

HAJÓ

21. ÉVFOLYAM, 2014. JANUÁR

222. SZÁM 850 Ft

Az Év Vitorlázói
Érdi Mária és
Vezér Károly



Vadnai Benjamin világbajnok,
Vadnai Jonatán bronzérmes!

MEGJELENIK MINDEN HÓNAP ELSŐ KEDDJÉN

CÍMLAPKÉP



Vadnai Benjamin Laser Radiál ifjúsági, U19 világbajnok
Fotó: Vadnai Péter

TARTALOM



Újabb világbajnoki cím és bronzérem
VADNAI BENJAMIN ÉS JONATÁN

6

Vadnai Benjamin és Jonatán
SIKERRE ÍTÉLVE

12

Spartacus utánpótlás program
ÚJRA AZ ÉLMEZŐNYBEN

20



Az Év Vitorlázói Magyarországon
ÉRDI MÁRIA ÉS VEZÉR KÁROLY

26

Oszták Boat Show folytatja sikertörténetét!
BOOT TULLN

30

Együtt vagy külön?
MVSZ vs. MVK?

32

Mini Transat, 2013
VÉGJÁTÉK HELYCSEREVEL

42

Első Magyar a Mini Transaton
MÉDER ÁRON

48

Rolex-ISAF: az Év Vitorlázói, 2013
HÁROM 470-ES A CSÚCSON

54

69. Rolex Sydney-Hobart
A GYŐZELEM GYŐZELME

58

HAJÓ

VITORLÁS, SZÖRF ÉS MOTORCSÓNAK MAGAZIN

ISSN: 1216-9161

WWW.HAJOMAGAZIN.HU,

E-MAIL: HAJO@HAJOMAGAZIN.HU

KIADÓ:

MÉDIA & MARKETING KFT.

MUNKATÁRSÁK:

SZEKERES LÁSZLÓ,

LITKEY FARKAS,

RUJÁK ISTVÁN,

VERES ANNAMÁRIA

NYOMDAI MUNKÁK: PROSPEKTUS NYOMDA, VESZPRÉM

TERJESZTI: HIRKER ZRT., LAPKER ZRT.

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



Fotó: Jacques Vapillon

Szekeres László

ELSŐ MAGYAR A MINI TRANSZATON MÉDER ÁRON



Áronnal Balatonlellén, a Bavaria Szilveszteri Regattán találkoztunk. Hosszan mesélt az életéről, a vitorlázásról, a tengerről. Beszélt a Miniről és persze a Mini Transatról... Most az interjú lényegét adjuk közre, amiből kiderül, hogy álmainkat valóra is lehet váltani.



Méder Áron civilben – fotó: Jacques Vapillon



A Carinán

Lorient a Mini 6.50-esek fővárosa



– 1979-ben születtem. Télen Fonyódon lakom, a Carina Balatonlellén áll. Tíz évesen kezdtem vitorlázni Balatonalmádiban. Azóta is tagja vagyok a Balatonalmádi Vízimentő Sportegyesületnek. Nem a klasszikus módon kezdtem, nem íratlak be egy vitorlás iskolába, ahol megtanulhattam volna vitorlázni, ha egy kicsit tehetségesebb vagy, akkor azt mondják, hogy akkor járj edzésekre és menj versenyekre. A vitorlázást hajókarbantartással, hajó szereléssel, vagyis a hajó körüli munkákkal kezdtem. Az Egyesületünk vízimentéssel, hajó bérbeadással és vitorlás oktatással is foglalkozott, így volt lehetőségem ezeket megtanulni. Sokat fordultam meg Fonyódon a Port Lacaj kikötőben, versenyeztem 25-ös jolléval Gál Péter barátommal. Tíz éves koromtól az egyetemi éveim végéig vízimentő is voltam, ezért most nagyon örülök, hogy ezen a versenyen a Vízimentőknek gyűjtünk pénzt.

