

Tüchös



Halmos Antal

Táchoz

voltam

és járulékos sérelmeim

Budapest, 2017

* A borítón alkalmazott grafikus Tückös név Örményi József (Visus Grafika) alkotása, és hozzájárulásával használtuk, ami nem feltétlenül jelenti a tartalommal azonosulását.

Szerkesztette és a borítót készítette Lónyai Péter

Jelen könyvet, illetve annak részeit a szerző vagy jogutódja előzetes írásos engedélye nélkül tilos reprodukálni, adatrögzítő rendszerben tárolni, bármilyen formában, vagy eszközzel - elektronikus, vagy más módon közölni!

Tartalomjegyzék

Előszó

Vitorlázás

Tanulás

Kalóz I.

Sztár a bátyámmal

Sztár felesben

Kalóz II.

Solaris (eredeti észt)

A magyar forradalmár 8mOD történelme

1. tétel: A hajó. A 60-éves Kenese-Keszthely rekord megdöntése

2. tétel: A gyártás

3. tétel: Az osztály

4. tétel: A jövő

5. tétel: Záródallamok: Leszartak... magasból...

6. tétel: Mesélek tovább, élmények

Hajógyártók, ahogy én látom őket

Bocsánat a rendes emberektől

Mellékletek:

A. Zene szélről és vitorlákról és a vitorlázás nagymestereiről

B. „Csillagtúra ‘96” belülről: ördög és pokol!

C. A harmadik hajó

Jegyzetek

Ajánlás helyett

Vitorlázó tudása és teljesítménye előtt

kalapot emelve

Litkey Farkasnak,

a **8mOD** első magyar *tőkesúlyos siklóhajó*

támogatójának

szerettem volna ajánlani ezt a könyvecskémet.

Ő azonban a hosszú évek utáni

első találkozásunk alkalmával,

a 8mOD osztály 2017 évi találkozásóján

(négy szemközt)

szélsőséges nézetekkel vádolt.

Így vet véget sárba taposott országunkban

a politika

jó kapcsolatoknak, barátságoknak.

Sri Lankában rendkívüli programként elvittek bennünket egy halpiacra. Párat már láttam életemben, olyan szépséget is, mint a belgiumi Bruges (flamandul Brugge) világhírű harangtornya tövében virágzó-izzó-lármás piacot, ahol hétköznapi kagylótól kezdve ficáncoló kígyóhalakig volt minden, mi szemnek, szájnak ingere. Nem kedveltem ezt sri lankai, az esőtől áztatott, sáros piacot. Pár lépést tettem benne, szép halakat is láttam, majd visszaballagtam árván, egyedül a buszhoz. Közben a duzzogó agyam automatikusan verset próbált faragni. Nem vagyok költő, bár írtam egy szatyornyi verset, ez is csak négy rozoga sorig jutott:

Miért ez a gondolatsor jut a vándor eszébe? Titok számomra is. Nem a lelkesedés, nem az öröm jele. De miért ez bukik elő a teljesen jelentéktelen esemény kapcsán? Valami általános elkeseredettség jele, nyilván. Azóta is eszembe jutnak ezek a sorok, amikor elgondolkodom hosszú életemen, örömeimen, bánataimon. Hm, már mennyiségi sorrend tekintetében is az utóbbi emlékek uralkodnak. Mind sűrűbb, mind sötétebb a felhő.

Keresem a magyar vitorlázás történelmében forradalmi változást hozó 8mOD hajómat, ami annyira elképesztően új volt a vitorlázók számára, hogy ex-olimpikon, Gömörý Pál csak legyintett, amikor a mára nemzetközi hírnévre felnöött Litkey Farkas megemlítette neki, hogy leszalad velem Szlovéniába, megnézni, tényleg siklik-e ez a tőkesúlyos hajó: „Olyan madár nincs, hogy tőkesúlyos síklóhajó.” Az ismertető sablonos, nem tesz említést se forradalmi jellegéről, se a komplett project, a kizárólagos, egész világra kiterjedő gyártási és értékesítési jogok megvásárlásáról, Magyarországra hozataláról. Hát itt kezdődik a mesém, ez a gyökere.

6

Vitorlázás

Könnyű szerelembe esni a vitorlázással. Állsz a parton, bénázol, meglátsz egy vitorlát a távolban (orosz író könyvcíme is szól így: Távolban egy fehér vitorla), közeledik feléd, látod, hogy könnyű teste van, fokk nélküli grósz (szakszótár szerint gross), egy ember kormányozza. Beveted magad a habokba, tehetségtelen úszóként mellel kínlódva próbálsz hangtávolba érni, nem sikerül. Hetek telnek el, valahol újra találkozol vele, megismered. Új típus: Laser.

Történt aztán, hogy vettem felesben egy nem-vérrokonnal nagy vitorlázó által levetett sztárt (magyarul csillaghajó, de ki hívja így?), és abba is belezuhantam, annyira sokat tud ez a gép. Hol kirúgják az olimpiákról, hol visszaveszik, pedig örökös tagságot érdemelne. De erről is később.

Tanulás

Mint mindent a világon, különösen a sportokat tanulni kell. Meg kell jól tanulni, mielőtt az ember egyedül, segítség, mentőcsapat nélkül elindul a gyakorlásában. Három sportot űztem komolyabban életem során, egyiket se tanultam meg rendesen, időben, így saját bőrömmön is tapasztaltam, hogy ez bizony rendkívül fontos törvény!

Kalóz I.

Lajos bátyám már gimnazista korában komoly eredményeket felmutató versenyző volt. A balatonföldvári Spartacus volt a vitorlás-otthona, pénztelen ember létére minden szabadidejét ott töltötte. A Toldyban akkoriban négy Halmos és négy Litkey tanult, a Litkeyek sportosak voltak, síeltek, vitorláztak. János rántotta magával a bátyám. Kalózba ültek, és hamarosan országos elsők közé verekedték magukat. Meghívott hétvégi vitorlázásra. Vonattal mentem, elgyalogoltam a kikötőig, kérdezem a klubban, merre találok a bátyám. Kint simogatják a hajó fenekét - valahogy így. Hm, mi a fene? Ballagok a mutatott irányba, látom, mind a ketten könyékig feketén fényesítik a hátára fektetett hajó fenekét. Akkoriban még fából épültek a hajók, és grafittal tették tökéletesen síkká és síkossá a fenekét. Minden áldott verseny előtt órákat dolgoztak a vizet érő felületen. Egy-egy helyezést jelenthetett a jól végzett munka.

Közepes szélben tettünk pár kört a földvári Spartacus Vitorlás Egylet elődjének kikötője előtti térségben. Kezelhettem a fokkot. Félórát-órát töltöttünk a vízen, hatalmas élmény volt.

Kisgyerek koromban, még szülőfalumból, Bakonysárákányból szervezett kirándulást Édesapám a Balatonra, bár nem jártam még iskolába, részt vehettem rajta. Már akkor beleszerettem a Balatonba. Pedig igen egyszerű iskolakirándulás résztvevője voltam. Több látnivalót azóta se felejték. Létezett még a tihanyi echó. Felmentünk egy dombra, ordítottunk nagyokat a templom felé, és kilencszer (!) visszhangozta a hangunkat. Kecskekörmőt szedtünk a

homokos parton. Nem egy-kettőt, sokat. Kagylókat is tömegével találtunk. Mindez a múlté, egy emberöltőn belüli pusztulás. Hajóztunk is egyet, az egyik nebuló felmászott a korlátra. Édesapám szép nyugodtan hívta le onnan, nehogy beleessen a vízbe, aztán - nagyon szigorú pedagógiai elveit felrúgva - adott neki egy nagy pofont.

Ez a pár Kalóz-kör hozzátette a Balaton-szeretethez a vitorlázás szeretetét.

Szomorú esemény is fűződik ehhez a hajóhoz, megemlítem, bár nem vettem részt benne. Verseny céljánál hajóztak a bátyámék, amikor - lehet, hogy mert a vitorlásokat nézni egy oldalra tömörültek az utasok - felborult az a hajó, amelyre emléktábla figyelmeztet Füreden. Azonnal siettek menteni. Hetekig nem beszélt róla. Aztán pár szóval ecsetelte: húztunk ki valakit, láttuk, hogy mellette ketten elmerülnek, a kabinablaknál egymást rántották le a fuldoklók, és előfordult, hogy a mentett asszony valami semmiségért akart visszanyúlni, majdnem kilépett a Kalózból. Ilyen a menekülés, aki látott hasonlót, könnyebben megérti a mai menekülteket.

Sztár (Star, Csillaghajó, a bátyámmal) I.

Másik alkalommal a minden versenyzőnek kijáró egyheti kalandozásra kapott Sztárra hívtak meg kettőnket az öcsémmel. Igazi nagy kaland volt, bevásároltunk egy-két napra szóló kaját, kaptunk kölcsön viharabátokat, hálósákokat, és elindultunk körbejárni a Balatont. Nem emlékszem a teljes útvonalra, mintha főként a keleti medencében barangoltunk volna. A vízen töltött pár nap alatt sokat tanultam. Megtanultam a fokk kezelését, a grósz is átengedte hébe-hóba a bátyám, kezdem érezni, mit jelent a szél befogása. Klasszikus vitorla-rongálás is meg-esett velünk, rossz halzolás végén a keményen megfogott grósz ágyúként dörrent el, a csúcstól mintegy méterre vízszintesen elszakadt, illetve hát szétrobbant. A keszthelyi kikötő előtt történt. Vászonzvitorla volt még, ott meg is varrták. Megtanultam azt is, hogy a Balatonon is tengeribeteg tud lenni az ember, ha a vászonvitorlát viharos esőben ponyva alá húzzák, és az alá kuporodik a három tengerész is. Percek alatt hányingerem támadt, a bátyám kidugatta a fejem a ponyva alól. Aki látja, min és hogyan táncol a hajó, az nem lesz beteg, hacsak egyébként nem gyenge lélek. Érdekes eset volt még, amikor erős hátszélben kikötő felé száguldunk, és feladatul kaptam, hogy kössem ki a fokkot. Amint kiléptem a hajó orrára, elkezdett orra bukni. Szerencsére akkor még jól tudtam ugrálni, pattantam vissza, mint a bolha, nem álltunk fejre, nem süllyedtünk el. Tanulságos volt, mint az is, amikor a grósz bumja kikötőben besodort a vízbe. Tudtam úszni, nem rémültem meg, megúsztuk az ügyetlenséget. Valószínű szoros balfácán együttműködés eredményeként született a gond, de lehet, hogy egymagamnak sikerült előadnom.

Az egész túra óriási élmény volt, írás közben is érzem a Balaton illatát. Van neki. Nem parfüm, nem erős, nem izgató, csendesen hullámszik a víz felett.

Sztár (felesben) II.

Fentebb siettem elmondani, hogy rokonnal felesben vettünk egy használt hajót. Ő kapta a hírt, mint Füreden élő ember, hogy neves vitorlázó évekkal előbb levetett egy sztárt. Nagyobb hajóra nyergelt át, az okok közé tartozhatott, azon kívül, hogy neves orvos volt, hogy a hajó orra szétrázódott. Igen, így, egyszerűen elengedett a bordák és palánkok közötti kapcsolat, a keletkezett rések nem állták már a tömítéseket, a víz mind erősebben beszivárgott. Mesternél tárolt a jószág, aki vétel előtt becsülettel feltárta előttünk a hibát, vállalta a rendbehozatalát is. Azzal együtt mai szemmel nézve nevetséges összegért jutottunk a sztár birtokába, két kezdő ember erejéből is futotta. Remek munkát végzett, amíg a birtokunkban volt a hajó (talán két év), nem volt vele baj.

Baj velem, a gyakorlatlanságommal, és a (nem vér)rokonnal volt.

Gyakorlat és vizsga nélkül bravúroskodva száguldoztam a paripámmal. Balatonfüred és Tihany között, messzebbre azért nem mertem. Bravúr-csúcsként kreutzban elfektettem a hajót annyira, hogy - nem mese, mese, meskete - ki tudtam lépni a tőkesúlyra. Boka fölött valamivel mosta a víz a lábam. Lábmosásra se jó módszer, vitorlázásban pedig baromkodás. Akkor szoktam le róla, amikor ismerős ügyvéd megkért: vitorláztassam meg a feleségét. Egy napunk volt rá, harmadnap elutaztak. Nem tetszett az idő, fújdogált a szél. Nem viharosan, csak amilyenlél még nem volt dolgom. Kocsival jött a hölgy, én csóróként fogadtam. A tihanyi kikötő öblében, bóján állt a hajó. A bocival beveztem, semmi gond. Takarásban voltunk. A sétatvitorlásról átkiabáltak: vigyázni kell, pöffös a szél. Azt hiszem, először hallottam ezt a szót: pöff. Átszállás, vitorlák fel. Kicsit virgonckodtak a vitorlák. A szélbeállt hajón szokatlanul fürgén mozogtak jobbra-balra, ma csapkodásnak mondanám. A start még rutinosan sikerült. Siklottunk kifelé, láttam, hogy a móló vonalán túl fodros a víz, meg hogy a sétatvitorlás személyzete csoportosul a hajó orrán. Ahogy elértük a fodrokat, a hajó megbolondult. Elfeküdt jobbra, ráeresztettem a grószot, felállt, beállt a szélbe, csapkodott, ment pár métert, aztán elfeküdt balra. A hölgy legubbasztott a fenékdeshkára és vinnyogott. Úgy vinnyogott mint csapdába esett róka. Le kellene löni, jutott eszembe. Röviden: vért izzadtam, mire sikerült megfogni, és visszavinni, a bója felé kormányozni a hajót. A takarásban szépen, elegánsan siklottunk, de csak második ráfutásnál sikerült elkapnom a bocit. Kifelé tovább kucorgott a hölgy, a vinnyogása sírássá halkult. Nem álltam meg, megkérdeztem, miért visongatott. „Nem tudok úszni. Csak az járt a fejemben, hogy ki kell ugrani.” Atyaúristen! Szinte összeszorult a mellem a rémülettől. Ha ez a nő kiugrik, végem van. Nem voltam se jó úszó, se erős ember, magával rántott volna, ha menteni próbálom. Ha meg nem, és megfullad, sok év börtön várt volna rám. Papírok és tudás nélkül vendégvitorláztatni úszni nem tudó valakit: 20 év. Azóta nem vagánykodom, nem engedek hajóra úszni nem tudót, vagy legalább komoly mentőmellényt kell felvennie, amint a hajó közelébe ér. És megtanultam rendesen vitorlázni, levizsgáztam a következő hajómmal.

Most látom, úgy írok, mintha még reménykedhetnék vitorlázó kormányzásában. Sajnos annak is vége, a síeléssel együtt. Sorra fogynak el a sportok, ahogy öregszem. Elsőnek a vitorlázás hagyott cserben, vagy inkább én őt, aztán jött a síelés, golfozgatni még golfozgatok, félépályákat játszom. Pedig alig tizenéve három évig vezettem a szuper-szeniorok mezőnyét.

Messze nem én voltam a legjobb játékos, de hendikep-alapon versenyeztünk (a golf YS-je), és én játszottam ki legstabilabban a tudásomat.

A rokon (Pintér György) pedig galádnak bizonyult: eladta alólam a hajót megkérdezésem nélkül. Nem tudom mennyiért, talán a vételárunknál valamivel többnek a felét nyomta a kezembe, amikor számon kértem, mi történt, hogy a hajónak csak a hült helyét találtam.

Kalóz II.

Csopakon építettük a nyaralónkat. Le-lejártunk a (akkor még) szabad strandra. Hívogatott nagyon a tó. Utáltam a napozást, heverészést, bár ránk fért a meló utáni pihengetés. Nem volt annyi pénzünk, hogy a segédmunkát teljesen idegenekkel végeztessük, hétfvégeken és szabadságok alatt melóztunk keményen. Egy példát szoktam emlegetni: 3200 db B30-as blokkteglát magam dobáltam fel a földszintről az emelet födémeire, ahol a feleségem kapta el. Nem hiszem, hogy sok nem építőiparban dolgozó ember utánunk csinálná. Itt van:

Méret:	17,5x30x14 cm
Nyomószilárdság:	10 N/mm ²
Anyagszükséglet:	36 db/m ²
Egységrakat :	144 db/raklap
Habarcsszükséglet:	60 l/m ²
Tömeg	6 kg

Hm, meglep! 3-4 kg-ra emlékeztem. Hat kiló, és nem mese: 3200x6 = 19200 kg, több mint 19 tonna. Pár nap, két hétfvége alatt.

Ez azonban nem a dicsekvés helye. Annyira vonzott a víz, hogy vettünk egy szörföt. Kétség nem volt bennem: ha Sztárral tudtam közlekedni, egy ilyen semmi jószágon is könnyedén fog menni. Lám, mennyien száguldoznak vele a tavon, erős szélben is benn maradnak páran. Leforrázott, amikor első alkalommal enyhe, hármaskörűli szélben talán egy óra összidőből háromnegyed órát a nádasban vergődtem. Sose tanultam meg igazán jól, pedig olvastam hogyan kell, magyarázták. Ez a hármaskörűli szél maradt a határ, amíg fogtam is a szelet, fel-alá sétáltam, jólesett. Kellemes szórakozás, igénybe is veszi az embert rendesen, de négyes szélben már többet volt a vitorla a vízben, mint állt az árbóccal előttem (lökött helyesírási szoftver, már árbóccal kell, vagy lehet írni, ahogy ki is ejti minden normális magyar).

Felfigyeltem, hogy a strand Csopak felé eső szélén kotróhajó jelenik meg, majd vörös sziklákat hordtak oda uszályokkal. Vörös lett a víz, nem szabadott arra úszkálni. Bosszankodtam, elkezdtem keresgélni, ki a bűnös, mi a csodát művelnek? Nem volt egyszerű rátalálni, hogy a Paksi Atomerőmű Rehabilitációs Központja részére épül kikötő. Hm, ide akkor hajót kell venni. Második keresés-sorozat: ki foglalkozik azzal, be lehet-e juttatni a még embrionális állapotban lévő kikötőbe akármilyen hajót. Akkor találtam meg Kiszélka Gábort a Központban, amikor a kikötő már majdnem kész volt. Örömmel fogadott: percekkel ezelőtt született meg a döntés, hogy kiadunk hajóhelyeket, csak nekünk túl drága megoldás lenne a 4-5 hajóhoz, amire szükségünk van. - mondta. Így lettem másodszor No1, velem szerződött

először Paks. Az első eset New Delhiben esett meg, ahol a II. Ázsiai Nemzetközi Vásár pavilonigazgatói közül nekem jutott a No1 belépő. (A harmadik az Old Lake Golf Club volt, ahol én voltam az első maszek tag.) A mese most másról szól: közben meg kellett találnom a hajót. Pénzügyi okokból nem is jutott más az eszembe, mint a Kalóz. Fűke Sándor mesefigura gyártott is egy szépségest, kis előleggel. Nem túlzok: gyönyörű jószágot alkotott. A hajógyártás nagymesterei csodákat művelnek. De nemcsak ezért volt mesefigura, az (akkor még) kis műhelyében olyan munkaruhában dolgozott, amelyet kereszt-vállpánt tartott. Zsinegből tekert vállpánt. Évek múlva is ugyanaz vagy ugyanolyan vállpánt díszítette az öltözkését. Aranyos ember.

