

PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶

április





IMPRESSZUM • 2015. április

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** BÁNYÁSZ ÁRPÁD, HERCSEL ERIK, NÁRAY VILMOS, SZUTOR FERENC, SÁRMAY BÁLINT **FOTÓ:** BOGEE TÓTH, CSERTA GÁBOR, GERŐ ANDRÁS, SZUTOR FERENC, SÁRMAY BÁLINT, AMERICASCUP.COM, VOLVOOCEANRACE.COM **FORRÁSOK:** MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG, J24.HU, DRAGONCLASS.HU, FERTŐ TAVI VITORLÁS SZÖVETSÉG **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** FEKETE ZOLTÁN **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2015. MÁJUS 11. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** GERŐ ANDRÁS

tartalom

VERSENYEK VITORLÁS NOSZTALGIA – KLASSZIKUS ÉS FA HAJÓK REGATTÁJA A FERTŐ TAVON (6),
HIDEGLELÉS – VITORLÁSVERSENY AGÁRDON (11), VITORLÁZÁS: NAGY ESÉLY ÚJABB RIÓI KVÓTÁRA (13),
BERECZ ZOMBOR: NAGYON KÖZEL VOLTAM AZ ÉREMHEZ! (15), REMEKELTEK FIATALJAINK AZ EURÓPA
KUPÁN (17), MAMMA MIA! (19), ELINDULT A VITORLÁS SZEZON KENESÉN (24), HYC KUPA VÁLTOZATOS
SZÉLBEN, SOK FUTAMMAL (27), QUANTUM PÉNTEKI TRÉNING (30), A ONE-DESIGN DICSHIMNUSZA (31)

HORIZONT TE MEDDIG MENNÉL EL? (35), KÉTTESTŰ KALANDOK A BALATONON (39), PÓTCSELEKVÉS (43),
KÉPZELET SZÜLTE KATAMARÁN-HAJÓ-NAPLÓ (46), PARTRA VETVE (49), LOTTÓZGATUNK (50),
KARCOLÁS NÉLKÜL (57)

KIKÖTŐ LÓ A KIKÖTŐBEN?! (58)

MŰHELY ZÖLDEBB JÖVŐÉRT (60), NÉHÁNY JÓ TANÁCS (62), EGYRE KÖZELEBB (63)

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 new 345 355 385 415 455 495 545 new 575 630e

