

Kenese-Keszthely Rekord

1998 október 28.

Az első magyarországi Asso (HUN-92 Yuppie Assoluta) hajóval

Előző nap 27-én délután Keller András hívott telefonon: - Egyre többen mondják, hogy holnap bejön az erős szél. Próbáljuk meg a rekord menetet- Ugyanis tíz nappal korábban azzal váltunk el, hogy idén még megkísérlünk egy keszthelyi startolást.

Megkérdeztem én is a Meteorológiát és megerősítette a hírt, erős olykor viharos dél-nyugati szél lesz egész nap, ami másnapra, északira fordul.

Döntöttünk, beindítjuk az akciót. Először is Keszthelyen darut kell biztosítani. Felhívtam Keszthelyi Yacht Club-tól Husvéth Ferencet, aki rögtön voltszíves segíteni és telefonált az autódarusnak, majd vissza hívott 10 perc múlva, minden rendben megadta a darus számát, hívhatjuk, ő készen áll holnap délben a hajó vízre tételére. Ezután a versenyt kiíró Magellánnal vettük fel a kapcsolatot, dr Nagy Gyula Andrással, aki szívesen jön bármikor, csak mondjuk meg hol, és mikor találkozunk. Viszont a nevezést és 15 ezer forintot már itt Bp-en le kell rendezni. Majd ezt követően hívtuk telefonon sorra a csapat tagjait, akik mind lelkesedtek a részvételért. Fonyó Karesz viszont csak 11 után tud jönni, ezért két fuvart alakítottunk ki: Mi indulunk ½ 9 kor, a másik ½ 12 kor. Bereczky (Berenyo) László épp akkor telefonált a Yuppie megvásárlása ügyében, felajánlottam neki, ha van kedve holnap jöjjön el velünk, kipróbálhatja!. Rögtön igent mondott- ez egy fanatikus fickó -!

Másnap 10 re értünk Füredre a Passat kocsinkkal. A hajó össze volt csomagolva még az EB- ről haza jövet óta. Kicsit sokat tököltünk az elindulással Csomeszra kellett várni egy negyed órát.

Az indulás kronológiája :

12¹⁰ Érkezés a utánfutón a hajóval Keszthelyre

12⁵⁵ vízen a hajó, (árboc nélkül), Szagyi elindul az utánfutóval vissza Füredre

14⁰⁵ Szagyi megérkezik Füredre, ahonnan öten visszaindulnak kocsival Keszthelyre.
Közben

hárman összeszerelik a hajót Dojo,Keller A., Csomesz

15⁰⁰ Megérkezik az 5 fő Keszthelyre egy Opellal. A kocsiban van az ellenőr is és Szabó Karesz aki a kocsit visszaviszi

15³⁵ Minden készen áll a rajtra, GPS bekapcsolva, pozíció „ savelve”, kicsit várunk, a szél erősödésére,

elhatározzuk, hogy 15⁴⁵ –kor pecsételünk és utána rohanás

15⁴⁵ Pecsételt rajt időpont

16⁰⁰ Korrigált rajt időpont

A második Keszthelyre utazó csapatban pesszimista hangulat kezd úrrá lenni a szelet illetően

De én és Szabó Karesz kitartott a jó szél megjövetelére vetett hitben.

Fonyó Karesz a hajó visszaszállításának tervét fontolgatta, Berenyót is nehéz volt elhallgattatni a széllal kapcsolatos negatív megjegyzéseinek hangoztatásával.

Keszthelyen a szemerkélő esőt gyönyörű délutáni napsütés váltotta fel, ami egy csapásra mindenkinek meghozta az indulási kedvét. Sopi is Keszthely felé igyekezett az új Quadrigával vitorlázva hasonló szándékkal, mint mi. Felhívtuk telefonon és 6-7 szelekről mesélt Siófok táján. Kicsit hihetetlennek tűnt a 3-as keszthelyi szélben, de a telefonba süvöltő szél és a nagy Sopi eskü meggyőzött minket az indulásról.

Keller Andris vállalta a futást az állómásra, mivel az indulást a vonat állomáson pecsételt időpont hitelesíti. Az állomástól a hajóhoz eljutásra 15 percet lehet számítani. Aki ennél gyorsabb, az természetesen nyer vele. Ez egy érdekes hagyomány a 30-as évekből és a rövidülő rekordidők ellenére is érdemes meghagyni, mert a kikötői viszonyok nem egyértelműek, nehéz lenne egységesíteni. Ezzel mindenkinek egyforma a feltétel, a futás még növeli a rekord sport értékét.

