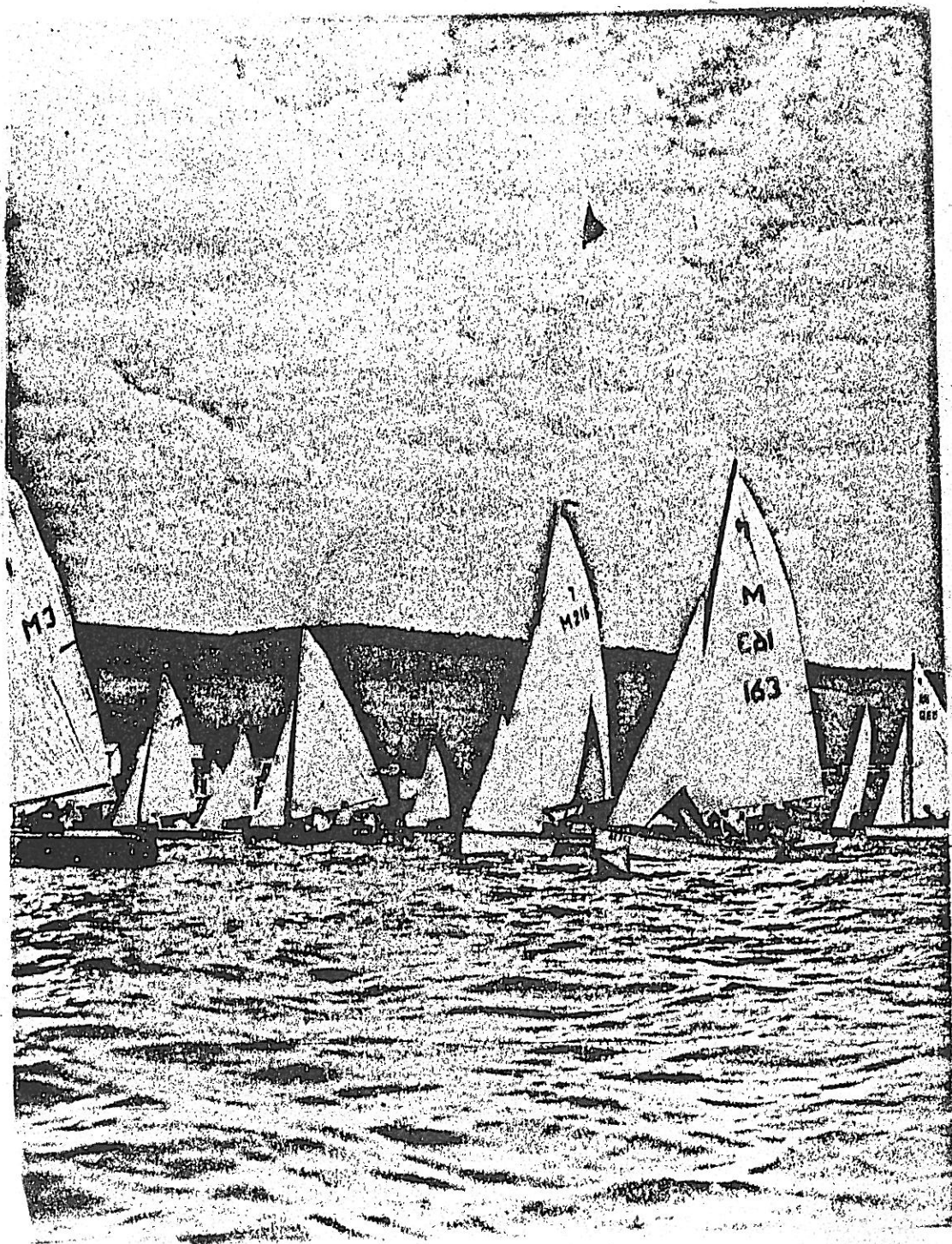




„BARANYAI VITORLÁZÁS”

az MTS Baranya megyei Tanácsa Vitorlás Szövetsége

félévenként megjelenő kiadványa.

Szerkesztőség: Pécs, Jogász u. 4.

Felelős szerkesztő: Nagy Pál Jenő

Engedély száma: 14-2/1971 MTS Városi Tanács.

Felelős kiadó: Heinemann István

Készült: 350 pld.-ban.

BGTV. – 1971-6.

BARANYAI VITORLÁZÁS

BARANYA MEGYEI
VITORLÁS SZÖVETSÉG

Ahogy a zsűrihajóból láttam . . .

"Veterán" lettem -- különös érdemek nélkül -- és ez a tény készítette arra, hogy a versenyzés helyett bár fájó szívvel, de a zsűrihajó kispadjáról figyeljem az eseményeket.

A napokban jelent meg egy rövid ujsághír, mely szerint az aktív politikai tevékenység mellett karmesteri erőnyeit ismerték meg Angliában Heath miniszterelnöknek, aki még szorgalmas résztvevője a jachtversenyeknek is.

Ezek szerint még előttem a nagy lehetőség, hiszen több olyan ismerősöm is van, akinek fia lehetnék és mégsem gondol arra, hogy a kispadra üljön.