VERSENYEK

06 VITORLÁS NOSZTALGIA – KLASSZIKUS ÉS FA HAJÓK REGATTÁJA
A FERTŐ TAVON

11 HIDEGLELÉS – VITORLÁSVERSENY AGÁRDON

13 VITORLÁZÁS: NAGY ESÉLY ÚJABB RIÓI KVÓTÁRA

15 BERECZ ZSOMBOR: NAGYON KÖZEL VOLTAM AZ ÉREMHEZ!

17 REMEKELTEK FIATALJAINK AZ EURÓPA KUPÁN

19 MAMMA MIA!

24 ELINDULT A VITORLÁS SZEZON KENESÉN

27 HYC KUPA VÁLTOZATOS SZÉLBEN, SOK FUTAMMAL

30 QUANTUM PÉNTEKI TRÉNING

31 A ONE-DESIGN DICSHIMNUSZA

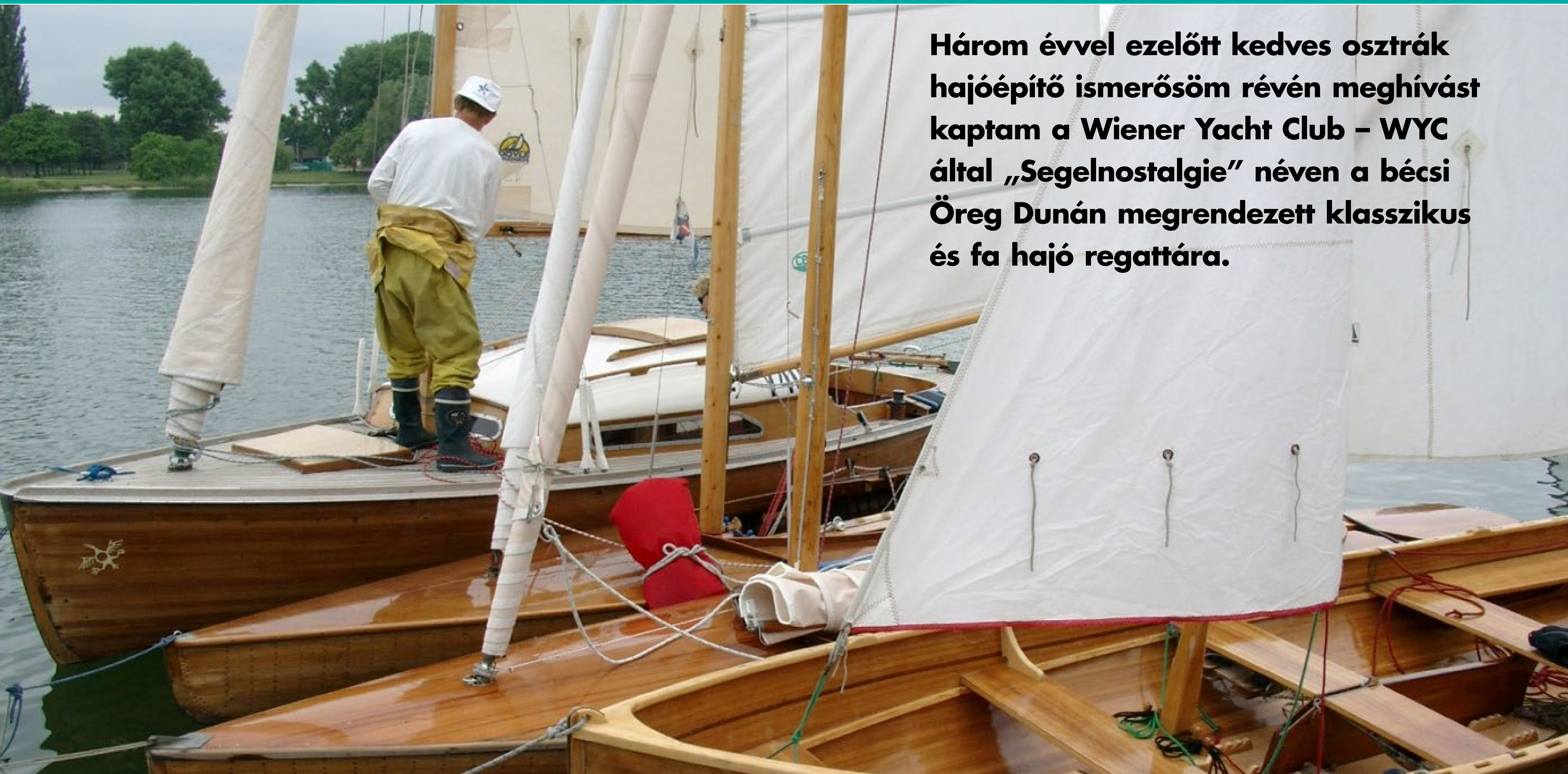


Vitorlás nosztalgia

Klasszikus és fa hajók regattája a Fertő tavon

Szöveg és fotó: Fertő Tavi Vitorlás Szövetség

Három évvel ezelőtt kedves osztrák hajóépítő ismerősöm révén meghívást kaptam a Wiener Yacht Club – WYC által „Segelnostalgie” néven a bécsi Öreg Dunán megrendezett klasszikus és fa hajó regattára.



Frissen épült hajómmal meg is jelentem családostól- egyedüli magyar résztvevőként.

Fantasztikusan szívélyes fogadtatásban részesültünk, az osztrákok kezüket-lábuikat törték az igyekezetben, hogy jól érezzük magunkat. Erre külön nem is lett volna szükség, mert a verseny önmagában is gondoskodott a kitűnő hangulatról. Kiváló szervezés, oldott hangulat, gyönyörű hajók, - mi kell ennél több?

Na igen, nem árt egy kis szél, napsütés ellen sem tiltakoznánk... Ezekből sajnos kevés jutott.



Kiváló szervezés, oldott hangulat, gyönyörű hajók, - mi kell ennél több?





Ezzel együtt, vagy ennek ellenére estére hatalmas buli kerekedett, pompás vacsora, élő jazz zene, finom borok, szóval, ahogy egy versenynap estéjén dukál. Másnap-vasárnap- még két futam, majdnem teljes szélcsendben, majd délben díjkiosztó.

Külön megköszönték a magyar vendégeknek a részvételt, minden kormányos kapott egy üveg bort, aztán lehetett pakolni. Azóta is gyakran jutott eszembe ez a remek hangulatú két nap, míg tavaly fölmerült bennem a kérdés, hogy miért ne lehetne hazai vizeken is megrendezni egy hasonlót. A Fertő tavi Vitorlás Szövetség lelkesen fogadta az ötletet, megkerestük vele a Bécsieket, ők úgyszintén vállalták a partnerséget. Némi egyeztetés után megszületett a döntés, megrendezzük a Fertőn is a Klasszikus és Fa Hajók Regattáját. A bécsiek két évente rendezik, a közbeeső évek a mieink. A cél az, hogy a versenyt nemzetközivé tegyük, osztrák oldalon a WYC reklámozza, mi pedig minél több magyar résztvevő jelentkezésében reménykedünk. A verseny a Yardstick szabályai alapján kerül megrendezésre. A résztvevők közt számítani lehet három méteres otthon épített kis fa vitorlásra és 15- 20 négyzetméteres jollékra egyaránt.



A résztvevők közt számítani lehet három méteres otthon épített kis fa vitorlásra és 15–20 négyzetméteres jollékra egyaránt.





A versenyen „lassú” és „gyors” csapatok indulnak, hogy a nagy sebességkülönbségek kevésbé zavarják a versenyzőket. Reméljük sikerül eredeti jellegében és hangulatában meghonosítanunk a Fertőn a bécsi rendezvényt, ahol a sportszerűség, a családi hangulat, a kedélyes együtt hajózás adta meg a hétvége hangulatát.

A versenykiírás és a jelentkező lap letölthető a FVSZ honlapjáról (www.fvsz.eu). A részvétel feltétele az előnevezés (szervezési okokból)! Várunk szeretettel minden klasszikus fa hajó tulajdonost!

Jó szelet!
A Rendezőség



Megszállottan a legjobbnak lenni, ez az, ami vezérel minket!

Maximális teljesítmény

Kivételes alaktartás

Megismételhető
eredmények



Professzionális háttér a legjobb vitorlázóktól

**QUANTUM**
SAIL DESIGN GROUP

Quantum Sails Hungary – Quantum LOFT Alsóörs
8226 Alsóörs, Füredi u. 15.

www.quantumsails.hu

Hidegtelelés Vitorlásverseny Agárdon

Szöveg és fotó: Gerő András



Lassan összeáll a Kalóz. Kötelek nagy része a helyén, bár a grósz árboctövi állításai még bizonytalanok, az alba nehézkes, a swertkönnyítő gumi emelő hiányzik, nincs kész a leekocsi torony és az eddig vízen töltött 3 óra nem volt elég a mégoly elszánt „0 kilométeres manchaf” felizzítására.

