelyre került a hatszoros Kékszalag győztes hajó.

A legendás Lisa jó kezekbe került, Büki Gábor csapata igazán szeretettel gondoskodik – ahogy ők nevezik – a »Kislányról«. Egy év versenyzés és ismerkedés után a hajó felújítását – és részben átépítését – határozták el. A South Coast Composite Kft. végezte a munkálatokat, a végeredményt látva, szépen dolgoztak.

Az utólag felkerült elemeket lebontva, és a festékrétegeket eltávolítva derült ki, hogy a feladat mondhatni időszerű volt. A hajó lassan húsz éves, és ezalatt erős igénybevételnek volt kitéve, ami meg is látszott rajta. Kisebb nagyobb átalakításokat is végeztek rajta, ami szintén nem tett jót neki.

Büki Gábor: – A hajó teljes rendbetételén kívül a hajó alaposan ki lett könnyítve. Az építésekor 2200 kilós hajó most sverttel egy tonna. A keelt megtartottuk, de versenyekre sverttel járunk majd, ezért a létszámot növeltük, 15–17 fő lesz a legénység. A hajó elején az oldalsó összekötő toldásokat elbontották, az oldalsó szárnyak szerkezetileg jók voltak, de aszimmetrikusak, ezeket javították. Rengeteg gittet távolítottak el. A delaminálódások nem okoztak meglepetést, többnyire látszottak, de jó néhány helyen ezeket is gitt takarta. Javításuk helyett a hajó alján gyakorlatilag a teljes külső réteget részletekben elbontva kicserélték az elfáradt habanyagot, és új külső réteget kapott a hajó. Erősebb lett, és a felülete tökéletes. Az alumínium árbocot már korábban karbonra cserélték, most egy sérülését javították, mert tavaly megrogyott a teteteje, a felső részét cserélték. Új vitorlafelhúzó sánt, valamint állókötélzetet kapott. A veretek többsége is előregedett, jelentős részüket cserélték. Új vitorlákat – Quantum és Litkey – is rendeltünk, és megvettük azt a topreachert, amivel utoljára nyert szalagot a hajó. A Fehér Szalagra minden részletében össze fog állni. Rengeteg munka volt vele, de most látszik, hogy megérte. A Kislány újra gyönyörű.



A deck is megújult



Az eredmény magáért beszél



Újra vízen – fotó: Kollmann András

A legénység 15 fő... – fotó: Kollmann András







---

Litkey Farkas, fotó: Szeiler Gábor

HAJÓBEMUTATÓ: HANSE 345

## KOMOLY HAJÓ

---



Hibátlan. Pontosan olyan, amit egy német gyártótól vár az ember. Funkcionális megoldások, tiszta vonalak, kívül belül tágas terek, jó irányíthatóság, könnyű kezelhetőség jellemzik a hajót. Semmibe sem lehet belekötni, de miért is tennénk?



Komoly hajó



Jó a cockpit mérete



Próbaúton a szerző

Az új gennaker



A Hanse weboldalát nézegetve a legfeltűnőbb a hajókonfigurátor, ahol a hajó elemeit, azok színét, illetve a belső faburkolatok fajtáját, a kárpitok színét és mintáját, valamint egy sor egyebet választhatjuk ki. Az opciós lista hasonló terjedelmű, mint egy prémium kategóriás német autóé... Az extra csomagok száma tíz.

Az elmúlt években a német Hanse cég hajói komoly arculatváltáson estek át a judel/vrolijk & co design-nak köszönhetően. A megújult hajóbelső a HanseYachts Design munkája.

A hajó farral kikötve vár a mólónál. A 345-ös a legkisebb Hansénál csak eggyel nagyobb, mégis igen komoly hajó benyomását kelti. A próba végére kétséget kizáróan kiderül, valóban az.

Első pillantásra szembeütő a dupla karbon kormány, amely kimondottan sportos, mégis elegáns külsőt kölcsönöz a hajónak.

A fedélzeten jó minőségű, és megfelelően elhelyezett vereteket találunk. Minden veret a helyén van, és a megfelelő erővel működtethető.

A teakfával borított cockpit tágas, rengeteg kényelmes ülőhelyet találni benne. A nap- és szélvédő ponyvák szépek és praktikusak.

A Hanse márka hitvallása az easy-sailing, ami az ön-váltós focoknak, a kormányshoz hátrahúzott csörlőknek és kötélfogóknak köszönhetően kevésbé rutinos hajós számára is egyszerűen – és ami a legfontosabb – egyedül is kényelmesen megvitorlázhatóvá teszi a hajót.

A végig latnis nagyvitorlának szép profilt lehet adni, ami élvezetessé teszi a vitorlázást.

A gyár alapvetően a tengeri meteorológiai kondíciókhoz fejlesztette a vitorlázatot, de a Balaton széljárása ennél jóval szeszélyesebb, így a Hanse Hungaria és a Litkey Sailing együttműködése első gyümölcsként, elkészült egy gennaker, ami a gyári méreteket közel 25 százalékkal múlja felül, és kifejezetten a balatoni szélviszonyokra készült. Ezt most ki is próbálhattuk.

A Hanse 345-ös – annak ellenére, hogy kifejezetten túrahajó – dinamikus és sportos, az alapvitorlázattal is komoly vitorlázóélményt nyújt. Azonban a hajóból ki lehet hozni nagyobb teljesítményt. A Balatonon nem ritka a teljes szélcsend, ami minden vitorlázó rémálma, ilyenkor dinamikus lehet álldogálni egyhelyben, és várni a természet kegyelmét, hátha megadja egy gyenge szellő formájában a továbbjutás lehetőségét. Ezekben az órákban mindenki nagyobb vitorlát szeretne, mint ami rendelkezésére áll. Azonban a vitorlafelület növelése komoly és átgondolt mérnöki munka, felelősség, a döntések sorozata, hiszen a Balaton bármikor produkál olyan szélviszonyokat, amit a technikának el kell viselnie. Emellett természetesen fontos az is, hogy a gyári garanciális feltételeknek is eleget tegyünk. Ezen túl pedig fontos, hogy egy reacher vagy egy nagyobb gennaker – amelyek a Balaton szélviszonyaihoz történő alkalmazkodást nagyban segíti – nem mehet sem a könnyű kezelhetőség, sem a használhatóság rovására.

Kellemes szélben próbáltuk ki a hajót. Valóban egykezes, de két kevésbé gyakorlott vitorlázó is minden feladatot képes megoldani.

A hajó vezethetősége és iránytartása kategóriájában kifogástalan, a hullámzás nem zavarja, erősebb szélben sem akar kitérni. A kormány kimondottan közvetlen, és pontosan reagál a legkisebb mozdulatra is.

Az alapvetően tengerre tervezett hajók legfőbb problémája a Balatonon általában a nagy merülés. A Hanse 345-ös szériakivitele viszont csak 1,87 métert merül, de van egy alacsony keeles változata, ezzel másfél méteres vízbe is kimerészkedhetünk. A rövidebb keel persze némi kompromisszumot jelent, ha lehet a nagyobb merülésű hajót válasszuk.

Másik probléma általában gyengébb szélben jelentkezik, a tavi körülmények között ezeknek a hajóknak a többsége alul vitorlázott. Ez persze elsősorban a versenyeken derül ki. Ezen segít a nagyobb bőszeles vitorla, de egy méreteres génua is jól jöhet. (Ez gyakorlatilag minden más hajóra is igaz – a szerk.)

A száriában beépített 18 lóerős motor szépen duruzsol, és bármilyen időjárásban biztonságban partra juttatja a hajót, de az opciós listán egy erősebb (27 LE) motort is találunk.

A belső tér tágas, bőséges állomagassággal. A kabinok kényelmesek, nagyobb testméretű emberek számára is megfelelők.

