

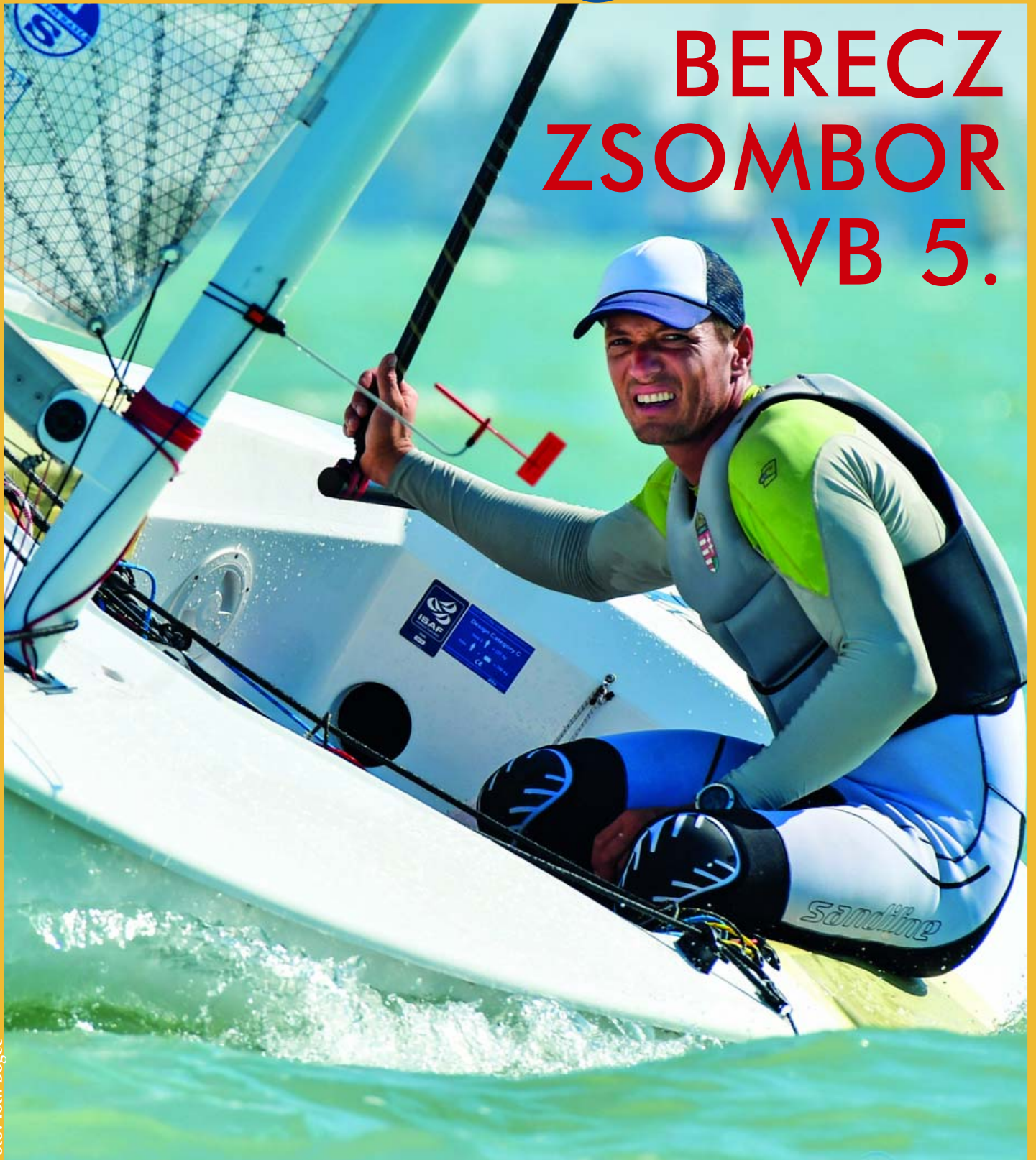
VITORLÁS, SZÖRF ÉS MOTORCSÓNAK MAGAZIN

HAJÓ

25. ÉVFOLYAM, 2017. ŐSZ

245. SZÁM 850 FT

**BERECZ
ZSOMBOR
VB 5.**





Elektromos autó 1,5 millió forint állami támogatással.

További információ és részletes feltételek a
www.palyazat.e-mobi.hu honlapon.



Bercz Zsombor
Fotó: Tóth Bogee

OLDALVÍZ

Ebben a számban kizárólag a Finn Gold Cupról, illetve azzal kapcsolatban írunk. Tesszük ezt azért, mert Bercz Zsombor szereplése, továbbá a Spartacus Vitorlás Egylet rendezői munkája ezt indokolja.

Amennyiben elfogultak lennénk – akár lehetnénk is –, akkor megnyugtatóan közöljük, hogy a jövőben olimpiai osztályban hasonló, kiemelkedő teljesítmény nyomán ezt ismét megtesszük.

Reméljük lesz rá alkalmunk, hogy az ígéretünket be is váltsuk.

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.

Történelemlecke elsősorban fiataloknak

FINN DINGHY	2
dr. Uhl Raoul	4
Heinrich Tibor	5
Tolnay Kálmán László	6
Fináczy György	8
Ruják István	11
Székely Antal	13
Szilvássy Attila	15
Litkey Farkas	16
dr. Hajdu Balázs	18

Finn Gold Cup – 2017, Balatonföldvár

BERECZ ZSOMBOR ÖTÖDIK	26
Rendező a Spartacus VE	28
Balatoni Előzmények	30
Finn Gold Cup eredmények	32
Finn Gold Cup eredmények	33
Opel Finn Gold Cup, Balatonföldvár, 2017.	34
Bercz Zsombor támogatása	34
Sajtótájékoztató	35
Esélyek	35
Megnyitó	35
Gerardo Seeliger és Fináczy György találkozása	36
Próbafteram	38
1. futam	39
2. futam	39
2. futam	41
3. futam	44
4. futam	45
Ruják István a 2. napról	47
5. futam	49
6. futam	51
Ruják István a 3. napról	53
7. futam	54
Ruják István a 3. napról	57
Egy nap a parton	57
Egy kísérlet	58
Medal Race	58
A magyarok szereplése	62
A rendezés	62
Interjú Kelemen Tamással	59
Interjú dr. Ugron Gáspárral	63



Fotó: Cserta Gábor

Dr. Szénásy József, Ruják István

TÖRTÉNELEMLECKE ELSŐSORBAN FIATALOKNAK FINN DINGHY



Az alábbiakban – a földvári Finn Gold Cup okán – a Finn osztály, illetve az előzménynek tekinthető 12 lábas dingi és Olimpia yolle magyar olimpikonjait mutatjuk be. A Finn a legrégebben, 1952-től az olimpián szereplő osztály, majd’ hetven éves. Hosszabb ideig – igaz a sorozat egy alkalommal, 1976-ban megszakadt – csak a Star volt az olimpia műsorán, 1932-től 2012-ig. Amennyiben az elődöknek tekinthető egyszemélyes dingiket – kissé nagyvonalúan – is ide soroljuk, akkor 1920 óta van a játékok programján, azaz 97 ével!

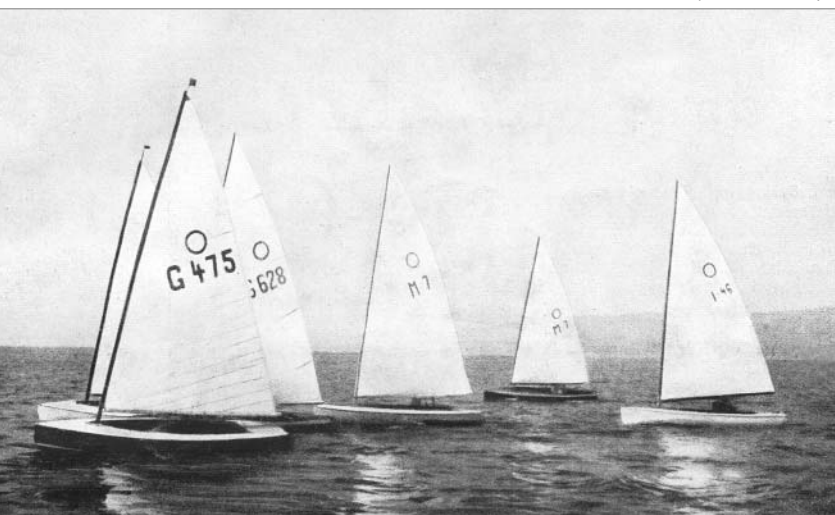


Uhl Raoul az első balatoni dingi bajnokságot ilyen hajóval nyerte



Uhl Raoul olimpiai igazolványa

1928: 12 lábas jollek versenye



DR. UHL RAOUL

Az Uhl család igazi vitorlázódinasztia. A három gyermek legidősebbike, Gyula főként túrajolléban ért el sikereket, 1936-ban a BSE színeiben a Novarával magyar bajnokságot is nyert. A középső leány, Irén is versenyzett, ő a húszas-harmincas években jeleskedett. A harmadik Uhl testvér, Raoul volt közülük a legeredményesebb, 1907-ben született. Az Uhl család 1916-tól rendszerint a Balaton mellett, Almádiban töltötte a nyarait. A tízéves Raoul Perczel Miklós hajóján kezdte a vitorlázást. A tehetséges ifjút Grofcsik János, a Balatoni Yacht Club kapitánya vette pártfogásába. Az Uhl család rövidesen saját vitorlással is rendelkezett, egy 14 négyzetméteres jolléval, a Lucky Strike-kal. Kezdetben a három testvér együtt indult a versenyeken. A bejelentett kormányos a legidősebb, Gyula volt, a legénység pedig Irén és Raoul. A korabeli sajtó (Vízi Sport, Magyar Yacht) és a BYC első 25 évét ismerető jubileumi könyv tanúsága szerint a húszas években a Lucky Strike versenyeket nyert, nem is keveset. Az évtized második felében Raoul már mint kormányos győzött országos versenyeken.

Első jelentős sikerét 1928-ban érte el, amikor megnyerte az olimpiai válogató versenyt dr. Tuss Miklós, Oswald László előtt, és 21 évesen kijutott az olimpiára, ahol az egyszemélyes, 12 lábas dingi osztályban indult. A versenyen a rendezők biztosították a résztvevőknek a hajót és a vitorlát. A vitorla trimmelésére volt lehetőség, így mindenki maga alakíthatta ki vitorlájának formáját. A holland beltengeren megtartott futamokon a viharos időjárás nem kedvezett a Balatonhoz szokott versenyzőknek. Csoportjában egy hellyel maradt le a döntőbe jutást jelentő ötödik helyről – az egyes futamokban 4. és 5. helyezéseket is szerzett – és végső összesítésben a 13. helyen végzett.

A Budapesti Sport Egyesület (BSE) vitorlázó-szakosztálya 1932-ben alakult. Uhl Raoul vitorlázóbarátaival, kollégáival (Göllner és Jordan családok, ifj. Lieber Endre, dr. Halmay Zoltán, dr. Margó György, Márkus Antal) kezdeményezője és kivitelezője volt a szakosztály megeremtésének. A szakosztály első kapitánya Jordan Richárd lett.

1934-ben Balatonfüreden rendezték az első balatoni dingibajnokságot. Raoul lett a bajnok Akarattya nevű dingijével, majd ebben a hajóosztályban az elkövetkezendő években több versenyen is győzedelmeskedett. 1936-ban a bajnokságon Heinrich Tibor és Kováts Béla mögött harmadik lett. Az 1936. évi berlini olimpiai játékokra a válogatóversenyek során Uhl Raoul szoros küzdelemben maradt alul Heinrich Tiborral és Izsák Olivérrel szemben.

Ezután többnyire 22-es versenyjolléban szállt vízre, hiszen alkata kevésbé volt alkalmas versenyzésre egyszemélyes hajóban.

25-ös túrajolléval 1936 júliusában elindult a Kékszalag versenyen, a BSE Virradat nevű hajóját kormányozta. Abszolútban az előkelő nyolcadik helyet ért el, míg osztályában első lett. A Magyar Yacht 1936. július–augusztusi száma így ír erről: „Dr. Uhl Raoul reménytelen helyzetéből fokozatosan tör előre, és utolsó pillanatban előzi meg kategóriájának többi hajóit, és megszerzi a 25-ös túrajollék büszke csoportgyőztes címet.”

A második világháború és az azt követő évek nehéz sorsot jelentettek Raoul számára. Majd három éven át, 1947 júliusáig szovjet hadifogságban sínylődött. Hazatérve testileg leromolva, rossz anyagi viszonyok között élt,

és ápolta szeretett, súlyos beteg feleségét. Munkahelyén kapacitáltak, lépjen be a pártba, de erre nem volt hajlandó. Vezető tisztviseleői beosztása helyett, mint segédmunkás dolgozott. Uhl Raoul felesége 1954-ben meghalt.

– *Ezekben az években sem időm, sem kedvem nem volt vitorlázni.* – említette szomorúan.

Később onokaöccse, Dulácska György biztatására ismét bekapcsolódott a vitorlázásba. 1956 nyarán harmadik lett a Dragon hajóosztály első magyar bajnokságán. Néhány évvel később, 1961. és 1964. között egymás után négyszer nyert Dragon bajnokságot. Legénysége Padányi Mihály és Zách György volt. A sikeres évek után, még edzősködött az almádi Építőknél, majd versenybíróként tevékenykedett a velencei-tavi versenyeken.

Uhl Raoul sportszerű versenyző volt. Versenyzői hitvallását így fogalmazta meg: – Imádtam vitorlázni, és mintegy mellékesen, szívesen versenyeztem is. Ám sohasem erőszakosan, az eredmény kevésbé érdekelt. Ha egy-egy versenyem nem úgy sikerült, mint ahogy szerettem volna, gyorsan napirendre tértem a gyengébb eredmény felett. Nyilván a másik ügyesebben, jobban vitorlázott – gondoltam.

dr. Szénásy József

HEINRICH TIBOR

Heinrich Tibor 1890-ben született, és több sportágot űzött aktívan: jégkorongban, gyeplabdában és vitorlázásban válogatott volt. 1928-ban a téli olimpián jégkorongban, a nyárin vitorlázásban képviselte hazánkat!

Heinrich a húszas években már ismert és eredményes versenyvitorlázó volt, 14 magyar bajnokságot nyert (nyolcszor 22-es versenyjolléban, kétszer balatoni dingiben, egyszer Olimpia yolléban és háromszor 30-as cirkálóban), és nemzetközi versenyeken elért kiváló eredményeivel öregbítette Magyarország hírnevét.

1928-ban Amszterdamban a Hungária 6R Jacht nagyvitorla kezelésével bízták meg. A csapat tagjai: dr. Tuss Miklós, Heinrich Tibor, Miháلكovics János, Burger Sándor, Sebők Sándor.

1933-ban jelent meg a Magyar Vitorlás Yacht Szövetség könyve vitéz Sebők Sándor szerkesztésében. Heinrich Versenyvitorlázás címen írt ebbe majd százoldalnnyi fejezetet. A hazai vitorlásirodalomban ez volt az első összefoglalása mindannak, amit a versenyzőnek tudnia kell!

Az MVYSz kezdeményezésére Balatonfüreden 1933-ban rendezték az első 22-es versenyjolle Európa-bajnokságot, majd 1934-ben a Wörthi-tavon, 1935-ben Triesztben, 1937-ben a Zürichi-tavon, 1938-ban pedig a Wannsee-került sor az Eb-re. Heinrich Tibor mind az ötön részt vett, 1935-ben és 1938-ban az előkelő második helyet szerezte meg, 1937-ben három futamgyőzelmével a hét nemzet között a vízen a legjobb volt. Az egyik győztes futamból azonban egy sportszerűtlen óvás miatt kizárták, az Eb elveszett, a harmadik helyen végzett. A Zürcher Yacht Club elnöke, Hans Gerold Waser a díjkiosztón így méltatta: – A verseny erkölcsi győztese Heinrich Tibor volt, aki a vízen megnyerte, a zöldasztalnál elvesztette a bajnokságot.

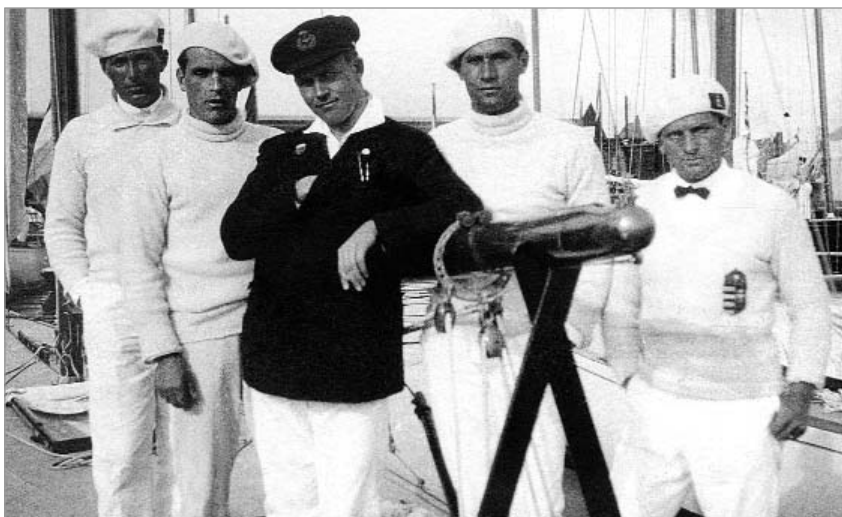
A harmincas évek közepén szokássá vált, hogy az egy személyes Balatoni dingiben más osztályok legjobb versenyzők is rajthoz álljanak. 1934-ben Uhl Raoul, 1935-ben pedig Kováts Béla nyerte a dingi bajnokságot. 1936-ban és 1937-ben Heinrich Tibor is megpróbálkozott ezzel a népszerű osztállyal, és mindkét bajnokságon győzött.



Uhl Raul Dragonban négy bajnoki címet nyert



Burger Sándor, Heinrich Tibor, Sateger Pál



1928: A Hungária csapata: dr. Tuss, Heinrich, Miháلكovics, Burger, Sebők
A Hungária daruzása Rotterdamban, a hajón Heinrich Tibor





1936: Az Olimpia yolle mezőnye hátszélben

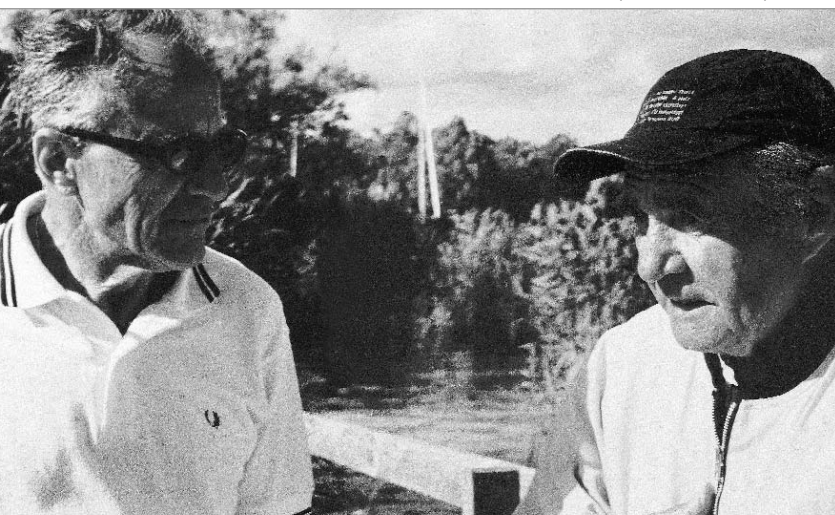


Az 1936-os olimpiai válogatóra épült Olimpia yollék



Olimpia yollék versenye

Holényi Imre és Tolnay László



Az 1936. évi berlini olimpiai játékokra tervezték az egyszemélyes Olimpia yolét. Hazánkban 1935-ben erre a célra épített Piros, Fehér és Zöld névre keresztelt Olimpia yolékon 12 meghívott versenyző részvételével válogatót tartottak, majd 1936 húsvétján a négy legjobb között körmérkőzésre került sor. Az így kialakult sorrend: Heinrich Tibor, Izsák Olivér, Uhl Raoul, Kováts Béla. A válogatóversenyt nyerő Heinrich Tiborról a Magyar Yachtban így írtak: „Heinrich ma a legrutinósabb versenyző, állóképes, és a legjobban ismeri a szabályokat. Soha nem óv. Nem versenyez erőszakosan, ha győz, azt stílusosan éri el, ha kikap, nem emleget gyerekes és üres kifogásokat, hanem méltányolja az ellenfél eredményét. Egy magasabb sportetikai felfogást képvisel, ezt kell megtanulni tőle a többi versenyzőnek.”

A berlini játékok vitorlásversenyeit Kielben tartották, amelyen Heinrich képviselte hazánkat. Olimpia yoléban a versenyek kezdete előtt egy héttel – sorsolás útján – mindenki vadonatúj hajót kapott. Egyheti vitorlatrimmelés és a hajó megismerése után kezdődött a hét futamból álló verseny. Heinrich 25 nemzet között a hetedik helyen végzett! Nagy tengeri nemzeteket előzött meg, többek között Norvégiát, Finnországot, Dániát, Portugáliát, az Egyesült Államokat stb. Heinrich ötödik is lehetett volna, ha a második futamban nem éri balszerencse. Ebben a futamban az élcsoportban vitorlázott, amikor a norvég versenyző olyan szerencsétlenül ütközött Tibor hajójával, hogy a kormányja eltört, és így Heinrich hajója kormányozhatatlanná vált. A norvég versenyző futamát érvénytelenítették, de Heinrich nem folytathatta a futamot.

Heinrich Tibor 1938-ban, Németországban, a starnbergi tavon rendezett Olimpia yolle Európa-bajnokságon a második lett. Ugyancsak a második helyet szerezte meg 1939-ben a lengyelországi Orlowóban sorra került Európa-bajnokságon.

Heinrich 1939-ig a Királyi Magyar Yacht Club, 1940-től pedig a Hungária Yacht Club színeiben versenyzett. A MVYSZ tanácsának ismételtén választott, majd delegált tagja volt. 1944 végén Ausztriába távozott, majd Ausztria megszállása után a Wörthi-tó mellett, az angol övezetben élt. Ott is vitorlázott, csillaghajóval versenyzett, és vitorlázásra oktatta az angolokat. Heinrich Tibor – vagy ahogy ott nevezték, Tibor von Heinrich – 1948-ban a Kärtner Yacht Club tagjaként Csillaghajóval osztrák bajnokságot nyert, majd 1951-ben az Union Yacht Club színeiben megismételte ezt. Az 1954-ben bekövetkezett halála után Ausztriában, a Wörthi-tavon versenyt neveztek el róla.

Heinrich Tibor nem csak veleszületetten volt kiváló vitorlázó és versenyző, hanem azok közé tartozott, akik tudásukat, tapasztalataikat át is adták a fiataloknak.

dr. Szénásy József

TOLNAY KÁLMÁN LÁSZLÓ

A BYC legsikeresebb versenyzője 1924. november 28-án született. Az egyik első magyar finnes, hollandis, és az első nemzetközi versenyeken sikeres magyar csillaghajós, tizenháromszoros magyar bajnok, kétszeres olimpikon. 2008 júliusában Ruják István készítette vele interjút.

– *Problémám van a nevekkkel. Az eredménylistákon hol Tolnay Kálmánt, hol pedig Lászlót olvashatunk.*

– *Régi füredi szokás. Engem megkereszteltek, mint Kálmánt, de az egész család Lászlónak hívott. 1946-ban ami-*

kor először külföldön jártam, akkor az útlevelemben is László szerepelt. Hivatalosan pedig Kálmán vagyok.

– Honnan ered a vitorlázás szeretete?

– Apám a dalmátokkal nevelkedett, ők tanították meg a vitorlázás csínjára-bínjára. Amikor régen itt voltak ezek a nagy kutterek, akkor az Adriáról hozták a matrózokat. Ezek a dalmátok itt öregedtek meg, és közben megtanítottak sok magyart vitorlázni. Apám 1910-től matrózkodott, majd 1911-ben a Kishamison kapott bizonyítványt. Utána letette a motorosvizsgát is, majd itt dolgozott a Hajógyárban, vitorlát szabott a feleségével és a leányával.

– Laci bácsi kitől tanult vitorlázni?

– Tíz-tizenkét éves koromban kezdtem vitorlázni, itt az öbölben. Édesapám csináltatott nekem egy kis hajót. Egy két-párevezős csónakra tettek svetert és vitorlát, olyasmí, mint egy Balatoni dingi, annak az elődje volt. Azzal tanultam, ott forogtam a bóján álló nagyhajók között. 1938-ban gróf Andrassy Gyula felfigyelt rám, és utasította a Hajógyár igazgatóját, hogy készítsenek nekem egy Balatoni dingit. Aztán megismertem a híres vitorlázókat, Ugron Gábort, Kovács Bélát, Heinrich Tibort, és igyekeztem ellesni a tudományt, figyeltem miket beszélnek a szélről, a hullámzásról, a hajókról és a versenyekről. Próbáltam kitalálni, egy-egy felszerelés mire való.

– Mikor és mivel nyerte az első bajnoki címét?

– 1944-ben, Kalózzal. Annak is apám varrta a vitorláját. Akkoriban még pamutból készültek a vásznak. Rengeteg kellett ezeket középerős félszélben trimmelni, benedvesítve vitorlázni vele, hogy felvegye a megfelelő, végleges formát. Komoly dolog volt, a jó trimmelés mesterségnek számított.

– Mi következett a Kalóz után?

– Az első nemzetközi versenyemet közvetlenül a háború után O jolléval futottam az Attersee-n, Ausztriában. Elég túrhető, harmadik helyet értem el. Ezután tovább kalóztam, aztán áttettek Hollandira, majd a Finn és a Sztár következett.

– Rómában Finn-nel, Mexikóban Sztárral volt olimpián.

– 1960-ban kaptam egy új, Joué gyártmányú, francia Finnt. Abba – a számunkra addig ismeretlen – légszokrényt építettek. Füreden erős szélben tréningeztünk. Fölborultam, visszaállítottam a hajót, fölborultam... Edzettem, hogyan lehet a hajót gyorsan felállítani. A parton nevettek: – Nézd! A bolond vitorlázni se tud, folyton felborul! Pár nap múlva a nemzetközi bajnokságon komoly ellenfeleink voltak, például a világbajnok Jürgen Vogler az NDK-ból. Jó erős északi szélben hármán-négyen elől mentünk, de raumban felborultam. A többiek örültek... De mit tesz a tréning, egy pillanat alatt felállítottam a hajót, és mentem tovább. Visszatértem az első helyre. A második körben, hátszélben megint felborultam. Ismét felálltam, folytattam a versenyt, és elsőnek futottam be. Harcolni és küzdeni kell! Nem szabad abbahagyni, ha valami baj történik.

– Győztem a válogatón, én utaztam a római olimpiára. Az első dolog, ami meglepett a tengeren, a hatalmas hullámok voltak. Szél az nem sok fújt, de akkora hullámok jöttek, hogy néha az ellenfél hajójának csak az árbóccsúcsát láttuk. Eltűnt előlünk. Ezen a vízen nekünk nehéz volt jól versenyezni. Az iránytű nagyon kellett, arra figyeltünk, a tengeráramlást nem ismertük, pedig az is nagyon fontos lett volna. Végül a 25. helyen végeztem.

– Melyik hajótípus volt a kedvence?

– A Csillaghajó. Sok Magyar Bajnokságot nyertem, és elsőként győztem Districten, Ausztriában. Mexikóban, az olimpián a kezdeti bizonytalanság után egyre jobban belelendültünk a versenyzésbe. Az első két futamban nem talál-



Tolnay László



1965: A két Tolnay. Tolnay László és Tolnay Kálmán

1968: Tolnay Kálmán a mexikói vizeken





Simon Károly és Tolnay László – 1963



Tolnay László kedves hajója a Sztár



1964: Finácsy György



Északi-tengeren – 1972

tuk a helyünket az idegen környezetben. Hatalmas óceáni hullámok voltak, másként kellett állítani a hajót, másként kellett vezetni is. A harmadik és a negyedik futamban már kezdtük megszokni a környezetet, hetedik és ötödik hely után felcsillant a jó szereplés reménye, de az ötödik futamban ismét tizenhetedik helyen végeztünk. A hatodik futamban elért harmadik hellyel bizonyítottunk, de az utolsó futamban korai rajtot vétettünk, így héttized ponttal lemaradva a tizenharmadik helyen végeztünk.

– Részlet vett a Sztárok építésben is...

– Igen. Át is terveztem a Csillaghajó vonaltervét, úgy, hogy elől a hajó élesebb lett, a fenékrész pedig hátrafelé laposabb, ezért jól siklott. Simon Karcsi pedig újragondolta a tőkésülyt. Ezzel a hajóval Warnemündében megvertük a keletnémeteket, még hozzá viharos szélben.

– Nagyhajózás?

– Egy nagy versenyem volt, amikor a Kékszalagot nyertem, persze azt is Sztárral. A mexikói olimpia után még néhány évig versenyeztem, aztán lemondtam róla. 1974-ben nyertem egy Dragon bajnokságot. Rosszul hangzik, de nem is izgatott már igazán, elég volt, abbahagytam.

– Idejőnnek magához a fiatalok? Tudják, ki pecázik a régi sőlya végénél?

– Nem. Egy-kettő megkérdi, hogy vagyok, mi újság? Nem baj, tudomásul kell venni, és nem panaszkodni.

FINÁCZY GYÖRGY

Ha a hozzáértőket megkérnénk, nevezzék meg a XX. század legjobb magyar versenytörőjét, Finácsy György valószínűleg mindannyiuk listáján elől szerepelne. Olimpian mindmáig a legsikeresebb magyar Finnes, aki a hatvanas évek végén és a hetvenes évek elején az európai élmezőny biztos tagjaként rengeteg versenyt nyert, és akinek 1971-ben elért Európa-bajnoki bronzérmét magyar vitorlázó sokáig nem tudta túlszárnyalni. Fontos szerepet vállalt a hazai 470-es, később Soling flotta fejlesztésében, és ezeknek az osztályoknak is egyik legjobbjá volt éveken át. Ma is aktív és sikeres nagyhajós versenyző.

Soha nem volt hízelgő, hajlékony ember, ezért nem csoda, hogy a sportvezetők nem nagyon kedvelték, és pályafutása során sokszor keresztbe tettek neki a hatalmat fitogtató kisemberek.

– Vitorlázással beoltott családba születtem...

– Édesapám 1905-ben szintén beleszületett a hajózásba. A nagyapám vett Szemesen egy házat, és Angliából hozott egy kis dingit. Jópofa kis hajó volt, hat méter hosszú, sőnehéz svertkieler, gaffos vitorlával. Akkoriban ott nagy klubélet volt, fürdőegylet működött, amelyet nagyapám több barátjával alapított. Ők voltak az östelepések, az első hat, parton épült ház közül az egyik a nagyapámé volt. Így természetesen apám is vitorlázott. Első hajóját, a Kócsag nevű 25-ös jollét talán 1936-ban vette. Ma is megvan, az öcsém örökölte és tartja becsben. Nem versenyeznek, de ma is vitorláznak vele, édesanyám a haláláig, manapság az öcsém. Engem is ezen a hajón ringattak már pólyás koromban. Az első versenyem, talán nyolcéves koromban a Kékszalag volt. Halvány emlékeim vannak, rosszul éreztem magam, hideg volt, fáztam és minden bajom volt. Akkoriban nem kedveltem a vitorlázást, inkább horgásztam. A vitorlázás ott csípett el először, amikor Verebely Tibi kapott egy Cadetet. Ez egy igazán testhez álló kis dingi volt nekünk, döngöttünk vele éjjel-nappal. Lényegében azon tanultam meg vitorlázni. Megtettük azt, hogy ket-

ten átmentünk a Cadettal Szemesről Siófokra, még aludtunk is a kis hajóban. A bátyám akkor már versenyzett a Vasasban. Ötvenhat után, mivel egy csomó versenyző elment, keresték a klubok az utánpótlást. Marci és a szemesi haverjaim hívtak, így leigazoltam, és 1957-ben elkezdtem versenyezni Siófokon. Pár év után apám is felhagyott a szemesi nyaralással, kiadták a házat, és átjöttek a Vasasba a Kócsaggal. 1960-ban így már az egész család ott volt a siófoki telepen. Kovács Béla bácsi, Puskás Ubul és mások komoly klubéletet szerveztek, amit rettentően élveztem. Évente húsz-harminc gyerek kezdett vitorlázni, és közülük öt-hat ott is ragadt.

– Sikereidben nagy szerepet játszott, hogy jó partnereid voltak...