Ez a II. számú Kalóz furán nézett ki a komoly méretű hajókra épített kikötőben. Nem felfelé, hanem lefelé kellett rálépni, és egy-egy méterre volt a hajóhelyet jelölő oszlopoktól. Mindegy, taneszköznek remek volt. Mint már harcedzett vitorlázó, magam tanultam tovább is, magam vizsgáztam le vele, meg vizsgáztattam később Amrita lányom. Követtem el vele hibákat, nem vitás, de aki azt mondja, hogy akármilyen sport tanulását meg lehet úszni hiba nélkül, az ... akármilyen. (Visszatérve a bevezetőhöz: bölcsebb lett volna mestertől tanulni.) Erős szélben vitorla-túlfeszítés, elügyetlenkedett halzolás miatti borulás. Mindenesetre annyira megtanultam, hogy a paksiak sportegyesülete (keves Kalózuk volt) felkért versenyzésre. Mitfahrer-nek, segédnek, természetesen, nem kolosszális tudásomra volt szükségük, hanem a hajómra. Na, egy darabig, illetve hát addig, amíg a tulajdonomban volt, ment is ez a versenyzés, bár egyszer állítólag az én hibámból borultunk. Hátszelezésnél nem húztam fel eléggé a svertet... Ezt hagyom szakértőknek. A nagy baj nem maga a borulás volt, hanem a mentés. A minket mentő hajó horgonyt használt a hajó befogására, ami többször végigbarmolta a fedélzetet. Fűke bá' rendesen kijavította, de többé már nem szerettem a kis jószágot. Lépni kellett.

Apropó borulás. Egyedül kalandoztam, ha jól emlékszem, Siófokig futottam, visszafelé kellemes szélben, hogy többet lássak, legyen valami kalandozás jellege a dolognak, a Kerekedi Klubot céloztam meg. Ott beerősödött a szél, de mit nekem, ahelyett, hogy kikötöttem volna ott, ráfordultam a hazai kikötőre. Hátszelesre fordult a szél, és a kikötő előtt kétszer is halzolnom kellett, hogy a móló fölé kerüljek. A másodikat elsúrtam, és úgy 30 méterre a mólótól borultam. Elő a tanultakkal: lebukni a víz alá, megszabadulni a grósztól, majd talpra állítani a szerencsétlen jószágot. Valahol ötven fölé jártam (jesszusom, tényleg?), hamar rá kellett jönnöm, hogy nem elég a tüdőm. Elindultam a part felé, hogy majd szerzek segítséget. Életemben először konstatáltam, hogy a tisztességes hullámozás mellett milyen gyorsan elillan a szufla, a félútig se jutottam, gyorsan visszafordultam, és a hajóba kapaszkodva vártam a csodát. És a csoda meg is jelent, három masszív és rátermett fiatalember képében. Látom, hogy sorban fejest ugranak a parti stégről Kiszelka Gábor, Mayer Tivadar és Munka Laci. Vele talán akkor kötöttünk ismeretséget. Pillanatok alatt megoldották a galibát. Meg engem.

Akit eléggé meglepett a gyengeségem. Akkoriban két másik sportot is űztem. A golfról azt hiszi a benne nem jártas világ, hogy könnyed valami. Hát, kérem, nem az. Nem ez a lényeg, akkoriban simán játszottam heti két-három teljes pályát, meg se kottyant. Nagyobb igénybevételt jelentett a sí, a művelőinek biztos mond valamit: 30-40 pályakilométer volt a napi adagom, egyszer 54 km-t is sikerült élvezkednem, sütött a nap, remekül kezelt pályán nehéz, de jó ütemet biztosító buckák, mondtam magamnak, most megnézem, mit bír el a

szervezetem. Bírtam, csak a talpam fájdult meg. Elismerés övezte a teljesítményem oktatói körben is. Kaptam bizonyítványt is. Sokadszor sieltem egyedül (egy ideje majdnem mindig), amíg el nem hagyott két órára a memóriám, úgy hívják, hogy TIA. A kivizsgálások nem találtak semmit, kivéve rákot a bal vesémben. Attól (az egész vesétől) azonnal megszabadítottak, azóta nem síelek. Elvesztettem a mesém fonalát: egy ilyen egyedüli síelésen történt, Hauser Kaiblingban, hogy nagyon nem ment az első nap. Összeütközöm a házigazdával az ajtóban, kérdi, hogy ment? Panaszskodom. OK, adja ide a bérlet-kártyát. Nem értettem nagyon, mire kell (ő németül beszélt, én angolul)? Este, vacsoránál a kezembe nyomnak egy cetlit: 28 pályakilométer, mit kesergek, a maga korában jó teljesítmény. Az ötnapos túra minden napján megnézték a kártya által memorizált megtett pályakilométert. Az utolsó délután összegzik: 157 km, remek. - mondják. Ne mondják, írják le! Vacsoránál a tányérom mellé téve várt a bizonyítvány. Bekereteztük, itt függ a hátam mögött. Hány éves is voltam?



CERTIFICATE

*for
the "sportiv freetimeskier"*



Toni Halmos

*He attend in 5 days
157Ski slope kilometres*

*This is the best result
of a man
at this age*

CONGRATULATIONS



*Rosspühnerhof
Gästehaus Stocker*

*12-17.02.2007
Hauser Kaibling*

Itt a dátum: 72 éves voltam. Tessék elismeréssel bölintani!

Mindezt csak azért írom le, hogy felhívjam a figyelmet: mennyire egyszerű hullámszó vízbe fulladni. Nyilván sokkal jobb erőben voltam a Kalóz-bukfencnél, mint a sí-rekordomnál.

Azért volt alkalom, amikor ezt az egyedül Siófokig és vissza utat simán megtettem, mégpedig március 15-én vagy 16-án, gyönyörű napsütésben közel 20 C°ig melegedett a levegő, remek élmény volt egyedül meglovagolni a csendes szelet.

Solaris

Polaris-om volt, annak hívták az eredeti észt hajót, de magyarul a jogtalanul gyártott, és Solaris-nak átkeresztelt hajókkal együtt akként emlegetik. (A magyar név éles elmére utal!) Kecses, és a hajóhelyet méltóságteljesen elfoglaló hajó volt, lehetett büszkélkedni vele. Újabb gondok jelentkeztek azonban: hamar kinőtte a családi vitorlázgatást. Egyszer ugyan nagy csapat gyűlt össze, a feleségemen kívül két vendég-házaspár kéredzkedett fel túrázni egyet. Elfelé vidám csevely folyt, ám forduló után beerősödött a szél. Nem nagyon, talán jó négyes lehetett. Néma csend, riadt tekintetek. Akkor már simán vettem az akadályt. A kikötőben az egyik hölgy megdicsért: teljesen nyugodt maradtam, mert csak téged figyeltelek, nyugtalanságnak nem mutattad semmi jelét. Egykezésre azonban még hónapokig nem terjedt ki a tudásom. Mit beszélek, versenyzésre is csak azután került sor, hogy Kádár Kristóf, Gyuri barátunk fia meg nem örült a lehetőségnek, és Amritával hármásban, majd - hű, de ciki, nem jut az eszembe a negyedik - el nem kezdtük a komolyabb vitorlázást. Adódott, hogy jövünk be vitorlakkal (akkor még nem tiltották) a kikötőbe, ott áll a parton, minket nézve a kikötő „parancsnoka”, a fenti Gábor, és helyettese, Mayer Tivadar. Na, leizélnek, gondoltam. Kászálódunk ki, élénk állnak: miért nem versenyeztek, jól csináljátok, menni fog. Eszembe nem jutott volna, de nem kellett sokáig biztatnia Kristófnak. Beneveztünk a csoda tudja már mire, kiváló helyen végeztünk. Szereztünk egy genakkert, kicsit gyakoroltunk, aztán elindultunk a Fehér Szalagon, akkor még létezett. Fürgebbek voltunk a legtöbb hajónál, de nem emlékszem, hol végeztünk. Valahol előkelő helyen, de még nem díjaztak minket.

Emlékezetes eset is megesett. Kifutottunk a kikötőből, és osztrák hajók kavalkádjába ütköztünk. Nem tudva, hogy háziverseny folyik, bár bóják, meg egyebek lebegtek a körzetben, mi azonban úgy véltük, csak szórakoznak. Beálltunk mi is. A vendégeket tisztelve udvariasak voltunk, előnyjognál is elengedtünk ügyetlenkedőt (mi már harcedzetteknek éreztük magunkat). Aztán - mint aki jól végezte a dolgát - kimentünk kicsit élvezni a csendes szélben viruló magyar tengert. Amikor aztán kikötöttünk, ott várt a parton Gábor: siessetek, kezdődik a díjkiosztás. Milyen díjkiosztás? Hát az osztrákok... És? Kaptok ti is díjat. Csodálkozva beálltunk az osztrákok közé. Németül folyt a parádé, de a nevünket megértettem, meg azt is, hogy fairplay. Kitüntettek bennünket egy fairplay kupával. Őrzöm a szekrényem tetején, van ilyenem is.

Aztán meg mertem kockáztatni a szóló-vitorlázást. Nem emlékszem az istennek se, milyen verseny volt, mert biztos nem hajóztuk körbe a Balatont. Egyetlen momentumra emlékszem. Úgy tűnik, nehezen viselem a sértő magatartást. Valahol Almádi körzetében lehettünk, amikor balról megelőzött Ruji (Ruják István), majd „befarolt” élém. Solarison lovagolt ő is. Valaki később megszűgta: az én „kedvemért”, megaláztatásomért kért kölcsön Solarist, mondván, hogy majd ő megmutatja ennek az új faszinak, hogy kell vitorlázni. Megvert, fiatalabb is volt, meg már megjárt egy olimpiát (Moszkva, 1980, tallinni vitorlás helyszín, finn dinghy, 9. hely), nem pár éve ismerkedett a Balaton hullámaival. Nem alázott meg, legfeljebb magát. Igazolta azt a másik neves versenyzőt, akit a Moszkvai Jubileumi Kiállításon ismertem meg, és aki megjegyezte, amikor később megtudta, hogy kedvet kaptam a vitorlás-versenyzéshez:

meg fognak enni. Bizonyára nem tartott oroszlánszívűnek. Nem ám a hóna alá nyúlni a kezdőnek, „fel kell szentelni”, mint annyi más embercsoport szereti, jókat húzni a seggére fűzfavesszővel, vagy durvább dologgal. Emberi, nagyon emberi. A továbbiakban is piszkált, amikor csak tehetett. Valaki volt a vitorlás folyóiratnál, amibe írogattam. Aztán valakivel elkezdtem vitatkozni, az ellenfél vitacikkével lezárta a kérdést, amivel neki adott előnyt. Piszka...

Kb. idáig jutottam a Solaris-szal. Kinőttük nemcsak családirag, hanem mint verseny-eszközt is. Elkezdtem újírtáson gondolkodni. Kristóf jó tanácsadónak bizonyult: mutogatott hajókat, képeket, adatlapokat, ilyenre lenne szükségünk. És - mint annyiszor az életben - a véletlen szűlte meg az új hajót. Itt következik az ő története.

A magyar forradalmár 8mOD történelme

Megírtam régen, a weblapomon vergődött, nem érdekelt senkit. Főként az érintetteket nem, egyvalaki még finnyáskodott is: rossz propaganda a hajónak. Nem azt nézik ezen a sárgolyón az emberek, hogy milyen embertelen körülmények között születik meg valami jó, valami, ami legalább egy kis lépés a Balaton életében, és nem kettő hátra, mint amit több hajóépítő gyakorol a környékén, hanem szűk érdekeket.

Az amrita-it.com weblapomon „8mOD (osztály)történelem” címen szerepel, ott meghagyom úgy, ahogy van, rá lehet ismerni a felszínre. Itt, a könyvben átirom úgy, hogy a veleje is kiboruljon, tanuljon belőle, akinek tanulnia kell, és a magyar vitorlázás történelemírói jó alappal rendelkezzenek az átírásához, amit posztumusz követelek a magam és főként a forradalmian új hajóm nevében.

„Neveket csak akkor írok le, ha viselőik pozitív módon kapcsolódnak a történethez, a sok-sok negatív módon érintett személyt találja ki az olvasó. Annyi van belőlük, hogy emléküik végiggondolása önmagában is fárasztó.” - írtam az „amrita”-ban. Hát ez a legfőbb ok, amiért átirom ezt a szomorú történelmet!

Tehát: 8mOD négy tételben, újrátöltve!

1. tétel: A hajó

Meglátni és megszeretni egy pillanat műve volt.

Vénség felé haladva tanultam meg (úgy ahogy) vitorlázni - mint fentebb megírtam - Sztáron, Kalózon, majd korom miatt, meg mert kinőttem őket, gyorsan átváltottam Solaris-ra. Ezt a nem rossz hajót is hamar „kinőttem” és éppen hasonló méretű, de gyorsabb és bő szelet jobban befogó hajó keresésébe fogtam, amikor - nyugdíjba vonulásom alkalmával (!) kitüntette magam - elutaztam Bledbe, hogy a „láncos kutya” egyik híres golfpályáján játsszak.

Az elképesztően gyönyörű Bledben még érkezésem napján beleütköztem a Seaway céghez irányító táblába. Ha sea (tenger), akkor itt dolgoz van, mondtam magamnak, és még aznap bekopogtattam a céghez, ahol is alig, hogy elmondtam, mi után kutakodok, a portás-mindenes hölgy leemelt a prospektus-polcra egy 8mOD ismertetőt. Ránéztem és tudtam, ezt keresem. Lelkesedésem rejtve randit kértem valamelyik főnöktől. Másnap elvezettek a kis műhelybe, amely mellett egy lyukas oldalú, erősen sérült, tőkesúly nélküli hajó várt javításra. Már ez a majdnem-roncs is olyan bájt árasztott, hogy megugrott a pulzusom. Bent két gyártásban lévő hajót megismerve végleg megerősödött bennem: ez a hajó nemcsak számomra telitalálat, hanem igazi tavi, balatoni vitorlás. Akkor még nem értettem a közlés óriási jelentőségét, hogy a hajó „sliding keeler”, azaz tőkesúlyos siklóhajó. Később aztán nagyot nyomott a latban, amikor elgondolkodtam rajta.

Harmadnap megismerkedtem a hajót tervező testvérpár cégének menedzserével, Japac Jakoppinnal, és egyórás beszélgetés után megállapodtunk a *hajó magyarországi képviselőjében*.

Most, hogy érzékeltetni tudjam, milyen jelentős cégről van szó, belenéztem a honlapjukba. Döbbenetes adatsor üdvözölt mindjárt a bevezetőben: 22 ország hajógyártóinak szállítottak/szállítanak terveket és sablonokat, és a közreműködésükkel épült vitorláshajók és jachtok száma meghaladja a hatvanezret (talán így még érzékletesebb: 60 000)! A 8mOD 1992-ben született, három évvel azelőtt, hogy hazahoztam az elsőt.

A fentebb már kétszer is említett Litkey Farkas, akit közeli ismerősei Farkinak becéznek, és akivel Solaris-koromban ismerkedtem meg, amikor pillanatok alatt kiderítettük, hogy édesapja iskolatársam, nagypapája pedig rajztanárom volt, első szóra vállalta, hogy teszteli a hajót Szlovéniában. A fentebb már említett tagadó mondat Karácsonykor hangzott el. A Litkey klán együtt ünnepelt a közeli rokon (Réka férje) Gömöry Pállal, aki ex-olimpikon létére se hitte el, hogy *tőkesúlyos siklóhajó* létezhet. Nehezen rendeződött a próbafutás, mert - mint a helyszínen kiderült - Ivan Straus, a Seaway „főpilótája” tudta: az Adrián a tél közepén nincs szél. Megérkeztünk - Farki emlékezete szerint közvetlen 1994 Karácsonya utáni hajnalon -, lassan előkerült, mérgesen vízre tette a hajót. Szűk kikötő-torkon keresztül tényleg semmi-szélben, ráadásul szembeszélben vergődtünk ki a tengerre. Farki ebben a „szélcsendben” is - hátranézve a fodrokra - megállapította, hogy tényleg siklóhajóban ülünk. Bátran állíthatom tehát, hogy az általam behozott 8mOD, a Tüčkös volt az első magyar sliding keeler. Találkoztam olyan vitorlás-tudorral is, aki állította, hogy az egész világon ez volt az első. Kerestem (most) az Interneten, igaz-e a világelsőség, nem találtam semmi adatot. A témánk szempontjából nem nagyon lényeges. Bizonyára téves az információ, hiszen a Jakopin testvérpárt nem a falvédőről szalajtották, a PR-információik között előkelő helyet foglalt volna el a világelsőség.

Gyorsan elárulom, mitől Tüčkös a Tüčkös. Kisebbik lányom, Amrita pöttöm gyerekkora óta szeret beceneveket ragasztani személyekre, tárgyakra, akár társaságokra, eseményekre is. Meglátta a hajót, érzékelte a benne rejlő erőt, és azonnal elkeresztelte Tüčkösnek. Érezni benne a „kicsi a bors, de erős” jellegzetességet, nem? Volt eset az első hetekben, hogy bandukoltunk gyenge szélben, jött szembe egy valamivel nagyobb hajó. Átkiabáltak: milyen hajó vagytok? Visszakiabáltuk. És mi az, hogy Tüčkös? Nem tudjuk, becenév. Annyira tetszett a családnak, ismerősöknek, hogy minden további általunk hajózott 8mOD ezt a nevet kapta, meg lassan rám is átragadt. A hajó nevének illetően továbbvitele állítólag bűn, már nem is tudom, miért. Bűnöztünk, eleinte nem ismerve a tabut, aztán meg mert már hozzám tartozott a név. Évekig szinte kiimádkozták alólam az aktuális Tüčköst, újra ültem át. Az értékesítés feltétele volt a név elhagyása.

A hajó azóta megérdemelt sikert aratott a Balatonon és Európa több taván, elsősorban a Bodeni-tavon. Nem véletlen: a hajó tervezője, az előbb említett testvérpár másik tagja, Jerney Jakopin sem akárki, a világ egyik legnevesebb tervezője, de a 8mOD tervezésében ráadásul közreműködött az a Doug Peterson, aki több Amerika Kupa hajó főtervezője. „Csak” a hajó testének optimalizálását, a kilt és a kormányt, azaz a hajó high-tech komponenseit tervezte.

Mivel vitorlázó tudásom messze nem volt elég a hajó versenyeken való meglovagolására, meg új hajónak nevet csak versenyeken elért jó eredményekkel lehet szerezni, a hitetlen Gömörly Pali, mint említettem, Farki rokonát, kértem fel a hajó kormányzására. Élmény volt vele hajózni. Két felejthetetlen esemény kötődik a nevéhez: egy versenyen (talán Kékszalagon?) hirtelen támadó hatos-hetes hátszelet kaptunk Badacsony környékén és Galántha Gyurival, aki állandó mitfahrer-e, és a hátszélvitorlázás mestere, top-spinnakerrel megfogták a szelet. Úgy hagytuk ott a mezőnyt, mint a kakit. Úgy mentünk át hajók mezőnyén, hogy csak csuda, ámulat. A másik alkalom egy Siófok-Alsóörs-Füred-Siófok túraverseny cél-szakaszához kötődik, ahol hetes-nyolcas raumban grósszal, kis fokkal pattogtunk a hullámokon. Illetve hármon-négyen pattogtunk, majd egybe-egybe belefúrta magát a hajó. Apró halak dobódtak fel a fedélzetre, fickándozva pattantak vissza a tatról a vízbe. A Tücsökös nem billent meg, átfúrta magát a hullámon, mint egy torpedó. Azon a hajónkon, az első Tücsökösön még nem volt sebességmérőnk, de párhuzamosan haladó hajók 19 csomóra tették mindkét alkalommal a hajónk sebességét.

Beiktatok két kis mesét.