A kabinok száma és elrendezése opcionálisan választható. A szalonon kívül két vagy három kajütös elrendezés közül választhatunk.

A ledvilágítás és a számtalan ablak miatt a világosság az úr a beltérben.

A bútorzat modern, a kor belsőépítészeti trendjének megfelelő, korszerű és praktikus. A színek pedig rengeteg féleképpen variálhatók.

Jól átgondolt a konyha elrendezése, óriási a hűtő kapacitás, a tűzhely egy lakásban is megállja a helyét, komoly a sütő mérete, egy többfogásos vacsora elkészítése sem jelent problémát.

Az ember mindenhol az ellentmondást nem tűrő német minőséget érzi. A berendezések hibátlanok, a hajó jól láthatóan az örökkévalóságnak készült.

A Hanse 345 egy szemrevaló, könnyen kezelhető, kiváló minőségű túrahajó, amely apróbb fejlesztésekkel kiváló választás azok számára is, akik szeretnék kipróbálni magukat a balatoni vitorlás versenyeken.

### Technikai adatatok

Teljes hossz (m):	10,40
Vízvonal hossz (m):	9,99
Legnagyobb szélesség (m):	3,50
Merülés (m):	1,87
Merülés rövid tőkesúllyal (m):	1,55
Vízkiosztás (kg):	6200
Tőkesúly tömege (kg):	2030
Motor (kW):	13,30
Motor (opció) (kW):	16,99
Ivóvíztartály (l):	230
Üzemanyagtartály (l):	160
CE Certificate	A (óceán)
Árbocmagasság (m):	15,75
Önváltós focok felülete (m <sup>2</sup> ):	22,50
Nagyvitorla felülete (m <sup>2</sup> ):	32,50
Génua felülete (m <sup>2</sup> ):	27,00
Gennaker felülete (m <sup>2</sup> ):	85,00
Gennaker (opció) felülete (m <sup>2</sup> ):	105,00
Maximális vitorla felület cirkáláskor (m <sup>2</sup> ):	59,50
Maximális vitorla felület bőszelelben (m <sup>2</sup> ):	117,50
Maximális vitorla felület (opció) bőszelelben (m <sup>2</sup> ):	137,50



Világos és tágas a szalon



Jól felszerelt konyha



Jó méretű az orrkabin

Kényelmes a mosdó





---

Szekeres László

## EGY ÉPÜLŐ 37 LÁBAS TRENTA SETTE

---



A legelszántabb olvasóink talán emlékeznek rá, hogy öt éve írtam arról, hogy milyen hajót szeretnék. Tulajdonképpen az akkori kínálat áttekintése volt a cél, egy igencsak speciális szemszögből. Olyan versenyhajót kerestem, amely azért megfizethető. Nem találtam ilyet. Tavaly azonban adódott egy lehetőség...

## ÖT ÉVE



Harmincas évben épült 25-ös



Flaar 26RR



Beneteau II. Figaro – fotó: Jacques Vapillon

Egy negyvenlábás lenne az igazi, de nagy a merülése – Akilaria 40 RC2



Az alábbiakat írtam akkor: Van egy régi rögeszmém. Ez pedig a 25-ös jolle. Nem is véletlenül, ilyen hajóval vitorláztam bő tíz éven keresztül. Nem egy mai modell, még a húszas évek közepén készültek az első darabok. A második világháborút megelőzően már szép 25-ös flotta vitorlázott a Balatonon. A hajó igazán bevált, a korában kényelmesnek és egyúttal sportosnak számított. A hetvenes évek második felében épültek az első műanyag 25-ösök. Mai szemmel persze nem túl korszerűek, de akkoriban jó hajónak számítottak. A 25-ös osztályelőírás 1250 kilogrammban adta meg a minimális tömeget. (Ez azóta némileg csökkent. – *a szerk.*) A mai technológiákkal egy ilyen méretű jolle cirka 350–400 kg lehetne. A Flaar Kft.-nél a TBS Nagydíjra épült nyolcméteres Flaar 26RR 900 kg, ebből a tőkesúly cirka 500, az üres test mindössze 80 kg. Még egy nagyon fontos paraméter létezik a versenyhajók esetében, nevezetesen a keel és a teljes tömeg aránya, ami egy túrahajónál 20, jobb esetben 30 százalék, de egy versenyhajó keelje 50 százalék felett van.

Nos, számomra ez lenne a kiindulási pont, de nem nyolc, hanem mondjuk tíz–tizenegy méter hosszban.

Akkor nézzünk szét a világban a széria gyártmányok körül. Rengeteg hajót neveznek sportosnak, de ezek általában olyanok, mint egy kéttonnás sportkocsi. Viccnek is rossz... De lássuk inkább a hajókat. Az imént emlegetett Flaar 8 méteres minden négyzetméter vitorlájához körülbelül 15 kg, bőszélben már csak 5,4 kg tömeg tartozik, ha az alapvitorlázatot tekintjük mérvadónak. Gyenge szélben persze nem focot használunk, így a vitorlafelület nem 53, hanem cirka 80 m<sup>2</sup>, és bőszélben is nagyobb (top) gennakert húzhatunk, így a vitorlafelület már közel 200 m<sup>2</sup>. Ekkor 10 és 4 kg/m<sup>2</sup> az arány. Ez viszont igazán jól hangzik.

Nézzünk egy sportos hajót. Az egyik sikeres darab a Beneteau gyártmánya, a Figaro új típusa. Ezzel úgy első ránézésre is szívesen vitorlázna az ember. A gyári specifikáció szerint 3030 kg, cirkáláskor 53, bőszélben 148 m<sup>2</sup> vitorlát visel az árbocán, így a fentiek szerint meghatározott adatai: 44 és 20,5 kg/m<sup>2</sup>. (Ezt a Flaar 15, illetve 5,4 kg/m<sup>2</sup>-éhez kell hasonlítani.) Ha a Figarót rendesen tuningoljuk, és maximális méretű vitorlákat húzunk a szériánál nagyobb árbocra az arány persze javul (kb. 23 és 12 kg/m<sup>2</sup>-re), de meg sem közelíti a nyolcméteres alapadatait. Persze a teljesítmény nem lineárisan arányos ezzel az adattal, de szorosan összefüggenek. Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy egy hajó esetében egy idő után teljesen feleslegesen növeljük a teljesítményt, haszna a dolognak gyakorlatilag nincs. Másik tényező, hogy egy könnyű hajó esetében a legénység tömege sokkal inkább rontja az arányokat, mint a nehezebbek esetében. Az előbbinél a legénység akár plusz 60–100, míg mondjuk a Beneteau-nál csak 20–30 százalékkal. Ahhoz, hogy egy hajóval igazán élvezetes legyen a vitorlázás, bőven elegendő a Beneteau vitorlázata – ha megfelelően erős a szél. Ilyen azonban a Balatonon ritkán fordul elő.

Az előzőeknek persze kizárólag abban az esetben van jelentősége, ha a hajó formája, az arányai, súlypontja, a tömegeloszlása (és sor egyéb paraméter) a lehető legjobb, a kidolgozása pedig kifogástalan. Ilyen hajót – némi kompromisszum árán – tervezni és építeni nem egyszerű feladat, de nem is lehetetlen. A modern tervező-rendszerek, szimulációk, áramlástanai csatornák nagyban könnyítik a tervezők

feladatát, a korszerű anyagok és technológiák pedig a hajóépítők munkáját egyszerűsítik.

Akkor mi az akadálya annak, hogy az ízlésnek megfelelő (10–11 méter, 6–800 kg) hajók tömegével épüljenek? Az ár.