– Elsősorban Tuss Miklósnak köszönhetek borzasztó sokat. Ő néhány évvel előttem járt, és rengeteget tanultam tőle. Később sem hallgattunk el egymás elől semmit, minden állítást, mindent trükköt megbeszéltünk. És valóban mindenhol, mindig versenyeztünk, a kikötő szájától a verseny rajtjáig is állandóan állítgattunk. Néhányan finnesek sokat túráztunk, ezeket is végigversenyeztük. Nagyon sokat vitorlázunk akkor. Miklós vont be a technikai kérdésekbe. Együtt fejlesztettük a hajót, árbócot és vitorlát csinálnunk, megszerveztük a Finn gyártását is. A legfontosabb persze az árbóc volt. Sorban készítettük a rudakat, törtük is őket egymás után, de rengeteg tapasztalatot gyűjtöttünk. Ez később nagyon hasznos volt, mert akkoriban az olimpián kapott az ember két árbócot, és azt kellett pár nap alatt megcsinálni jóra, ragasztani, gyalulni. Ez nagyon fontos volt, mert attól voltál gyors, hogy milyen volt az árbócod.

– Tokió?

– Tizenharmadik lettem. Két árbócot törtem el, az egyik a tövénél, a decknél nyeklett el, de azzal még be tudtam futni, csak a futam végén rogyott össze. A másik görbe volt, az alakítás sem sikerült, így annak segítettem is, hogy eltörjön, mert új árbócot csak akkor kaphattam.

– Az 1972-es olimpián az utolsó előtti futamban elért győzelmeddel esélyed nyílt az első magyar vitorlás olimpiai érem megszerzésére, és amikor ez nem sikerült, kizártak a válogatott keretből. Hogy történt?

– Az utolsó előtti futam szerencsésen alakult, mert nemcsak megnyertem azt, de a szél leállása miatt csak négyen értünk időben célba. Az utolsó futamban rajt után egy óriási szélfordulótól felborult a pálya. Én a lényegesen kedvezőbb oldalról indultam, de öt perc múlva teljesen jobbra fordult a szél, és behozhatatlan előnybe kerültek azok, akik a zsűrihajó felőli oldalon rajtoltak. Lehetetlen volt feljönni, és összetettben így nyolcadik lettem. Ahhoz, hogy bronzérmes legyek, Potapovot, az orosz gyereket nem egyszerűen csak meg kellett volna vernem, hanem jó pár hellyel kellett volna megelőznöm. Az pedig a többi futamon elért helyezéseimből is látható volt, hogy az én helyem a sebességem alapján reálsan valahol a nyolcadik-tizedik között volt. Tehát nem nekem állt igazán a dobogós hely. Potapov ráadásul gyorsabb volt, és mivel több hellyel kellett volna megvernem, nem rajtolhattam a közelében. De ha az említett nagy szélforduló nem jön be, valószínűleg akkor sem tudtam volna őt tartani, mert a szél beerősödött, és abban ő is, és több ellenfelem is gyorsabb volt.

DR. HAÁN ANDRÁS

Ha valaki tehetséges, hajt egy sportágban, igyekszik és szerencséje is van, akkor eljuthat odáig, hogy a hazáját képviselje az olimpiai játékokon. Ennél ritkább az, hogy az



Fináczy a tokiói olimpián



Fináczy György – 2010





Haán András a kosárlabda pályán



Valamikor a hetvenes években Balatonfüred előtt egy jó friss északiban Finnes pályafutása alatt mindig az M 11-es rajtszámmal indult



aktív versenyzés mellett és után, egy nem hétköznapi, komoly tehetséget és felkészültséget igénylő szakmában is a legjobbak közé kerül. Dr. Haán András pedig abszolút tehetség, mert nem egy, hanem két, egymástól igencsak eltérő sportágban – kosárlabdában és vitorlázásban – is olimpiai résztvevő volt. Tudtommal ő az egyetlen magyar sportoló, akinek ez sikerült a második világháború utáni időszakban. Ráadásul, miközben vitorlázásban tíz Magyar Bajnokságot nyert, kitűnő szívsebész lett.

Évekig versenyeztem ellene, bár már akkor, amikor a vitorlázás kezdett háttérbe szorulni nála. Az 1976-os olimpia után szinte sohasem edzett, csak a versenyzésre futotta az idejéből, mégis csaknem verhetetlen volt a Balatonon. 1970 és 1983 között tízszer nyert Magyar Bajnokságot Finnben. Ellenfélként, számomra mindig idegesítően higgadtan és okosan versenyzett, soha nem láttam kapkodni. Irigylésre méltó képesség.

– *Mit kezdte előbb, kosárlabdázni vagy vitorlázni?*

– Vitorlázni, 1958-ban. Kis csalással, mert akkoriban 14 évben határozta meg az alsó versenyzői korhatárt, és én még csak 12 éves voltam. Egy klubban, a BKV Előrében vitorláztam mindig, és amíg élt, Kővári Karcsi bácsi volt az edzőm. Először Kalóztam, majd a következő évben ültem Molyba, egyszer második, egyszer pedig harmadik lettem az ifi bajnokságon. Azután jött a Finn. Ekkor a vitorlázással párhuzamosan kosárlabdáztam is az iskolában. A komoly kosaras időszakom a gimnázium alatt és utána még egy évig tartott, egy térd sérülés vetett véget ennek. Akkoriban a fiatalok 16 éves koruktól a felnőtt csapatokban is szerepeltek. Én a BSE elődjében, a VTSK-ban (Városi Tanács Sport Klub) játszottam ifiben, tartalékban és felnőttben is, és egész jól ment. Tizenhét évesen játszottam olyan NB I-es meccsen, amelyiken ötven pontot dobtam, és az átlagom is húsz fölött alakult. Ennyit legfeljebb a centerek értek el: Gabányi, Bencze, Simon. Bekerültem a válogatott keretbe, ezért 1963-ban csak keveset vitorláztam, '64-ben pedig már alig-alig indultam versenyen. Szerencsével jutottam ki az olimpiára. Az olimpia utáni évben megsérültem, kereszt- és oldalszalag-szakadásom lett. Akkoriban keresztzalagot itthon nem operáltak, és abba kellett hagynom. A vitorlázás is már egész jól ment, és abban nem zavart ez a sérülés. 1967-ben Balatonfüreden rendezték az első junior Európa-bajnokságot, ott negyedik lettem. Bekerültem a Mexikóra készülő olimpiai keretbe is, de oda végül nem utazott finnes. Ez volt az első olimpia, amire megpróbáltam eljutni. A következőre sem sikerült, 1972-ben Fináczy Gyuri utazott a kiel-i olimpiára. A görögországi Eb-t jelölték ki válogatónak, ahol Gyuri nagyon jól ment, harmadik lett. Nekem sajnos két futamom esett ki. Egyszer kióvtak, egyszer pedig borulás miatt ugrott egy jó helyem. Nekem is jó futmaim voltak, egy hatodik–nyolcadik hely lehetett volna, de Gyuri fantasztikusan vitorlázott. '72 után Gyuri átvált 470-esbe. 1971-ben fejeztem be az egyetemem, és kezdtem el orvosként dolgozni. Mindig a szabadságomat használtam fel. Igaz, egyetemi tanársegédként 48 nap járt, amit azért elég jól be lehetett osztani. Aztán a Sebészeti Klinikára kerülve már kevesebb időm volt, mégis az olimpiát, illetve az arra való közvetlen felkészülés időszakát kivéve soha nem vittem kikéret. A montreali olimpia előtt több nagy nemzetközi versenyen is jól szerepeltem, mégis technikai gondjaim akadtak Kingstonban. A North-nak akkor jelent meg egy új, nagyon jó vitorlájára, amit mi már nem tudtunk beszerezni. Kielben még gyors voltam, meg tudtam verni a keletnémeteket vagy Serge Mauryt, az Európa-bajnokot, de Kingstonban, a relatív erős

szelekben, a korábban eléggé meghajtott Musto vitorlám már nem volt elég gyors. 12. és 16. között vitorláztam, akadt két tizen belüli – harmadik és nyolcadik – helyem a gyengébb szeles futamokon, de erős szélben nem tudtam tartani a lépést.

– 1984 óta nem vitorlázol. Hogyan lehet ezt elviselni?

– Nagyon nehezen hoztam meg ezt a döntést, de igyekeztem lehetőleg racionálisan mérlegelni. 1983-ban indultam utoljára a magyar bajnokságon. '82-ben még nyertem, de az utolsó években már csak versenyekre jártam, az edzést a pályára vitorlázás jelentette. Gondoltam rá, hogy hajtani kéne Los Angeles-re, de milyen jó, hogy nem tettem! A Balaton főszerepet játszott abban, hogy nem kezdtem újra a felkészülést. A bizonytalan balatoni szélviszonyok rengeteg holtidőt jelentenek. Egész napok mennek el szélbiányos lötyögéssel. Gyakran előfordult, hogy túl erős volt a szél, és mi ugyan kimentünk, de a versenyt nem indították el. Ha közben az ember másvalamit is komolyan csinál, akkor nagyon bosszantó az időpocsékolás. A folytatás óriási szakmai veszteséget okozott volna. A másik ok a családom. Versenyzés, szakma és család együtt már nem jött volna össze. Két kicsi gyermeket neveltem, és hét közben gyakran már lefeküdtek aludni, mire én holtfáradtan hazaértem. A versenyzés már nem fért bele. De ami késik, nem múlik...

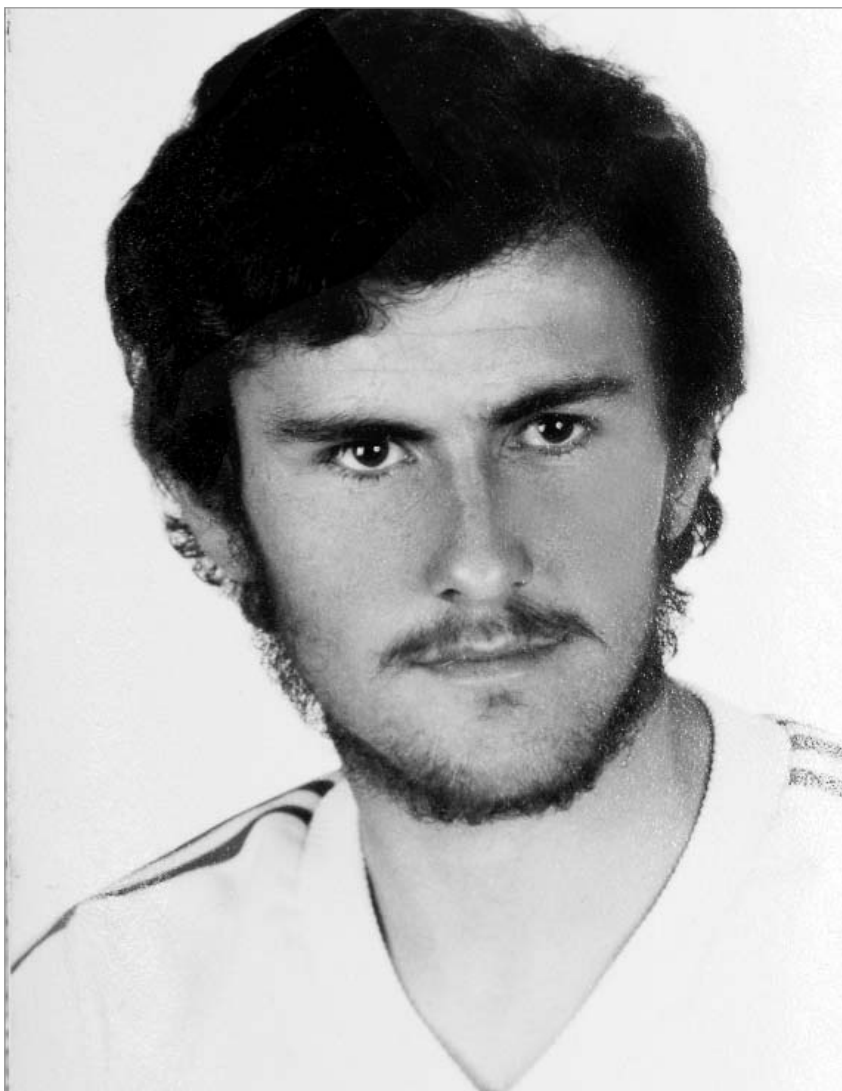
RUJÁK ISTVÁN

Tallinn. Csonka olimpia volt, mert a szovjet csapatok afganisztáni bevonulása miatt sok ország visszalépett a részvételtől. Vitorlázásban nem voltak ott az amerikaiak, britek, kanadaiak és sokan mások. Nekem, mint résztvevőnek, viszont a bojkott ellenére is igazi olimpiai hangulatban volt részem. Sok versenyen voltam korábban, de semmi nem fogható ehhez.

Hogyan lettem olimpikon? Nem emlékszem olyasmire, hogy kiskoromban az olimpiáról álmodoztam volna.

A hajók mindig vonzottak. Még az iskolakezdés előtt a bátyámtól tanultam olvasni. Eleinte csak indiános könyveket voltam hajlandó a kezembe venni. Miután Karl May összes meglévő írását már kívülről tudtam, ráfanyalodtam egy Dékány András regényre. Na, ezután pedig csak és kizárólag hajós könyvekkel álltam szóba! Mielőtt tizenegy évesen vitorlázni kezdtem volna, lejártam a Duna partra és fényképeztem, ami csak a folyón úszott. Gyűjtöttem – persze kiskamasz módra, rendszertelenül – a hajózástörténeti adatokat. Szelektív, szitaagyam van, elfelejtettem az osztálytársaim felét, és nem ugrik be a szomszédom neve, de a Titanic tisztikarát jó eséllyel hibátlanul elsorolom ma is. Bejártam a Közlekedési Múzeumba, ahol egy öreg múzeumőrnek, Szotyori Bandi bácsinak, a dunai Zsófia főhercegnő, majd a Kossuth gőzösök egykori főgépezésének történeteit hallgattam naphosszat.

Persze, tengerész akartam lenni, ám ehelyett 1969 tavaszán a nagybátyám levitt a Velencei-tóhoz a VVSI vitorlástelepre, és azonnal beíratott egy úgynevezett »kiválasztó táborba«. Júniusban úgy negyven gyerek kezdett azon a héten. Az utolsó napon én voltam az egyetlen, akit Csermely Karcsi bácsi, az edző még benn a kikötőben kiharcolt a hajóból, de mégis ott ragadtam. Hát hogyan gondolhattam volna olimpiára? Később azonban ment a dolog valahogy. Igaz, az első versenyemen egy Mollyal nem sikerült kijutnom a rajthoz, mert forduláskor folyton bedugtam a fejemet a shott szárai közé. Na igen, előtte Cadetban tanultam, ahol a behúzókötélt hátul volt... Az-



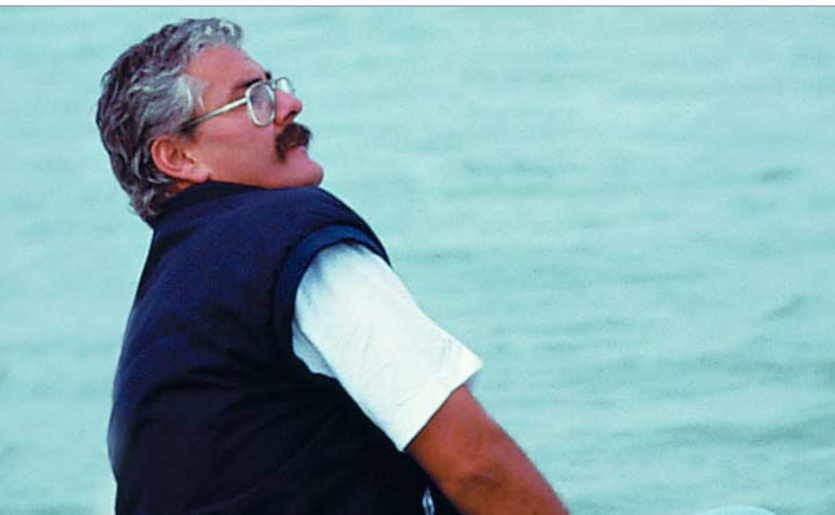
Ruják István – 1980

1980: Ruják István (a 200-as vitorlaszám) jól szerepelt az olimpián





A Balatonon tíz...



... majd jó húsz évvel a moszkvai olimpia után

Nagyhajóval is versenyzett



tán egy-két év múlva egyszercsak nyertem egy futamot. Az különleges élmény volt, olyan, amit az ember meg akar ismételni, de akkor sem álmodoztam bajnoki címről vagy olimpiáról, csak a következő futamot szerettem volna ismét megnyerni. És közben erős szélben féltam a borulástól. Még jó, hogy a Reinhardt György vezette sportiskolában ez a kutyát se érdekelte. Ott menetrend szerint edzés volt délelőtt és délután, függetlenül attól, hogy levél sem rezdül vagy a földön fetrengenek a fák. A bátrabbja még élvezte is az esés-kelést, én viszont az utolsó utáni pillanatban is próbálkoztam, hogy a hajó egyenesbe kerüljön. Ez jól jött később, hogy nagy hullámokon hátszelezve a boruláshatáron vigyem a hajót. Úgy a gyors...

1972-ben kezdtem futamokat nyerni, és a tavaszi versenyek alapján én voltam az esélyes a Moly bajnokságon. Csakhogy elbuktam, a második lettem. Így továbbra se volt okom álmodozni... Ősszel a nálam idősebb molyos ellenfeleim átültek. Lassanként én lettem az egyik helyi menő, tizenhét éves koromra kinőttem az ellenfeleket, a felnőttek közül sokan éppen abba hagyták, és a Velencei-tavon nem maradt erős edzőpartnerem. Megküzdöttem érte, hogy az akkori balatoni menőkkel többet edzhessek. Akkor sem azért, mert egy jövődől olimpiai részvétel lebegett volna előttem. Egyszerűen az éppen előttem lévő akartam megelőzni a következő versenyen. Meglepő módon sikerült elérnem, hogy utolsó éves VVSI versenyzőként a hajómmal és a két táskával nyáron lenni maradhattam a Balatonon. Ott kószáltam klubról klubra, mindig mással edzve.

A hetvenes évek végétől az éves ranglistákon rendszerint előkelő helyen végeztem. Voltam első is nem egyszer, nyertem a válogatókat és utaztam külföldi versenyekre, de a bajnokságot megbízhatóan mindig elcseszttem. Az első felnőtt bajnoki címemet csak négy évvel az olimpiai részvétel után szereztem.

1977-ben indultam először junior (U21) Európa-bajnokságon, és ott nyertem egy futamot. Akkor már szerettem volna kijutni az olimpiára, de nem dőltem volna a kardomba, ha nem sikerül. Akkoriban még nem a NOB szabta meg az indulók létszámát, hanem a nemzeti sporthatóságok írtak elő teljesítendő szinteket. Ez olykor nehezebb volt, máskor könnyebb, mint a mai szintek. Ám ha azt elérte az ember, még nem biztos hogy utazott, mert a sporthivatal korifeusai a hasukra ütve változtathattak ezen. Olykor meg is tették... 1979-ben a junior Eb 5. helyemmel teljesítettem az olimpiai szintet, de 1980 tavaszán még válogatóversenyeket futottam (Hyeres, Anzio) a sokszoros magyar bajnok Haán Andrással, amit én nyertem, de erre igencsak árnyékot vetett, hogy nem egyenlő feltételekkel versenyeztünk. Én voltam a futtatott ifjú títán, az ő hátáról pedig már lekerült a Szövetség nyerge, és ezt egyértelműen éreztették velem.

Az olimpiára két héttel a versenyek előtt kiutaztam, mert Finnben a sorsolt hajókat magunknak kellett vezetnünk, a klemmeket, csigákat, köteleket stb. mindenki zacskóban kapta. Általában kis létszámú mezőnyök (12–15 induló) voltak, a legtöbben Finnben indultunk: 21-en.

A helyi gyártmányok lényegesen gyengébbek voltak az akkoriban használatos amerikai Vanguardoknál. Ennek következtében jó néhány menő elvesztette megszokott sebességfőlényét, és ettől zavarba jött (Minski, Doreste, Hatzipavlis vagy Hjortnæs). Ez nagyban hozzájárult később a verseny meglepő eredményeihez. Én mindenestre ennek haszonélvezője voltam. A sebességem a

korábbiakhoz képest óriásit javult, nekem nem okozott gondot gyengébb hajóba ülni, sokaknak igen. De a sebességem egy vitorla miatt is sokat javult. Az olimpia előtti Európa-bajnokságon az amerikai világbajnok John Bertrand tudván, hogy országa bojkottálja az olimpiát, eladta az Európában használt felszerelését. Nekem a spórolt pénzből csak az egyik kétéves vásznára futotta, de a lélegzetem is elállt, amikor felhúztam. Az »új« vitorlámhoz jól passzolt a puhábbik árbócom, és a tallinni edzéseken egyre jobban felgyorsultam kis szélben. Korábban inkább erősen értem az élmezőny közelébe. Bele sosem, de a közelébe, vagyis 15–20. körüli helyre igen.

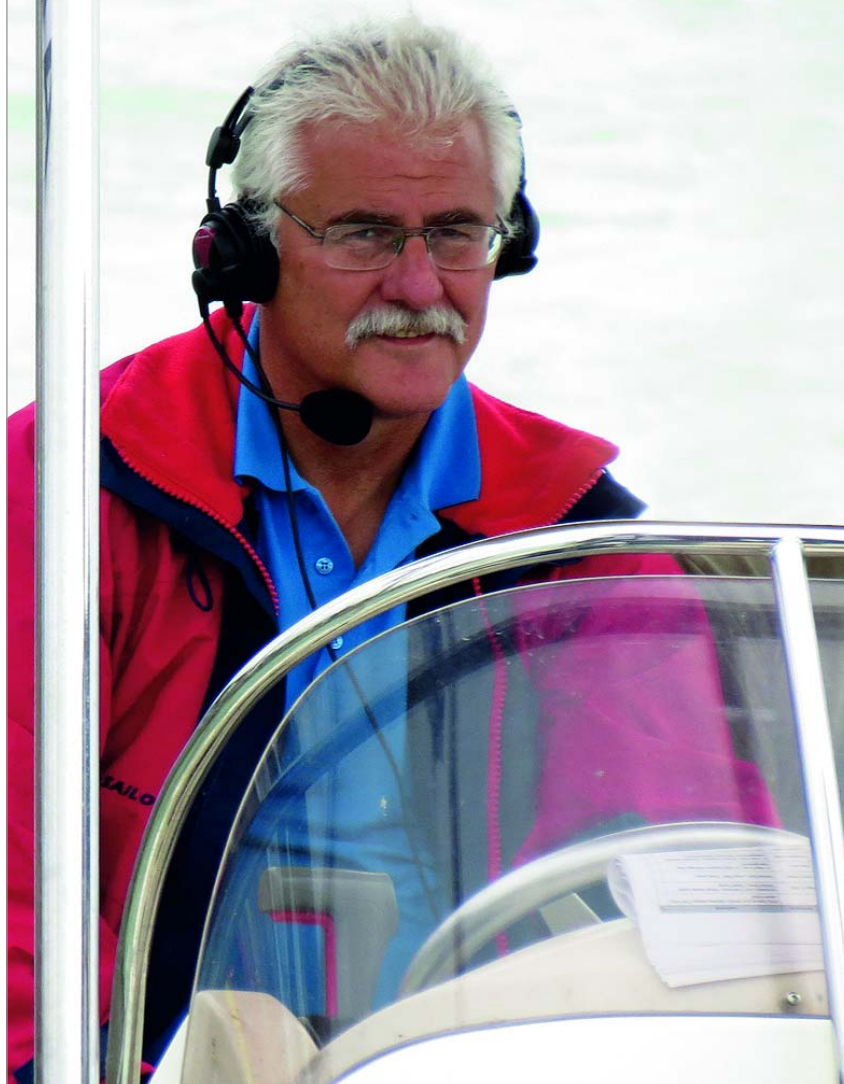
Számomra a verseny nagyon jól, és mégis nagyon rosszul kezdődött. Az első futamban magam számára is nagy meglepetésként a harmadik helyen végeztem, de este meghallgatásra hívtak hét másik finnessel együtt a zsűrihez. A zsűri példát akart statuálni, és pumpálás miatt mindannyiunkat kizárt. Sokkoló volt. Ezután óvatosan versenyeztem, de így is többször végeztem haton belül. Legrosszabb helyezésem 12. volt, ami kétszer is becsúszott az erős szeles futamokon. Végül összetettben a kilencedik helyen végeztem. Nincs értelme azon gondolkodni, mi lett volna ha... Ha minden ugyanúgy történik, ám nincs az óvás, akkor az utolsó futamon a hatodik helyért küzdhettem volna. Bosszantó, hogy így alakult, viszont mindent összevetve jobban ment a versenyen, mint vártam, és így is megelőztem magamat a papírformához viszonyítva. Az első nap kizártak közül is a legjobb lettem, és került mögém néhány olyan nagy név, akit soha nem vertem meg azelőtt.

Jártam korábban, és az olimpia után két évvel is Tallinnban. Kissé nyomasztó volt ott eltölteni egy-egy bő hetet. De az olimpia más! Akkor az egy hónapos kintlét minden napja jó volt. A gyönyörű tallinni belváros házait színesre festették. Az olimpiai falu is szép volt, minden remekül működött. A rendezők valóban mindent megtettek, hogy a körülmények tökéletesek legyenek, a hangulatot pedig az olimpia teremtette meg. Egyvalami biztos, bárkinek, akinek esélye van olimpiai kiküldetésre, üzenem: ezért érdemes hajtani!

SZÉKELY ANTAL

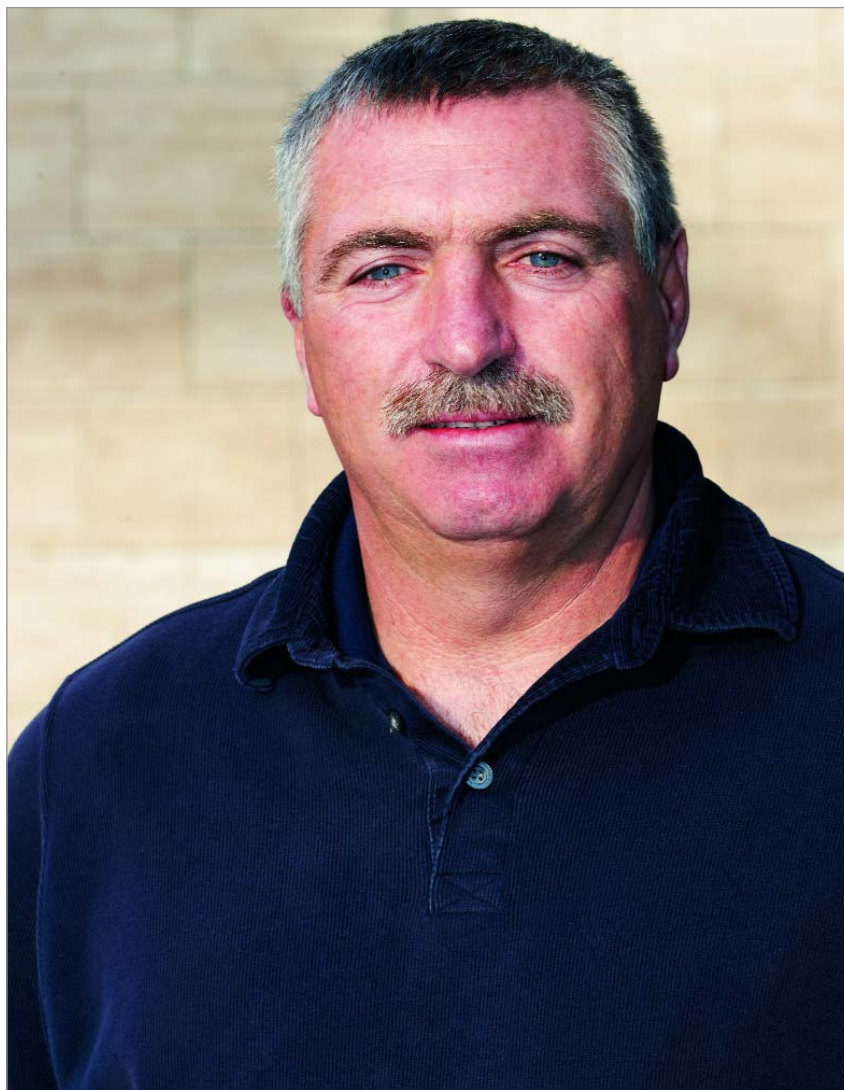
1959-ben, Pécsen született, kilencévesen, az Orfűi-tavon kezdett vitorlázni. Szakmája szerint tengerész, 1974 óta a MAHART vitorlázója. Gyerekkorától az olimpiáról álmódott. Az álma 1988-ban vált valóra: a szülői olimpián a magyar csapat tagja volt.

– 1968-ban édesapám vett egy csónakszerű valamit, amivel lehetett vitorlázni és horgászni. Azzal kezdődött a pályafutásom. Amikor már fél éve csúszkáltam ezzel a »dologgal« az Orfűi-tavon, megkérdezte a Pécsi Vízügyi Sport Egyesület egyik vezetője, hogy miért nem vitorlázok komolyabban, ha úgylis egész nap vízen vagyok? Így lettem klubtag. Ott akkor csak Kalózok voltak, úgyhogy ezzel kezdtünk vitorlázni a nővéremmel együtt. Jó ment, haladtam a rendszerben. Volt pár edzőtáborunk, több alkalommal eljött Hamvas Imre bácsi táborot tartani, sokat tanultam tőle. Már juniorként úgy nézett ki, hogy kinőttem a tavat, gyakorlatilag minden versenyt megnyertem a felnőttek között is. Ezért egy balatoni egyesület felé kellett nyitnom, és a MAHARTBA jelentkeztem. Pont jókor léptem, ekkor kezdődött ott egy nagy fejlődés, pár év alatt több eredményes versenyző igazolt oda, Galgóczy Tamás, a Fundák–Zalai páros, Wossala Gyuri és Ruják István is itt



Ruják István a Kékszalag televíziós közvetítés kommentátora – 2015

Székely Antal





Egy füredi versenyen



Tengeri bajnokság – 2006



J/24-es kormányánál – 2007

kötött ki. Még évekig kalóztam, de már az elején tisztáztuk, hogy olimpiai hajóosztályban, mégpedig Finnrel szeretnék vitorlázni. A testalkatom már akkor is erős volt, úgyhogy a Finn választása nem volt véletlen. A klubnak nem volt ilyen hajója, de a tervek között szerepelt Finn, Soling és 470-es vásárlása. 1978-ban kezdtem finnezni. Az első bajnokságomon, 1979-ben harmadik lettem a juniorok között. A klub két poszék NDK-s hajót vett, de a bajnokságra beszerettek egy használt Fúke hajót. Azzal lettem harmadik. Amikor Wossala Gyuri átigazolt hozzánk, Vanguard hajóval ment, és amikor '82-ben átült Solingba, akkor megörököltem a Vanguardot, és azzal – Haán Andris mögött – rögtön második lettem a felnőtt bajnokságon. A következő évben már junior válogatottként utazhattam külföldi versenyekre. A moszkvai olimpiára a saját elképzelésem szerint készültem. Nagyon jó edzőtársaim voltak: Szilvássy Attila, Litkey Farky, Ruják Pisti. A nemzetközi mezőnyhöz képest hátrányban voltunk, akár a felszerelést, az anyagiakat vagy az ellátást nézzük. Mások szállodában laktak, a mi csapatunk sátrazott és Barkas-szal járt. Ég és föld volt a különbség. Emléknek jó, de egy-két nyugodtabb éjszaka biztos segített volna a magyaroknak a jobb eredmény elérésében.

– 1988-ban, Mátraházán a szárazföldi felkészülés alatt leadtam 13 kilót. Mivel aránylag alacsony vagyok, ezért a gyenge szeles versenyekre koncentráltam. Ez bejött, mert rögtön az első versenyen a Cannes-i Nemzetközi Héten jól szerepeltem. Ezen az olimpiai válogatón a második lettem. Litkey is jól ment, ketten is hoztuk a szintet, de akkoriban nemzetközi A kategóriás versenyen kétszer kellett az 1–6-ban lenni. Az utolsó válogató versenyre Kielbe én itthonról kipihentem érkeztem. Jól sikerült, hatodik – nemzetek között negyedik – lettem a nyolcvanvalahány hajóból. Ezzel másodszor teljesítettem az olimpiai szintet. Az az információ, hogy az olimpia helyszínén nem fog fújni a szél Nagy Levente bácsinak volt »köszönhető«, aki előző évben az előlimpiáról a parton írta a jelentéseket. Ott tényleg kettes–hármasszél volt, de a vízen egyre beljebb fokozatosan erősödött. Nagy élmény volt! Ötös–nyolcas(!) szél, kettő–hat méteres hullámok, 30–80 m/perc-es áramlás! Elkészült a kikötő, profin volt megcsinálva, minden létesítmény jól működött, az ott dolgozók mindenben segítettek. Az ellátás kifogástalan volt, egy első osztályú szállodában kaptunk szállást. Arról lehetne beszélni, hogy mi, a magyar küldöttség, hogyan voltunk ellátva. A kikötőben a keletnémetek meg az oroszok konténerei között a földön ülve készültünk a futamra. Egy faláda rakhattuk be a cuccunkat, ez volt a rezidenciánk, a beton. Például a franciáknak több konténere volt. Az egyikben meteorológiai állomás, a másikban orvosi szoba, a harmadikban masszázs, ja és egy saját büfé.