Már csütörtökön leugrottunk Agárdra, hogy a friss szélben eldöntsük és begyakoroljuk a halzolás előtt, vagy után tegyük-e át a spiboomot problémakört.

Mivel a kocsi ajtaját sem tudtuk kinyitni akkora volt a nyomás, a kérdést jegeltük, és másnapra halasztottunk. Péntekre valóban változott a helyzet a szél feljebb, a léghő lejjebb tornászott, így az elméleti kérdésekre összpontosítottunk.

Menni vagy nem menni ez volt a kérdés, melyre a szombati napsütés és a szélcsend megadta a választ. Kilenckor már sikerült leszednünk a jeget a ponyváról, készen





is álltunk a vízre szállásra, de úgy jártam mint az első randevúmon Lolobrigidával: ott álltam levetkőzve csak a nő nem volt sehol. Mert hiába Sipi lelkesedése a népes Finn osztály lelkes nyüzsgése, Optimistes gyermekek, Laseresek, sőt még az egzotikus Keelzugvogel csapat is vízre szált a Kalózosok skip-elték az eseményt.

Bizonyára a Kalózosok kevesebb fagyállót fogyaszthatnak, vagy csupán bölcs megfontolás áll a döntésük mögött, mindenesetre tény, hogy a hidegtűrő képességük lényegesen alacsonyabb a felsorolt osztályokénál. Mindenesetre vízre löktük a hajót, sőt időközben befutott még egy Kalózos, így be tudtunk állni a Keelzugvoegelek közé, hogy szembesüljünk a spinnaker kezelési rutin fontosságával.

A tó nem a legkedvesebb arcát mutatta. A bizonytalan légköri helyzet kiszámíthatatlan szeleivel, a hideg víz, a gyenge fagyos légáram a csalóka napsütéssel a legrosszabb mix, hiszen ha nincs testmozgás van fázás. A szerencsétlen rendező nem talál széltengelyt, ettől sok a lötyögés, ha meg sikerül elrajtolni akkor csak a rulett pörög.



Mi sem bírtuk sokáig, az első futam után húztunk egy parti slágot, kivettük a csomagtartóból a két Brompton bringát és tekertünk egy tókört, átmelegítve elgémberedett tagjainkat.

Jövő héten újra Agárd, a meteorológia meleg tavaszi időt ígér.

Kalózosok jöttök?



Vitorlázás: nagy esély újabb riói kvótára

SAJTÓKÖZLEMÉNY

Forrás: Magyar Vitorlás Szövetség

Budapest, 2015. április 7 - "Megháromszorozódtak" a remények arra, hogy Berecz Zsombor (Finn dingi) után újabb magyar vitorlázó vívja ki a jogot a jövő évi olimpián való indulásra.



A Magyar Vitorlás Szövetség és még inkább a Magyar Laser Osztálysövetség sportdiplomáciai sikereként értékelendő, hogy a Laser Standard hajóosztályban Magyarország egy versenyző helyett hármat(!) indíthat a kingstoni, olimpiai kvalifikációs világ bajnokságon.



A lehetőség - amelyről a nemzetközi Osztálysövetség levélben értesítette a magyart - azt jelenti, hogy a három, Rio de Janeiro-i részvételre esélyes magyar laseresnek, Tomai Balázsnak, illetve a még tizenéves Vadnai Benjaminsnak és Jonatánnak nem kell egymással tovább válogatóznia, hanem mindhárman rajthoz állhatnak a kanadai városban június végén kezdődő vb-n.

"Legalább ötven százalék az esély arra, hogy valamelyik vitorlázónk olimpiai résztvételt érő helyen végezzen Kingstonban - vélekedik Brencsán Ábel, az MVSZ versenysport menedzsere. - Benjamin például már a tavalyi világbajnokságon is közel volt a riói szerepléshez."

A 2016-os ötkarikás nyári játékokon a Laser Standard hajóosztályban 46 nemzet egy-egy képviselője ül majd hajóba. A kingstoni világbajnokságon legjobban szereplő magyar akkor szerezhethet hazánk számára riói indulási jogot, ha legfeljebb nyolc,



kvalifikációval még nem rendelkező ország vitorlázói előzik meg. És akkor sincs még minden veszve, ha a vb-n nem terem kvóta Magyarországnak: a jövő tavasszal Palma de Mallorcán sorra kerülő versenyen dől el, hogy kié lesz az utolsó két európai kvóta.

Berecz Zsombor:

Nagyon közel voltam az éremhez!

Forrás: Magyar Vitorlás Szövetség
Fotó: Cserta Gábor és ISAF

SAJTÓKÖZLEMÉNY



*Negyedik lett a világ legjobbja
felvonultató Világkupán*

Berecz Zsombor nagyot versenyzett Franciaországban. A Hyères-ben megrendezett Világkupán a riói kvótás vitorlázó negyedik lett a Finn dingi hajóosztályban.

A franciaországi VK-n a világ legjobb 40 finnese vett részt. Az aranyérmet a brit Giles Scott szerezte meg, a szlovén Vasilij Zbogar előtt. A harmadik helyet a szintén brit Edward Wright csípte el.

Berecz elégedetten értékelt a verseny után: „Ez egy új rendszer. Itt csak a világ legjobb 40 vitorlázója indult, ahol az utolsó futam az úgynevezett medal race, ide csak a legjobb 10 jut be” – kezdte az MVM SE vitorlázója.

