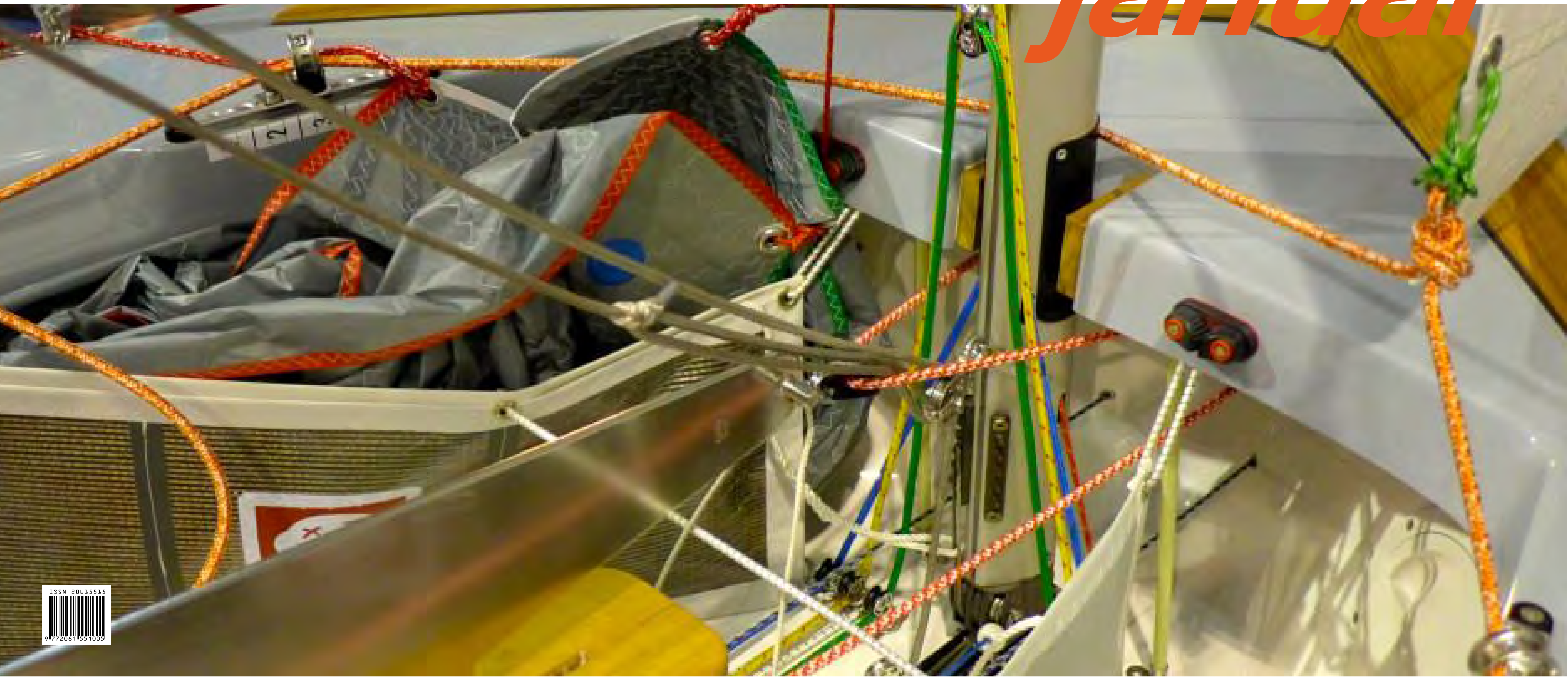


# PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶ ▶

*január*





## IMPRESSZUM • 2014. január

**PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** ANDORKA RUDOLF, GELENCSÉRGYÖRGY MERLINI, GERŐ ANDRÁS, KIPPERGYÖRGY, DR. LÁSZLÓ FYCSABA, SZUTOR FERENC **FORRÁSOK:** MVSZ, NKH, RAKONCZAY.COM, MAGYAR TURIZMUS ZRT **KIADVÁNYSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2014. JANUÁR 31. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** PORTHOLE

100% VITORLÁZÁS

# tartalom

**CÍMLAP** Hajóépítés (4)

**VERSENY** MVSZ – Lári Fári Regatta (5)

**KIÁLLÍTÁS** Düsseldorf számokban, képekben (8), Düsseldorf szubjektív (11), Jókor jó helyen... (13)

HORIZONT Télen teletünk (16), Hajós képesítésekkel kapcsolatos változások (20),

**KÜLFÖLD** Trofeo Marcello Campobasso (22), Szóló földkerülés 2013-14 – Rakonczay Expedíció (26)

**KIKÖTŐ** Új verseny kiírása!!! – Melyikünk a nagyobb Balf@sz? (32)

**MŰHELY** (37)

**PROGRAM** (39)



# Hajóépítés

SZERZŐ: KÖVENDI ESZTER

Január, február, itt a nyár... még ha most nem is úgy tűnik. Akik évszaktól függően vitorlázók, azoknak ez a szomorkás, latyakos, nyálkás idő arra jó, hogy körülnézzenek a piac újdonságai közt, és megnézzék, mit nem vesznek majd meg. Vagy éppen ilyenkor kötnek jó üzleteket. Ebben a késő őszi télen nem is lehet másra gondolni, mint a közelgő szezonnra. Sőt még a gyártók sem hagynak minket kényelmes foteljainkba süppedni, hiszen a mostani számunk is arról árulkodik, hogy a vitorlázás háza táján most is zajlik az élet. A düsseldorfi kiállítás lázából még ki sem gyógyulhattunk már itt is van a Boat Show. Személy szerint úgy gondolom, hogy igazán büszkék lehetünk arra is, hogy nem csak a vendégek közt, de a kiállítók soraiban is képviseltettünk a technika fellegvárában a precíz elit seregszemlén.

Mindezek fényében már alig várom, hogy helyben is megcsodálhassuk a hazai csúcs termékeket. Sajnos a mondás miszerint „senki sem lehet próféta a saját hazájában” nálunk is igaz, én ennek ellenére inkább kihúzó magam és büszkén újságolom el kedves olvasóm, hogy néhány területen az élcsoporthoz MAGYAR hajóépítők a főszerep, pl. az elektromos hajók területén nem is tudnék olyan gyártókat említeni a külföldi palettán, akik akkora sikerrel birkóztak volna meg az elektromossággal a vízen, mint mi.

Mindezeket túl a mérhetetlen optimizmus tölt el, ha a válság által eddig tépázott gyönyörű sport jövőjére gondolok. Végre itt az idő, szétnézni mindenképpen, és hanem is új álmokat keresve, csak gondos gazdaként ápolgatva, az ősz óta hanyagolt bajtársunkat, talán az idén több forrás akad. A lehetőség adott, ha csak egy napot is, és még nem vízen, de végre hajók közt, no meg a sporttársaknak boldog újévet kívánva vegyülhessünk el a látogatóközönség tömegében. •



# MVSZ – Lári Fári Regatta

**A Lárifári Alapítvány karitatív versenysorozatának szervezésében, lebonyolításában és népszerűsítésében való együttműködésről született megállapodás.**

Január 27-én együttműködési megállapodást kötött a LáriFári Alapítvány és az MVSZ. Az alapítvány elmúlt években indított karitatív vitorlás eseményeinek folyamatos fejlődése, bővülése arra szintre ért, hogy 2014-ben már az egész vitorlás szezonra kiterjedő élményterápiás versenysorozatra kerülhet sor.

Ennek lebonyolításához nyújt szakmai támogatást az Magyar Vitorlás Szövetség. Eszközzel, szaktudással és a kapcsolatrendszerével segíti a vitorlázók bevonását, az események megrendezését, és a program nyilvánosságra kerülését.

A karitatív vitorlásverseny-sorozat elnevezése MVSZ LáriFári Regatta lesz.

A megállapodást dr. Kollár Lajos az MVSZ elnöke, és Paskáné dr. Hosszú Adrienn a LáriFári Alapítvány kuratóriumának elnöke írta alá. ▶





# KENESE-KESZTHELY

- ▶ egy feltöltéssel
- ▶ két motorral
- ▶ 12 utassal



WIA Elektromos Yachtok



## WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát





## Düsszeldorf számokban, képekben

GERŐ ANDRÁS

45 éves a Boot, a hajózás legnagyobb európai seregszemléje. A 17 csarnokban rendelkezésre álló 213 000 m<sup>2</sup>-es területen 60 ország 1660 kiállítója osztozik. A 440 gyártó által kiállított 1700 hajóból a legtöbb a 6 db csarnokban 250 cég által bemutatott motoros, de a vitorlások is kitöltenek 3 pavilont. Kettőben csak egytestű hajókat láthatunk. A 150 kiállító által bemutatott hajók a kis jolléktól a 25 méteres Oyster 825-ig jól tükrözik a vitorlázás iránt megmutatkozó érdeklődést. Külön csarnokot töltöttek ki a 20 kiállító által felvonultatott többtestűek. A kis repülésre is készíthető A-cat mellett láthattuk a Lagoon 16 méteres túra katamaránját is. Ha véletlenül nem jönne ki a matek, akkor ne feledkezzünk meg az izomerővel hajtott hajókról sem. Csak, hogy egy különlegességre is fel-

hívjam a figyelmet: bemutatnak egy hátizsákként szállítható pille könnyű karbon kajakot, melyből két darab már katamaránként is összeköthető a hozzá tartozó riggel, ami szintén befér a háti készségbe. Nem túl életszerű, hogy háton cipeljük a hajóinkat, ha már a hajózható tavainkhoz autóval is oda tudunk jutni. Ha meg a magashegyi tavacsák meghódítása a cél, akkor nem hiszem, hogy pont egy mini katamarán az ideális közlekedési eszköz. Mindenesetre elég látványos produkció.

A rendezők méltán büszkélkednek azzal, hogy az 5. éve tartó világméretű recesszió ellenére még mindig képesek fenntartani a kiállítás presztízsét. A legnagyobb veszteséget a Déli országok, különösen a Mediterrán térség gyártói szenvedték el, hangsúlyos jelenlétük nagyon hiányzik.





Jelentősen megélnékült a használt hajók forgalmazása. Ehhez kapcsolódik az az információ is, hogy a statisztikák szerint az 500 ezer német hajótulajdonos két harmada maga végzi hajójának felújítását, karbantartását. Az ezt kiszolgáló gyártók, szolgáltatók is jelentős erőt képviseltek a kiállításon.