Az első a hátszeles esetről szól. Szerény kis fokk-kezelő voltam a hajómon, békésen engedtem rá, feszítettem rajta a szélhez, meg a kapitányhoz igazodva. Meggyengült a szél, azon tanakodtunk, hogy ideje bevonnunk a spinnakert. Talán úgy öt perc múlva hátranéztem, és bár nem ismertem még nagyon a Balatont, azonnal tudtam, hogy vészkes veszedelem tombol a hátunk mögött, és rohan ránk, mint egy megveszekedett fenevad. Sötét volt minden: a tornyos, felénk bukó felhők, a még alig fodrozódó víz felhők alatti sávja, ami szép, sötétkék-ből méreghárgáig vibráló színekben tobzódott, amint a feketétől felénk pásztázta a szem. Le a spinnakerrel! - ordítottam el magam. A Gömörly-Galántha páros hátranézett, majd összenézett, és egyetlen szóval egyetértett. Pali bólogatva megkérdezte, megfogjuk? Gyuri nagyot bólintott. És már ott is volt a vihar. A ritka fajta: kifúj, egyenes szelű vihar. És én még olyat nem láttam, se azelőtt, se azóta. A 94 m²-es vitorla szinte csattanva feszült ki, a hajó orra vagy fél méterre kiemelkedett a vízből, a hajó táltos, mesebeli paripaként tombolva száguldott előre. Többen mondták a verseny után, hogy csak ámulni-bámulni tudtak. Hajót így repülni, kitörni közülük még ők se láttak. A Balaton hőse lett a 8mOD pillanatok alatt.

A túraversenyen pedig két szempont jutott az eszembe. Az egyik, hogy Pali mesterségbeli tudására jellemző: a fentebb már említett háromszög-verseny második szakaszát raumban, rohanó tempóban abszolváltuk, és láttuk, hogy az utolsó bóját két hajó is számárfordulóval (kevésbé borulásveszélyes) veszi, arra készülődött a mancsaftéria. Ránk ordított: rendesen halzolunk (gyorsabb, több tíz métert lehet nyerni vele), és simán vettük a félelmetes akciót. Semmink se tört-szakadt, koponya nem koppant, talpon maradtunk. A másik, hogy a fent leírt Sztár-orrlebukást vártam Tücsököstől is, de nem következett be, táltos paripaként lovagolta meg a hullámokat.

Gömörly Pali nagymesterként maradt meg az emlékezetemben. Azt a szezont két verseny kivételével, amelyeken már oda mertem ülni a kormányrúdhhoz, ő kormányozta végig. Galántha Gyuri pedig akkor is, néhány alkalommal Pali nélkül is, az én csapatomat erősítve hajózott

velünk, volt, amikor közepes szélben a 11,3 m magas árboc csúcsán cserélt égőt a csúcsfényben, nem mondom!

Az első komoly vereséget Munka Lacitól szenvedtük el. Földvár-Keszthely versenyen kicsit rossz start után úgy vágtunk át a mezőnyön, mint forró kés a vajban. Messze lehagytuk a mezőnyt, a markunkban éreztük az első helyet. Jóval északabbra láttunk ugyan egy hajót, de nem féltünk tőle. A cél előtt 2-3 km-re vált élessé a küzdelem. Jobb takot választott, és előttünk surrant be a célba a Lunkamaci. Nem két hajó, hanem két nagymester küzdelme volt. A Tükköst - mint abban a szezonban többnyire - Gömöry Pali kormányozta. Munka Laci akkor is, velünk szemben is komoly sikert aratott.

A 8mOD sikerére jellemző, hogy Fa Nándi egykezes versenysorozatot is kiíratott, ha jól tudom, kifejezetten erre a hajóra formázva: TBS Nagydíj. Szomorú, hogy a híre se jutott el hozzám, pedig talán részt vettem volna az első valamelyikén kölcsönhajóval. Igaz, miről beszélek, amikor 75-évesen el szerettem volna indulni a Kékszalagon, nem sikerült hajót szereznem. Belelapoztam a szolovitorlazas.hu-ba, és úgy látom, azok az erők győztek, akikkel szemben védtem a 8mOD one design jellegét. Megszülettek a tupírozott, karbonozott 8mOD-k, velük versenyez Justin nyolcméterese is, ez nem one design verseny. Be kellene vezetni az ilyen vegyes versenyeken a YS-et, vagy büntető szakaszokat. Ha a 8mOD-t gyártja még valaki, vigyáznia kellene, hogy a 8mOD osztályban csak az eredeti osztályelőírások keretében megtartott hajók versenyezzenek, a vegyes versenyekben pedig az ettől eltérő (jobb) hajók a megemelt szintjük szerinti eljárásban részesüljenek.

Milyen arculcsapása ez megint a jó gondolatnak: a dán Jorgen Brude azért álmodta meg a 8mOD-t, hogy jó versenyvitorlást európai középosztálybeliek is megengedhessenek maguknak, szélesíteni kívánta a komoly vitorlázók körét. Valószínű, hogy ez a gondolat a csak a sebességben gondolkodók győzelmével kimúlt. Mint annyi más jó elképzelés ebben a nyomorult világban.

A 60 éves Kenese-Keszthely rekord megdöntése

Részletesebben kívánczik ki belőlem a Kenese-Keszthely rekorddöntés. Farki kezdeményezte (!), mondván, hogy 60 éves rekord dőlhet meg, Tükkösnek reklám, a magyar vitorlázásnak pedig új lendületet adhat. Ő beszélte meg Majthényi Szabival, hogy vállalja a kormányzást. Az én feladatomban a megfelelő időjárás felfedezése, a rekordkísérlet engedélyeztetése és a hajó előkészítése volt. Rendben zajlott minden. Amikor a meteorológia erős frontot jelzett, besétáltam a Központi Meteorológiai Intézetbe, aranyosak voltak, először az egyik hölgy adott megközelítő prognózist, majd másnap az egyik fiatalember, vagy három számítógép-programot is felvonultatva megerősítette: x-y és z napokon viharos erősségű szélre lehet számítani. Nosza, telefonok Farkinak, Szabinak, az egyszemélyessé zsugorodottnak érzékelhető Magellánnak: (1995) június 23, ha az ócska memóriám nem csal, kb. 10 órai indulást jeleztünk. A Magellán nem szólt, hogy nem jön, a Szövetségtől viszont megjelent egy nagyon szimpatikus úriember, talán én is ismertem már, Szabi és a legénység biztosan.

Úgy volt, hogy az akkor még csak 18 éves, egyetemre váró, bátor vitorlázó Amrita lányom is tagja lesz a legénységnek. Szabiék előző nap lejöttek a Koloskába, megnézték a Tükköst, kedvelték, megbeszélték, hová kötik be a trapézokat (először hallottam ezt a szót vitorlázó szakkifejezésként is), aztán el. A rajt reggelén megjelentek, majdnem kikacagtam őket: úrhajósoknak tündek vihar-felszerelésükben. Irány Kenese, hál'isten erős szél, hullámlovaglás. Amritának elege is lett a dologból, Kenesénél kiszállt. A napokban beszélgettünk vele az esetről, félelmetesnek látta, és bár a nyaralónkban épp nem volt senki, hazament. Kerítést kellett másznia. Kenesénél kikötöttünk, a legénység valamelyik tagja (0 névmemória) elment az állomásra bélyegeztetni. Már mozgott a hajó, amikor beugrott. Hamar elkezdtük a spinnakerekezést, a legénység három tagja - csak én nem - bekötötte magát az előre felszerelt trapézokba, és kiléptek a hajó oldalára. Bámultam, ahogy beszélgettek, cigarettáztak, később ettek-ittak, elképesztőnek tűnt a bátorságuk. Jó szelünk volt Keszthely előtt kb. 10 km-ig, ott gyorsan visszaesett, kettes körüli szélben tettük meg az utolsó kilométereket, féltünk a teljes leállástól. Így is nagyot javítottunk a 60 évvel előbb felállított rekordon. Menet közben Szabi arról próbált meggyőzni, hogy én szerepeljek kormányosként a bejelentő lapon, természetesen nem szerettem volna más tollával díszelni. (Később megtudtam, hogy elég széles körben divat - fizetnek is érte egyesek -, hogy nevesebb vitorlázók kormányoznak egy-egy versenyen, és a tulajt tüntetik fel kormányosnak. Na ne!) Keszthelyen újabb futás az állomásra, bélyegezni.

Keszthelyen már várt bennünket a Szövi kiküldöttje, gratulált az új - 60-éveset megdöntő - rekordhoz. Ittunk pezsgőt, ettünk-ittunk valamit és indulás vissza az erősödő szélben. Visszafelé - úgy emlékszem - viharos szélben futottunk, de ez már lényegtelen momentum.

Szabiék végül „helyettes kormányos” címet ragasztottak rám, a bátor, tapasztalt, jókedvű trapézolók pedig: Hajtó Gábor, Hamrák Péter és Kovács András.

Köszönet nekik a rekordért, és megtiszteltetés volt Majthényi Szabolcs világbajnok mitfahereként részt venni a remek vitorlázó eseményen.

Elkezdődött valami elképesztő cirkusz a rekord elismerése körül. A Magellán úgy kezelt bennünket, mintha háborús bűnösök lennénk, kifogást kifogás után ráncigált elő. Végül perre vittük a dolgot, amit a feleségem sikerrel meg is nyert.

És akkor 22 év múlva kinyitod a Kenese-Keszthely rekordversenynél Dulin Jenő bácsika klasszikus lexikonját, és rád vigyorog a dagadt Zsigmond dagadt Pandorája, mint aki/ami egy évvel előttünk, tehát 59 év szünet után már megdöntötte a vén rekordot. OK, ilyen normális országban is előfordulhat, de akkor minden érintett, főként a kiíró Magellán tudja, hogy a következő nevező nem 60, hanem egyéves rekordot zsebelhet be csupán. Meg tudja a neves Farki, az akkor még nevesebb Majthényi, tudja, aki nevez, tudja a Szövetség kiküldöttje. Bűz, kérem, orrfacsaró bűz! Hogy megcsinálják velem, a betolakodóval, a forradalmi 8mOD-vel, az elmegy, de hogy Majthényi Szabolccsal, akit Fa Nándi, Litkey Farki szinten kellene a Szövinek imába foglalnia, az már sötét maffiózás. Felmerül az emberben, hogy valakik ebben az országban nagyon nem szerették, hogy megjelent a Balatonon ez a hajó. Lehet, hogy ha mindent, amit ebben az írásban szomorú tényként megfogalmazok, egybegyűjt az ember, nem is tűnik ostobaságnak ez az összeesküvés-elmélet.

Még egy megjegyzés: Én már akkor badarságnak tartottam az állomásokon bélyegzést. Valaki később megmagyarázta, hogy a rekordverseny kiírásakor nem létezett még más szervezet, csak a MÁV, amely az ország minden pontján azonos időpontot tudott felmutatni. Most, a mobiltelefonok, GPS-ek világában, és a rohamosan rövidülő vízen-futás korszakában egyszerűen ostobaság az állomásokon bélyegzés.

2. tétel: A gyártás

Jobb róla nem beszélni. Legalábbis az utolsó 8mOD-évem néhány hónapját leszámítva.

Kezdődött azzal, hogy *közvetítői megkeresésre* tárgyaltam Soponyai Gézával arról, hogy a nem lelkesítő helyzetén hogyan lehetne lendíteni. Sajnos nem emlékszem a közvetítő nevére, de biztos, hogy nem én tolakodtam. Dereng, hogy a második 8mOD (Pamacska) vevője, Bakos György, Soponyai jó barátja szólt, segítek neki. Tudott róla, hogy tárgyalásokat kezdtem a rendszer, azaz a dokumentáció, gyártási és értékesítési jogok megvásárlásáról, és összehozott ezzel az alakkal, akinek meg nem volt jó gyártási profilja.

Tehát szerencsésnek tekinthető egybeesés volt: én megéreztem, hogy meg lehet szerezni a 8mOD gyártási jogát, Soponyai pedig jó hajót keresett. Hogy miből éreztem meg? Nem biztos, hogy hajszálpontosan tudom előadni a történeteket. Először az derült ki, hogy a Jakopin testvérpár eléggé elhatárolta magát a kis gyártó-csapattól, a jogokat megtartotta magának, a gyártót azonban önálló elszámolási és értékesítési egységként leválasztotta a cégéről. Az ok nyilvánvaló volt: nem virágzott az üzletág. Sokkal jelentősebb profitot biztosított a cégnek új hajók tervezése, és nyugati hajógyártók, a tervek megrendelői számára a hajók építéséhez szükséges sablonok gyártása. Többször megtettem az akkor még elég nehéz utat a kis üzembe, az első magyar érdeklődőt kétszer is kivittem, bemutattam az éppen gyártás alatt álló két hajót. Talán a harmadik importált hajó után kaptam a faxot (akkor még létezett), hogy a gyártó minimális rendelendő mennyiséghez, ha jól emlékszem, öt hajó egyidejű rendeléséhez kötötte a szállításait. Nonszensz a javából, nem is nagyon értettem. Nem igen kellett törni a fejem, hogy rájöjjenek: csőd szaga van a dolognak. Negyedik rendeléssel a kezemben kimentem, beszélgettem a vállalkozóval, aki bevallotta, hogy abba akarja hagyni a gyártást, a Jakopinok nélkül képtelen ellátni az összes feladatot. Megkerestem Japac Jakopin urat, és elkezdtünk beszélgetni arról, milyen feltételek mellett adnák el a rendszert. Akkor derült ki, hogy a projektet bankhitel igénybevételeivel indították, és a rész-finanszírozó norvég bank hozzájárulása, illetve a hitel törlesztésének az átvállalása is feltétele az értékesítésnek. Akkor derült ki, hogy szerelmes lettem a hajóba: a szinte lehetetlen feltételek mellett is hozzáláttam a projekt megszerzéséhez. Bolond az ilyen! - mondhatná akárki.

Soponyai annyira munka nélkül állt, hogy igen rövid tárgyalások után együttműködési szerződést kötöttünk a 8mOD és hasonló, nagyobb korszerű hajók terveztetésére, gyártására, értékesítésére. A megállapodás keretén belül félmillió forint kölcsönrel járultam hozzá a program finanszírozásához. Ezzel a keretszerződéssel a zsebemben mentem neki komolyan a 8mOD erőrendszer (tervező, gyártó, finanszírozó bank) ostromának.

Fél év tárgyalássorozat végeredménye volt a 8mOD *kizárólagos gyártási- és világértékesítési joga*. Közben a fő tulajdonos, Japac Jakopin - sajnos - füllentgetett. Meg több hibás elemet kaptunk, pl. rossz tökesúly-rajzot. Lám-lám, többesszámra jár a kezem.

A keretszerződés új, nagyobb hajóra vonatkozó része se volt alaptalan. A tárgyalások során hozott össze a 8mOD gyártója a fiatal, de már neves szlovén hajótervezővel, Andrej Justin¹, akivel Soponyaival közös finanszírozásban megtervezettünk egy nagyobb tökesúlyos hajót, a 13 méterest. Azóta sorozatban Justin tervezésű hajókat gyárt. Azét a tervezőét, akivel én teremtettem meg - az együttműködés keretében - a kapcsolatot. Ehhez az első Justin tervezéshez használta fel Soponyai a félmilliómat. Először az egyik szlovén kikötő éttermében találkoztunk Andrej-jal, ahol vagy tíz 12 méteres hajója díszítette a park egyik oldalát. Részletesen megbeszéltük, hogy vállalja a nagyobb hajók tervezését. Próbáltuk nyolcméteres tervezésére is rávenni, nemet mondott. Szerinte a 8mOD-nél jobbat nehéz lenne produkálni. Elég mély kátyúba kellett jutnia a SEAWAY gyermekének ahhoz, hogy - magyar kivitelező vagy vállalkozó kérésére, mint látom - ráálljon új, valamivel modernebb hajó tervezésére: CODE8. Vajon ki gyártja?

Az együttműködés addig élt, amíg haza nem értek a 8mOD sablonjai. Ekkor az *együttműködő partner* Soponyai Géza nemes egyszerűséggel közölte, hogy nincs ereje a két hajótípus párhuzamos gyártásához. Az új tervezésű nagyobb hajót fogja gyártani. Nem ezekkel a szavakkal, de kimondta, hogy a 8mOD-vel mehetek a fészkes fenébe. Azaz minden normális jogi eljárás mellőzésével felrúgta a megállapodásunkat. Mindezt annak tudatában tette, hogy a „járulékos költségek” (amerikaiak mondják a civil áldozataikra, hogy járulékosak) nélkül tízmillió forintom áll a projectben. Egyszerűen brigantizmus. Elhangzott vélemény, hogy igaza volt, sikeres a nagyobb hajókkal. Igen, a közösen kidogozott elképzelés szülte hajókkal. És nem eljárás egyszerűen bezsebelni az addigi nem kis eredményeket, seggbe rúgni a partnert, és zsebre vágni a pénzét. Egyrészt meg kellett volna gondolnia a tárgyalások során, hogy mekkora a kapacitása, másrészt esetleg szélesíteni az együttműködést harmadik partnerrel.

Rohangásztam fűhöz-fához, hogy ne süljön be a számomra igen jelentős befektetett tőke. Egyetlen reményteljes kísérletem, hogy megfelelő gyártót találjak, egy velencei-tavi vállalkozó volt, akivel szerződésig jutottam. Ő azonban - becsületesen vagy netán fenyegetések hatására - lemondta a gyártást, bizonytalan helyzetére hivatkozva.

Soponyai végül kegyesen összehozott volt partnerével, Kovács Lászlóval, és gyakorlatilag magamra hagyott.

A nagyobbik hajónál megvárta, amíg az import tételek jelentős részénél kialkudom az őt is elképesztő alacsony árakat az olasz Antal cégnél², aztán abból az együttműködésből is kieb-rudalt. Csak hogy érzékeltessem, mennyire hozzám köthető az Antal céggel elért eredmény: Soponyai se nyelvet nem beszélt, se az angol levelezést nem értette.

Aki még nem volt hasonló helyzetben, annak leírom, miként zajlik le az ilyen gyalázat. Miután többször - már írásban is - követeltem a félmillió hitel visszafizetését, egyszer csak azt mondta telefonon, hogy a csopaki Külker Klubban (ma Kerekedi) fogja átadni X napon. Megjelenik, beszél ezzel, beszél azzal, majd leereszkedik hozzám: sétáljunk a parton. Nem

értettem, miért kell a part. Hamar kiderült, nem járt arra senki. Rövid hímezés-hámozás után szemrebbenés nélkül közölte, hogy nem adja vissza a kölcsönöm, szüksége van rá a gyártáshoz. Kimondom: aljas, sötét gazember! Óriási szerencsém, hogy ismertem a Magyar Vitorlás Szövetség vezető jogászát, Kiss Lászlót, ott tartotta ő is a hajóját a Koloskában. Laci fogadott az irodájában a dokumentumaimmal, átnézte a papírokat, halkán, szinte magának megjegyezte: szélhámos. A jelenlétemben felhívta, közölte, hogy pert indítunk ellene. Laci arcáról láttam, hogy Soponyait nem nagyon rendíti meg a fenyegetés. Nem emlékszem már, akkor, rövid gondolkodás után, vagy másik alkalommal hívta-e fel újra. Végiggondolva a dolgot, csalásnak minősítette az együttműködéssel kombinált hitel visszafizetésének megtagadást, és büntetőperrel fenyegette meg. Ez hatott, bevitte a pénzt az ügyvédi irodába.³ Ha nem a Szövetség jogásza áll mellém, valószínűleg évekig vagy örökké futhattam volna a pénzem után.