„Nagyon közel voltam ahhoz, hogy felálljak a dobogóra, mindössze 3 ponttal maradtam le a harmadik helyről, de ezzel együtt elégedett vagyok, mert a világ legjobbjai között zártam negyediként. Minden bizonnyal ez a mezőny száll vízre majd a riói olimpián is” – tette hozzá. Berecz Zsombor következő megméretése az Európa-bajnokság lesz, amelyet Splitben rendeznek meg május 10-től.



Remekeltek fiataljaink az Európa Kupán

Forrás: Magyar Vitorlás Szövetség
Fotó: Tóth Bogee

SAJTÓKÖZLEMÉNY

Budapest, 2015-04-13 - Három magyar vitorlázó is első helyen végzett korosztályában az olaszországi Garda-tavon megrendezett Laser Európa Kupán. Az öt hajóosztályban nem kevesebb, mint 640 hajó részvételével megrendezett versenyen Vadnai Benjamin az U21-es korosztályban, míg öccse, Jonatán, illetve a nőknél Érd Mária az U19-esek között volt a legjobb.





Az olimpiai Laser Standard hajóosztályban Vadnai Benjamin végig remekül vitorlázva az ötödik lett a kereken száz vitorlásból álló mezőnyben, maga mögé utasítva korosztályának többi tagját. Ugyanitt Tomai Balázs a nyolcadik helyet szerezte meg, míg a Laser Standardre mindössze az idén váltott Vadnai Jonatán 21-dikként zárt - ám a 19 évesek között ez is elsőséget ért. Mindhárom magyar vitorlázó indul a nyári, kingstoni olimpiai kvalifikációs világbajnokságon, ahonnan a hazai szakvezetés reményei szerint riói kvótával térnek vissza.

A Vadnai Jonatánhoz hasonlóan csupán 17 esztendőes Érdi Mária is igen előkelő helyen, hatodikként fejezte be a malcesi-nei viadalt egy másik olimpiai számban, a női Laser Radialban. A nemcsak nagy - 85 hajó -, hanem erős mezőnyben "Mári" ezzel az eredménnyel a legjobbnak bizonyult a 19 éven aluliak között. A balföldi versenyző - akinek elsősorban a 2020-as olimpiai részvétel a célja - nem először bizonyította, hogy ő is képes lehet kvalifikációt szerezni akár már a jövő évi ötkarikás játékokra is. (Turák Péter)



Mamma Mia!

Szöveg: Sármai Bálint
Fotó: americascup.com



Változik az America's Cup osztály hajóelőírása és távozik a Luna Rossa

Skandallum, ismét sajtóközlemény-háború robbant ki az AC világában! Alig csendesedett el a Dean Barker és egykori munkáltatója, az Emirates Team New Zealand (ETNZ) közötti munkaügyi vita kavarta médiavihar, ismét botránytémával került az America's Cup a világ-sajtó hasábjaira.

Mi is történt pontosan?

Az eddig versenyben lévő öt kihívót szabálmódosítási szavazásra kötelezte a címvédő. A szavazás a selejtezők és a döntő során használt hajók paramétereiről, illetve a selejtezők helyszínéről szólt. A szavazáson 3:2 arányban átment a címvédő javaslata, ami felháborodást és ellentámadást váltott ki az leszavazottak táborában. Ennek értelmében egy új, az AC 164 éves történetének legkisebb hajóosztályán fognak versenyezni. Nagyobb újdonság az, hogy a negyven-

nyolc láb hosszú és harminc láb széles katamaránnak a legtöbb eleme osztályazonos lesz (one design) és a tervezőknek csak a vízben vitt uszonyokra és a platform (az úszótestek és kereszthidak egysége) aerodinamikai kiegészítőire korlátozódik a mozgástere.



Divide e impera

Azaz oszd meg és uralkodj. A most bevezetett szabálymódosítás a költség-racionalizálásról szól, címszavakban kisebb hajó, többnyire one-design elemekből, egy helyszínen zajló selejtezők és döntő. Talán nem is a költségcsökkentéssel van panasza a szavazáson alulmaradt két szindikátusnak, hiszen ki ne örülne annak, ha kevesebbet kell költeni? Csakhogy pont ez a két szindikátus veszt a legtöbbet a változtatások bevezetésével.

Az ETNZ labilis lábakon álló költségvetését állami támogatás mentené meg, melynek alapfeltétele hogy Aucklandben kerüljön megrendezésre az összes csapat részvételével zajló selejtező (a korábbi Louis Vuitton Cup). Érthető a pragmatikus feltétel, mivel az újzélandi állam országimázsra költ és az aucklandi rendezés több ezer látogatót vonzana majdnem két hónapon keresztül, míg a nemzeti csapat bermudai szereplése

az adófizetők pénzének ennél sokkal kisebb megtérülését jelentené. A pénz szűkében lévő ETNZ a hajók méretének változtatását csakcsak elfogadta volna, de a helyszínváltást nem. Sajnos nem választhattak, mert a kérdés úgy szólt, hogy AC62-es és Auckland, vagy 45-50 láb közötti hajó és Bermuda. Természetesen megfellebezték a szavazás eredményét.



A Luna Rossának ennél is több vesztenivalója volt, ők ugyanis nagyon korán egy nagyon jó tervezőgárdát szerződtek, akik az elmúlt tíz hónapban teljes gőzzel az AC62-es fejlesztésén dolgoztak. A szindikátus mögött álló Prada divatkoncern tulajdonosa szerint ezzel számszerűsítve nagyságrendileg húszmillió eurót kellene most lehúzniuk a csatornába. Megelégték, hogy újabb kérdésben kényszerültek volna kompromisszumra - ráadásul egy olyan témában, ami egyszer már eldőlt - és bejelentették, hogy visszalépnek.

