



# EGYEDI JÁTÉK

*apáinktól*

**AKIK CSINÁLJÁK,  
RAJONGANAK ÉRTE, KI  
NEM HAGYNÁK. AKIK  
NEM ISMERIK, FA-  
NYALOGNAK: MILYEN  
VERSENY AZ, AHOL AZ  
ELLENFELEK MÁS-MÁS  
PÁLYÁN MENNEK, ÉS  
NEM TUDJÁK, HOL  
TART AZ ELLENFÉL?**

|Szöveg: Ruják István

**A**z 1939-ben kiötlött Csillagtúra egészen különleges verseny, élvezetes, egyedi kombinatív vitorlásjáték. Egy verseny, ahol a lassabb is győzhet!

A húszas-harmincas években ugrásszerű fejlődésen ment át a balatoni versenyélet. Nemcsak új hajók épültek és új hajóosztályok terjedtek el, de akkoriban több, ma is népszerű, különleges versenyt találtak ki a lelkes vitorlázók.

Például 1921-ben született a Kenese-Keszthely rekordverseny kiírása, amelyen nagyon szellemes a bármikor rekordkísérletet tevő hajó menetidejének rögzítése: a versenyző csapat egy tagjának a vasútállomás forgalmi irodájában kell rápecsételtetnie a versenylapra az indulás időpontját. Futás a hajóhoz, amely ezután indulhat. Érkezéskor ott is futás a vasútra és a pecsételt időpont jelenti a cél elérését. (Érdemes jó atlétát küldeni, mert a két futásért mindenképpen húsz perc levonás jár. Aki gyorsabb, időt nyer.)

1934-ben került sor az első Kékszalagra, Európa első és azóta is leghosszabb távon futott tókerülő versenyére, amely egészen titokzatos kihívást jelenthetett a kor vitorlázóinak. 1939-ben pedig a siófoki MAC, vagyis a Magyar Atlétikai Club motorsport-, repülő és yachtosztálya július 8-án

és 9-én megszervezte az első balatoni Csillagtúra versenyt. A MAC rendezője a következőket nyilatkozta a Vizi Sport 1939 szeptemberi számában: „A Csillagtúra megrendezésével kísérletképpen olyan versenyalkalmat igyekeztünk nyújtani, mely újszerűségével szórakoztatóbb és a Balaton megismeréséhez, a túrázó képességek fejlesztéséhez segítheti versenyzőinket. Úgy látjuk, a kísérlet sikerrel járt... Éppen ezért már is elhatároztuk, hogy a Csillagtúrát a jövőben is megrendezzük.”

## Az eredeti Csillagtúra

A MAC megtartotta ígéretét és 1941-ben megrendezte a második Csillagtúrát, sőt ezután már évente, 1942-ben és 1943-ban is a balatoni versenynaptár kiemelkedő eseménye volt. A háború aztán megszakította a sorozatot és a verseny sokáig nem éledt újjá.

## A Csillagtúra feltámadása

1971-ben a siófoki Vízügy SC rendezett újra egy Csillagtúrát a régi verseny mintájára az akkor 75 éves hajójuk, a Kishamis születésnapjának tiszteletére.



## Csillagtúra 2010 – Ejszakai viharral

Hrehuss György, amikor csak tud, mindig elindul a Csillagtúrán. Nem sok versenyt hagyott ki az 1975 óta lebonyolított harmincből. Tavaly a Kishamison győzelemre kormányozta csapatát és az idén 114 éves hajó, a Balaton legöregebb vitorlása újra megnyerte az abszolút versenyt. A versenyről Hrehuss György meséli emlékeit:

„Az idei Csillagtúra fantasztikus élmény volt. Már előre tudtuk, hogy egy időjárásváltó lesz a verseny alatt, vagyis gyenge szél után be fog jönni egy dörgő vihar. A Kishamis ugye nem egy viharkedvelő hajó, de mindig tudjuk, meddig lehet elmenni vele. A hajó 114 éves kora ellenére jó állapotban van, ezért nem is féltünk a várható erős szélről. Természetesen felkészültünk, készenlétbe helyeztük a viharvitorlákat is. Az első kérdés mindig az, hogy melyik kikötőből rajtoljunk, mert ez döntően befolyásolja a Csillagtúra eredményét. A korábbi évek tapasztalása számunkra az volt, hogy jobb Földváról indulni, mint a hajó (1954 óta) anyakikötőjéből, Siófokról. Földváról tudunk választani, hogy merre is kezdjük a játékot, a nyugati vagy a keleti medencében. Ugyanakkor, ha Siófokról rajtolunk, például északnyugati áramlásban, egyszerre érünk a Ti-

hanyi csőbe azokkal, akik Almádiból jönnek, és máris veszített helyzetben vagyunk.