Volt partnere, Kovács, akit velem párhuzamosan rúgott ki hasonló anyagi szélhámosság kíséretében, megfelelő felszereltség hiányában, és mivel az alkalmazottait úgy váltogatta, mint háziasszony a mosogatórongyát, alkalmatlannak bizonyult a hajó gyártására. A melósait szemét megfontolás alapján váltogatta. Próbaidőre vette fel őket szinte nulla bérért, sőt többnyire feketén, majd a próbaidő lejártá után nem alkalmazta őket. Garancia a rossz minőség biztosítására. Anyagbeszerzéstől kezdve, művezetéssel keresztül mindennel kellett foglalkoznom. Napi 14-16 órában szaladgáltam olyan ügyekben, amiket egy valamennyire is komoly gyártónak csettintéssel kellett volna megoldania. Kénytelen voltam - a nehéz helyzetem ellenére - megválni tőle. A válás körülményeit nincs erőm ecsetelni.

A gyártásra ekkor a Soponyaitól kivált, önmagát az epoxy-technológiák magyarországi főtudorának kikiáltó személy vállalkozott. Félév alatt kiderült, hogy minden hájjal megkent szélhámos ő is.

Ott álltam ismét, ahol cca. két évvel előbb, illetve akkorra a befektetett tőke mellett még veszteségeim is keletkeztek.

Két alternatíva közül választhattam: vagy eladom a rendszert, vagy keresek újabb vállalkozót. A bolt becsukása akkor lehetetlen alternatíva volt számomra. Az értékesítéssel kapcsolatos kísérleteim kudarcra végződtek (remélem, hogy akiknek akkor ajánlottam, nagyon sajnálják, hogy nem ugrottak), maradt a keresés. A nagy és sikeresnek ismert 70-es cirkáló gyártóit, a két sógor tulajdonát képező PauGer céget kerestem meg, akik rövid gondolkodás után vállalták a gyártást, igaz, mintegy 30%-kal emelt árszinten. Ez az együttműködés jól indult: nem kellett se anyagbeszerzéssel, se művezetéssel foglalkoznom, a gyártott hajók minősége lényegesen jobb volt, mint a három előző gyártó akármelyiké.

A két tulajdonos közül a „főnök” Paulovits egy józan pillanatában bevallotta, hogy hónapokig nincs más munkája, csak amit tőlem kap.

Ennek ellenére elérkezett a pillanat, amikor az illető - karbon-árbocokat kezdett gyártani - számomra bizonytalanná vált: hosszabbodtak a határidői, gyengült a minőség és a Máltáról elhozott két használt 8mOD felújításakor nem tartotta be a megállapodásunkat. Volt eset, hogy a hátam mögött osztályelőírásoktól eltérő hajót gyártott a vevő kérését teljesítve. A vevő kapott is tőlem olyan papírt - halálosan meg is sértődött -, hogy ez a hajó nem 8mOD. Ebben

a helyzetben ért a meglepő közlés, hogy a cég tulajdonosai kettéfűrészelik a vállalkozást. Ekkor feladtam, nem bírtam tovább a vergődést.

Itt is beszúrok két bővítést: a máltai kalandot és a sógorpár viszonyát.

Hogy mi mindenre voltam képes, arra jellemző, hogy amikor megtudtam, a két Máltába került 8mOD jó állapotban ugyan, de vesztegel, nem tudnak jó eredményeket elérni velük a tengeri versenyeken, hamar úgy döntöttem, hogy megveszem és hazahozom őket. Ez is örült döntés volt: a levelezésben kialakult árat cca. a felére kellett lealkudnom ahhoz, hogy a hajófuvart, majd a Rijekából hazaszállítást, valamint a hazai felújítást is el tudja nyelni az itthoni értékesítési ár. Sikerült, bár Paulovits Dénes hónapokat késett a felújítással, és emlékeim szerint a minőséggel is voltak gondok. És alig voltunk túl az Átkoson, kacifántosan lehetett csak megoldani, hogy devizát utaljak Máltára. Ráadásul csak előkészíteni tudtam, a tényleges akciót csak az áralku lezárásakor tudtam indítani. Minden volt, csak egyszerű nem. 1999-et írtak.

Itt most megállok rövid időre Máltánál, a gyönyörűsége szigetnél. Illetve csak annyira, hogy adjak linket a weblapomon megírt [Máltához](#). Hát ez angol. Igaz, töménytelen fotó árulkodik a sziget szépségéről, ősi eredetéről, magas szintű kultúrájáról. Nem mélyedhetek el benne most, csak annyit, hogy busszal közlekedve is nagy élmény volt a több ősi város konglomerációja, a rendkívül erős erődítmény, a pazar Mdina, a városka, amelyet távolból arab erődítménynek vélhet az ember.

A vitorlázást már nemcsak kóstolgotó ember számára rendkívüli élmény volt az egyik vacsora, amit a Fort Manoel erőd tengerszorosra néző Royal Malta Yacht Club éttermében fogyasztottunk a tulajdonosok megbízottjával, tengeri medvével. A Club teraszáról csodás kilátás nyílt a Marsamxett Harbour-ra és Valetta erődítményére. A terasz alatt 40-50 méterre kékllett mély árnyalatokban a tenger. A vendéglátóm nem fogyott ki tengerészi-vitorlázó sztorikból. Az egyik az évente megrendezésre kerülő tengeri vitorlásversenyről szólt, aminek a startjelét a teraszon álló ágyúval adják meg, a startvonalat pedig az ágyú és Valletta szemközti falára rajzolt függőleges vonal közötti képzeletbeli egyenes jelenti. Varázslatos, mély benyomást nyújtó megoldás.

A vacsora eszembe juttatja, hogy India mögött Máltán találkoztam a legjobb konyhával. A tenger gyümölcseiből utolérhetetlenül ízletes ételeket főznek, és nemcsak a drága előkelő éttermekben, hanem utcai falatozókban is kiváló a konyha.

Mélyen átítatja Máltát az arab világ közelsége, és a hosszú arab uralom, a nyelvüket is néha arabnak véltem. Érdekes, érdekes.

És velem szemben, akit minden szempontból megigézett ez a kis szigetállam, ismerek olyan művelt házaspárt, akik csak koszt és rendetlenséget láttak Máltán. Egyik sem igaz, mindent átítat a kultúra.

Visszatérek a PauGer céghez. A név Paulovits Dénes és Gerlóczy Péter nevének sűrítménye. Sógorok. A viszonyukra jellemző: amikor Gerlo-nak elmondtam, a sógora ütött-rugdosott, bevallotta, hogy vele is előfordult már.⁴

Na, amikor megtudtam, hogy szétválnak, nem volt erőm tovább küzdeni az elképesztő akadályokkal. Széles körben kezdtem el - a PauGer céget kihagyva - megvételre ajánlani a 8mOD-rendszert. Gerlóczy, alias Gerlo megtudta, és közölte, hogy szívesen megvenné. Gyorsan megállapodtunk, hiszen végül is ő már ismerte a hajót, nem kellett nekem a sablonok és egyéb gyártási eszközök átszállításával foglalkoznom. Nagy öröömre szolgált két-három hajó erejéig, hogy jó minőségben folyt tovább a gyártás, bár ez engem már csak mint mostohapapát érintett. A rendszer vételárát több részletben kellett fizetnie. Nagy késések, többszöri ígélet után nem láttam biztosítottnak a végleges rendezést, ezért közjegyző előtti nyilatkozatra kényszerítettem. Ezt végül teljesítette, a pénzemhez jutottam. Micsoda óriási szikla gördült le a szívemről, amikor megszabadultam ettől az átoktól, tépetten bár, de durván a befektetett pénzemhez jutottam. Mint Fűke bá' mondta a Kalóza eladása hallatán: akkor megtörölte a lábát...

A „főnök”-tól, Paulovits-tól búcsúzva megpróbáltam rendeztetni vele a mintegy negyvenezer forint tartozását (ma többszörös összegnek felelne meg). Fizikai erőfölényét és azt kihasználva, hogy mindkét kezem foglalt volt, ütni-rúgni kezdett két alkalmazottja jelenlétében. Lehet ezt kommentálni? Mindezt kommentálni? Jó pár hét múlva felhívott ugyan telefonon és elnézést kért, de megmondtam neki, hogy *ezt nem lehet feledni*.

Egyébként csoda, hogy ilyen körülmények között sikerült a hajót exportálni is, mégpedig olyan országokba, mint Ausztria, Svájc és Németország.

Két nevet meg kell említenem a gyártással összefüggésben:

Fináczy Gyuri volt az egyik első vevő. Több volt annál: azon kívül, hogy előre kifizette a hajó 50%-át, kölcsönrel mintegy előfinanszírozást is vállalt. Sokat segített technológiai kérdések megoldásában is. Nyilván hozzájárult a kereslet alakulásához is, hogy a mintegy „zászlós-hajóvá” vált hajónak ő volt a tulajdonosa és kormányosa.

Solti Péter az egyik első vevőként végtelen türelemmel viselte a gyártás korai fázisaiban előforduló hibákat, azok lassú javítását (az ő hajóját gyártotta az „epoxy-tudós” szélhámos). Egyik szorult pillanatomban ő is kisegített rövidlejáratú hitellel.

Kettejük segítségével, hozzáállása nélkül lehet, hogy nem lenne 8mOD gyártás Magyarországon. (Csendben kérdezem: van? Bizisten, nem tudom. Megkérdeztem Gerlot, szerinte nincs.)

Az „újrátöltés” során végiggondoltam a hajó további sorsát. Keveset tudok róla. Akkora fizikai-idegi megterhelésen voltam túl, hogy nem nagyon törődtem a folytatással. Ez azonban az egyik oldal érdektelensége volt. A másik oldal, a hajótulajdonosok, az osztály se foglalkozott azzal, hogy bevonjon az eseményekbe. Egyetlen bajnokság, nemzetközi verseny megnyitójára se kaptam meghívást. Példa nélküli megaláztatásnak tartom. Hébe-hóba eljutott hozzám a hír, miszerint a 8mOD hajóosztály vált a legnagyobb a nagyhajós osztályok között. Megtudtam, hogy Gerlo nem nagyon, hanem rettenetesen túlvállalta magát, export-megrendelésekkel éves nagyságrendeket késett, majd gyakorlatilag csődbe jutott. Solti és Kassai, ketten az első vevők közül - összeállt, hogy megmentse a hajót. Úgy jutott tudomásomra, hogy tőlem kértek információkat a jogok helyzetéről, miként biztosítható a gyártási- és

exportjog továbbadása. Nem informáltak tovább, milyen sikerrel jártak. Soltival kórházban szaladtam össze évek múlva, súlyos műtétből lábadozva. Nem hánytam a szemére semmit, mégis elnézést kért, és ígéretet tett, hogy keresni fog... Azóta is keres.

A Magyar Vitorlázás Történetéből tudtam meg (376. oldal), hogy annak megjelenéséig, 2015-ig 57 db 8mOD-t tartottak nyilván a Magyar Vitorlás Szövetségben. Valahol valaki(k) gyártja ezt a szép jószágot. Nem járok utána, lelkiileg fárasztana. Vagy ennyit importálnak? Nem nagyon értem.

Felhívtam Gerlo-t telefonon, szerinte nem folyik gyártás. A szerszámok a Solti-Kassai páros tulajdonát képezik, ő néha kölcsönkér egye-egyét, ha szerviz-feladatokhoz szüksége van rá. Aztán a tegnapi osztálytalálkozón arra is fény derült, hogy több hajót, volt eset, hogy négyet-ötöt egyszerre Angliából hoztak haza. A képlet tehát elég tiszta lett számomra.

Talán érdeklődésre tarthat számot, hogy a Jakopin testvérpár úgy is értékesítette a hajót, hogy az osztrák Sunbeam céggel is megállapodott: leszállította a cégnek a kész hajókat, a Sunbeam felragasztotta rájuk az emblémáját, és mint saját gyártású hajókat értékesítette. Az akkor még együttműködő partnernek hitt Soponyaival kétszer is jártunk a cégnél, illetve találkozót beszélünk meg a vezetőjével egy osztrák nemzetközi hajóvásáron. Fintorogva, lekezelve tárgyaltak, végül belementek a folytatásba. Később le is szállítottam egy PauGer (?) gyártású hajót, aztán elhalt a dolog...

Hódolatomat fejezem ki még Örményi Jóska grafikus előtt is, aki a hajó összes díszét készítette jó ízléssel. A Tüdkös nevet például a kézírásomból ültette át. Éveken át működtünk együtt a Tüdkös körül, majd, amikor vitorlázás helyett írni kezdtem, több könyvemet szerkesztette, készített hozzájuk borítót.

3. tétel: Az osztály

Hosszú ez a sztori is. Vidámnak se mondható.

Kezdő vitorlázóként és a hajógyártásban újoncként is hamar meg kellett értenem, hogy ilyen „éles” versenyhajót számottevő mennyiségben csak akkor lehet értékesíteni, ha vagy elől lehet végezni vele abszolút értékelésű versenyeken vagy szigorú osztály alakul. Legjobb persze, ha mindkét feltétel teljesül.

Mivel osztály alakításához előírt darabszám szükségeltetik (ami akkor még nem volt meg) és mivel a hajó kiváló adottságai mellett se tudott a nála jóval nagyobb, hosszabb hajók előtt végezni, kezdtem a nemzetközileg már kialakított, elfogadott és alkalmazott yardstick-szám elfogadtatásával Magyarországon. Legalább a YS versenyekben végezhesen az öt megillető helyen. Leírhatatlan betonfalba ütköztem. Igazold, hogy az általad mondott YS legalább egy európai szövetségben elfogadott, akkor automatikusan jóváhagyjuk. Egy pont eltéréssel kettőt igazoltam. OK, ennyi lesz (a rosszabbik), hangzott el az ígéret. A legközelebbi versenyre nevezéskor tudtam meg, hogy vagy *négy ponttal rosszabb YS-ot kapott a hajó*. Miért? Mert úgy gondoljuk, majd sok-sok verseny után korrigálunk, ha... Egy évig vitatkoztam, majd feladtam.

Megszerveztem - a Detre-fivérek közreműködésével - a YS-osztályt. Minden megkeresett egyetértett az alapelvekkel, aláírtuk a papírokat.

Fél év se telt el, a résztvevők egy része elkezdett az abszolút versenyzés mellett kardoskodni. Kár volt tovább erőlködni, kiszálltam.

Jött a saját osztály megalakítása. Ha jól emlékszem 5 hajó kellett hozzá, többel hoztuk létre. Az osztálykapitánnyal, Gál Pistával nekiindultunk a jóváhagyatási procedúrának. Kiegészítési igény, ideiglenes hozzájárulást kaptok talán, középszintű fűek, most nem értünk rá foglalkozni vele - minden volt. Akkor lehetett végre eredményre jutni, amikor a vezetés megváltozott. Weöres Lacival, Farkas Tamással és az elnökség gyakorlatilag minden tagjával szót lehetett érteni és a verkli is gyorsabban pörgött. Nem emlékszem az évszámra, van talán öt éve (a weblapomon megjelenéstől visszafelé, utána kellene nézmem), hogy a Szövetség által jóváhagyott osztály keretében folyik a versenyzés. Mikor eladtam a rendszert, 16 vagy 17 hajó volt a Balatonon, 8-10 rendszeresen versenyzett.

Aktivitás szempontjából tán két év alatt a második osztály lett az összes között Magyarországon.

Nem tetszett viszont, hogy az osztály gyűlésein szinte másról se folyt a vita, mint hogy milyen eltérések legyenek megengedettek az osztályelőírásokhoz képest. Néhányan nem akarták megérteni, hogy az OD, azaz One Design arról szól, keményen ellenőrzött azonosság uralkodjon az egyenlő versenyfeltételek és a relatív olcsóság biztosítása érdekében. Lassan visszavonultam az osztályértekezletektől.

A magyar osztály megteremtésével párhuzamosan foglalkoztam azzal a kérdéssel, miként lehetne ténylegesen nemzetközivé tenni az osztályt (az eladók „Nemzetközi Osztályelőírás”-sal adták el a hajót). Az, hogy több kontinensen bejegyzett nemzetközi osztály alakuljon, egyértelműen lehetetlen volt, azt hiszem kontinensenként minimum száz taggal rendelkező osztályok és minimum két kontinens a feltétele. Hosszasan kerestem az elvileg létező angol osztállyal a kapcsolatot, rátaláltam, de inaktívnak bizonyult annak ellenére, hogy 27 vagy 28 hajót adtak el oda az elődeim. Angliát a Bodeni-tó követte. Talán két év is eltelt, mire sikerült a bodeni-tavi svájci, német és osztrák vitorlázókat rávenni egy bodeni-tavi 8mOD osztály megalapítására. Matt úr agilitása kellett a sikerhez.

Ezzel lehetővé vált az Európa Kupa (Bajnokság) kiírása. Az első szervezésének még aktív részese voltam. Az akkor még Külker Klub kiváló rendezésében lefutott versenyt Matt és fiatal csapata nyerte. Rendszeressé váltak a nemzetközi vetélkedők itthon és a Bodeni-tavon.

4. tétel: A jövő

Múltról kellett beszélnem, de nem állom meg, hogy ne szóljak a jövőről. Nem vagyok abban a helyzetben, hogy pozitív jövőképet fessek. Nem ismerem ugyanis a gyártást, és az időközben felnőtt konkurenciát is csak az Internetről ismerem.

Minden feltétel megvolt ahhoz, hogy a 8mOD még évekig sikeres legyen: maga a kiváló tervezők gyümölcse, a jó tulajdonságokkal rendelkező, stabil, könnyen kezelhető és szép hajó, stabilizálódott, jó minőségű gyártás (Gerloig), osztály Magyarországon és külföldön, nemzetközi versenyek.

Szerintem akkor tud életben maradni, ha biztosított a kiváló minőségű gyártás. És nagyon kell vigyázni arra, hogy a legszükségesebb modernizálás mellett minél kötöttebb osztályhajó maradjon.

Az értékesítésnek a közeli országok tavaira kell koncentrálnia, törekedve osztályok létrehozására. Ha ez nem megy országos méretekben, tavi osztályok alapítását kell szorgalmazni. Ha még érdemes.

5. tétel: Záródallamok: Leszartak... magasból...

Az eredeti írásom évében rendezett „8mOD Európa Kupa” 32 hajót vonzott, 25-öt a Balatonról, hetet külföldről. Egyértelművé vált, hogy a 8mOD országos siker, a Balaton legnépszerűbb nagyhajója. Sem a szervezőknek, sem az osztálynak nem jutott eszébe meghívni egy baráti pillanatra. Nem köszönhetnek nekem mást, csak a hajó Balatonra hozatalát, népszerűsítését, a hazai gyártás megszervezését (Litkey Farkai, Gömör Pali és Fináczy Gyuri segítségével), az osztály megszervezését (Gál Pista és Fináczy Gyuri segítségével, majd Weöres Laci, Litkey Farkai és Farkas Tamás támogatásával), végül az Európa Kupa megszervezését, Frank Matt segítségével. Többet nem. Ja, dehogynem, a bodeni-tavi osztályt is. A fentiekből ez világos.

Idézem a Sailing.hu-t: „A 8mOD flotta mérete egyik pillanatról a másikra egyértelművé tette, hogy melyik a legnépszerűbb nagyhajós hajóosztály.”

Köszönöm a megemlékezést és elmennek a pokolba, akik oda valók!

Csoda, hogy az alkotó-akaró emberek hanyatt-homlok menekülnek (vagy üldöztetnek el) ebből az országból?