– Nekünk sorsolták a hajókat, amelyeket jónak nem nevezném, de egyformák voltak. Mindenki saját árbócot és vitorlát vitt, ezzel a profiknak előnyük volt. Az első futamban elsőnek vettem az első, majd a leebóját. Végül 13. lettem, ezzel elég jó helyet értem el. Erős szélben azonban hiába sikerült egy jó első kreuzot csinálnom, az erős szeles emberek szépen lassan ledaráltak. A kondíciómmal nem volt problémám, egész egyszerűen jobban tudták odatenni a hajót a hullámokon. Ilyen buta versenyen, mint a szülői olimpián, még nem vitorláztam. Ami az én erősségem, hogy kreuzban taktikusan vitorlázom, abból semmit nem lehetett kihozni, mert 40 és 80 méter/perccel folyt szembe a víz a széllel. Rosszabb volt, mintha a Dunán vitorlázna. Sokszor előfordult a fél mezőnyel, hogy túlkreuzoltuk magunkat, illetve a

folyás túlvitt bennünket. Hátszelezni hatos–hetes szélben háromszor annyi ideig, mint normális esetben, azért fárasztó volt. Az utolsó futamon hoztam a legjobb eredményem, 11. lettem. Végül a mezőny közepén végeztem: 16-an voltak előttem és ugyanannyian mögöttem. Az olimpia fantasztikus volt. A többi sportolóval rettentő jó volt együtt lenni. Olyan élményben volt részem, hogy minden fáradságot, kinszenvedést, küzdelmet megért. Amikor hazajöttem szeretettel fogadtak. Sokan gratuláltak, látták mennyit dolgoztunk. Nem panaszkodhatom, jó fogadtatásban volt részem.

SZILVÁSSY ATTILA

– 1965-ben, Budapesten születtem. Nyolcévesen Optimistben kezdtem, első évben középszinten vitorláztam, a válogatott keret második soráig jutottam. Akkor az Agárdi Vízisport Iskolában a gyerekekkel való foglalkozás intenzívebben folyt, mint a Balatonon. Kedvezőbb körülményeket biztosítottak, voltak edzők, motorosok; a többi egyesületnél pedig nem nagyon. Nyilván, ha foglalkoznak a gyerekekkel, edzések vannak, akkor ők jobbak a többiekénél. A kezdő táborban Cadetből több volt, de Op-ból is volt talán tíz. Op-ban nem voltam túl eredményes, ezért történt egy kísérlet, hogy legyek Cadet mancsaft, ami nem tetszett. A szüleimnek Agárdon volt nyaralója, a szünetben leköltöztem Agárdra és csak iskolakezdésre jöttem fel Budapestre. Minden nap lementem a klubba. Szerettem vitorlázni, ezért döntöttem: jó vitorlázó leszek. Arra figyeltem, hogy a velem egykorúakat és a fiatalabbakat megverjem. Mindig motivált voltam, sok kis céloom volt, ezeket rendre elértem. Jöttek az eredmények M-jolléban, egyre jobb felszerelést kaptam, és sorra nyertem a bajnokságokat. Ez az agárdi műhelymunka, és az edzőm: Hajek Ferenc és Horlai Béla eredménye volt. Majd az OK-dingi következett. (Kelet-Európában a Laser helyett ezt választotta a sportpolitika.) Az OK nem volt egy kezes bárány, de jó alapot adott, utána már bármivel tudott menni az ember. Voltak évek, amikor többet vitorláztam a Balatonon, mint a Velencei-tavon.

– Szerintem túl korán, 17 évesen kezdtem Finnezni, mert a klubnak plusz pontot jelentett az egyesületi rangsorban, ha jól szerepelek az ifi bajnokságon. Sikerült győzőm, mindenki elégedett volt, én pedig megmaradtam a Finnél. Hegedűs Tibor lett az edzőm, akitől nagyon sokat tanultunk. Direkt beszélek többes számban, mert egyedül nem lehet fejlődni, ha nincsenek riválisok, akkor az ember nem lesz jó. Litkey Farkassal versenytársak voltunk, de nagyon sokat tanultunk egymástól, ami komoly előnyt jelentett. Sokáig mentorom volt Ruják István, edzőpartnerem voltam, rengeteget tanultam tőle, mint ahogy Sipos Pétertől is, aki évtizedekig volt az edzőm. Junior éveim alatt, a nyolcvanas években a keleti blokkba sok versenyre kijutottam. Komoly ellenfelek között sokat fejlődtem a külföldi versenyeken. (Örök élmények ezek, a maiak már sose tudják meg, hogyan jut ki három ember egy Barkas-szal, mondjuk Tallinnba... A Barkas szakmát is adott az ember kezébe, aki nem tanult meg autót szerelni, az a határig sem jutott...) 1987-ben már olimpiára készültem. Hárman voltunk: Tonyó, Farky (Szőkely Antal, Litkey Farkas – a szerk.) és én. Én voltam a harmadik.

– Akkor határoztam el, hogy hajtok tovább. Egy nagyon komoly programot csináltam. Akkor az ELTE-re jártam, mellette tudtam sportolni, a fizikai állapotom jó volt, a felszereléselem magyar szinten megközelítette a legjobbat. Amit sajnállok, hogy kevés külföldi versenyre jutottam el, és nemzetközi



A magyar küldöttség, bal oldalon Szilvássy Attila



1992: Szilvássy hajója Barcelonában

Szilvássy Attila





Szilvássy Assóval is versenyez



Szilvássy Attila ma is Finnezik...



... és nem is eredménytelenül
1996: A rajt után Litkey Farkas tisztán vezet. Ezt többször megismételte...



edzőtáborban sem nagyon voltam. Egy évben talán egyszer, de akkor láttam, hogy milyen a profi felkészülés, milyen egy jó edzés. Voltak sikereim, az olimpia előtt megnyertem az Osztrák Bajnokságot, Warnemündeben harmadik lettem, ami csodának tűnt, mert ott mindig alaposan elverték a magyarokat. Tallinban és Sveringben is dobogós helyet értem el. 1992 elején még nem zárultak le a válogatók, akkor a MOB a Magyar Vitorlás Szövetség ajánlása alapján döntötte el, hogy ki utazhat az olimpiára. Egy nemzetközi A kategóriás versenyen az első valahányban kellett lenni. Három verseny számított: a tavaszi Garda, Anzio és a cádizi vb. Jól szerepeltem ezeken a versenyeken. A Gardán harmadik lettem, azt mondták ez egy jó ajánlólevél, de önmagában még nem színt. Anzióban nyolcadik vagy kilencedik voltam, Cádizban a legjobb magyar lettem. Ezzel jutottam ki az olimpiára, ahol Kelet-Európából két finnes szerepelt: a horvát Kuret Karlo és én. Akkor egy újabb felkészülési fázis kezdődött: azt mondták, hogy a szövetségi felkészülést kell csinálnom, ami azt jelentette, hogy Füreden egy héten át egyetlen finnesként az Europés Bácsics Krisztinával edztem. Lehetett még biciklizni is... Az olimpia előtt nem így kellett volna!

– Ott volt Sipos Péter, az edzőm, de nem tudott érdemben segíteni, mert külön pályán versenyeztek az osztályok, és kevés motoros volt, ezért a taktikai utasítás így hangzott: „Ott a pálya, megtalálad, menj!” Egy öbölben volt a verseny, és nem volt aki megmérje az áramlást, pedig jó lett volna tudni – és mások tudták –, hogy milyen a vízfolyás. Az első futamban rögtön kaptam egy nagy pofont: jól rajtoltam, a kreuzbójánál harmadik voltam, aztán raumban levitt az áramlás. Szél felé kellett volna menni, mint a többiek, de úgy gondoltam, hogy biztos csatáznak, én meg lee taktikát csináltam – és csúnya vége lett, a harmadik harmadban futottam be. Ha ismerem az áramlási viszonyokat ez elkerülhető lett volna. A többi futamon is kijött a többiek nagyobb gyakorlata, végül a 21. helyen zártam úgy, hogy nem volt húszon kívüli futamom, egyszer voltam tíz körül. Szükség lett volna edzőpartnerre, mert ott voltunk egy héttel korábban. Mindenkinek kívánom – ha van ilyen álma –, hogy jusson ki egy olimpiára. Fantasztikus élmény.

– Amikor hazaértem mindenki gratulált, de nem voltam elégedett, a 15. hely körül kellett volna végeznem. Csalódtam, mert nem tudtam a maximumot teljesíteni. Készültem a következő olimpiára is. 1993-ban itthon minden versenyt, a futamok zömét megnyertem. Elindultam az Eb-n, az volt a kegyelemdőfés. Nagyon megverték olyanok, akiket korábban nem is láttam. Beültek a Devoti hajókba, amire nekem esélyem sem volt, és beláttam, hogy nincs tovább...

LITKEY FARKAS

Korábban nem történt ilyen: két testvér, kormányosként – Botond 470-esben, Farkas Finnben – egy olimpián szerepelt. Édesapjuk példáját követték, aki 1972-ben Münchenben versenyzett.

– 1986-ban adódott egy nagy lehetőség: a Gardán vitorlázunk egy versenyen, amit én nyertem, Spitzauer lett a harmadik, Devoti tíz felett ment. Húszéves voltam, Spitzauer 21. Hívott bennünket, hogy lakjunk nála, és készüljünk együtt. Hazajöttem, elmondtam a vezetőknek, akik néztek rám, mit akarok? Ki megyek Olaszországba lakni? Na, ne... Ha az akkor megvalósul, nagyon nagy dolog lett volna. Devoti négy év múlva az olimpián ezüstöt nyert, Spitzauer Európa- és világbajnok lett. Működhetett volna. A kis nemzetek akkor is együtt készültek.

– 1988-ban voltunk először esélyesek arra, hogy kijussunk egy olimpiára. Én akkor voltam 22, Boti 21 éves. Ő akkor hollandizott, én finneztam. Furcsa rendszer volt, kétszer kellett világkupa versenyen – Hyeres, Medemblik, Kiel – az első hatban lenni, illetve Eb-n vagy vb-n nemzetek között az első hétben. Az utóbbit csak egyszer kellett megfutni. 1992-ben is lecsúsztuk az olimpiáról, és mindkettőnknek harmadszorra sikerült. 1996-ban könnyebb volt teljesíteni a szintet, nemzetek között az első harmincban kellett lenni. Talán ezért volt az ezen az olimpián a legnagyobb létszámú a magyar csapat.

– Nehéz volt motivációt találni az olimpián, már azt is sikernek éled meg, hogy ott vagy, kijutottál. Egy átlagembernek viszont ez nem jelent semmit. Ettől kezdve a siker következő lépcsőfoka az első három hely, és kész. A szakma persze tudja, hogy a mezőny első felébe kerüni is sikert jelent. Ma már én is úgy gondolom, hogy az ember egy nyolcadik–tizedik helyre is elégedetten nézhet vissza.

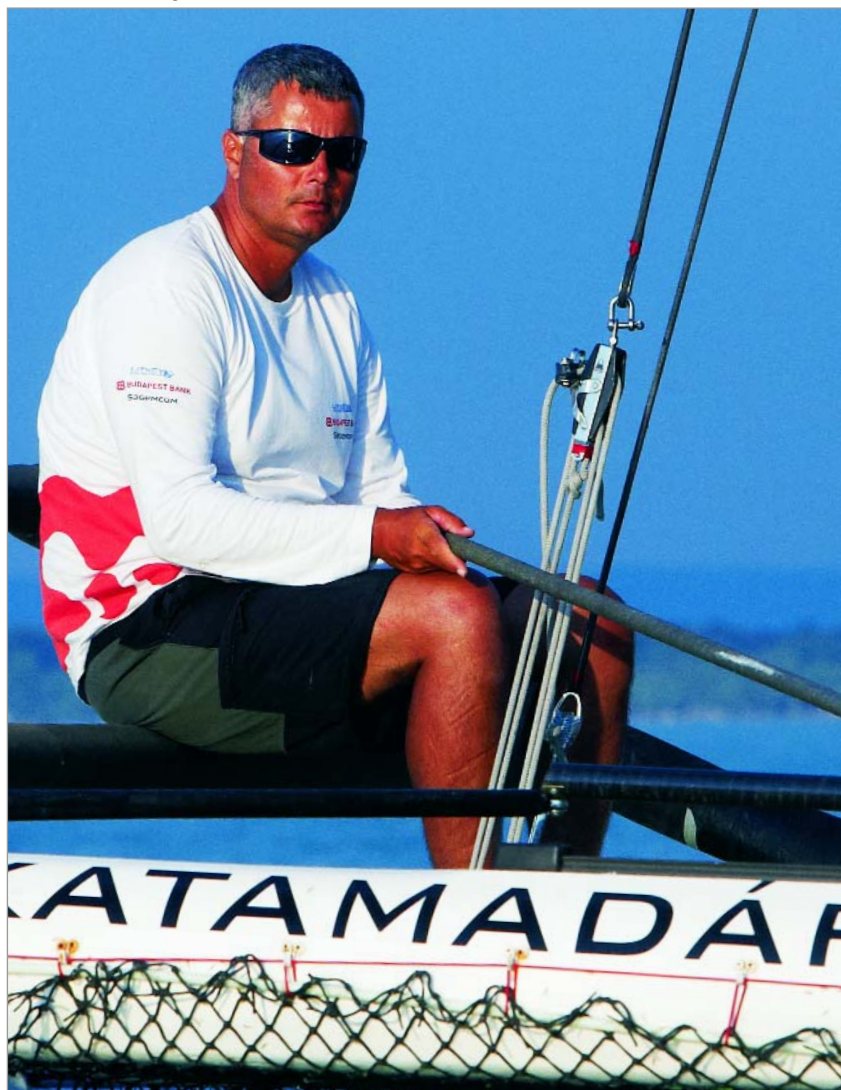
– Problémát jelentett az is, hogy kimaradt egy időszak a felkészülésből, amikor Botival közösen próbálkoztunk Hollandiában. Ami egyrészt türelmetlenség miatt, másrészt az én túl nagy egóm miatt – mert kevésbé fogadtam el azt a pozíciót, amibe kerültem – nem sikerült. Neki pedig nyilván toleranciára volt szüksége ahhoz, hogy kezelje a helyzetet, Botonak el kellett viselnie, hogy olyan mancsaftja van, aki még soha nem mancsaftolt, hatalmas az egója, gondolkodik, beleszól, hogy ő mit csináljon, és időnként kritikával él. Ezek mind fékezik a hajót. Kellott volna egy erős szakmai kontroll, ami ezt megakadályozza, engem bent tart Finnben, és megmondja a Botinak, hogy nem ez az út. Vagy, ha már összeültünk, akkor egyben kellett volna tartani minket az olimpiáig, mert egyébként egész jól működött a dolog. Szóval szakmai szempontból két hiba is történt. Ennek lett az az eredménye, hogy egy időre mindketten abbahagytuk az élsportot.

– Én mindig gyenge szélben voltam erős. Egyébként ez a magyar vitorlázókra jellemző. 1992 őszén kezdtem újra finneezni, akkor az volt a mániám, hogy erős szélben is jól kell menjek. Miközben az erőt felépítettem, gyenge szélben elfelejtettem vitorlázni, illetve az leépült. Ez volt a bajom az olimpián, nem voltam olyan gyors gyenge szélben, mint korábban. Az olimpia előtt, a téli felkészülést Majthényi Zsombival csináltuk végig, mindenhova jöhetett velem. Ez tök jó volt. A Gardán, amint felkelt a nap kimentünk, és amikor leállt az északi befejeztük. Ötös-hatos szélben nyomtunk három órát, és úgy kifáradtunk, hogy délután, amikor a gyenge és középselelet – kettest, hármast – lehetett volna gyakorolni, már nem vitorlázunk. Pedig tudtam, hogy Atlantában inkább gyenge szélre számíthatok, csak azt nem tudtam, hogy ha az erős szélre koncentrálok, akkor leépül a gyengeszeles tudásom, és ez nagyon idegesítő volt. Ott volt a lehetőség, és nagy eredményt kellett volna elérni, de nem tudtam élni vele. Ez Savannában nap mint nap nyomasztott. Az első nap 11. lettem, és úgy éreztem, hogy az nem jó. Egy vb-n igen, ahol ott a teljes mezőny, de az olimpián ez nem egy jó hely. Aztán a végén az lett a legjobb eredményem. Folyamatosan benne volt a versenyben, hogy nem épült fel a gyengeszeles sebességem. Volt még egy hiba. Devoti hajókkal mentünk az olimpián, és én ott ültem először ilyenben. Mindenki azzal ment előtte, én pedig addig Vanguarddal aztán Patával vitorláztam. Ez rossz irány volt nagyon. Azt gondolom, hogy mindenképpen kell egy hiteles szakmai vezető, aki foglalkozik az emberekkel. Ez nem csak a mi problémánk, másoknak is hasonló gondjuk volt azon az olimpián. Mindannyiunknak jól jött volna némi támogatás, és biztos vagyok benne, hogy nyitottak is lettünk volna rá.



Litkey Farkas – 2003

Farkas a Kékszalagon – 2010





2000: Hajdu Balázs Sydney-ben



2004: Hajdu Balázs Athénban



Második olimpiája után...

... egy füredi versenyen



DR. HAJDU BALÁZS

Nyolc éves kora óta, először Optimistben és Laserben (időnként S-yolléban és Kalózban is) vitorlázott, 1995-től finnezt. Éveken keresztül a hajóosztály élmezőnyéhez tartozott, kilenc Finn bajnoki aranyérme van, kétszer vett részt az ötkarikás játékokon. Sydney-ben nagyon jól versenyzett, 15. lett, úgy, hogy öt alkalommal is az első tíz közé került, és ebben a sorozatban akadt egy harmadik és egy ötödik helye is. Olyan nagymenők végeztek mögötte, mint az előlimpiát nyert kanadai Richard Clarke, a német Michael Fellmann, a kétszeres világbajnok dán Lasse Hjortnæs, és a világranglista legjobb tíz finnese közé tartozó cseh Michael Maier. Bevált a görög edzőpartnerrel végzett intenzív felkészülés. A Sydney-i olimpiát követő két és fél évben szünetet tartott, és ügyvédjelöltként dolgozott egy nemzetközi ügyvédi irodában. Majd újból belevágott a felkészülésbe, és Athénban ismét ő képviselte hazánkat Finnben, és 23. lett. Végezhetett volna előrébb is, ám ahhoz némi szerencse, és egy-két tizen belüli helyezés kellett volna. Nem hagyta abba a vitorlázást, ma is aktív nagyhajós versenyző. A hazai és nemzetközi szövetségekben, az ISAF-ben betöltött tisztségei mellett, 2005 óta a Nemzetközi Finn Szövetség elnöke.

– A Sydney-öböl egy tölcser alakú, zezzugos folyótorkolat. Keleten van a bejárata, a tölcser mélyén pedig ott a Sydney Operaház, közelében az olimpiai kikötővel. Az öbölben volt négy pálya, kettő pedig a nyílt tengeren. A nyílt vízen kezdtünk, ahol komoly áramlás volt, hatalmas hullámokkal. Nem volt egyszerű kiismerni a körülményeket, az A és D pálya – ahol elég sokat versenyeztünk –, az öböl bejáratán belül helyezkedett el, de ide, oldalról, a nyílt tengerről még bejöttek a nagy hullámok, ráadásul itt sokkal forgódóbb szél fújt, és a parti kiszögellések megkavarták a víz áramlását. A két legjobb futamom – egy harmadik és egy ötödik hely – azon a D pályán sikerült, ahol két gyengébb, 16. helyet is csináltam. Az egyik alkalommal sokáig vittem a pályakulcsot, amit aztán sikerült eldobnom, és feljöttem tizenhatodiknak. Ugyanakkor az új-zélandi srác két körön át vezetett, majd egy hellyel előttem futott be.

– Az első futamon kizártak. Jól mentem az első körben, a tizedik hely tájékán vitorláztam. A másodikban bejött a pálya korábban rossz oldala, ezért újra összejött a mezőny, és a kreuz végén a bójánál nagy tülekedés támadt. Devoti ment jobbcsapáson, én balon, fölöttem a görög versenyző. Miatta nem fordulhattam, viszont Devoti mögé se szerettem volna kerülni, mert ott egy falban jöttek a többiek. Végre befordult a bójához a görög, és én is fordulhattam, de már kevés hely maradt, és Devotival koccantunk kicsit. Egy normál versenyen nem óvott volna, de itt, az olimpián igen. Héthúszat nem csináltam, mert jelentéktelen ütközés volt. Devoti amúgy is mindig – okkal, ok nélkül – üvöltözik... A bója után ő raumolni kezdett, én viszont leejtettem hátszélre, így azonnal eltávolodtunk egymástól, nem hallottam, mit kiabál, és nem láttam nála óvózászlót kitűzve.

– Nagyon együtt van az olimpiai mezőny. Itt olyanok voltak a körülmények, hogy gyakran nehezebb volt megtartani egy vezető helyet, mint hátulról feljönni. Több futamon elől vitorláztam. Amikor harmadik lettem, akkor két bóját elsőnek vettem, de voltam persze közben negyedik, ötödik is. Az olimpiai verseny más is, meg nem is, mint a többi. Rajtolni jóval egyszerűbb, mint egy százas vb-mezőnyben, és a pályán is ritkábban alakulnak ki szoros helyzetek. Persze a me-

zöny nagyon erős és kiegyenlített. Ha az ember akár egy kis hibát vét, egy pillanat alatt bátravágja magát, és nehéz feljönni, itt nem lehet 30–40 helyet javítani, minden pontért meg kell harcolni és meg kell becsülni. Az olimpián nagyon könnyen lehet bárki utolsó is. A középmezőnyben a tizenkettediktől a tizenhatodikig egy bolyt alkottunk, kis pontkülönbségre egymástól. Örülök annak, hogy sokszor elől tudtam vitorlázni, és annak is, hogy végeredményben tizenötödik lettem. Athénban sem volt más a helyzet, nagyon szoros küzdelmek voltak. Ezekből rendre nem jöttem jól ki, ezért az elvárásom alatt szerepeltem.

– Balázs, miként kerül magyar vitorlázó egy olimpiai hajóosztály szövetségének élére?

– Miután Philippe Rogge, az addigi elnök egyéb elfoglaltságaira hivatkozva lemondott, és az egyik alelnök, a szintén olimpikon olasz finnes, Michele Marchesini felkért, hogy induljak az elnöki posztért. Ezzel párhuzamosan több finnes is felhívott – így többek között a görög Emilios Papathanasiou, akivel korábban együtt készültünk az olimpiára –, hogy vállaljam a jelölést. Ha ők nem keresnek meg, akkor nem ambicionáltam volna, mert úgy gondoltam, a magyar és a nemzetközi vitorlás szövetségekben betöltött pozícióim által elég feladatom van. De elgondolkodtam, hogy milyen újítások szükségesek a hatékonyabb működéshez, számba vettem az előttem álló feladatok nagyságrendjét, és rájöttem, ha a Finn szövetségen belül megfelelően tudom a feladatokat delegálni, akkor vállalhatom ezt a kihívást. A munkámban segítségemre lesz a két alelnök, az ügyvezető igazgató, a technikai bizottság elnöke, a pénztárnok és a mestersek által delegált alelnök. Egy nap gondolkodási idő után végül igent mondtam. A feladataim körét két nagy csoportra lehet osztani: egyrészt a kapcsolattartásra, azaz a nemzetközi versenyeken, üléseken való részvételre, illetve az inkább háttér jellegű feladatokra, mint például a szövetségi feladatok tervezésében való részvételre és feladataink végrehajtásának ellenőrzésére.

BERECZ ZSOMBOR

A Berez családot mindenki ismeri a Velencei-tavon. A történet még a múlt század húszas éveinek végén kezdődött, amikor Zsombor dédapja telket vásárolt Agárdon. Később a nagymama egy a balatoni dingihez hasonló hajóval kezdett vitorlázni. Zsombor édesapja, dr. Berez Botond egy horgászladikból átalakított oldalsvertes vitorlással tanulta meg az alapokat, hogy később unokatestvére, Fluck Jenő hívására a balatonföldvári Mélyépítőkben versenyezzen a legendás első három Moly – Athos, Porthos, Aramis – egyikén. Ekkoriban a VVSI-be bejutni csak álom volt, de Botond itt cseperedett versenyzővé. Több korosztályos magyar bajnoki cím után Finnben lett junior válogatott, de korán abbahagyta a versenyzést.

Zsombor 1986-ban, a Berez család negyedik gyermekeként, húsz évvel bátyja, Botond után született. 1997-ben kezdett versenyszerűen vitorlázni. Egy év múlva már abszolút második helyezett a magyar bajnokságon. Zsombor fantasztikus tehetségnek bizonyult, másfél év vitorlázás után 1999-ben már ő a bajnok, majd 2000-ben és 2001-ben is. Előtte soha senki nem nyert egymás után háromszor Optimist bajnokságot Magyarországon. Aztán mindenben – Sikló 4.7, Sikló ifi, Laser ifi, Laser Radial, Laser Standard, Kalóz, Finn junior, Finn – győzött, amibe csak beült. 2005-ben, 19 évesen nyerte az első felnőtt Finn bajnokságát. Háromszoros olimpikon, legjobb



Majd' tíz évvel az athéni olimpia után



Hajdu Balázs a mai napig versenyez



Berez Zsombor egymás után háromszor Optimist bajnok – 2000

Laser 4.7 bajnoka – 2004





Finn junior és felnőtt bajnok – 2005



Berecz Zsombor első olimpiájára készül – 2008



Rendszeresen vitorlázik tengeren – 2010, fotó: Litkey Zsolt
D-ONE Gold Cup: Berecz Zsombor ezüstérmes – 2010,



eredményt Rióban érte el, Finnben 12. lett. Azóta a nagy nemzetközi versenyeken rendre az első tízben szerepel, de Eb és több világbajnokság ezüstérmes is van.

Először 2002-ben jelent meg a Hajó Magazinban interjú Berecz Zsomborral. Akkor – többek között – a következőket mondta: – Külföldön ritkán jön ki a lépés, ott két-háromszáz hajó között kell versenyezni, és ez szokatlannak. Eleinte egyáltalán nem találja az ember a helyét. A kinti menők egészen másként vezetik a hajójukat. Sokkal többet dolgoznak testtel, mint mi. Itt, a Velencei-tavon nincsenek is olyan hullámok, amelyeken ezt gyakorolni lehetne. 1998-ban részt vettem egy edzőtáborban Füreden, amit Eszes Detta vezetett. Ott sokat foglalkoztunk a hajóvezetéssel, akkor tanította meg azt is, hogy hogyan kell ülni a hajóban úgy, hogy kényelmes és hatékony is legyen. Itthon nem engednek nagy szélben edzeni, mert féltik a felszerelést. Az ősszel Pulán az egyik nap olyan szél fújt, hogy nem rendeztek futamot, a legyelek mínusz egy fokban mégis kimentek edzeni. Másként nem megy. Mi meg örültünk, hogy végigvitorlázhattuk a futamokat.

Azóta rengeteget edz tengereken, öt éve Valenciában, a Devoti Dinghy Academyn készül.

– 2001-től már különböző kis vitorlával – 4.7, Radial – Laserben vitorláztam. 2005-től Laser Standardban versenyeztem, majd a londoni olimpiát követően finnezek.

Berecz első olimpiája: Peking, azaz Csingtaó. A Laser volt az egyetlen osztály, ahol dúskálhattunk az olimpiai kvalifikációban, hiszen ausztráliai a világbajnokságon ketten is teljesítették a szintet. Tíz kiadó hely volt az olimpiai legnépesebb osztályában, erre huszonhét nemzet laseresei hajtottak. A kvalifikáció Berecz Zsombornak és Fazakas Györgynek is sikerült, közülük – a sorrendben előrébb végzett – Berecz Zsombornak húzzák fel a magyar zászlót a csingtaói mólóra. Negyvenöt hajó volt a rajtnál, közülük Berecz a világranglistán a harmincnegyedik helyen állt, így minden ennél jobb eredménnyel elégedett lehetett. Végül a 29. helyen végzett a negyvenöt fős mezőnyben. A legjobb helyezése 14. volt, ezt a nyolcadik futamban érte el. Jól vitorlázott. Berecz csingtaói teljesítményéről beszéljen kétszeres olimpikonunk, Hajdu Balázs, aki a Nemzetközi Finn Szövetség elnökeként a vízről, közelről láthatta Zsombi vitorlázását. – Nem szabad elfelejteni, hogy szinte fél éve sincs annak, hogy elkezdte a mai nemzetközi középmezőny által évek óta teljesített edzőmunkát. Ehhez képest Giba (*Sigmond András – a szerk.*) segítségével, és persze saját tehetségének köszönhetően egész jó lett a kreuzos sebessége, míg hátszélben inkább a mezőny gyorsabbik felében mozog. A következő évek nagy feladata lesz az idén összegyűjtött tudás készségi szintre fejlesztése, illetve az erősszeles mozdulatsorok összerakása. Zsombit és a hozzá hasonló versenyzőket nagyon meg kell becsülnünk, mert hihetetlen, ahogy – a mindannyiunk előtt ismert körülmények ellenére is – a futamok alatt komoly versenyben van a mezőny. A körülbelül hatvanperces futamok végén egy-két percen belül befutó mezőnyben most még talán nem nekünk dolgoznak a néha akár nyolc-tíz hajót is jelentő méterek, de a jövőben van esély arra, hogy ez megforduljon.

A második nekifutás: London, azaz Weymouth. Az olimpia legnagyobb létszámú mezőnye Laser osztályban vitorlázott. Feltehetően a legerősebb is. Zsombi nagyon jól versenyzett, de kevés szerencséjével. Természetesen ezen a színvonalon nem a szerencse határozza meg a helyezéseket,

de az egyes futamok végén a 49 hajó két percen belül célba ér, az ellenfelek között néhány méter, olykor csak centiméterek döntenek. Egy balszerencsés szituáció – vagy más hibából adódó akadályoztatás – az összetett végeredményben akár tíz–tizenöt helyet is jelenthet.

Berecz Zsombor a 21. helyen végzett. Ha csak az ötödik futamban a vele történetek megússza, vastagon az első harmadban vagy a legjobb tizenötben fejezi be a versenyt. Sőt, ugyanezzel a teljesítménnyel – egy kicsi szerencsével – akár az Éremfutamban közelében is végezhetett volna. A futamoknak több mint a felén kitűnően vitorlázott, legalább kétszer pedig világklasszis teljesítményt nyújtott! A négy gyengébb futamból kettőben rajta kívül álló okok miatt veszített sok helyet, összességében legalább harminc–negyven pontot. Ezzel kalkulálva 13–14., és a mutatott teljesítménye alapján (élőképpel és grafikusán minden futam követhető, látható volt az interneten) valóban ez a helyezése illette volna meg.

Komoly hibát legfeljebb az első napon, a két nyitó futamon követett el, amikor meglehetősen tompán vitorlázva 30., majd 34. lett. Nem szerencsés egy nagy verseny első napján behúzni a kiesőfutamot. Pláne nem kettőt, tekintve, hogy egyet lehet kiejteni. A második napra már felszívta magát. A harmadik és a negyedik futamon kitűnő rajttal és gyönyörű vitorlázással – a mezőnyben a tudásának megfelelő helyen vitorlázva – 11. és 12. helyet produkált.

Az ötödik futamon is ugyanilyen hozzáállással rajtolt. A GPS-nyomkövetésre alapozott élő internetes grafika mutatta, hogy a legjobb öt között vitorlázott, amikor azt láthattuk, hogy hirtelen körbefordul, mintha egy rá kirótt büntetést hajtana végre, és visszaesik a tők utolsó közé.

Az esetet a helyszínről edzője, Kelemen Tamás mesélte el telefonon: – Zsombi mai első, összességében ötödik futamát a görög versenyző tette tönkre egy meglepő és közeli fordulással. Evangelosz Kimonasz úgy vélte, hogy élete futamát csinálhatja. Jó helyen és jó időben, közvetlenül Zsombi pozíciója alatt helyezkedett, és ez ígéretesnek tűnt számára. Nem tudom, hogy az izgalom vagy a figyelmetlenség volt az oka, de alaposan beledurrantott Zsombi hajójába. Ami a GPS-jelek alapján forgásnak látszott, az valójában az is volt, de nem önszántából és nem büntetésváltás okán hajtotta végre, hanem az ütközés miatt, ami olyan erejű volt, hogy teljesen megforgatta a vétlen hajót. Zsombi ezzel az ötödik hely környékéről az utolsóra esett vissza. Zsombi természetesen óvott, a jelenet egy zsúrihajótól talán húsz méterre történt, így a tárgyalás csupán formalitás volt, a görögöt kizárták. Ez azonban Zsombin nem segített, viszont alaposan feltűzelte a következő, hatodik futamra, amikor hatalmas kedvvel, eltökélten és hibátlanul vitorlázott, közel állt a futamgyőzelemhez is.