Tehát sasoljuk ki, hogy most honnan rajtoljunk! Milyen lesz az áramlás, a szélirány, hol milyen erősségű szelek váratók? Az internet nyújtotta

**A Kishamis idén is győzött**

„Az idei Csillagtúra fantasztikus élmény volt. Már előre tudtuk, hogy egy időjárásváltó lesz a verseny alatt, vagyis gyenge szél után be fog jönni egy dörgő vihar.”

lehetőségek ma már egyre bővebbek. Régen a tapasztalatainkon túl legfeljebb a tévé előrejelzéseire hagyatkozhattunk. Bár akkor is voltak jó meteorológusok, csak tudni kellett, melyikben bízhatunk meg!

Szóval gyűjtögettük az információkat és már két nappal korábban eldöntöttük, hogy ezúttal nagyon jó lesz a siófoki rajt. Nem kényelmi szempontból, hanem a várható szél alapján. Ez nagyon be is jött!

Reggel északkeleties, a tó tengelyében fújó szélben, tehát bőszelemben, spinnakeres, gennakeres menetben tudtunk lemenni Révfülöpre.

**Az Aqua Magazin évek óta stratégiai partnere a Csillagtúrának, ezért minden évben kiemelten foglalkozik a versennyel.**



A Csillagtúra serlege

Gyengén fújt csak, három és fél óra alatt értünk oda. Vissza nyújtott takkokkal tudtunk a déli part felé vissza cirkálni. Úgy terveztük, elmegyünk Almádiba. Aztán a csövön átérve egyre csak gyengült a szél. Egy kicsit még hegyeztünk Almádi felé, de aztán Zamárdi-felső tájékán azt mondtuk, ebből már nem lesz semmi, ejtsünk csak be Siófokra és onnan is jó lesz nekünk az éjjeli navigációs pontot elérni. A „pislogót” ugye este kilenctől lehet venni.

A döntésünkben segített az is, hogy láttuk a Tramit (Tramontana 8R yacht), ahogy Füredről próbál kijönni és vergődik a reménytelenül gyenge szélben. A Nagymágus (Európa 30-as) meg Alsóórsnél, Láttuk, hiába van fenn a ballonja, Takácsy Gézáék is alig haladnak. Vettük hát Siófokot és elindultunk vissza a nyugati medence felé.

Ideális módon kilenc óra előtt pár perccel ott voltunk a navigációs pontnál. 9 óra 00-kor bejelentkezve eldöngettünk mellettük. Révfülöpig remek szelünk volt. Aztán jött a kínlás a vihar előtti leállásban. Már megkezdődött az önmarcangolás, hogy miért nem fordultunk vissza Révfülöpnél. Na, aztán Tomajnál jártunk, amikor megjött a vihar előszele. Azzal, még teljes taklival becsúsztunk Badacsonyba, de miután bejelentkeztünk és elindultunk vissza már kellett is

szedni le a vitorlákat. Kis foc, második reff és az északnyugati szél felpörgött hatosra. Révfülöpnél már a két reff is sok volt, így ott már csak egy szál orrvitorlával vitorláztunk. Azzal is bő deckvizen mentünk.

Amikor a navigációs pontot elértük éjjel két óra öt perckor, olyan dög nagy hullámokon mentünk, hogy nem is mertünk nagyon közel menni a motorshoz. Nem irigyeltem a fiúkat, akik ott ültek és döngtek a hajón.

Tihany után megpróbáltuk visszahúzni a két reffes grószot. Talán ha háromszáz méteren át bírtuk, aztán le kellett újra szednünk. Próbáltuk tartani az alsóórsi spitzet, de nem ment. Megszerveztünk, amíg bementünk Almádiba. Ott meg a jelentkezés volt elég nehéz feladat a bögő viharban. Egész a móló közelébe kellett vitorláznunk és aztán ott ordítottunk mind a heten, mint a fába szorult féreg. Onnan egy focokkal döngöttünk Füredre a célhoz. De még korán voltunk. Arról viszont szó sem lehetett, hogy még egyszer Almádiba visszamenjünk. Inkább vitorlázzunk még két Füred–Alsóórs távot! Közben a Bakony fölött hatalmas gerenda alakult ki az égen és fel is pörgött a szél rettentően. Amikor a gerendából kifújt a szél, Füred alatt voltunk. Paja eldobta a focfelhúzókat és egyetlen kopasz árboccal félszeleztünk, majd felhúztuk a legkisebb, hét

„A Kishamis ugye nem egy viharkedvelő hajó, de mindig tudjuk, meddig lehet el-menni vele.”



négyszáz méteres viharfocokot. Hát azzal is deckvízen cirkáltunk! Így mentünk még egyszer Alsóörsre és vissza, végül sérülés nélkül befutottunk.