A pécsi tavon azonban fiatal még a vitorlázás, és legyenek itt előnyben a fiatalok és ha nyitott szemmel figyeljük a zsűrihajóból egy-egy verseny ezernyi arcát, számos értékes tapasztalattal gazdagíthatjuk ismeretanyagunkat.

Az elmúlt versenyévadnak legnagyobb pozitívuma, hogy meggyőző versenyzéssel törtek be pécsiek a -- nyugodtan állíthatjuk -- magyar élmezőnybe. Az egyes futameredmények bizonyítják, hogy nem véletlenről van szó.

Remélem egyetértenek velem azok a hazai vizeken felnőtt tehetségek, akiknek eredményéhez csak ismételten gratulálni tudok, hogy ez a pár sor írás az ő részletes dicséretük helyett inkább az átlagot jellemző problémákra térjen ki.

Erre volt jó és számomra tanulságos az említett kispad a zsűrihajóban, ahonnan elfogultság nélkül, némileg már tisztultan látni mindazt, amit a kormány és a gross-schott -- meg a győzni akarás -- már eleve kizár.

Mondanivalóm során csak röviden szeretnék kitérni a hajóállományunk technikai felszereltségére.

A mi hajóinkon ugyan minden megvan ami a jó beállításhoz kell, azonban már vitatható, hogy a szerelvények elhelyezése a legcélszerűbb-e? Aki gémberedett ujjait már csak hosszú masszírozással tudta ismét életre kelteni, az tudja, hogy mit is jelent egy ügyesen és szellemesen elhelyezett kötélrögzítő, amely egyben a pillanatfeloldás lehetőségét is kielégíti. Öröm volt látni amint a pécsi versenyzők közül jó néhányan szinte agyukra exponálták egy-egy hajó célszerű megoldását.

Ezek ismertetésébe bonyolódni már csak azért is felesleges, mert egyetlen csálhatatlan recept helyett sok -- az egyéntől függő és kielégítő megoldás létezik és ezek mindegyike megfelelő, ha hosszadalmas bibelődés helyett egy mozdulat is elég a kívánt beállításváltozás eléréséhez. Árbócdőlés, öblösítés, behúzópont meghatározás és még egy sor kérdés lényegileg az edzések során tisztázódik. Ha azonban a szélerő változás verseny közben más hajóbeállítást kíván meg, úgy a szerelvények kezelhetősége és célszerűsége nem a kényelmi szempontok miatt fontos, hanem ezáltal nagyobb az esélyünk ahhoz, hogy

elkerüljük, vagy minimálisra csökkentjük a hajónk dülöngését, vagy bukdácsolását, mindkétirányú hajómozgás csak a sebesség rovására megy. Ha pedig ez a felesleges és elkerülhető testsúlyáthelyezések miatt merül fel, úgy nyilvánvaló, hogy célszerű a szerelvények praktikumára felfigyelni.

Érdemes lenne ezt a kérdést a szakosztályokon belül vizsgálni és a tapasztalatokat kicserélni.

Ezek előrebocsajtása után szeretnék közreadni néhány személyes tapasztalatot.

Tisztelet a kivételnek, de a versenyszabályismeret még sok kívánnivalót hagy maga után. Ezen belül sok esetben még az útjog szabályait sem láttam egyértelműen ismertnek.

Köztudott, hogy a vitorlás versenyszabályok sokkal bonyolultabbak, mint a legtöbb sportágé, mégis sürgős feladatnak tartom ennek intézményes oktatását és számonkérését, elsősorban nem is az óvások redukálása miatt, hanem mert ezt elméleti alapkövetelménynek tartom és a fejlődést a szabályok ismerete nélkül el sem tudom képzelni.

A rajtok során szerzett tapasztalatokról úgy kellene írni, hogy csupa nagybetűvel kellene leírni ezt a bűvös szót. Jó rajt fél győzelem, mondják sokan a tapasztaltak közül, viszont a rajtkézesség hiánya szembetűnő volt. A rajtoknál kialakult különbségek rövid idő alatti hatványozódása rendkívül érdekes látvány volt.

A rosszul rajtolók a zavart szélben és zavart vízben percekben belül, tehát igen nagy hátrányba kerültek. Ehhez a méterekben -- vagy talán helyesebb, ha azt írom száz méterekben jelentkező hátrányhoz járul még egy érthető pszihikai hatás is. A vesztettnek megítélt helyzet elkedvetlenedést von maga után, csökkenti a koncentrálóképesseget és a legtöbb esetben olyan lelkiállapotot idéz elő, amely már az első percekben a verseny -- mintegy -- feladásához vezet. Csak keveseknek adatott meg az a "csakazért-is" küzdeniakarás, amelynek birtokában ellensúlyozódhat a reménytelen helyzet. Szakkörökben ellentétesek a fentiekkel kapcsolatban kialakult vélemények, a magam részéről azok pártján állok, akik azt állítják, hogy a jó rajt a legtöbb esetben döntő fontosságú.

A kispadról úgy tekintettem át a rajtok előtti és a rajtok során kialakult helyzetet, hogy a legtöbb pécsi versenyző nem hisz abban, amit mint részben a magam véleményét is fentebb írtam.