Valóban, azon a hatodik futamon végre nagyon kijött neki a lépés. Ragyogóan rajtolt a luvoldalán. Egyedül jött ki a mezőnyből, és pillanatok alatt jelentős – cirka harmincméteres – előnyre tett szert. Két másodperccel vezetett a bójánál, azonban hátszélben egy hátulról érkező frissülés a vezető hajókra tolta gyakorlatilag az egész mezőnyt. Az élen haladó Zsombinak így is kizárólag az olimpiai érmekre hajtók voltak az ellenfelei: Tom Slingsby, Tonci Stipanovic és Pavlosz Kontidesz. Ketten megelőzték egy újabb frissülésben, de a többiek, közöttük az összetettben azonos pontszámmal vezető ausztrált és ciprusit is tudta tartani. És a csata a továbbiakban, egészen a befutóig folytatódott. Az első öt hajót sokszor csak néhány



Olimpia előtt – 2011



Rendszeres résztvevője a világkupa versenyeknek – 2011



Edzés, edzés és edzés...

... nap mint nap, naponta kétszer vízben – 2011





Londoni olimpia vitorlásversenyeit Weymouth partjainál rendezték – 2012



Egy jó rajt a sok közül az olimpián – 2012



Olimpia után egy kis kikapcsolódás – 2012

Rió – 2016, fotó: Cserta Gábor



méter választotta el egymástól. Végül a horvát Tonci Stipanovic győzött Tom Slingsby előtt, Berecz Zsombor a harmadik helyen futott be!

Egy pihenőnap után augusztus 3-án folytatódott a verseny. Berecz Zsombor újra megmutatta, hogy ott a helye a mezőny első harmadában! A hajók közti időkülönbségekből kiderül, hogy milyen eszement módon szoros a verseny a mezőny közepén. A harmadik bójánál 39-ként fordult, és 36 másodpercnyire volt a 21-től! Innen felkapaszkodott a célig a 21. helyre, a 39-ként befutó ellenfél 33 másodperccel utána érkezett.

Fantasztikusan rajtolt a nyolcadik futamban. Az élő televíziós közvetítésen jól látszott, hogy a környékén sem volt hajó a rajtnál. Az első bójánál ötödik, a másodiknál hetedik, majd a 11–13. helyen vitorlázott. Az utolsó kreuz szakaszon feljött a 11. helyre, de a befutó előtti hátszélben egy frissüléssel hárman is megelőzték, végül 14. lett a célban.

Az utolsó napon, a kilencedik futamban Zsombi újra remekelt! Javier Hernandez, Tom Slingsby, Berecz Zsombor... Ez volt a sorrend az első bójánál, és aztán sorra a többinél is. Az utolsó hátszélben ugyan megelőzte az újzélandi Andrew Murdoch, de célba ér a negyedik helyen. Kiváló! Ezzel az utolsó, tizedik futam előtt felzárkózik, 17. az összetett listán. Még egy szerencsés futam és akár... De az utolsó nem az. Az első körben húszon belül, a tizediktől alig húsz másodpercnyire vitorlázik. Minden rendben. Aztán Zsombi a következő cirkáló szakaszon visszacsúszik, és a 31. helyen ér célba.

Ezzel összetettben végül a 21. helyen végzett. A sokkal előbbre várt osztrák Andreas Geritzer pedig egyetlen ponttal előzte meg, holott tíz futamból hatszor végzett az a legjobb tízbe várt »sógor« előtt, akinél Zsombinak a kiemelkedő futameredményei is jobbak voltak.

Egy biztos, Zsombor szép pillanatokat szerzett minden, a vitorlázást – és a úgy általában a sportot – szerető embernek. Szimpatikusabb volt így a tíz futam, mintha ugyanezt az eredmény csupa húsz körüli helyekkel érte volna el. Láttuk küzdeni, szenvedni, sikeresnek, mint ahogy láttuk bukni és hibázni. Egyet nem láttunk tőle: feladni. Emelt fővel térhet haza. Megkockáztatom, hogy jóval előrébb tart, mint amit a helyezése mutat.

Harmadik olimpia: Rio de Janeiro. Az igazi kérdés az volt: akad-e valaki, aki megszoríthatja az öt éve – két alkalom kivételével – veretlen brit Giles Scottot? A szakértők szerint nem nagyon. A további két éremre viszont öten-hatan is eséllyel pályázhatnak, de ha további öt-hat versenyző érne a dobogóra, az sem jelentene nagyobb meglepetést. A mezőny kiegyensúlyozottságát mutatja, hogy a pontszerző helyekre akár húszan is aspirálhatnak... Nagyon erős ez a társaság, sok szakember szerint a Finn az olimpiai vitorlázás csúcsa. Akkor miért csak 23 finnes állhat rajthoz?

Egy olyan társaságba bekerülni mint az Eb, vb, olimpiai érmes finneseké, már magába véve is nagy dicsőség. Ugyanakkor ezek a rangok az olimpián semmit sem jelentenek, mert akik kijutottak Rióba, azok közül a többségnek van a fenti kollekciónál legalább egy. Persze minden jel szerint közülük kerülnek ki az olimpiai dobogósok is.

Zsombor a saját elvárása szerint pontszerző helyen végezne, ami mondhatjuk reális célkitűzés tőle. Véleményem szerint lehet ő jobb is, de ha ettől elmarad, akkor sem dől össze a világ. A versenyzők között olyan kicsik a tudásbeli különbségek, hogy Rióban a pillanatnyi forma, és még inkább a pszichés tényezők döntenek majd.

A finnesek pályáján, az első futam idején gyenge, trükkös, pörgölődő szél fújt, ami kedvezett a Velencei-tavon felnőtt Eb ezüstérmes Berez Zsombornak. Az első futamban tizedik volt a kreuz-bójánál, egy helyet javított, végül a kilencedik helyen végzett.

A második futamban végig vezetett, elsőnek futott át a célvonalon – csakhogy korai rajtja miatt ebből a futamból kizárták. Zsombi így értékelt: – *Nem csináltam extrát, csak jöttem a pöffök, és egész jól éreztem őket. A második szakaszban leváltam a mezőnyről, mert láttam valamit a jobb oldalon, és hála istennek jól láttam. Átvettem a vezetést, de a végén a befutónál nem szólt a duda. Kiderült, hogy korai rajtos voltam. Persze csalódott vagyok, de elkenődve semmiképp.*

A második nap húszcsomós szélben kezdtek a finnesek. Az erősebb és egyenletesebb szél elvben nem a magyar versenyzőnek kedvezett, mégis második helyen ért az első bójához. A következő szakaszon, bőszeélben megelőzte ellenfelét, és a második pályajelet az élen kerülte! A következő cirkálós szakaszon azonban négy helyet veszített. A továbbiakban nem változott a helyzet, Zsombor az ötödik helyen ért célba. A nap második futamára még erősödött is a szél, a hullámvágás pedig sokkal durvább lett. Az első bójához Zsombi a 19. helyen érkezett. Innen a célig hat helyet javított, végül a 12. helyen fejezte be a futamot. Ezzel az összetett lista 11. helyén áll.

Berez Zsombor: – *Az első futam elején jó tempóm volt. A második kreuzban a hullámok okoztak némi problémát. Az új hajómba egy nagy és egy kis ventil helyett – direkt a Rióban várható kis szélre tekintettel – két kicsit rendeltem, hogy ne húzzon annyi vizet. Ez most, a nagy szélben nem jött jól, lassan folyt ki a hajóból a víz. Mire eltűnt benyeltem még egy nagy hullámot, ami nem tett jót a sebességemnek. A két futam között volt egy kis halasztás, mert nem bírták a bójákat lerakni. 28–30 csomós szél fújt, küzdöttünk az elemekkel. A második futamban az első tapasztalatait próbáltam felhasználni, amit nem kellett volna... Egy jó lee-rajt után egész jó pozícióból átmertem a jobb oldalra, de sajnos nem jött be, 19. helyen értem fel, ráadásul a kreuz-bóját is levertem, így a legnagyobb pöffben kellett egy 360 fokos büntetést csinálnom. Az nem volt vicces, de túléltem. A hátszeélben lecsorogtam, nem történt semmi említésre méltó, mindannyian a túlélésre mentünk. A következő cirkáló szakaszon nem tudom, hogy volt-e nálam gyorsabb, de hogy mindent beleadtam, az egészen biztos. Több száz métert jöttem fel, és helyezésem is rengeteget. A bója ismét szerencsétlenül jött ki, két felesleges fordulót kellett csinálnjak, és majdnem levertem megint. Hátszeélben tartottam a helyem. Nagyon élveztem az egész napot, hiszen legalább két éve nem vitorláztam ilyen körülmények között.*

Riót gyengeszeles helynek gondoltuk, ami többnyire akár igaz is lehet, de most, a harmadik versenynapon ismét a gorombább arcát mutatta az Atlanti-óceán. Zsombor jól rajtolt, rövidesen vezetett is, az első bójánál másodikként fordult. Hátszeélben tartotta a helyét, a következő cirkáló szakaszon átvette a vezetést, és nem is engedte ki többet. Futamot nyert! A hatodik futam is kitűnően sikerült, hetedik helyen ért célba. Ezzel Berez Zsombor összetettben a harmadik helyen áll!

Berez Zsomborral Rióban Farkas Bettina, a Kossuth Rádió Sportvilág című műsorában beszélgetett.

– *Kiküldtek minket egy külső pályára a nagy hullámok közé, aminek kezdetben nagyon nem örültem, de hát végül is jól jött ki nekem, fantasztikus napom volt. A ötödik futamban végül viszonylag nagy előnnyel sikerült nyernem. Ez borzasz-*



A svéd Max Salminen és Berez Zsombor – 2016, fotó: Cserta Gábor



Futamgyőzelem – 2016, fotó: Cserta Gábor



Luca Devoti gratulál – 2016, fotó: Cserta Gábor

A szünnnap után – 2016, fotó: Cserta Gábor





Bercz Zsombor és az uruguayi Alejandro Foglia – 2016, fotó: Cserta Gábor



Nem adta fel... – 2016



... az utolsó pillanatig küzdött... – 2016, fotó: Cserta Gábor
... de ez most kevés volt az igazi sikerhez – 2016, fotó: Cserta Gábor



tó jó érzés volt. Ezt a futamot már nem vehetik el tőlem! A második futamon viszonylag gyengébb rajtot vettem, de sikerült a többiekkel tartanom a tempót, és hetediknek befutottam, ami szintén fantasztikus. Ez életem legjobb napja. Még van négy futam, nagyon kemény lesz, de egyre közelebb van az álmom.

Egy nap pihenő után, ismét vízre szállt a Finn mezőny. Jók voltak az előjelek, gyenge, de megbízható szelet prognosztizált a meteorológia. Mégis, Zsombor eddigi pályafutásának legjobb napja után egy gyorsan felejtendő következett. Bercz Zsombor: – Az előrejelzéssel ellentétben nem 7–8, hanem 12–13 csomós szél fújt. Az első futamban a kisszeles vitorlám húztam föl. Nagyon-nagyon nem haladtam vele kreuzban. A jobb oldalt preferáltuk, de nem adta... A sebességem sem volt jó, 12. lettem. A második futamra vitorlát cseréltünk. Az első kreuzban megint nem jött a jobb oldal, eléggé csúfosan értem fel a kreuz-bójához. Viszont feljöttem a hátszélben és a következő cirkáló szakaszon is, talán hetediknek fordultam a bójánál. Ezután nagyon sűrű volt mögöttem a mezőny, és nem tudtam áthalolni a bal oldalra, mert egy nagy fal lett volna fölöttem. Méterben nem vesztettem sokat, de kaptam vagy tíz hajót. Katasztrófális futam lett. Jelenleg nyolcadik vagyok, de még van két futam, és annyira nem vagyok messze a többiektől!

Az utolsó napon, a kilencedik és tizedik futammal Bercz Zsombor álmai szertefoszlottak, számára a tervezettnél hamarabb befejeződött az olimpia, nem került az Éremfutamba. A kilencedik futamban változó – 6–12 csomós – szélben Zsombor a 16. helyen végzett, úgy, hogy minden bójánál a 16. volt. Az utolsó futam rajtjánál még tízcsomós szél a végére gyengült egy keveset. Bercz roszszul kezdett, az első bójánál két hajó volt mögötte. Innen nagy küzdelemben előre verekedte magát, de ezzel is csak 12. helyen ért célba, ezzel az összetett versenyben a 12. helyen végzett.

Bercz Zsombor: – Az első futamban borzasztó rajtot vettem – lecsúsztam a luv-rajtról, ezért nem tudtam tiszta szélben vitorlázni az első cirkáló szakaszon, ez jelentősen meghatározta a további eseményeket. Nem voltam se gyors, se lassú, és hiába kockáztattam, nem fizetődött ki. A második futamban nagyon jó rajtom volt, tudtam, hogy mindent vagy semmit kell játszanom, de nem jött össze... Két hajó volt mögöttem az első bójánál, a hátszélben és a következő körben viszont feljöttem... Nem vagyok elégedett. Tudjuk, hogy hol ment el ez az olimpia, és tudjuk, hogy mi az, amin javítani, amin változtatni kell. A pihenőnap a lehető legrosszabbkor jött. A harmadik helyen vártam a folytatást, de egy kicsit megrogytunk az éremesély súlya alatt. Fejben dőlt el a verseny. Már királyoknak hittük magunkat, csak még nem vagyunk azok. Ez is bizonyítja, hogy a vitorlázás tényleg olyan, ahol a végéig nincs megnyert verseny és nincs elvesztett futam. A végéig kell küzdeni! Biztosan tudunk ebből tanulni, de valószínűleg segítség kell hozzá. Valakitől, akinek volt már hasonló szituációja. Hála istennek, hogy ilyen helyzetbe kerültünk: azért kellett vitorlázunk, hogy megtartsuk a dobogós helyünket. Ez most nem sikerült. A vitorlázás szerintem főleg pszichológia. Ha az ember egyszer képes futamot nyerni, és képes jól menni hat futamon keresztül, akkor az utolsó négyen miért változik meg minden? Fáradt nem voltam, egy pihenőnap alatt nem felejtettem el vitorlázni, úgyhogy ez fejben dőlt el. Ha most visszatekerhetném az időt, inkább kikapcsoltam volna mindent, internetet, Facebookot, és csináltam volna azt, amit tudok. Csak a vitorlázással foglalkoztam volna. Túl korán, hat futam tán hittük el, hogy ott van az érem a zsebben, és ez lehúzott minket a víz alá.



NELSON

FLOTTALÍZING



A TÖRŐDÉS ALAPFELSZERELTSÉG

Nelson Flottalízing 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

www.flotta.nelson.hu

www.cegautoberlet.hu

Szekeres László, Ruják István, fotó: Cserta Gábor, Tóth Bogee
FINN GOLD CUP – 2017, BALATONFÖLDVÁR
BERECZ ZSOMBOR ÖTÖDIK



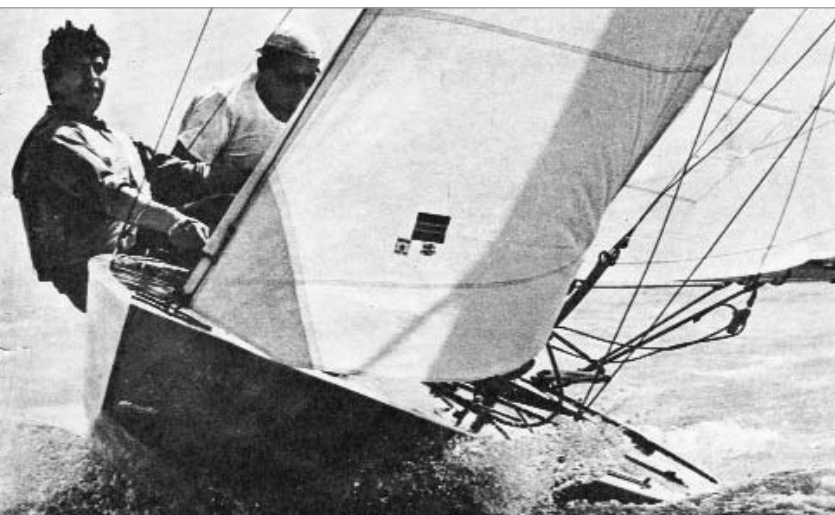
A balatonföldvári Finn Gold Cupot a Spartacus VE rendezi. Másodszor fordul elő, hogy az osztály világbajnokságára nem »sós vizen« kerül sor. A nevezési lista már ránézésre is hihetetlenül erős. A 125 nevezett versenyző között megtaláljuk a riói olimpikonok jó részét, továbbá olimpiai-, világ- és Európa-bajnok érmesből vagy két tucatot.



Fotó: Robert Deaves



Telegdy István – Jutassy István



Gosztanyi András – Holovits György



Dette testvérek

Pomucz tamás Argay Bélával Európa-bajnok



RENDEZŐ A SPARTACUS VE

Különlegesség, hogy a Finn Gold Cupot – az olimpiai Finn dingi hajóosztály világbajnokságát – a Balatonon rendezik, hiszen a Finn Gold Cupok 61 éves történetében ez csak a második tavi helyszín. Ám a házigazda vitorlásklub is ehhez az alkalomhoz méltó különlegesség...

A Szpári a magyar vitorlás sport egyik legfontosabb fellegvára. A története és fennmaradása is kuriózum. Számos politikai, társadalmi és gazdasági krízist vészelt át úgy, hogy mindvégig a vitorlássportot szolgálta és szolgálja ma is, miközben a hozzá hasonló klubok és vitorlástelepek java eltűnt a süllyesztőben, vagy a felismerhetlenségig, arcát veszítve átalakult.

A Szpári története

A telep 1936-37-ben keletkezett, a földvári kikötő kotrásakor hozták létre ezt a 7400 négyzetméteres mesterséges félszigetet, amelyen dr. Tóth Kálmán, a szeretett Káli bácsi tervei alapján 1939-ben épült a klubház a Királyi Magyar Yacht Club számára.

A második világháborút követően a balatonföldvári vitorlás sport elsősorban Haán István tevékenységének köszönhetően éledt újjá, amikor sikerült az Elhagyott Javak Kormánybiztosságától versenysport célra megkapni a KMYC egykori telepét és klubházát. 1947-ben alakult meg a Honvéd Vitorlás Egylet, amely 1950-ben lett a Budapesti Honvéd vitorlás szakosztálya. A Királyi Magyar Yacht Club balatonföldvári osztályának egykori épülete szinte változatlan formában azóta is klubház, iroda. A hajdani Honvéd területen felépült – és rengeteg változáson átesett – másik épület a szállás, raktár, műhely, étterem, gondnoki lakás, szociális blokk helye.

Kezdetben Ötvenes cirkálón tanították a kezdőket – BYC-ből érkezett Krivátsy Szűts Ádám és Zombory Moldován Ákos voltak az első edzők –, majd elkészültek az első Kalózok is. 1948-ban jött a telepre dolgozni, majd 1950-től ott is lakott Kiszeli Pál hajóépítő asztalos mester. Általa kezdett komolyan gyarapodni a vitorlás flotta.

1950 őszén kezdődött a legendás Dolesch-korszak. Ekkor kérte fel Szentkuty Tibor őrnagy, szakosztályvezető a BHSE síedzőjét, Dolesch Ivánt, hogy főállásban legyen az egyesület vitorlás szakmai vezetője. Iván gyorsan megteremtette egy modern versenyegyesület alapjait. Tényleg fizikai edzéseket vezetett és elméleti oktatásokat is szervezett a versenyszabályokról, aerodinamikáról, taktikáról. Kalóz osztályba női és ifjúsági versenyzőket toborzott, akik 1951-ben már bajnokságokat nyertek és helyezéseket értek el. A telepen igazi »versenyistálló« hangulatot teremtett, és a sportolók egymással rivalizálva értek el a jobbnál jobb eredményeket.

Már nem látni, de az ötvenes években egy technikai kuriózum is született a kikötőben, a nevezetes csillaghajót billentő sólyakocsi. A balatonföldvári sztárosoknak örök gondot jelentett, hogy a telep keleti oldalán a mólóra vezető híd miatt nem szállhattak vízre, illetve a nyugati nyitott oldal a hullámaival akadályozta, hogy a hajókat naponta kiemelve két edzés vagy verseny között szárazon tartsák. Ezért Berecz Tibor megalkotta a Csillaghajó döntőgépet, amellyel egy sínen futó és elbillenthető sólyakocsin a híd alatt árbocostul lehetett a vízből kiemelve a telepre behúzni a Sztárokat. A 2002-ig létezett ötletes, egyedi szerkezetnek mindenki csodájára járt.

1957-ben a Budapesti Honvéd meg akarta szüntetni a vitorlás szakosztályt úgy, hogy a telepet a továbbiakban üdültetésre használhassa. Dolesch Iván vezetésével néhány magas beosztású versenyzőnek sikerült elérnie, hogy az akkori Sporthivatal három hónapra kezelésbe vegye a területet. A Sporthivatal a Budapesti Építők sportköréhez utalta a telepet, a hajókat és javakat, így a klub ismét jól, eredményesen működhetett. Ekkoriban épült a hangár, a konyha, a műhely, a hajóépítő és a gondnok lakása.

1958-ban jött a második krízis. Az Építők a versenyzőket Balatonalmádiba kívánta telepíteni, üdülőteleppé silányítva a klub területét. A telepet védőknek ismét lépniük kellett. Egy 1947-es határozatra hivatkozva ismét a Sporthivatal vette át három hónapra telepet.

1959 tavaszától a Művész SE vitorlás szakosztályaként működtek tovább, de a következő négy évben egyre szaporodott az ide nyaralni érkező művészek száma, és a sporttelepi státusz veszélybe került.

1962-ben Kutas István segítségével a szakosztály otthonra lelt a Kisiparosok Országos Szövetsége (OKISZ) által üzemeltetett Budapesti Spartacus SE-ben. Ez után hosszú éveken keresztül biztos háttérrel magas szintű versenyeztetés folyt a balatonföldvári telepen. Az olimpia osztályok közül elsősorban Sztárban és Repülő Hollandiban domináltak a szparisok, akik közül Telegdy István – Jutassy István, Gömöry Pál – Izsák Szabolcs, Gosztöny András – Holovits György, Holovits György – Holovits Tamás, Detre Szabolcs – Detre Zsolt, Pomucz Tamás – Somogyi Tamás, Tenke Tibor, Haranghy Csaba – Komm András volt olimpikon. A legjobb magyar olimpiai vitorlás eredményt a Detre testvérek érték el, bronzérmeket szereztek a moszkvai játékokon, Tallinnban.

A klub a magyar vitorlássport egyik legeredményesebb egyesületévé, vezetője Dolesch Iván pedig legendává vált.

1988 novemberében a Spartacus szakosztály-vezetőse Pazár Sándor elnökkel az élén váratlanul úgy döntött, hogy megszünteti a vitorlás szakosztályt. Bezárták a vitorlás telepet, úgy, hogy a versenyzőket még a saját holmijáikért sem engedték belépni.

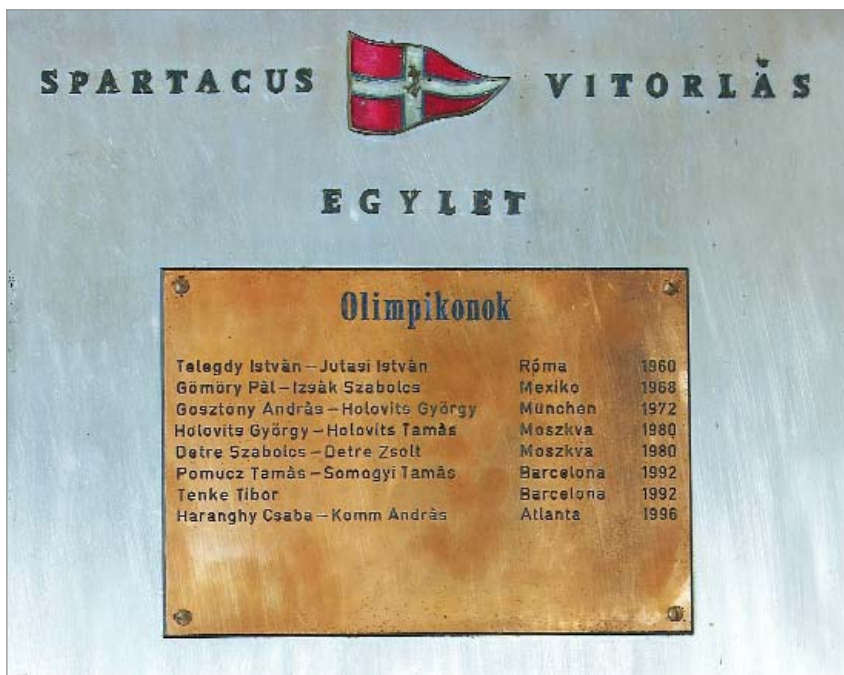
Ám a szparisok mindent megtettek szeretett telepük érdekében. A tagság néhány vezéregyéniség mögé sorakozva egységesen, hatásosan lépett fel. Úgy találták, hogy fegyverük a nyilvánosság lehet. Járták a fórumokat – APV Rt., Mahart, Sportminisztérium stb. –, tüntettek, bemutatták igazukat a médiumokban. Ennek hatására a teljes bezárástól Pazár Sándor visszalépett, de az utánpótlás-nevelés kizárólagosságának álcája alatt igyekezett leépíteni a klubot. Megkezdődött a versenyhajók, a Sztárok, Repülő Hollandik értékesítése.

1989-ben a sztárosok segítségével sietett Doktor Jenő és a Budapesti Elektromos Művek vitorlás szakosztálya. Hajóikkal és edzőjükkel, Erdélyi Bélával Alsóörsre kerültek. Más versenyzők Földváron, a Szparival szomszédos Mélyépítők színeiben folytatták a versenyzést.

1989-ben a Magyar Köztársaság megalakulásával politikailag új világ kezdődött. A szparisok úgy gondolták érdemes még egyszer nekifutni az ügyüknek. Karlovits János, Gereben Gábor, Toronyi András és mindenki, aki bármit is tehetett, minden követ megmozgatott. Számukra is némileg váratlanul 1989 decemberében az Állami Ifjúsági és Sporthivatal vezetője úgy döntött, hogy ha új klub alakul, az megkaphatja a telep használati jogát.

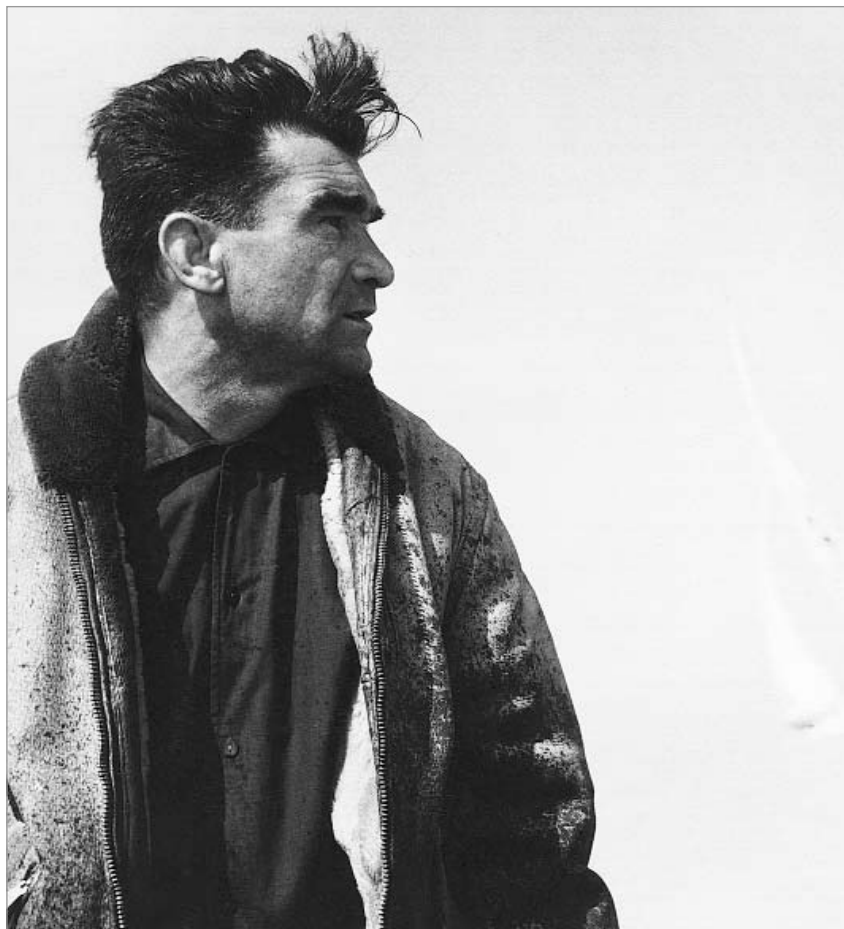


Tenke Tibor és Bendicsek József



A Spartacus vitorlás olimpikonjainak táblája a klubház falán

Dolesch Iván





Haranghy Csaba és Komm András



Balatonfüredi 470-es vb, Goszleth Marcell – Szőrényi Ádám



2009-ben a brazil Jorge Zarif Füreden lett Finn junior világbajnok
Az idei junior világbajnok is indult a Gold Cupon



1990 március 13-án Balatonföldváron öt OKISZ vállalat és tizenöt vitorlázó révén megalakult a Spartacus Vitorlás Egylet. A klub nem sokkal később – a Balatonon egyedülálló módon – mintegy száz tag tulajdonába került. A klubtagság vagyoni jogot is jelent. Mivel a résztvevők azonos mértékben szálltak be, így közösen alakíthatták saját jövőjüket.

Gereben Gábor egy nyilatkozatában így fogalmazott: – A mai Spartacus önfenntartó, saját lábón álló gazdálkodó egység. Fejlesztünk, versenyeket rendezünk. Utánpótlásunk, élversenyzőink vannak, és az öregek is itt maradnak. Ezt legalább olyan fontosnak tartom az életemben, mint az összes eredményemet. A klasszikus vitorlástelep – talán egyetlenként a régi nagyok közül – tovább él, sőt fejlődik. Helyálltunk.

BALATONI ELŐZMÉNYEK

Hazánkban aktuális olimpiai osztálynak a korábbi években kétszer is rendeztek világbajnokságot, azaz egy alkalommal csak rendeztek volna, mert 1989-ben a Soling vb-n – szél hiányában – nem sikerült az osztályelőírásban lefektetett minimális futamot megtartani, így a verseny sajnos érvénytelen volt.

2000-ben a 470-es osztályoknak – férfi és női – már több szerencsésük volt. Ezen a füredi versenyen lehetett utolsó alkalommal kvalifikációt szerezni a Sydney-ben sorra kerülő olimpiára, ami a Goszleth Marcell – Szőrényi Ádám kettősnek sikerült, de a Weöres Márta – Szilvási Lilla párosnak sajnos nem.

Olimpiai osztályok kontines viadalaira, valamint egyéb – nem olimpiai osztály – világ- és Európa-bajnokságaira számos alkalommal került sor Magyarországon, ezek közül a Spartacus többet is rendezett.

A Finn Silver Cup, a junior korosztály (23 éven aluliak) világbajnokságának mezőnye kétszer is Balatonfüredre látogatott. Az első alkalommal, 2009-ben a Balatonfüredi Yacht Club volt a vendéglátó. Ezen a versenyen Jorge Zarif győzött, akinek 2013-ban a felnőttek között is sikerült a dobogó felső fokára állnia.

Ilyen előzmények után pályázott az idei vb-re a Szpári, amelyet – némi meglepetésre – elfogadott az International Finn Association (Nemzetközi Finn Szövetség), melyben jelentős szerepe volt a szervezet elnökének, dr. Hajdu Baláznak, továbbá Berecz Zsombornak, akik természetesen támogatták az elképzelést. A meglepetést az jelentette, hogy tavon nem szoktak Gold Cupot rendezni. Korábban egyetlen alkalommal, 2005-ben, a Moszkvától északra fekvő Pestovskoe-tavon került sor ilyenre, és most mégis a Balatonnak ítélték a világbajnokságot.