A versenyen elrajtolt 54 hajóból sokan feladták, de harmincegyen befutottak. Két árboc tört és egy hajó sodródott ki a déli partra. Összességében aránylag kevés kár esett a szél erejéhez képest.

Befutottunk, leadtuk a menetlevelet. Bajsziek kiszámították az eredményeket, hamar megvolt a díjkiosztó is. Addig már persze mindenki a versenyen történekről beszélgetett. Csodaszép hétvége volt a Hamison megint."

### Verseny, ahol a lassabb is győzhet!

A Csillagtúra egy különleges, élvezetes kombinatív játék. A hajók nem azonos pályán, egymás közelében futnak és a sorrendet sem a célba érkezés határozza meg. A verseny ennél sokkal érdekesebb!

A pontgyűjtés módja, a jutalom- és büntetőpontok szerethetősége, illetve a célvonal „nyitvatartási ideje” teszi lehetővé, hogy akár egy lassabb hajó is legyőzheti a gyorsabbat az abszolút sorrendben. Nincs rajtvonal sem, a hajók nem egymás mellől indulnak. Már az is egyfajta taktikai döntés, hogy honnan. Kijelölt kikötőkből lehet indulni, illetve ugyanazok megközelítésével lehet pontot gyűjteni. Ezek: Balatonfüred, Alsóörs, Balatonalmádi, Siófok, Balatonföldvár, Badacsony és Révfülöp. Minden kikötő kétszer érinthető. A mólókon a rendezőség tagjai regisztrálják az ott forduló hajókat. A megszereshető pontok száma alapvetően az éppen megtett szakasz hosszától függ, pontosan a két kikötő közti kilométer távolságtól légvonalban.

A verseny taktikai lehetőségeit színezi a prémiumpontok megszerzésének lehetősége. Ehhez éjszaka egy navigációs pont üzemel a Balaton közepén, amely a Balatonszemes-Zánka, valamint Tihanyrév-Badacsony irányok metszéspontjában található. Az ide lehorgonyzott rendezőmotoros negyedóránként egyszer két percen át ad villogó fényjelzést. Ezt a pontot este kilenc órától hajnali háromig lehet érinteni. Aki itt elhalad és regisztrál, annak az éppen aktuális szakasz pontszáma megduplázódik. Tehát érdemes egy minél hosszabb szakasz megtétele során útba ejteni. Legjobban akkor fizet, ha egy Almádi-Badacsony menet során éri el a versenyző, hiszen így 54 pontot duplázhat!

A legjobbak igyekeznek úgy taktikázni, hogy messziről jövet este kilenckor ott legyenek, így Badacsonyt vagy Révfülöpöt érintve hajnali háromig sikerülhet újra visszatérni. Ezzel akár két hosszú szakasz pontszáma is megduplázható.

A ráadás a célba futásnál következik. A finis speciális szabályai miatt nem lehet ész nélkül kockáztatni. A befutó reggel 9 órától lehetséges a balatonfüredi móló közelében kitérített célvonalon. Korábban beérkezni nem lehet. Aki fél órán belül átvitorlázik ezen a vonalon, annak minden begyűjtött pontja beleszámít a végeredményébe. Aki késne, negyedóránként elveszít 2-2 pontot. Ha pedig nem sikerül odaérni 10 óra 30 percig, akkor mindent elveszít, a versenye érvénytelen. Megesett már sokakkal, hogy a hajnali-reggeli jó szélben bevállaltak még egy szakaszt az extra pontok reményében és a szél elállása miatt aztán mindent elveszítettek, mivel nem tudtak időben célba érni.



## Mit csinálsz a pezsgős-üveggel, ha kiürült?



*Az újrahasznosítással mindenki nyer!*

Az üveghulladék 100%-ban újrahasznosítható! A kiürült üvegből újra üvegtárgy lehet. Az újrahasznosítással nyersanyagokat és energiát takarítunk meg, amivel csökkentjük a környezeti terhelést.

**Gyűjtsd külön az üveghulladékot és dobd a megfelelő szelektív gyűjtőbe!**

**A hulladék érték.** A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásával valósul meg.