Ezt bizonyítják az érthetetlen irányokba történt kormányzások azokban a másodpercekben, amikor már a vonalra kellett volna vitorlázni. Hibának tartom, hogy hiányos a távolságnak és a sebességnek egymás összefüggésében történő felmérése a rajt előtt.

Érdekes viszont, hogy ennek felmérése szinte kivétel nélkül késői rajtokat eredményezett. A luv és lee rajt közötti választási lehetőség egyes benyomásokat keltett bennem, e miatt nem térek ki ennek bírálataira vagy elemzésére. A jó rajtot világnagyságok is gyarokolják rendszeresen, szinte minden edzésük alkalmából.

Nem kell hozzá más, mint két bója vagy labda, stopperóra és a versenyzőtárs visszaszámolása. Gyakorlással mindenkiből elfogadhatóan rajtoló versenyző válhat, csak éppen el kellene odáig jutni, hogy minden edzést pl. 10 rajtgyakorlat vezessen be. Ennek célszerű részleteiről sokat lehetne írni, azonban úgy érzem ez inkább egy amúgy

is hiányzó edzésterv kereteibe tartozik.

Bár szerepe az egész verseny alatt sokkal fontosabb mint azt itthon tapasztaljuk, mégis szándékosan most említem, és ez a versenyzőtárs. Tapasztalata és ítélőképessége, valamint fizikai adottságai alapján egyenlő társa kell legyen a kormányosnak. Sajnos mi még általában ott tartunk, hogy ilyen igényeket nem támaszthatunk, pedig ide kell eljutni. A rajt után a kibontakozásban kell a versenyzőtársnak szinte pillanatok alatt felmérni a lehetőségeket és a legcélszerűbb variánst közölni a kormányossal. A mi versenytársaink ezt még nem tudják.

A víz fodrozódása a szél erejét mutatja, tehát segítséget jelent az említett döntéshez. A többi hajó helyzete a várható találkozások miatt meghatározhatja a választandó csapást. Nagyon sok volt az olyan negatív csapás, amelyet "haláltakknak" is nevezhetünk. 4-5-ös szélességben teljesített futamokban láttam negatív takkokat amiatt, mert nem húzták be eléggé a nagyvitorlát és mert ölesebb cirkálásnál a vásznak lobogtak, tehát e miatt minden takk negatív volt. Ez utóbbi hiba természetesen a kormányosok számláját terheli.

A kiülések technikája sem mondható jónak, bár hangsúlyozni kívánom, hogy egy-két év után minden bizonnyal a versenyzőtárs szerepét nem a létszámkérdés dönti el, sőt a kormányosok tisztségére is több jelentkezőnek kell pályázni mint eddig.

A kiülés során vigyázni kell arra, hogy a hajó visszaállítása ne az árbóc kaszáló mozgásával fejeződjék be, hanem az enyhén szél alá dőlt árbóc helyzetnél érjen véget. Ez már a versenyzőtárs rutinjától és érzékétől függ. Flaute futamban láttam már olyan kibontakozott állást, amelynél a hajók egymás mögött, libasorban helyezkedtek el.

A mezőny második felének ugyanakkor módjában állott volna kifordulás után sokkal jobb szélllel vitorlázni, de ezt sem a versenyzőtársak sem a kormányosok nem vették észre. (Ezt az állást az évadzáró versenyen figyeltem meg.)

A bójakerülések helyes technikája sokak számára volt nehéz dió. Belső helyen lévőktől láttam olyan nagy iveket — e miatt elvesztett pozíciókat, — hogy egy két külső helyen volt élelmesebb kormányos másodperceken belül tetemes előnyhöz jutott.

A magam tapasztalata szerint a legtöbb gyakorlást a hátszélbója igényli, mert a luvbemenés során jó lenne ha egy harmadik kezünk volna, és mert ez nincs, erős szélben sokat lehet magasságban nyerni vagy veszíteni. Kevés pécsi hajó vette mintaszerűen ezt a bóját. Taktikai kérdés, hogy milyen vonalon vitorlásszuk be a pályát. Más a megoldás, ha kifújt szélben vitorlázunk, amelynek iránya és erőssége lényegesen nem változik, és más a helyzet változó irányú és erősségű szélben. A pécsi tóra ez utóbbi a jellemző. Ha valaki hosszú takkot fut be és közben változik a szél, úgy járhat nagyon jól is, de nagyon rosszul is. Tehát ez "hazardirozás", mivel a szélváltozás pillanatait előre senki sem tudhatja, mégis sokan választottak hosszú oldalakat és e miatt messze kerültek a pálya elméleti középvonalától, amelynek közelében nagyobb meglepetés nem történhet. A többszöri fordulás viszont jó fordulás technikát igényel, ami könnyen elsajátítható a légénység összehangoltasága (tehát gyakorlás) útján.

Ugyancsak az összeszokottság hiánya volt megfigyelhető az erős szeles perdüléseknél, sőt itt a legtöbb esetben a technikai hiányosságok is szembetűnők voltak.