A kisebb szindikátusok üdvözlik a döntést, mert ezáltal újraindul az óra és sokkal szűkebb területre korlátozódik a csapatok tervezési mozgásteré. Ezen felül a kisebb katamaránra kisebb létszámú legénység kell, a szállítmányozásban haszált negyvenlábás konténerekre bonthatóan sokkal egyszerűbb lesz a logisztika.



Ki kivel van?

A címvédő Oracle Team USA-t eddig két szindikátus kritizálta élesen, a most is ellenzékbe került Luna Rossa és ETNZ, ők több korábbi témában is azonos véleményen voltak. Azáltal, hogy az olasz szindikátus megelégtette a bizonytalanságot, az új-zélandiak magukra maradtak. A polarizálódás érdekessége az is, hogy egyedül a most ellenzékbe kerülő kihívók rendelkeznek America's Cup múlttal, a svéd Artemis San Franciscóban indult először és mind az angol Ben Ainslie Racing, illetve a francia Team France újonnan alakult szindikátusok. A franciák szokatlan jó viszonyt ápolnak a címvédőkkel, akik az eddigi tervezési adataikat osztották meg a költség-előteremtésben nagyon lemaradt Team France-szal.

Generációváltás?

A jelen szabályváltoztatás szinte mindenkit megszólalásra készítetett és markánsan eltérnek a két táborba tömörülők. A változtatásokat ellenző konzervatív csoport az America's Cup szellemiségét félti, tagjai többnyire az AC vilá-



gából valók, így Bruno Troublé (egykori szkipper, a Louis Vuitton Cup szellemi atyja), illetve Bob Fisher (versenyvitorlázóból lett újságíró, több könyv szerzője, aki a hatvanas évek óta tudósít minden AC-ról). Szerintük ez a verseny más mint a többi és a különlegességét pont az komplexitás adta, amely miatt elérhetetlennek tűnik. A változtatásokat támogató csoport szószólói leginkább az értintett szindikátusok vezéregyéniségei, jellemzően olimpikon vitorlázók.

Az új szabályok bevezetésétől új csapatok jelentkezését reméli a szervező ACEA (America's Cup Event Authority), bár az új belépőkkel a mezőny számszerűen bővíthet.



Photo Gilles MARTIN-RAGET



Kronológia

- 2013 október Oracle Team USA a sporttörténelem egyik legemlékeztetesebb visszatérésével (1-8-ről tudott egyenlíteni, majd 9-8-ra nyerni) megvédte az America's Cup-ot
- 2014 június: megszületik a Protocol, a 35. AC részleteit magába foglaló szabályzatgyűjtemény, melyben rögzítik az új, AC62-es hajó paramétereit
- 2014 december a címvédő bejelenti, hogy a Bermudán rendezi a döntőt, míg a selejtezőket egy, legkésőbb 2015 február közepéig bejelentett helyszínen
- 2015 február: nyilvános bejelentés ugyan nem volt, a csapatokat arról tájékoztatták, hogy a selejtezőket Auckland-ben rendezik
- 2015 március: a hónap végéig le kell adnia szavazatát minden csapatnak.
- 2015 április elsején nyilvánosan bejelentik a szavazás eredményét és az új szabályokat
- 2015 április másodikán a Luna Rossa Challenge bejelenti a visszalépését

55 egység, 9 hajóosztály

Elindult a vitorlás szezon Kenesén - ODT I. első felvonás

Szöveg és fotó: Kenese Marina Port VSE

A 2015. évi kenesei vitorlás szezon évad-nyitó versenye a Tavaszi Regatta/ Kenesei Szezonnyitó volt, amely a négy fordulós One Design Trophy első állomása is egyben, 2015. április 25-én és 26-án zajlott a KMPVSE rendezésében. 55 hajó, 250 versenyző, 9 hajóosztály (Asso99, Melges24, 8mOD, 11mOD, Nautic, J24, Elliott770, S22, SR) versenyzett a két napos versenyen. Az időjárás meglehetősen szeszélyes arcát mutatta a szezon nyitányán. A tervezett hét futamból három, ill. két futamot tudtak teljesíteni az egységek. Két pályán zajlott a verseny: az A pályán 5 osztály, (Asso99, Melges24, 8mOD, 11mOD, Nautic), míg a B pályán 4 hajóosztály (J24, Elliott770, S22, SR) versenyzett.

A szombati várakozós, sütkérezős nap végül versenyzés nélkül záródott, de a One Design Trophy csodálatos üvegdíjai talán kárpóolták a csapatokat. A gulyásleves és almás rétes vacsora mellett még mindenki átgondolhatta a gyenge szeles beállításokat is.





Vasárnap korán indult a nap, 09:00 órakor rajtoltak az első osztályok. Szépen fújdogált a 8-10 csomós D-DNY-i szél, így az első futam rendben le is zajlott, bár a mezőny vége, már kicsit gyengébb, 4-5 csomós szélben futott be. Aztán újra várakozás a vízen, mert a reggeli szél szinte teljesen leállt. Majd dél körül délről érkezett az utánpótlás, így az 5-6 csomós szélben elindulhatott a második futam is.