A hivatalos statisztikában két magyar kiállító szerepel. A Flaar standjáról és sikeres részvételükről külön is írunk, a másik kiállító már rutinos és ismert nemzetközi szereplő a Pauger Carbon Composites. A két cég a legnagyobb vitorlás kiállítók között egy forgalmas kijárat közelében kapott helyet. Diniék egy „kézzelfogható” termékkel, egy karbonházas albarendszerrel kápráztatták az igényes érdeklődőket. Valójában azonban a fő termékük a világszerte egyre népszerűbb karbon rudazat. Nemrég számoltunk be arról, hogy már Ausztráliába is sikerült szállítaniuk, de a legnagyobb áttörést a Hanse csoport hajói jelentik. A nagy sorozatgyártású cruiserek piacán elsőnek a Dehlerekre, majd hamarosan a Hanse modellekre is rendelhetőek lesznek a Pauger rudazatok, mint opcionálisan választható széria termékek.

Természetesen voltak mások is, akik magyarként egy-egy nagy márka képviseletében próbálták a meglepően nagyszámú magyar látogató érdeklődését felkelteni.

Találkoztunk a Budapest Boat Show rendkívül agilis igazgatójával Rápolthy Edittel, aki szorgalmasan járta a standokat, ismerkedett, tájékozódott. Nem csodálnám, ha tapasztalatait már a hamarosan megnyíló budapesti seregszemlén is kamatoztatná. Annyit már most elárult, hogy szépen növekszik a kiállítás, lényegesen több hajó és kiállító lesz, mint a szomorkás korábbi válságévekben.

Új jelenség a „co-branding”, a márkatársítás térnyerése. A Sunseeker standján a Land Rover mutatta be legújabb, hosszított Range Roverét, de nem egy standon különleges kerékpárral, vagy design sílécekkel csábították a vevőket – kiszélesítve a célcsoportot.

## JELENTŐSEN MEGÉLÉNKÜLT A HASZNÁLT HAJÓK FORGALMAZÁSA. EHHEZ KAPCSOLÓDIK AZ AZ INFORMÁCIÓ IS, HOGY A STATISZTIKÁK SZERINT AZ 500 EZER NÉMET HAJÓTULAJDONOS KÉT HARMADA MAGA VÉGZI HAJÓJÁNAK FELÚJÍTÁSÁT, KARBANTARTÁSÁT.

Láttam-e valami különlegeset? Igen. Tetszett, ahogy a gyártók szemléltetik hajóik biztonságát. A Hanse egy kílörögzítést úgy mutat be, hogy gyakorlatilag egy darab hajófeneket preparált ki a jobb érthetőség kedvéért. Máshol a kíl nyers fémszerkezetébe engednek bepillantást. A praktikus megoldások között a Gunfleet kormánya nyűgözött le. A motor irányváltója egy vitorlásra nincs igazán jó helyen. Az ideális az lenne, ha a kezünk ügyébe, a kormányoszlopra kerülhetne, de a forgó kormány küllői közé nem túl szerencsés benyúlni. A Gunfleet hajlított küllőivel áthidalta a problémát, ráadásul nagyon dögösen is mutat a furcsa kerékkel.

Aztán volt olyan agyszülemény, ami látványos, de nincs sok értelme. Ilyen a Fareast 31R típusú látványroham orrdeck képzése. A két oldalon fekvő karbon-fedeles kopoltyú állítólag arra jó, hogy a deckre simuló genua alsó éle körüli káros turbulenciák felszívódhassanak. A bowman beszoruló lábfeje szerintem legalább akkora hátrány, mint a virtuális légzavar kiküszöböléséből származó előny.

Végezetül egy igen szép kezdeményezéssel is találkoztam: a kiállítás főbejárata mellett egy gyűjtőládát helyeztek el, melyben a hajósok használható vízhatlan ruházatukat leadhatták, hogy ezzel is segítsék a fedél nélkülieket a téli körülmények túlélésében. •



A motor irányváltója egy vitorlásra nincs igazán jó helyen. Az ideális az lenne, ha a kezünk ügyébe, a kormányoszlopra kerülhetne, de a forgó kormány küllői közé nem túl szerencsés benyúlkálni. A Gunfleet hajlított küllőivel áthidalta a problémát, ráadásul nagyon dögösen is mutat a furcsa keréssel.



# Düsseldorf szubjektív

ANDORKA RUDOLF

Karácsony, szilveszter... és jönnek az elvonási tünetek. Mit tehet a hajós ember, ha hiányzik a vitorlázás? Vagy távolra megy, ahol napfény érheti, vagy elmegy a vitorlás haverokkal síelni, ahol esténként hajós álmaikat idézhetik fel, de nem rossz ellenszer a düsseldorfi Boat Show is, nekem tavaly is bevált.

Az elérhető, rendszeres kiállítások közül a legnagyobb, sok a nívós előadás igazi profiktól.

Repjegy 125 Euro fejenként oda-vissza, Bécsből. Menjünk, haverok?! Jó, akkor én intézem a jegyeket, de ki intézi a szállást? – Mert amit én szerveztem, annak tavaly egy 36 ágyas szoba lett az eredménye... vagyis végül aztán ingyen szállás, mert a hotel belátta a hibát és nem kellett érte fizetnünk. Végül idén nagyon jó szállásunk lett 26 Euro egy éjszakára per kopf egy szép apartmanban, közel a kiállításához. A reggeli olyan fantasztikus volt, amit talán csak 5 csillagos szállodákban kapnánk.

A kiállításon 17 hatalmas csarnokból kettőben meg két fél csak vitorlások... minden méretben, egytestű, kéttestű, sőt több.

Csodálatos hogy mit hozott a hajóépítő anyagok fejlődése. Egyre könnyebb, hihetetlen sebességű hajók – aranyárban. De hoznak egy teljesen új dimenziót a vitorlás sportba és akkor még ott vannak a többi víziek, akik akár repülnek is.

Sok drága dolog megjelenik a klasszikus hajók világában is: karbon rig, 3DL-vitorlák, iszonyú árú veretek, szuperokos műszerek, stb. Megéri? Ha csak egy ezreléket is gyorsít, az már kilométerenként 1 méter, sokszor kevesebben múlik a győzelem. De mégis eszelősen drága. Marad a 20 éves grósz, majd jövőre...

Vízhatlanon, deckcipőn, mentőfelszerelésen nem szabad spórolni. Háromcsarnoknyi „Messeangebot”... Hosszabb vizsgálódás után – Horvátország olcsóbb!, hát még Málta! – persze csak októbertől, amíg van méret. Végül veszek egy tucat „LED-izzót” – mi izzik ezen? 10-30 V-ig működik. Nekem nagyon praktikus a Pelsora, mert van 12 és 24V-os hálózata is. No és kímélik az akkukat. Van öröm. Az lpad-nek jó lenne egy merev vízhatlan tok. Sok

**ÉVRŐL-ÉVRE EGYRE TÖBB  
A MUTATVÁNYOS ÁRUS. SZUPER  
RAGASZTÓK, BŐRDZSEKIK,  
PUCOLÓ CSODASZEREK ÉS ESZ-  
KÖZÖK, DUGULÁSELHÁRÍTÓK,  
SZEMÜVEGPUCOLÓ ÉS TŰZKŐ.**

műszert képes helyettesíteni, megérdemelné. De közel 100 Euróba kerül, plusz a hozzávaló rögzítő kütyük még 25 Euróért, az sok, marad a régi puha tok.

Évről-évre egyre több a mutatványos árus. Szuper ragasztók, bőrdzsekik, pucoló csodaszerek és eszközök, duguláselhárítók, szemüvegpucoló és tűzkő. Mindezt hihetetlen rábeszélő képességgel kínálják. Na, ezt is megúsztuk... Az azért megfigyelhető, hogy a közönség egy jelentős része inkább ezeket az apróságokat vásárolja. Még itt is érezhető a válság.

Sietnünk kell, mert kaptunk egy időpontot, hogy megnézzük a két nagy Oyster jachtot.



Csodás, hatalmas, látszik, hogy régóta úzik a szakmát. Sok az érdeklődő, röpködnek a milliók. Lenne egy technikai kérdésünk, de mindenki el van foglalva a standon, várunk és várunk. Utolsó kísérlet – hja, pár szót tudok még oroszul – ez bejön. Nagyon kedvesek, vevőnek néznek. Szóval itt is az oroszok a „jó” vevők.

A kiállítók közt a magyarok a tavalyi év pozitív meglepetése, és még idén sem csökken a szakmabeliek szájtátása. Lesik a karbont, a szép munkát... és több nyelven is szépen beszélnek a mieink. Büszke vagyok. Kár hogy a tavalyi közös magyar stand idén a felére zsugorodott. Talán majd jövőre...

Volt egy kis üzleti elképzelésem is. Találkozó a Sailing-Classics cég tulajdonosával. Szeretném, ha szervezne vendégeket a Pelsora is. Pont a randink előtt kapta a hírt, hogy az 54 m-es vadiúj „Chronos” vitorlása a Karibokon 36 vendéggel a fedélzeten súlyosan megsérült. Nem kínozom az én kis ügyemmel. Hálás. Kapok viszont egy vitorlás utazásszervező kapcsolatot. A Sailing-Classics-nak is ő szervez. Jó szakembernek tűnik és az együttműködés ötlete is tetszik neki. Részletekbe menő hosszas megbeszélés után meghívom Füredre. Ha majd látja a balatoni vitorlás életet, megismeri a Pelsot, megízleli borainkat, ételeinket, jó szívvvel fogja ajánlani kuncsaftjainak... Már csak arra van idő, hogy igyunk egy jó német sört a reptérre való indulás előtt. Még két hét és itt a Budapest Boat Show. Kisebb, de a miénk. •



# Jókor jó helyen...

GERŐ ANDRÁS

A düsszeldorfi vásárközpont talán legfrekvenciáltabb csarnokának tekinthető a 17-es. Itt található a legtöbb vitorlás: kicsik és nagyok egyaránt. Itt mutatkozik be a Német Vitorlás Szövetség az összes osztályhajójával, de a Bavaria, vagy a Hanse group szinte teljes modellválasztéka is vonzza a tömegeket. A pavilon egyik legforgalmasabb kijáratánál kapott helyet a Flaar csapat. Három teljes napot töltöttem a kiállításon, de nem nagyon sikerült kifognom olyan kellemes beszélgetős pillanatot, amikor az érdeklődők ne lógtak volna a németül kitűnően prezentáló magyarok standján. Hol a legnagyobb hajós médiumok interjúztak, hol iskolások lógtak fürtökben a hajón, de a potenciális vevők is szép számban ismerkedtek a lehetőségekkel. Bár Buda Juli és Mezey Zoli szimultán kezeli az ápolatokat, mindig kapok egy biztató mosolyt, ha éppen arra tévedek. Már-már le is mondtam a közös lazázásról, amikor Zoli elkap és fontos médiaeseményre hivatkozva időpontot ad egy kis beszélgetésre.

