

Kenese – Keszthely vitorlás rekord

Az egész rekordosdit a hajó tulajdonosa Gulyás Gábor forszírozta.

A Fantomasso legénysége elhatározta, hogy öt fővel képviselteti magát az utolsó velencei tavi Finn versenyen, ahol tavaly is ott voltunk négyen. De ha esetleg valami zordabb idő jönne, akkor úgysem kockáztatjuk a kölcsön hajókat, inkább megpróbáljuk a rekordot, amire eddig valahogy sosem álltak össze a feltételek.

A végső döntést vasárnapra hagytuk a legfrissebb időjárásjelentés figyelembe vételével, de addigra a Finn versenyt már el is napolták. Mivel a meteorológia hétfőre mondott nagyobb szelet, ezt a napot választottuk. A Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatára részéről támogatólag mögénk állt Bagyó Sanyi és csapata, akik nélkül nem is mertünk volna nekivágni ilyen hideg időben.

Reggel fél 8-kor daruztunk a THE-ben (a Morzsi nagy öröme, akit kiugrasztottunk az ágyból) és 9-kor már kreuzoltunk Kenese felé.

A legénység tagjai: Gulyás Gábor, Horgos Tamás és Széll Péter a trapézon, bent Szanyiszló Péter és Dunai Attila, valamint Cserta Gábor fotós.

Mentőegységünk Csopak magasságában csatlakozott hozzánk Tumbász Hédivel kiegészítve. A szél pont északról fúj, így egy takkon áthúztunk Kenesére. Már ekkor ígéretes 4-5-ös volt kisebb kihagyásokkal, az iránya pedig tökéletesnek tűnt a visszafelé úthoz. A Kenese-i kikötőben kicsit többet időztünk a kelletténél, mert a fiúk már idefelé rendesen átfagytak, de kisebb kiigazítások után mindenki készen állt a feladatra.

A kísérlet előtt szándékunkról tájékoztattuk az MVSZ főtitkárát, aki támogatta elhatározásunkat, de nem igazán tudott részleteket a szabályokról. Az eredeti kiírás szerint a vasútállomásokon kell hitelesíteni az indulási és érkezési időpontokat, és a kettő között eltelt időt 30 perccel kell csökkenteni, ez adja meg a korrigált időt, ami a rekord idejének számít. Ez legutóbb '98-ban Detrééknek 3 óra 50 perc volt ugyancsak Assoval.

Szanya és a fotósunk vállalta a futást a vasútállomásról a lepecsételt papírral, amin 11 óra 25 perc szerepelt.

Néhány perc múlva már spinnackerrel próbáltunk szabadulni a löszfal takarásából és párszáz méter után mindhárom trapézos kint állt széles vigyorral az arcán.

A fűzfői öböl áldásának köszönhetően 14-15 csomóval raumoltunk a cső felé és a GPS ezen a szakaszon mutatta a legnagyobb pillanatnyi csúcssebességet - 17,1 csomó!

Számításaink szerint 11 csomós átlagsebességgel már biztosan meg lehetett volna dönteni a csúcsot, de ehhez közel kellett maradni a legrövidebb lehetséges útvonalhoz, ami 40,5 mérföld.

Csopak vonaláig ez nem tűnt problémának, de ott egy kicsit csíkosabb lett a szél és Tihanyhoz közeledve hátszelesebbre is fordult, ellentétben az indulásunkkor tapasztaltakkal, így kissé lelassultunk. Ez viszont biztató jel volt arra, hogy a másik medencében is spinyózhathatunk.

A komp után rövid limány, aztán elindultunk kb. Zánka irányába éles raumban amennyire bírtuk. A csíkok azonban egyre erősebb lökésekkel érkeztek, ami jó hatással volt a sebességünkre, de egyre kevésbé tudtuk tartani a magasságunkat, aztán Szemesnél le is kellett venni a golyót.

Ekkor már stabil 5-ös fúj, és néhány perc múlva már egyre többször érkeztek a 6-os befújások. Még úgy gondoltam kissé feljebb tendálunk az északi parthoz, és ott majd visszahúzzuk legfeljebb a kis spinyót.

De a szél nem vette figyelembe az elképzeléseimet, 6-osra erősödött és 20 fokokat lengett, és az erősebb lökések mindig új irányból támadtak, ami igen megnehezítette a dolgunkat. A legkisebb orrvitorlánk volt fenn, de azzal is úgy lehetett siklatni ejtett félszélben, mint egy génuával.