Az A pályán a harmadik futamot sajnos egy 40 fokos szélforduló és erős gyengülés miatt le kellett fújni, de a B pályán sikerült egy harmadik érvényes futamot is teljesíteni az egységeknek. A legnépesebb osztály 11 hajóval, a 2017. évi hazai Európa-bajnokságra készülő J24-es volt, a győzelmet Hercsel Erik kormányzásával a DJANGO szerezte meg, dr. Farkas Tamás J'korszak nevű egysége előtt, a harmadik helyen pedig a Jenesys végzett Szabó Péter vezényletével. A 8mOD osztály 8 hajóval képviseltette magát, az aranyérmet Oroszlán Péterék szereztek meg az American Crew-val, az ezüst Drávai Rubenék Van Dizájn nevű egységének jutott, a bronzérmes csapat a Montana lett, Szabolcs Bence kormányzásával. A Sudár Regatta osztály 7 hajója közül a Kiskovács nevű egység állhatott a dobogó legfelső fokára, ifj. Kovács Zoltánnal a kormánynál, őt követték Nagy Mártonék a Nagyon Sudárral, a Száz x Szép pedig a harmadik helyen zárta a szezonnyitót.

A Melges 24 osztályban Bakóczy Robiék bizonyultak verhetetlennek az FGF Sailing Team nevű hajóval, Pomucz Tamás a második helyre kormányozta a Nondiremaid, míg





a HÓD, Bujáky Attila csapata a harmadik helyen végzett. Az Assok mezőnyében Detre Szabolcsék az Infla Deus fedélzetén örülhettek a legfényesebb éremnek, Majthényi Szabolcsék a Fantomassoval a második, míg Fazakas Györgyék a Csimborasszóval a harmadik helyet szerezték meg. Az Elliott770 egységeknél a sorrend a következőképpen alakult, első Fischer Dezső a Nomáddal, második Koncz Ádám Bootytime nevű hajója és a harmadik Pálinkás Ervin az ISA PUR-ral.

A S22-es osztályban Majoross Bea csapata, a Metálka nyakába került az aranyérem, az ezüst az Aventurának jutott Veisz Miklós irányításával, míg a bronz érmes csapat Molnár Jánosék lettek a Catch-22-vel. A Nautic 330/311-es mezőnyben Jánoky Lászlóék nyertek a Fanatic nevű hajójukkal, őket követte az Oxygen Király Lászlóval, majd a Bettus Kiss-Bálint Zsolttal. A NAU 370 RUN páros csatát vívott, ahol a Török Zoliék Fantomja győzedelmeskedett a Brainstorm felett.



HYC Kupa változatos szélben, sok futammal

Szöveg és fotó: Magyar Dragon Szövetség

SAJTÓKÖZLEMÉNY

Balatonfüred, 2015. május 4. – Tíz résztvevővel, változatos szélben zajlott az idei évad első Dragon ranglistaversenye, a HYC Kupa. Gömbös Lóránd főrendező május 1-jén, pénteken, pontosan a kiírás szerint 10 órakor indította útjára az első futamot, amelyre 2-3 Bft erősségű nyugat-délnyugati szélben került sor. A szél később erősebbre váltott, a nap folyamán időszakonként a 6 Bft. erősséget is elérte.

Ennek megfelelően a negyedik futam végére ugyancsak megnyúltak a résztvevők kar- és egyéb izmai, de a legtöbben hősiezen végigküzdötték az évad első versenynapját. A megfáradt csapatot a Hungária Yacht Club csapata várta sok kedvességgel és frissítőkkal a parton.

Az élen jelentős fölényel vezetett a Kis-Szölgyémi Ferenc vezette Luca, amelyet csak az első futamban tudott legyőzni a klaszszikus Nemecek. Az 1971-ben épült(!) hajó



Tóth Zsolt kormányzásával az első cirkálószakaszon a déli oldalról a teljes mezőny elé férközött, és helyét meg is tudta tartani. A nap további részében általában a Luca, a Freyja és a Luna haladt az élen. A nap kiemelkedő eseménye volt még, hogy az Indigó új tulajdonosa, Nedbál Noel az egyik futam közben a szálingig árbocra mászva oldott meg egy technikai problémát.



A második napon a szélváltás tette próbára a mezőnyt: a reggeli, az előző napinál gyengébb nyugati szél – az időjárás-jelentésnek megfelelően – szép lassan átfordult észak-északnyugatra. Ennek megfelelően kicsit változatosabbak lettek a helyezések is, azzal a kivétellel, hogy a Lucát továbbra sem tudta komolyabban megszorogatni senki. Az átvonuló front nyomában végül nem érkezett nagyon erős szél, így nyugodtan meg lehetett ismét négy futamot tartani. A csapat időközben sajnálatosan kilenc hajóra fogyatkozott, mert Hónig Péter péntek este nem érezte jól magát, így a további versenyzéstől visszalépett.