Rajt Keszthelyen, a nagy mólót épp javították ezért a belső kis mólóról lehetett csak indulni. Kb 3 -as déli szélben, felhúzott vitorlával vártuk Andrist, ahogy fut és ugrik be a hajóba. A móló körül kövek voltak ezért nem tudtuk előre meglökni a hajót így csak széllal szemben tudtunk indulni bal csapáson és utána fordulás jobb csapásra. Bosszankodtunk, hogy legalább egy percet ott hagytunk...

Az öblöt kotorták, ezért középen csövek voltak, amit délkelet irányból lehetett megkerülni. Ezért éles félszélben, Kelet felé kellett húzni a kb. 2 kilométerre levő csövek miatt.

Ekkor 4 en álltak a trapézon a pöfföknél. Kicsit kapkodva indultunk ezért a foksott nem volt a helyén, mentőmellény nem volt felvéve, nem volt világítása a sebesség mérőnek stb.

Keller Andris, mint bowman béka ruhában volt, a többiek jól beöltözve, a nem túl hideg időben (18 °C) de a víz viszont nagyon hideg volt (7 °C)

A GPS tíz percenként rögzítette az útvonalat szerencsére, mert naplót sem vittünk.

A kotró csövek után felhúztuk a spit, de elég éles volt a szél .

Pont mögöttünk ment le a nap az őszi, már az 1 órát visszatolt időben.

A lemenő nap utolsó sugarát a Badacsonyra vetítette és elámultunk a Sziglegeti öböl tarka színeiben pompázó látványától.

A nap sugarai a rohanó felhők mögül hol a vizet, hol a hegyeket világította meg.

Gyorsan sötétedett, de a kitisztult égálja még egy jó óráig világított hátulról.

Az idő nagyon ment és a sebességünk 7-8 csomó körül mozgott az öbölből a györöki kiszögellésig. Azt természetesen kiszámítottuk, hogy az átlag sebességnek 10 csomó felett lennie, mégpedig WMG ben, ha meg akarjuk dönteni az Orpheusz 4 ó 10 perces rekordját. Györök után tarajos hullámokat láttunk magunk előtt. Biztattam a társaságot, „ha hátulról tarajokat látunk az jó szél kell legyen „ Így is lett. Épp le akartuk cserélni a normál golyót topra, amikor jó erős pöfföt kaptunk, a hajó szépen siklani kezdett. Ez többször ismétlődött, amikor cseréhez készülődtünk, azonnal ráfrissült.

Berenyó a trapézon állva bámulta a hajó siklását és megjegyezte :

„ a 8 méteres sétahajó ehhez képest, amit ez a hajó produkál !„

Nagyon élveztük a menetet a „meleg” déli szélben és kellemes raumos irányban siklattunk a sötétbe burkolózó cél felé és mindenki biztos volt benne, hogy meg lesz a rekordjavítás, mivel ekkor már stabilan 10 csomó feledt haladtunk.

Badacsonynál gyengült a szél ezért felhúztuk a topp golyót. Déli irány felé próbáltam a gyengülésekben felkapaszkodni és a frissüléseknél lerohanni „Tihany alá”

Hárman álltak a trapézon és folyamatosan siklottunk. Karez a trapézzól olvasta a GPS adatokat folyamatosan.

Révfülöp előtt Sopiék jelentek meg a sötétben kreuzolva és üdvözöltük egymást.

Ekkorra már teljesen kifogyott a töltős reflektorunk, csak a széljelzőt tudtuk vele megvilágítani egyszer- egyszer.

Az út egyharmadánál (Ábrahámhegy 17:20) a számított időnk 1 óra 23 perc volt. Ha ezt extrapoláltuk akkor 4 ó 9 perc jött ki, ami biztató volt. A hangulat folyamatosan jó volt, érdekes módon senki nem pisilt egyszer sem.

Az út felénél (Akali 18:10) a számított időnk 1 óra 57 perc volt, ami 3 ó 54 perces végeredményt jelentett, tehát jócskán megjavíthatjuk a rekordot..

Tihanyig folyamatosan frissült a szél és nagyon egyenletes volt, ezért a kormányzás nem volt fárasztó.

Sajnos későn eszméltünk, hogy a Tihanynál a kivilágított épület nem a révben a szálloda hanem az Apátság. Ezért túl mélyre kerültünk és csak a kis golyóval tudtuk a „Csöre felkapaszkodni” A Spi cserénél vált érzékelhetővé a szél ereje, hogy egy bő ötös szél süvít a Balaton felett.