– *Ezért vagy itt?*

– Nem ezért vagyok itt, szórakozni és versenyezni jöttem. Vitorlázni édesapám hatására kezdtem. Minden évben két-három hónapot Almádiban töltöttünk, aztán Arácson. Gimnáziumi évek alatt rendszeresen lejártam a Port Lacajba. Később villamosmérnöknek tanultam, így a MAFC következett, 4–5 évet ott vitorláztam. 1994-ben kezdtem a tengeri hajózást, szintén édesapám révén. Egyetem alatt már a barátaimat vittem túrázni az Adriára, Görögországba, később skipperkedtem is. Egyetem után dolgoztam 2,5 évet, ezalatt felújítottam a Carinát, felkészítettem az útra. Mielőtt belevágtam volna 10 000 mérföldet vitorláztam tengeren, megszereztem a legmagasabb tengeri sporthajós képesítést, vitorlásoktató voltam, és nagyjából bejártam Földközi-tengert. A versenyzést pedig a balatoni a túraversenyek jelentették. Alapvetően nem volt komoly, de hasznos. Vitorláztam kis hajókkal és oktattam. Mindig is szerettem átadni a tudást, meg egyfajta hozzáállást. Szerintem a vitorlázás komoly dolog.

– *Bejártad a Földközi-tengert, és egyik reggel arra ébredtél, hogy körül kellene vitorlázni a Földet? Honnan jött az ötlet?*

– Nekem a Balaton nagy szerelem, de amikor a családdal vitorlázunk az Adrián rájöttem, hogy milyen izgalmas, amikor nem látjuk a szárazföldet. Ez nekem gyerekkori álmom volt, hogy egyszer ezt megtegyem. Nyilván mindenkinek vannak anyagi korlátai, nekem egy nagy hajó, egy nagy projekt szponzorok nélkül nem megy. Akkor arra volt lehetőségem, hogy egy kis hajóval vitorlazzak, talán talállok szponzort, illetve kis hajóval vitorlázni olcsóbb is. Hát, szponzort azóta sem találtam, viszont olcsó volt.

– *Hány lábas a Carina?*

– 19. Megtaláltam ezt az irányzatot, a mini sailinget, vagy TINY-t (this is not yachting), ami egyrészt olcsó és elérhető, másrészt nagyon közel áll hozzám, mert emberi léptékű. Jó, kényelmetlen, nincs benne háló, meg szalon, meg semmi.

– *Senki nem mondta neked, hogy ez veszélyes?*

– Senkit sem kérdeztem erről. Én – relatív értelemben – egy nagyon könnyű utat választottam, mert a Horn-fok megkerülése irreális lett volna. Nagyon észben tartottam, hogy jó időben legyek jó helyen, ezért pontosan megterveztem, hogy mikor megyek át az Atlantin stb. A biztonsági felszerelésem megvoltak, rádió amatőr-ködtem, így a kommunikáció nem jelentett problémát.

– *Tehát felmérte ezt a dolgot?*

– Igen. Hivatásos skipperként is tevékenykedtem, így a felelősséggel is tisztában voltam. A biztonságra mentem, nem az volt a célom, hogy túléljem a dolgot, hanem az, hogy élvezzem a vitorlázást. Nyilván követtem el hibákat, és persze lehetett volna másképp csinálni dolgokat. A legkisebb földkerülő hajó egy 14 lábas ausztrál verda volt. Nem volt cockpitje, az egész egy nagyon erős alumínium kajüt volt, a skipper onnan irányította a hajót. Nekem ahhoz képest kényelmes hajóm volt, ágygal, konyhával, tudtam benne aludni stb., volt hely mindenre. Háromszáz liter vi-

zet tudtam magammal vinni. Szerintem ez az a minimum méret, ami alkalmas egy ilyen túrára. Volt még egy ember, aki egy 18 lábassal ment körbe. Mostanában már ez nem divat, lényegesen nagyobb hajókkal, kényelmesen vitorláznak az emberek. A Carina 1970-ben épült, miután megvettem, két évig javítottam. Minden porcikáját, megismertem. Ez is része volt a projektnek, áldozattal járt, de szerettem csinálni, és gyorsan eltelt ez a két év.