## AZ ÁR NEM MINDEN...

Egy hajó értéke természetesen nem, illetve nem kizárólag a teljesítményéből adódik. Sőt. Egy szűk kisebbség szempontja kizárólag a teljesítmény, a többiek szemében a komfort, a felszereltség, a belső tér anyagai legalább ilyen súllyal esnek latba. Ezért készül elenyésző számban igazi versenygép. Manapság elsősorban katamaránok.

Azonban nem egyedül gondolkodom ilyen hajóban, itthon is sorra épülnek a verseny- és túra-verseny hajók. Az előzőek között szép számmal találunk új fejlesztéseket, például: CODE8, 8m Open, 8m Pro (Fa Nándor féle nyolcméteres), Pauger 8m, Flaar 26 és 26RR... Igaz nagyobbak közül kevés ilyen kerül vízre, az utolsó a Nautic 12 méterese, az Avatar volt. A Nautic Run 370-ese inkább túra-verseny hajó. Mindegyik élvezetes vitorlázást tesz lehetővé, ugyanakkor jól látható, hogy az újabbak egyúttal jobbak is. Persze nem lehet összehasonlítani a nyolcmétereseket a 37 lábassal (11,28 m).

Szóval az ár nem minden. Szerencsére vannak, akik hajlandóak és képesek megfizetni ezeket a hajókat. Miről vagy mennyiről is beszélünk? Természetesen sokról, de egy hasonló méretű, jól felszerelt túrahajó sem olcsó mulatság manapság. Ráadásul, ha korrektül közelítjük a kérdést, maga a hajó nem is kerül lényegesen többre... Hiába sokkal drágábbak az építőanyagok (karbon-epoxi szendvics vs. üveg-poliészter laminát), sokkal kevesebb kell belőle. Ez persze még nem kompenzálja a differenciát, de a versenyhajó belső berendezése igencsak puritán, vagy akár sok esetben nem is beszélhetünk ilyenről. Ez pedig nem kizárólag a tömeg drasztikus csökkentését eredményezi, hanem a hajó árát is kedvező irányba befolyásolja. Egy versenyhajót az egyedi gyártás, sokszor a mozgatható ballaszt, a szükséges erősítések (pl. keel-konzol) és végül a veretek és vitorlák tesznek drágábbá. Sokkal nagyobbak és lényegesen jobb, egyúttal drágább anyagból készülnek a vitorlák. A vitorlázaton ébredő nagyobb erők miatt persze nagyobb teherbírású, de könnyű veretekre van szükség, amelyek sajnos nem lineárisan drágábbak. Persze ugyanígy felszerelhetnénk egy szokásos (üveg-poliészter) túrahajót is, akkor az is jelentősen drágulna, de ennek – számtalan okból, például a tömege miatt – nem lenne sok értelme. A versenyhajókon kizárólag drágább karbon árbocot használnak, de ez nem is minden esetben költségnövelő, mert ezek egyre terjednek a túra osztályban is.

## A DOLOG KOMOLYRA FORDULT

Mégsem reménytelen az ügy? Tavaly télen néhány meg szállottal beszélgettem, és hamar kiderült, nem csak én érdeklődöm egy 36 lábás, ízig-vérig versenyhajó iránt... Igaz, építtetni csak egy valaki akart ilyet. De ne legyünk telhetetlenek.

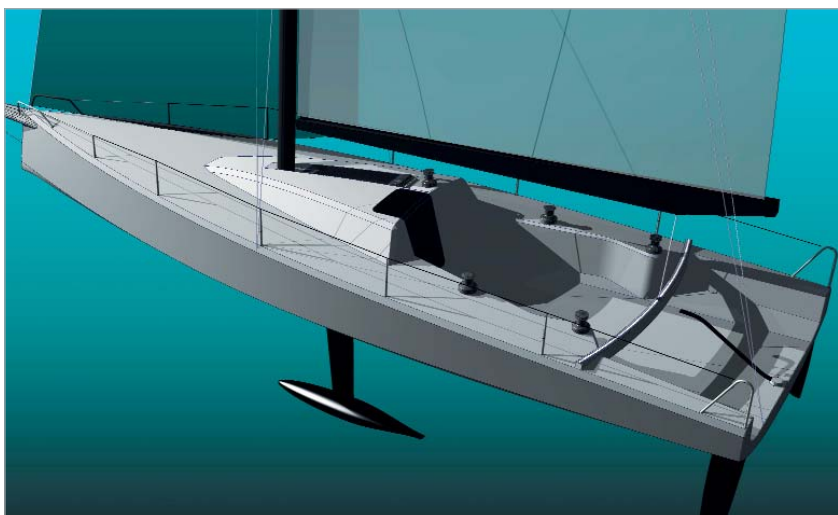
Hamar körvonalazódott, hogy egy ilyen versenygép tervezésére itthon – ismereteim szerint – legfeljebb két társaság képes: a Flaar Kft. és a Pauger Kft. Közülük a nyolcméteres osztályban látott innováció okán a Flaar



Egy skicc



Orrsudárral 14,20 méter, vitorla bőszélben: 286 m<sup>2</sup>





Déry Attila

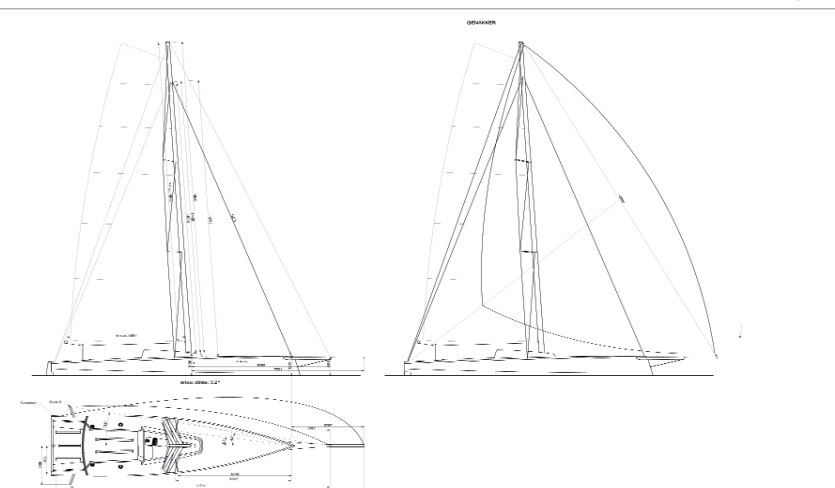


Dr. Mezey Zoltán



A Trentasette látványterve

Vitorlarajzok



mérnökeivel egy kötelezettség nélküli megbeszélésre is sor került.

A potencionális »megrendelő« legfontosabb szempontjai a következők voltak a hajó tervezése előtt:

- ez legyen itthon a leggyorsabb negyven láb alatti egytestű hajó,
- az egytestűek között az abszolút értékelésben is esélyesként indulhasson a balatoni Kékszalagon, valamint Európa összes tavi, illetve partközeli tengeri (inshore) versenyén,
- ideális legyen párosversenyekre is (Match Race),
- megfelelő felkészülést tegyen lehetővé a nemzetközi sorozatok nagyhajós versenyekre,
- a hajót könnyen lehessen kezelni, a legénység legfeljebb 4–5 főből álljon,
- viszonylag egyszerűen lehessen közúton szállítani.

Ma egy 11–12 méteres versenyhajó az ideális választás a Balatonra. Elméletileg gyorsabb lenne egy még nagyobb, de – ha az anyagiaktól el is tekinthetnénk – a tó sekély vize ezt a méretet teszi lehetővé, mert a nagyobbak egyúttal a lehetségesnél mélyebb merülésűek, így a Balatonra alkalmatlanok.