A Révhez közeledve egyre zavarosabb lett a helyzet. Interferált hullámokat kaptunk egyre hegyesebbeket ezért többször lefűrt a hajó a hullámokba. Fel kellett tenni a kabin tetőt. A szél iránya is csavarodott erre-arra ezért levettük a golyót, hogy jobban lássuk az őrült pecásokat és a spi szár nehogy rátekeredjen valamelyik bójára. A bójásor jobb szélén mentünk. Halzolni is kellett párat. A pislogó jól látható volt szerencsére ezért az volt a biztos menekülési irány erről a zavaros vidékről (18:50). Ott meghalztunk és a Szabadi antennák felé vettük az irányt. Ekkor a számított időnk 2 óra 57 perc volt tehát ha 1 órán belül Kenesére érünk meg van a 4 órán belüli rekord.

Felhúztuk a normál spinakert, de a leeszár műanyag csatja eltörött és a spi félelmetesen csattogott, az ekkorra már 6 os erősségű szélben. Andris kirohant a hajó orrába és szedte össze a spit vakmerően. Üvöltöttünk neki, hogy azonnal jöjjön be a hajó első dekkjéről, ahol két kézzel akarta beszedni a spit kapaszkodás nélkül. Mindenki tudta, hogy a sötétben, a viharos vízen nem lehet megtalálni valakit, ha beesik. Luvban szedtük aztán le és rákötöttük a leeszárat. A következő felhúzáskor a másik csat is eltörött . A hideg víz miatt talán? A spi rendbetétele, visszahúzása után - ami egy negyed órát is eltartott - a 8 -as sebesség 12-14 csomóra- ra ugrott.

Az ég kitisztult és a hold élesen sütött hátulról, visszatekintve a hullámok félelmetesen tornyosodtak mögöttünk

Előttünk totál fekete volt a víz, a hullámokat nem láttam, de szerencsére az Asso hajó a hullámokra felfut, így biztosan vágattunk a tovább erősödő hátszélben. Itt már többször 16 csomó fölé ment a sebességünk, amit a hatalmas hullámokba futás fékezett vissza. Közeledett Kenese, és a szél már nagyon erős volt ezért lehúztuk a spit. Nem ismertük a fényeket ezért felhívtuk Bartos Dénest a kenesei kikötő főnökét, aki részletes tájékoztatást adott: - Az új kikötő szállodája tetején erős, vörös fényreklám van, ettől jobbra keressük a kikötő bejáratát! –

Figyelmeztetett, hogy a bejárat fények közül csak a zöld ég.

Spinaker nélkül is nagy tempóban közeledtünk Kenese felé az utolsó néhány kilométeren és egyre zavarosabb volt számunkra, hogy hova is menjünk. Andris kint guggolt a hajó orrában és figyelte a partot a sötétben. Én a zöld lámpától kicsit balra tartottam, mivel a zöld a bejárat jobb oldala. Egészen a parthoz érve Andris üvöltött, hogy a móló van előttünk hosszan. Ekkor bal csapáson mentünk és éreztem, hogy jobbra kell kikerülni a számunkra teljesen ismeretlen kikötő mólóját és kiadtam a „holzolunk” utasítást, amit sikerült- kisebb fetrengéssel - gyorsan végre hajtunk, és jobbra tendálva megtaláltuk a bejáratot a felcsapódó fehérén habzó hullámok jelzése által segítve.

Akkor jöttünk rá, hogy a Kenesei Kikötő bejárata nyugatról nézve hátul van, azaz a zöld és piros lámpa felcserélődik.

A MAHART mólóhoz értünk lerántva a groszt, ahol mindenféle tutajok, munka gépek voltak acél sodronyokkal rögzítve, tehát nem volt egyszerű a tők sötétben, viharos szélben sodródva megtalálni a parthoz vezető utat. Andris a nevezési papírral a kezében valahogy kimászott és eltűnt a sötétben.

Közben telefonon hívtuk a hozzátartozókat...élünk!

Andris nemsokára érkezett a jó hírrel, hogy a 3:50 az új rekord!

Örömvöltésben törtünk ki a megszenvedett órák után.

Ekkor este 8 már elmúlt, tehát kb 3 órát voltunk tők sötétben, erős, olykor viharos szélben.

Felhívtam Sopit, hogy úgy igyekezzon másnap, hogy a feladat megnehezedett egy kicsit.

Ő a szokásos kedélyes stílusában és önbizalmával közölte – hogy ünnepeljük ki magunkat ma este, mert nem lesz hosszú életű a rekord! Másnap tők szélcsend volt.....

A rekordot elérő csapat tagjai:

Detre Szabolcs,

Detre Zsolt,

Fonyó Károly,

Keller András,

Csomain József,

Bereczky László

Detre Szabolcs