Amiről irtam, tulajdonképpen nem új a nap alatt. A szakirodalom számos helyén találhatók meg ugyanezek a problémák. Mégis azt kell mondanom, hogy hajlamosak vagyunk elnagyolva elolvasni mindazt, ami mások tapasztalataival vagy megfigyelésével kapcsolatos. Egész egyszerűen nem vesszük ezeket komolyan és el sem hisszük mindaddig, amíg saját eredménytelenségünk árán a tanulópenzt meg nem fizettük.

De ennél a pontnál egy kissé már keserű szájíz mellett elmélkedünk az elmúlt nyár élményei felett.

A sportban az eredményekért keservesen meg kell dolgozni. A vitorlázás sem kivétel. Az elmúlt nyár egy késő délutánján az egyik balatoni klubház vizrenéző ablakán mutatott ki az edző és így szólt: "nézd azt a két finnest, délelőtt 10 óra óta kerülgetik a bójákat, most 18 óra van és még nem is ebédeltek. Nekem ilyen agyagra van szükségem."

Nézzünk magunkba és válaszoljunk őszintén; vajjon keresztmetszetében, vagy ha úgy tetszik átlagában hol is állunk mi ehhez képest? Van-e rendszer, vagy valamilyen koncepció abban amit mi csinálunk? Meggyőződésem, hogy az átlagnak a fejlődési lehetősége, a jövő sikereinek a kulcsa ebben a feltett két kérdésben van.

A leírtak természetesen az én szubjektív megfigyelésem és e miatt lehet, hogy az abszolút igazságtól és a valóságtól is messze járnak. Mégis szükségesnek tartom ismételtén azt kérni az igen tisztelt olvasótól — ha talán ideáig véletlenül eljutott volna az olvasásban — hogy a leírtak nem rá vonatkoznak, mégcsak rokonára vagy ismerősére sem.

Csupán azt higgye el, hogy a jószándék adta kezembe a tollat.

Pécs, 1971. november 30.

Dr. Grull Ottó

* * *

És azt hiszem kedves emlékekről beszélhetnek azok az idegen vizekről jött vitorlás versenyzők is, akik eddig - szép számmal - részt vettek a versenyeken.

A Pécsi-tó vitorlázása kicsit más, mint a balatoni, vagy velencei-tavi vitorlázás. Nemcsak a környező táj képe, hanem a tavat körülvevő hegyek által befolyásolt széljárás is eltérő jelleget ad. Az uralkodó északi irányú szél mellett minden völgyből ellentétes áramlatok teszik állandóan változatossá a széljárást. Így gyakoribbak a pöffök, mint a Balatonon, és a kormányosnak éberen kell reagálnia minden szélfordulatra.

Hány képet ragadhatnánk ki csak az elmúlt év emlékeiből is, hogy elmondjuk élményeinket!

Ragyogó tavaszi nap volt, amikor Pécsről gyalogutam végén ott jártam már a nagy tó közelében. Vele szemben, a tó közepén hátszelezve közeledett egy vitorlás. Egy percre megálltam. Gyönyörködtem az élénk, még kicsit hűvös tavaszi szél szárnyán uszó hajóban. Aztán tovább indultam. A hajó is fordult, hogy cirkáló szakaszba váltszon, de a bumm a hajó megdőlésekor vizet fogott, és borulás lett a fordulásból. Mire Sz. Antal, a kormányos és két utasa a feldőlt vitorlással a legközelebbi parthoz kiusztatott, a Vizügy csónakházától A. Tibor motorkerékpárral már segítségükre ment, s behozta a klubházhoz a vacogó tavaszi fürdőzőket. Ez volt az első pécsi-tavi vitorlás borulás.

Az idényben még egy ilyen vitorlásélményre emlékezhetünk, s ez éppen A Vásárhelyi Pál emlékversenyünkön történt. Ekkor is a verseny hátszelezését záró bójakerülésnél dőlt fel H. Pista hajója. Ennek a borulásnak inkább a mentése volt az élmény. Dolesch Iván ült a zsúrihajóban, aki azonnal a felborult vitorláshoz vitte motorcsónakját, balatoni rutinjának pontos intézkedéseivel kötélvégre fogta a visszabillentett, de elmerült hajót, és motoros vontatással lassan kiemelte a vízből.

Viharosabb élményünk is volt: mert bizony a kis Pécsi-tó is tud háborgó hullámzást, ügyességet és lélekjelenlétet próbáratevő szelet adni. Egy ilyen viharos napon, amikor tán 6 vagy 7 Beaufort foku szél lehetett, H. Pista ki akarta próbálni a hajóját, hogy siklásba tudja-e hozni. András fiammal ketten vállalkoztunk a mansaft feladatára. Puffogva csapkodtak a vitorláink, amikor felszereltük a mansaft feladatára. Puffogva csapkodtak a vitorláink, amikor felszereltük, s szinte megugrott a hajó, amikor a bójáról leoldva szelet fogtunk. Percekig nem is tudtam követni, hogy milyen irányba futunk, annyira figyelni kellett a hajó egyensúlyát: hol egyik, hol másik oldalon kiefeküdni, hogy kettőnk testsúlyával ellensúlyozzuk a hajó dőlését. A felcsapó hullámoktól pillanatok alatt csurom vizesek lettünk. Egy raumban sikerült siklásba kerülni: a hajó a merülési vonal fölé emelkedve a hullámok hátán futott. Még néhányat fordultunk, amikor hirtelen reccsenést hallunk, és a hajónk egyszerre megtorpant. Az árbóc derékbatörten dőlt hátra, s csak a tartókötelek lassították esését, hogy egyikünket sem ütött meg. Így végződött technikai kudarccal a legviharosabb vitorlázásunk.