Péntek délután, a vásár utolsó „munkanapja”. Ilyenkor már csodák nem történnek, a cégvezetők hazamennek, az utolsó hétvégi napok már csak a közönségről szólnak. A megadott időpontban a Flaar standon ismerős, sőt nagyon is ismert arc fogad: Roman Koch, a Soling osztály sokszoros világbajnoka, egy igazi német hajós celeb. Látogatása nem véletlen: ünnepélyesen bejelentik, hogy megszületett az együttműködési megállapodás Roman cége a Segelsport Roman Koch és a magyar Flaar

Performance Sailing Kft. között. A több frontos közös munka lényege, hogy Roman a nevét adja a Flaar hajóinak németországi bevezetéséhez, míg a Flaar nemzetközi és magyarországi aktivitása során megjeleníti, promotálja Roman szerteágazó a hajózáshoz köthető vállalkozását. A projekt első lépésben 6 db Flaar 18-as hadrendbe állításával venné kezdetét, melyek egy bajor klubban szolgálnák a neves edző szakmai céljainak elérését.

## **PH.: Itt a Boot kiállításon igazán széles a választék. Miért pont a Flaar hajói nyerték el a tetszésedet?**

R.K.: Régóta keresem a céljaimnak megfelelő hajótípust. A Flaart egy ismerősöm ajánlotta a figyelmembe, megnéztem és rögtön éreztem, hogy erre van szükségem.

## **PH.: Csak ennyi?**

R.K.: Ennél azért valóban több. Eleve nagy szimpátiával fordulok Magyarországra, a magyar termékek felé. Többször is versenyeztem a Balatonon, megfogott a magyarok szenvedélyessége, lazasága. Sok barátot szereztem, akikkel mind a mai napig tartom a kapcsolatot. A Flaar csapatában is megéreztem azt a többletet, ami más gyártóknál sajnálatosan hiányzik. Nem vonzanak azok a lehetőségek, melyek mögött csupán szigorú üzleti szempontok teljesülése garantált. Az őszinteség, az ügy szeretete nálam sokkal fontosabb. Hiszek a kapcsolatok „kémi-





ájában”. Ha ezek a kötődések nem jönnek össze nincs értelme az együttműködésnek. Természetesen nagyon fontos a minőség iránti elkötelezettség is. Szeretem a kisszériás termékeket, riaszt a mennyiségi szemlélet, mert abban korlátozott a folyamatos fejlődés lehetősége.

**PH.: Ha jól érzékelem, akkor ez egy Co Branding megállapodás, ahol a két cég eltérő tevékenysége ellenére közös megjelenésekkel hasznosítják a kapcsolatban rejlő szinergiát?**

R.K.: Valóban. A Flaar 18-asokat egy olyan klubban szeretném bevetni, ahol eddig a fiatalok csak öreg elavult hajókon gyakorolhattak. Nyilván ennek nem volt túl sok haszna, nehéz ily módon gyerekeket motiválni. Ha egy 49R-be ültetem őket, az túlságosan is sportos, nem beszélve a költségekről. A 18-as hozzám is közelebb áll. Ezen a hajón jól át tudom adni Solingos tapasztalataimat, sőt kitűnő lehetőséget látok a Mach Race rendszer népszerűsítésére, begyakorlására is. Ha a gyerekek megkedvelik a kis Flaart – ezen keresztül magát a brandet – akkor a szüleiket is könnyebb meggyőzni egy 26-os karbon-rakéta megvásárlásáról.

**PH.: Mivel tudod segíteni a Flaar bevezetését a német piacra?**

R.K.: Szeretném, ha megfontolnák néhány tanácsomat, melyek könnyebben elfogadottá tehetik a terméket. Nyilván nem elég, ha csak a nevemet

adom, ami erősítheti a vásárlói bizalmat, de ez még kevés. Finomítani kell a termék arculatán. Nem csak a hajót kell eladni, hanem egy olyan szolgáltatáscsomagot melyben együtt van a hajó és az adekvát vitorlázat, a profi tréler és az integrált sólya kocsi, a versenyzők javasolt ruházata, az oktatási és versenyzési lehetőség, melynek fontos eleme a professzionális osztályregisztrációt tükröző rajtszámozás is.

**PH.: Mivel foglalkozik a céged, a Segelsport Roman Koch?**

R.K.: Elsősorban a sportpályafutásom tapasztalatait, kapcsolatrendszerét szeretném kamatoztatni. Edzőként fontosnak tartom a fiatalok bevonását a vitorlássportba, ennek kitűnő eszköze lehet a Flaar hajócsalád. Kiadványokat jelentetek meg, melyben saját tapasztalataim alapján kommentálom a szabályzatokban rejlő konfliktushelyzetek megelőzését, megoldását. Alkatrészeket, szerelvényeket forgalmazok főleg a Patticrows márkájú Solingokhoz, képviselem a Doyle és Fritz vitorlákat, a Camaro száraz és az Atlantis performance ruházatot és a Harbeck trélereket. Mától a Flaar hajók is részei a portfóliómnak, fel is kerültek a honlapomra.

Hol találkozunk legközelebb? A Budapest Boat Show Flaar standján biztosan megtaláltok.●

HANSE

325

VITORLÁZÁSRA  
KÉSZEN

# MAXIMUM

Kiinduló árért, teljesen felszerelve

KATTINTSON  & SPÓROLJON MAXIMÁLISAN

## HANSE 325 MAXI KIADÁS

Hogy a 2014-es szezon is jól induljon, olyan ajánlatot találtunk ki Önnek, amit valószínűleg még sosem kapott. Engedje meg, hogy megismertessük Önnel a HANSE 325 MAXI KIADÁSÁT. Ennek lényege, hogy Ön vitorlázható hajót kap alapárért, vagyis nem kell semmilyen extrát választania árlistánkról. Nos?

# Télien telelünk

GERŐ ANDRÁS

A sízés olyan, mint a finnezés, vagy bármelyik egykezes vitorlázás: egyedül csináljuk, de igazán falkában élvezzük. Amikor ősszel jött a körlevél a J24-es csapattól, hogy csússzunk közösen, már tudtam, hogy idén nem fogom kihagyni... Évek óta nem csúsztam, mert amióta bejött ez a kurta carving azóta nem érzem magaménak a játékot. Régebben egy síliftben a lécs hossza már árulkodó jele volt a síző felkészültségének. Ma biztosan kiröhögnének a gyönyörű 203-as Rossignolommal. A társaság azonban ellentmondást nem tűrően vonzó.

18 jés plusz megszámlálhatatlan családtag tisztelte meg részvételével az eseményt. Ennyien még egy verseny után sem szoktunk összegyűlni pláne egy egész hétre! Sarina Robi pontosabban Sica vérprofi vendéglátónak bizonyult. Mivel a Zell am See-ben lévő Bernhofer szállodájának teljes kapacitását nem bírtuk kitölteni, ezért bölcs előrelátással elkülönítve helyezett el minket a más civilizációból érkezett vendégektől. Káprázatos időnk volt. Bucira síztük magunkat, hogy aztán az esti közétkezés során el tudjuk viselni Sicaséf gasztrorrorját. Még életemben nem voltam olyan

étteremben, ahol a tányérok leszedése után a séf kiállt a terem közepébe és név szerint elsorolta ki milyen galádságot követett el az étkezés során. Ettől kezdve nem volt senki, aki vissza merte volna küldeni a maradékot, sőt már a rendelés során igyekeztünk uras mérsékletet tanúsítani. Az esti étkezések után az úri közönség számára a Game Zone nevű hangszigetelt, bárpultrral spékelt helyiséget biztosította a szálloda vezetése. Balázs nevű sporttársam lelkemre kötötte, hogy feltétlen emlékezzek meg az itt folyó magas színvonalú kulturális eseményekről melyben az ital a kártya és







BUCIRA SÍZTÜK MAGUNKAT,  
HOGY AZTÁN AZ ESTI KÖZÉT-  
KEZTETÉS SORÁN EL TUDJUK  
VISELNI SICASEF GASZTRO-  
TERRORJÁT.



# AMINT LEÉRTÜNK A HEGYRŐL A SÍZŐK EGYESÜLTEK A VÖLGYBEN ÁLLOMÁSOZÓ PIHENT ERŐKKEL AKIK A NAPPALOKAT LEGINKÁBB RÁKÉSZÜLÉSSEL TÖLTÖTTÉK.

a méltatlan beszédmód csak érintőlegesen terhelte az intellektuális színvonalat. A csapat néhány illusztris tagja, Nagy Gabi, Balázs és a vendéglátónk mosolya nem volt felhőtlen: mindannyian gyermekáldás fenyegetettsége alatt múlatták az időt. Az apává válás legfőbb esélyesénél Sicánál többen bepróbálkoztak egy esetleges tejfakasztó buli ötletével, amikor a hét közepén hirtelen – váratlanul – valóban apává vált. A Kitzsteinhorn csúcshüttéje a magyar jékek fennhatósága alá került amikor dologidőben a tulaj – Sica nagy barátja – egy éles szabjával lenyakazott egy méretes pezsit. A kis Robin köszöntésére felcsendült a magyar himnusz, majd néhány magáról elfeledkezett sporttársunk a pult tetején

tartott aerobik bemutatót, csak hogy lássa a világ miként kell mulatni. A példamutató viselkedésbe nem bírtunk belefáradni. Amint leértünk a hegyről a sízők egyesültek a völgyben állomásozó pihent erőkkel akik a nappalokat leginkább rákészüléssel töltötték. Befészeltük magunkat egy helyi autentikus italmérésbe, ahol némi ízeltőt tartottunk az úgynevezett magyar virtus sokmozgásos rituáléjából. A kultúrmisszió tetőpontján a helyiek kedvenc italuk elkészítésének fortélyaira tanítottak bennünket. Ha egy 5 centes pohárba valami mogyorólikőr szerű színtelent és tejszínhabot egy söralátéttel lezárunk, akkor jól összerázva egy sűrű tejszínes izét kapunk, amit nemes egyszerűséggel spermának

hívnak. Az önfelelt rázás kötelező tartozéka a procesznek. Ezek után nem csoda, hogy volt részleges férfi-sztriptíz, jégkocika-dobálás, teli jeges vödör fejre-borítás, de még faangyal is láttunk, ami olyan, mint a hóangyal, csak a kocsmaterasz fapadlóján lenget szárnyakat.