A hajót kifejezetten a balatoni vízmélységre, és az európai tavak szélviszonyaira kell optimalizálni, de elsősorban a balatoni meteorológiai adatok százéves statisztikáját elemeztük határoztuk meg a hajóval szemben támasztott elvárásokat. Ebből adódóan a hajó elsősorban kis és közepes (2–15 csomós) szélben nyújtja a legjobb arányos teljesítményt. Mivel a túraversenyek (például a Kékszalag), nagyobb hányada (60–70%) bőszelelben zajlik, így a követelmények megfogalmazásánál elsősorban ezzel számoltunk.

Az előzetes elvárásainknak megfelelően – a fenti szempontok figyelembevételével – a Flaar Kft. mérnökei egy olyan hajó skicceit mutatták be, amely a Balatonon az egytestű mezőnyben alkalmas akár az abszolút elsősre, valamint más európai tavakon rendezett nagy versenyeken – többek között a Górlán, a Centomiglián, a Rund Umon és a Bol d'Oron – szintén győzelmi eséllyel indul a kategóriájában, valamint az egytestűek között az abszolút értékelésben is.

Az érdeklődőket meggyőzték a látottak, így a dolog komolyra fordult. Rövid konzultációk után megrendelték a hajó látványterveit.

## A HAJÓ TERVEZŐI

Déry Attila és dr. Mezey Zoltán sikeres projektekkel (jelenleg a legjobb 8 m Open, a Flaar 26RR mellett, Flaar 18, Flaar 20, Flaar 26, Carbon 10 m, Fa Nándor-féle IMOCA 60-as stb.) a hátuk mögött kezdtek a feladathoz.

### Déry Attila

Sporthajó tervező, és maga is szenvedélyes vitorlázó. Portfoliójában már több mint tíz nagyteljesítményű – köztük több teljesen szénszál – versenyhajó, és profi munkahajó is szerepel. Az általa tervezett hajók többsége meg is épült, és kiemelkedő versenyeredményeket ért el – Kékszalag és TBS Nagydíj győzelmeiket is beleértve. Társtervezője Fa Nándor IMOCA 60-as osztályú óceáni versenyhajójának, a Spirit of Hungary-nak.

### Mezey Zoltán

2001 és 2008 között kompozit anyagok kutatásával és fejlesztésével foglalkozott a Budapesti Műszaki Egyetemen.



Több ösztöndíjat kapott, és különböző K+F pályázatban vállalt aktív szerepet. Számos tudományos díj birtokosa. A doktori disszertációját erősített műanyagok mechanikai modellezéséből írta. Jelenleg a Magyar Mérnökakadémia rendes tagja, a Magyar Tudományos Akadémia Szál- és Kompozittechnológiai Bizottságának tagja, az Erősített Műanyaggyártók Szövetségének elnöke. Jelenleg aktív hajóépítő.

## LÁTVÁNYTERVEK

A hajó a megrendelő kívánságára kicsit – mindössze egy lábbal – megnőtt, de alapvető eltérés nem történt, gyakorlatilag az előzetes skiccek kerültek kidolgozásra.

Nem jelent érdemi változást a felhúzható keel, mert azt menetben nem célszerű felhúzni, kizárólag a kikötőbe való be- és az onnan történő kijutást, illetve egy esetleges felülést követően a homokpadról történő szabadulást szolgálja.

Ugyanakkor a tervezők megteremtették a DSS (Dynamic Stability Systems) alkalmazásának lehetőségét, amelynek szükségességét – a speciális balatoni időjárás viszonyok között: gyenge szél, rövid hullámok – még vizsgálni fogunk. Mivel a Balatonon is van DSS-sel felszerelt hajó, így ez nem jelent nehézséget.

A további célkitűzés volt a tervezés során az is, hogy lerakjuk az alapját egy olyan egységes One Design osztálynak, amelyben látványos, magas színvonalú versenyeket lehet rendezni. Az osztályelőírás kidolgozása során, feltétel volt, hogy az esetlegesen megépülő további hajók azonos méretűek és szerkezetűek legyenek, valamint a felszerelés, a tartozékok és a súlyelosztást illetően is egységesek lehessenek. A fedélzeti berendezésnek, felszerelésnek, és vitorláknak is meg kell felelniük az osztályelőírásnak és felmérési szabályoknak, így biztosítható, hogy a hajók teljesítménye megegyezzen.

## KIVITELEZŐ

Az előzetes rajzok, egyre pontosabb elképzelések és elvárások ismeretében keresett a társaság kivitelezőt. Keresett, de nem talált. Már ekkor tudható volt, hogy milyen anyagi keretek között épülhet meg a hajó. Ezt túllépve viszont nem fog elkészülni.

Magyarországon nem sokan mondhatják el magukról, hogy képesek egy ilyen hajót megépíteni, illetve akik képesek, azoknak általában van is munkájuk. Mindenesetre érdeklődtünk az összes számításba vehető gyártónál, de eredménytelenül. Vagy nem fért bele az adott keretbe, vagy a határidő volt nagyon távoli.

## HAJÓÉPÍTÉS

Kivitelező nem lévén, a társaság – hosszas tájékozódás és előkészületek után – vette a bátorságot, és maga vágott bele a feladatba. A hajóépítés irányítása rám hárult, pontosabban én vállaltam, mert nagyon szerettem volna, ha a rajzokon oly' ígéretes hajó el is készül.

Vannak vitathatatlan előnyei annak, ha az ember majd' fél évszázada a vitorlázás körül forog, és az is hasznos, ha ennek a felét a Hajó Magazin kiadásával tölti. Mondhatni, hogy – ezért is – majdnem mindenkit ismerek a szakmában, sokakkal baráti a viszonyom. Akihez fordultam



A felállított építőbordák



Elkészültek az építősablon famunkái



Az építősablon laminálása

Az építősablon üveg-epoxi bevonattal





Az alsó félsablon gittelést csiszolást követően



Az építősablon egyben, formaleválasztó felhordása után



Az utolsó karbonrétegek beterítése



Vákuuminfúzió előkészítése után

tanácsért, kivétel nélkül mindenki segített. És hazánkban van kihez fordulni... Sokan nem csak tanáccsal támogattak, hanem kétkezi munkájukkal is hozzájárultak a hajó elkészítéséhez.

De ne szaladjunk ennyire előre.

A hajót tervező két mérnök elképedve hallgatta, hogy magam akarok belevágni egy ilyen hajó építésébe. Mit mondjak, nem voltak boldogok... Viszont mindenben támogattak.

Majd a Pata Boats tulajdonosával, Antal Gáborral beszéltem, aki biztatott... Őt kértem fel supervisornak. Paulovits Dénes is támogatta az elképzelést: „Építéssel már hajót, fog ez menni.” (Ja, úgy harminc éve egy 25-ös jolle, Kenedi István irányítás mellett.)

Többen – olyanok akikre szakmai tudásuk miatt tisztelettel felnézek – szintén inkább biztattak: vágjunk bele.

Független szakembert találni viszont szinte lehetetlen. Akik valóban jók, azoknak biztos helyük van a legjobb műhelyekben. Ezért – mi mást tehetünk volna – tényleg magunk kezdtünk a hajó megépítésébe. Ha lassan is, de eljutottunk odáig, hogy versenyhajót építünk! Vegyes érzéseink voltak – és egy kicsit vannak is –, de az eddig elévített munka minőségét látva, és a profik véleményét hallva, egyre bizakodóbbak vagyunk.

Minden egyes lépést szakemberekkel egyeztetve készült el az egyedi – vagy inkább egyszer használatos – alsó építősablon. (És azt követően minden más is.) A sablon szerkezeti elemeit a Ertl Faipari Kft. készítette, felállításukban a Klasszik Építő Kft. közreműködött, műanyag munkáit Tönkö Gábor és a T-Jolle műhely szakemberei végezték, az alsó sablon felületének gittelése és csiszolása a Nautic Boat dolgozóira maradt. Soponyai Géza azóta is lelkes drukkerünk, sokszor kérés nélkül is segítette a munkánkat.