Az eredeti írás 2003.08.23-án született. Az újratöltés lezárva 2017.04.21-én.

6. tétel: Mesélek tovább, élmények

Mindent megírtam a 8mOD élményről? Nem, nem, messze nem. Mivel is folytassam. Talán azzal, hogy lassan azért megtanultam kormányosként is lovagolni ezen a táltos paripán. Az is felemelő érzések sorát hozta, ahogy az első szezonban Gömör Pali villogtatta a Tüccös kirívóan jó tulajdonságait, az is, ahogy Fináczy Gyuri rendre kiváló eredményt ért el vele Balatonkerülő versenyeken. Amikkel ő sohasem volt elégedett, az 5. hely jóval nagyobb vitorlások mögött csak mormogáshoz volt elég. Írtam egy-két cikket a vele töltött vízi-órákról a Yacht Magazin-ba (ha jól emlékszem a lap nevére), neki azok se tetszettek, kedves feleségé-

nek annál inkább. Már ilyen az írások sorsa... Hoppá! megtaláltam az egyik legjobb írásom, éspedig az 1996 évi Fehérszalagról. Mellékelem.^A Neki még ez sem tetszett!

Az igazi élményt az jelenti, ha az ember maga jut el a szél megfogásának varázslatához. A szíve kiugrik az embernek, amikor tomboló viharban töltött 24 órás verseny másnapján odajön hozzá Cimbi (Cittel Lajos hajóépítő nagymester, akinek a nevéhez olyan hajók újjáépítése és menedzselése fűződik, mint a Sirocco, Nemere), aki egész életét a Balatonon tölti és egyszerű szavakkal láthatatlan dobogóra emeli az embert: láttunk benneteket az éjjel, már az is nagy szó, hogy ilyen kis hajóval állva maradtatok, de jól taktikáztatok is. Csillagtúrán történt, 130 km/óra csúcsot mondott arra az éjszakára a siófoki meteorológia. Valahol megírtam, de ezt se találom. Dehogynem, elővakartam, és mellékelem.^B Háromszor vitorláztam saját kormányzás mellett viharban, szinte hihetetlen így utólag. És nem ám elkapott minket a vihar! Volt, amikor kerestük, volt, amikor csak tudtuk, hogy le fog csapni. Furcsa, amikor az ember kiordít a bejelentkezési ponton, az almádi mólónál, megértik a vitorlászámot, aztán megkérdi az ember torkaszakadtából: mennyivel jött le a szél? 117 km/óra. (Itt másként emlékszem, mint közvetlenül az esemény után, az utóbbi lehet igaz: másnap tudtuk meg.) Másnap értesültünk arról is, hogy mintegy 4 km-el nyugatabbra pillanatok alatt elsüllyedt egy 22-es cirkáló, csak elkéstek a vitorlák bevonásával. Árbocon csüngve vészelték át a mentésig eltelt időt. Nem lehetett könnyű.

Puhafül így emlékszik a versenyre, miután megkértem, próbáljon meg emlékezni a legénység többi tagjára. Visszaemlékezéssel válaszolt, amiben szerepel is a két fontos név. Imígyen szól a Schramkó Peti (nem Zarathusztra):

„Kedves Tóni, nincs memóriám se, nemhogy vesztésem...

Alig-alig van margó az életemben, hogy ilyen egyszerű gesztusokig eljussak, mint Neked válaszolni. De töprengtem, és csak a *Farmosi Jánosig* és *Lázár Petiig* jutottam.

Farmosi évekkkel később mondta el, hogy azon az éjszakán a lelket az tartotta benne, hogy mellettem ülve-kuporogva látta, ahogy a vízőzön és süvöltő szél közepette időnként megnéztem a nagyon erősen világító bűvárórám, és a zöldes fénye emlékeztette, hogy talán mégis-csak létezik világ és civilizáció, netán még szárazföld is... Lám milyen titokzatos kis részletek számítanak.

A kimozdult kiel-csavar képe és a száguldás az üresen „lobogó” árboc alatt mélyen bennem van ma is.

Különben leköltöztem a kőhegyi turistaházból párommal és két kisgyermekünkkel a szigetre Pócsmegyerre, ahol régi malomépületet vettük meg. Lakás és közösségi ház, fogadó-féle a tevékenység, a turistaházat a hegyen rábízta egy tanítványomra. És újra restaurálok is.

A dunai vitorlázás felmutatása a következő projektem :-)

Szeretettel: Péter”

A cikkben szerepel a két vitéz legény, csak a névmemóriám 0.

Több meglepetést tartalmaz az írás: 1. Nem érzékelttem Farmosi János rémületét. Tette a dolgát, a vitéz „viharfokk vissza” akcióban is részt vett. 2. Nem emlékszem, hogy a killel bármi gondunk lett volna. Ha Puhafül emlékszik, biztos volt, de mi is?

A lényeg, hogy az eddig említett segítőtársak mellé felsorakoztathatom ezt a két kemény legényt is.

Itt még írnom kell a cső hullámairól is. Ugyanolyan jelenségbe futottunk bele hajnalban, mint amit Fa Nándi ír le a legutóbbi földkerülő útja során. Alábbhagyott valamivel a vihar, és a másfél kilométeres szorosban legalább két szélirány borzolta a vitorláinkat (talán már a középső fokkal és kettős reffelésű grósszal vitézkedtünk), alig lehetett - többnyire csak pillanatokra - irányt találni, a hullámok helyett pedig kúpok képződtek. Fantasztikus mesébe illő kép, el tudják képzelni? Vízmező, mintha óriás gereblyéje több sorban feküdne a hajó előtt, mögötte, körben. Varázslatos élmény, de örültünk, amikor átevickéltünk rajta.

Vagy - más alkalommal? - az ember ki akarna kötni a tihanyi vitorlás kikötőben, viharfokkal betép a Tüccössel, azonnal tudja, hogy a hajóhelyek mólói között nem tud se lefékezni, se megfordulni, még azok előtt tesz 180 fokos fordulót, és ugyanúgy kiszáguld a kikötőből. Ehhez persze oldalszél kellett, és értő legénység. Velünk volt Galántha Gyuri is, aki onnan nemsokára átvette a kormányzást, mert nekem nem sikerült a cirkáló menetben (az északi parton akartunk kikötni) tartósan élben tartani a hajót. Neki se ment, aztán újra én próbálkoztam, 8-10 váltás után menthetetlenül lefordult a jószág. Ekkor úgy döntöttünk, hogy a déli parton kötünk ki. Száguldottunk odáig, a földvári kikötőt sikerült eltalálnunk. Ott is másodpercek alatt kellett dönteni. A legénység a nagymólót javasolta, Csak akkor, mondtam, ha megfordulunk, és biztos, hogy időben el tudtok valamit kapni a mólón, mert különben elsodródunk. Inkább befutunk a belső öbölbe, ott szélnek be tudunk állni hajók közé. Sikerült. Kiderült, hogy addigra legalább két család teljes rémületbe esett. Másnap visszamentünk a cuccunkért, a kikötő parancsnoka, a minden magyar vitorlás által tisztelt Erdélyi Béci úgy leizélt, mint a pengős malacot: figyeltük, miket csináltok, ilyen viharban azonnal ki kell futni a partra, mert mi van, ha egy embered vízbe esik, megtalálni se lehet, nemhogy menteni. Igaza volt, mint általában az idős vitorlázóknak szokott lenni. Ettől az emlék egyszerű: fel tudtam mérni, mire képes a 8mOD, és mire vagyok képes jó legénység segítsége mellett.

Három viharban kormányoztam Tüccöst, mindháromban helytálltunk. A hajón nem csodálkozom, magamon igen, nem voltam még kiforrt versenyző, így visszatekintve elég meglepő, hogy nemcsak nem követtem el komoly hibát, de ki is tudtam vívni jobb vitorlázók elismerését. Mint említettem, Cimbi elismerésétől szinte meghatódtam.

Másféle elismerés volt a Detre-fivéreké. Egy pályaversenyen nagyon megvertük őket, az országos hírnevű ex-olimpikonokat. Nem mi remekeltünk, ők tolták el nagyon, túlságosan kiszaladtak az amúgy is keményszeles szférából, jobbat keresve, mi rövidebbre tudtuk vágni a takot. A verseny után külön-külön odaültek pár percre az asztalunkhoz, és szinte szóról szóra ugyanazt a dicséretet mondták el: ne ámíts minket azzal, hogy 3 éve vitorlázol, nemcsak a taktikai húzásaid jók, hanem a stratégiai megoldásaid is. Azt hiszem, akkor történt, hogy egy

teli pohár sört eldöntött a szél, ott, a klubház előtt. Áramvonalas forgástest a söröspohár, ugyebár?

Meg kell emlékezni a legénységekről. Ha volna névmemóriám, könnyű lenne. Írtam már Kádár Kristófról, Puhafülről (Schramkó Péter a becsületes neve), aki mélyen hívő emberként baráti kapcsolatokat tartott a Tihanyi Apátsággal. Azt hiszem, nyugodtan írhatom így, mert mély összefonódás sugárzott a megnyilvánulásaiból. Ateista létemre jól megvoltunk egymással, még filozofálgattunk is. A fedélzetén volt, amikor azon a bizonyos Csillagtúrán a siófoki bejelentkezés után ráfordultunk az almádi irányra. Csodás hármás szélben topspinnakereztünk, bravúrosan kezelte ő is a 94 m²-es jószágot. Felkiált: mindjárt itt a vihar. Honnan tudod? - kérdelem vissza. Ott van már a csőben (a tihanyi szoros beceneve). Nézem a szorost, nem látok semmit. Ott, ott, az a sárga oszlop a szél. Rögtön kinyílt a szemem, valami elképesztő jelenség játszott velünk: a két part között szinte a végtelen magasságba halványsárga oszlop emelkedett. Azóta se láttam ilyet, micsoda ismerthalmaz kell ahhoz, hogy valaki ezt a jelenséget felismerje, tudja, mit jelent. OK, figyeljük, mondom, és Puhafül rosszálló fintorát vagy mit érzékelve azért eligazítom a legénységet: a fokkot cseréljétek a kisebbre. Ez zajlik, amikor a spinnaker felső negyedében megkezdődik valami tánc. Puhafül hátranéz, bólintok: le vele. Pillanatok alatt eltűnik a kajütben. Le a grósszal is. - mondom hangosabban. Tán csak reffeljünk, - szól hátra valamelyik legény. Nem, le azonnal. Még csak a kajütbe gyűrésznel tartunk, amikor látom, hogy a víz párszáz méterről már porzik felénk. Igazán nem nagyon tudatos mozdulattal, szinte automataként rántom a kormányt, hogy hátba kapjuk a szelet. Vízpor, majd hirtelen lök egyet rajtunk a szél, és a hajó elkezd szinte repülni. 12 csomóig figyelem a sebességmérőt, lehet, hogy kicsit többre is növekedett a sebességünk. A kisebbik, azt hiszem 13 m²-es fokkal. Amint konstataáltam, hogy ezt megúsztuk, elkezdtük lopni vissza az irányt Almádinak Kenese helyett, amerre a hátszélben rohantunk. Puhafülnak köszönhetjük a megúszás fontos élményét. És a folytatást, amit a Balaton egyik legerősebb viharában abszolváltuk. Ennek a versenynek a szél-csúcsán történt, amikor rövid pihenésből riasztott a legénység az éjszaka közepén, hogy nem tudják tartani a hajót, még a viharfokkal is úgy elfekszik sokszor, hogy borulás-veszélyes. Átvettem a kormányt. Tényleg tarthatatlannak bizonyult a helyzet. Mint jó nebulónak, eszembe jutott az árboccal vitorlázás. Tankönyvek írják. Le a viharfokkal, kértem szépen az ifjúságot. Hát nem lehetett az árboccal vitorlázni. A különbség csupán annyi volt, hogy az irányt se lehetett tartani. A déli part felé sodródtunk az északi szélben, másfél méteres hullámszásban. Gyerekek, vissza kell vonnunk a fokkot. - ordítottam (nagy viharban így is nehéz egymás szavát érteni). Lehetetlen. - kaptam azonnal a választ. Akkor pedig ebben a mind sekélyebb vízben felülünk, borulunk, és nem nagyon éljük túl. Megértették. Kidolgoztuk a módszert. Egy legény hasal az orrban, és beköti az alsó ringlit, valaki fogja a lábát. A harmadik hozzáköti magát az árbochoz és úgy köti be a felvonó kötelet, amikor kész, én felvonom a deckről. Életveszély volt a javából, eltartott vagy negyedórát, de stramm gyerekek voltak, karcolásnyit se sérültek. És újra irányt lehetett tartani a veszélyesen ingó hajóval. Megismétlem: a Siófoki Meteorológiai Állomáson 130 km/órás löketet is mértek kb. akkor. Kisebb fákat kicsavar, combnyi ágakat letör, tetőket visz el az ilyen szél.

Puhafültől előbb tudtam meg, mint a cikkből, hogy Farmosi János és Lázár Péter alkották a legénységet vele, elég stabil tagjai lettek a csapatunknak. Csak hébe-hóba jöttek velünk

Farkas Bence, Czeizel Balázs és Kristóf barátja, Lacza Zsombor. Kristófnak dereng Gyenese Balázs is. Igen, én is emlékszem rá. Köszönet minden együttműködőnek!

Farkas Bence érett vitorlázóként - akkor még egyetemistaként - segítségnél többnek bizonnyult. Volt kellemetlen alkalom, amikor az ő tudása, gyakorlata, gyors reakciója segítette a hajót talpra állni. Elzúgtunk ugyanis, amikor épp vevőjelöltnek mutattuk be a hajót, aki látni akarta, mit tud ökelme finoman szólva bő hátszélben. Bár nem lelkesedtem az ötletért, mert nem voltam, meg nem is lettem Gömör-Gálántha kettős, de azért felvontuk az akármelyik spinnakert. Mindegy, mert a kisebbik is 56 m². Azt hiszem mégis, hogy a topspit vettük elő. Nem tartott sokáig a bravúr-akciónk, kifejezetten az én hibámból. Elfeküdtünk a habokban, a csúcsfény is megfürdött. Bence vette át a rangidős tiszt szerepét, ő irányította a legénységet is, engem is, pillanatok alatt haladtunk tovább bevont spivel. A feltámasztás emlékezetesen remek akció volt, de a vevőjelölt nem hatódott meg, elállt a vételtől. Nagyon kell vigyázni.

Tovább kell lépnem, nem jut eszembe több legénység-tag. Meg kell emlékezmem Mayer Tivadarról, aki az általam kitalált, és azóta is remekül működő Négykezesen - az enyémet többszörösen felülmúló tudással - elvállalta a mitfahrer, a harmadik és negyedik kéz szerepét valamelyik korai versenyen. Elég fura, nagyon változó időben nem is feleltem meg a feladatnak, többször megkért korrekcióra, iránymódosításra. Nem végeztünk nagyon elől, és ránk esteledett mire befutottunk. Rendes volt, nem vetette a szememre.

Újabb sértő momentumra emlékeztet ez az eset. Éspedig arra, hogy újoncként a forradalmár hajón kívül új versenyeket is kreáltam: a Négykezeset teljes mértékben egyedül szültem. Legalábbis az elgondolást. Az ötletet az egykezes adta, amelyen ugyancsak magamat meglepő sikerrel szerepeltem. Erről is lesz még szó. Ha ilyen létszámkorlát létezhet, amely eléggé le nem írható módon tesz nehezebbé egy versenyt, miért ne lehetne olyan versenyt indítani, amelyik ugyan szintén jelentősen korlátozza a képességeket, de jóval kevésbé veszélyes. Azt hiszem egy-két hozzáértő vitorlázóval rágtam meg csupán a dolgot, majd megbeszéltem a Kereked Vitorlás Klub egyik vezetőjével, az ismerős Farkas Tamással, hogy ők, a tapasztaltabbak (a 8mOD csapathoz képest) bonyolítsák a versenyt. Új ötletekkel is szaporodott a kiírás, de az alapötletet - amíg vitorláztam - senki se vitatta el tőlem. Most megkérdeztem az Internetet, és örömmel látom, hogy az ugyancsak ismerős Toronyi Bence tollából változatlanul arról értesülhet a világ, hogy az én szülöttemről van szó: „Halmos Antal, aki a 80-as években a 8mOD hajók magyarországi bevezetését és terjesztését megkezdte, 1997-ben indította útjára a versenysorozatot.”⁵ Azóta sok víz folyt le a Dunán, és teljesen elhalványult a verseny megalkotásában játszott ötletgazda szerepem. Farkas Tamást ennél figyelmesebb embernek ismertem, ez az írás talán ráébreszti, hogy hibázott.

A másik kreációm igencsak rövid életet élt meg. Bár Litkey Farkitól származik az ötlet, hogy a Kenese-Keszthely verseny mintájára szülessen Kenese-Tihany verseny is, és az ötlettel - a 8mOD körüli hírverést fokozva - én álljak elő. Megtörtént, elfogadásra került, kiírta a Szövetség. A versenyt a második 8mOD-val futottuk, először kormányoztam erősszeles rekordversenyen, nem rosszul, mert megnyertem. Van kupám róla. Ekkor értem el a saját vezetés melletti sebességi rekordomat: 12,7 csomó, azaz cca. 23,5 km/óra, nem sok, nem is

kevés. Az út felén siklott a hajó! Követőink sajnos nem akadtak, hírveréssel nem volt időm, energiám foglalkozni. Fanyalgás is fogadta, a díjat átadó jó hangosan meg is jegyezte, hogy a „magatoknak kitalált díj”. Magyarország. Két fontos felismerés fűződik az eseményhez: 1. rendkívül fontos a start után azonnal a legvalószínűbben tartható irány felvétele; 2. mese a mondóka, miszerint a bumnak nem szabad vizet érnie, mert borul tőle a hajó, nem egy pöffnél akár fél méteres szakasz is megfürdött, bizony, meg se rázta magát a Tüccs, rohant tovább.

Fanyalgáson túlmenő utálkozással is volt szerencsém találkozni. Valamelyik nagyhajós verseny eredményhirdetésén odajön hozzám dülöngélve valaki, emlékezetem szerint a műanyag móló feltalálója, és ordítva fenyegetőzik: szétverem a pofád, hogy megcsináltad a hajód, tönkretéve vele a ... (már nem emlékszem, mi volt a szerelme). Dőlt előre, emelte az öklét, lépett közelebb. Mellettem álltak 8mODsek, félretolták, nyugtatták. Annyira felidegesített, hogy megkerestem a klub titkárát, megkértem, vezettesse ki az ipsét, részegnek nincs helye sem a klubban, sem az eseményen. Nem tehetem meg, nevezett, meg mittudoménmi. Minden normális országban elzavarták volna, ez azonban Magyarország.

Erről jut eszembe, hogy egyetlen esetben mertem vitorlázó életem során, a YS-osztály szervezésekor megemlíteni, hogy tán a szabályzatban szerepeltetni kellene az alkoholtilalmat. Úgy söpörte le a társaság, mint kutyaszart. Nem növelte a népszerűségemet.