Voltunk élőzenés koncerten, fáklyás, hólégballonos, síbemutató fesztiválon és melegedtünk jégkunyhóban digitális kandeló fényében. Síztünk gyermekded akadályok között, de filmes mérős versenypályán is. Kinyomtattuk a napi sígráfot, hogy lássuk milyen keményen nyomtuk, végigkóstoltuk a hűtték kínálatát, süttött a nap, volt elég hó, mindennel meg voltunk elégedve. Boldog sízést mindenkinek, aki még nem volt! •





VOLTUNK ÉLŐZENÉS KONCER-  
TEN, FÁKLYÁS, HŐLÉGBALLONOS,  
SÍBEMUTATÓS FESZTIVÁLON ÉS MELE-  
GEDTÜNK JÉGKUNYHÓBAN DIGITÁLIS  
KANDALLÓ FÉNYÉBEN.



# Hajós képesítésekkel kapcsolatos változások

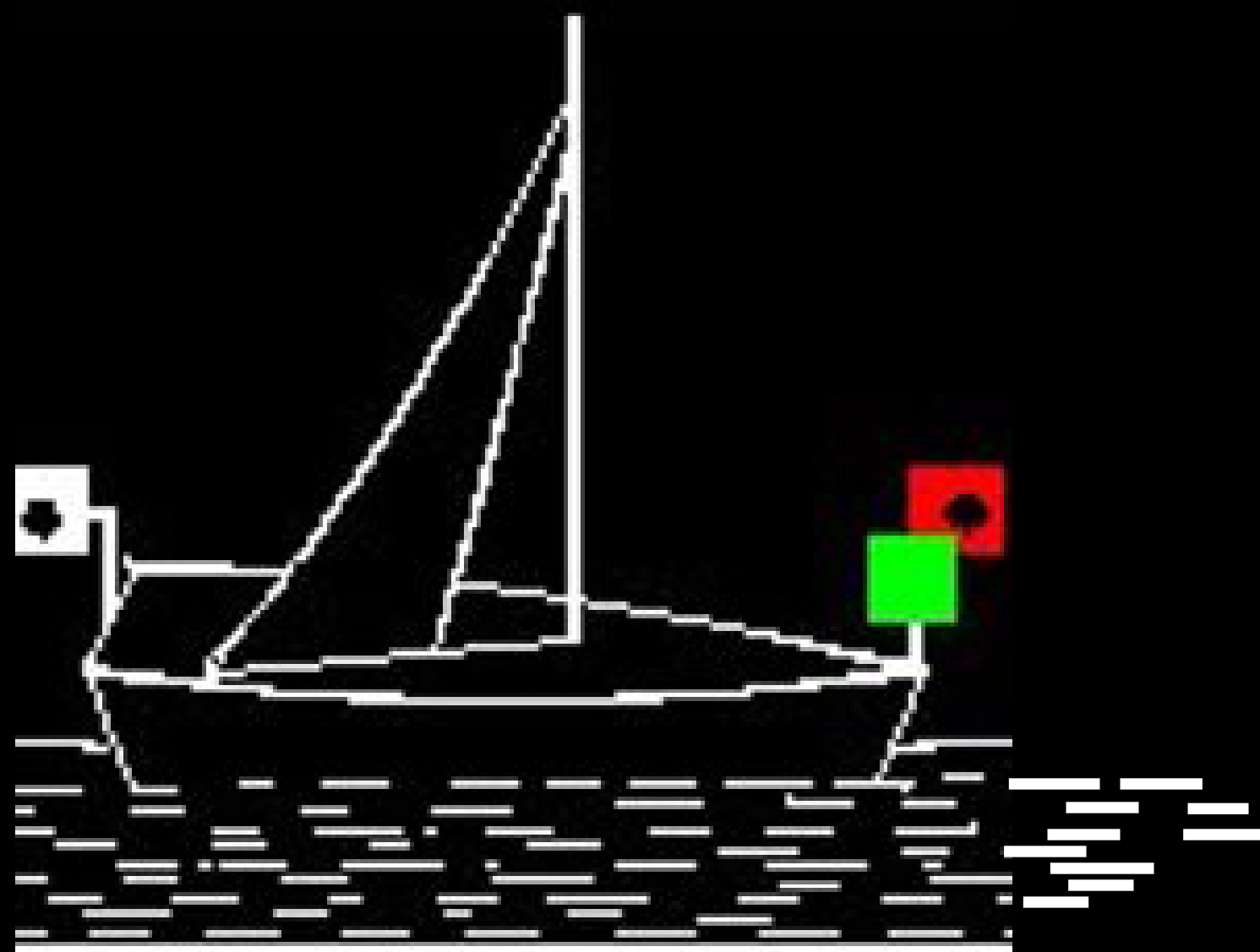
SZERZŐ: KIPPER GYÖRGY FORRÁS: AUTOINFO 2014. 02. 01. – HORIZONT

Régi álma teljesült a hajósoknak! A korábban papír alapú kishajós jogosítványt 2014. január 1-től a személyazonosság igazolására is alkalmas, bankkártya méretű biztonsági okmány, a „Nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány” váltja fel.

A régi okmányok az orvosi érvényesség lejártáig használhatók. A vízálló kivitel mellett további praktikus változás, hogy a belvízi és a tengeri képesítések egy okmányba kerülnek. Az új képesítés megszerzése esetén, vagy a meglévő okmány cseréjéhez személyesen kell eljárni, mivel a tulajdonos aláírása is nyilvántartásba kerül. A kérelemhez a személyi adatokon túl, csupán egy szabványos 35 × 45 mm-es, színes igazolványkép szükséges.

Üröm az örömben, hogy a bizonyítvány kiadása 13000 Ft-ba kerül, ami jóval több, mint a hasonló, gépjárművezetői jogosítvány díja, valamint, hogy az orvosi alkalmasság lejártával minden alkalommal cserélni kell.

További kedvező hír, hogy 2014. március 1-től két ponton módosul a csónak meghatározása: A hajótest hossza nem éri el a 7 m-t (korábban 6,2 m), motorteljesítménye legfeljebb 7,5 kW ≈ 10 Le (korábban 4 kW ≈ 5 Le) volt. A motoros, vitorlás csónakok vezetéséhez nem kell jogosítvány. •



HANSE

385

**NAGY SEBESSÉGNÉL IS  
BIZTOS IRÁNYTARTÁS**

Hosszú vízvonal, tavi kíl  
Designed by judel/vrolijk & co

**TACK-VÁLTÁS A  
KÖTÉLZET ÉRINTÉSE NÉLKÜL**

Integrált önváltó focok

**SZELLŐS ÉS VILÁGOS**

Minden kabinban testablak  
Fedélzetbe símuló nyitható nyílások

**ERGONOMIKUS  
COCKPIT KIALAKÍTÁS**

Dupla kormány, lehajtható fürdőplatform,  
stabil cockpit asztal, széles ülések, mély  
rakodótér

**„EGYKEZES”  
VITORLÁZÁS**

A mozgókötélzet hátrafut  
a kormányállásig

LENDÜLETES CIRKÁLÁS



Video

325 <sup>new</sup> 345 355 385 415 445 495 545 <sup>new</sup> 575 630e

Balatonfői Yacht Club | Balatonkenese  
Phone +36 20 935 7700 | info@hanse.hu

**Hanse**  
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

[www.hanseyachts.hu](http://www.hanseyachts.hu)



# Trofeo Marcello Campobasso – Nápoly, 2014. január 3–5.

SZÖVEG, FOTÓ: DR LÁSZLÓFY CSABA

Már jó pár éve annak, hogy a magyar Optimistek január elsején az újevi ebéd elfogyasztását követően bepakolnak az éppen aktuálisan rendelkezésükre álló buszba és újból meghúzzák a hajókat rögzítő spanifereket az utánfutón; majd a Ljubjana – Velence – Padova – Firenze – Róma útvonalon megérkeznek a „legolaszabb” városba, Nápolyba. Itt ugyanis egy ország aktuális ranglista szerinti öt legjobb ópésa azon a versenyen vehet részt, amelyet 1993-ban a legnevezetesebb itteni vitorlásklub akkori elnöke alapított barátja, Marcello Campobasso emlékére.

A versenyt rendező Reale Yacht Club Canottieri Savoia (amelynek története ezen a linken olaszul elolvasható) egy igazi elegáns vitorlásklub, amelynek komoly versenyzői és komoly társadalmi beágyazottsága is van; és ezen kívül arra is odafigyel, hogy a legkisebbeket, az Optimisteket is nagyvonalúan vendégül lássa – ajándékkal, vacsorával sőt a szállásköltség átvállalásával. A gyerekek száz éves emlékek,



kupák és antik bútorok, berendezési tárgyak között, egyenruhás pincérek asszisztálásával fogyasztják el a vacsorákat a dél-olasz télben, januárban...

(Csak közbevetőleg, csupa apró betűvel és tényleg csak érintőlegesen: láttunk már hazai kikötőben öltöny-nyakkendőben (hölgyeknél elegáns kosztümben) díjat átadni valakit? És miért is nem?..)