De volt máskor is hirtelen viharunk. Szélcsendesen kezdődött a nap, s megőrültünk, amikor kicsit élénkülni kezdett a szél. Négy vitorlás szerelt fel, és indult nyugodtnak ígérkező utra. Mecsekrákos felől egyszerre fekete felhők tüntek fel, s alig múlt pár perc, viharos szél kavarta fel a vizet, és dobálta meg a hajókat. Egyiküknek sem volt ideje visszatérni a klubházhoz; ott kötöttek ki a legközelebbi parton, amit elértek.

Mondhatnám még tovább az élményeket, de egyenlőre elég annyi. Új vitorlázó évad elején vagyunk, és még nagyobb elszánásokkal indulunk, mint a múlt évben. Hiszem, hogy ez évben még többen leszünk, akik sportot,

Vitorlával szárnyaló vágyak

Elmult egy év, s az alapvetés után joggal érezzük, hogy kezdenek mind inkább megvalósulni a Pécsi-tavon kialakítandó vitorlás élet-ről elképzelt vágyaink. De minél jobban megismerjük a vizet és szelet, minél inkább magunkénak érezzük hajóinkat és minél baráti-bb fonódik a sportolók kapcsolata, annál tovább terjednek az elkép-zelések és annál inkább érezzük a lehetőségeket, amit a vitorlázás jelent azok számára, akik teljes szívvvel bekapcsolódnak tevékenysé-günkbe.

A lehetőségekről és vágyakról írok le néhány gondolatot, hogy ki-alakítsuk azt az egységes elképzelést, amelynek útján indultunk együtt, és amelyen menjetek ti, fiatalabbak tovább, hogy egymást követő évek sportolói muttat és jövőt összekötő életévé alakítsuk tevékenységünket.

Célkitűzésünket négy szóban foglalhatom össze: sportolás, barkácsolás, sportbarátság, vizitelep.

Sportoljunk, hogy egészséget, a megpróbáltatásokban ellenálló, rugal-mas erőt gyűjtsünk. Vetekszünk a sportban, nem a mindenáron való győzelemért, hanem a helytálló erőpróbáért. Versenyzünk, nem a ma-gunk dicsőségéért, hanem a lovagias küzdelemért. Ilyen célkitűzése-ink legyenek a sport szempontjából. Ennek megvalósítása érdekében már eddig is szerveztünk, de a jövőben is szervezni kell ifjúsági vitorlássport táborozásokat. Tapasztaljuk, - és tudjuk, így lesz a jövőben is - hogy az első táborra jelentkezők közül sokan kihulla-nak, s nem lesz belőlük rendszeres vitorlás sportoló. De azok ke-vesen, akik megérik a víz varázsát, akik szeretik a szabad termé-szetbékés csendjét, de nem félnek a viharok vad viadalától, akik-ben van kitartás, azok maradnak. És ezekből olyan sportoló gárdánk fog kialakulni, akik között lesz olyan is, aki az itt kezdett vitorlázást a Balatonon, s később talán még nagyobb vizek versenyén is foly-tatni fogja. De nem csak az fog számunkra eredményt jelenteni, ha valóban egyesek tulnőnek a mi tavunkon, de eredmény lesz az is, ha sokan megismerkednek a vitorlázás örömével, és nem verseny-szerűen, de életükben egyszer-egyszer pihenésképpen visszatérnek a vitorlázáshoz.

A sport mellett másik célkitűzésünknek kell lenni, hogy megteremtsük a saját hajóépítő, barkácsoló lehetőségeinket. A vitorlássport ered-ménye nemcsak a fizikai erőtől és ügyességtől függ, hanem a techni-kai felkészültségtől is. Hajónk minden tulajdonságát ismernünk kell, és jó, ha magunk tudjuk mindazt a szerelést elvégezni, amivel irányíthatóbbá, érzékenyebbé tehetjük a vitorlást. S ha ennek a lehe-tőségét meg tudjuk teremteni, az ezermesterkedő, barkácsoló tudásun-kat osszuk meg sportoló társainkkal.