– *Már akkor tudtad, hogy Minibe akarsz ülni?*

– Nem. Amikor elkezdtem keresni a neten, hogy egyetemistaként, friss diplomásként mi az ami elérhető, akkor szembejött a Mini. Akkor találkoztam vele először. Szimpatikus volt, úgy éreztem a szőlővitorlázás, az, hogy egyedül vagy az óceánnal és a hajóval, jó dolog. Húszon évesen az ember tele van lendülettel, azt gondolja, hogy övé az egész világ, mindent meg lehet csinálni, el lehet érni. Mégis a Miniről is azt gondoltam, hogy számomra nem reális, de figyelemmel kísértem a versenyeket, a Ruji is írt ezekről. Simit (*Sime Stipanicev – a szerk.*) a horvát versenyzőt és a hajóját is ismertem, vele Tribunj-ban találkoztam. Szép és különleges a hajója, amikor épült forradalmian új volt a szögletes terv. Aztán csak belevágtam a Minibe. Az, hogy túravitorlázó vagyok, és sokat vitorláztam óceánokon az egy dolog. Tudtam, hogy a Minit meg kell tanulnom. 2012 februárjában vettem meg a hajót. Az első évben háromszor tört el a kormánylapátom, ez típushiba volt. 2012 kicsit arról szólt, hogy rájöttem mi törik el. Versenyeken indultam, vitorláztam. Még néhány probléma kiderült, és 2013 tavaszán kicseréltem amit kellett: vereteket, kormánylapátot stb. Lorient-ben, Franciaországban voltam fél évig. Sok minis a nagy projekteken is részt vesz, a legjobbakat látva, velük vitorlázva, beszélgetve az embernek tátva marad a szája... Van hová fejlődnöm. Adott egy hajó és az emberi tényezők. Az utóbbit lehet javítani, a hajót nem, mert az pénz kérdés. Nagyon sokat tanultam, jól éreztem magam, Lorient számomra a nagy szerelem, több száz Mini van ott. Egy bázison voltam azokkal, akik most nyerték a Mini Transatot. Pedotte, az az olasz is ott volt, aki a könyvemet akarta lefordítani olaszra. Félelmetes az a motiváció, hogy mennyire akarják ezt a dolgot. Ott kell élni, mindenkit meg kell ismerni. A weboldalamon is próbáltam bemutatni ezt a fajta vitorlázást, mert azt gondolom érdekes mindenki számára.

– *Beszéljünk a Transatról! Kezdjük az elején... a rajtot elhalasztották. Először egy, aztán sok nappal, mert pokoli idő volt.*

– Igen. Ez rossz volt. Ott kell lenni tíz nappal a verseny előtt, mert átnéznék mindent. Ott van 84 skipper, plusz tíz várólistás...

– *Ennek mi a logikája? Plusz tíz hajó megoldhatatlan terhet jelent a rendezőknek?*

– Vannak a vitorlázók és vannak a tengeri szervezetek, amelyek olyan dolgokat csinálnak, amivel mi vitorlázók nem feltétlenül értünk egyet. Franciaországban ha vihar van, akkor nem indulhat verseny. Ez nem a rendezőség döntése, hanem a francia tengeri hatóságok szabálya. A 84-es limit is egy szabály. Azt mondja hatóság, többet nem engedélyeznek. Hét kísérő hajó van, tehát egyre 12 versenyző jut. Lehetne még kettő, de nem engedik. Indulás előtt egy héttel lehetett látni, hogy lesz valami gebasz. Lehetett volna hamarabb indítani a versenyt, de nem volt engedély. Világossá vált, hogy 13-án nem rajtolunk, 12-én kiderült, hogy a következő három napban sem indulhatunk... Újra halasztottak, a legtöbb francia hazament, én voltam talán egyedül, aki a hajón aludt. Lehetett látni, hogy nem lesz jobb az idő. Azt találták ki, hogy az első etapot két részletben tesszük meg, először Szadába megyünk, mert három napig lehet »jó« idő. Induláskor azonban még rosszabb lett. Ekkor már nem Szada, hanem Gijon lett a cél. Versenyen kívül. Kérdés, hogy menet közben ki hallotta meg? Én Szadához már közelebb voltam, mint Gijonhoz, úgy fordultam vissza. Mire megérkeztünk, pár hajó már tönkrement. Az indulás-