A magyar színeket ebben az évben a Lászlófy Ábel (Spartacus Vitorlás Egylet), Héjja Marcell (Spartacus Vitorlás Egylet), Lászlófy Levente (Spartacus Vitorlás Egylet), Jeney Máté (Spartacus Vitorlás Egylet), Bihary Ádám (Yacht Club Agárd) összetételű csapat képviselte. Eröss Loránd és Futó Marcell tanulmányi kötelezettségeik miatt nem tudtak részt venni a versenyen, így Jeney Máté és Bihary Ádám nyert jogot az indulásra. Máté 2003-as születésű, így ő a serdülő mezőnyben versenyezhetett. A serdülők külön pályán mennek, számukra ezen a versenyen egy versenynapon két futam engedélyezett.

Az első versenynapon a serdülőknek kettő, az ifiknek három futam került megrendezés-

re Bft 2-es, 3-as szélben. A második napon a serdülők egy, az ifik két futamon mérhették össze tudásukat, az előző napinál erősebb légmozgásban. Az utolsó napon az időjárás jól kitolt a versenyzőkkel, mert olyan erős délies jellegű szél jött, hogy a rendezők jobbnak látták a bizonytalan idejű parti halasztást...

A regatta a serdülők számára három, az ifik számára öt futammal zárult; ez persze mindkét esetben jelentősen elmarad a tervezett futamszámtól. Jeney Máté szépen teljesített, a serdülők ezüstérmét hozta haza. Mátét az olasz Viola Tomasso előzte meg, mindössze egyetlen ponttal.

Az ifiknél Lászlófy Levente érte el a legjobb teljesítményt, a még díjazott 9. helyet szerezte meg. Levi az utolsó (az ötödik) futamban sajnos olyan rosszul rajtolt, hogy érmes esélyei egy pillanat alatt szertefoszlottak. Ennek ellenére a 9. hely az ifi mezőnyben szép teljesítmény.

Héjja Marcell az abszolút 33., Lászlófy Ábel a 42., Bihary Ádám a 44. helyen végzett a 130 fős mezőnyben. Marci szépen kezdett, az első futamban a 4. helyen futott be, de utána nem tudta ezt a jó formát hozni, megtartani.

**A SERDÜLŐK KÜLÖN PÁLYÁN MENNEK, SZÁMUKRA EZEN A VERSENYEN EGY VERSENYNAPON KÉT FUTAM ENGEDÉLYEZETT.**

## A MAGYAR CSAPAT LETT UGYANIS AZ IDEI TROFEO MARCELLO CAMPOBASSO LEGEREDMÉNYESEBB VÁLOGATOTTJA.

Ábel gyengébben kezdett és a 3. futamban begyűjtött egy korai rajtot (abban a futamban 3. lett) és szemmel láthatóan elkönnyvelte, hogy ebből már nem lesz nagy csoda. A második versenynapon így is negyven helyet javított... Ádám a második versenynapra megerősödő szélben nem tudta hozni azt a teljesítményt, amit az első versenynapon abszolvált. A két harmincadik feletti helyezése lerontotta a végeredményt.

Mindezek mellett a díjkiosztón nem csak két versenyzőnk, Máté és Levente kapott egy-egy szép kupát, hanem a válogatott edzője, Török Péter is. A magyar csapat lett ugyanis az idei Trofeo Marcello Campobasso legeredményesebb válogatottja.

Ha belegondolunk, akkor ez mégiscsak egy óriási teljesítmény, hiszen tengeri nemzeteket utasított maga mögé az egyetlen edzőből és öt (bocsánat érte fiúk!) mégiscsak kis gyerekből álló magyar csapat a messzi olasz földön... •

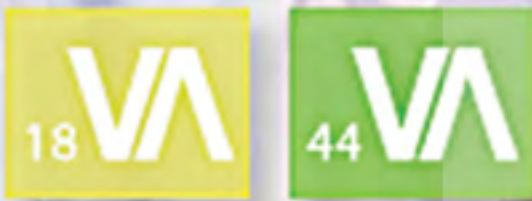






EXTERIEUR | INTERIEUR | VIDEO | 360° | DOCUMENTS | REPORTS | CLASS RULES  
 VARIANTA 44 | POINTS OF SAIL | FREQUENTLY ASKED QUESTIONS | REQUEST / ORDER

18 37 44



VARIANTA



minimál ár,  
 maximál  
 teljesítmény,  
 német minőség

[www.varianta.hu](http://www.varianta.hu)



Hajók webshopból!  
 8800 eurótól (nettó)

[info@hanse.hu](mailto:info@hanse.hu)  
[www.varianta.hu](http://www.varianta.hu)

# SZÓLÓ FÖLDKERÜLÉS 2013-14, **RAKONCZAY EXPEDÍCIÓ – HAJÓNAPLÓK**

SZERZŐ: RAKONCZAY GÁBOR, FORRÁS, RAKONCZAY.COM

Rakonczay Gábor több mint két hónapja, 2013. November 23-án elindult a spanyolországi Benalmadénából egy 44 lábás Colvic típusú kétárbocos vitorlással, hogy a klasszikus déli útvonalon megkerülje a Földet, a 3 legismertebb fok, a Jóreménység foka, a Leeuwin-fok és a Horn-fok kerülésével, 3 fő megállással, szőlóban. A földkerülés négy fő szakaszra bontható, ebből az első a 6500 tmf-nyi (12 000 km-es), Európa (Benalmadéna)– Dél Afrika (Fokváros) táv. Gábor jelenleg 3 technikai megálló után, (Kanári-Las Palmas, Zöldfoki-szigetek-Mindelo, Fernando de Noronha) a Dél-Atlanti-óceánon vitorlázik Fokváros felé, több mint 8000 km megtétele után. Aktuális, GPS helyzetpontja naponta frissül.

**Kikötések:** Fokváros – Dél-Afrika, Sydney – Ausztrália, Rio de Janeiro – Brazília. **Indulás- Érkezés:** 2013. November 23. 11.23- 2014. •

**Az út a hivatalos weboldalon, a [www.rakonczay.com](http://www.rakonczay.com) -on követhető, a kikötések alkalmával hazaküldött friss képanyagot és aktuális írásait is itt teszik közzé. Gábor a nála lévő INMARSAT műholdas telefonon keresztül kommunikál a világgal, élő bejelentkezéseket, előadásokat is tart az expedíció közben.**





## A hajó és a hajós:

A hajó: 44 lábás kétárbocos Colvic típusú vitorlás  
A hajós: Rakonczay Gábor, kétszeres Guinness világ rekorder óceáni evezős, az amerikai National Geographic Év kalandja díj és a Magyar Formatervezési Díj tulajdonosa, négyszeres óceánátkelő magyar hajós. (2 Atlanti-óceán átevezés, 2 Atlanti-óceán átvitorlázás, 2 könyv szerzője.)

A 2013-14-es FÖLDKERÜLÉS ÚTVONALA

Az útvonal:  
 Benalmadena – Spanyolország  
 - Gibraltári-szoros- Atlanti-óceán –  
 Fokváros – Dél-Afrika – Indiai-óceán –  
 Sydney – Ausztrália – Csendes-óceán  
 – Rio de Janeiro – Brazília – Atlanti-  
 óceán – Gibraltári-szoros – Adria  
 Első szakasz: Benalmadena –  
 Spanyolország - Gibraltári-szoros-  
 Atlanti-óceán – Fokváros – Dél-Afrika  
 Második szakasz: Fokváros – Dél-  
 Afrika – Indiai-óceán – Sydney –  
 Ausztrália – Csendes-óceán  
 Harmadik szakasz: Sydney –  
 Ausztrália – Csendes-óceán – Rio de  
 Janeiro – Brazília – Atlanti- óceán  
 Negyedik szakasz: Rio de Janeiro –  
 Brazília – Atlanti- óceán – Gibraltári-  
 szoros – Adria



- 1. SZAKASZ: FOKVÁROS - DÉL-AFRIKA - INDIAI-ÓCEÁN - SYDNEY - AUSZTRÁLIA - CSENDES-ÓCEÁN - RIO DE JANEIRO - BRAZÍLIA - ATLANTI-ÓCEÁN - GIBRALTÁRI-SZOROS - ADRIA
- 2. SZAKASZ: SYDNEY - AUSZTRÁLIA - CSENDES-ÓCEÁN - RIO DE JANEIRO - BRAZÍLIA - ATLANTI-ÓCEÁN - GIBRALTÁRI-SZOROS - ADRIA
- 3. SZAKASZ: RIO DE JANEIRO - BRAZÍLIA - ATLANTI-ÓCEÁN - GIBRALTÁRI-SZOROS - ADRIA
- 4. SZAKASZ: ADRIA - GIBRALTÁRI-SZOROS - ATLANTI-ÓCEÁN - FOKVÁROS - DÉL-AFRIKA - INDIAI-ÓCEÁN - SYDNEY - AUSZTRÁLIA - CSENDES-ÓCEÁN - RIO DE JANEIRO - BRAZÍLIA - ATLANTI-ÓCEÁN - GIBRALTÁRI-SZOROS - ADRIA



RAKONCZAY GÁBOR TÖBB MINT KÉT HÓNAPJA, 2013. NOVEMBER 23-ÁN ELINDULT A SPANYOLORSZÁGI BENALMADÉNÁBÓL EGY 44 LÁBAS COLVIC TÍPUSÚ KÉTÁRBOCOS VITORLÁSSAL, HOGY A KLASSZIKUS DÉLI ÚTVONALON MEGKERÜLJE A FÖLDET. A 3 LEGISMERTEBB FOK, A JÓREMÉNYSÉG FOKA, A LEEUWIN-FOK ÉS A HORN-FOK KERÜLÉSÉVEL, 3 FŐ MEGÁLLÁSSAL, SZÓLÓBAN. GÁBOR JELENLEG A DÉL-ATLANTI-ÓCEÁNON VITORLÁZIK FOKVÁROS FELÉ. HAJÓNAPLÓJÁT FOLYAMATOSAN VEZETI, AZ ELSŐ 5 NAP BEJEGYZÉSEI:

### Földkerülés / 1.nap – Gibraltár

Rakonczay Gábor írása, Forrás: rakonczay.com

Az angolok jellegzetes sziklája a borús esővel áztatott horizont fölött kezd előttem kirajzolódni. A mostani lesz, hogy ötödszörré keresztezem a Földközi-tenger és az Atlanti-óceán közti híres átjárót. Az eső és a kis látótávolság miatt északon maradok és csak túl a szoroson, odakinn veszem az irányt majd délnek.