A közös sport és közös műhelymunka során baráti kapcsolattá kell fejlődnie a sportolók ismeretségének. A minősítési szabályzat szerint a vitorlázás egyéni sport mindazon a hajón, amelynek legénysége nem éri el az öt főt, s csak az ennél nagyobb hajók minősülnek

csapatsportnak. Mégis az egyéni sportolók között is a vitorlázásné egymásra vagyunk utalva, nemcsak az egy hajón belüli legénység, de együvé tartoznak mindannyian, akik vitorlással a vizet járjuk. Ennek az együvé tartozásnak mind szorosabb kiépítése is célkitűzésünk kell, hogy legyen, hiszen magunk is érezzük, mennyire összekapcsol a közös sportszeretet, az együttes sportfoglalkozás, és ezen túlmenően is a klubháznál s a vizparton eltöltött idő. A távolabbi jövőre pedig tervezhetünk közösen szervezett nagyobb viziutakat, turavitorlázást, ami a közös élmény emlékével kapcsol össze társainkkal.

Ehhez a közös sportolás vágyához kapcsolódik az egyesületek víztelepének kialakítási és fejlesztési terve. Ahhoz, hogy sportéletünk fejlődjön, a már meglévő három vállalati vitorlás sporttelep mellé új létesítést, a meglévők fejlesztését és az egymás közötti kapcsolatok állandóságát szeretnénk elérni. Felvetődött a gondolat, hogy a vízi-telepeinktől délre fekvő öbölben jó volna vitorlás-kikötőt kiépíteni azok a sportolók részére, akik csak egy-egy hajóval rendelkeznek. Ugyan-itt lehetőség volna közös strand kiépítésére, ahol nemcsak fürdés, de a sportolók rendszeres uszás-oktatása is megvalósítható volna.

Amikor a hajónk enyhe széllel a tó végtelen csendjében úszik, úgy érezzük, hogy a magányosság, a nyugalom sportját választottuk. A békesség, amit a tó csendje nyújt, messze visz a köznapjaink fáradtságától, feloldja a gondot, és szárnyakat ad gondolatainknak, zéseinknek. De hogya a szél erejével meg kell küzdeni, erőre, ügyességre, kitartásra van szükség és összehangolt cselekvésre, amikor szinte minden pillanatban azonos gondolatunk támad, és egy más tettet egészítjük ki. Így egyesül a vitorlázásban a magányosság és a közösségi tett. Ezt keressük magunk is, és ennek a szépséghez akarunk benneteket is elvezetni, akiket évről-évre új sportolók ként magunk közé hívunk: hogy megismerjétek a víz békességét, és megtanuljátok a közös célratörés együttes, kitartó munkájának örömét.

Siptár László

* * *

A vitorlássport gondjai közt talán a legjelentősebb az utánpótlás hiánya-kérdése. Hiányzik az a széles serdülő kori alap, melyre felépülhet az erős ifjúsági és szenior versenyzőgárda. Erre annál is inkább szükség van, mert a középiskola elvégzése után a munkába állás, vagy az egyetemi tanulmányok szigorubb időbeosztása miatt a javakorabeli versenyzők kénytelenek otthagyni a sok időt igénylő kedvenc sportjukat.

Ez utóbbi jelenséggel szemben ez idő szerint tehetetlenek vagyunk az ifjúságnak serdülő korukban való bevonására meg kell keresnünk a lehetőségeket. Az első akadály a megfelelő és olcsó ifjúsági-serdülő kori hajóosztály hiánya. A Moly és Cadett osztályok hajóállománya országosan mennyiségileg és minőségileg elégtelen, a jól bevált Kálóz osztály további fejlődésének és elterjedésének pedig akadálya a gyári árak nagymértékű emelkedése.

A megoldás több irányban keresendő. Minthogy a műanyag hajóépítés elterjedésének akadályai lassan elhárulnak, a szükséges üvegyapot és műgyanta anyag már a jövő évben kapható lesz, ezért a decentralizált műanyag hajóépítés megszervezése a feladat. Ki kell választani a legalkalmasabbnak tartott ifjúsági hajótípust — ez talán a 2 személyes Cadett lehetne —, el kellene készíttetni a kiválasztott hajótípus sablonját 1-2 példányban. Ezt a sablont a balatoni és vidéki vitorlás clubok vagy szövetségek igénylése alapján, a szükséges szerszámokkal együtt mint vándor készletet — megfelelő kölcsön díjért — ki lehetne kölcsönözni a jelentkezőknek. Ezzel a saját építési mozgalommal a magas hajóárak által támasztott akadály elhárítható lenne. Ha szükségesnek mutatkozik, a vándor készletet kezdetben egy képzett szakember kísérhetné, ki az első példányok vagy sorozatok építésénél a munkát irányítaná. Második lépés lehetne az ifjúság bevonása ebbe a házilag hajóépítésbe és ezzel a vitorlás sportba. Az iskolákban rendszeresített politechnikai órák erre lehetőséget nyújtanak. A saját hajó építés során megismerkedhetnek számos olyan sebességnövelő tényezővel (hajósúly, súlyelosztás, **egyensúly**, a testre, az uszonyra és kormányra ható erők, surlódás stb.), melyekkel eddig alig foglalkoztak. Tehát versenyzésük az eddigieknél sokkal tudatosabb és eredményesebb lesz és figyelmüket jobban leköti további gondolkodásra és kísérletezésre ösztönzi.

