


A CSILLAGTÚRA A LEGHOSSZABB IDEIG TARTÓ, LEGHOSSZABB TÁVÚ, LEGTÖBB HELYSZÍNEEN ÉS A LEGTÖBB SZERVEZŐT MEGMOZGATÓ VITORLÁSVERSENY MAGYARORSZÁGON. A CSILLAGTÚRÁT MÁR 1939-BEN IS MEGRENDEZTÉK; VAGYIS A KÉKSZALAG UTÁN A LEGNAGYOBB MÚLTÚ TÁVVERSENY, AMELYRE IDÉN JÚLIUS 5-6. KÖZÖTT KERÜLT SOR AZ AQUA MAGAZIN MÉDIATÁMOGATÁSÁVAL. A NEVEZÉS KÉT HELYSZÍNEEN TÖRTÉNT: A VERSENYT MEGELŐZŐ HÉTEN BUDAPESTEN, JÚLIUS 4-ÉN PEDIG FÜREDEN. AZ ÖSSZES JELENTKEZŐT FELVETTÉK EGY ADATBÁZISBA. A VERSENY ALATT A KIKÖTŐKBŐL ÓRÁNKÉNT JELENTETTÉK A HAJÓK ELHAJÓZÁSÁT, ÍGY NYOMON LEHETETT KÖVETNI MOZGÁSUKAT.



CSILLAGTÚRA, a navigációs kihívás

CSILLAGTÚRA AZ ORPHEUSRÓL - HORDÓS ZOLTÁN

Némi hezitálás után úgy döntöttünk, hogy irány a Balcsi; a kupa védőjeként nem is dönthetünk másként. Mondhatnánk, hogy van valami titkos receptünk, de őszintén megvallva a tunyasági faktor is benne van abban, hogy évről-évre Almádiból, azaz az Almádi Yacht Clubból indulunk.

Élénk szélben körülbelül tucatnyi hajó indult Almádiból. A szél ereje, illetve az előrejelzés alapján viszonylag egyszerű stratégiával vágtunk neki a küzdelemnek: délelőtt Badacsony, aztán vissza egy kitérővel, vagy anélkül Almádi, hogy este a Csillagpontot egy Almádi-Badacsony-Almádi menet közben érintsük kétszer, így az elérhető maximális távot/pontot tudjuk duplázni.

A délelőtti viszonylag kevés izgalommal telt, előnyünket folyamatosan növeltük az induláskor fő vetélytársunknak tekintett Kishamishoz (kedvenc ellenfelünk, főként az idegesítően jó kisszeles taktikai húzásai miatt) és a Dream Teamhez képest. A topgenua nagyon jó szolgálatot tett, amíg bírtuk. Badacsony körül a szél felerősödött, de a csonka foredekes csapat kitűnően oldotta meg a vitorlacserék, felhúzások és leszedések mini projektjeit.



Visszafele az is eldőlt, hogy estére minél több pontra szeretnénk váltani előnyünket, ezért Badacsonyból Siófok felé vettük az irányt. Az erős szél ellenére viszonylag jó sebességgel, teljes vitorlázattal mentünk. Siófok után a tervezett állomás Földvár volt, de a szélelőrejelzés miatt, amely 6 óra utáni gyengülést prognosztizált, Füredet választottuk, aztán Almádi célállomás az esti, mindent eldöntő menet előtt.

Hazai pálya lévén az Almádi fordulónknál népes szurkolótábor segítette mentális erőnlétünket. Akadt vízen érkező biztatósereg is, akik az aznapi 49-es versenyen bizonyították kiváló úszótudásukat.

Egyáltalán nem voltunk időzavarban a következő célállomásig és a szél is biztatóan egyenletesen fújt órák óta, ezért úgy gondoltuk, hogy a csapat egyszerre vacsorázik Fövenyes árnyékában. Azonban egy 30 csomós befújás a vacsora elé hozta az esti fűrdést. Persze mindenki a régóta áhított kolbásszal és paprikával volt elfoglalva a grósz elengedése helyett.

Baj nem történt (csak kedvenc vödrünk önállósította magát), összeszedtük magunkat, és egy grószsal elcsorogtunk a Csillagpontig, ahol még így is majd egy órát vesztegeltünk. A szél folyamatosan gyengült, így kapitányunk óvatos tervének (éjszaká-



ra dupla reff és foccsere a Cső után) teljesítésére nem volt szükség.