Balkéz felől egymást érik a Földközit elhagyni készülő teherhajók, és habár én szabad szemmel nem látom, de a radar jól mutatja, hogy

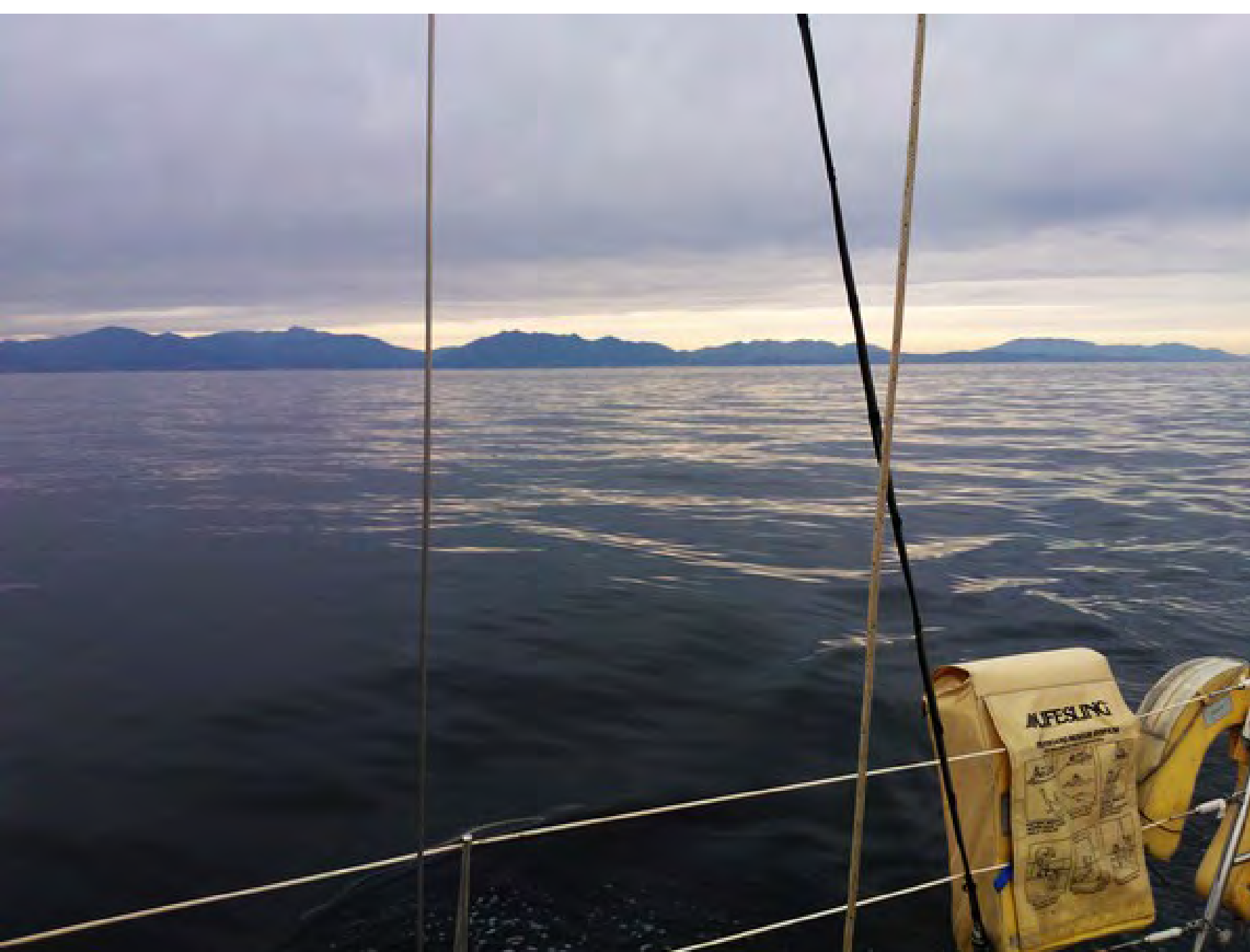
tőlük kicsivel délebbre hasonló monstrumok vonulnak visszafelé.

Este kilenckor elérem a sziklát, az eső eláll és hirtelen kitisztul az idő. A monumentális szimbólum oldala kivilágítva, előtte meg vagy egy tucat horgonyon levő teherhajó várakozik. Balkéz felől a távolban meglehetősen jól látszódnak Afrika fényei.

Éjfél körül már Tarifa világítótornya mellett haladok el és úgy hajnali háromkor megkezdem a hajóforgalom keresztezését. A velem megegyező irányú forgalom könnyen megvan, de a befele haladók olyan kitaróan vonulnak

egymás mögött, hogy közel egy óráig várom a megfelelő pillanatot, hogy ki elé vághatnék be. Majd csak van egy kis szünet, így a nyugat-délnyugati irányt délire ejtem és megindulok keresztül a forgalmon. Egy órával később délnyugati irányra váltok és a napkelte már kinn ér az óceánon.

Európából közben már semmi nem látszik és Afrika is csak egy épphogy kivehető halvány folt a horizonton. Kinn vagyok és irány az ezer kilométerre levő Kanári szigetcsoport... ez lesz a hetedik Európa – Kanári-szigetek menet, ha a három evezést is beleszámolom.



### Földkerülés / 2-5.nap – Alvás hajóútvonalban

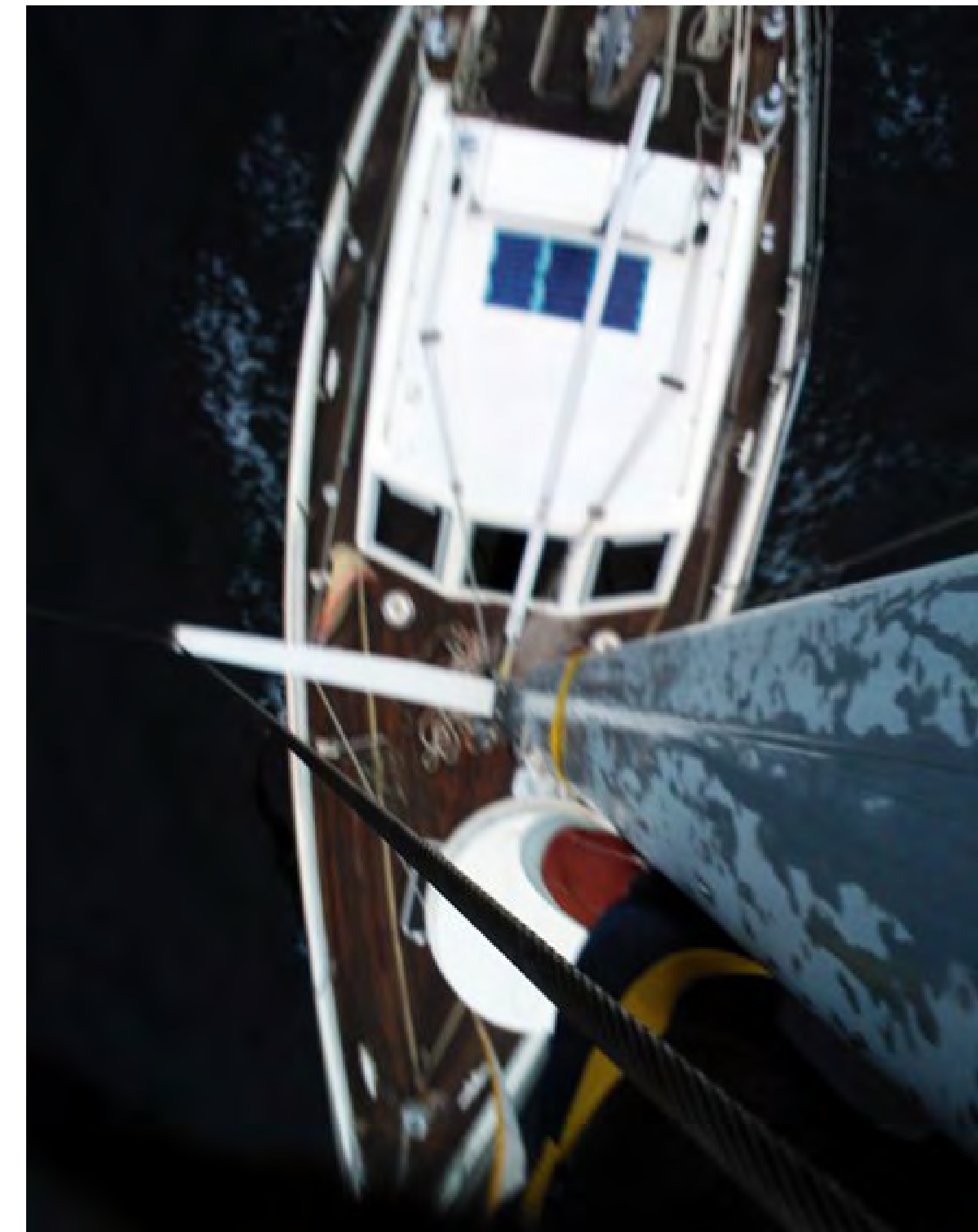
Rakonczay Gábor írása, Forrás: rakonczay.com

Annak azért van egy hangulata, mikor az ember lefekszik tíz percre aludni, miközben a hajó teljes vitorlázattal vágat vele együtt az éjszakában, miközben a horizonton belül több teherhajó fénye is látszik. Tízperces alvások, legalábbis itt a forgalmas részen, később és távol a hajóútvonalaktól meg majd hetente fogok csak másik hajót a horizonton belül látni. Viszont most szí-

gorúan tíz perc. Jellemzően, ha tíz-húsz percenként az ember felkel éjjel négy órán keresztül, akkor gyakran már az is elkezd összemósódni, hogy melyik is a valóság és melyik nem az. Nálam folyamatos álmképek vannak és gyakori, hogy két tucat teljes álomtörténet lejátszódik addig, mire összejön a négy óra alvás.