A múltban a vitorlázó utánpótlást a part villák gyermekei adták. Ezt a fajta üdülést a Szot és Vállalati üdülők váltották fel. Amennyiben a vállalati üdülőkben vitorlás szakosztály működik, az itt felnövekvő ifjúságból megfelelő irányítás és szervezés mellett jó utánpótlás nőhet ki.

Tóth Kálmán

Vitorlák a Pécsi-tavon

Már az első nyári napon (jun. 21-én) hófehér szárnyú vitorlások suhantak a vizen. Bennük a vitorlás tábor kissé megszeppent tizenéves lakói kucorogtak, fiúk és lányok hatalmas - biztonsági szijakkal felszerelt - mentőmellényekben. Legtöbbjük most lépett először a "fedélzet"-re. Egyenlőre még az idősebb, régóta vitorlázó kormányosok parancsnoksága alatt ismerkedtek a gyerekek a vízzel, a hajókkal, a kormány- és a vitorlák kezelésével, a széljárással. Néhány nap múlva azonban, az esti tábori gyűlésen Hamvas Imre bá', a balatonfüredi vitorlázók edzője az oktatónk, kijelölte hajónként a csupán ujoncokból álló, három-három főnyi legénységet. A legügyesebb kormányos, a másik kettő manőver, az orrvitorla kezelője lett.

A következő, a Nagy nap, hajnalán" néhány vérbeli hajós (bankos gyerekek közül is!) a bemelegítő torna után, - a reggelit meg sem várva -, rohant a mólóra felszerelni a ringatózó kalózokat: „végre én vagyok a Kapitány!”

Imre bá' a kraicoló vitorlások közt lavirozó motorcsónakból figyelmeztetett a hibákra. A tavat körülölelő hegyek viszhangozták a szócsőn ki-pattanó vezényszavakat: „Húzd be a fokot! Szorítsd meg a schottot! Kormányt balra! Ichwertet leengedni!...”

Igazán nagy öröm volt, ha busz helyett a vitorlásokkal mehettünk ebédelni, a tó másik végében levő vendéglőbe. A délelőtti edzést a csendes-pihenő után folytattuk sötétedésig. Estenként a napi eseményekről beszélgettünk - egy-két karambol a vizen -, kártyáztunk, vagy éppen tábor-tüznél szalonnát süttünk.

A Vizügyi Igazgatóság (Heinemann István kezdeményezésére) nemcsak dolgozóik: gyermekeit és a bankos hajó legénységét, hanem a balatonfüredi vitorlázó szakosztály ifjú reménységeit is bevonta a tiznapos edzőtábor munkájába.

Nagyon-nagyon hamar eljött az utolsó, a tiszteletkör ideje a pécsi-tavon. A közös munka, szórakozás közepette létrejött barátságokra, ismeretségekre, az együtt töltött kedves nyári napokra emlékeztet egy-egy Balatonfüredről érkező képeslap....

Dévényi Ildikó

Összefoglaló jelentés

A Pécsi Vízügyi SE által a Déldunántúli Vízügyi Igazgatóság vízitelepén 1971. június 20-30 között megtartott vitorlás táborról

A Pécsi Vízügyi SE vitorlás szakosztálya a Vízügyi Igazgatóság 1971. évben átadott vízitelepén június 20-30 között 35 gyermek részvételével vitorlás táborot tartott.

A tábor célja: a vitorlás alapfokú ismereteinek elsajátítása valamint a rendszeres testedzés, és vízi élet megszerettetése volt.

A tábor vezetését 5 fő látta el: Hamvas Imre edző a sportoktatást, és nevelői: Dr. Kenyeres Miklós honv.őrnagy - orvos

a tábor orvosi teendőit,

Nagy Lászlóné - nevelő (Belvárosi Iskola)

a kisebb gyerekek felügyeletét

Dorogházi László vízügyi ig. - hajózási előadója

a motorcsónakvezetést és mentési feladatokat

Heinemann István a tábor szervezési és gazdasági feladatait -

látták el.

A tábor Hamvas Imre edző által összeállított napirend alapján működött.

Napirend:	6,30	ébredés
	6,45-7,45	reggeli torna, fürdés
	7,45-8,15	reggeli
	8,15-8,30	körlet rendezés
	8,30-9,30	hajó ápolás, szerelés, eligazítás
	9,30-12,30	vízi kiképzés, edzés
	12,30-15,00	ebéd, pihenő
	15,00-17,00	vízi edzés
	17,00-17,20	uzsonna
	17,20-18,30	edzés
	18,30-21,00	vacsora, tisztálkodás
	21,00-22,00	szabadfoglalkozás

A betervezett programot az időjárás csak kis mértékben módosította illetve teljesen csak június 25-én borította fel. Egész nap esős, zivataros időjárás a vízi edzést lehetetlenné tette. Délelőtt Abaligeten barlang-látogatást, délután elméleti előadást szerveztünk. Az esti szabadidő kulturált és kellemes eltöltéséről is gondoskodtunk. Két alkalommal mozilátogatás, egy alkalommal csere látogatás a kajákozók, illetve a vitorlások táborában.