Idén még egy finnes világversenyre is sor került a Balatonon. A junior finnesek vb-jének, a Jörg Bruder Finn Silver Cupnak a sorozat történetében második alkalommal újra a Balaton, ezúttal az MVM balatonfüredi vitorlás telepe, a Koloska Marina adott otthont. Az erre a versenyre négy kontinensről, 21 országból érkezett 45 fiatal megtapasztalhatta a Balaton szeszélyes időjárását, ahol a tervezett 12 futamból mindössze hatot sikerült vitorlázni. Ennek alapján a finn Oskari Muhonen győzött a nagy esélyes riói olimpiakon, az argentin Facundo Olezza és az ír Fionn Lyden előtt. A versenyzők ugyan kedvezően nyilatkoztak a szervezésről, a klubról, a Koloska Marináról, a programokról és úgy általában mindenről, csak a szelet kevesellték.

Sun Odyssey 440 új modell

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

**SZEZONNYITÓ
KEDVEZMÉNYEK
A JEANNEAUNÁL!**

TOVÁBBI INFORMÁCIÓKÉRT HÍVJA IRODÁNKAT!



SUN ODYSSEY **319 új** | 349 | 389 | 419 | **440 új** | 449 | 479 | **490 új** | 519

SUN ODYSSEY 41 DS | 44 DS

JEANNEAU 51 | 54 | 58 | 64



www.jeanneau.hu

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



JEANNEAU
MAGYARORSZÁG

FINN GOLD CUP EREDMÉNYEK

Év	Helyszín	1. helyezett	2. helyezett	3. helyezett
1956.	Burnham, Nagy-Britannia	Andre Nelis (B)	P. Elvstrøm (D)	B. Roswell (K)
1957.	Karlstad, Svédország	J. Vogler (DDR)	H. Eriksen (N)	A. Nelis (B)
1958.	Zeebrugge, Belgium	P. Elvstrøm (D)	A. Nelis (B)	A. Pelaschier (I)
1959.	Hellerup, Dánia	P. Elvstrøm (D)	A. Nelis (B)	P. Poullain (F)
1960.	Torquay, Nagy-Britannia	V. Stratton (UK)	A. Nelis (B)	D. Stratton (UK)
1961.	Travemünde, Németország	A. Nelis (B)	H. Fogh (D)	F. Miller (US)
1962.	Tonsberg, Norvégia	A. Akerson (S)	B. Jacobsson (S)	A. Nelis (B)
1963.	Medemblik, Hollandia	W. Kuhweide (G)	B. Jacobsson (S)	H. Willems (H)
1964.	Torquay, Nagy-Britannia	H. Raudaschl (OE)	H. Kellner (S)	R. Creagh-Osborne (K)
1965.	Gdynia, Lengyelország	J. Mier (DDR)	B. Dehmel (DDR)	R. Hart (UK)
1966.	La Baule, Franciaország	W. Kuhweide (G)	J. Bruder (BRA)	B. Straubinger (G)
1967.	Hanko, Finnország	W. Kuhweide (G)	V. Mankin (SR)	U. Mares (G)
1968.	Whitstable, Nagy-Britannia	H. Wind (D)	U. Mares (G)	J. Bruder (BRA)
1969.	Hamilton, Bermuda	T. Lundquist (S)	J. Bruder (BRA)	P. Barrett (USA)
1970.	Cascais, Portugália	J. Bruder (BRA)	H. Sprague (USA)	B. Andre (USA)
1971.	Toronto, Kanada	J. Bruder (BRA)	C. van Duyn (USA)	S. Maury (F)
1972.	Anzio, Olaszország	J. Bruder (BRA)	J. Bertrand (AUS)	L. Gustafsson (S)
1973.	Brest, Franciaország	S. Maury (F)	M. Olin (S)	G. Liljegren (S)
1974.	Long Beach, USA	H. Sprague (USA)	G. Liljegren (S)	K. Carlsson (S)
1975.	Malmö, Svédország	M. Olin (S)	B. Binkhorst (H)	J. Farmer (KZ)
1976.	Brisbane, Ausztrália	C. Law (UK)	J. Farmer (KZ)	J. Bertrand (AUS)
1977.	Palamos, Spanyolország	J. Blanco (E)	J. Doreste (E)	C. Biekarck (BRA)
1978.	Manzanillo, Mexikó	J. Bertrand (USA)	J. Blanco (E)	C. Buchan (USA)
1979.	Weymouth, Nagy-Britannia	C. Lewis (USA)	J. Bertrand (USA)	M. Neeleman (H)
1980.	Auckland, Új-Zéland	C. Lewis (USA)	J. Bertrand (USA)	L. Lemieux (CAN)
1981.	Gromitz, Németország	W. Gerz (G)	L. Hjortnæs (D)	M. Rychcik (PZ)
1982.	Medemblik, Hollandia	L. Hjortnæs (D)	H. Blaszk (PZ)	B. Reynolds (USA)
1983.	Milwaukee, USA	P. van Cleve (USA)	W. Gerz (G)	M. Neeleman (H)
1984.	Anzio, Olaszország	L. Hjortnæs (D)	T. Neilson (KC)	J. Lindhardt (D)
1985.	Marstrand, Svédország	L. Hjortnæs (D)	O. Khoperski (SR)	I. Bengtsson (S)
1986.	El Arenal, Spanyolország	S. Westergaard (DEN)	B. Ledbetter (USA)	J. Doreste (ESP)
1987.	Kiel, Németország	J. Doreste (ESP)	L. Hjortnæs (DEN)	B. Ledbetter (USA)
1988.	Ilha Bela, Brazília	T. Schmid (GER)	R. Heiner (NED)	G. Anderson (CAN)
1989.	Alassio, Olaszország	S. Westergaard (DEN)	E. Mergenthaler (MEX)	O. Khoperski (EUN)
1990.	Porto Carras, Görögország	H. Lammens (CAN)	L. Lemieux (CAN)	E. Mergenthaler (MEX)
1991.	Kingston, Kanada	H. Lammens (CAN)	B. Ledbetter (USA)	O. Khoperski (EUN)
1992.	Cádiz, Spanyolország	E. Mergenthaler (MEX)	G. Bourke (AUS)	H. Spitzauer (AUT)
1993.	Bangor, Észak-Írország	P. Presti (FRA)	F. Lööf (SWE)	R. Clarke (CAN)
1994.	Parnu, Észtország	F. Lööf (SWE)	H. Lammens (CAN)	J. M. van der Ploeg (ESP)
1995.	Melbourne, Ausztrália	H. Spitzauer (AUT)	F. Lööf (SWE)	P. Presti (FRA)
1996.	La Rochelle, Franciaország	P. Presti (FRA)	H. Spitzauer (AUT)	F. Lööf (SWE)
1997.	Gdansk, Lengyelország	F. Lööf (SWE)	L. Devoti (ITA)	X. Rohart (FRA)
1998.	Athén, Görögország	M. Kusznierevicz (POL)	F. Lööf (SWE)	X. Rohart (FRA)
1999.	Melbourne, Ausztrália	F. Lööf (SWE)	M. Kusznierevicz (POL)	R. Clarke (CAN)
2000.	Weymouth, Nagy-Britannia	M. Kusznierevicz (POL)	S. Godefroid (BEL)	E. Papathanasiou (GRE)
2001.	Marblehead, USA	S. Godefroid (BEL)	M. Kusznierevicz (POL)	E. Papathanasiou (GRE)
2002.	Athén, Görögország	B. Ainslie (GBR)	M. Kusznierevicz (POL)	E. Papathanasiou (GRE)
2003.	Cádiz, Spanyolország	B. Ainslie (GBR)	R. Trujillo (ESP)	A. Simpson (GBR)
2004.	Rio de Janeiro, Brazília	B. Ainslie (GBR)	R. Clarke (CAN)	D. Burrows (IRL)
2005.	Moszkva, Oroszország	B. Ainslie (GBR)	E. Papathanasiou (GRE)	C. Cook (CAN)
2006.	Split, Horvátország	J. H. Christensen (DEN)	E. Papathanasiou (GRE)	E. Wright (GBR)
2007.	Cascais, Portugália	R. Trujillo (ESP)	P. J. Postma (NED)	G. Vincec (SLO)
2008.	Melbourne, Ausztrália	B. Ainslie (GBR)	D. Slater (NZL)	J. H. Christensen (DEN)
2009.	Vallensbaek, Dánia	J. H. Christensen (DEN)	Z. Railey (USA)	I. K. Gaspic (CRO)
2010.	San Francisco, USA	E. Wright (GBR)	R. Trujillo (ESP)	G. Scott (GBR)
2011.	Perth, Ausztrália	G. Scott (GBR)	P. J. Postma (NED)	E. Wright (GBR)
2012.	Falmouth, Nagy-Britannia	B. Ainslie (GBR)	E. Wright (GBR)	J. H. Christensen (DEN)
2013.	Tallinn, Észtország	J. Zarif (BRA)	E. Wright (GBR)	P. J. Postma (NED)
2014.	Santander, Spanyolország	G. Scott (GBR)	I. K. Gaspic (CRO)	E. Wright (GBR)
2015.	Takapuna, Új-Zéland	G. Scott (GBR)	J. Lobert (FRA)	V. Zbogar (SLO)
2016.	Gaeta, Italy	G. Scott (GBR)	J. H. Christensen (DEN)	P. J. Postma (NED)
2017.	Balatonföldvár, Magyarország	M. Salminen (SWE)	J. Lobert (FRA)	N. Heiner (NED)

FINN GOLD CUP TÖRTÉNET

1949-ben a Nemzetközi Olimpiai Bizottság a Nemzetközi Vitorlás Szövetséggel közösen pályázatot írt ki egy egy személyes modern jolle tervezésére, amelyet az 1952-es, helsinki olimpián kívántak bevezetni. Ezzel akarták az elavult Firefly osztályt leváltani. Számos pályamű közül a svéd Rickard Sarby tervezte hajót, a Finnt fogadták el a bírálók. Döntésük helyességét bizonyítja, hogy a Finn azóta is olimpiai osztály. Az elől V-profilú, középen gömbölyded, hátul pedig kilaposodó, stabil – de erősebb szélben mégis könnyen megsikló – egy személyes versenyhajó nagy sikert aratott. Sokak szerint a Finn dingi az olimpiai hajóosztályok közül mentálisan és fizikailag is a legtöbbet követeli a sportolótól. A típus népszerűségéhez nagyban hozzájárul, hogy kicsi, könnyű és főként olcsó. A hajót Sarby először »Fin«-nek nevezte, ami svédül szépet, finomat jelent, majd az olimpiai pályázatában már »Fint« elnevezéssel – ami szintén szépet, jót jelent – adta be a hajó dokumentumait, ám a Finn Vitorlás Szövetségben egy titkárnő helyesírási hibának vélve, és átjavította Finnre. A hajó győzött a pályázaton és kiválasztották a játékokra, a tervező pedig nem reklamált, a hajó neve Finn maradt. A dingi pedig uszonyos, könnyű kishajót jelent.

1952-ben a Finn első olimpiáján, elindult a hajó tervezője, Rickard Sarby is, aki dobogóra állhatott, a harmadik helyen végzett.

Az első Gold Cupra csak négy évvel később, 1956-ban Nagy-Britanniában, a Burnham-on-Crouch-tól néhány mérföldre fekvő tengeren került sor. Arra a versenyre 12 országból 45 vitorlázó érkezett.

A Finn Gold Cup története során 1960-ban fordult elő, hogy a legkevesebb, összesen 38 hajó indult, a másik végletet a 162 résztvevő jelentette 1963-ban. Az elmúlt öt évben 73 és 95 között volt az indulók száma. Idén, Földváron a 125 nevezett versenyzőből végül 113 állt rajthoz. Ettől persze még nem lett gyengébb a mezőny, a benevezett menők kivétel nélkül itt voltak.

Különösebb matematikai előképzettség nélkül is kiszámolható, hogy a földvári vb a 61. a sorban... De ez nem igaz, ugyanis az International Finn Association egy alkalommal megvonta a Gold Cup elnevezést a versenytől. 1977-ben Palamos-ban került volna sor a 22. Gold Cupra, de mivel a spanyol kormány nem volt hajlandó elfogadni egy dél-afrikai versenyző nevezését, az IFA törölte a Gold Cupot, de az eseményt Finn World Week néven tartották meg. Ezt nem számítva viszont minden évben sikerült legalább a minimális futamot teljesíteni, tehát hatvanszor érvényes versenyre került sor.

Kettőnél többször kevesen győztek a Gold Cupon. A legendás Paul Elvtrømnek is »csak« kétszer sikerült. Sokáig a belga Andre Nelis volt a legeredményesebb a Finn vb-k történetében, hét alkalommal állhatott dobogóra, de ő is csak kétszer a legtetejére (1956, 1961), háromszor második (1958, 1959, 1960) és kétszer harmadik (1957, 1962) volt. Willy Kuhweide háromszor (1963, 1966, 1967), Jörg Bruder háromszor egymás után (1970, 1971, 1972) győzött és 1969-ben második volt. Lasse Hjortnæs (1982, 1984, 1985) szintén három alkalommal vehette át a díjat. Ben Ainslie az első helyezések tekintetében ráduplázott a legeredményesebb elődök teljesítményére, négy egymást követő évben (2002, 2003, 2004 és 2005), majd 2008-ban és 2012-ben is a legjobbnak bizonyult.



A Finn Gold Cup



Paul Elvtrøm



Willy Kuhweide

Jörg Bruder





Ben Ainslie



Giles Scott – fotó: Sailing Energy



Mátrabérci Sándor átadja az autó kulcsait

Az autó személyre szóló grafikával



További ismétlők: Cameron Lewis, Stig Westergaard, Hank Lammens, Philippe Presti, Fredrik Lööf, Mateusz Kusznierewicz, Jonas Høgh-Christensen, Giles Scott.

Idén az osztály 38. világbajnokát avatták.

A finneknek jogosan nevezik Gold Cupnak a világbajnokságukat, hiszen a vándordíj egy színarany kupa. Nem túl nagy, de »kilóra« is jelentős értéket képvisel, az eszmei értéke persze lényegesen magasabb. Már az első világbajnokságon is ezt kapta – és egy évig őrizhette – a győztes, de a mai trófea tulajdonképpen egy replika. Történt ugyanis, hogy a brazil Jörg Bruder 1973-ban – miután harmadszor nyerte el a kupát – Franciaország felé, a Gold Cupra utazva, repülőgép-balesetben elhunyt. Az eredeti kupa – amely nála volt – elveszett.

1975-ben a Somms Marine of France csináltatott egy, az eredetivel megegyező másolatot, amely a mai napig használatos.

2003-ban a brazil olimpiai bizottság – Bruder emléké előtt adózva – készítetett egy vándordíjat a riói junior Finn világbajnokság alkalmából, és ettől kezdve az ifik világbajnokságát Jörg Bruder Finn Silver Cupnak nevezik.

A legjobb magyar Finn világbajnoki eredmény sokáig Fináczy György nevéhez fűződött, aki az 1965-ös Gold Cupon a 12. helyen végzett. Ennél jobban Finn vb-n magyar versenyző csak közel fél évszázaddal(!) később szerepelt. 2013-ban Berecz Zsombor Tallinnban a félidőben még második helyen várta a folytatást, és végül – némi balszerencsével – a hetedik lett.

OPEL FINN GOLD CUP, BALATONFÖLDVÁR, 2017.

A Finn Gold Cup rendezésére készülve a régi, műemlék KMYC klubház az Emberi Erőforrások Minisztériumától és a Magyar Vitorlás Szövetségtől kapott támogatásoknak, valamint a Spartacus Vitorlás Egylet tagjainak értékes egyéni hozzájárulásainak, kreativitásának, munkájának és lelkesedésének köszönhetően gyönyörűen megújult. A klub saját erőből új vizesblokkot is építtetett a résztvevők kiszolgálására.

Balatonföldvár városa is felkészült az indulók, edzők és kísérők – valamint a jelentős mennyiségű jármű, utánfutó, sporteszköz – fogadására.

BERECZ ZSOMBOR TÁMOGATÁSA

Augusztus 22. Még egy bő hét van a balatonföldvári Finn Gold Cup kezdetéig, de az igencsak jól kezdődött Berecz Zsombor számára. Az Audi Magyarországi márkaképviselő vezetőjétől, Mátrabérci Sándortól átvehetett egy jól felszerelt A4 Avant személygépkocsit, amelyet a tokiói olimpiáig támogatásként, díjtalanul bocsátott a cég a rendelkezésére.

Mátrabérci Sándor: – Örömmel támogatjuk a leg-eredményesebb magyar olimpikon vitorlázót, reméljük ezzel is segítjük őt és családját, a felkészülését. Mi nem csak egy eredményes versenyzőt látunk benne, hanem a fiatalok körében népszerű, igazi sportembert, egy valódi példaképet.

Berecz Zsombor a második vitorlázó, aki csatlakozott a márka által támogatott sportolók és művészek köréhez. Érdi Mária júniustól használja a Q2-es Audiját, melyet az Audi Centrum Budapest biztosít részére.

A vitorlázás kétségkívül a korszerű technológia, a dinamika, az esztétikum, a sportszerű, ám kemény küzdelem sportja, mely tökéletesen illik a négykarikás márka sportos, progresszív és szofisztikált stílusához. Ez a sport kiváló megjelenési lehetőség a prémium modelleket felvontató Audi számára.

SAJTÓTÁJÉKOZTATÓ

Augusztus 23-án Budapesten sajtótájékoztatót tartottak a verseny rendezői. Meglepetés nemigen érte a megjelenteket, a szervezők elmondták, hogy minden készen áll Balatonföldváron az Opel Finn Gold Cup szeptember elseji kezdetére.

A verseny fővédnöke dr. Szabó Tünde sportért felelős államtitkár, olimpiai, világ- és európa-bajnoki ezüstérmes úszó.

Bemutatták a rendezőket. Versenyvezető: Fluck Benke, a szervező bizottság vezetője: Majthényi Szabolcs, a verseny elnöke: Erdélyi Béla.

A versenyt az Opel Magyarország, az Emberi Erőforrások Minisztériuma, a Magyar Vitorlás Szövetség és Balatonföldvár városa támogatja.

ESÉLYEK

Berecz Zsombor az idei évben folyamatosan csúcsközelben szerepelt. A 2016-os Európa-bajnoki ezüstérmes vitorlázó 2017-ben eddig valamennyi versenyén bejutott az Éremfutamba, azaz a legjobb tíz közé. Tavasszal második helyen végzett Palma de Mallorcán a Trofeo SAR Princesa Sofia Iberostar versenyen. Hyeres-ben a Világkupa versenyen kilencedik helyen végzett, a Medal Race-ben másodikként ért célba. Santanderben a Világkupa döntőn egy hajszállal maradt le az aranyról, a győzteszel azonos pontszámot elérve lett ezüstérmes. Az Európa-bajnokságon a legjobb öt helyezett mindent eldöntő utolsó futamán vezető pozícióban tört el egy alkatrész az árbócában, így »csak« ötödik lett. A világranglistán jelenleg a tizedik helyen áll úgy is, hogy Miami-ban, a világkupa sorozat egy fordulóján nem vett részt. Legutóbb Dániában, az Aarhus International Sailing Weeken – a jövő évi olimpiai kvalifikációs világbajnokság tesztküzdőjén – a második helyen végzett. Mindez jó esélyt jelent a vb-re. De vajon a jó mit jelent? Zsombor – elmondása szerint – az első hat hely valamelyikével elégedett lenne, de azért inkább az éremre hajt.

Ez rendben is van, de a dobogóra rajta kívül is akadnak jelentkezők. Úgy kb. húszan... És ez nem túlzás. Sőt, a szakértők szerint az idei eredmények ismeretében akár az aranyérem is jó eséllyel pályázhat vagy tíz versenyző, többek között Ed Wright, Jorge Zarif, Jonathan Lobert, Max Salminen, Milan Vujasinovic, Alican Kaynar, Deniss Karpak, Jake Lilley, Ioannis Mitakis, Anders Pedersen...

A riói olimpián is versenyzők közül 11-en, a jelenlegi világranglista első húsz helyezettje is Földváron készül az év kiemelkedő regattájára.

MEGNYITÓ

Szeptember 2. A megnyitó ünnepség ugyanúgy kezdődött, mint ahogy más hasonló eseményeken: elhangzottak a szokásos beszédek. Azért dr. Szabó Tündére érdemes volt figyelni, a sportért felelős államtitkár kijelentette,



Megnyitó – dr. Szabó Tündesportért felelős államtitkár



Megnyitó – dr. Horváth István, a Spartacus V. E. elnöke
dr. Hajdu Balázs, a Nemzetközi Finn Szövetség elnöke a Finn Gold Cuppal





A megnyitó meglepően folytatódott...



Berecz Botond



Dárdával egy Finnben

Gerardo Seeliger és Fináczy György



hogy „... a FINA vizes világbajnokság és az olimpiai Finn dingi hajóosztály mostani világvérsenye is igazolja: a főváros mellett a Balaton is vonzó helyszín a nemzetközi sportesemények szervezői, indulói és a közönség számára egyaránt. A vitorlázás az egyik legdinamikusabb ütemben fejlődő sportág hazánkban, és ez nem csak az egyre gyakoribb kiváló versenyeredményeket, hanem a sportdiplomáciai sikereket is jelent.

Holovits Huba, Balatonföldvár polgármestere, aki korábban maga is eredményes vitorlásversenyző volt, a *Hajó Magazin*nak elmondta: „... nagy öröm az itt élők számára, hogy a házigazdái vagyunk a Finn dingi világbajnokságnak. Drukkolunk a magyar résztvevőknek, és természetesen a versenyt rendező egyesületnek, a Spartacus Vitorlás Egyletnek is. Személy szerint én is érdeklődve várom az eseményt, mert itt lesz Berecz Zsombor is, aki nemzetközi szinten is sorra kiemelkedő eredményeket ér el, remélem a számára ismerős vízen jól fog szerepelni. A város számára persze az is fontos szempont, hogy a szezon után itt lesz 120 versenyző, 250 edző és kísérő, 100 rendező és újságíró. Jó közelítéssel négyszáz aktív fogyasztó jelenik meg egy ilyen kis településen, mint Balatonföldvár.

A megnyitó meglepően folytatódott: korbá jelmezekben öltözött lovasok vették birtokba a klubház előtti gyept, ahol egy ősmagyar harci bemutatót követően azt is előadták, hogy a Finn dingiben hogyan használhatók a honfoglalás kori fegyverek: a nyíl, a dárda vagy éppen a kard. A látványos és egyben humoros jelenetet Berecz Botond adta elő, aki szintén indul a világbajnokságon – holnapról már fegyvertelenül...

GERARDO SEELIGER ÉS FINÁCZY GYÖRGY TALÁLKOZÁSA

A világvérsenye – így balatonföldvári is – ragyogó alkalom különleges találkozásokra. Ezúttal egy életmentő és a megmentett találkozott újra.

Gerardo Seeliger ismert név finnes körökben, például mert jó versenyző volt, majd 19 éven át a Nemzetközi Finn Szövetség elnöke, akit örökös tiszteletbeli elnöknek is megválasztott a Nemzetközi Finn Szövetség. Most eljött Balatonföldvára, és harminckilenc év kihagyás után hajóba is ült, mert jövőre otthonában, Barcelonában, lesz a veterán – masters – világbajnokság, amit ki nem hagyyna semmi pénzért. És persze, hogy újra üdvözölhessen valakit, egy régi barátot. A vízről kijövet a sólyán találkoztak újra.

Seeliger az életét köszönheti Fináczy Györgynek, aki nélkül már 46 évvel ezelőtt a tengerbe veszett volna. Ám a történet nem egyszerűen csak egy életmentő sztori... Ruják István Gerardo Seeligert kérdezte az emlékeiről.

– Az 1971-es Európa-bajnokságon történt Írországban, Dublin közelében. Tudnod kell, hogy akkoriban nem volt korlátozva a ruházat súlya, így erős szélben vízszívó súlymellényeket használtunk, ezek 20–25 kilósak voltak. Ráadásul nem volt rajtam mentőmellény, mert annak egyszerűen nem jutott hely. Az egyik futamon nagyon-nagyon erős szélben a befutó után a part felé vitorlázva felborultam, és elsodródtam a hajótól. Nagyon fáradt voltam, és úgy három percnyi vergődés után elvesztettem az eszméletemet. Fináczy Gyuri – aki azon az Eb-n bronzérmes lett – észrevette a felborult hajót, és mivel nem látott sehol, elkezdett keresni a vízben. Körözött a hajóm

TAVI VERSENYHAJÓ



BUDAPEST
BOATSHOW



ÚJDONSÁGPÁLYÁZAT
GYŐZTESE

A HAJÓ PARAMÉTEREI

„ÉV HAJÓJA
EURÓPÁBAN”
díj jelöltje



A hajó építője:	Média & Marketing kft.
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
Árbóc magasság a decktől (m):	16,70
Maximális vitorlafelület cirkáláskor (m ²):	158
Maximális vitorlafelület bőszeiben (m ²):	286
A hajó tömege (kg):	2280
Ebből ballaszt tömeg (kg):	1200
Vízballaszt tartály egy oldalon (l):	460





Gerardo Seeliger és Fináczy György



Spartacus klubház



Vitorlafelmérés

Hitelesítve



körül, míg meg nem talált. Berángatott a Finnjébe, part-ra vitt és kórházba juttatott. Még éppen időben. Nélküle egy percen belül elmerültem és megfulladtam volna. Megmentette az életem!

– Az Eb után hazautaztam Spanyolországba és elmentem az olimpiai bizottsághoz. Mondtam, hogy adnunk kellene egy kitüntetést a magyar Fináczy Gyurinak a sportszerű viselkedésért és életmentésért. Azonnal igent mondtak.

– Felhívtam Gyurit telefonon, hogy mikor tudna eljönni a kitüntetést átvenni. Azt válaszolta, hogy ő egy kommunista országban él, nem engedik ki, de ha eljön „zálogba” teszik a feleségét és a gyerekeit, nehogy kinn maradjon. Csak egy nemzetközi vitorlás versenyre engednék el. Megkérdeztem, mikor tudna jönni, mire azt válaszolta „karácsonykor”. Hát akkor gyere a Christmas Race-re! Mondanom sem kell, hogy ilyen verseny nem létezett, ezért kitaláltuk és először kiírtuk a Christmas Race-t, mert azt akartuk, hogy Fináczy Gyuri eljöhessen. A versenyen – Barcelona közelében – akkor összesen két hajó volt, a kettőnké. Kitüntettük őt, aztán írtunk egy versenyjegyzőkönyvet, valamint egy szép hosszú – természetesen kamu – eredménylistát a Magyar Vitorlás Szövetségnek és az általi szerveknek, miszerint Fináczy győzött, én lettem a második, aztán mögénk írtunk mindenféle kitalált neveket! Vagyis neki köszönhetjük a Christmas Race-t, ami ma a spanyol vitorlás sport második legjelentősebb versenye a Trofeo Princesa Sofia után!

– Fináczy a feleségével, Katalinnal érkezett, akinek nem volt vízum. Abban az időben még Franco tábornok irányította Spanyolországot. Neki szóltunk, hogy gond van, mire azt mondta, hogy aki megmentette egy spanyol életét, annak és a feleségének sem kell vízum Spanyolországba... Jöjjenek nyugodtan!

– Azóta talán kétszer találkoztunk, de már legalább harminc éve nem láttam. Finnben utoljára 1976-ban ültem, amikor válogatóztam a Montreali Olimpiára, de José Luis Doreste megvert. Most szálltam be újra, itt a Balatonon, az életmentő barátom hazájában és kedves vizén, a Balatonon. Ezzel elkezdem a felkészülést a jövő évi Finn Masters vb-re.

PRÓBAFUTAM

Szeptember 3. A balatonföldvári Spartacus Vitorlás Egyesület felkészült a világbajnokságra. Megtörtént a felszerelések ellenőrzése, véglegessé vált a nevezési lista, felkerültek a hajók orrára az azonosító számok, amelyek érdekessége, hogy egytől-húszig az illető vitorlázó világranglistán elfoglalt helyét is jelzik. Még érdekesebb, hogy az első húszból nincs hiányzó!

Világversenyeken megszokott, hogy az adott helyszínen egy próbafutamot is rendeznek azért, hogy a versenyzők megismerhessék a helyszínt, illetve a rendezők tesztelhessek a kommunikációt, a felszereléseket, összhangba hozhassák a nagy létszámú rendezőgárda munkáját.

A próbafutamra szeptember 3-án, 14 órakkor került sor. Az erős, időnként viharos északi szélben kevesen kockáztatták a felszerelésüket, mindössze tizenöt hajó rajtolt el, de egy kör után mindenkinek elege lett a dologból, a társaság a kikötő felé vette az irányt. Két versenyző közelebbi ismeretséget is kötött a Balatonnal, felborultak, de egy rövid fürdést követően mindketten fel tudták állítani a hajójukat.

1. FUTAM

Szeptember 4. Az előző napi időjárás sokat szelídült, remek, 12–15 csomós szél és napsütés várta a világbajnoki mezőnyt. Antal Gáborral, a világszínvonalú PATA Boats Finnek építőjével várjuk a rajtot. Jó helyzetben vagyunk, a sajtómotorossal egészen közelről szemlélhetjük az eseményeket.

A figyelmeztető jelzéssel egyidőben kitzítették az O-lobogót is, ami annyit jelent, hogy a szél a »szabad meghajtás« (angolban: free pumping) limit – tíz csomó – felett van, tehát *A vitorlázás versenyszabályai 42. pont: Meghajtás*-ban foglaltak hatályaon kívül kerülnek.

Lássuk melyek ezek a szabályok! *A vitorlázás versenyszabályai* a következőképpen rendelkeznek.

42 MEGHAJTÁS

42.1 Alapszabály

A 42.3 vagy a 45. szabályban megengedettek kivételével, versenyzése alatt egy hajó csak a szél és a víz segítségét felhasználva növelheti, tarthatja fenn vagy csökkentheti sebességét. A hajó legénysége állíthatja a vitorlák és a hajótest helyzetét, és más hajóvezetési tevékenységet is végezhet, de tagjai nem mozgathatják úgy testüket, hogy az meghajtsa a hajót.

42.2 Tiltott tevékenységek

Nem korlátozva a 42.1 szabályban leírt tevékenységeket, a következők tiltottak:

- (a) pumpálás: bármelyik vitorla ismételt mozgatása vagy a vitorla sorozatos behúzásával és kieresztésével, vagy függőleges vagy keresztirányú testmozgással;
- (b) billegtetés: a hajó ismételt oldalirányú mozgatása, amit előidéző vagy
 - (1) testmozgással, vagy
 - (2) a vitorlák vagy az uszony ismételt állításával, vagy
 - (3) kormányzással;
- (c) lökdösés: a legénység testének hirtelen előrerendítése, majd hirtelen leállítás;
- (d) kormányvezetés: a kormány olyan ismételt mozgatása, amely vagy erőteljes, vagy előre hajtja a hajót, vagy megakadályozza annak hátrafelé mozgását;
- (e) ismétlődő fordulások vagy perdülések, amelyek nem függenek össze a szélirányváltozásokkal vagy taktikai megfontolásokkal.

A szabad meghajtás engedélyezését az osztályszabályokban foglaltak szerint kell alkalmazni, és az O-lobogó felvonásával jelöli a versenyvezető. Amennyiben a körülmények a futam során változnak, akkor lehetőség van egy jelnél a módosításra, akár engedélyezésre, akár annak visszavonására is.

Mit is jelent a szabad meghajtás a gyakorlatban? Nos, amikor a versenyvezető felhúzza az O-lobogót, akkor a szabálykönyv 42.2 pontja – és csak az! – a Finn Osztályszabályok szerint érvényét veszti. Tulajdonképpen »szabad a gazda«, minden versenyző azt csinál, amit akar. Persze egyéb rendelkezések továbbra is érvényben vannak, tehát továbbra sem lehet például evezni.

Azt csinál, amit akar... és persze amit bír. Ugyanis a folyamatos pumpálás, testmozgás, hajó lökdösés rendkívül fárasztó, jelentős fizikai erőt, tökéletes kondíciót kíván a versenyzőtől. Egy-egy erősebb szeles hátszél szakasz végén a vitorlázók is úgy kifáradnak, mint a hosszútávfutók, pulzusuk az egekben, oxigénhiánnyal küzdenek, mozdulni is alig bírnak. Az edzett szervezet persze hamar rege-



A próbafutamon...



... az erős, időnként viharos északi szélben...



... látványos jelenetek szemtanúi lehettünk

Free pumping





Általános visszahívás... A lobogó gyakran volt használatban



Egypercesben



Rajt

Ed Wright



nerálódik, de az első bőseles szakasz után nincs pihenés, cirkálni kell, ezért be kell osztani az erőt.

A kitérő után lássuk a versenyt. Rajt előtt a szél kissé balra fordul, ezért Fluck Bence versenyvezető halasztást rendel el. Kisebb pálya- és rajtvonal-igazítás után újabb próbálkozásra kerül sor, végre elrajtolhatna a mezőny, de ekkor a társaság nagy része korán indul, ezért a rajtot viszalóvik. Szigorított (U-lobogós) a következő kísérlet, és ez már sikerül, végre nekilódulhat a mezőny.