Ismét csipog az órám és én ismét valamilye nyúlós érzéssel ébredek, majd a hangos – Felkelni! – szó segít, hogy az álombeli történetből kiszakadjak. Egy gyors ellenőrzés

a radarképernyőn a körülöttem levő hajóforgalomról, majd félrehúzom a kabinajtó tetejét és megmarkolva a hátsó árboc merevkötélét körülkémlelek a szeles és hideg éjszakában, hogy szabad szemmel is meggyőződhessenek arról, amit a műszer mutat. Beazonosítom a tíz perce arrébb ment hajófényeket és meghatározom az újak irányát, gyors szélirány és vitorlaellenőrzés, majd vissza kabin meleg szélmentes védelmébe ismét tíz perc alvásra... •





## HAJÓFELSZERELÉS A-TÓL Z-IG

HAJÓSBOLTUNKBAN MEGTALÁLHATÓ MINDAZ, AMIRE A HAJÓZÁSHOZ SZÜKSÉGE LEHET: HALRADAROK, HAJÓFELSZERELÉS, ZODIAC GUMICSÓNAK, SECUMAR MENTŐMELLÉNY, RTM KAJAK, YAMAHA CSÓNAKMOTOR, VILLANYMOTOR, JETPILOT JETSKI FELSZERELÉS, HAJÓALKATRÉSZEK, HAJÓZÁSI MŰSZEREK, HAJÓS CIPŐK, HAJÓS RUHA, ROZSDAMENTES SZERELVÉNY, KÖTÉL, KÖTELEZŐ HAJÓFELSZERELÉS, LOWRANCE HALRADAR, GPS, CSÓNAKEVEZŐ, PUFFER, CUPROLIN HAJÓFESTÉK, INTERNATIONAL HAJÓFESTÉK, HAJÓÁPOLÁSI CIKK, ÉTKÉSZLET, HAJÓS AJÁNDÉKTÁRGYAK, KÖNYVEK, GPS TÉRKÉP STB...

Webáruház:

[www.maritimehajosbolt.hu](http://www.maritimehajosbolt.hu)

[www.maritime.hu](http://www.maritime.hu)

Nyitvatartás:  
Hétfőtől–Péntekig: 9–17 h  
Csütörtökön: 9–18 h  
Szombaton: 9–13 h



# Új verseny kiírása!!!

## Melyikünk a nagyobb Balf@sz?

GELENCSÉR GYÖRGY MERLIN!

„Ne a tükröd okold, ha a képed ferde.” Nyikolaj Vasziljevics Gogol örökérvényű szavai jutnak eszembe, amint szembenézek azzal, hogy mit össze tudunk bénázni vitorlázásaink, túráink során. Mennyi veszélytől, bajtól, kellemetlenségtől óvhatnánk meg magunkat, csak ismerni kellene a tipikus csapdákat. Vagy jó lenne, ha eszünkbe jutnának, adott esetben. Na, ezért vettem a bátorságot e téma taglalására. Nézzük is, a teljesség igénye nélkül, mi mindenre vagyunk képesek.

Vízbe esések: Én már nem egyszer jártam így. (Főleg Badacsonyan, este, taj részegen. Ez, ugye tipikus, nem igen tudunk tenni ellene. Huncut az a hegy.)

Van azután a „cölöp elmegy” témakör. Mármint, amikor jóformán állunk, és a hajó végénél a farkötelet akarjuk feltenni, valamiért nem megy. A fránya oszlop, meg szép lassan távolodik. Megfogjuk, hogy visszahúzzuk, persze másik kezünkkel nem kapaszkodunk a farfeszítőbe, így még mi is csak tolunk rajta, végül kilökjük magunk alól a hajót, és loccs.

A megcsúszások. A fedélzet ugye főleg vizesen, bármennyire érdesített, a legváratlanabb helyeken képes igen síkos lenni (orrvitorla sín). Kapaszkodjunk tehát, anélkül egy lépést se. Jó pár, viszonylag kis átmérőjű kötél fut hosszában a kabintetőn, ami még kifelé lejtős is. Még

a „csodacipő” talpa alól is kigurul. Jobb esetben fenékre vagy térdre esés, rosszabb esetben fürdés.

Nem is hinnénk, milyen gyakori a „mellélépés”. Egyszerűen lesétálunk, egyenesen a vízbe. Még hozzá minden különösebb ok, vagy extrém körülmény nélkül. Úgy az igazi, ha oldalunkon az okos telefon, zsebünkben az irattárca meg a pénztárca, nyakunkban fényképezőgép. Mert rutinból megyünk, másra figyelünk. Szóval javaslom, nézzünk a lábunk elé, és persze mindig valamibe kapaszkodjunk.

Elindulás: Nincs megtervezve, végig-gondolva. Elkötjük elől – hátul, sodródunk ide – oda, neki a másiknak, a cölöpnek.





„NE A TÜKRÖD OKOLD, HA A KÉPED  
FERDE.” NYIKOLAJ VASZILJEVICS  
GOGOL ÖRÖKÉRVÉNYŰ SZAVAI  
JUTNAK ESZEMBE, AMINT SZEM-  
BENÉZEK AZZAL, HOGY MIT ÖSSZE  
TUDUNK BÉNÁZNI VITORLÁZÁSAINK,  
TÚRÁINK SORÁN.



## NAIVITÁSOM HATÁRTALAN, UGYANIS MÁSNAP REGGEL A KIFUTÁSNÁL, UGYANAZ A CSAPAT, UGYANAZZAL A HAJÓVAL UGYANAZT ADJA ELŐ.

Rángatjuk a motort, végre valahára beindul, gyorsan sebességbe, nagy gázt, hajó megy amerre éppen áll. Valahogy nagy nehezen kijutunk a kikötőből a szélbe, jó nagy hullámok közé. Hánykolódunk, motor fel – felbóg, amint kiemelkedik a vízből. Vitorlát kellene húzni, de az Istennek se megy fel. (Útközben elakad, se fel, se le.) Persze nincs tisztázva, kinek mi a dolga, tehát mindenki egyszerre kiabál, a másiknak dirigál. Patt helyzet. Előbb-utóbb kifordulunk szélből, billegünk veszettül, motor is leáll. Legalább az orrvitorlát engedjük ki, legyen valami hajtóerő. Nem jön, mert elakadt a rolleren a kötél. A hajó csak forog, sodródik. És „csoda lőn”, valahogy csak fenn van az a vitorla, másik is legalább félig kitekeredve feszül. Hurrá! A következő túrahelyen aztán nyilván szépen átbeszéljük mit, hogyan csinálunk legközelebb. Ki a kapitány, ki kormányoz, ki

kezeli a motort. Indulás előtt kitisztázzuk a köteleket, fockrollert, még a szélcsendben felhúzzuk a grósz... stb. Naivitásom határtalan, ugyanis másnap reggel a kifutásnál, ugyanaz a csapat, ugyanazzal a hajóval ugyanazt adja elő. Na, jó, hagyjuk.

Más eset, amikor egy apróságból többszázszáz kár keletkezik. Vízbe lógó kötél. Nem látjuk, hiszen nagy része a víz alatt van. Elindulunk előre, a beépített motor csigája odaszippantja, felcsavarja. És ha kellő stabilan valamelyik bikára van rögzítve a másik vége, megfeszülve akkorát ránt, hogy elgörbül az egész meghajtó tengely, török a csapágy. Garantált a több hetes „mozgásképtelenség”. Úgy előzhetjük meg, ha arra figyelünk, hogy használat után megvan – e a kötél, és rendezetten, haladéktalanul a saját helyére tesszük.

Persze, ennek előfeltétele, hogy a kapitány a saját dolgával foglalkozzon, ne azzal, amivel a segítőinek kellene.

Messze nem ekkora gond, de azon túl, hogy „randa”, még kellemetlenségeket is okozhat, amikor a pufik ott lógnak a vizet paskolva, a fedélzeten meg az utastérben csomókba gyűrve hevernek a kikötő és egyéb kötelek. Legyünk tehát igényesebbek a rendre.

Szél ügyek: Lépten – nyomon látom, hogy fogalmunk sincs róla, hogy merről fúj a szél. Így nem is tudunk pontosan szembe állni, például vitorla felhúzásnál. Terhelés alatt kínlódunk, rángatjuk, feszítjük, csörlőzzük. Szidjuk, hogy miért szorul ennyire, milyen sz@r megoldás, hogy beakad a Lazy jack zsinórokba... stb.

Gyakori továbbá, hogy gyenge szélben, behúzott vitorlával hátszelezünk, legtöbb-ször motor rásegítéssel, csak úgy alapjá-





raton. (Ugyanilyen sebességgel haladnánk gép nélkül, helyes vitorlaállítással.) Oldal, vagy háromnegyed szélnél is gyakran látom a túlhúzott vásznak. Figyeljünk kicsit jobban oda, ha nem érezzük, fel lehet kötni „flokónokat”, széljelző szalagokat. És nagyon hasznos az orrvitorlán, a beömlő levegőt mutató pántlikapár. Folyamatosan lessük és higgyünk neki, ha párhuzamosak, vízszintesek, akkor az ideális.

A következő kérdés, hogy mekkora, és mennyit erősödhet. Ami nekem alap, hogy mikor „frontbetörés” ér, azt zárt kikötőben töltssem. Simán lehet bármekkora löket. Aztán, ha már beállt szépen északiasra, jó „hetvenes körül”, szabad a vásár, nyolcvanas pöfőnél nemigen lesz több.

Tájékozódjunk a technika eszközeinek segítségével, vegyük a fáradságot, hogy ide – oda „kattintsunk”, mit jósolnak. Az északi part védelmében, általában sima a víz, enyhébb a szél. Ne csapjon be. Pár száz méterre, a „lecsapónál” a leggorombább. Tavaly volt, hogy „bátorék” Füred környékéről 25 – ös jolleval kimentek a másodfokban. Aztán a nyolcvan – kilencvenes megtette a magáét. Vitorla darabokba, árbóc kettétörve, csoda, hogy nem borultak fel. A rendőr motoros fél órát körözött mellettük. Nem tudott menteni, mert mindenki a kabinban reszketett, és a mobilját nyomogatta, észre sem vették, hogy már rég ott a segítség. Brávó! Vegyük tudomásul, „veszett” szélhez való-

di viharfok kell, és második reffsor. Merev forstagról kicsit kitekert génu, messze nem ugyanaz. Szükségszerűen darabokra fog szakadni.

Más ügy, de ide tartozik, amikor a kikötőben őrizetlenül hagyunk egy hajót. Gyakori eljárás, amint betekerjük a génuát, ahogy sebtében sikeredik. Jó lesz az ügy, hisz merev forstágról nem bomolhat ki. Nem a fr@ncokat! Aztán hibáztatunk mindent és mindenkit. Pedig kis odafigyeléssel megelőzhetjük volna. Csak ne lennénk ilyen b@rmok!