Eljutottunk az egykezeshez? Nagy merészségnek éreztem, sokan bíztattak: elindultam az első adódó egykezesen. Jól startoltam, nem messze, balra tőlem futott Fináczy Gyuri, aki átátkiabált, javaslatait hallottam, de nem igen mondtak többet, mint amit magamtól is tettem. Talán kicsit lassan az ő tempójához képest. Mire megtettünk vagy 10 km-t, már szépen magam mögött hagytam az előttem elstartolt 10-15 hajót. Furcsa érzés, valami olyasmi, hogy na, akkor ezt tartsd. (Mint anno Moszkvában, a kötelező GTO 1500 méteren, ahol 100 m után első helyen találtam magam.) Fotózott is élénken Jankó Mari, a kedves, van belőle mutogatnivaló. Tartottam az első helyet, amíg nem jött el az ideje, hogy keressem a kenesei bóját. Nem láttam az istennek se, két-három vitorlás lentebb lopózott, ők ismerték a dörgést, megelőztek. Mire rájuk korrigáltam, elmentek. Na, akkor utol kell őket érni, lehetőleg Siófok előtt. Úgy emlékszem, ott másodiknak fordultam. A baj ott kezdődött, hogy felerősödött, és irányt is változtatott a szél. A szükségessé vált fordulónál a grósz alsó negyede-ötöde kitépődött az árboc nútjából. Valami más bajom is támadt, pontosan nem emlékszem, mi. Lógó bummal értem az utolsó bójához, a szél pedig erősödött, erősödött. A célhajóhoz érve úgy döntöttem, feladom. YS verseny volt, még négy „betétbójás” kiegyenlítő szakasz várt rám, nem mertem vállalni. Az eredményhirdetésnél tudtam csak meg, hogy a célba abszolút másodiknak érkeztem be, ha megteszem a büntető köröket, hótziher, hogy az első tízben vagyok. Az pedig királyi koronás helyezés a magyar egykezeseknél. Felavathattam volna magam kiváló vitorlázónak. Az is igaz, hogy valaki a célba érve kiesett a hajójából, a célhajó és a sajátja közé szorulva sérüléseket szenvedett. Mintha fulladásveszélyről is hallottam volna.



Az egykezesen, még vidáman.

Itt eljutottam Munka Lacihoz, akinek a hajója a becses Lunkamacit nevet viselte. Német kolleganője szólította így egyszer. Azt hiszem nemcsak a magam nevében szólok, amikor marha rendes emberként, és szuperképességekkel rendelkező vitorlázóként írok róla. A névmemória-hiányom gátol meg abban, hogy annak a hajónak a nevét is leírjam, amelyet osztrák tulajdonosa - eladás szándékkal - a Balatonra hozott, és Lunkamacit kérte fel a propaganda versenyeken villogtatásra. Laci villogtatta is rendesen. Most mondta meg a nevét: Liberté. Ronggyá vert számtalan jobb paraméterekkel rendelkező hajót. Különösen élvezetesen adta elő a startokat. Ha az ember a közelébe került startnál, jobb tette, ha óvatoskodott, behúzta a nyakát, került az esetleges elgázoltatást, mert Laci kegyetlenül tört előre, kihasználta a tudása és jó legénysége biztosította előnyét. A csapata is remekül adta elő a vitorlázás csúcs-mozdulatait, kölcsönösen ragaszkodtak egymáshoz. Biztos több mondandóm van Laciról, ha a memórián lendületbe jön, megosztom Önökkel, kedves olvasóim, amit sikerül kicsavarni belőle. Kettő máris előbújt. Az egyik: szökén, szelíden, mint a szél (Váci Mihály verséből) futunk ki a kikötőből kedves Tüccsünkkel. Laci valamit rosszul mozdul, és a teljes kulcsomója ívben a vízbe pottyan. Szempillantás se telik el, Laci robinzonád ívvel vetődik utána, és elkapja a süllyedő fémcsomót. Látni kell, hogy elhiggye az átlagember. A másik: volt dolgom két arabul jól beszélő magyarral, Chrudinák Alajos TV-riporterrel és Nádudvary Tamás volt kollegámmal, rajtuk kívül egyetlen ember tudta/tudja, hogy kell viszonzni a „Szálám aléjkum” köszöntést: „Aléjkum szálám”. Sűrűn üdvözlöttük így egymást. Fontos azt is tudni, hogy a jelentése: Béke legyen veled!

Lépek tovább. Rendkívüli élményben részesültünk, amikor nálunk jóval nagyobb hajókat vertünk meg, sokszor nagyon. Akadt néhány, akikkel szinte provokáltuk a versenyt. Még az is

előfordult, hogy takarásban is sikerrel előztünk. Ilyen volt például a Pandora. Rendszeresen megvertük. Szinte kéjes örömet okozott, mert nagyképű hólyag volt a tulajdonos. Nem tapasztaltunk nagyképűséget a Petrányi (Petrányi Ford) tulajdonosánál, mégis szerettük megverni, sokkal többet lehetett ugyanis várni a hajójától. Egyszer, legalább egyszer rettenetesen megvertük Dulin Jenő urat, a nagyhajós osztályok felett uralkodó nagyurat is. Félelemmel telve közelítettük meg az egyik Keszthelyi öböl versenyen, hiszen... hm, nem emlékszem pontosan, meg kellene kutatni az esetet... azt hiszem, még nem hagyta jóvá a 8mOD osztályt. Szóval közeledünk-lopakodunk a gyors cirkáló mögé, aztán, amikor a távolság 4-5 méterre zsugorodott, kiadtam az utasítást a spi kezelőjének: élesbe! A személyzet pontosan tudta, miről van szó: addig kellett az él felé közeledni, ameddig a spi egyáltalán bírta. Üstökössé vált a Tückös, szinte elszégyelltük magunkat, annyira „Szent Pál az oláhokat” jellemezte az eseményt.

Ritkán találkozom méltatásokkal. A napokban végre jó szavakra találtam a vitorlázás.hu online magazinban⁶. Nem tudom megállni, hogy ne idézzem belőle az engem érintő részleteket:

„A [8mOD](#) Magyarországon Halmos Antal jóvoltából terjedt el. Ő hozta be Szlovéniából 1995-ben az első hajót, a Tücköst. Ő lett a típus hazai képviselője, majd később az egész világra vonatkozóan megszerezte a gyártási és terjesztési jogot. Az első Nyolcasok kezdetben nem voltak önálló osztály, de szép sikereket arattak. A Tückös 1995-ben Majthényi Szabolcs kormányzásával 4 óra 53 percre javította a Kenese-Keszthely rekordidőt. A 1995-96-as tókerülő szalag versenyeken Fináczy György - akkor még a Tückössel - ”rohanógépeket” megverve - rendre az élmezőnyben végzett, s talán ennek is köszönhető, hogy 1997-ben saját 8mOD-t vásárolt. A Balhé-ra átkeresztelt Tückös a Csillagtúrát nyerte meg abszolútban.

A Nyolcasok eleinte YS, majd Yacht osztályban versenyeztek. Az önálló osztály 1997-ben alakult meg Gál István (Péntek 13) osztálykapitány vezetésével. Az első bajnokságot 1998-ban rendezték Csopakon, amelyet Fináczy György nyert meg. 1999-ben került sor szintén Csopakon az első Európa Kupára. Az osztály azóta is szépen gyarapodik, mindig jelennek meg új hajók és mára már több, mint 30 egységből áll a hazai flotta. Az egyik legerősebb nagyhajós mezőny, hasonlóan az Asso flottához.”

Igaz, a flotta jelentőségéről jobb véleménnyel is találkozhat az ember. Mint említettem fentebb, a Sailing.hu a legnépszerűbb nagyhajós osztályként írt róla.

Találtam rövid írást a Tückös felfedezéséről is. Mellékelem^C, talán érdekes a friss élmény, amit jelentett.

Hajógyártók, ahogy én látom őket

Nem zárhatom be a témát anélkül, hogy ne emlékezzek meg a hajógyártókról.

A Füke műhelyről már írtam pár sort. Azóta Kalóz-mesterből naggyá nőtte ki magát, több hagyományos, nem nagyon sikeres nagyhajót gyártott. Családi lavórokat. Remélem, leszokott róluk, mindjárt megnézem. Úgy látom, nem. A fia vette át a vezetést, és főként kereskedelemmel foglalkoznak. Kár! Az én Füke Sanyi bácsim többet érdemelne.

Soponyai gazembersége nem akadály Magyarországon. Sikerrel folytatja az Andrej Justin által tervezett vitorlások gyártását. Annak a terveiből él, akivel - nem tolmácsként, hanem szerződött partnerként - én hoztam össze. Sötét aljasság, amit eljátszott velem.

Szinte hihetetlen hír jelent meg a Facebookon: Pata (hivatalosan Antal Gábor) francia gyárban arab ország részére készülő katonai trimarán hadihajók gyártásában vesz részt. A hajók kompozit testét gyártja alvállalkozóként. Ismerem, őt is megpróbáltam rábeszélni a 8mOD gyártására, amikor Soponyai nyakig merített a szarba. Kis műhelyben dolgozott, hazai és külföldi megrendelésekre gyártott finn dingi-eket. Szakértők szerint top minőségben. Szimpatikus embernek ismertem meg, az érzés talán kölcsönös volt. Sajnáltam is, hogy nem vállalkozott a munkára. Nyilván a sok éven keresztül produkált szuper minőség vezetett a mostani kolosszális sikerhez.

A legjobb asztalos illatokat az Arács domboldalán fészkelő régi, Bruckner-féle⁷ műhely sugározza. Imádom. Én őket nem, tán csak hallomásból ismertem, de amikor Beni kisunkámmal megjelentem náluk, hogy bemutassam a csodálatos mesterségüket, ismerősként üdvözöltek. Tudták, ki vagyok, mi vagyok, sajnálták, hogy átverték, hogy belefáradtam a magyar vitorlázás gonosz berkeivel vívott küzdelmekbe. Beninek pedig a fahajó-építés minden lényeges lépését elmagyarázták az épp felújítás, vagy inkább teljes átépítés alatt álló cirkálón.

Érdeemes meghallgatni a Jegyzetekben szereplő, a sváb (!) család fejével készült audióriportot.⁷ Így kell dolgozni, így kell szeretni a munkát, annak tárgyát, ahogy a Bruckner-család teszi! Ha jól értem, a fanti Tramontana-t is ők újítták fel. Azok közé a rendkívül érdekes és fontos hajók közé sorolom, amelyekkel kölcsönös üdvözlési habitus alakult ki: Tramontana, Kishamis, Sirocco, Nemere... A szokatlan vitorlázatáról messziről felismerhető Kishamissal igazi baráti viszony alakult ki, a kaptány, Hrehuss Györggyel, és a legénység egy-két tagjával szárazföldön is örömmel üdvözöltük egymást. A Sirocchoz, Nemeréhez pedig a Cimbivel kialakult rokonszerv kapcsolta a mindenkori Tükköst.

Szeretnék még foglalkozni Cimbi és Fa Nándi hajóműhelyével, mert remek dolgokat művelnek. Sajnos nincs saját tapasztalatom, majd megírják történészek, jobban, mint Dulin úr tette.

Érdekes viszont a Scholtz Imre által alapított Style Yacht Kft-vel kialakult - elég távolságtartó - kapcsolat. Az általuk gyártott Sudár-családot érintette legjobban, elvileg legalábbis a 8mOD megjelenése, a cég tarthatott a jobb hajó konkurenciájától. Úgy tudom, nem változott

lényegesen az üzletmenetük. Scholtz úrral békésen beszélgettünk a témáról, akárhányszor összehozott minket a Balaton. Talán neki ajánlottam fel elsőként a 8mOD-t, hiszen konkurenciát nyelhetett volna el, megvolt mindene a sikeres gyártáshoz, szélesíthette volna a palettáját. Nem érdekelte, lehet, hogy jól értékelte a jövőt.

Egyetlen hajóépítőt említek még meg, Brencsán Ábelt, aki a Solaris tulajdonosát képviselte, tőle vettük meg tulajdonképpen. Őrizte, és az állapotát óvta. Nagyon elvi lehetett az ápolás, mert mocskos állapotban adta át a jószágot. Kívül elfogadható állapotban leledzett, de belül napokig tisztítottuk, súroltuk, mire „lakhatóvá” vált. Elképzelni nem tudom, milyen hajókat gyártott.

Bocsánat a rendes emberektől

Sok marha rendes ember, kiváló szakértelemmel, óriási eredményekkel rendelkező, nagyszerű mester képviseli a magyar vitorlázást. Ez a mese nem róluk szól, csak néha érinti őket. Arról szól, hogy a nem segítő, taposó és szélhámos emberek mennyi fájdalmat tudnak okozni, mennyire tudják fékezni a haladást.

Haragszom, rettenetesen haragszom a magyar vitorlázó társadalom hétfejű ökreire.

A Balatont azonban változatlanul szeretem. Ő lesz a temetőm is.

Budapest, 2017-05-14

Mellékletek:

A. Zene szélről és vitorlákról és a vitorlázás nagymestereiről

/Fehérszalag '96 - Fináczyval/

Prelúdium. A start előtti percek.

Lázás hetek után bemutatkozó felvonulás: új, Balatonkörülivé avanzsált Fehérszalag-ra új hajók, fényes-színes új vitorlák. Csendben suhannak az új óriások, keringőznek, villogtatják karcsú derekukat, az eget fenyegető árbocaikat. Nézzétek és ájuljatok: bevonul a Bulldog névre hallgató legújabb Böhrensen, nem a legnagyobb, de szépsége elbűvölő. Színre lép a Balaton leggyorsabb hajótípusából három újabb példány: Gulipán, Krajczár és Capella. Árboccsúcsaik közelebb kerültek a felhőkhöz, orrukat messze maguk előtt tolják, ruházatuk cigányosan tarka és mindent beborít. Nagy varázslatra készülnek!

A leghosszabb, vörös-karcsú Liberté suhanása már ismerős, bájait egy-két versenyen megvillantotta.

Az óriások között szinte szégyenlősen pukedlizik Pamacska, az új 8-méteres, kicsinyke ő és épphogy megszületett.

Mi is, az „őreg” 8-as, békésen rójuk a köröket. Nagy a bizakodás, nagymester ül a kormány-nál. Az én célom: az első tízben végezni, Fináczy többre számít, jobbat akar. Dávid a Góliátok ellen készíti parittyáit.

A büszke óriások szűkítik köreiket, kerülgetik a számtalan apróbb vagy kevésbé újvonalú dámát, a csendes suhogást ritkán töri meg egy-egy vitorla sustorgó-pattogó hangja, egy-egy átszólás az ismerős kormányosnak.

Lövés: 10 perc. Rövidülnek a fordulók, 5 perc: a feszültség vibrálni kezd, itt-ott lebegő vitorlák. Duda: a hajók ráfordulnak a rajtvonalra. Pár másodperc és kiderül, kinek sikerült legjobban elcsípnie a pillanatot.

Andante. Gyenge szelek szárnyán.

A pillanat nem a miénk. A lee-startot az élbolyban vesszük, de előttünk van szinte mindegyik óriás és kisöcsénk, Pamacska is. Manuál, a kétszeres Kékszalag-győztes is előkerül a semmi-ből és szorgalmasan hagyja maga mögött a nála méterekkel nagyobbakat.

Fináczy nem bosszankodik, rezignáltan szemléli a „volt jobb” helyzetet. Trimmelgetjük a vitorlákat, ejtjük a hajót a hajózási útvonal bójasora „alá”, keresve közben a frissebb szelet. A Félsgiget partjai alá húzók láthatólag gyenge szélben kínlódnak. Egyik-másik „Balaton-legjobbja”* ott birkózik óriási gennakerével, pozíciót veszve.

Pár perc múlva kialakul az első harmincak klubja. Tüccsünk máris jelentősen javított a helyzetén: a boly közepén araszolgatva fogyasztja a kötelezően megelőzendőket és pár Góliátot is.

A klub: a néhány nagyhasú 33-assal és klasszikusan kecses cirkálóval megspékelt Versenyjacht osztály. Élen a Liberté, előttünk a méltóságteljes Garuda, a nemrég még verhetetlennek hitt Barracuda, a három Legjobb, alattunk bőszen trapézol a kecses Akros. Nagyon Tihany alatt megismerni Alexandrát, a német szépséget.

A Tihanyi-szorostól Badacsonyig látszólag eseménytelen „ki mit tud” zajlik. Pillanatokra hármassá erősödő kettes szellőcskében kreutzolgatunk. Sok minden eldől azonban ezen a hosszú szakaszon. Ki a jobb szélvadász? Fináczy a tóközéptől kissé északabbra tart, a partközélbe szaladók lassan, de biztosan lemaradnak. Közben magyarázza, mit miért tesz, honnan vár frissülést és miért? Biztos, hogy az első tízben vagyunk!

Badacsony után Fináczy az északnyugati felhőtornyot vizsgálgatva vihartól tart, figyelemre int. A vihar hál Isten elmarad, sőt, a szél gyengül és lassan északra pörög.

Hosszasan figyeljük, amint a kis BB, a Délibáb a Detre-fivérekkel túlságosan az északi parthoz ragad és leül. Mi spinnakerezve igyekszünk a Szigligeti-öböl Keszthely felőli kiszögellését venni, de nem megy. Szomorúan „begyűjtjük” a spinnakert és az ismét nyugatira forduló, teljesen leálló szélben kerüljük a partot. Még elkésőbb, hogy a tó közepén egy teljes hadoszlop galoppozik felénk, néha rogyadozó, de még húzó spinnakerekkel.

Rég nem látjuk Pamacsát. Délen próbálkozik?

Staccato. Leheletek, fuvalatok, leheletek.

A győri sark mögötti horgásztégről messziről kiált a pecás: ne előttem menjenek, hátul is mély a víz. Kiderül, két méterre tartja. Fináczy annyira udvarias, hogy tényleg a part felől veszi az akadályt. Az eredmény: füttyöget a mélységmérőnk, billegtetünk. Sokat nem veszítünk, szél egy szál se.

Lassan eltűnnek az látómezőből az elől haladó óriás-árbocok. Lehagytuk viszont a hozzánk jobban mérhető Délibábot. Nyolcadik helyen lehetünk. Előttünk a Liberté és a 11-méteres, három vagy négy Legjobb, a Garuda és a Bulldog.

A Fináczy-csapat szánakozva figyel a klubbárs Zarka Rudi (és vele-mellette a Sirocco) tévelygését a déli partnál. Bizony, a téves húzás az első helyek egyikének elvesztését hozza Barracudának, Sirocconak egyaránt. Innen nem sikerült feltámadniuk, a Sirocco később ki is állt.

Közben megjelennek szemben Liberté és társai, duzzadó spinnakerekkel. Annyira biztató látvány (visszafelé hátszélre-raumra van remény), hogy kijelentem: ha az első tíz között fordulunk Keszthelyen és marad ez a szél, az első öt között végzünk!

A déli partnál figyelmet érdemel, hogy az egyik Legjobb láthatóan lelassult, vergődik. Akkor csak „lavór”-ban veszteglésnek néztük a dolgot, később hallottuk, hogy felült. Neki is volt horgász-kalauza?

A keszthelyi bójáig mi is vergődtünk, szél szinte semmi, az is kavarog. Csigalassúságú bójavétel után megkíséreljük mi is a spinnakereezést, de nekünk igen rövid időre adatik meg ez az öröm. Leálló - változó szélben kínlódunk. Mint annyiszor, most sincs lehetőség a siklóhajó előnyeinek kihasználására.

Kialakul valami átkozott sáv-játék, ahol a jó vitorlázó-orr és tudás, ráérzés nem elég, nagy adag szerencsére is szükség van. Fináczy elméletek sorát rázza ki meteorológia-kincsesládából és most is óv a partszélektől. Jól tartjuk is a helyünket a déli part oldalán, de attól tisztességes távolságot tartva.

Néha északon meg-megszalad egy-egy hajó valami keskeny sávon, de mindig behozzuk. Egynek van nagyobb szerencséje, mint nekünk: az egyik Leggyorsabb lemegy a déli partra, és a hátunk mögül elfüstöl. Ez az egyetlen látványos „előzés” látómezőnkben a verseny alatt.