Szervezés, élelmezés és költségek:

A tábor összetételében 3 homogénebb csoportra osztható: Vízügyi Igazgatóság dolgozóinak gyermekei és Vízügyi SE tagok 18 fő, Balatonfüredi Hajógyár SE 10 fő, Belvárosi Iskola 7 fő.

A tábor étkezési költségeire 35 Ft/nap/fő normát állapítottunk meg. Ebből az ebéd 15.-Ft a vacsora 11.-Ft-ot tett ki amelyet a Baranya megyei Vendéglátó Vállalat Orfűi vendéglője biztosított.

A fennmaradó 9,- Ft a reggeli és uszonna, illetve a napi kenyér fejadgot oldottuk meg.

A vízügyi dolgozók gyermekei részére a Sportegyesület 50 Ft/fő étkezési hozzájárulást biztosított. Ezenkívül minden egyéb költséget a Pécsi Vízügyi SE biztosított.

A tábor költségei:

Résztvevők befizetései:	11,100.-Ft
Kiadások:	14,356.-Ft

A sportegyesület költségei: 3,256.-Ft

Ebből: étkezési hozzájárulás és kisegítők

étkezései:	650.-Ft
Egyéb költségek:	1,301.-Ft
Vezetők költségei:	1,305.-Ft

Összesen: 3,256.-Ft

Résztvevők statisztikai adatai:

Hovatartozás szerint: Pécs	25 fő
B.füred	10 fő

Életkor szerint:

Születési év	Létszám
1951	1 fő
1953	2 fő
1955	1 fő
1956	8 fő
1957	5 fő
1958	5 fő
1959	4 fő
1960	2 fő
1961	3 fő
1963 alatt vendég gyermek	4 fő
	<u>35 fő</u>

Sportkiképzés eredménye:

A sporttáborban a 13 év felettiak elsajátították a vitorlázás alapjait, úgy, hogy kisebb és közepes szélben alkalmasak önálló vitorlázásra. Általános megállapítás, hogy a Kalóz hajóosztály a gyerekek többsége számára nagyra bizonyult.

Hamvas Imre edző összefoglalóként edzésnaplójában az alábbiakat írta: " -- A tábor eredménnyel zárult. Valamennyien megszerették a vitorlázást. Legnagyobb sikerét talán az jellemezte, hogy amikor Kádár Péter szülők egy nappal a zárás előtt a gyerekeiket elvitték, sirva feleltek, hogy nem akartak hazamenni. Ha a fejlődésre adhatok tanácsot: A szakosztály fejlődésére csodálatos: a jelenlegi Kalóz hajópark elég jó. További fejlesztést egyelőre nem látom indokoltnak. Ellenben

feltétlenül kell Cadett M-yollékal beszerezni, mert ez a fejlődés útja. Szükséges a partvonalon stég kiképzése a szerelésekhez.

Feltétlenül szükséges a szakosztálynak olyan hajóács - gondnokkal rendelkeznie aki állandóan helyben lakik. Csak így oldható meg ennek a nagyon szépen kialakult egyesületnek a biztos üzemeltetése.

A vízitelep modern, minden igényt kielégítő, a tó rendkívül alkalmas fiatalok kinevelésére.

Baleset a táborban nem fordult elő."

Egyéb megállapítások: A tábor vezetés részére problémát okozott a táborozók ellátásának, étkezésének biztosítása, mivel Tekeres községében és környékén alkalmas üzlet, illetve vendéglátóipari egység nem volt. Ezért az étkeztetést - úgy a hideg, mint a meleg - Mecsekrákosról oldottuk meg, beszerzéssel illetve gyerekek az étterembe történő szállításával. A tanfolyam ideje alatt a Vízügyi Igazgatóság egy munkásszállító autóbusszal 27-ig (Vízügyi Igazgatóság által Tekeresen végzett munkák miatt) a gyermekek ebédhez történő szállítását meg tudtuk oldani. 27-től 30-ig egy idegen vállalat segítségét sikerült megszerezni az ebédhez történő szállítás megoldására. A gyermekek tanfolyamra történő kiszállítása és visszaszállítása az MTS autóbusszával történt.

Vacsorához a táborozók 4-4 km gyalogut megtételével jutottak, ami kedvező időjárás esetén nem jelentett problémát, és az egész napos edzés levezetéseképpen jól illett a programba. A tó északnyugati részének fejlődéséhez rendszeres táborok tartásához azonban elengedhetetlenül szükséges, hogy a tó nyugati partján mielőbb egy vendéglátóipari egység létesüljön.

A tábor - a 30-35 gyermek vitorlás ismereteinek oktatásán kívül - az alábbi eredményeket hozta:

- gondoskodott vízügyi dolgozók gyermekeinek nyári programjának hasznosságáról,
- bekapcsolta a pécsi vízisport fejlesztésébe, Pécs egyik általános iskoláját és annak nevelőit,
- baráti kapcsolatot épített ki a Balatonfüredi Hajógyár Sportegyesületével, ami sport szakmai szempontból is, és későbbiek folyamán sporteszköz beszerzés és javítások területén is hasznosaknak bizonyulhatnak.

P é c s, 1971. július 2.

Heinemann István
táborvezető

✕ ✕ ✕