Aztán azt a pár százezer forintot el is ehettük – ihattuk volna a túrán, a kocsmákban. Maradjunk ennyiben, folytatása következik. •

# Hajóépítéshez, hajójavításhoz Veretek vásárára –20%! (karabinerek, seklik, omegák, spannerek...)

**MARITIME**  
HAJÓS BOLT

[www.maritimehajosbolt.hu](http://www.maritimehajosbolt.hu)

Decembéri nyitvatartás:  
December 7 szombat 9-17  
December 14 ezüst szombat 9-13  
December 15 ezüst vasárnap 9-13  
December 21 arany szombat 9-17  
December 22 arany vasárnap 9-13  
December 23 hétfő 9-17  
Zárva: December 24-től január 5-ig  
Nyitás: Január 6-én hétfőn

**-20%**



## Hiánypótló ragasztó izé: Sugru

Mi is az a Sugru? Valami olyasmi, ami MacGyver kezében valószínűleg csodafegyver lett volna, de azért egy átlagos ember is sok mindenre tudja használni.

### Nézzük az alaptulajdonságokat:

Kicsomagolás után 30 percig kézzel formázható, utána viszont megszilárdul és megtartja az adott formát, de ezen kívül:

- rugalmas marad mint a gumi
- hőálló lesz, +180 fokig
- hidegálló lesz -50 fokig
- vízálló lesz, tehát tömít
- ragasztásra is alkalmas, tehát amit összeragasztunk vele, az úgy marad.
- tapintásra pedig csúszásmentes lesz, tehát nem csúszik

### Hogy mindez mire jó mondjuk egy hajón?

Éles sarkok bevonására, törött fémkatrészek ragasztására, tömítésére. A hajótest kisebb sérüléseinek javítására, szerszámok javítására. De persze egy igazán kreatív elme bármire tudja használni!

Az azért fontos tudni, hogy a gyártók csak átmeneti gyorsjavításra ajánlják a Sugru-t. Az ára nem olcsó a csodaanyagának. Postaköltséggel együtt kb 5.000 Ft egy csomag, amiben 8 db 5 grammos adag található. Szerencsére nem jönnek zavarba ha Magyarországra kell postázni.

## Kötélpucolás – de hogyan?

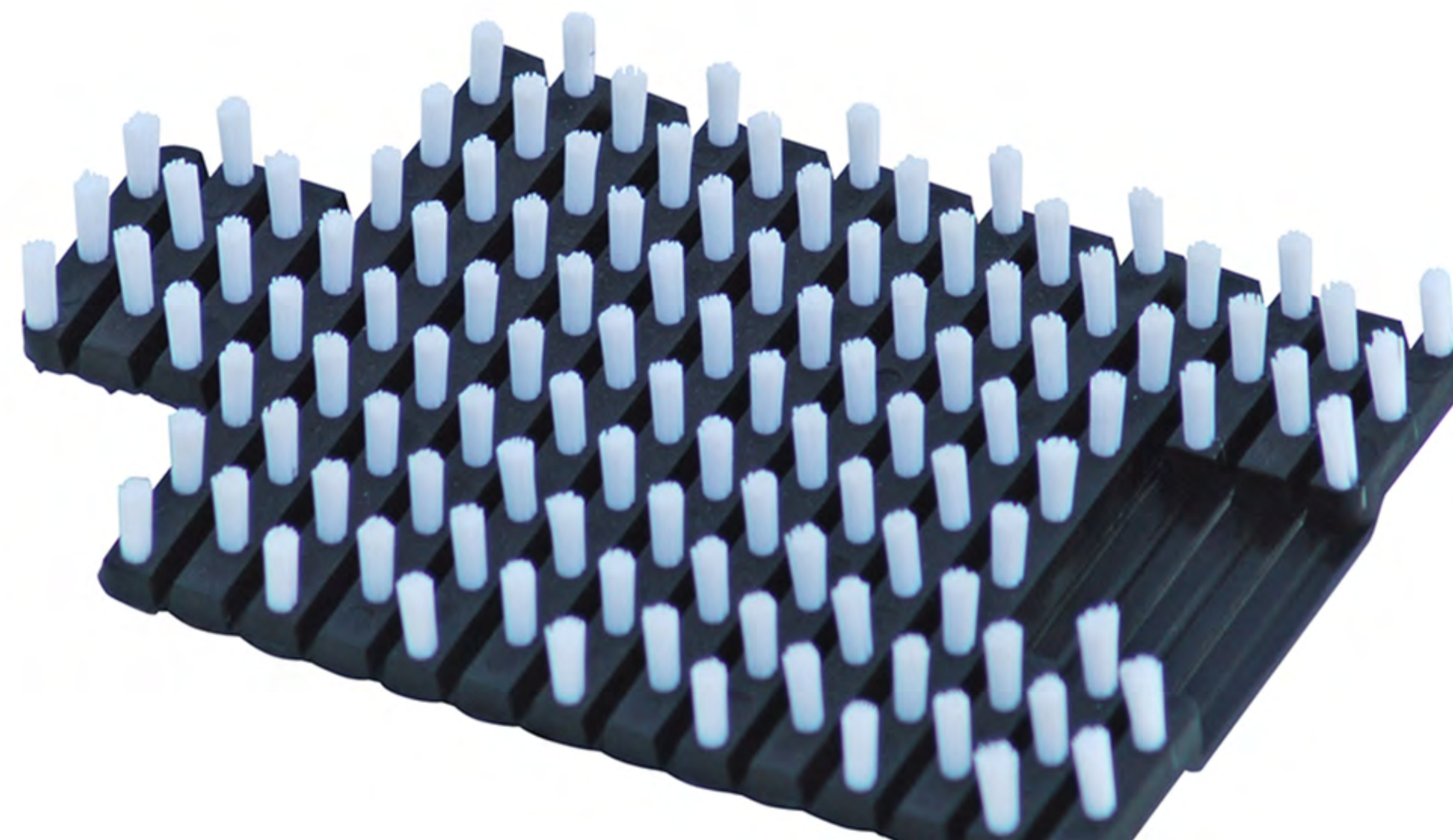
Mennyiszer de mennyiszer belefutott már mindenki abba a problémába, hogy a kikötőkötelek koszosak lettek. Ennek most vége!

Na jó, persze a kötelek továbbra is koszolódni fognak, de itt van a csodaeszköz, amivel remekül meg lehet őket pucolni. Vége az álmatlan éjszakáknak, a hajókat elcsúfító kötelek másodpercei meg vannak számlálva.

Használata egyszerű és biztonságos. Marokra fogjuk a speciális "formakövető" kefét, előre-hátra mozdulatsttsort végezve megtisztítjuk a kötelet. Ugye milyen egyszerű? A bátrabbak merev csövekre is használhatják!

A termék gyártójának neve igazán találó: SHURHOLD cég gyártja. Nyugodtan ejtsd ki magyarul (és ez még csak nem is vicc).

Aki úgy érzi, hogy mostantól csak SHURHOLD kefével hajlandó kefélni, az ITT meg is rendelheti a saját keféjét. •





## „Algagátlós, hajófestős, fényesítő hetek 2014”

Ha lassan is, de talán vége lesz ennek a kurta-furcsa télnek. A híradások szerint a medvék is igazolták a dolgot, mert kint maradtak, nem mentek vissza szundikálni. Nem úgy, mint tavaly, amikor a mikulás kézengfogva sétafikált a nyuszival. Állítólag mértékadó időjósok szerint március 20-a után már akár nyár is lehet, olyan hirtelen emelkedik majd a hőmérséklet. Ezek után, mi sem tehattünk mást, a következő sebeségfokozatra kapcsolunk és készülünk a tavaszi hajóvízretételekre. Jó, majd meglátjuk mit hoz a jövő, addig is beindítjuk az „Algagátlós, hajófestős, fényesítő heteket”, ami a Budapest Boat Show 2014 rendezvénytől kezdődik.

Itt szokásunkhoz híven, várjuk mindazokat, akik gondjaikkal, problémáikkal felkeresnek, átbeszélve azokat, és ha lehet megtalálni a megoldást. Megmutatjuk az újdonságokat, különös tekintettel az International megújult tisztítószer programjára. És persze ne feledkezzünk meg a

TBS kínálatról, ahol kedvező akciós termékeket is ajánlunk. És ha már a kedvezményeknél tartunk, a kiállításon is veszünk fel rendeléseket, amelyeket saját költségünkön, a vevő számára ingyenesen juttatunk el az általa megjelölt címre. No és a folytatás. Miután összehajóztunk és hazamentünk, máris megkezdjük a felkészülést a Keszthelyi vevőtálatkozóra. Február 22-én várjuk mindazokat a végfelhasználókat, akik nem tudtak eljönni Budapestre, de szeretnének többet megtudni az International termékekről és azok felhasználásáról. Természetesen nyitva lesz a TBS üzlet is, ahol a hajóruházat teljes kínálata fellelhető. Délelőtt 10 órától, délután 16 óráig várjuk az érdeklődőket. Egy nap pihenő után 24-n és 25-én üzleti partnereinknek, kereskedőknek, hajóépítőknek és kikötősöknek tartunk egy kétnapos rendezvényt, ahol egyfajta továbbképzés keretében ismerkednek az új termékekkel, azok alkalmazásával.

És aztán, hipp-hopp itt a tavasz. (x)

# PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2014.02.01–06.28.	Borbarangolás Badacsonyan	Badacsony – Badacsonyi Borvidék pincéi	<a href="http://www.badacsony.com">www.badacsony.com</a>
2014.02.08.	Falusi disznóölés	Ábrahámhegy – Önkormányzat, Művelődési Ház	<a href="http://www.abrahamhegy.hu">www.abrahamhegy.hu</a>
2014.02.15.	VIII. Badacsonytördemici Kocsonya Szépségverseny	Badacsonytördemic – Faluház	<a href="http://www.badacsonytordemic.hu">www.badacsonytordemic.hu</a>
2014.02.24.	Emlékezés Herczeg Ferenc írófejedelemre	Badacsonylábdlihegy – Szt. Ignác kápolna, Strand	<a href="http://www.badacsonytordemic.hu">www.badacsonytordemic.hu</a>



# 100% VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2013. # 048



▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶ ▶