Fináczy elméletei részben nem jönnek be, de ettől a tempónk és helyezésünk nem romlik. Ez a mágia egyik titka (?): saját elméleteinek esetenként ellentmondva húzni a sikeres „slágokat”!

Figyelmünk most a Bulldog - Garuda párosra terelődik. Felmennek az északi parthoz és kaján vigyorral hisszük: rosszat húztak. Lassúbbak, határozottan lassúbbak nálunk! Egy elment, kettőt mi előztünk meg: hetedikek vagyunk! Valahol Fonyód és Szemes között ránk esteledik, azazhogy elkezdődik a sötétedés lassú folyamata. Leheleteket fürge kis sávok követnek. Spinnaker fel, spinnakerrel majdnemhogy kreutzolunk, spinnaker le. Nincs egy csepp szerencsénk! A sebességmérő többször 0,0-ra esik - olyan is az egész -, de mozgunk, amit lelkes köpködések igazolnak.

Földvár előtt támad valami fuvallat, de ettől se kerekedik jobb kedvünk.

Kiderül ugyanis, hogy Bulldogék mégis jól húztak. Jóval előttünk érik el a szorost (emlékezetem szerint már fényeiket mutatva).

A Csövet vaksötétben érzük el. Egy hajó szembevilágít, mellette húzunk be a „hajózási útvonalba”, amit a fene se lát a sötétben. A hajó párszor fénycsóvát dob tőlünk délre. Segít? Ellenőriz? A fekete sort így se látni, a sárga bóját is csak viszontagságok mellett sikerül felfedezni.

A három délceg fényő méretű árboc, amely a Csőben előttünk kóválygott, eltűnt a sűrű homályban. Amíg láttuk őket, nagyon délnek húztak. Másnap halljuk, hogy az egyik felakadt az aligai vízisi-pálya vonszoló-kötélében! Na de ilyen! Nem kellene ezeket a vízben található alkalmatosságokat (bója, drótkötél) kivilágítani?

Crescendo, furioso. Spinnakerezünk!

Alig hagyjuk el a hajózási útvonalat, feltámad a szél. Nem erőlteti meg magát, először csak amolyan ketteske, de jó irányból kapjuk, északi, északnyugati. Gyorsan fel a spinnakert, egy perc, és az eddigiekhez képest dübörgünk. Élezve pont jónak tűnik az irány Kenésének. Örömünk fokozódik: lassan hármassá erősödik a szél, 8 csomó felett rohanunk. Csak nincs ekkora szerencsénk? Kezdjük keresni a „kiírás módosítás” szerinti tá-ti-ti-ti fényjeleket. Sehol semmi hasonló! Három helyen is villog rövid-hosszú sorozat. Gyuri úgy dönt, hogy délről északra haladva ellenőrizzük, melyik az igazi. És először méltatlankodik, joggal. A spinnakerezésnél oly fontos „élremenetel”-lel fel kell hagynunk, elveszítjük az élsvungot, partközeiben félszelezve ballagássá lassulunk. Időt és ideget veszítünk mire a hajnali derengésben rátalálunk a mi hajónkra. Adja a rövid sorozatot rendületlenül, majd amikor harminc méterre megközelítjük, először adja le három ismétlésben a tá-ti-ti-tit. Harminc méterre elhagyjuk és máris hosszúzni kezd.

Örület! Töménytelen időt és a maradék szelet veszítjük. Mert innét aztán minden van, csak szél nincs.

Adaggio, dolcissimo. A cél előtti órák.

A szelet keresni lehet, meg kell, de találni nem. Vigasztaló, hogy pirkadattal együtt a kenesei hajótól délre megjelenik a három Leggyorsabb és a Garuda. Hát ez meg hol tekergett?

Előttünk, a hajnali derengésből négy árboc bontakozik ki, kettő-kettő párban. Kettőt alig lehet látni a fátyolos levegőben, lassan talán be is futnak. Kétség nem lehet: a Liberté és a Manual foglalja el az első két helyet. Kettő viszont elérhetőnek tűnő távolságban vonul. Tudjuk azonban, elérni őket már csak álom. A hátsó kettős egyikében felfedezni véljük Bulldogot. Mifene, sokkal előrébb sejtettük! Lám, mit tesz egy kis spinnakerezés!

Ettől kezdve lassú kínhalálhoz mérhető a „befutó”. Nullák és 0,2-k, változó irányú 0,3-as „pöffök”. Csak az utolsó kilométerekre jut valami egyes.

Itt hallottam másodszor kifakadni Fináczyt (pedig úgy hírlík, kötélidegzetű ember): Ez már hihetetlen, hogy megint kreutzolnunk kell! - Hja, nem 8-méteresen járja a Balatont!

25 óra néhány perc telt el a start óta. Befutunk. Abszolút 5. hely. Óriási siker!!

A zsüri-hajóról gratulációk hangzanak el. „Kis hajóval ötödiknek befutni! Nagyszerűen csináltátok!” A hajó is kiváló, de az igazi érdem a máguskormányosé!

Psalm. Mágusok és nagymesterek - halleluja!

Minden szentnek.... Számomra természetesen Fináczy Gyuri teljesítménye volt a legnagyobb és legközvetlenebb élmény. A Dáviddal elért ötödik hely győzelemmel felérő bravúr. Remélem, maradt valami a véremben abból, amit láttam, hallottam. Csapatának minden tagja nagy teljesítményekre képes.

Csak főhajtással lehet beszélni Tuss Miklós és csapata abszolút első helyéről. A teljesítmény bravúros: a harmadik Balaton-körüli versenyt nyeri zsinórban! Nyilván ez a hajó is kitűnő, de itt is a több évtizede magas fokon űzött vitorlázás vitte győzelemre a hajót, az, hogy a máig fiatalos mágus vérében ott a szél, a vitorlák, a trimm, a Balaton minden zuga.

Nem véletlen, hogy a szekér-tolta, oroszán-vonszolta legjobbak leggyengébbje is a 10. helyen végzett. A négy egységből álló flottát a gyártó Paulovits Dini vezényelte, de minden egységen nagy nevek, nagymesterek vitték a prímet. Holovits György, Ruják István, Herkó Dezső - nem ma kezdték a vitorlázást, és a Balatont se kellett bemutatni nekik. Kár, hogy ennyi nagy névnek se sikerült az igazi varázslat. Az első ötben egy Leggyorsabbnak jutott hely. Ettől a nagymesterek teljesítménye nem veszít fényéből!

Kalapot le a Liberté és a Bulldog-Garuda páros gárdái előtt is. A Liberté ebben a szélben verhetetlennek tűnt, a Bulldog-Garuda párharcot élvezet volt szemmel kísérni! Valamennyien sok örömet és még több bosszúságot fognak okozni a vitorlázás szerelmeseinek.

Nem csak hazabeszélek, amikor megemlítem a start előtt fél nappal összeszerelt testvér-Dávidot is. Pamacsát olyan csapat vitte, amelynek minden tagja - a kormányos Sopi is - először ült ezen a típuson. A „csak” 14. abszolút hely így nagyon szép teljesítmény!

A Fehérszalag '96 abszolút első 14 helyét a 15 nevezett Verseny-yachtosból a távot végigfutó 14 hajó foglalta el. Az osztály megmutatta oroszán-körmeit!! Aki kimaradt a névszerinti felsorolásból, csak a véletlen áldozata.

A tavalyi szezonban a Tükköst búvölő Gömöry Palit se lehet kihagyni a mágusok sorából. Akármire ül fel, az valahol legelől végez. Most a 33-as osztály mezőnyét verte meg a Pandorával.

Az osztályelsők közül már csak azoknak a megemlítésére futja, akik abszolút helyezést tekintve is az első huszas csapatban végeztek: Gömbös Lóránd (Sudár Regatta, Josephine), Litkey Bence (30-as cirkálók, Kékmadár), Frigyer Attila (Yolle 25, Pillangó).

Gyönyörű volt, mesterek!

*A Balaton leggyorsabbjára utalás Paulovits 75-ös cirkálójára vonatkozik: primitív megoldás volt, kettéfűrészelt hajóba betoldott vagy másfél métert, abból csinált sablont, stb. A Kenese-Keszthely rekordot többször megjavította, de nem tartottam komoly vitorlásnak.

B. „Csillagtúra ‘96” belülről: ördög és pokol!

Egy héttel a verseny előtt a meteorológusok még csendes, meleg időt jósoltak szombat-vasárnapra. Péntek este és szombat reggel három csatornán keresztül három, egymástól lényegesen eltérő előrejelzésről szereztünk tudomást. Világossá vált: nem tudják pontosan megjósolni, hogy a két front közül melyik lesz erősebb, de hogy Magyarország, pontosabban a Dunántúl felett a két front össze fog veszni, az biztosra vehető.

A Csillagtúrán való részvételünket ez a tény nem kérdőjelezte meg. A ‘94-esen részt vettem, még igencsak kezdőként és nagyon élveztem a pontgyűjtögetésre alapozott, szellemes versenyt. A verseny lényege ugyanis: 7 kikötőből azonos időpontban indulhatnak a résztvevők, a hét kikötőt tetszés szerint érinthetik, de két alkalomnál nem többször, a két-két kikötő közötti távolságokat pontszámok értékelik. Ezeket a pontokat kell gyűjtögetni. Rendelkezésre áll 24 - 25 és fél óra. Szombat reggel kilenckor start, vasárnap reggel kilenc és fél 11 között befutó a füredi célvonalnál.

A feladatot a szervezők megfűszerezték azzal, hogy este kilenc és hajnali három között be lehet jelentkezni egy ’ ’bója-hajónál’ ’ is, amelyet a Tihanyrév-Badacsony és Szemes-Zánka vonalak metszéspontjába helyeznek ki és amely negyedóránként öt percig villogó fényjelzéseket ad. Itt kétszer lehet beköszönni és akinek sikerül, annak a bejelentkezést megelőző és azt követő kikötő közötti pontszámát megduplázzák. Ez a játék egyik legfontosabb eleme.

Aki vitorlázik, az rögtön érti: már a starthely kiválasztásához is tudni kell a várható szélirányt. Mivel ez volt az előrejelzésekben a legbizonytalanabb elem, és így volt legkényelmesebb is, Füredet választottuk. A vihar, de legalább viharos erejű szelek előrejelzése, no meg a két nappal előbbi győri vihar TV-képei miatt kicsit zabszemesen, porond- és startlázasan soroltunk be harmadiknak a mólóhoz. Start előtt elmondtam a fiúknak a híreket és ellenőriztük, minden a helyén van-e: mindkét reffet bekötöttük, a motort jól rögzítettük a hajótérben, ellenőriztük a fényeket, a két zseblámpát és megbeszéltük, hogy most különösen érvényes az alaptörvény: a mentőmellények legyenek kéznél, ha kiadom a jelszót, föl vesszük. Mindenki figyeli az eget. A horgony előkészítését is kértem, arról azonban megfeledkeztünk, ottmaradt a hajó orrában, a „békés” helyén.

Magam hajón viharos szélben csak más kormányzása mellett voltam, viharban soha. Tükkösünkkel, a ma még egyetlen hazai „8m One Design”-nal (július elején érkezik a második!) a füredi, kb. tíz hajóból álló raj végén startolunk. A rajt után páran keletre fordulnak. Mi úgy döntünk, hogy figyelemmel a várható szélváltozásokra Badacsonynak megyünk, mert valószínűleg röviddel az indulás után elkezdhetünk spinnakerezni, és ha Badacsonyig ez megy, komoly előnyre tehetünk szert. Hajónknak ugyanis ez az erőssége, kis és közepes szelekben top-spinnakerünkkel a balatoni mezőny nagy részét verjük.

Számításunk bevált. A keleti-délkeleties szélben a „Cső” felé haladva igyekeztünk magasságot nyerni és jóval a szoros előtt elindítottuk a spinnaker-virágnyitást. Rövidesen elsőnek vettük a komp-útvonalat és igen kellemes hármasszélben rohantunk Badacsony felé. A táv

fele körül kilométerekkel vezettünk, majd a lanyhuló szélben többen, a Hóra, a Fiskális a nyakunkra jöttek. Badacsony előtt a szél északnyugatira fordult, az utolsó pár kilométert futtatott kreutzban tettük meg. Az arcokon széles vigyor: ha így marad a szél, visszafelé is hátszelezünk, gyerekek. A forduló: 13.15, átlagsebességünk Badacsonyig: 5,9 csomó.

Ekkora szerencse, persze, nincs. A szél tovább fordult északra és tisztességes félszélben, tempósan tudtunk Tihany felé futni. Kiszámítjuk, hogy Siófokon a „leghasznosabb” beköszönni, majd Almádi következik. Így adódik a legnagyobb pontszám. Kényelmesen elfogyasztjuk ebédünket : szendvicsek, hűsítők, sör, csokoládé. Tempónk óráról órára nő, a tihanyi szorosnál átlagsebességünk már 6,2 csomó, az addigi csúcs 7.5.

A cső után a szél ismét északnyugatira esik, és fokozatosan, szépen erősödik. Siófok előtt már hátszelezhetnénk, de rövidnek találjuk a hátralévő utat. Siófokig alig több, mint három óra alatt érünk. A szélirány egyre nyugatiasabb, majd délről erősödik tovább. Almádira fordulva azonnal fel a top-spinnakerrel és a lassan már ötös erőig élénkülő, majdnem tiszta hátszélben rohanunk, túllépjük a nyolc csomót. Csodás az élet!

Minden gyönyörű! A keleti medencében körültekintve ritkán látható felhő-színjátéknak vagyunk tanúi. A partok fölött, a szürke háttér előtt kialakuló, majd újra meg újra feloszló zivatarfelhőzet hol Tihany felől, hol a kenesei löszfal irányából, hol pedig a somogyi partokról tornyosul fenyegetően. Csak az északi part fölötti fekete-szürke „gerendák” sorakoznak egyre határozottabban. A levegő tele bizonytalansággal: a jelek északi frontra utalnak, de előbb úgy tűnik, délről jön az „áldás”.

Alig hagyjuk el Siófokot, Péter jelzi, hogy a Cső körüli fátyolos derengésben ott a vihar. Ugyan, csak eső jön abból - mondom én. Nem, abban szél van - így ő -, figyeljük csak óvatosan. Félúton Almádi felé már le akarja szedni a spinnakert, a fátyolból függőleges henger alakul ki, betölti a szorost, majd szélesedve közeledik. Még talán be tudunk jelentkezni Almádiban, mondom. Nem, mindjárt itt van, erősködik Péter. Jó, készülünk elő. Cseréljük a fokkot kisebbre, reffeljük be a grószot.

Alig kerül a fedélzetre a nagy fokk és helyére a 12 m²-es erősszeles, érezni, hogy megremeg a levegő, a spinnaker elkezd rakoncátlankodni. Most már tudom, Péternek nagyon igaza van, hiába, ő a „balatonibb”. Gyorsan lerántjuk a spinnakert, balról valami porzik. Le a grósszal! - kiáltom. Hang a legénységtől: talán elég lesz az első reff! Nem, szedjétek le! - és nem tudom, honnan támadt reflexszel fordulok szél alá. A grószot már nyomás alatt „tépjük le”, Péter még látja, amint a sebességmérő a kis fokkal tíz csomó fölé ugrik, a kenesei part felé rohanunk. Gondolkodás nélkül bevonjuk az erősszeles fokkot is. A csupasz hajó így is száguld előre. Körülöttünk porzik a víz, nem a habokat hordja, hanem a még semmi hullámok színéből tépi ki a cseppeket és csípősen veri az arcunkba. Ha egy percet késünk, lefekszünk, biztos elveszítjük a grószot. Milyen erős volt ez a löket?°- kérdi János. 100 km/óra - sacco! Ma reggel tudom meg, hogy Almádiban az első roham alatt 117 km órát mértek. Ezt úsztuk meg!

Mérlegelés következik: jó, megúsztuk, folytatni illik, de hogyan? Ha így maradunk, percek alatt a kenesei parton vagyunk. Próbálok a parttal párhuzamosan haladni. Sikerül! A csupasz hajó szeli a habokat és irányt tart. Közben a hullámok nőnek, másfél méteresek biztos vannak.

Jó, akkor tovább, próbáljunk bejelentkezni. A hajó a fordulóparancsot megtagadja, lefékeződik és visszaesik. A „halzolás” sikerül, de magasságot veszünk. Többszöri kísérlet után egyhelyben topogunk. Pedig a bójákön álló hajók miatt jócskán Tihany felé kéne „emelkednünk” szélle szemben, hogy a mólóhoz jussunk. És bár nem nagyon érzékeljük egyelőre, mintha azért sodródánk így is. Nincs más, fel a vihar-fokk! A gyerekek először csak néznek, aztán laposkúszás az átcsapó hullámok között a forstaghöz. A nyomás valamelyest enyhül. Fenn a vihar-fokk, gyerünk. Még mindig nehéz a forduló, de hátszélben „perdülve” három-négy tak után elérjük a mólót. 18 óra 48 perc!

Irány Siófok! Ilyen erős szélben, vihar-fokkal másra nincs esély, eszünkbe se jut távolabbra gondolni. Fantasztikus élmény a méretes hullámokon egy erős „ronggyal” 5 csomó felett menni, időnként keményen „felverődve” a hullámokon. Jobbra egy hajót motoros szed össze, hála isten, nem kellünk. A szél délnyugati, majd nyugatira fordul, lehet futtatni.

Siófok előtt 3-4 kilométerre annyira enyhül a nyomás (talán 8-as szélerőre?), hogy kicseréljük a vihar-rongyot a kis fokkra. Nyolc csomó felett száguldunk és megszületik a döntés: nem jelentkezünk be Siófokon, mert akkor nem duplázódik az Almádi-Siófok szakasz. Megyünk egyenest Badacsonyra. Vihar előtt féltünk, hogy korán érünk a bójahajóhoz, most viszont igyekeznünk kell. A vihar ledarálta az időfelesleget.

Szerencsére a szél lassan északiasodik, zsinórban futunk a szoros felé. A fiúk az első badacsonyi szakaszban bemérték a bója-hajó irányszámait a lehetséges irányokból, a Tihanyrév - „navigációs pont” szakaszra készülünk. Közben rácsodálkozunk, hogy szinte üres a keleti medence. Csak nem történt nagy baj?

Keressük a hajózási útvonal bójáit. Még csak szürkül, nem lehet, hogy eltévesztjük őket. Lebukás-veszély ugyan nincs, sehol senki, de betartanánk az útvonalat, ha lenne. Egy fekete bója félrebillent fejjel, talán leszakadva, végre megkerül, jobbra vesszük és tovább, Jaj, nehogy valamelyik bója elfekve vergődjön, neki találunk menni! Kitakarította a vihar az útvonalat?