Az csillagpontos „újbólí” rajtot követően (a szokásos károszelemekkel megspékelve, kiabálás a regisztrálás miatt, a még horgonyon álló hajók kerülgetése) ismét jó tempóban haladtunk Badacsony felé, ahova jelentős előnnyel érkeztünk az esti leállós szélben. Innen lelassultak az események, mintha egy japán robotfilmet forgattak volna lassított üzemmódban a hajón: genakker fel-le, topgénua fel-le. Egy-két csomós sebességgel araszolva, de bőven időben és jóval mások előtt érintettük a néhány méterről is alig kivehető Csillagpontot. GPS-ről ugyan tudtuk, hogy körülbelül hol kell lennie, de a néhány méteres pontosság elbizonytalanított a vaksötétben. A legtöbb hajót nagyon lelassította az éjszakai salmulás, és mint később kiderült, csak a Kishamis és mi teljesítettük az éjszakai hosszú duplázást. Többeknek a csillagpont előtt néhány tíz-száz méterrel jutott a „horgonyt dobtunk” érzés, és sajnos nem érték el hajnali háromig a duplázót.

A cső felé menet délre menekültünk a parti szélért, közben a jobbról-balról legyező szélben folyamatosak voltak a vitorlacserék. Almádit reggel ötkor értük el. Itt jött a második nagy dilemma: hova-tovább. A fél csapat a Siófok–Alsóórs–Füred-útvonalat preferálta. A döntéshozók azonban az erősödni látszó szél és a több pont reményében az előző nap délelőtti sikertelen bevétel után ismét Földvára szavaztak.

Jobb sarokban Dulin Jenő az Ábránddal

Az Almádi–Földvár menet viszonylag jól kezdődött, a hajnali friss szélben szépen haladtunk. Egészen a Csőig, ahol látványosan élesedett és fogyott a szél. Az előny tudata minimalizálta a kockázatvállalást a csapatban, ezért a cső helyett Füred felé navigáltunk, és bízunk abban, hogy a nagy leállóban azért a befutóig csak eljutunk a limitidőben. Aztán kis frissülés és (hát ez is benne van a pakliban) reggel 7.30-tól Füred alatt vártuk a befutót. Volt egy kósza próbálkozásunk Alsóórs irányába, de úgy tűnt, hogy felszívódik a szél, így 9-kor befutottunk 356 pontot realizálva.

Minimális előnnyel de megnyertük a versenyt a Kishamis (amelyet egy testccsel a csőben megtevesztettük, amikor nem mentünk el Földvára) és a Ganz Danubius (amelyet az egész verseny alatt nem is láttunk, illetve nem tudtuk, hogy versenyben van, ennek megfelelően legalább nem idegeskedtünk azon, hogy hogyan állnak) előtt.

A siker titka talán az volt, hogy a csapat nagyon egységesen és alázattal dolgozta végig a 24 órát. Igazi csapatmunka volt ez a győzelem, és persze szerencsénk is volt. Gratulálunk minden osztály győztesének, illetve minden egyes résztvevőnek, akik végigcsinálták ezt a hajót és hajót próbáló 24 órát. Köszönjük a rendezőknek és támogatóknak, hogy a Csillagtúrát, mint az egyik kedvenc versenyünket, évről-évre megrendezik. Köszönet egyúttal a szép díjakért, amelyek közül az egyik legkedvesebb talán a „legmocóbb mocó”, amelyért Dani igazán becsülettel megdolgozott az idén.

CSILLAGTÚRA AZ ÁBRÁNDRÓL - DULIN JENŐ

Az Aqua magazin előző számában közölte véleményemet erről a szellemes versenyről. Igazán azt gondolom, hogy a versenynaptárban meghirdetett távversenyek közül ez a legkiemelkedőbb. Ebben a rövid visszaemlékezésben megkíséreltem leírni, hogy 2008-ban mit éltem át, hogyan versenyeztünk társaimmal, Kiss Istvánnal, Nagy Miklóssal és apja-fia Kiss Danival,





A VÁNDORKUPA EDDIGI VÉDŐI

Év	Rajtszám	Hajó	Kormányos
1975	D/9	Mefisztó	Horváth Jenő
1976	22/1	Gitta	Elekes Béla
1977	E/5	Nióbe	Krekó Béla
1978	30/10	Béke	Horváth Mihály
1979	8/2	Kishamis	dr. Pásztó Péter
1980	8/2	Kishamis	dr. Pásztó Péter
1981	V/3	King-Kong	Szabady Tibor
1982	30/10	Béke	Horváth Mihály
1983	30/3	Kabala	dr. Bándy Gábor
1984	8/3	Nemere II	Sándor Ferenc
1986	V/18	Scutamil	Cittel Lajos
1988	30/16	Emese	Halász Gyula
1990	V/18	Scutamil	Cittel Lajos
1992	8/1	Tramontana	Sándor Ferenc
1994	3066	Sirocco	Cittel Lajos
1996	3066	Sirocco	Cittel Lajos
1997	Y/545	Balhé	Várad Gyula
1988	70/1	Orpheus	Munka László
1999	Y/139	Hey Mambo	Berezky László
2000	70/1	Orpheus	Munka László
2001	70/1	Orpheus	Nobilis Kristóf
2002	70/1	Orpheus	Munka László
2003	70/1	Orpheus	Munka László
2004	70/2	Capella	Hámos Zoltán
2005	70/1	Orpheus	Munka László
2006	YST. 874	PR Outdoor	Varga Árpád
2007	70/1	Orpheus	Herkó Dezső