Lovas Péter ekkor csatlakozott az állandó kétfős stábhoz. Heti két napot vállalt, ami a kezdetekben jóval több volt, későbbiek során pedig kevesebb. Megnyugtató a rendszeres jelenléte. Ő irányította, illetve végezte a legkritikusabb munkálatokat, így többek között a vákuuminfúziók is az ő irányításával történtek.

Egy idő után egyre több dolog maradt rám, Péternek a saját műhelyében is sokasodtak a feladatai, tulajdonképpen az időm nagy részében már hajóépítéssel foglalkoztam: napi legalább nyolc órát a műhelyben, majd még párat a számítógép előtt. A kétkezi munkából is alaposan kivettem a részem. Igen, magam is hajót építettem. Tulajdonképpen nem így terveztem, de nem bántam, hogy így alakult, egyre jobban élveztem.

A rajzok napról napra tetet öltöttek. Az alsó héj tavaly decemberben készült el, majd a karbonrétegek, szendvicsanyagok és megerősítések behelyezését követően az infúzió 29-én történt meg. Fantasztikus volt azt látni, hogy egy fikció kezd valósággá válni.

A bordákat folyamatosan csináltuk és építettük be. A deck sablon felállítása és az anyagok behelyezése után, áprilisban a deck is elkészült.

Következtek az egyebek: kormányok, kormánytokok, orrsudár, hátsó- és leekocsi-híd, valamint a keelkonzol. Ez utóbbit elrontottuk, Mezey Zolival menthetetlennek minősítettük, ezért azt újra el kellett készíteni. A munkák során természetesen követtünk el további – szerencsére – kisebb hibákat is, de ezek a keelkonzolhoz képest valóban apróságok voltak, amelyeket kijavítottunk.

Elkészült az árboc. A Pauger Carbon munkája egyszerűen gyönyörű.

A Klaszik Építő Kft.-nél készült a keelbulba beton öntőmintája, a napokban az ólom öntése is megtörténik.

Minden megvalósult részlet folyamatosan kerül a helyére. A következő nagyobb feladat a hajótest és a deck összeépítése, valamint a felületkezelés és festés.

Az eredeti ütemtervet persze nem tudjuk tartani, ebben az objektív okokon kívül az is közrejátszik, hogy a feladat kapcsán kissé optimisták voltunk, ami a tapasztalat hiányára vezethető vissza. Ma már tudjuk, egy ekkora hajó megépítése sokkal nagyobb munka, mint amilyennek első (második, sokadik) látásra tűnik. Ezt is figyelembe véve, tulajdonképpen nem állunk rosszul. Ha nem jön közbe semmi... De persze valami mindig hátráltatja a munkát, ezért határidőt nem szívesen mondanék.

Senkit se biztatnék, hogy egy ilyen hajó építésébe kezdjen, de a mai építőanyagok, eljárások lehetőséget teremtenek akár erre is. Elengedhetetlen viszont egy – vagy több –, a hajóépítés minden részletében jártas szakember folyamatos támogatása, a munkák általuk történő rendszeres ellenőrzése. És persze vannak olyan feladatok, amit profikra kell bízni. Ezek száma a felkészültség és a megfelelő önkritika függvénye.

## A HAJÓ PARAMÉTEREI

A hajó anyaga:	karbon-epoxi
Szerkezet, technológia:	szendvics, vákuuminfúzió
Hajóhossz (m):	11,28
Vízvonalhossz (m):	11,28
Teljes hajóhossz orrsudárral (m):	14,20
Legnagyobb szélesség (m):	3,32
Merülés (m):	2,20
Merülés felhúzott keellel (m):	1,60
Árbocmagasság a decktől (m):	16,70
Maximális vitorlafelület cirkáláskor (m <sup>2</sup> ):	158
Maximális vitorlafelület bőséjben (m <sup>2</sup> ):	286
Tömeg (kg):	2280
Tömeg DSS-sel (kg):	2140
Ebből ballaszt tömege (kg):	1280
Ebből ballaszt tömege DSS-sel (kg):	1240
Balaszttömeg aránya (%):	56
Balaszttömeg, aránya DSS-sel (%):	58
Vízballaszt tartály (l):	2 x 460

## KÖZREMŰKÖDŐK

Tervezők: Déry Attila és Mezey Zoltán – Flaar Kft.  
 Kivitelező művezető: Lovas Péter – Regatta Service  
 Supervisor: Antal Gábor – Pata Boats  
 Tanácsadó: Simon Tamás – Carbon Innovation  
 Sablon építés: Klaszik Építő Kft.  
 Szállítás: Ford Petrányi, TransAgent Kft.  
 További közreműködők: T-Jolle Kft. és a Nautic Boat Kft.  
 Sablon vázszerkezet: Ertl Faipari Kft.  
 Karbon: Zoltek  
 Gyanta: Araldite és Axon epoxi  
 Építőanyagok: Alvin-Plast Zrt.  
 Orrsudár, árboc, baum, állókötélzet: Pauger Carbon  
 Vitorlák: ?  
 Veretek: Harken, Antal, TyeTec, Bartels  
 Kötelek: Marlow



Elkészült az alsó héj



Hajótest a válaszfalakkal



Külső alapozó festés

Deck





A tavalyi abszolút győztes

---

Szekeres László

PROGRAMOK, ESÉLYEK

# KÉKSZALAG – ERSTE WORLD NAGYDÍJ

---



A Kékszalag jelenti a legnagyobb kihívást a balatoni nagyhajósok és a hajóépítők számára egyaránt. Idén a 48. Kékszalag Erste World Nagydíj a szokásosnál is izgalmasabb versengést hozhat az abszolút elsőséget illetően.



Kállay András, Harmati László, Kollár Lajos, Holczhauser András



Fehér Szalag – Classic Round



Kishamis

Nemere II.



## SZPONZOR

Holczhauser András: – Stabil támogatói bázis nélkül egy ilyen nagyszabású esemény nem rendezhető meg. Egyben a magyar vitorlás sport nevében ezúton fejezem ki az MVSz köszönetét a támogatóknak. A verseny névadó szponzora az Erste World. A verseny kizárólagos autós partnere az Audi, óras partnere a Seiko. A versenyzők biztosításáért az Eurorisk és Generali biztosító felel. A sportolók bőrének védelméről az Ilcsi Szépipőfüvek gondoskodik. A verseny díját a Herendi Porcelán Manufaktúra készíti. Az online közvetítést a ledvilag.hu támogatja, az élő televíziós közvetítéssel pedig a Digi Sport csapata hozza közelebb a nézőkhöz sportágunkat.

Idén már a 48. Kékszalagra kerül sor. Az esemény hivatalos elnevezése a névadó szponzor nyomán: Kékszalag – Erste World Nagydíj.

Idén olyan főtámogatója van a versenynek, amely cég vezetése nem elégedett meg azzal, hogy a neve szerepel a programfüzetben és a plakátokon.

Kállay András, az Erste Prémium, World és Private Banking Igazgatóság vezetője: – A verseny egyik újdonsága az Erste World Kwindoo nevű alkalmazás amely segítségével minden hajó útja folyamatosan nyomon követhető lesz okostelefonon. Az Erste World az alkalmazást kihasználva játékra invitálja a résztvevőket és a Kékszalag iránt érdeklődőket: virtuális értékpontokat lehet majd gyűjteni, és a legjobb eredményt elérő játékosok eljuthatnak Portugáliába, a világ egyik legizgalmasabb vitorlás eseményére, az Extreme Sailing Series őszi versenyére.