A vitorlázás versenyszabályai a következőképpen rendelkezik

11.5 Ha az U lobogót tűzik ki előkészítő jelzésként, a rajtjelzését megelőző utolsó percben a hajó testének, legénységének vagy felszerelésének egy része sem eshet a rajtvonal két végpontja és az első jel által meghatározott háromszögbe. Ha egy hajó megsérti ezt a szabályt és azonosítja, tárgyalás nélkül ki kell zárni, hacsak a futamot újra nem rajtoltatják vagy újra nem vitorlazzák, vagy halasztják vagy érvénytelenítik a rajt jelzés előtt.

30.3 A fekete lobogó szabálya Ha a fekete lobogó kitézésre került, a rajtjelzését megelőző utolsó percben a hajó testének, legénységének vagy felszerelésének egy része sem lehet a rajtvonal két végpontja és az első jel által meghatározott háromszögben. Ha egy hajó megsérti e szabályt és azonosítja, tárgyalás nélkül ki kell zárni, még akkor is, ha a futamot újrajtoltatják vagy újravitorlazzák, de nem büntethető, ha a rajtjelzés előtt azt *halasztották* vagy *érvénytelenítették*. Ha a rajtjelzés után általános visszahívást jeleztek vagy a futamot *érvénytelenítették*, a versenyrendezőségnek ki kell írnia a hajó rajtszámát a futam következő figyelmeztető jelzése előtt, és ha a futamot újrajtoltatják vagy újravitorlazzák, a hajó nem vitorlázhat rajta. Ha mégis így tesz, kizárása nem ejthető ki a sorozat pontjainak számításakor.

A versenyrendezőket hallva a rádióban, az derül ki, hogy a rajtvonal mindkét vége jó. Fluck Bence felül luvrajtosnak látja a vonalat, alul pedig – Majthényi Szabolcs, tizenegyszeres Repülő Hollandi világbajnok szerint, aki ott áll a motorosával – a lee-oldal a kedvező. A felső bójánál derült ki, hogy a déli oldalon, azaz a lee-bójánál indulók voltak előnyben. Na nem sokat, legfeljebb néhány hajóhossznyit nyerhettek a legfelül rajtolókkal szemben. Aki viszont középtájon indít, nehezen bontakozik ki. Ennek oka, hogy – az amúgy tökéletes – rajtvonal két végén élesebb szélben lehetett vitorlázni, mert a felsorakozó sok hajó egy tömör falat képez, ami kis mértékben, de azért jól érzékelhetően elfordítja a szelet, a bal oldalon jobbra, a vonal túlsó oldalán pedig balra. Így a közepén rajtolók kerülnek a legrosszabb helyzetbe. Ráadásul a hajók – szokás szerint – most is egy kissé kifli alakzatban álltak a vonal elé, a mezőny közepe belógott. Ennek az az oka, hogy a jobb oldalon indulók a felette lévő hajókhoz képest néhány centivel hátrébb helyezkednek, hogy ne legyen kinn, vagy legalábbis ne őket lássák a rajthajóról. Ugyanez fordítva, a baloldali csoportra is igaz, a legalul lévőhöz képest tartanak a versenyzők egy minimális biztonsági távolságot hátrafelé, ezért alakul ki a »kifli«, és bizony az a hajónként öt-tíz centi ötven-hatvan hajó esetében már jelentős, hajóhossznyi hátrányt okoz, ezért (is) nehezebb innen kibontakozni.

Mi a lee-bójánál helyezkedünk, és izgatottan keressük Berecz Zsombort, aki a túlsó oldalt választja, és ott nagyon jó pozícióban, tökéletes ütemben rajtol. (Ez persze ott nem derült ki számunkra, mert a hatszáz méter hosz-

szű rajtvonalat nem látni be. A futam után Kelemen Tamástól, Zsombor edzőjétől kaptuk az információt.)

Apropó, rajtvonal... A nyolcvan-száz feletti mezőnyt más osztályok esetében a rendezők nem szokták együtt versenyeztetni, hanem negyven-ötvenes csoportokra osztják őket. Ilyen esetben persze nincs szükség ilyen hosszú rajtvonalra, ennek a fele-harmada is elegendő, ezzel csökkentve a oldalváltás kockázatát. A módszer hátránya, hogy óhatatlanul is kialakulnak erősebb, illetve gyengébb csoportok, ez pedig akár a végeredményt is befolyásolhatja. A másik álláspont, hogy a csoportok jelentette kockázat helyett mindenki mindenkivel egy pályán mérkőzjön. Ebben az esetben a rajtoldal megválasztása jelent a versenyzőknek némi rizikót. Ez utóbbi azonban még mindig igazságosabb, hiszen ebben az esetben a versenyző első sorban a saját – hibás – döntése vagy egy szélforduló miatt kerülhet hátrányba, és nem egy (irányított) sorsolás okán. A szélforduló amúgy a verseny része, de ha az a rajtjelzés során – akár minimális mértékben is – bekövetkezik, akkor a rajtjelzést félbe kell szakítani, mert ilyenkor már nincs idejük a versenyzőknek javítani. Nem megoldható feladat, most a Balatonon is sűrűn előfordult, de a verseny rendezői végig urai voltak a helyzetnek.

Mivel a lee-oldalon, azaz a baloldalon vagyunk, a mezőnyt is erre célszerű kerülnünk, így egy jó ideig fogalmunk sincs, hogy a túloldalon Berecz Zsombi merre jár, csak drukkolunk neki. Amikor a mezőny végre keresztbe igazít derül ki számunkra, hogy jó a pozíciója. Nemhogy jó, de egyenesen kitűnő! Az első háromban van. (Érdekes, számomra meglepő, hogy mennyire eltávolodik egymástól a mezőny, az első cirkáló szakaszon a két oldal szélső hajói között úgy két kilométernyire saccolom a távolságot.)

A szél továbbiakban is balatoni módra leng, de a frissülések végig leterjedtek a pályán, így okos vitorlázással, egy kevés kockázatvállalással jól lehetett érvényesülni a pályán. Zsombornak ez sikerül, harmadik helyen ér fel a kreuz bójához, és a továbbiakban is, az egész futam alatt is a második-harmadik helyen vitorlázik. Az első futamon ugyan roppant szoros küzdelemben, de végig a volt világbajnok, a brit Ed Wright dominált. A helyezésekért a londoni olimpián bronzérmes és az ez évi Európa-bajnok francia Jonathan Lobert, a horvát Nenad Bugarin és a finn Tapio Nirkko küzd Berecz Zsomborral, miközben az őket követőkre is figyelniük kell.

A befutó szakaszra Wright, Lobert, Berecz közel fordulnak egymáshoz, és a sorrend a célig – az első szakasz végétől – már nem változik, Berecz Zsombor egy ragyogó harmadik hellyel kezd.

Ok, ez rendben, gyerünk tovább...

2. FUTAM

Szeptember 4. Új pályát kell kitűzni, mert a szél elfordul és kicsit gyengül is, de ennek ellenére ismét O-lobogóval rajtolhat a mezőny. A rendezők gyorsan dolgoznak, és a második futam gördülékenyebben indul, első kísérletre elrajtol a 113 hajó.

Ebben a futamban izgalmasan alakul a verseny. Szélforduló, szélerősödés, elforgás és vissza, igazi balatoni móka, amiből nem mindenki kerül ki jó helyen.

Zsombor az első szakaszon tizedik hely körül kezd, amit gyakorlatilag a szakasz háromnegyedéig meg is tud tartani, amikor a szakasz végén a szél legalább 20-25 fo-



Jonathan Lobert



Berecz Zsombor



Nenad Bugarin

Tapio Nirkko





Facundo Olezza



Deniss Karpak



Az első nap után Nedan Bugarin vezet, Berecz Zsombor a második

Piotr Kula



kot fordul balra, így a harmincadik hely környékén veszi a bóját. Rendesen ránk ijesztett, az első bójánál messze az éllovasok mögött vitorlázik.

Aztán a következő hátszélben, majd a második kör kreuz szakaszán a Balaton visszaadja, amit elvett. Ekkor Zsombi jó taktikát követve a megfelelő oldalt választva, kerül egyre előrébb. Néhány helyet javít hátszélben, de az igazi mágiát a második kreuzban mutatja be. Nem a pálya szélét húzta, hanem okosan, a szélfordulókka igazít befelé, és van annyi szerencséje, hogy a frissülések leterjednek a pálya tengelye felé. Bő húsz helyet javít ezen az egy szakaszon, ezzel s hetedik helyen kezd hátszelezni. Bőszélben összetömörül a mezőny, a Zsombort követők közül többen is megelőzik, az utolsó szakasz féltávjánál még négyen küzdenek szinte egyvonalban, de jó esélye van arra, hogy előrébb kerülhessen. Végül ebből a harcból is ő kerül ki győztesen, tovább javít a pozícióján, és így a hatodik helyen fut a célba.

A második futamot a horvát Nedan Bugarin nyeri, aki az első futamban Zsombi mögött negyedikként végzett. Második helyen az argentin Facundo Olezza, harmadik helyen az észt Deniss Karpak végez.

A nap végén Bugarin vezeti az összetett listát. Magyar vonatkozása is van az ő sikerének, hiszen PATA árbóccal versenyez! Antal Gábor persze örül a fiatal versenyző eredményének: – Akkor ugye nem lehet rossz az árbóccom! Vajon a magyarok miért nem ilyenekkel vitorláznak? A hajóim is jók, felveszik a versenyt a Devotiéival.

Második Berecz Zsombor, harmadik a lengyel Piotr Kula, aki mindkét futamban hetedik helyen végzett. Negyedik Max Salminen, aki egy 11. hely után egy negyediket csinált.

Az első 12 helyen 12 nemzet finnesei sorakoznak.

Mennyire volt nehéz mindkét futamon jól teljesíteni? Az első futamban győztes brit Ed Wright a második menetben az 58. helyen ért célba. Az elsőben ötödik Tapio Nirrko második nekifutásra a 47. lett. Facundo Olezza pedig az első futamban harmincadik, a következőt pedig a második helyen fejezi be.

Az első két futam után mindössze négy versenyzőnek – Bugarin, Berecz, Kula, Salminen – sikerült mindkétszer az első tízben végezni! És ennek okát nem a Balaton időjárásában kell keressük, ez teljesen megszokott a Finn osztályban, ahol rendszerint nagy és rendkívül erős a mezőny. A már emlegetett hosszú rajtvonalak miatt egy elhibázott oldalválasztás is durván büntet.

A Balatonon – a tengeren szokásossal ellentétben – egyetlen kreuz szakaszon is jelentős különbségek alakulnak ki, nem olyan szorosan követik egymást a hajók, de ahogy a távolság viszonylag rövid idő alatt is megnő, ugyanúgy el is tűnik... A tengeren általában a befutóban is szorosabban követik egymást a hajók, mint itt az első szakasz után.

Berecz Zsombor: – Túl vagyunk a vb első napján, két középszeles futamunk volt, a szél igen változatos volt, nagy lengések voltak benne, ezért nagyon fontosak voltak a rajtok. Az első futamban végig nyugodtan vitorláztam, nem vállaltam semmi kockázatot, jó vonalakon mentem és végig az első háromban vitorláztam, gyakorlatilag végig a világbajnok Ed Wright vezetett, de párszor változott a sorrend, cserélődtek az emberek, voltam második is, végül harmadik helyen futottam be. A második futamban is jól kezdtem, az első kreuz háromnegyedéig jól álltam, de ak-



BAVARIA 34 EASY

AZONNAL ÁTVEHETŐ!

Fedezze fel a BAVARIA 34 EASY vitorlás hajó előnyeit!

Minőségi anyagok, igényes kidolgozás a cockpiban, a szalonban és a kabinokban!

Az új hajóhoz most igazán lenyűgöző alapár társul: a BAVARIA 34 EASY már nettó 59.900 EUR* - tól rendelhető.

Bemutató hajónk egyedi felszereléssel azonnal átvehető!

Kérje személyre szabott ajánlatunkat a lenti elérhetőségeinken!

*Gyári, nettó alapár! A kép illusztráció! A változtatás jogát fenntartjuk!

BAVARIA YACHTS HUNGARY

Web: www.bavaria.hu, e-mail: info@bavaria.hu,

Központi ügyfélszolgálat: 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 57.

Telefon: +36 30 677 5087, fax: +36 1 352 8123



BAVARIA
SAILING



Rajt



Kreuz bójánál



Jake Lilley

Jorge Zarif



kor kicsit megijedtem, és átmentem a jobb oldalra, mert attól féltem, hogy onnan jön majd egy frissülés. A számításom nem jött be, hiszen egy 15–20 fokos balos lengés következett, ami fájdalmasan érintett, mert ezzel vagy huszonöt helyet visszaestem, így a kreuz bójánál harmincvalahányadik lehettem. Hátszélben sem sikerült felzárkóznom, A második cirkáló szakaszban viszont visszakaptam azt a Balatontól, amit az elsőben elvett, sikerült az első tízbe visszakérülnöm, a hátszélben pedig még megfogtam néhány hajó, és a hatodik helyen futottam be. Lehetett volna talán jobb is, de az előzetes céloimat – mely szerint két tizen belüli futamot szerettem volna kezdésnek – teljesítettem, ezért boldog vagyok.

Kelemen Tamás: – Ez volt a cél az első napra, Zsombi hozta, amit kellett, elégedettek lehetünk. A második futamban peche volt, jobban is sikerülhetett volna, ha nincs ez első kreuzban az a szélforduló. Igaz, a másodikban némi szerencséje is volt...

3. FUTAM

Szeptember 5. A tó ma reggel is a szebbik arcát mutatja, 10–12 csomós délnyugati széllel és napsütéssel. O-lobogó leng a rajthajón, tehát lehet pumpálni. Tíz óra előtt egy perccel, 9–10 csomós szél fúj, a tegnapival gyakorlatilag megegyező irányból. A mezőny a hibátlanul kitűzött rajtvonal teljes hosszán egyenletesen helyezkedik el. Már az első rajt rendben van, a mezőny elindul. Néhány perccel később azonban a szél balra legyez, a lee-oldal megcsúszik, az ott lévő hajók forduló nélkül, hosszan mennek a déli part felé. Zsombor kicsit feljebb helyezkedik, a sebessége jónak tűnik, de a szélforduló miatt jónéhány hellyel hátrébb kerül. Tíz perce tart a futam, amikor a balodalt választók egymás után kifordulnak, és a pályatengely felé vitorláznak. Most beigazolódnak, hogy a déli oldal fizet, az onnan érkezők előnye markáns, de közel sem behozhatatlan. Az első bójánál, a cirkáló szakasz végén az ausztrál Jake Lilley fordul először, a francia Jonathan Lobert és a görög Ioannis Mitakis előtt. Még sűrű a mezőny, az első negyven hajót sok esetben csak centiméterek, esetleg méterek választják el egymástól. Zsombor a 25. hely környékén veszi a kreuz bóját.

Megszoktuk, hogy bőszejben Zsombornak nagyon jó a sebessége, de most saját magához képest is extra gyors menetet produkál, és rövidesen az első tíz között vitorlázik. Hihetetlen amit művel, pillanatok alatt, szinte úgy »kerüli ki« a francia Pic Fabian-t – aki azért nem akaríki, ő az érvényes világranglista hetedik helyezette –, mintha csak egy bója mellett vitorlázna el, és egyre közelít az előtte lévőkre is. A hátszélkaput elsőként Jonathan Lobert veszi, második Nenad Bugarin, harmadik Jake Lilley, negyedik Jorge Zarif... Berecz Zsombor – a hátszél szakaszon cirka húsz hajót megelőzve – a hetedik helyen érkezik! Többször is megszámlolom, tényleg hetedik.

A következő kreuz szakaszon a mezőny elején mindössze ketten választják a jobb oldalt, a többiek sorban a déli part felé tartanak. A továbbiakban már árnyaltabb a kép, de a nagy többség balra kezd. A második cirkáló szakasz ismét megkeveri a lapokat, ezúttal inkább a jobb oldal fizet, a szakasz elején még vezető Lobert csak 12. helyen ér fel. A kreuz bójánál a 2017-es balatonfüredi junior világbajnok, a finn Oskari Muhonen vezet, második Ed Wright, harmadik Ioannis Mitakis, negyedik Facundo

Olezza, ötödik Jorge Zarif, hatodik Nicholas Heiner. Sajnos Berecz Zsombor ezúttal nem választott jól oldalt, ő a 16. Azt már megtanultam, hogy motorosban könnyű okosnak lenni, kívülről sokkal többet lát az ember, de most egyetlen jelét sem véltem felfedezni, hogy a jobb oldal előnyösebb lehetne...

A befejező, hátszeles etap elején menetirány szerint jobbra, tehát a déli part felé kezd a többség, de hamar visszaigazítanak a pályatengely irányába. Talán két kilométer a hátralévő távolság a célvonaltól, amikor az látszik, hogy Zsombornak most nehezebb dolga lesz, mint az első bőszeles szakaszon. Ő persze mindent megtesz, hogy javítson a pozícióján, ami sikerül is, ezzel a 12. helyen ér célba. A futamot a brit Ed Wright nyerte, második helyen a holland Nicholas Heiner futott be, harmadikként pedig a görög Ioannis Mitakis.

A három futam utáni összesített eredmények alapján Zsombi megtartotta második helyét. A futam legnagyobb mentése valószínűleg – az élbolyban biztosan – az ő névéhez fűződik, de tekintve, hogy egy kör után már a hetedik helyen is vitorlázott, a 12. helyével nem lehet maradéktalanul elégedett. Nincs baj, de mindenesetre az látszik, hogy egy pillanatra sem lehet lehet lazítani. Nyilván most sem erről volt szó, inkább egy-két apró peches momentum okozta a gyengébben sikerült futamot.

Nehéz helyzetben vagyok, mert gyengébbnek kell minősítenem Berecz Zsombor kapcsán egy 12. helyet a világbajnokságon. Igen. Zsombor itt tart, ennél bizony jobbat várunk. Persze az is igaz, hogy nem egy futam a döntő, hanem a verseny végeredménye. Ugyanakkor előfordulhat, hogy a végén hiányozni fog a 7. és a 12. hely között lévő öt pont.

4. FUTAM

Szeptember 5. Először a szél leállása miatt – a felső bójánál Gereben Gábor már csak hat-hét csomót mér – bele kell halasztani a rajtjelzésbe. Egy bő félórás várakozás után Majthényi Szabolcs a rádióban nyugtatja a kedélyeket: „Nem kell kapkodni, a szél nemsokára visszaáll.” És valóban, a gyengülés szerencsére csak átmeneti, néhány perccel később, a rajthajón már ismét tíz csomó feletti szelet mérnek, és az iránya is stabilizálódik.

Dél elmúlt, lassan kezdődhet a negyedik meccs. Fluck Bence rádión a következőt közli: „Mára két futamot tervezünk, ezért hetven perces pályát tűzzünk ki!” Valaki kiszámolja, hogy a jelenlegi szélerő mellett, ehhez 2200 méteres pálya szükséges. Ezt értem, azt viszont nem, hogy – feltételezve, hogy a szél kitart – miért ne lehetne még egy, azaz ma összesen akár három futam. Mindannyian ismerjük a Balatont, bármikor bejöhét egy több napig tartó flaute.

Ismét »vita« alakul ki a rajtvonal két végén lévő Fluck Bence és Majthényi Szabolcs között, ugyanis mindketten állítják, hogy az a rajtvonal kedvező oldala, ahol ők állnak... Nincs baj, a rajtvonal most is hibátlan, ugyanaz történik, mint tegnap.

Majdnem egy órányi várakozás után, a szél visszaerősödését követően az első próbálkozásnál a mezőny jelentős része kinn van, így általános visszahívásra kerül sor. A következő próbálkozásra már szigorított rajtjelzés következik, ezúttal is fekete lobogó alatti rajt mellett dönt a főrendező.



Ed Wright



Nicholas Heiner



Ioannis Mitakis

Szélre várnak a rendezők





Vitorlacsere – fotó: Tóth Bogee



Ezt a rajtot sajnos visszalőtték



Jonathan Lobert

Berez Zsombor



A mezőny azonban ideges, újra kinn van a hajók jó része, ismét visszahívják a teljes mezőnyt. A fekete lobogós, szigorított rajt esetén, annak ellenére, hogy általános visszahívás történt, a kintlévőket kizárják. Ez a szabályos eljárás, de – szerintem – igazságtalan, mert általában csak pár hajót sikerül azonosítani, a többség hajó- vagy vitorlaszámát nem sikerül leolvasni, pláne nem egy ekkora rajtvonalon, így ők megússzák a súlyos büntetést. Most legalább 20–25 hajó volt korai rajtos, ezek közül talán négyet sikerült azonosítani. És ez még egy jó arány, előfordul, hogy kettőt csípnek el... A hét kizárt versenyző között van az első három futam után vezető horvát Nenad Bugarin is.

Többen vitorlát cserélnek, a kifejezetten gyenge szélre alkalmas vásznak kerülnek elő. Jól gondolják, akik így döntenek, a szél ma már szinte biztos, hogy nem fog jelentősen erősödni.

A negyedik – azaz a mai második – futamot csak többszöri próbálkozás után, 12 óra 45 perckor sikerül végül elrajtoltatni. A szél egy kicsit ismét gyengült, így nem lehet pumpálni. Hárman korán rajtoltak, őket kizárták a versenyből. Az előzőekkel együtt összesen heten jutottak erre a sorsra.

A motorosból látható, hogy rajtvonal alsó vége, azaz a bal oldala az előnyösebb. Ennek ellenére Zsombit jó kétszáz méterrel feljebb látom, majdnem középen helyezkedik. Úgy néz ki, hogy konvencionális taktika jegyében bevállalja a gyengébb rajtpozíciót, azért, hogy ne kockáztasson a rajtvonalon az oldalváltással.

Az alul rajtolók közül a vezető pár hajó kétszáz méter után balcsapáson simán lekeresztezhethetné az egész mezőnyt, de nem teszik. Valószínűleg arra számítanak, hogy a baloldalon további előnyre tehetnek szert, onnan várják frissülést. Mikor balcsapásra váltanak – Lobert kezdi – simán elvitorláznak a középen indulók előtt. Ugyanakkor a túloldalon egyre inkább felpörög a szél, egyre jobb helyzetbe kerülnek, akik türelmesen továbbra is jobbra mennek. Persze előbb-utóbb nekik is fordulniuk kell, és a jelen állás szerint negatív vonalon kell majd befelé igazítaniuk. Ha viszont visszafordul a szél, akkor jelentős előnyre tehetnek szert, de legalábbis kiegyenlíthetik a lerajtosoktól elszenvedett hátrányukat.

A szél visszaállt, frissült is, de ezzel együtt is a déli oldal jött be, mert a pálya túlsó felén lévőek rossz ütemben kapták meg a visszapörgést, korábban negatívon kellett befelé igazítaniuk, mert túlkreuzolták volna magukat. Az alul lévő 10–12 hajó helyzete egyre jobban alakul, ők azok akik előbb veszik a bóját.

Zsomborra várok a kreuz bójánál, de csak nem akar feltűnni. Lehet, hogy a nagy tömegben nem vettem volna észre? Sajnos nem ez történt, végre megérkezik, többen vannak előtte, mint mögötte.

Újra felkerült az O-lobogó? Eddig nem vettem észre, ezek szerint lehet pumpálni... Csak az tűnt fel, hogy Zsombi lefelé menet harcol, pumpál próbálkozik. Szokása szerint mindent kihoz magából, egyáltalán nem úgy néz ki, mint aki feladja. Berez Zsombor ismét a legjobb oldalát mutatja, aki látja őt az ötvenedik hely környékén küzdeni, az megértheti miért tart ott, ahol. A jelenlegi pozíciójánál sokkal-sokkal előrébb. Most is ugyanúgy megdolgozik minden centiméterért, mint amikor az első helyek valamelyikéért csatázik. Ez az akarat és küzdeni tudás olyan emberi tulajdonság, ami nagyon keveseknek adatik meg.

A hátszél szakaszon Zsombor javít vagy tizenötödöt helyet, de ezzel is csak a középmezőny elejében vitorlázik. A második kruzban is két oldalra nyit a mezőny, annak ellenére, hogy továbbra is a déli irány a jobb. Féltnál kettészakadt a mezőny, mindkét csoport külön versenyt vív, közben csak néhány hajó próbálkozik.

Majthényi Szabolcs szerint a szél északra fordul és tovább erősödik. A kérdés csak az, hogy ez mikor következik be. Egyelőre a helyzet nem változik, a legfelül lévő finn Tapio Nirkko befelé igazít, de előtte simán elmegy a délről érkező 10–15 hajót számláló csoport.

A cirkáló bójánál a svéd Max Salminen vezet. Ő vajon honnan került ide? Korábban nem láttam az élmezőnyben. Jonathan Lobert második, az ausztrál Oliver Tweddell harmadik, a cseh Michael Maier negyedik, Facundo Olezza az ötödik, a cseh Ondrej Tepy a hatodik, a török Alican Kaynar hetedik, az orosz Arkadiy Kistanov nyolcadik, a brit Henry Wetherell kilencedik. Az északi oldalt vezető Nirkko tizediknek veszi a bóját. A vártnál jobb a helyzete, de fentről csak neki sikerült mentenie, a többiek nincsenek az első húszban. Zsombor is javított, a negyvenedik hely környékén kezdi az utolsó hátszélszakaszt.

Nagyok a távolságok a hajók között, ezért nehezebb előbbre jutni, Zsombor ennek ellenére pár helyet javít, de ezzel együtt is csak a 37.

A futamot Max Salminen nyeri, Jonathan Lobert a második helyen érkezik, Facundo Olezza hamadikként fut célba.

Amennyiben Zsombor ma a biztonságra törekedett volna, akkor megállapíthatjuk, hogy ez nem jött be. Holnap – talán nincs is más választása – nyilván bevállalásabban fog vitorlázni, de reméljük azért az ésszerű kereteken belül kockáztat.

RUJÁK ISTVÁN A 2. NAPRÓL

Berecz Zsombornak ma nem sikerültek olyan jól a futamai, mint egy nappal korábban. Egyszer sem sikerült bekerülnie az első tízbe, de összetettben így is a még mindig kitűnő hetedik helyen áll.

A harminc nemzet 113 finnesét felvonultató mezőnyben nagyon nehéz bekerülni az első tízbe. Ez ma is csak néhány versenyzőnek sikerült, és négy futam után pedig már nincs olyan résztvevő, aki mind a négy futamon az első tízben ért volna célba.

Négy futam után a francia Európa-bajnok Jonathan Lobert áll az élen a mai kilencedik és második helyeinek köszönhetően. Ma az argentin Facundo Olezza teljesített a legjobban, negyedik és harmadik helyeken célba érve a harmadik helyre jött fel az összetett listán. A negyedik futamon a svéd Max Salminen győzött, aki ezzel a második helyre került a két versenynap alapján.

Az első futam után éllovas horvát Nenad Bugarin a negyedik futamban elkövetett korai rajtja miatt a 29. helyre esett vissza. A tegnap és ma is egy-egy futamot megnyerő, majd a másikat elhibázó volt világbajnok brit Ed Wright összetettben 13.

Berecz Zsombor a délelőtti futamon taktikailag rossz oldalt választott az első szakaszon, de aztán nagyszerű vitorlázással feljött a 12. helyre. A délutáni menete már nem sikerült ilyen jól, mindkét cirkálós szakaszon ellene fordult a szél, és csak a 37. helyen ért célba, és hetedik az összetett listán.



Max Salminen



Oliver Tweddell



Michael Maier

A második nap végén Jonathan Lobert vezet





Kreuz bójánál



A világranglista vezető Ben Cornish Földváron a 9.



Második Jorge Zarif a 42. Mellette a az olimpiai és világbajnok Torben Grael
Harmadik Alican Kaynar a 62.



A nagy nemzetközi vitorlásversenyeket, a világ- és Európa-bajnokságokat, a Világkupa versenyeit, valamint az olimpiai küzdelmeket rendszeresen követők számára furcsa lehet, milyen hatalmas szórást látni a balatonföldvári Finn világbajnokság eredményeiben. Négy futam után a 113 hajós mezőnyben nincs olyan, aki mindannyiszor befért volna az első tízbe. Mi okozza ezt?

A nyilvánvalóan felmerülő kérdések: 1. Ilyen borzalmasan kiszámíthatatlan lenne a balatoni szél? 2. Szokatlan-e ez a nagy szórás? 3. Egyáltalán mennyire erős a Finn Gold Cup világbajnoki mezőnye?

A helyes válaszok: 1. Nem. 2. Nem. 3. És rettenetesen erős, a ma lehető legerősebb.

Kezdjük hátulról, a mezőny színvonalával!

A riói olimpia 11 résztvevője van jelen a vb-n. Rióban ugyebár 23 induló lehetett, akik közül heten vagy nyolcan a játékok óta egyáltalán nem versenyeztek Finnben, de ők mind olyan országok versenyzői, akik a saját nemzetükön belül is nagy harcban szerezték meg az olimpiai részvétel jogát. Vagyis, a helyükre azonos – vagy legalább közel azonos – tudású versenyzők léphettek. A riói olimpián az utolsó két helyen végzett résztvevőt azonban ne számítsuk a hiányzók közé, mert a kínai és a seychelles-szigeteki versenyzőnek köze sincs a finnes elithez, kizárólag az – igazságosnak semmiképpen sem nevezhető – olimpiai területi kvótarendszernek köszönhetette a részvételét. Rajtuk kívül az uruguayi finnes maradt távol, ő nem utazott el ilyen messzire.

Az aktuális világranglista elejébe tartozó versenyzők azonban természetesen itt vannak. Könnyen felismerhetők, mert a legjobb húsz kapta az 1–20-ig terjedő hajószámokat, amelyeket a hajók orrán láthatunk. A világranglista azonban csak egy speciális módon, a Világkupa versenyek alapján számított sorrend, és jó néhány olyan nagymenő van, akivel minden versenyen számolni kell, éppen csak jelenleg nincsenek előkelő helyen a ranglistán. Ilyen például az Európa-bajnok francia Lobert, aki most éppen az élen áll, vagy a Világkupa záróeseményén Berecz Zsomborral pontazonossággal végzett, az első helyet kiérdemelt brit Ben Cornish. De a földvári negyedik futamot megnyerő svéd Max Salminent sem lehet figyelmen kívül hagyni, ha a vb éremesélyeseiről beszélünk. Salminen tavasszal győzött a Pricesa Sofia Trophyn, Európa egyik legjelentősebb versenyén, és rendszerint jól szerepel a nagy nemzetközi versenyeken is. És még sorolhatnám a nagy neveket napestig.

A fentiek fényében talán nem is olyan meglepő, hogy nem egyszerűen a világranglista legjobbjai dominálnak a balatonföldvári Finn Gold Cupon. Sőt! Közülük többen is erősen küzdenek a konkurenciával.

Íme a világranglista legjobbjainak helyezései a mostani vb-n négy futam után.

világranglista helyezés	rajtszám	név	vb helyezése négy futam után
1.	GBR-91	Ben Cornish	9.
2.	BRA-109	Jorge Zarif	42.
3.	TUR-21	Alican Kaynar	62.
4.	GBR-11	Ed Wright	13.
5.	EST-2	Deniss Karpak	11.
6.	NOR-1	Anders Pedersen	33.
7.	FRA-17	Pic Fabian	31.
8.	NED-89	Nicholas Heiner	6.
9.	POL-17	Piotr Kula	5.
10.	HUN-40	Berecz Zsombor	7.

Ez a kép persze tisztulni fog az ötödik futam után, ha már kiesőt számítanak, mert néhányuknak van kiejteni valója bőven, korai rajtból adódó, vagy más módon szerzett nagy pontértékű futama.

És még további változatos tényekkel és statisztikákkal igazolhatnám milyen erős a mostani földvári világbajnoki mezőny. A lényeg az, hogy a Finn osztály sztárjai mind itt vannak a Szpari-telepen.

Akkor talán a szél okozza a nagy szórást?

Biztosan hozzájárul az is, de a mezőny erőssége sokkal döntőbb tényező. A Balaton eddig a legszebb arcát mutatta. Középerős nyugati, majd délnyugati szél fúj, gyönyörű napsütés volt. A szél iránya persze leng, és az ereje is változik, gyakran csíkos, pöffös. Naná, hiszen egy tavon vagyunk, nem a nyílt tengeren! De ezt mindenki szó nélkül tudomásul veszi. Halkan jegyzem meg, jónéhány elismert tengeri versenyhelyszínen is tud borzalmasan viselkedni a szél, ha éppen nem a nyílt víz felől fúj.