Révfülöp magasságában kísérőink üzemanyag támogatást kaptak a partról érkező másik motorostól, így kissé lemaradtak. Mi ekkor már csak poén szinten emlegettük a spinnackert, bár a baumunk még mindig kint volt, hátha majd enyhül.

Badacsonyig 2-3 alkalommal kantniztunk, de ez még kezelhető volt, aztán átértünk a hegy szigligeti oldalára, ahol a pöffök annyira váratlanul érkeztek, hogy már nem tudtuk időben korrigálni és többször is fel kellett élesednem kreuzig, hogy ne boruljunk fel. Ez viszont azt jelentette, hogy nem tudtuk tartani a győri irányt, félszélben képtelenség volt vitorlázni, amikor néha raumos irányból jöttek a 7-8-as fújások. Ugy döntöttünk lehúzzuk a grósz és csak fock-kal megyünk be a szigligeti öböl fehér hajjai közé. Az öbölhöz közeledve csak 6-os szél fúj 7-es pöffökkel, de ez csak a szigligeti hegyek ármánykodása volt, arra biztatva: "Húzzátok vissza nyugodtan a nagyvitorlát, nincs itt semmi gond!"

Bagyó Sanyi véleményét is kikértem, aki jól ismeri ezeket a vizeket keszthelyi lévén, hogy mit gondol arról a vékony fehér párátegről, ami ott mutatkozik az öböl partmenti részén. Csak az eső erősebb, vagy a szélből porzik a víz? Előre nyargaltak, hogy megnézzék, miközben mi csak 7-8 csomóval billegtünk az oldalról jövő hullámokban és folyton az óránkat bámultuk, hogy mennyi időnk van még. A motorossal visszaérve hozzánk nem tudtak megnyugtató választ adni, hogy az nem porzás, így én nem kockáztattam, de a többiek kérésére másfél métert felhúztunk a nagyvitorlából, és mivel az öböl belsejében egyre raumosabb lett a szélirány elértük a 10 csomót is.

Az öböl györöki felében viszont választ kaptunk a korábbi kérdéseinkre. Olyan masszív 8-as szél ért el minket, amiben 12-13 csomóval siklattunk hátszeles raumban akkora hullámokban, amiket még nem nagyon láttam a Balatonon. Úgy gondoltuk, ha elérjük a Györök utáni horgászkarókkal tűzdelt nádas csücskét, onnan majd visszahúzzuk a grószot, mert a Keszthelyi hegység takarásában mindig kisebb a szél. Ettől az elképzelésünktől kissé eltérített az a hajó előtt 20 méterrel átfutó víztőlcsér, amiről sokan a hajóról idáig még csak legendákban hallottak.

A vonyarci strandig még többször annyira megfeküdtünk, hogy én már lovagló ülésben ültem a hajó oldalán, a Gábor pedig már egy alkalommal hiába egyensúlyozott a trapézon, a szél befújta az oldalra dőlt hajóba. Az idő viszont szorított, így kénytelenek voltunk felhúzni a nagyvitorlát, ha meg akartuk dönteni a rekordot. Szerencsére itt a szél már kreuzosabb volt, amiben könnyebben elkerülhetőek a borulások, viszont 5 másodpercenként változott az ereje 7-esről 2-esre és vissza, irányában 40 fokos eltérésekkel.

Ennyit már régen sőtoltam, de elértük a keszthelyi mólót és mivel én voltam a legkevésbé lefagyva, futottam az állomásra, ahol a pénztárban felírták az időt és lebélyegezték a papírt. 15 óra 36 perc állt rajta, és mire Gábor a fotós odaért, akadozó fogaskerekeimmel sikerült kiszámolnom hogy a korrigált idő 3 óra 41 perc.

Nem mondom, hogy optimális volt az időjárás, de nem panaszkodhatunk: minimálisat hibáztunk és a maximumot hoztuk ki magunkból. A fiúkat még nem láttam ilyen elcsigázottnak, de végig jó volt a hangulat és a necces helyzetekben is mindenki jól reagált. Még a fotósunk is kivette a részét a feladatokból és ezzel hozzájárult a sikerhez.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy kb. 20 perc még mindig benne van ebben az időben (skiffek és liberák esetében még akár több is), úgyhogy hajrá mindenkinek, ne kelljen ismét 9 évet várni egy újabb csúcspdöntésre!

Viszont kísérő motorost mindenképpen vigyetek, első a biztonság!

Majthényi Szabolcs - Fantomasso