Az első helyezett idén is az Orpheus és legénysége lett

az „éjszakai pontot” visszafelé nem értük el. Bejártuk a Füred–Almádi–Siófok–Révfülöp–Almádi-pont–Badacsony–Aslóörs–Füred-útvonalat.

Útvonalterünk nem volt a legoptimálisabb, hiszen a pont előtt este több mint 120 percet váraoztunk, illetve ide-oda vitorlázgattunk, mert nem volt érdemes máshol addig bejelentkezni. Kérdés, hogy jó volt-e a füredi indulás, egy biztos, nekünk ez volt a legkényelmesebb. A másik bizonytalanság az volt, amikor először nem Almádiba, hanem mondjuk Badacsonyba kellett volna menni. Így tett az Európa 18-as Zárandok. Ők végeredményben 13 ponttal vitorlázta többet és nyerték meg az osztályelsőséget. A sebességünk közel azonos volt, legalábbis délután 4 és 7 óra között. Ekkor körülbelül 50-60 méterrel alattuk vitorlázta. Az osztályversenyünkben a E-16 Fétis volt a második, ők 9 ponttal többet gyűjtöttek nálunk. De őket Apó szelleme segítette. Gondoljon bele kedves Olvasó, micsoda minimális különbség 24 óra alatt 9 kilométer. Apro-pó, megemlítem, hogy mi voltunk a harmadik helyezett. Összességében nagyon jó verseny volt, talán azért is, mert azt sem tudtuk, hány Európa küzd. Találkozunk 2009-ben a Csillagtúrán!

NÉHÁNY ÉRDEKESÉG AZ ELMÚLT IDŐSZAKBÓL:

A legeredményesebb hajók:

Orpheusz – 5 győzelem, 2000-2002 között egymás után háromszor nyert és így végleg elnyerte a kupát. 2003 óta új díjért versenyeznek. Scutamil, Sirocco, Kishamis, Béke – 2-2 győzelem.

A legeredményesebb kormányos: Czittel Lajos és Munka László 4-4 győzelemmel, két győzelmé van Sándor Ferencnek, Horváth Mihálynak és dr. Pásztó Péternek.

Átlagosan 42 hajó indult, a legtöbben 2000-ben, amikor 63 egység versenyzett (de jó lenne, ha többen is megtapasztalnák).

Almádi és Badacsony között a legjobb menetidőt az Emese futotta 1988-ban, oda 4 óra 6 perc, vissza 3 óra 50 perc alatt, de kiváló teljesítményt ért el ezen a távon a Kishamis 1979-ben, 5 óra 42 perccel, illetve a Kerecsen 5 óra 45 perccel. 1981-ben a King Kong 6 óra 43 perc alatt ért Almádból Badacsonyba, Badacsonyból Almádiba pedig 5 óra 32 perc alatt teljesítette a távot. Vagy más: 1978-ban az Almádi–Révfülöp távot a Béke 4 óra 56 perc alatt tette meg, ugyanez visszafelé, 4 óra 10 perc.

aki a vitorlázást nem nagyon szereti ugyan, de 1993-as születéséhez viszonyítva derekasan helytállt.

Először is néhány adatot kell felsorolni. Hatvan hajó fejezte be a versenyt sikeresen. Egy hajó időn túl futott be és egy hajónak az árboca eltörött. Saját osztályunkban hat egység versenyzett (ha minden versenyszorostályból legalább ennyi hajó indult volna, akkor több mint 130 lett volna a résztvevők száma). A szélviszonyok igazán kedvezők voltak, kivéve az éjszakai időszakot, 22 órától reggel 4 óráig ugyanis minimális volt a levegő mozgása. A rajttól estig 3-4-es időnként 5-ös erősségű északi, északnyugati szél hajtott bennünket, és persze a többieket is. Átlagsebességünk 4-8 csomó volt. Ez az elméleti sebességünknel jobb teljesítményt jelentett. A 24 óra alatt összesen 264 pontot gyűjtögettünk úgy, hogy