Végeredmény



6. HYC Kupa 2015. május 1-3.

Overall

Sailed: 9, Discards: 2, To count: 7, Entries: 10, Scoring system: Appendix A

helyezés	osztály	Nat	vitolaszám	hajónév	kormányos	legénység	Club	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	kiesővel	összpontszám
1st	Dragon	HUN	HUN-57	Luca	Kisszölggyémi Ferenc	Kiss Tamás, Vezér Károly	Kereked SE	(2.0)	(1.0)	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	7.0	10.0
2nd	Dragon	HUN	HUN-55	Luna	Zente Ferenc		Kereked SE	(5.0)	3.0	3.0	2.0	(6.0)	4.0	4.0	2.0	2.0	20.0	31.0
3rd	Dragon	HUN	HUN-59	Freya	Náray Vilmos	Náray Richárd, Wonke Péter	TVSK	3.0	2.0	2.0	3.0	(7.0)	(6.0)	3.0	3.0	4.0	20.0	33.0
4th	Dragon	HUN	HUN-46	Kukulkán	Jakab László	Horgos tamás	TVSK,HYC	(11.0 DNC)	(11.0 DNC)	4.0	4.0	2.0	7.0	5.0	6.0	3.0	31.0	53.0
5th	Dragon	HUN	HUN-54	Indigó	Nedbál Noel	Nedbál Ervin, Nedbál Zsombor	TVSK	6.0	(11.0 DNF)	6.0	5.0	4.0	5.0	2.0	4.0	(8.0)	32.0	51.0
6th	Dragon	HUN	HUN-31	Nemecsek	Kozma László			1.0	5.0	(7.0)	(11.0 DNS)	5.0	3.0	7.0	5.0	7.0	33.0	51.0
7th	Dragon	HUN	HUN-30	Yorikke	Dobos Attila	Kismarty Lechner Balázs, Kerepesi István	TVSK	(8.0)	6.0	(9.0)	8.0	3.0	2.0	6.0	8.0	5.0	38.0	55.0
8th	Dragon	HUN	HUN-61	Tiamat	Homola László	Fidy Béla, Horváth	AYC	7.0	7.0	(8.0)	6.0	8.0	(9.0)	8.0	7.0	6.0	49.0	66.0



Quantum Pénteki Tréning

Szöveg: Hercsel Erik

Sikerült végre összehozni a régóta tervezett Pénteki Tréninget, **QUANTUM J/24 PÉNTEKI TRÉNING 2015** néven!

Az edzéssorozatot nyilván a korábbi, nagyon sikeres Pénteki Regatták ihlette, és az azok megszűnte óta jelentkező igény generálta. Mi pedig összeraktuk. Meggyőződésem, hogy nagyon beleillik a felkészülési programunkba, nagyon jó lehetőség a vitorlástudásunk fejlesztésére és nagy élmény lesz!

A **QUANTUM SAILS HUNGARY** - osztályunk stratégiai partnere – állt elsőként a tréningorozat mellé. Egy vadonatúj QUANTUM spinakkert ajánlottak fel a győztesnek, és Rauschenberger Miklós (Mikulás) fogja a tréningeket vezetni. Terveink szerint szakmai konzultáció is lesz a tréningek végén Mikulás irányításával.

Fehér Peti barátunk az általa terveztetett és gyártatott BRAVO 6.0 motoros biztosításával járul a tréning sikeréhez.

A **BYC** – mint a 2017-es J/24 EB házigazdája, szintén azonnal a rendezvénysorozat mellé állt. Biztosítja a helyszínt, a kikötőt, klubszobáját és a rendezéshez szükséges eszközöket. Támogatja a dolgot még a **KREDENC BORBISZTRÓ** is, a napi győztesek különdíjaival és a döntő utáni fogadás helyszínének a biztosításával. Köszönet a támogatóknak!

A tréning pontos kiírása a *mellékletben található*. Olvassátok el, és jelentkezzen, aki szívesen részt venne ezen a sorozaton. Akinek kedve lenne, de nem látja, hogy hogyan állna össze a csapata, az is jelezze! Meggyőződésem, hogy vegyes csapatoknak is nagyon hasznos indulni ezen a tréning-sorozaton. Higgyétek el, rengeteget lehet tanulni!

6 csapat indulása kell a rendezvényhez! Eddig jelentkezett a **NORD TELEKOM**, a **BIG FIVE**, a **GONE WITH THE WIND**, és a **DJANGO**. Kell még tehát

minimum két egység! (természetesen minél többen leszünk, annál többen lehetünk még jobb vitorlázók!) – és egy SPINAKKER!

Ne tétovázzatok! Jelentkezzetek! Kérdezzetek, megoldjuk!

Boldog vitorlázást!