A tavi szél lengéseinek, bizonytalanságának szerepe inkább azért jelentős, mert itt a Finn világbajnokságon a hosszú rajtvonal miatt az átlagosnál nagyobb a jó rajt és az első kruzban a jó oldalválasztás, a széltaktika szerepe. Ugyanis a finneseknél nem dívik a mezőny selejtezőcsoportokra osztása, mint más hajóosztályokban. Még egy ekkora mezőnyben is együtt rajtolnak, mindenki mindenki ellen küzd végig! Ha százan, hát százan, vagy éppen száztizenhárman, mint ezúttal. Ennek következtében a rajtvonal irtatlanul hosszú kell legyen, vagyis már a rajtlövés előtt percekkel el kell dönteni melyik oldalon akarom kezdeni a kruzolást.

Mindebben pedig benne van egy védhetetlenül nagy bukta lehetősége, ha a szél éppen a másik irányba leng el, mint ahogy számítottuk. Erre akadt példa a földvári futamokon. És mivel a mezőny nagyon-nagyon erős, aki az első körben lemarad, a másodikban jórészt már csak kozmetikázni tud az eredményen. Kevesen képesek arra, hogy akár csak a harmincadik hely környékéről még visszaküzdjék magukat az első tízbe vagy annak közelébe. Berecz Zsombornak eddig kétszer, a második és harmadik futamon sikerült, egyszer pedig, a negyediken nem. Az első futamon, nem volt hová javítania, ugyanis végig elől vitorlázott. A 2014-es világbajnok brit Ed Wright futameredményei is jelentős szórást mutatnak: 1., 58., 1., 19.

Mindezek miatt minden résztvevő tisztában van azzal, hogy ezen a versenyen sok pontot gyűjt majd az első is. Addig is, az összetett sorrend – ugyan egyre csökkenő számú érintett esetében – napról-napra még nagyokat fog változni.

5. FUTAM

Szeptember 6. Mára esőt és erős szelet prognosztizált a meteorológia. Itt viszont gyönyörű napsütés és erősnek semmiképpen sem nevezhető, 8–10 csomós, délnyugati légmozgást érzékelünk. Aki először vitorlázik a Balatonon, azt gondolhatná, hogy mindig stabil, nyugatias, 9–12 csomós erősségű szél fúj, és hétágra tűz a nap ősszel is. A Finn Gold Cup első három versenynapján ugyanis folyamatosan ilyen viszonyok között vitorlázhatott a mezőny.

Ennek megfelelően az O-lobogó nem kerül elő a rajteljárás során. Kár, ugyanis a nézők számára az erősszeles hátszelezés a finn versenyek legizgalmasabb része. És azt se felejtjük el, hogy Berecz Zsombornak az nagyon fekszik...



Együtt rajtol a teljes mezőny



Taktikailag a rajt a legkockázatosabb



Egy bójavétel is tartogat izgalmat

Sokszor csak centikre egymástól





Nicholas Heiner



Jake Lilley



Szoros a meccs, Zsombor feljő a tizedik helyre! – fotó: Tóth Bogee
Kelemen Tamás és Berecz Zsombor – fotó: Tóth Bogee



A lee oldalt gondolom kedvezőbbnek, annak ellenére, hogy ismét jó rajtvonalat tűztek ki a rendezők. A rajt előtt két perccel Zsombor a lee- (alsó) pályajel felé helyezkedik. A szél kevésbé leng, mit a tegnapi napon, de inkább innen várható némi frissülés. Harminc másodperc van a rajtig, Zsombi alulról a második a sorban, majd pontosan indít... De hiába, általános visszahívást rendel el a versenyvezető. Már az egypercesben látható volt, hogy a rajt nem megy el, ugyanis a mezőny nagobbik fele a vonalon túl vitorlázott. Ettől függetlenül, Zsombi ragyogó rajtot csinált (volna).

A következő rajt – ahogy azt korábban már megszokhattuk – fekete lobogós. A futam 9–10 csomós, de csökkenő tendenciát mutató, 240 fokról fújó szélben kezdődik. Egy versenyző, az argentin Facundo Olezza esik áldozatul, a rajtvonalon túl van a rajt előtti percben, így ebből a futamból kizárják.

Berecz Zsombor rajtja nem sikerül jól, közepén indul. A baloldalon ismét jobban jönnek el a vonalról. Ezután már jó oldalra megy, így az első pályajel a 24. helyen veszi. Nagy a tömeg a bójánál, sűrű a mezőny, nem tűnik reménytelennek a helyzet, Zsombornak van lehetősége a mezőny elejéhez történő felzárkózásra. Az első tízbe kerülés lehet reális. Mintha csak ezt szeretné igazolni, a hátszél szakaszokon ismét nagyot küzd, több helyet javít a korábbi pozícióján, már talán húszban van. A szakasz végéig az első kettő kissé meglép, a 3–5. helyen hátszelezők tartják a távolságot hátrafelé, a többiek viszont összefűjja a szél. Na, ez még jól jöhet... A bójáig annyit változik a helyzet, hogy a vezető Nicholas Heiner faképnél hagyja az egyetlen rá veszélyes üldözőjét, és balra indul, mint ahogy sorban a többiek is. Elsőként Lobert, a nyolcadik helyről tart jobbra, majd egy még párán – nyilván azok, akik elégedetlenek a helyzetükkel – követik őt. Így tesz Zsombor is, ő az ötödik jobb oldal felé vitorlázó az első húsz között. Ha bejön az oldalváltás... Én is jobbra tartok, hogy közelebről figyelhessem az eseményeket. Zsombor egy hajót megvert a csoportjában, ami jó, de hogy a túloldalhoz képest mi a helyzet, arról fogalmam sincs, mert ismét nagyon messze kerül egymástól a két oldal. Zsombor fordul elsőként a csoportjában, majd sorra a többiek. A bójánál Nicholas Heiner vezet, Jake Lilley a második, Henry Wetherell a harmadik. Zsombor a huszadik lehet, ami tulajdonképpen nem rossz, de nem erre számítottunk.

A következő szakaszon Zsombornak nagyot kell alakítania, ha az első tíz hely valamelyikét célozza... Nehéz, de nem lehetetlen vállalkozás, mert az előtte lévők nem szóródtak túlságosan szét. Az első öt békésen és messze elől vitorlázik, de mögöttük egyre sűrűbb a mezőny.

Nicholas Heiner elképesztő fölényrel győz Jake Lilley, Henry Wetherell, Ed Wright, Milan Vujasinovic, Max Salminen, Nenad Bugarin, Jonathan Lobert, Arkadij Kistanov előtt. Ez ugye kilenc... Szinte hihetetlen, de tizediknek Berecz Zsombor érkezik! Ezt a futamot is sikerült megmentenie. Ezzel versenyben maradt akár az éremért is. A befutó után Kelemen Tamással, majd Bakóczy Robival is váltott néhány szót, és... egyikük sem tűnik boldognak. Ne felejtjük azonban, hogy még nem tartunk a verseny felénél, öt futam lement, ugyanennyi hátravan, plusz az első tíznek a duplán számító Éremfutam.

Mivel a versenyszabályok szerint az ötödik futam után a legrosszabb eredmény kiejthető, ismét jelentősen borult a tábla, Zsombor az ötödik helyre jön fel.

6. FUTAM

Szeptember 6. A beígért felhősödés Badacsony tájékán megjelent, hozhatna némi szélerosődést, eső viszont nem hiányzik.

A második futam rajteljárása ismét több körösre sikerült. Egy ilyen nagy mezőny rajtoltatása nem egyszerű mutatóvány. Három perccel a rajt előtt feláll a pálya közepétől felfelé a 113 hajó, és szép lassan csorog lefelé, hogy az utolsó másodpercekben legyen az ideális helyen, minél közelebb a lee-bójához. Gyakorlatilag ötven méteren szándékozik mindenki elrajtolni. Már az egypercesben jól látható, hogy az első kísérlet bukásra van ítélve, esély sem volt arra, hogy elmenjen a mezőny. Általános visszahívás lett a vége. A következő, immár szigorított, fekete lobo-gós rajtot is visszalövik, most három renitenset sikerült megcsípni a vonal felett, ők mehetnek a kikötőbe.

A rendező kitűzte a szabad pumpálást engedélyező Olobogót, mert közben ideértek a felhők, a szél is frissült, és megbízhatóan 10–12 csomóval fúj. Ismét fekete lobo-gó alatt próbálkozik a rendező. Egy perc van a rajtig, amikor Zsombor a lee-oldaltól 150 méterre egyhelyben áll, alatta vagy negyven hajó sorakozik. Ezúttal fegyelmezetten elrajtol a mezőny, senki sem indult idő előtt. Berecz Zsombor rajtja sajnos ismét nem sikerült valami fényesen, a középen rajtolás nem fizet ebben a népes mezőnyben, ráadásul be is szorul. Baoldal felé megy, de talán kicsit későn. A hátránya tíz perc elteltével már jelentős.

A bójánál Jake Lilley vezet, Piotr Kula a második, a harmadik helyen Oskari Muhonen fordul. Berecz Zsombornak most, a hatodik futamban újfent nem sikerült sem a rajtja, sem az oldalváltása, a negyvenedik és az ötvenedik között ér fel a kreuz bójához. Nem kérdés, ennél ő sokkal jobb versenyző.

Zsombor bőséggel a korábbiakban megismert forgatókönyv szerint most is javít vagy 15 helyet. Már szinte meg sem lepődünk rajta, pedig ez ismét bravúros teljesítmény a részéről. Tudtam, vagy inkább csak reméltem, hogy előbbre kerül, de miért nem a tizedik helyen kezdve javít tíz helyet? (Azon kívül, hogy ez matematikailag sem lehetséges.) Jó, akkor kilencet...

A pályát rövidítik, ami annyit jelent, hogy Zsombornak a leálló szélben kevesebb lehetősége lesz javítani. Zsombor – mintha csak rám akarna cáfolni – a második körben hatalmas küzdelem árán kerül egyre előrébb, és végül a 16. helyet szerzi meg. Ez ismét egy csodával határos mentés.

A futamot követően – még a vízen – Bakóczy Robival beszélnek meg a történeteket, azt hiszem van miről társalogniuk. Kelemen Tamás csak egy pacsira áll Zsombor mellé, ők nyilván a parton elemzik a mai nap eseményeit.

Időnként más esélyesek is hibáznak, Jonathan Lobert például a hatvanadik helyen ér célba, Nenad Bugarint szabálytalanság miatt kétszer is megfűtyülik, ezért kiállni kényszerül, a futamot megnyerő Piotr Kula előzőben a 68. volt, Henry Wetherell most a 45.

Hat futam után 1. Max Salminen (26 pont), 2. Ed Wright (30) pont, 3. Nicholas Heiner (35), 4. Jonathan Lobert (35), 5. Piotr Kula (43), 6. Berecz Zsombor (47).

Azért sikerülhetett egy hátszélben majdnem harminc(!) helyet javítania, mert ismét kifogástalan hajóvezetést produkált, és jóval erősebb a motivációja, mint a többieknek. Talán pont a motiváció teszi görcsössé amikor a



Rajt – fotó: Tóth Bogee



Berecz Zsombor – fotó: Tóth Bogee



Berecz hátszélben ismét fantasztikusan vitorlázik... – fotó: Tóth Bogee
... és tizenöt helyet javít





Berecz Zsombor és a földvári konzulensek: Bakóczy Róbert és Török Péter



Fa Nándor – fotó: Tóth Bogee



Tóth Bogee, a fotográfus



Bakóczy Robi

rajtnál vagy cirkálásakor az oldalválasztásról döntenie kell. A legcsekélyebb kockázatot sem vállalja. Nagy a terhelés, de ezt a terhet részben maga tette a saját vállára. Abban a pillanatban, amikor felszabadultan vitorlázik, sokkal eredményesebb. Ilyen volt a verseny elején, amikor még nem volt olyan eredménye, ami az esélyesek közé sorolta volna. Ezért is lehetett két jó futama az első nap. Attól kezdve a futamok elején meghozott óvatos döntéseinek következményét javítja. Teszi ezt hihetetlen elszántsággal és energiával. Ugyanakkor a sorozatos felzárkózás rengeteg energiájába kerül, ami a fizikumát látva nem jelent különösebb problémát, de azért nem lehet könnyű, legfeljebb kívülről tűnik annak. Ugyanakkor az a nyomás, amit a felzárkózás jelent, az szellemileg nagyon sokat ki lehet belőle. Szeretném látni, hogy nincs szüksége extra energiát mozgósítania, mert – a saját elvárása szerint – előbbre, még hozzá sokkal előbbre kell kerülnie, hanem már a rajttól kezdve elől, az első helyek valamelyikén vitorlázik. Szerintem akkor láthatjuk majd az igazi Berecz Zsombort versenyezni, magabiztosan, szellemesen és elegánsan. A mostani küzdelmes, harcos és kicsit talán görcsös akarás alól felszabadulva minden bizonnyal láthatnánk azt a tudást ami megvan benne, és a mostaninál is jobb eredményt érhetne el.

A futamot követően Fa Nándorral sikerül beszéltem. A következőket mondta: – A verseny elejétől itt vagyok, nagyon élvezem, fantasztikus amit ezek a srácok az elején művelnek. Minden tisztelem az övék, de én már nem vágyom középük. Drukkolok Berecz Zsombinak, és persze a többi magyarnak is, Zsombornak kívánom, hogy sikerüljön elérnie a célját. Nagyon megérdemelné.

Berecz Zsombor a mai futamok után így nyilatkozott: – A mai nap sem volt könnyű, és megint megnehezítettem a dolgomat. A baj az, hogy a konzervatív vitorlázás nem fizetődik ki, túl nagy a rajtvonal, el kell menni a szélére. Középen nem éri meg rajtolni, mert akkora előnyt kapnak már a többiek, hogy az már szinte behozhatatlan. Holnap lesz az a nap, amaikor el kell kezdenem vitorlázni, ha valamit le akarok tenni az asztalra. Átgondoljuk a dolgokat, és holnap beleállunk!

Kelemen Tamás: – Zsombi a második és a harmadik napi futamokon is kissé konvencionálisan vitorlázott az első cirkálószakaszokon. Nem akart kockáztatni, mert a 113 hajóra méretezett hosszú rajtvonalon egy rossz oldalválasztás az összetett eredményre is végzetes hatással lehet. De úgy fest, hogy több kockázatot kell vállalni, ha a magának célul kitűzött dobogós helyet el akarja érni.

Bakóczy Robi: – Mindkét futamban balos volt a pálya, de Zsombi kétszer is középen rajtolt, ami már a futamok elején jelentős hátrányt jelentett. A baloldalt választók gyakorlatilag azonnal lekeresztezhetnék a középről indulókat. Ezek biztonsági rajtok voltak, amelyek akkor működhetnek, amikor kifújt egyenletes, irányát tekintve is stabil szél fúj, és a sebessége is jobb a körülöttes lévőknél. Zsombinak a sebessége jó, a mezőny kilencven százalékánál lényegesen jobb, így ő általában nyugodtan bevállalhat egy közéről történő indulást. Itt a Balatonon azonban ez nem működött, Balatonföldvárnál a szél az irányát tekintve minden, csak nem stabil. Ezért a középen rajtolás nem jött be. De az azért meglepő volt, hogy ennyire nem jó. Az eddigi rajtok mindegyike többé vagy kevésbé, de balos volt. Előfordul, hogy a jobb oldal fizetett, de kizárólag a legfelül rajtoló néhány hajónak. Aki 40–50 méterrel lejjebb

próbálkozott, annak nem jött be, a másik oldalról simán elmentek előtte. Fel kell adni a biztonsági vitorlázást, radikálisabban, vagányabban kell – valamelyik oldalról – rajtolni. Eddig a lee-rajt volt a jó, de semmilyen biztosítékát nem látom, hogy ez a továbbiakban is így lesz majd. Hozzá kell tennem, hogy Zsombi futameredményei nem rosszak, és ha jól számolom az összesített listán hatodik, azzal sem kell szégyenkezzen. De jó volna, ha az első kreuz után nem hátulról kellene felkapaszkodnia. Hát-szélben brutálisan gyors, talán a leggyorsabb a mezőnyben, ez kiségti. Cirkáló szakaszon se lassú, jó lenne az első tízben fordulni a kreuz bójánál. Zsombi a mai napon is nagyokat mentett, ha lenne erre különdíj, biztos ő kapná. A probléma ugyanaz volt, mint tegnap, mindkétszer középen rajtoltunk, vagyis Zsombi középen rajtolt. Az utolsó futam volt a legrázósabb, de azért majdnem ötven helyet feljönni ebben a mezőnyben, az mindenképp pozitívum. További pozitívum, hogy Zsombi fejben nagyon erős, nincs elkeseredve, mert nem az elképzelése szerint alakult eddig a világbajnokság. Meg kell nézni, hogy holnap mire lehet építkezni, illetve megtalálni a hibák okát. A hibák egyértelműek, az okokat kell feltárjuk, és meg kell beszéljük a teendőket. Ha ki tudjuk küszöbölni azokat, akkor előbbre léphetünk. Szerintem holnaptól egy másik Zsombit látunk majd.

Bakóczy Robi sokszor többes szám első személyben beszélt, mintha ő is benn ült volna a hajóban. És hallhatóan izgul, a válaszlai közben újra átéli a történeteket. Megnyugtató módon ő is hasonlóan látja a dolgokat, mint a csapatban mindenki. És az is fontos, hogy Zsombor és az őket segítők körében nincs pánikhangulat, nincsenek elkeseredve – miért is lennének, semmi okuk rá –, nap mint nap fegyelmezetten teszik a dolgukat.

RUJÁK ISTVÁN A 3. NAPRÓL

Ma is sikerült két újabb jó futamot rendezni a szélváltásokra kitűnően reagáló versenyrendezőknek.

Berez Zsombor összetettben előrébb lépett a hatodik helyre, pedig kezdetben mindkét futama nagyon rosszul alakult. A mai első futam első szakaszának végén még a 24. helyen állt, de a befutóig felküzdötte magát a tizedik pozícióig.

A következő futamon közepesen, gyengén sikerült a rajtja a 113 hajós mezőnyben. Az első pár percben egy olasz és egy ausztrál versenyző közé beszorulva nem volt szabad irányválasztási lehetősége, ráadásul küzdenie kellett a tiszta szeles pozícióért is. Csak a 62. helyen ért fel az első pályajelhez, vagyis a világbajnoki mezőny nagyobbik fele előtte vitorlázott. Ám ettől kedve hibátlanul, mondhatjuk, hogy tökéletesen versenyzett, és az egyre gyengülő szélben a 16. helyig jött előre egy olyan futamban, ahol ez számos menőnek nem sikerült. Például az első két nap után vezető Európa-bajnok francia Jonathan Lobert a hatvanadik(!) lett.

Berez a futam után elégedetten nyugtázta, hogy feltehetően a verseny egyik legnagyobb helyezési-mentését tudhatja magáénak. Mostani összetett hatodik helye is kiváló, de ő ennél is komolyabb célt tűzött ki magának.

A harmadik versenynap a legjobban a holland Nicholas Heinernek sikerült, aki az első futamban magabiztosan verte a mezőnyt, míg a másodikon a huszadik hely környékéről lépkedett előre – egészen a harmadikra – a célig.



Forduló után



Cirkáló szakaszon sokszor nehéz kibontakozni – fotó: Tóth Boge



Berez ismét óriásit mentett

Nicholas Heinernek jó napja van





Hat futam után Max Salminen vezet



Ed Wright a második



Szélcsend és várakozás...

... után irány a víz



Csaknem ugyanilyen jó napja volt a brit Ed Wrightnak (3., 4.) és a legegyszerűsebb teljesítményt nyújtó svéd Max Salminennek (6., 6.).

Az ötödik futam után már egy kiesőt is számítanak, ezért az élen a sorrend ismét gyökeresen megváltozott. Most Salminen vezet Wright és Heiner előtt. Lobert az élről a negyedik helyre csúszott vissza. A hatodik futamot nyerő legyel Piotr Kula délelőtt 68. lett, de a kieső vissza segítette őt az összetett ötödik helyre, közvetlenül Berecz Zsombor elé. A legjobb magyart az argentin Facundo Olezza, a görög Mitakis, a horvát Milan Vujasinovic, valamint a két hete junior világbajnok finn Oskari Muhonen üldözi a listán.

Az eddig fújó nyugati majd délnyugati szelekben nagyon nehéz dolga van minden győzelemre törő menőnek. A rajt és az első kreuz döntő jelentőségű. De érdemes-e tervet készíteni és rátenni a tétet valamelyik oldalra, vagy inkább egy biztos rajttal középen, bízva a sebességben, megpróbálni kontrollálni a helyzetet, és így felérni valahol az első tízben? A hosszú rajtvonal miatt valamit mindenképp választani kell. Ám az eddig lezajlott futamok egyes köreiben, eddig hol a jobb oldal jött be, hol pedig a bal, olykor pedig középen okosan vitorlázva lehetett felérni a bójához a legjobb helyeken. Egy futamon belül is többféle módon.

A mezőny színvonaláról már korábban is írtam, amit a jelenlegi eredmény is igazol. Bizony kőkemény a társaság, jellemző, hogy a világranglista első tíz versenyzője közül most csak négyen vannak benn az első tízben! Az első nap után vezető horvát Nenad Bugarin 27. az összetett sorrendben...

Túl vagyunk az Opel Finn Gold Cup felén. Vasárnapig még négy futamra, majd a legjobb tíznek egy dupla pontszámú Éremfutamra kerülhet sor, ha a balatoni szél továbbra is olyan készségesen fúj majd, mint eddig.

7. FUTAM

Szeptember 7. Az Éremfutamot nem is számolva még négy hátra van. Az bármire elég lehet, 21 pont a különbség a versenyben vezető Max Salminen és Berecz Zsombor között, a harmadik Nicholas Heinerrel szemben pedig 12. Ez – akár a 21 pont is – egy ekkora mezőnyben behozható. Hogy ez sikerüljön, ahhoz több kell. Nem nagy dologról van szó, legfeljebb nüanszokról beszélünk.

Egyelőre a parton halaszt a rendező, szél nincs, csak foltokban látni valami légmozgást. Délutánra ígér a meteorológia egy friss északit. Így van alkalmam Berecz Zsomborral beszélgetni.

– Nem idegesít, hogy nincs szél? Várakoztok a parton mikor a vízben lenne feladatod?

– Tudomásul kell venni, amúgy sem tehetsz ellene, ez ilyen sport. Tudod, ha nem fúj a szél nem lehet futamot rendezni... Nincs miért izgulnom, biztosan lesz még futam. Eddig a verseny felénél tartunk, hat futam lement, négy és a duplapontos Medal Race még hátra van, ugyanannyi pontot lehet gyűjteni a továbbiakban, mint eddig.

– Úgy számolsz, hogy az Éremfutamban ott leszel... Megígéred?

– (Nevet.) Meg! Mindent megteszek érte.

– *Egy kicsit a tudásod alatt teljesítettél...*

– Nem így gondolom. Nem csak írod, írtátok, hanem tényleg nagyon erős ez a mezőny. Olyanok is odaérnek –

ENGINEERING

your happiness



BAVARIA E40 FLY

A BAVARIA E40 FLY hajónk esetében a hangsúly a környezetvédelmen van.

A forradalmian új hibrid meghajtás – a hajótest kialakításával karöltve – jóval alacsonyabb üzemanyag fogyasztást eredményez.

Figyelhet a környezetre átvitt értelemben is, hiszen a tágas flybridge panorámás kilátást biztosít. Várjuk a fedélzeten!

További részletekért keresse irodánkat!

BAVARIA YACHTS HUNGARY

Web: www.bavaria.hu, e-mail: info@bavaria.hu.

Központi ügyfélszolgálat: 1134 Budapest, Róbert Károly krt. 57.

Telefon: +36 30 677 5087, fax: +36 1 352 8123



BAVARIA
YACHTS

TAVI VERSENYHAJÓ



„ÉV HAJÓJA
EURÓPÁBAN”
díj jelöltje

A HAJÓ PARAMÉTEREI

A hajó építője:	Média & Marketing kft.
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
Árbóc magasság a dectől (m):	16,70
Maximális vitorlafelület cirkáláskor (m ²):	158
Maximális vitorlafelület bőszeiben (m ²):	286
A hajó tömege (kg):	2280
Ebből ballaszt tömeg (kg):	1200
Vízballaszt tartály egy oldalon (l):	460



legalábbis egy-egy futamban – az első tízbe, akik nem férnek be összetettben a mezőny első harmadába, azaz a harmincöt–negyvenedik helyen végeznek.

– Változtatni kel a stratégián, teljesen más 113 hajóval versenyezni, mint amikor harmincan vagy negyvenen vagyunk a pályán. Ott belefér egy közép rajt, ami egy biztonsági kezdés, mert onnan még meg lehet vitorlázni a pálya mindkét szélét, ez egy ekkora rajtvonalon nem fér bele. Ezt nem tudhattuk hamarabb, mert a tengeren általában nem ennyire egyértelmű a helyzet, ráadásul ekkora mezőny még a vb-ken sem szokott összejönni. Szóval nem gondolom, hogy alulteljesítetek, de a rajtokon nyilvánvalóan változtatnom kell, a többi szerintem rendben van.

– *Nem a vitorlázásról beszélek, hanem az eredményről... De egy rossz rajt rossz oldaválasztást is jelent.*

– Egyszer sem választottam egyértelműen rossz oldalt, a középen történő rajtolás csak annyit jelent, hogy nem értem ki a pálya szélére, de ha a szélen rajtolok, sem biztos, hogy a legszélső hajó szeretnék lenni. A rajttól függetlenül is azt érzem, hogy jó oldalon, és jó pozíciót elfoglalva cirkálok.

– *Azt mondd, hogy a következőkben szélről rajtolsz majd. Minek alapján tudsz dönteni?*

– Remélem a futamok előtt fel tudjuk térképezni a pályát, mert néhány perccel a rajt előtt, a vonal hossza miatt már nem lehet változtatni. Az eddigi tapasztalatok nem sokat érnek, mert most nem fúj, és valószínűleg a továbbiakban új szelünk lesz. A Balaton minket is meg tud tréfálni, az látszik, hogy aki rosszul oldala kerül, az nagyot bukik. Nem sorolom, de egy világ- és egy Európa-bajnoknak is sikerült már a 58. és 60. helyen célba érnie. Én azért ennyire nem húztam rosszat, kieső nélkül, ha az összpontszámot nézzük most negyedik lennék. Nem vagyok elkeseredve, egyáltalán nem érzem rossznak a vitorlázásom, sőt kifejezetten jól vitorlázom, csak egyszer fel kellene érnem rendesen a kreuz bójához.

– *Senki sem állította, hogy rosszul vitorláznál, sőt! Viszont te vagy a legnagyobb feljövő...*

– Hát... nem tudom, hogy ez jó vagy inkább rossz? Azért ne felejtse el, ebben az is benne van, hogy hatvanadikról tizenvalahányra–húszra feljönni nem nehezebb, mint a hatodikról a másodikra. Örülök neki, hogy sikerült, de nem vagyok rá büszke.

– *Visszagondolva, a rajtokon kívül min változtatnál?*

– Többet kockáztatnék. Nem vagyunk hozzászokva, hogy ekkora különbség legyen az oldalak között, előfordult, hogy a differencia öt perc, azaz gyakorlatilag 25 százalék volt a két oldal között, ami rengeteg. Ezt ki kellene használnom, de ebben ott a bukás lehetősége is.

– *Kikre kell figyelned a továbbiakban, kik az ellenfelek?*

– Láthatod a listát... A verseny előtt szerintem tízen – vagy inkább nyolcan – voltunk esélyesek éremre vagy akár a győzelemre. Van aki elkapált, de a többiek ott vannak, pontosabban ott vagyunk.

– *Milyen szelet szeretnél a hátralévő futamokra?*

– Hála Istennek teljesen mindegy... Itt a Balatonon szeretem a kis szelet, talán az jó lenne, de alapvetően tök mindegy. Amit nagyon szeretnék, hogy legyen futam.

– *Drukkolok! És még pár százan, aki jöttek megnézni a versenyt, elsősorban persze téged.*

– Ez fantasztikus, nagyon jó érzés, köszönöm mindenkinek aki eljött, de azoknak is, akik otthon figyelik az eseményeket.



Jut idő beszélgetni, Ruják István Luca Devotival készíti interjút



Berecz a parti halásztások során többször is pecázással múltatta az időt



A Balaton leggyorsabb katamaránja sem nagyon rohan

Némi szél érkezik





Halasztás...



Csendélet: szélre várva



Antal Gábor



Egy remekmű: Pata Finn

A délre ígért szél csak nem érkezett meg, így Fluck Bence további halasztásról döntött. Három óra tájban már kezdett kialakulni a szokásos délnyugati szél, ezért elkezdett mozgolódni a társaság, majd fél négy felé elindultak a rendezőmotorosok.

A szél a felső bójánál 13, itt a rajtnál 14 csomó, az O-lobogó felkerült a rendező motoros árbócára, indulhat a futam, azaz csak indulhatna, mert szerintem a mezőny fele korán indult, így természetesen általános visszahívást rendel el a versenyvezető. A következő rajt már simán elmegy. Úgy néz ki, hogy most is mindkét vége jó a rajtvonalnak. Zsombor a lee-oldalt választja, mi viszont felül vagyunk... Az az oldal jónak néz ki, a lee bójától Majthényi Szabolcs jelenti, hogy jó a bal oldal. Nem bírom sokáig, a mezőny mögött átmegyünk a túloldalra, végre Zsombort is látjuk, aki kifejezetten jó pozícióban halad. A szél legyez ugyan, de ezzel együtt is a bal oldalt gondolom a jobb választásnak. A felső bójánál a sorrend igazolja is ezt, balról érkezik a vezető Jonathan Lobert, majd Jorge Zarif, Nenad Bugarin, Evgeniy Deev, Anders Pedersen, Henry Wetherell, Josip Olujic érkezik. Berecz Zsombor a nyolcadik!

Ez pedig tízen belül van, lássuk mit tud kezdeni a helyzettel. Pontosan azt, amit délelőtt fejtegetett, nevezetesen: „a hatvanadikról tizenvalahányra–húszra feljönni nem nehezebb, mint a hatodikról a másodikra”, és ez nyilván fordítva is igaz. Ezt bizonyítja, és a hátszélkapunál a harmadik. Hihetetlen amit művel, jelentős távolságot vert az élmezőnyre, már az első kettő – Jorge Zarif és Jonathan Lobert, akik helyet cseréltek – is lőtávon belülré került. Bravó!

A következő szakaszon a vezető hármas együtt marad a baloldalon. Zarif a szakasz feléig meglép az üldözőitől, Zsombi pedig együtt halad a franciával, de a bójáig egy kicsit ők ketten is eltávolodnak egymástól, Lobert biztos előnyre tesz szert. A Zarif már bő száz méter előnnyel kezdi a hátszélszakaszt, de Lobert nincs túl távol...

Antal Gábor: – A hátszél végére meglesz a francia! Nézd meg Zsombi mennyivel gyorsabb...

Nézem, de nem látom.

Antal Gábor: – Nem látod? Egy perc alatt hoz rajta egy bő métert!

Ja! Ezt kell(ene) látnom? Gábornak könnyű, olyanokat is észrevesz, amit mi halandók nem, mert ő a hetvenes évek elejétől – úgy 45 éve! – a mai napig finnezik. Tíz perc elteltével számomra is világos az, amit a gyakorló finnes rögtön kiszúr. Zsombor tényleg gyorsabb. A szakasz vége felé kiderül, hogy igaza van, Zsombor valóban lenyomja a franciát, aki feladja, már csak a mögötte jövőkre figyel. Zsombor közelít a brazilra, utol is éri, de megelőzni már nem tudja. Lehetett volna két–háromszáz méterrel hosszabb a pálya... A befutóban három másodperc előnnyel győz a brazil Jorge Zarif. Berecz Zsombor a második, Jonathan Lobert a harmadik.

Berecz Zsombor a futam után: – Ahogy tegnap ígertem, vége a konzervatív vitorlázásnak! Sikertült egész jól kijönnöm a rajtból, az első tízben voltam, és onnan sikerült feljönnöm a második helyre. Mindent beleadtam, nem sokat hagytam ebben a futamban! Kivagyok!

Negyed hat van és még nem futott be mindenki, nem-sokára sötétedik... Ma már több futam sajnos nem lesz.

Berecz Zsombor: – A verseny nagyon jól kezdődött számomra egy harmadik és egy hatodik hellyel. A követke-

ző két napon viszont nem remekeltem. Biztonsági vitorlázásra törekedtem, sajnos az nem fizetődött ki a következő négy futamban. Nem tudtam jó eredményt csinálni, mindig küzdenem kellett, hogy visszakerüljek a mezőny elejébe. Tegnap este eldöntöttük: a biztonsági vitorlázást fel kell áldoznom, hogy esélyem legyen egy jobb eredményre. Ma volt az első nap, hogy újra igazán vitorláztam, és elrajtoltam a rajtvonal széléről. Végre sikerült felérem az első tízben a kreuz bójához. Hátszélben nagyon jó a sebességem, így az első hátszélben sikerült feljőnnöm harmadiknak, az utolsó hátszélben még egy embert megelőzve másodiknak futottam be. Igazából jövök vissza a versenybe. Ma reggel a hatodik voltam, ami jó hely, de a célkitűzésünk az érem, bármilyen színű is legyen. Tudjuk, hogy képes vagyok rá. Még van három futamunk az utolsó Medal Race előtt, ahol minden eldől. Igyekszem a legjobb pozícióba kerülni. A Medal Race-ben pedig bármi megtörténhet.