Tihany után két dolog foglalkoztat bennünket egy darabig: próbálkozunk a fővitorlával és a sűrűsödő sötétben lessük a bója-hajót. Az első feleslegesnek bizonyul. Az időnként nagyon megerősödő, füttyörésző félszélben vagy túlságosan dől a hajó, vagy fellúvolunk. Nem is erőltetjük tovább: nem gyorsabb a hajó grósszal, mint a kis fokkal. Amikor virgonckodik a szél, hét csomó felett megyünk, vergődés nélkül. Vigasz, hogy a meginduló szellemjárásban két nagy hajó is kínlódik előttünk. A sötétben csak találgatunk: az egyiket a Siroccónak nézzük, amelyik két vitorlát tart, a grószot erősen reffelve, a másik talán a Hóra? Ő is fellúvol és vetkőzik. „Ami nem megy.” A leskelődés nagy kudarccal végződik. Hiába igyekszünk a megadott szöveget tartani, és megtalálni a villogó fényt, akkor jövünk rá, hogy elmentünk a „navigációs pont” mellett, amikor az egyik előttünk haladó hajó sarkonfordul és elindul vissza. Ez megbolondult, gondoljuk először, majd konstatáljuk, hogy előttünk már a révfülöpi partvonalat rajzolják a fények. Hátra arc! Vértó orral és ismét erősödő szellőkéséssel viaskodva rohanunk vissza és valahogy - hiába mereszti négy ember a szemét - ismét elrohanunk a hajó mellett. Hátranézve vesszük észre végre a villogást, sietünk vissza, de a fény kihuny és annak ellenére, hogy száz méteren belül vagyunk, csak szerencséivel botlunk bele a

hajó halványzöld belső fényébe. Kétszer perdülünk-fordulunk, mire üvöltve szót tudunk váltani. Egy órát veszítettünk. Éjjel 11 óra előtt vagyunk pár perccel.

Az éjszaka sötétjében több szellemhajót látunk mindkét irányba haladni. Zseblámpával időnként megvilágított vitorlák. Micsoda felelőtlenség!

Badacsony felé haladva váratlan meglepetésben van részünk. Vidáman elmotorozik valamilyen méretes hajó Badacsony felől. Tévedés kizárva: üvegvitorlák nincsenek! A parti fényeket csak az árboc szakítja meg. Nem írnám le, ha parti szemlélő nem mondja nekem ugyanezt reggel.

Badacsonynál újabb meglepetés: nagynehezen felfedezzük a piros fényt, a zöld sehol. A rendezők becsületére legyen mondva: fel-felvillanó fehér fénnel jelzik a bejelentkezés helyét. Háromnegyed egy körül van.

Közben a második váltás ruha ázik mosogatóronggyá. Több cápa-hullám söpör át a hajón. Mindegyikünk fázik. A lábam annyira meggémberedett, hogy kézzel kell a combom emelni, amikor vizelni felállok. Étvágyunk és enni-akarásunk nincs. Csend. Muszáj behúzódnom a kabinba melegedni. Péter átveszi a kormányt.

Ettől kezdve fokozatosan keményedett a helyzet és nőtt a fáradtság. Egyik klemmünk rendetlenkedése miatt hátszélbe kellett állnunk és percekig veszítettünk magasságunkból. Mire rendbetettük, gyakorlatilag elveszett a remény, hogy nagy idővesztés nélkül megtaláljuk a bújócska-hajót. Péter jól koncentrált. A szurok-fekete bömbölésből periodikusan kirívó visítások jelzik a szélnyomásokat, amikre gyorsan reagál: gyors, kis ejtés, másodpercnyi lazítás a fokkon. Belerohan a pöffbe, majd szépen visszaáll az élre. A hajó szemmel láthatóan jól érzi magát.

Éjjel kettő körül azonban a szélnek ismét tombolni támad kedve. Péter a hajót többször kénytelen teljesen „beleejteni” a szélbe, mígnem javasolja, hogy vonjuk be a vitorlát, a kis, erősszeles fokkot. Körülnézve csak tajtékot lehet látni, hullámon, hullám fölött. Minden eddiginél rosszabb - mondja Péter. Rábólintok a vetkőzésre és visszaveszem a kormányt. Amint lecupaszodik a hajó, olyan sivításba kezd, amelyet még kikötőben állva se hallottam. Kíváncsi lennék, milyen szélesebséget mértek ekkor? Találgatunk: 100 km óra most is megvan!

Adjuk fel - mondja valaki, és tényleg nem látszik más megoldás. A hajó beáll a hullámokkal párhuzamosan és vadul hintázik. Sodortassuk be magunkat a szemesi kikötőbe - ajánlja L. Péter. Elhagytuk már a kikötőt, de fényei kiválóan látszanak. Nem, oda semmi esetre sem - döntök. Számomra ismeretlen kikötő, amellet folyosó, oda éjszaka belöködni, ha egyáltalán eltaláljuk: majdnem biztos havária. Próbáljunk eljutni legalább Földvárig. Ismerem a kikötőt, kényelmes sétatér, tudunk benne korrigálni, ha hibát vétünk.

Közben nézem a sebességmérőt, nulla és 0,2 között mászkál. Sodródás, billegés, Földvárig eljutni csupaszon semmi esély. Gyerekek, fel kell húznunk a vihar-fokkot. Lehetetlen ebben a sötétben - hangzik a válasz. Meg kell kísérelni! Vegyétek fel a mentőmellényt (rácsodálkozunk, hogy csak most jut eszünkbe), kússzatok előre, én megpróbálok keresztbe állni. Tapogassatok, kiabáljatok, milyen segítség kell. Sikerülni fog!

Szó nélkül megy előre János, majd Puhafül. Lázár Peti segít. Percekbe telik, de sikerül. Amint visszakúsznak a fiúk és kellően behúzzák a fokkot, megindul a sebességmérő: 3,9 - 4,2 - 4,8 - 5,1 - 5,2 csomó. És ismét a csodálatos érzés: a hajó a vad hullámmzásban szilajon, de lágyan ringatózva rohan előre. Könnyen, alig érezhető kormányerők mellett.

Balra, jóval felettünk villant párat a bujdosó-hajó. Lemondó legyintés valamelyikünk hangjában: nem éri meg a szenvedést, szinte lehetetlen magasságot nyerni. Visszaemlékezve az esti keresgélésre, egyetértek. Menjünk haza, mondom, magam számára is meglepő módon. Elfáradtunk, elég volt!

Keleten a felhők alján megjelenik az első derengő fény. Jó, talán hajnalra enyhülni fog a nyomás. Kényelmesen, de vacogva haladunk Tihany felé. Földvárat csak távolból nézzük, a kikötő szépen kirajzolódik, de irányfényei sehol. A fenébe, már nem is hiányoztok! Tihanyt mintha bulldózerrel tolnák el, el a csudába. Hát sohase érünk már oda? Közben teljes hullámok csapnak át rajtunk, már szinte jólesik, a víz melegnek tűnik.

Földvár után felmondja a szolgálatot az akkumulátor. Az egyik saru-madzag forrasztás elpattan. Beállunk a szellemlovasok közé. Figyelünk és készenlétbe helyezzük a zseblámpákat. Hiányzik a sebességmérő, de meg lehet szokni! Törlődtek az adataink. Kár.

Tihany előtt pár kilométerrel ismét átadom a kormányt, átfagytam, behúzódok a kabinajtóba, onnan nézem a tomboló természetet. A nyomás csökken, az idegek kezdenek nyújtózkodni.

Közvetlenül a cső előtt Péter elbizonytalanodik. Zuhanásszerűen csökken a szél erő és egy forduló ideje alatt 180 fokot változik, délkeletről fúj egy-két percre. Aztán ismét vált, majd vissza. Átvesszem a kormányt, fokkot, teljes grószot húzunk, de tovább vergődünk: a pár percre még uralkodó északi-északnyugati szél dőghullámai találkoznak a délkeleti szél friss hullámaival, meg a fene tudja, mi kavar még. Az eredmény: kúpos hullámokkal vibráló mező, össze-vissza dobálja a hajót. Jó félórába is beletelik, mire átvergődünk a Csövön.

Megerősödik a csapatban az elszántság: befejezzük. Már csak négy óra van hátra, valahogy kibírjuk. Mivel a duplázódásból kiestünk, a leggazdaságosabb útvonal: Siófok - Almádi - Füred, irány tehát Siófok. Alig hangzik el az egyetértő OK, máris megharagszik a szél. Nem csúcs, de játszik az idegeinkkel. Ismét fokkra vetkőzünk, a sebességünk öt csomó körülre saccoljuk. A hullámok nőnek-nőnek. Siófoknál még Almádinak vesszük az irányt, de már elég a megpróbáltatásból. Cirkálni kellene másfél-kétféle méteres tajtékzó hullámokon, egy fokkal. Fárasztó és zabálja az időt. Szinte egyszerre mondjuk ki: menjünk Füredre, aztán meglátjuk. Füred előtt csendesedik a szél, de már arra se nagyon van kedve a társaságnak, hogy felvitorlázza a hajót. Végül megtesszük, de a móló elérhetetlenné válik. A szél kevereg-kavarog, pöff pöfföt követ. Végre sikerül. Hosszas vita után bejelentkezünk és nekiindulunk Alsóörsnek, de összevissza csapkod a szél. A Kerekedi öbölnél feladjuk Alsóörsöt. Még a végén pontot veszünk, nem nyerünk. Veszteglünk jó félórát a Koloska Marina előtt, nagynehezen rávesszük magunkat evésre, ivásra. Leszereljük a grószot, rakosgatunk, aztán becsurgunk. Kilenc óra pár perc. Kemény 24 óra.

A „Csillagtúra ‘96” belülről ördög és pokol volt. De jó mulatság, megérte.

És csupa fontos tapasztalat. A tavalyi egykezes után azt mondtam, hogy igen gyenge helyezésem ellenére azt tartom az eddigi legfontosabb versenyemnek: kipróbáltam magam, felmérhettem, hol tartok, mit tudok. Magam ellen küzdöttem.

Most azt mondom: ez volt a legjobb. Kiálltunk egy nagy próbát, hajó, legénység, kormányos. Köszönöm, legénység! Haladhatunk nyugodtan tovább.

Köszönet a kitalálóknek, a szervezőknek. Jó játékot alkottak. Talán sűríteni kellene a villogást a „navigációs ponton” viharos időben. Végül is nem földközi navigációra készül a legtöbb balatoni hajó és hajós.

A legmélyebb tiszteletem mindazoknak, akik becsületes, sportszerű győzelmet arattak felettünk. Többet tudnak nálunk, tapasztaltabbak, erősebbek.

Nagy meglepetés számomra a Kishamis. Úgy tartják számon, mint könnyűszeles hajót. Többször láttuk, csodálatosan tartotta magát ebben az őrült szélben is! Gratulálunk!

Jó szelet! (Egy picurkát kevesebbet!)

Rendező:	VILATI SE
A verseny időpontja:	1996 június 22-23
Nevezett:	54 hajó
Indult:	46
Befutott:	26
Elsüllyedt:	1

A legénység: Famosi János
Lázár Péter
Schramkó (Puhafül) Péter

Budapest, 1996 június 24 (mintha egy mozsárban jól összetörtek volna)

C. A harmadik hajó

Az első hajómat, Fűke mester ragyogó kalózát hagyományból vettem: Lajos bátyám és osztálytársa, Litkey János ezzel a hajótípussal voltak évekig az országelsők között - az ötvenes években. A kalóz volt számomra a hajók netovábbja. A hajó kiváló is volt, engedelmes, gyors, mindig lágyan szelte a habokat és utánozhatatlan élmény, ahogy szinte a vízben ülve testközelben marad az ember a közeggel, amely hol ringatja, hol meg tájékozva teszi próbára a meglovaglására merészkedő mesterségbeli tudását. A szívem csücskében mindig kellemes emlékként fogom őrizni a névtelen kalózt.

Második hajómnak, az eredeti észti, de használtan vett Poláris-nak a farába lettem első látásra szerelmes, az alul laposan a vízhez simuló, felül nyitott hátsó felébe. Olyan hatással volt rám, mint a kerekded hátsóját ritmikusan ringató, kéjjel teli szépasszony, amikor kiszemelt áldozata előtt vonul el barátnőjébe karolva. Később nemcsak farában, hanem egész testében - ha nem is kecsesnek, - vonzónak bizonyult. Igaz, sokat szépítgettük, szinte nincs olyan tagja, amelyhez ne nyúltunk volna szépítő-jobbító szándékkal, mígnem a félig-meddig kezdő személyzettel közepes versenyeredményeket produkáltunk vele. Különösen szerette a közepes szeleket és egyetlen, viszonylag kisméretű spinnakerünkkel sokszor sikerült tempót tartanunk jobb és mesterek vezette hajókkal, ő is a szép emlékek közé fog sorolódni.

Harmadik hajómmal a szerencsés véletlen hozott össze. Az első versenyszezonnal a hátam mögött, tapasztalatokban gazdagabban és annak tudatában, hogy ha nyugdíjasként és a víz, a Balaton szerelmeseként az időmet nem akarom mitfahrer-re várakozással tölteni, új, könnyebben kezelhető, „testhezálló” és bukszakímélő hajó kereséséhez fogtam, olyanhoz, amelyik versenyhajóként se lesz utolsó. És alig küldtem szét ajánlatkérő leveleimet, látogatam meg egy-két hazai gyártót, amikor egy szlovéniai utam alkalmával a csodaszép Bledben figyelmes lettem egy mellékútra mutató egyszavas táblára: „SEAWAY”. „Itt feltétlenül dolgom van” - gondoltam és beállítottam a kis, de modern épületbe, ahol is pár mondat után a kezembe nyomták a „8M One Design” hajó prospektusát. Este átböngésztem és tudtam, hogy ennél jobb megoldást akkor se találok, ha a fél világot körbejárom.

Nem minden - a prospektusban felsorolt - név volt még ismerős számomra, de tudtam, hogy a „J&J” design jól csengő név a vitorlás-szakértők körében, hogy Doug Peterson valami nagyot bűvölt az „American Cup” hajói körül és a hajó méretei pontosan az elképzelésem szerintiek. És nem csupán azért, mert ehhez a mérethez vagyok szokva, hanem azért is, mert véleményem szerint a Balatonra, elsősorban a kikötők méretei és felszereltsége miatt ez a méret és nem utolsósorban súly való. A súly-tökesúly-vitorlázat arányokra még visszatérek, de határozottan balatoni megoldásnak találtam azt, hogy ez a hajó saját hevederjeivel emelhető ki a vízből és különösen, hogy a kíl felhúzható, így sekély vízben is mozoghat, esetleges felüléskor gyorsan „menthető” és a vízből kiemelve könnyen, alacsony, személykocsi által vontatott trailerrel, gyakorlatilag borulás-veszély nélkül szállítható. Nem zavart az sem, hogy belső berendezése első olvasásra is puritán, hiszen a két szezon tapasztalatai alapján vallom, hogy a Balaton nem igazán igényli a luxus-felszereltséget, hiszen a túra-vitorlázók többsége se

heteket hajókázik a Balatonon, legfeljebb néhány napot és arra az egyszerűbb felszereltség is elegendő, felesleges milliókat - ha egyáltalán vannak - bútorzatra lekötöni.

Másnap már vételi szándékkal mentem vissza SEAWAY-ékhez, mielőtt azonban nyilatkoztam volna kértem, hogy mutassanak meg egy kész hajót. Mint kiderült, az utolsó kész hajót egy órával első látogatásom előtt szállította el egy skót, így nekem a gyártást és két félkész hajót mutattak meg. Ezúttal nem a hajó fara ígézett meg, hanem az egész teste, úgy ahogy van: a könnyed vonalvezetés, a hullámokat nyilván könnyeden hasító ék-orr, a kerekded és nyitott tat, az áramvonalasan a deck-hez simuló és az ablakokat saját szerkezetében hordó kajüt.

A legnagyobb hatással azonban a kivitelezés szépsége, finomsága volt rám. A szlovén mesterek igazán alaposan, pontosan dolgoznak. A hajó belseje - még így félkészben is - a leírásban ismertetett egyszerűsége mellett a vártnál kellemesebb hatást gyakorol az emberre: jó a színek megválasztása, szépek az anyagok. Négy személy részére kényelmes fekvőhelyek biztosítják a nyugodt pihenést.

Az árboc, bum, a szerelvények és a kötélzet a legkiválóbb minőséget képviselte.

Nyilatkozatomat, hogy ezt a hajót keresem és hogy szívesen foglalkoznék magyarországi értékesítésével is, Erman úr, a cég kereskedelmi vezetője örömmel fogadta, de a képviselőt kérdését a vezérigazgatóval is javasolta megbeszélni.

A másnapra összehozott tárgyaláson a vezér az általam javasolt angol vagy orosz nyelvek közül az angolt választotta, mondván, hogy az orosz tudása gyengébb, de bekukkantó emberekkel németül és franciául is kommunikált. Mint később kiderült, olaszul is beszél. Csak miután a képviselőt kérdésében megállapodtunk tisztázódott, hogy Japac Jakopin úrral tárgyaltam, a „J&J” design testvérpár egyikével, aki egyben a SEAWAY vezére is.

Az egyik első ember, akiből a hajó osztatlan lelkesedést váltott ki, Litkey Farkas, bátyám volt partnerének unokaöccse volt, így aztán vele igyekeztünk nyélbeütni a hajó próbaloaglását. Program-zsúfolódások miatt egy-két csúszást követően csak decemberben került erre sor. Erről Farkai külön szól a vitorlázás híveinek, én csak a saját benyomásaimról adok közre pár sort.

A hajó paramétereinek ismeretében is meglepő volt, ahogy Iván Straus úr, a SEAWAY berepülő pilótája egyedül partfalhoz tolta a trailert, majd pár mozdulattal a fedélzet egyik kis nyílásából előhúzza a hajó „önemelő” hevederjeit, a „8M” máris ott lebegett a víz felett. Nem lehet sokkal bonyolultabb sóján vízre tenni a Jakopin-baby-t.

A széllel nem volt szerencsénk, de könnyű szélben is szépen „söpört” a fehér torpedó. Amikor pedig hátszelezésre került a sor, egyrészt meglepő volt a gyorsaság, amivel a közel 100 m²-es „golyó” kibomlott, másrészt a sebesség, amit egyes szélben el lehetett érni. Farkai a hajóról lefutó hullámokat vizsgálva megjegyezte: „Ezt a hajót tényleg meg lehet siklatni.”

A vitorlázat méretei a durván 50%-os tökesúly/önsúly arány mellett annak ellenére, hogy papírról az adatok ismertek voltak, meglepőek, legalábbis rám lenyűgöző hatással voltak. Nem is szólva a könnyedségről, amivel kezelhetők.

Az egyszerű belső felszereltség mellett a balatoni vitorlázó számára talán az lesz majd szokatlan, hogy a „8M” alapvitorlázata - nyilván osztályelőírások miatt - nélkülözi a génuát. A SEAWAY tarsolyában azonban ez is megtalálható, külön kérése szállítják.

Iván Straus barátunk elmesélte, hogy a prospektusban szereplő 14 csomós sebesség - mint dicsekvésre méltó teljesítmény - már rég a múlté: az egyik adriai versenyen 14 csomós átlagot futott a „8M”, 18 csomós csúcsebesség mellett.

Pár hét és itt az első „8M” a Balatonon: RRRESSSZKESSETEK EGEREK!

Jegyzetek:

1. A szlovén tervező: Andrej Justin: <http://www.justinyachtdesign.com/home/> és
2. A vitorlášhajó kűtyűk neves gyártója: <http://www.antal.it/eng/company.aspx>
3. Soponyai Géza szélhámosságát igazolni tudja: Dr. Kiss László ügyvéd, Dr. Kiss László Ügyvédi Iroda, 1053 Budapest, Papnövelde u. 2
4. A két mesteren és a telefonon azonnal felhívott feleségemen kívül Paulovits Dénes (akkor még) sógora, Gerlőczy Péter tud a verésről. E-mail címe: gerlodesign@gmail.com, mobilja: +[36204887825](tel:36204887825)
5. Négykezes: <http://porthole.hu/cikk/3411-negykezes-vitorlasverseny-csopakon>
6. A 8mOD barátságos értékelése: <http://www.vitorlazas.hu/8mod-vitorlas-lexikon.html>
7. A Bruckner-műhely: <https://www.youtube.com/watch?v=88sYQk4gSGs>