Mini 6.50-esben



A Felicity kormányánál



Volt aki rosszul járt... – fotó: Gildas Hemon





Rendrakás után



Nem túl biztató helyzet

Törött árboccal Oualidia felé



nál két hajó ütközött, egy elsüllyedt, másoknak árboctörésük volt, három Proto kiállt. Volt, aki egészségügyi ok miatt adta fel az indulást, volt aki vitorlaszakadás miatt. Vagy tízen feladták. Gijonból versenyen kívül átvitorláztunk Szadába, ami húsz mérföldre van a Finisterre-foktól. Arról volt szó, ahogy jóra fordul az idő, egyből megyünk. Voltak akik előző este érkeztek meg. 35 csomós széllel szembe törőhullámokon vitorláztunk... Vihar fockkal, hármas reffel. Ez azért kemény. Voltak akik megálltak, voltak akik nem is tudtak elindulni. Szóval ilyen rajt volt. Nekem eltört egy veretem, amikor kiértünk az öbölből. Nem volt nagy kár, de nem tudtam spinnakerezni. Mondjuk este már senki nem spinnakerezett... Éjszaka negyvensomós szél fújt. Akkor történtek a nagy balesetek, árboctörések, a tőkesúly elvesztések. Az ideig hallgattam a rádió-
 ón, hogy ki, mit vesztett el, ki hív segítséget stb. Necces három éjszaka volt. November 16-án tört el az árbocom, amikor már nem volt olyan nagy szél. Úgy éreztem a hátrányomat csökkentenem kell, ezért annyit reffeltam amennyit nagyon muszáj volt, az orrvitorlával is játszottam, hogy 9–10 csomóval haladjak. Nem nagyon hallottam az időjárás jelentést, azt sem, hogy hányadik vagyok, de spi nélkül nem lehettem túl jó. Azt azért tudtam, hogy sokan megálltak, és baromi hosszú a verseny, tehát lehet még javítani, és mindenkinek vannak műszaki problémái.

– *Kiderült, hogy miért tört ki az árbocod?*

– Láttam, hogy erősödik, ezért csökkentenem kellett a nagyvitorlát reff kettőre. A felhúzókötel már fel volt készítve a csörlőre, akkor jött a bumm. 26 csomós volt a szél, amit bírnia kellett volna. A hullámok nagyok voltak, lehetett a hullámozás okozta extra terhelés. Nem tudom. A riggmesterrel levelezek, hogy ő mit gondol, mi lehetett a hiba. Talán az anyag fáradt el.

– *Beláttad, hogy ez ennyi? Hol kötöttél ki?*

– Saffiban. Marokkóban kevés a kikötő, az egyik Oualidiában található. Jártam már ott korábban, a céljaimnak megfelel, lehet daruzni, javítani. Maradt egy kis árbocom, ráraktam a négy négyzetméteres viharfokkot. Amikor erősebb volt a szél, stabilan 4,5 csomóval mentem. Átlag napi negyven mérföldet haladtam. December 16-án tört el az árboc és egy hét kellett míg odaértem. Az volt a tervem, hogy nappal érkezsek, ezért lelassítottam a hajót és vártam, hogy találom egy halászhajót ami behúzza a kikötőbe. Valamilyen ünnepnap lehetett, mert egy halászhajó sem volt kint. Egy kis várost, Oualidiát céloztam meg. Öt mérföldre voltam, amikor meghallottam a rádió-
 n, elmondtam, hogy Oualidiába szeretnék bemenni. Jött egy hatalmas hadihajó, egy tiszt felvette az adataimat, végül egy mentőhajó behúzott Saffiba. Később kiderült, hogy ezt itthonról szervezték, édesapám és egy vitorlázó, akinek volt marokkói kapcsolata. A versenynek vége volt, az látszott a legésszerűbbnek, ha elszállítatom a hajót Lorient-be. A Raffica Vitorlássport Egyesület önzetlenül segített. Király Zsolt és Gál Zoltán jött, és elvontatták a hajót Lorient-be. Összesen 8200 kilométert vezettek.

– *Egyéb károd nincs, mint az árboc?*

– Árboc, műszerek, állókötélzetet, egy-két felhúzó. A kár cirka háromezer euró.