RUJÁK ISTVÁN A 4. NAPRÓL

Berecz Zsombor ahogy ígérte, a korábbiaknál kevésbé konzervatívan választott oldalt, a vonal déli oldalán rajtolt, ha nem is a szélén. Egy ideig küzdenie kellett, hogy kidughassa az orrát a körülötte pontosan indító ellenfelek közül. A szél már a rajt előtt is többször fordult dél felé, és általában abból az irányból is frissült. Így Zsombi pozíciója – hozzátevé extra jó hajóvezetését és sebességét – egyre jobban festett, ahogy közeledtek az első pályajel felé. A kreuz végén 7-8. helyen kezdhette a hátszélszakaszt.

A szél már 15 csomós, olykor erősebb volt, és a rendezőhajón fenn volt az O-lobogó, vagyis hátszélben mindenkinek mindent beledhatott. Zsombi a világ egyik legjobbja ebben a műfajban. Fel is jött a harmadik helyre.

A második kreuzban tartotta a helyét. Az élen Jorge Zarif – aki korábban már volt világbajnok, jelenleg 15. – magabiztos előnyre tett szert. Elérhető közelségben Jonathan Lobert, Európa-bajnok és olimpiai bronzérmes vitorlázott. Zsombi az első körhöz hasonlóan ezúttal is elementáris erővel hátszelezve előzte francia ellenfelét, és magabiztos előnnyel, a második helyen siklatott be a célba.

A versenyzők rendre úgy nyilatkoznak, hogy a szél trükkös, forgolódó, ám sokkal jobb, mint várták. Nagyon elégedettek a határozott versenyrendezéssel, illetve remekül érzik magukat a patinás, szépen felújított Spartacus telepen.

Hét futam alapján továbbra is Max Salminen vezet Ed Wright és Jonathan Lobert előtt. A holland Nicholas Heiner egyetlen ponttal áll Berecz előtt. A világranglista első tíz helyezettjéből jelenleg öten vannak itt is a tízben.

EGY NAP A PARTON

Szeptember 8. Ma még kísérletet sem lehetett tenni vitorlásverseny rendezésre. Az időjárás pihenőnapot adott az Opel Finn Gold Cup résztvevőinek. Az első négy nap remek szelei, és hét futama után ma sajnos a szélcsend diktált a világbajnokságon.

Délelőtt még egy különleges látványossággal is szolgált a Balaton: a vízen gomolygó sűrű, átláthatatlan köddel és felette kék éggel. A köd eloszlásával az addig is alig-alig lengedező gyenge szellő is felszívódott.

A versenyvezető Fluck Bence az utolsó pillanatig kivárt, de hiába, a mai napon a nem lehetett futamot rendezni.



Fluck Bence versenyvezető

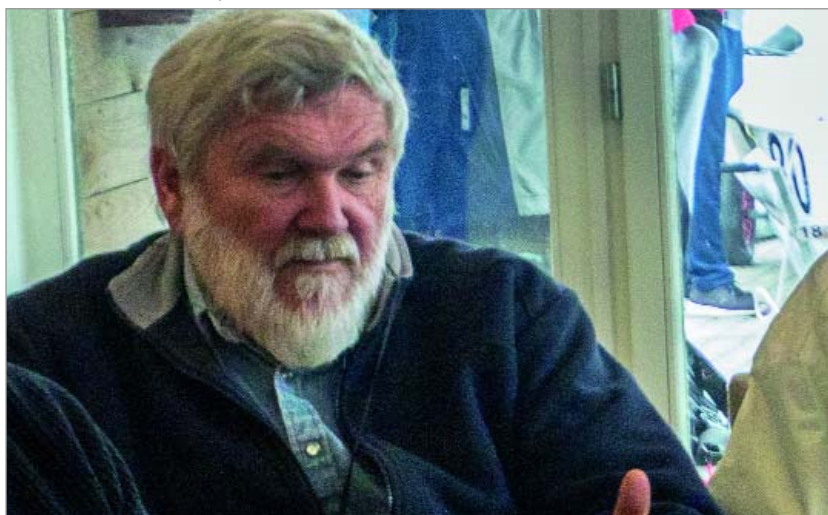


Majthényi Szabolcs szervezőbizottság vezető



Erdélyi Béla versenylnök

Gereben Gábor versenykoordinátor





Nézőhajó



Zsombor drukkerek – fotó: Tóth Bogee



Fináczy Péter is szurkolni jött – fotó: Tóth Bogee

Hajrá! – fotó: Tóth Bogee



Délután más senki sem reménykedett. A versenyzők pihentek, volt aki beszélgetett, mások a hajójukon babráltak, és volt aki pecázással múlatta az időt. Az utóbbi táborba tartozott Berecz Zsombor is. Hogy fogott-e halat, arról nem nyilatkozott...

A kellemes délután jó felvezetés volt az esti Pata partihoz, amelyet a kiváló magyar Finn építő, Antal Gábor adott a résztvevőknek.

EGY KÍSÉRLET

Szeptember 9. Új nap, új remény. Ma három futamot tervez a rendező, de hiába, ha nem fúj a szél, így a parti várakozás marad. Lassan telnek az órák, a meteorológiai csak délutánra ígér változást.

A déli szél első jelére vízre száll a mezőny. Az persze tudható volt, hogy egy jó időbe telik, mire a szél leterjed a tavon. Eleinte csak a part mellett volt érzékelhető, de fél négykor már lehetett pályát rakni.

Erre fél órája volt a rendező csapatnak. *Hogy miért?* Mert a kiírásban az szerepelt, hogy a mai napon 16 óra után nem lehet rajtoltatni. *Tehát miért?* Csak. *Magyarázat?* Ez áll a kiírásban. Remek! Előző este egy egyszerű közleménnyel változtatni lehetett volna, de senkinek sem jutott eszébe. Őszinte legyek? Nekem sem, pedig olvastam a kiírást.

Fluck Bence vezette rendezők gyors és hibátlan munkát végeznek, így a rajtjelzés időben elkezdődik. Már az első rajt is fekete lobogós, minden rendben. Egy ideig. Három perccel a rajt előtt azonban a szél úgy harminc fokra balra fordul. A rendezők rádióznak, Fluck Bence aggodul, mire Gereben Gábor nyugtatni próbálja: „A délnyugati Földváron nem egy szélcsatorna.” Ok, de nem áll vissza... Egypercesben csorog lefelé a mezőny, és nemtetszésének hangos füttykoncerttel ad hangot. Nincs mit tenni, bele kell halasztani a rajtjelzésbe. Ez egyben azt is jelenti, hogy a mai napra befejeződött a verseny. Négy óra után néhány perccel a természetesen szél visszaáll, a versenyzők pedig ragyogó szélben vitorlázhatnak a kikötőbe.

Mi a motorosban szomorúan vesszük tudomásul a történeteket, a versenyzők higgadtan, egyetlen szó nélkül fogadják el, hogy a Balaton ilyen csúf tréfát űz velük. Berecz Zsombornak igencsak kellett volna futam, mégis csak ennyit mondott: – Ez van, holnap is lesz nap, már a Medal Race-re koncentrálok. Hajrá!

Böröcz Bence, a nemzetközi zsűri tagja: – Azért, hogy egységes legyen, a kiírás lényegi részét a Nemzetközi Finn Szövetség készíti. Csak az időpontok, a helyszín, a nevek stb. változnak. És ez a pont is szerepelt az eredeti szövegben. Amúgy erre azért lehet szükség, hogy a Medal Race előtti este akkor is tárgyalni lehessen az óvásokat és orvoslati kérelmeket, ha sok van belőlük, illetve azért, hogy esetleg egy – vagy több – óvás újratárgyalásra is legyen idő, amennyiben szükséges. Ugyanis előfordulhat, hogy egy óvás kimenetelétől függ, hogy ki kerül az Éremfutamba.

MEDAL RACE

Szeptember 10. Az Éremfutam résztvevői: Max Salmi 31 pont, Ed Wright 38, Jonathan Lobert 38, Nicholas Heiner 48, Berecz Zsombor 49, Ioannis Mitakis 53, Piotr Kula 60, Facundo Olezza 65, Aders Pedersen 81, Milan Vujasinovic 84.

Zsombor lehet még akár világbajnok is, de ahhoz az Éremfutamon győznie kell, és Salminennek az utolsó helyen kell célba érnie. Emellett az sem mindegy, hogy Wright és Lobert hányadik lesz, a magyar aranyéremhez egyiküknek sem szabadna a hetedik helynél előrébb kerülni, Heinernek pedig mögötte kell végeznie... Lássuk be, erre nincs valódi esély. A dobogóra kerülés viszont akkor is összejöhet, ha a magyar finnek második vagy harmadik a célban. Ez esetben viszont azt is figyelni kell, hogy hol fut be a célba az összetettben most negyedik Heiner vagy éppen a görög Mitakis.

A legjobb tíz versenyző – egy rövid halasztást követően, fél tíz felé – vízre száll, hogy a földvári világbajnokságon utoljára megmérkőzzön egymással.

A néző- és kísérőhajókon sok száz magyar szurkoló drukkol a legjobb magyar vitorlázónak.

Berecz Zsombor végig kitűnően versenyez. Az első cirkáló szakasz végén negyedik helyen kerüli a bóját, majd a hátszélben egyet előrébb lép. A következő kruzban közelebb kerül a második Ioannis Mitakis-hoz, és a befutó szakaszon, hátszélben türelmes és okos vitorlázással megelőzi. Második helyen ért célba!

Berecz Zsombor ezzel a nagyszerű eredménnyel is ötödik az összetett sorrendben, mert az Éremfutamatot az előtte egy ponttal kezdő holland Nicholas Heiner nyerte. A dobogós helyeken végző ellenfeleket több hellyel is legyőzte, de nekik még hátrébb kellett volna csúszni az ő előbbre lépéséhez.

A világbajnok a svéd Max Salminen lett, aki 2012-ben Fredrik Lööf mancsaftjaként volt Sztárban olimpiai bajnok (Lööf pedig Finnben volt korábban háromszor világbajnok...). Ezüstérmes a francia Európa-bajnok Jonathan Lobert, míg a bronzérmet – az Éremfutamban aratott győzelmének köszönhetően – Nicholas Heiner érdemelte ki. A negyedik helyen vele pontazonossággal a 2014-ben világbajnok Ed Wright végzett, Zsombit három ponttal megelőzve. A világbajnokság – a szokott módon – rendkívül szoros versenyt hozott. A győztes Salminen hat ponttal előzte meg az ötödik helyezettet Berecz Zsombort. Közöttük a többiek.

Berecz Zsombor: – Nagyon jól kezdtem a hetet, majd következett két nehezebb nap. Ezt követően taktikát váltottunk, és a következő futamon sikerült a második helyen befutnom. Több futamra sajnos nem került sor, így az ötödik helyen jutottam az éremfutamba, ahol mindent megtettem, hogy előrébb kerüljek. A második hellyel pontban nagyon közel kerültem a riválisokhoz, de a pozícióm már nem változott. Éremért jöttem, de nem csüggedünk, jó úton haladunk, még többet kell dolgozunk, de az irány jó. Egyik futamban sem hagytam semmit, ezzel elégedett vagyok. Megmondom őszintén, nem volt még olyan finn vitorlásverseny, ahol az ötödik helyezettet jobban ünnepeleék, mint a világbajnokot. Fantasztikus érzés volt!

INTERJÚ KELEMEN TAMÁSSAL

– Alapvetően jól sikerült a vb, annak ellenére is, hogy éremet szerettünk volna. Egy világbajnoki ötödik hely egy remek – a legjobb magyar finnek – eredmény. Zsombor hiába volt itthon, ez nem jelenti azt, hogy előnye lett volna. Mert hiába gondolhatjuk, hogy ismerjük a balatoni szelet, de a múltbéli információk sokszor félrevezetőek lehetnek. De nem ezen múlt a dolog, a rendkívül hosszú rajtvonalon



A verseny győztese: Max Salminen



Második: Jonathan Lobert



Harmadik: Nicholas Heiner

Kelemen Tamás





Ugron Gáspár gratulál Bercz Zsombornak... – fotó: Tóth Bogee



... majd Kelemen Tamásnak – fotó: Tóth Bogee



Bercz Zsombor megköszöni a biztatást

Díjkiosztó: Jonathan Lobert, Max Salminen és Nicholas Heiner



Zsombor – szerintem is helyesen – a verseny elején nem a legjobb pozícióra, hanem a biztonságra törekedett, mint ahogy általában a többi élversenyző is. Ők talán pont azért, mert nem voltak korábbi beidegződéseik a pályáról, többet mertek kockáztatni... Akárhogy is nézzük a nagyon erős mezőnyben is van egy szűk elit, talán tíz versenyző, akik a sebességükben is bízhatnak. Zsombor is közéjük tartozik, az első cirkáló szakaszon a rajtok miatt ugyan megszenvedett, de kruzban is jól, sebességét tekintve is a legjobbakkal legalábbis egyenrangúan, bőséggel pedig kiemelkedően, egészen fantasztikusan vitorlázott, ezen versenyen ő volt a leggyorsabb, pedig Finnben ez a legnehezebb. Ami az ötödik helyet illeti, nem vagyok elégedett, de elégedetlen sem, most ez sikerült, a jövőben nem kell ezzel foglalkozni. Az elmaradt futamokat persze sajnáljuk, mert pont akkor volt szünet, amikor Zsombi felszálló ágban volt. A Medal Race jól sikerült, a holland Heiner egy merész oldalváltással győzött, Zsombor viszont gyönyörű vitorlázással a mezőnyben hozta a második helyet.

– Zsombinak fantasztikus éve volt, minden versenyen ott volt az Éremfutamban, ami óriási eredmény, nem tudom volt-e rajta kívül valaki, akinek ez sikerült... Ha előre tekintünk, akkor ez a tokiói olimpiára történő felkészüléshez egy nagyon erős alapot ad. Most a jövő évi aarhus-i kvalifikációs világbajnokságra, illetve az arra történő felkészülésre koncentrálnunk, ahol a csökkentett olimpiai létszám miatt csak nyolc versenyző szerezhethet jogot az olimpiai részvételre.

– Egyre jobbak a fiatalok, de szerintem ők még kicsit »bátrak«, sokszor húzzák a széleket, ami ha bejön, jó eredményeket érnek el, de nem túl kiegyensúlyozottak. Az igazi ellenfelek – legalábbis még egy jó ideig – azok lesznek, akik most is elől végeztek, és elképzelhető, hogy vissza fog jönni a mezőnybe a két America's Cup résztvevő, a brit Giles Scott és az új-zélandi Josh Junior is. Zsombornak amúgy senkitől sem kell félnie, ő már most is a legjobbak közé tartozik, és a következő két, két és fél évben azon kell dolgoznia, hogy ő lehessen akár a legjobb. Az idei év nagyon jó kezdés ehhez.

Bercz Zsombor is megérkezik a büfébe, ahol Tamással beszélgetünk.

– Szia Zsombi! Véget ért a vb, minden rendben?

– Érmeket szerettünk volna... Szerinted? Nem sikerült, igaz, nem sok hiányzott, de erre senki sem fog emlékezni, csak a számot, a sorrendet látják majd az emberek. Kicsit csalódott vagyok, de nem kell szégyenkezni, megtettem amit lehetett, ebben most ennyi volt. Ha tudjuk, hogy három futamot nem lehet megtartani, nyilván korábban változtatunk a taktikán, de erről felesleges is beszélni, a ha kezdetű mondatoknak nincs értelmük. Az idei évem ezzel együtt is jól sikerült. Most pihenő következik.

– Folytatás?

– Munka, munka és munka... Jelenleg csapatot keresünk, több jó edzőpartnerrel szeretnénk dolgozni, Devotiféle társaságból csak az argentin Facundo Olezza maradt, egy ember pedig kevés. Sok jó vitorlázó van, velük beszélgetünk, ki fog ez alakulni.

– Gratulálok!

Kelemen Tamással folytatjuk: – Zsombor három olimpiájára visszatekintve elmondható, hogy ő nem a »részt vett« kategóriában, hanem a középszínpadon szerepelt, Weymouth-ban pedig még jobban, a 21., Rióban pedig a 12. helyen végzett. Nekünk nem volt kitaposott utunk, meg

kellett teremteni a felkészülés feltételeit. Ha azt nézzük, honnan indultunk, azt kell mondjam, hogy szuper, amit elértünk. Sok segítséget kaptunk annak idején Kocsis Pétertől, az MVM-től, manapság pedig a Balatoni Yacht Clubtól. Az MVSz pedig azon túl, hogy Zsombort anyagilag is támogatja, azzal segít a legtöbbet, hogy az utóbbi olimpiai ciklusban már nem szól bele szakmai kérdésekbe, hogy minket dolgozni. Azért fontos ezt kiemelni, mert korábban sajnos ez nem így történt. Holczhauser Andrásnak, az MVSz főtítkárnak külön is köszönöm, hogy ellenállva a törekvéseknek, nem engedte, hogy ránk húzzanak valami központosított rendszert a felkészülés során. Mindannyian – Vadnaiék és Érdi Mária – gyakorlatilag szabad kezet kaptunk, szerintem ennek (is) köszönhető az elért eredmények. A folytatásban is látok olyanokat – például a Gyapjas tesvéreket –, akik nemzetközi szinten is eredményesek lehetnek. Ugyanakkor aggasztó, hogy a döntéshozók többségének viszont fogalma sincs, hogy mi történik a vitorlázásban a világ élvonalában. Holott ehhez elég lenne minket, a Balatoni Yacht Clubot, Vadnai Pétert vagy Majthényi Szabolcsot, esetleg még néhány embert megkérdezniük... Most Földváron egyetlen elnökségi tagot, Fináczy Györgyöt láttam a futamok alatt, de mást nem, sehol senki...

– Azt viszont jónak tartom, hogy az ifjúságnál próbálnak egy koncepciót felépíteni, csak sajnos ennek kapcsán is előfordul, hogy olyan dologról – a vitorlázás jelenlegi nemzetközi szintjén – hoznak döntést amit még életükben nem látnak.

– Ami a finnes utánpótlást illeti, én Németh Domonkosban látok fantáziát, rá érdemes odafigyelni, ő jó lehet. Nagyon fiatal, ha jól tudom 15 éves, őt – bármennyire is az lenne a cél –, még nem lehet őt Zsombi mögé, közvetlenül bedobni a nemzetközi mezőnybe. Neki is végig kell járnia azt utat, amelynek még nagyon az elején tart.

– Az is látható, hogy mára az atletikus képzésnek nagy szerep jutott. Nem kell már azzal foglalkozni, hogy egy gyerek hatévesen hajóba üljön, hanem később, akár 10–12 éves korban a fizikailag megfelelő, más sportágban kapott alapokkal rendelkezők fiatalok közül lehet válogatni. Gondolok arra, hogy egy kézilabdázóról mondjuk 12–13 éves korára kiderül, hogy nem elég jó, az még nagyszerű vitorlázó lehet.

– Láthatod az itt versenyzőkön, hogy a Finn már nem a pocakos negyvenes éveiben járó urak sportja, ezek a srácok kivétel nélkül tökéletes kondícióban lévő, erős atléták. A nálunk fejlettebb vitorlás nemzetek lassan húsz éve belátták, hogy bizonyos képességek vitorlázással nem, vagy csak kevésbé fejleszthetők, mint más sportágakban. Ilyen az egyensúlyérzék, a dinamika, a koordinációs képesség. Példának hoznám fel Tom Slingsby-t, aki 14 évesen kezdett vitorlázni, azt megelőzően teniszezett. Talán ő az első világsztár, aki ilyen előzmények után kapcsolódott a vitorlázásba. Hogy hazai példákat is említsek, csak azokat mondom, akik hirtelen eszembe jutnak. Heinrich Tibor több sportágat űzött aktívan: jégkorongban, gyeplabdában és vitorlázásban válogatott volt, 1928-ban jégkorongban képviselte hazánkat az olimpián. Haán András kosárlabdában is volt olimpikon. Litkey Botond sokszoros alpesi sí bajnokok.

Ez pedig egy valódi paradigmaváltást eredményez, a mai fiatalok között – akik figyelemreméltó nemzetközi szintű eredményeket érnek el – egyre több a más sportokban (is) alapokat szerzett sportoló. A serdülők között pedig ma a többség ilyen.



Fontos az atletikus képzés... – fotó: Tóth Bogee



... a dinamika... – fotó: Tóth Bogee



... a kifógástalan kondíció... – fotó: Tóth Bogee

... a koordinációs képesség... – fotó: Tóth Bogee





Haidekker Elemér



Székely Antal



Németh Domokos

A rajthajó



A MAGYAROK SZEREPLÉSE

Az eredménylistát tanulmányozva jól látható, hogy Berecz Zsombor mögött hazánkban nincs nemzetközi mézónyben is számottevő finnes... És persze most finoman fogalmazok. Igaz, olyan versenyzőnk sincs, aki valóban – a nemzetközi gyakorlat szerint – komolyan venné a felkészülést. Egy sor, egykor kiváló magyar finnes vitorlázó volt most is itt a vb-n, de ők már nem képesek – és nem is céljuk – a profikkal felvenni a versenyt. Ők azok, akik hobbiból vitorláznak, és ezt figyelembe véve néhányuk eredménye – különösen gyenge szélben, amikor nem lehet pumpálni – meglepően jó, igazolva, hogy azért nem felejtettek el az évek során vitorlázni.

Berecz Zsombor után a legjobb magyar, a 77. helyen végzett Haidekker Elemér lett, őt – a magyarok között – a mindössze 15(!) éves Németh Domonkos követi, egy hellyel megelőzve Székely Antalt. És akkor álljunk meg egy pillanatra! Németh Doma az utolsó – testsúlyának és fizikumának leginkább megfelelő – gyengeszese futamon 13. helyen ért célba, ami akkor is kiemelkedő teljesítmény, ha hozzászámoljuk a Medal Race résztvevőit, és így a 23. helyre soroljuk őt. Berecz Zsomboron kívül hasonló futameredményt nem produkált magyar versenyző a vb-n, a következő legjobb Haidekker Elemér 46. helye, ami azért a duplája... Ahogy Kelemen Tamás mondta, Domára figyelni kell!

A RENDEZÉS

Gyakran előfordul, hogy a versenyek neuralgikus pontja a rendezés és a bírászkodás. Nem csak itthon, de sok esetben külföldön is. A tárgyi és technikai feltételek ugyan jelentősen javultak hazánkban az elmúlt években, de ez jó ideig nem járt együtt a szakmai kompetenciák és a személyi feltételek fejlődésével. Az utóbbi években viszont jelentősen javult a helyzet, fiatalok is bekapcsolódtak a munkába, ezzel a rendezők és versenybírók tekintetében jelentős előrelépés történt. A két terület hazánkban is jelentős fejlődése révén, ma igazán színvonalas versenyeket képes rendezni egy-egy klub és az MVSz is.

Egy világbajnokság szervezése és lebonyolítása különleges, és természetesen hatalmas feladat, de a mostani Finn Gold Cupon olyan fegyelmezett, mindenre kiterjedő szervezést és rendezést tapasztalhattunk, amely a külföldi versenyeken is kiemelkedőnek számítana. (Nem én mondom, hanem a sok tapasztalattal rendelkező külföldi résztvevők.) Egy világbajnokságot hibátlanul lebonyolítani szinte lehetetlen, de most mégis sikerült. A rendezőgárdából senkit sem lehet és nem is szabad kiemelni, ők együtt, egy csapatban oldották meg a feladatot. A Fluck Bence dirigálta vízi rendezőgárda munkájába a verseny szervezője, Majthényi Szabolcs is besegített, aki rengeteg tapasztalatával, illetve a balatonföldvári helyszín alapos ismeretével, és egy-egy fontos pillanatban határozott állásfoglalásával támogatta a rendezőt. Kettejük együttműködése nagyban meghatározta a verseny lebonyolításának – igencsak magasra értékelt – színvonalát. Rajtuk kívül is mindenki hibátlanul tette a dolgát, így a résztvevők jó emlékekkel távozhattak a Balatonról. A hét folyamán hallottak alapján 32 nemzet vitorlázói értenek egyet a fentiekben megfogalmazottakkal.

INTERJÚ DR. UGRON GÁSPÁRRAL

– A mai modern élsportban, így a vitorlázásban is nélkülözhetetlen a sikerhez a versenyző mögött álló stabil háttér, legyen szó klubról, támogatókról vagy családról. Berecz Zsombor szerencsés helyzetben van, hiszen mindez biztosított számára. A Balatoni Yacht Club csapata mindent megtesz a zavartalan felkészülés érdekében, dr. Ugron Gáspár Gábor elnökségi tag, az egyesület stratégiai vezetője pedig barátként és menedzserként áll a Finn világbajnokságon ötödik helyen végzett sportoló mellett.

– A közös munkát a londoni olimpia után, 2013-ban kezdtük, amikor korábbi klubja nem tudta tovább finanszírozni a hajóosztály váltását. Akkor, mint az MVM Sportegyesület vezetőjét kerestem meg, és csináltuk végig a riói felkészülést. Vele és edzőjével, Kelemen Tamással baráti viszonyt sikerült kialakítanunk. Amikor az MVM Sportegyesülettől távoztam, a Balatoni Yacht Club keretein belül folytattam a munkát. Dr. Dulin Jenőtől, az 1912-ben alapított egyesület elnökétől – jelenlegi tiszteletbeli elnökétől – átvettük a munkát, és újjászerveztük a korábban sikeres, jelentős tradíciókkal rendelkező klub életét.

– A háromszoros olimpikon Berecz Zsombor idén januárban döntött úgy, hogy csatlakozik a csapatunkhoz, és az egyesület színeiben folytatja a tokiói olimpiára való felkészülést. Zsombor külföldi programjainak és a szükséges háttér munka megszervezését, valamint az eszközök és felszerelések beszerzését, karbantartását, szállítását a menedzsment irányítja. Próbálunk Zsombor számára minden feltételt megteremteni, amely segíti, hogy nemzetközi szinten is megállja a helyét, és sikeressé tegye őt.

– Berecz Zsombor nagyszerű vitorlázó és remek személyiség is, nemcsak versenyzőként vesz részt a közösség életében, hanem eredményeivel és megjelenésével rendkívül sokat tesz hozzá a klub munkájához. Ő ma Magyarország egyik legnépszerűbb és legeredményesebb vitorlázója, a Balatoni Yacht Club meghatározó egyénisége. Kevés szabadideje ellenére feleségével és gyermekeivel aktívan részt vesz a klub társasági és sporteseményein. Zsomborra, nem csak mint szponzorált sportolóra tekintünk, hanem a jelentős döntésekbe bevonjuk, rendszeresen egyeztetünk vele, a véleményét nem csak kikérjük, hanem figyelembe is vesszük. Úgy gondolom, a családja mellett a sport az a közösség, ahol megtalálja a számításait, és hosszú távon tud tervezni. Zsombor az edzők, az utánpótlás-versenyzők és a felnőtt vitorlázók számára is példakép, meghatározó személyiség, aki a saját és a közösség sikere érdekében dolgozik. A klubban valóban az egy mindenkiért, mindenki egyért elv érvényesül. Amikor neki van szüksége segítségre, a klub teljes erővel mellette áll, van aki szurkolással, mások kétkezi munkával. Ugyanakkor rá is számíthatunk, ha a klub felvirágoztatásáról, népszerűsítéséről van szó.

– A vitorlázás – a versenyszabályaiból adódóan – olyan sportág, ahol magas sportetikai képesség nélkül nehéz boldogulni. Például a büntetés önként történő felvállalása és végrehajtása tipikusan ilyen elv, amely más sportágban nem része a szabályoknak.

– Természetesen minél jobb eredményt ér el Zsombor, annál nagyobb az érdeklődés személye és a vitorlázás iránt a média és a szponzorok részéről. Személyisége, családi háttere, szülei, testvérei révén kiváló példa arra, hogy egy élsportoló nemcsak sikerei, hanem magánélete révén is alkalmas támogatói együttműködések kialakítására.



Ugron Gáspár



Berecz Zsombor és a klub tiszteletbeli elnöke, Dulin Jenő – fotó: Tóth Bogee



Zsombor felesége, Loid Nóra és leánya, Anna – fotó: Tóth Bogee
A fiával, Botonddal – fotó: Tóth Bogee





Berecz Zsombor



Berecz Zsombor nyilatkozik – fotó: Tóth Bogee



Zsombor edzője, Kelemen Tamás

Holovits Huba, Balatonföldvár polgármestere és Berecz Zsombor



– Gyakran hívják őt élménybeszámolókra, marketing előadásra vagy csapatépítő rendezvényekre, hogy beszéljen az összpontosítás, a csapatmunka, a stratégiai és taktikai elemek összehangolásáról, amelyek a sikeres munkához, versenyzéshez elengedhetetlenek. Felkérlik, hogy mutassa be a hátországgént, szolgáltatóként működő, a versenyzését és hétköznapjait is menedzselő klubot. Amennyiben egy potenciális szponzornak tetszik a vitorlázás, lehetőséget látnak az ő eredményeiben és személyiségében, akkor a tárgyalásokat a klubvezetés menedzseli.

– Berecz a vb-n elért ötödik helye rendkívül értékes, valóban bravúros teljesítmény. Komoly tengeri nemzetek képviselőit utasította maga mögé. Ha megnézzük az élményben végzett országokat körülvevő tengerek hosszát, ahol a vitorlázás a testnevelés órával egyenértékű Zsombor teljesítménye – úgy, hogy ő Velencei-tavon és a Balatonon tanult vitorlázni – óriási fegyvertény. Nem csak mi a klubnál vagyunk rá és erre az eredményre büszkék, hanem az egész magyar vitorlás társadalom is! Aki ismeri a sportágat, az tudja, hogy képességben, elszántságban, felkészültségben 15–20 versenyző mögött komoly nemzetközi sikerek vannak. Egy vb-n a legjobb tíz vitorlázó közül bármikor bárki nyerhet. Érdekes megvilágítani, hogy milyen riválisok között kell helytállni ebben a kategóriában. A Finn olyan nehézsúlyú, egyszemélyes hajóosztály, amelyben a világ legjobb klasszisai, a vitorlázás legelszántabb alakjai versenyeznek. Az America's Cup vagy például a Volvo Ocean Race résztvevői többnyire a Finn hajóosztályból kerülnek ki.

– A vitorlázásban Magyarországon nem vagyunk éremesőhöz szokva. Ha egy világversenyen pontszerző helyen végez egy magyar vitorlázó, az már óriási eredmény. Zsombor az elmúlt évben valamennyi versenyén a legjobb tíz között szerepelt, ami egyedülálló.

– Három év múlva Tokióban rendezik a nyári olimpiát, ami komoly felkészülést és tervező munkát igényel. Zsombort ráadásul egyre többen emlegetik esélyesként. Valóban nagy feladatok előtt állunk. Kiváló eredményeket kizárólag tengeri körülmények között készülve lehet elérni, ami azt jelenti, hogy az olimpiáig évente 150–200 napos külföldi felkészülés vár Zsomborra. Az első lépcső az olimpiai kvalifikáció megszerzése, erre jövő ősszel van lehetősége. A Világkupa versenyeken is eredményesnek kell lennie.

– A következő három év jellemzően Ázsiáról szól majd. 2018. egy nagy költségvetésű év lesz, a hajót és a felszerelést utaztatni kell, és Zsombornak tartós távollétre kell felkészülni. A megfelelő helyszín kiválasztása mellett fontos a legjobb edzőpartnerek megtalálása is, hiszen azonos képességű társakkal érdemes készülni. Berecz Zsombor vezéregyéniség lehet, aki alázatával, profizmusával kivívta a társak tiszteletét, és hozzá csatlakozva egy nagyszerű tréningcsapatot lehet összerakni, amely sikerre vezet Tokióban.

– A klubról ma már azt is elmondhatjuk, hogy sok felnőtt tagunk van, és aktív utánpótlás csapatot is szervezünk. A Balatoni Yacht Club egy professzionálisan működő, mégis barátságos, remek közösséget alkotó egyesület. Az utánpótlásprogram megteremtése mellett hangsúlyt fektetünk egy felnőtt vitorlasközösség kialakítására is.

– Mivel nem rendelkezünk saját kikötővel, mindenképpen ki kell emelni, hogy az alsóörsi Marina, mint házigazda kikötő befogadta a klubot. Kiváló együttműködés van közöttünk, és modern kikötői háttér áll rendelkezésünkre.

Az interjút Szabó Szilvia készítette