Az Erste World minden célba érő csapat teljesítményét rendhagyó módon készül megünnepelni, ezért a csapatok és a nézőközönség egyaránt különleges meglepetésre számíthatnak a befutónál. A szombat esti díjátadón az Erste World a családtagoknak, barátoknak és Balatonfüred közönségének egyaránt meglepetéssel kedveskedik a Gyógy téren. Az Erste World a verseny helyszínén további különleges programokkal, a Balaton értékeit bemutató társalgóval készül. Helyi partnerek bevonásával a helyszínen mutatkozik be az Erste World Club, amely értékteremtő partnerséget kínál a kiemelt ügyfeleknek és a partnereknek egyaránt.

Harmati László, az Erste Bank lakossági vezérigazgató-helyettese: – A játék mellett azok a csapatok, akik használják az applikációt a verseny alatt, a hazai vitorlázás jövőjét is támogatják, hiszen minél több kilométert tesznek meg a Kwindoo-t használó csapatok a Kékszalagon, annál nagyobb összeggel támogatja az Erste World a fiatal, utánpótlás vitorlás generációt.

## PROGRAMOK

A Kékszalag már évek óta nem csak egy verseny, sőt, nem is a verseny, hanem több versenyből és a hosszú hétvégén különböző parti szórakoztató programokból álló sorozat.

### Vízen

Július 9-én, szombaton kerül sor a Fehér Szalagra, ahol külön versenyt futnak a Balaton klasszikus vitorlásai.

Köztük a bő ötven éven át rekordtartó Nemere II.; a Balaton legidősebb, több mint száz éves hajója, a Kis-hamis és a legtöbb Kékszalagot nyert Tramontana.

Másnap a BYC rendezi a Horváth Boldizsár Emlékversenyr.

A Kékszalag előtti napon, július 13-án a Kékpántlika ifjúsági versenye a magyar vitorlázás jövőjét képviselő serdülő és ifjúsági korú sportolók állnak rajtához a Balatonfüred és Tihany között megrendezésre kerülő távolsági versenyen.

Az események sorából kiemelkedik a július 14-i éjszakai vitorlásverseny, amelyen néhány méterre a nézőktől, egy reflektorokkal megvilágított pályán a magyar vitorlás sport kiválóságai mérik össze tudásukat.

Július 15-én pénteken pedig a Kékszalag leggyorsabb hajói versenyeznek az Audi Ultra Cup sebességi versenyen, közvetlenül a balatonfüredi Tagore sétány előtt.

A versenyek sorát a 2szalag Erste World Katamarán Nagydíj zárja szombaton: ezt a keleti medencében rendezik meg a kisebb katamaránok számára, amelyek méretük miatt nem indulhatnak a Kékszalagon.

## Parton

Balatonfüred város további programokkal csábítja a látogatókat a tópartra. Számos kiegészítő parti program is várja a Balatonfüredre látogatókat. Bemutatkoznak a vitorlás iskolák, lesz flyboard (víz felett repülő deszka) bemutató, meg lehet választani a Kékszalag éttermét, és persze ki lehet élvezni a VinCE Balaton és a nyári Balatonfüred hangulatát. Az események sorát a szombat esti díjkiosztó és egy utcabál zárja majd, amelyre a gyönyörűen felújított balatonfüredi reformkori városrészben kerül sor.

Július 14-én, 9 órakor dördül el az az ágyú a balatonfüredi mólón, amely a legismertebb magyar vitorlásverseny rajtját jelzi. A Kékszalag Európa legrégebben megrendezett tókerülő versenye, egyben a leghosszabb és a legnépesebb is.

A szervezők hatszáz hajóra, mintegy háromezer vitorlázóra számítanak, akik között az elmúlt évekhez képest a külföldiek száma jelentősen nőhet. Ennek oka, hogy tavaly a Magyar Vitorlás Szövetség megállapodást kötött Európa két másik nagy tókerülő versenye, a Genfi-tavi Bol d'Or Mirabaud és a Garda-tavon zajló Centomiglia szervezőivel arról, hogy kölcsönösen segítik egymás vitorlázóinak eljutását ezekre a versenyekre.

– A Kékszalag – Erste World Nagydíjon idén 25 határon túlról érkezett csapatra számítunk. – mondta Holczhauser András, a Magyar Vitorlás Szövetség főtitkára a versenybeharangozó sajtótájékoztatón.

## ESÉLYEK

Az esélylatolgatás – bő egy hónappal a verseny előtt – manapság igencsak komoly kihívást jelent. Régen egyszerű volt a feladvány, minden gyerek tudta, ha gyenge szél fúj, akkor a Tramontanát gyakorlatilag nem lehet megverni. És ilyenre gyakran került sor, ezért is lehet a 8R yacht hét győzelmével a legeredményesebb a Kékszalagok 82 éves történetében. Erős szélben pedig általában a cirkálók (30-as, 40-es, 75-ös) győztek.



Kékpántlika



Audi Nagydíj, gyorsasági verseny



2szalag

Tramontana





Anna



Lisa



Látunk SL33-as »víz felett járó« változatát?

Jön idén AC 45-ös katamarán? – fotó: Van der Borch



Utoljára klasszikus cirkáló 1981-ben – a Hárpia, Izsák Szabolcs kormányzásával – diadalmaskodott. Azóta csak az egyre modernebb hajók győztek. Kivételt a 2000-ben rendezett viharos tókerülő jelentett, ahol a mezőny nagy része – köztük az esélyes Liberák, Assók és egy katamarán – nem ért célba, így egy modern Balatoni 70-es cirkáló, az Anna, Rutai István kormányzásával győzött.

Persze a nyolcvanas évek óta is akadtak nagy sorozatok, amelyek a győztes tippelését segítették. Előbb Tuss Miklós győzött egymás után három tókerülőn egy 11m OD típusú hajóval. Litkey Farkas pedig egy egészen hihetetlen rekordot tudhat magáénak: 11 alkalommal végzett az élen, igaz, több hajóval. Akkoriban is akadt azonban egy legyőzhetetlen hajó. Páratlan években a Kékszalag kirása nem tette lehetővé a Liberák indulását, így a Lisa hat alkalommal is az élen végzett. Utoljára 2013-ban. Azóta – a szabályok változása miatt – a katamaránok és a Liberák között inkább statisztaszerep az övé.

Ezzel el is érkezünk az idei tókerülőhöz. A meteorológiai előrejelzések hiánya miatt nehéz jóslatokba bocsátkozni. A balatoni meteorológiai adatok százéves statisztikáját elemezve kiderül, hogy a tókerülő versenyek nagyobb hányada (hatvan-hetven százalék) kis és közepes (2–15 csomós) bőséjben zajlik. Egy órát meghaladó viharos szél esélye kevesebb, mint húsz százalékra tehető.

Ami biztos: idén is a katamaránok fognak uralkodni. Kérdés, hogy közülük melyik? A többtestűek között is találunk kis-, illetve középszeles típusokat, igazi erősszeles tengeri hajó viszont csak egy van közöttük. Ugye világos, nem kormányosokról, csapatokról beszélünk, hanem hajókról. A hajóvásárlás is a taktika része, de azért a hajóválasztás, illetve a vásárláshoz szükséges anyagiak előteremtése nem nevezhető igazi vitorlázótudásnak.