– *Mit tervezel a továbbiakra?*

– Abban gondolkozom, hogy 2013-ban tizenhét magyar vitorlázó jött a hajómra vitorlázni, és valamiképpen támogatta a projektet. Szerintem a magyar vitorlázásban a Mininek van vagy lenne helye. Itt van egy hajó Lorient-ben, amivel lehet versenyezni. Magyar vitorlázóknak a jövőben is lehetőségük lesz kipróbálni a Minit, jó lenne, ha érdeklődnének. Szponzort régóta keresek, de nincs, valószínűleg nem is lesz. Amit én képviselek az nem szponzor-barát. Nem is baj, mert ez így tiszta sport. Nem pénzért vitorlázok, hanem a pénzemet teszem bele a vitorlás versenyzésbe, sőt, mindenemet. Nekem mindegy, hogy utolsó vagy első vagyok, mert

BUDAPEST BOATSHOW



2014. február 13-16.



hungexpokiállítás
programod van

2014-ben újra BUDAPEST BOAT SHOW, a hajózás és a vízi sportok szezonnyitó nagyrendezvénye a HUNGEXPO Budapesti Vásárcsopontban!

Kiemelt programtémák: BIZTONSÁG és UTÁNPÓTLÁS

Programok:

- bemutatkozik a Zebegényi Hajózástörténeti Múzeum,
- díszvendég: Tisza-tó,
- magyar fejlesztések bemutatása (Újdonság pályázat),
- híres magyar hajósok élménybeszámolói,
- filmvetítések: „A Vitorlázó”, a „Kishamis”,
- gyakorlati bemutató és vitorlás oktatás gyerekeknek (medencében).

Egyidejű rendezvény: FEHOVA – Fegyver, horgászat, vadászat nemzetközi kiállítás

www.boatshow.hu

www.facebook.com/budapestboatshow

Fővédnök:



beleteszem magam, ez nekem fontosabb. Erre az óceán és a Mini vitorlázás jó lehet. Ez egy kis költségvetésű, de egy átlag magyar számára azért nem is olcsó versenyzési forma. Sok mindennel lehet spórolni, de vitorlát, kötelet, felszerelést időnként cserélni kell, van regisztrációs, nevezési, biztosítási díj stb., összejönnek a költségek. Úgy vettem észre, hogy az embereket érdekli a Mini. A weboldalam még mindig nézik két-háromszázan. Lorient-ben minden történet izgalmas. Minden verseny nagy kaland. A versenyzők több, mint fele francia. Egyértelműen ők dominálnak. A nem francia kisebbség – már csak a nyelv miatt is – nagyon összetart. A Mini 650-es osztály és a versenyző közösség nagyon erős, ennek a fő oka, hogy nagyon hasonló gondolkozású vitorlázókból áll ez a társaság, szóval nagyon jó közójük tartozni!

– *Akkor marad a Mini?*

– Hát... Most eladó. Szeretném, ha magyar vitorlázó vagy magyar egyesület venné meg. Kilenc millióba kerül, de teljes Mini Transat felszereléssel. Az is benne van az árban, hogy megmutatom a vevőnek a hajót.

– *Hogyan tovább?*

– 2014-ben, az Ocean Sailing (www.oceansailing.meder.hu) egyesület szervezésében vezetek az Adrián, a Jón-tengeren, az Égei-tengeren és a Földközi tengeren gyakorló és tanfolyam túrákat. A szélesebb közönség részére is elérhetőek lesznek a nyaraló túrák is, ahová a vitorlázni semmilyen szinten sem tudók is jöhetnek. A túrák egy- vagy kéthetese, a leghosszabb az ezermérföldes gyakorló és mérőföldgyűjtő túra lesz. Mondhatom, hogy a túravitorlázás lesz hangsúlyos 2014-ben.

– *Versenyzés?*

– Szponzor nélkül? 2014-ben nem látok erre lehetőséget, nem reális. Az elmúlt két év arról szólt, hogy versenyeztem, de sajnos már nincs rá pénzem.



Áron a BL kikötőben

Hazafelé...