Innovációt a Paulovits-féle kétárbocos, a Fity-Fifty jelentett még 2012-ben. Idén ennek kisebb és fejlesztett kivételét is láthatjuk. A Fity-Fiftyt kivéve magyar hajó (tervezés és gyártás) nem győzött még a hazai tókerülőn. Az itthon épített cirkálók, R yachtok stb. kivétel nélkül külföldi tervezésűek, esetleg honosították azokat. (Sok esetben a szellemi termék lekoppintását – hogy mégse nevezzük ezt az eljárást lopásnak – titulálták a honosítás jelzőjével. – *a szerk.*)

Nehezíti a latolgatást, hogy nem tudjuk kik és főleg mivel érkeznek külföldről. Európa-szerte több tucat olyan versenykatamarán található, amelyik győzhet a Kékszalagon. Kérdés, kinek fontos, hogy ellátogasson hozzánk. Az esélyek figyelembevételekor velük nem számolhatunk, különben sincs a magyar nagyhajós mezőny olyan hátrányban, hogy egy külföldi rögtön nyerő eséllyel érkezne. Sőt, a tapasztalat és a helyismeret miatt az előny ma inkább nálunk van.

Azonban nem szabad elfelejteni, hogy az előző felsorolás még közelről sem lehet teljes. A katamarán evolúció követése lassan napi feladat (lenne). Állandóak a fejlesztések, az apró, de sok esetben fontos részletek javítása. Akadnak olyan hajók, amelyek Európában nem túl ismertek. (És olyanok, amelyek csak számunkra ismeretlenek. – *a szerk.*) Ugyanakkor vannak közöttük kiemelkedő teljesítményre képes modellek is.



A hazánkban az ismeretlenek között ilyen az America's Cup World Series-en használatos AC45-ös. Minden porcikájában ragyogó konstrukció, széles széltartományban eredményesen megvitorlázható. Litkey Farkas mondta: – Nagyon jó lenne, ha az áráról el lehetne tekinteni... A bérleti díja is gyakorlatilag kifizetetlen. Egy külföldi társaság azonban elrúccanhatna vele a Balatonra. Ez a hajó szinte más dimenzió, mint a megszokottak, jelentős a sebességfőlénye a harminc-negyven lábas katamaránokkal szemben.

Egy másik lehetőség az SL33-as foilos változata. Ugyan a hírek szerint baj van a hajó gyártása körül, de létezik Európában is belőle, tehát akár a Kékszalagra is benevezhetnének egy ilyen géppel.

## HAJÓK ÉS HAJÓSOK

A továbbiakban, az esélyesek számbavételéhez Ruják István az MVSz sajtótájékoztatójára készült anyagát használjuk. Azóta eltelt időben is lehetnek változások, de amúgy sem lehetünk naprakészek.

Bő egy hónappal a verseny rajtja előtt teljes értékű esélylatolgatót írni lehetetlen. A Kékszalag abszolút győzelem elérése sok csapat álma. Akik újonnan épült vagy frissen importált hajóval törekkenek az elsőségre, azok egy része még nem ismert, vagy akár maga a hajó sincs ilyenkor még készen. A meglévő, ismert, győzelemre képes darabok kisebb-nagyobb átalakításait is jórészt még homály fedi ilyenkor, tulajdonosaik titkolóznak. Nem utolsó sorban pedig érkezet versenyképes külföldi kihívó is. Tavaly svájci csapat győzött, 2010-ben egy német hajó és kormányosa vitte el a pálmát.

A töbtestű hajók győzelme szinte teljesen biztos, őket csak nagyon extrém körülmények esetén lehet legyőzni, mert számuk egyre nő, és egyre jobban vitorlázhatnak.

### Fifty-Fifty

Az esélyesek számba vételekor a sor elejére kívánczik a kétszeres győztes és rekordtartó Fifty-Fifty, Józsa Márton hajója. A teljesen magyar tervezésű és kivitelű – Pauer Carbon –, sőt, Paulovits Dénes egészen egyedi ötlete alapján épített, két, a testekre állított árboccal vitorlázó katamarán.

Az ötvenlábás Fifty-Fifty 2012-ben – szinte az első vízreszállása alkalmával – gyenge szélben is azonnal megdöntötte a Nemere II. 57 éves időrekordját, majd ebből a legközelebbi alkalommal, 2014-ben – immáron jó szélben – újabb 3 és fél órát faragott le. Jelenleg 7 óra 13 perc 57 másodperccel tartja a Kékszalag-rekordot.

A csapat továbbra is nagy esélyese a versenynek. Tavaly – jórészt flautéban, illetve gyenge szélben – a svájci Safram legyőzte ugyan, de a többiek akkor is, a neki kedvezőtlen szélben is mögé szorultak.

Ha sokat lesz mérsékelt vagy közepes szél, feltehetően verhetetlenek lesznek. Ha teljesen megáll a szél, majd épp hogy fújni kezd, a kisebb, könnyebb ellenfelek esélye nagyot nő.

Az esélyeiket növeli, hogy Józsa Márton volt olimpikon, sokszoros magyar bajnokokból álló összeszokott csapat segíti, akik a feladatok hatékony megosz-



Fifty-Fifty



Fifty-Fifty



Cellum

RSM-DTM Hungary





Black Jack



Extreme 40-es



Rapidopen

NaturAqua



tását a Wild Joe hatvanlábás offshore versenyhajón már évek óta gyakorolják.

### Cellum – Décision 35

Idén május közepéig még nem láttuk versenyezni a balatoni nagyhajós futamokon a tizenegyszeres Kékszalag-győztes Litkey Farkast és csapatát.

De most már van győzelemre esélyes többtestű hajója. 2015-ben egy Décision 35-öst, az egykor Banque Populaire, majd Artemis néven versenyző hajót vásárolták meg a Balatonra.

A Décision 35-ös a Genfi-tó sikertípusa. Rendre ilyen hajók nyerik az ottani tókerülőt, a Bol d'Or Mirabaud-t. 2015-ben az első nyolc hajó volt ilyen típusú a versenyen. Ott legyőzte a Saframot is, akik aztán – mindent a flautés időjárásra feltéve, a kereteket is leszerelve – diadalmaskodtak a Kékszalagon. A 2009-ben épült Artemis a legfiatalabb az osztályában.

2015-ben a Soling osztályban kétszeres világbajnok Litkey Farkast és csapatát balszerencse érte a hajó hazahozatalakor. Egy a parkolóban a figyelmetlenül kanyargó kamionos miatt eltört a hajó árboca. A karbon profilt a Pauger Carbon műhelyben ugyan egy hét alatt rendbe hozták, de ez a hét komoly késedelmet jelentett a megismerésére rendelkezésre álló rövid időből. Azóta természetesen pótolták az edzőmunkát.

### RSM-DTM Hungary – GC32

Ha erős szél fúj a pálya nagy részén, akkor a GC32 típusú, szárnyalásra képes uszonnal hajózó RSM-DTM Hungary katamarán gyorsabb lehet mindenkinnél, ahogy azt Vándor Róberték a Kenese–Keszthely rekord elhódításával bizonyították. Van erős szélre rövidebb, gyengére hosszabb árbocuk, és így gyenge szélben nem lesznek akkora hátrányban a nagyobb ellenállást jelentő ívelt uszonnal, mint korábban. Sokat edzettek, és képesek tartósan a víz felett reptetni a hajót, ha erős a szél.

Sokak szerint a Balatonon a hagyományos többtestűek esélyesebbek, mert a Kékszalagon ritkán fúj az egész vízterületen erős szél. Márpedig a GC32-es foilos, vagyis kellő felhajtóerő esetén a szél alatti hajótestet szárnyashajó módjára, a víz felszíne fölé emelő ívelt uszonnal vitorlázó kéttestű. Ám ha a felhajtóerő kevés, olyankor a teljes terjedelmében víz alá merülő különleges uszony hátrányt jelent, ellenállása nagyobb a hagyományosnál, vagyis fékezi a hajót.

### Black Jack – SL33

Nagy R. Attilának az SL33-as katamaránnal bő két éve hajtanak a Balatonon, és egyre gyorsulnak. Kis szélben több versenyt is megnyertek. Maga a hajó, a Black Jack szerzett már a Kékszalagon az abszolút sorrendben második, a mostani csapattal a fedélzeten pedig harmadik helyet.

És a kívülálló számára úgy néz ki a hajó, hogy az eddigi meneteihez képest is van benne még sebesség-potenciál.

Nagyobb reményeik elsősorban gyenge szélben lehetnek a kimondottan könnyű, mindösszesen 750 kilós hajóval. Erősebb szélben azonban a túlvitorlázott hajó esélytelen, ilyenkor legfeljebb a talpon maradás lehet a fő cél...

## Extreme 40-es

2010-ben már rajtoltak a Balatonon Extreme 40 típusú katamaránok, ráadásul olyan világsztárok kormányzásával, mint Roland és Andreas Hagara vagy Mitch Booth. Éppen csak szél nem fújt akkora, hogy érvényesíthessék sebességfőlényüket, és legyőzte őket egy kisebb, könnyebb Ventiló 28-as, a NaturAqua, a szintén sokszoros világbajnok német Roland Gaebler vezetésével.

Most két hajó is magyar tulajdonba került, és a Balatonra költözött. Ehhez feltehetően hozzájárult az is, hogy az évek óta zajló Extreme Sailing Series versenysorozatban ezt a típust a GC32-ek váltották, és a használthajó piacon aránylag kedvező áron jelentek meg ezek az amúgy méregdrága rohanógépek.

A tavaszi balatoni versenyeken két csapat kergette egymást egy-egy Extreme 40-es fedélzetén, amelyeket Kaiser Kristóf, illetve Rauschenberger Miklós kormányzott. Az utóbbi vitorlázó korábban már számos alkalommal hajtott a Kékszalag győzelemre, még az egytestű korszakban a Principessa Libera csapatát vezetve, majd még akkor is, amikor már a többtestű hajók uralkodtak az élen. Most már ő is »beadta a derekát« és katamaránozik.

(Az utóbbi napokban terjedt el a hír, hogy egy további Extreme 40-es is indulhat a balatoni tókerülőn. Egy csapat bérelni szeretné, de megállapodás tudomásunk szerint még nincs. – a szerk.)

## Rapidophen – Ventiló 28

Van egy kisebb katamarán, egy Ventiló 28-as is a Balatonon. A korábban Gemini névre hallgató, idén Rapidophenként versenyző hajót egyik legtapasztaltabb magyar katamarános, Váradi-Szabó János kormányozza majd, de a rövidebb vízvonalú kisebb hajónak elsősorban nagyon gyenge szélben lehet esélye a nagyobb többtestűekkel szemben. Ők is erre számíthatanak, amit a tavaly meghosszabbított árbóc, és az alaposan megnövelt vitorlafelület is bizonyít.

Győzelmi potenciáljukat idén is bizonyították már az Évadnyitó megnyerésével. Akkor, a friss szélben is kifejezetten jól teljesítettek. Igaz, azon a versenyen előttük végezhetett volna Kaiser Kristóf csapata az Extreme 40-essel, de ők egy pályajelet hibásan kerültek, így a futamuk érvénytelen lett.

A Rapidophen lényegében olyan, mint a 2010-ben győztes NaturAqua.

## NaturAqua – Ventiló 28

Talán idén is rajthoz áll a 2010-es győztes, amelyet 2014-ben – amikor a Fifty-Fifty új rekordot futott – Andreas Hagara kormányzott a második helyre. Érdeklenség, hogy azon az erősszeles Kékszalagon a Siófok–Keszthely távot, amely szakaszon az élmézönynek a legkedvezőbb irányból és erővel fújt a szél, nem a Fifty-Fifty vagy a Szigligeti-öbölben végig szárnyaló RSM DTM Hungary volt a leggyorsabb, hanem a NaturAqua.

## Egytestű hajók

Az egytestűeknek szinte semmi esélyük a jobb többtestűek ellen. Egy időben azt gondolhattuk, hogy létezik olyan időjárás, amikor egy Libera felveszi a küzdel-



Raffica



Principessa



Lisa – fotó: Kollmann András

Raffica – fotó: Németsz Erika





Principessa



Rajt előtt – fotó: Szántó Áron



Kenese – fotó: Szántó Áron

Safaram a füredi célban – fotó: Szántó Áron



met a katamaránokkal. Egyikkel-másikkal persze igen, de amikor mindenféle többtestű rajthoz áll, akkor kizárt. Ugyanis lesznek közöttük kifejezetten gyenge és természetesen közép, illetve erős szélre optimalizált változatok. Egy Extreme 40-essel vagy egy GC32-essel szemben nincs egytestű amelyek felvenné a versenyt, ha fúj a szél. Ugyanígy a könnyűszeles SL33-as vagy a Décision 35-ös katamaránok vitorlaszámát sem fogják sokáig látni egy Liberából.

Azonban ettől függetlenül is, azért minden bizonnyal az idei Kékszalagon is érdekes lesz az ő küzdelmük. 2014-ben a Raffica Libera is megdöntötte az ősrégi Nemere II. rekordot, és többen szeretnék megjavítani az ő csúcukat is.

Nagy harc várható a két balatoni Libera, a Raffica és a Principessa, illetve az átalakított, felújított, alaposan lekönnyített, sokszoros győztes Lisa között.

### Fekete lovak

Ha Kékszalag, akkor soha ne feledkezzünk meg a még nem ismert, sosem látott – így természetesen csak potenciális – esélyesekről!

Amikor az ismeretlen résztvevőkről, azaz a fekete lovakról beszélünk, nem pusztán az esetleg külföldről érkező ellenfelekre kell gondolni.

A Kékszalag a teljes magyar vitorláséletet fejlődésre serkentő hatással volt, és egy kicsit van ma is. Régebben számos hajó épült a magyar hajóépítő műhelyekben, egy részük kifejezetten azért, hogy megnyerje a Kékszalagot. Ezzel a hajóépítés és a hajóépítő mesterek fejlődését is folyamatosan ösztökölte a nagy tókerülő. (Csak magyar tervezésű hajót nem nagyon találni a győztesek között. Egyetlen kivétel, a már említett Fifty-Fifty. – *a szerk.*)

A Pauer Carbon műhelyben készülöben van a Fifty-Fifty kistestvére, kicsit rövidebb testekkel, de hasonlóan a korábbi változathoz, testeken álló két árboccal, könnyebb kivitelben, és számos apró módosítással, újítással. Kérdés pedig ennek a projektnek kapcsán is számtalan adódik. Elkészül-e időben? Milyen vitorláit lesznek? Milyen legénységgel versenyez majd? Nekik mennyi idejük lesz a különleges hajóval edzeni még a rajt előtt? Ezek a kérdések egyelőre megválaszolatlanok.

Mint ahogy arra sincs autentikus válasz, hogy vajon rejtőzik-e még, esetleg készül-e még más, akár a győzelemre is esélyes kihívó? A válasz: valószínűleg nem, de nem is kizárt.

## ZÁRSZÓ

Ezek a megszokott, és ilyenkor – bő egy hónappal verseny előtt – megválaszolhatatlan kérdések. Azonban csodákra nem kell, de nem is lehet számítani, hiszen nemcsak a hajók versenyeznek, hanem a csapatok is. Azok a csapatok pedig, akik képesek egy ilyen horde-rejű projektet végigcsinálni, lassan elfogynak, azaz gyakorlatilag mindegyikükről tudjuk, hogy mire és mivel készülnek.

Óriási meglepetés lenne, ha olyan kihívó kerülne elő, amelyik eséllyel vehetné fel a versenyt az ismert és tapasztalt csapatokkal szemben.

De azt is tudjuk, hogy semmi sem lehetetlen...