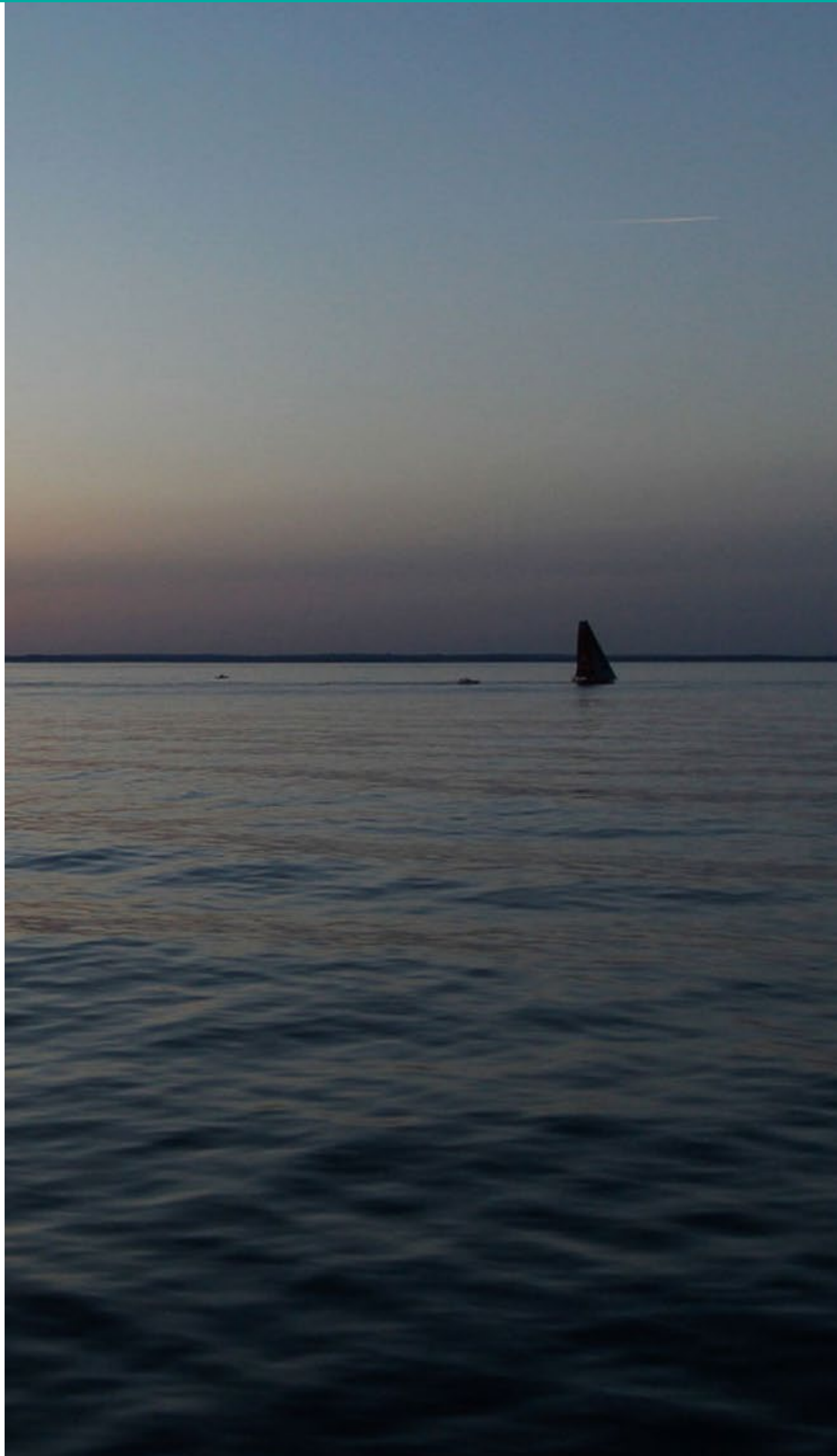
A one-design dicshimnusz

Szöveg: Sármay Bálint Fotó: Ainhoa Sanchez / Volvo Ocean Race

Sokan a rosszallás és a kétely szemöldök-ráncolásával fogadják két évvel ezelőtt a Volvo Ocean Race szervezőjének azon ötletét, hogy szigorúan ellenőrzött osztályhajókat vezessenek be. A földkerülő verseny szerves részévé vált a saját hajó tervezése és - a verseny közben is történő - fejlesztése, ezért az angolszász szóbeszédben a verseny veteránjai számára ez szentségtörés volt.

Az osztályhajók tervezését és építését is magára vállalta a versenyt rendező cég, de szinte minden számításuk bejött.

- 1) A hajó kisebb lett, kisebb legénységgel versenyezhető, de alig lett lassabb. Ugyanolyan időtartam alatt teljesítik a földkerülést, mint az egykori VO70-esek.
- 2) Osztályhajó lévén, olyan robusztusra lehetett tervezni és építeni, ahogy a szervezők kívánták. Ez azért fontos pont, mert az aktuális és potenciális szponzorok számára



az eredmény eddig nehezen volt szavatolható, ha a vitorlázók fejlesztették a hajót, ők ugyanis hajlamosak a technika határait feszegetni egy párszázalékos teljesítménytöbbletért. Az elmúlt V.O.R.-on szinte minden szakaszban volt olyan hajó, mely kiállni kényszerült.

3) Eszméletlen szorossá vált a verseny. A több ezer mérföldes szakaszon keresztül látótávolságban való versenyzés nem csak a tapasztalt versenyvitorlázókat izgatja libabőrösre, hanem a kívülállók számára is egy könnyen fogyasztható versenyélményt közvetít.

A nyitóképről legalább annyit lehetne írni, mint egy korai Van Gogh-ról, mert szinte tapintható a flaute feszültsége, ahogy az élen lévő két hajónak a befutótól húsz mérföldre elállt a szél. Több, mint ötezer nyolcszáz mérföldet tettek meg, átkeltek az egyenlítőn és a Bermuda háromszögön, beléptek a Golf áramlatba és szinte hallótávolságban állnak egymás mellett. A helikopterről látszik már egy szélcsík széle, valószínűleg mindkét hajón az árbocra küldtek egy-egy szélkémet, ő is látja már. Tizenhét nap vitorlázás alatt az emberbe



beleég a négyórás váltás ritmusa, fokozatosan kimerül a párórás megszakított alvásoktól, a sótalánítóval készített víz semleges ízétől és az úrhajós ételek kásás fűrészporkalmazállapotától, de ilyenkor mindenkiből úrja előtör a tigris és minden hajszálával, kiélezett érzékszervekkel ugrásra kész. Egy fuvallatnyi szelet is meg kell ragadni, nehogy az ellenfél kapja meg előbb. És amikor hallatszik a csörlőjük száraz kereplése, akkor mindenki lesi, hogy mit húznak. Majdnem hatezer mérföld után párosverseny-szerűen takkolgatni a gyenge partmenti szélben, ez minden képzeletet felülmúl.

A győztes hajó összesen 5.811 tengeri mérföldet tett meg 17 nap 9 óra és 3 perc alatt, a leggyorsabb huszonnégy órájuk alatt 484,3 tengeri mérföldet tettek meg. Az igazán megdöbbentő az, hogy az első és a második között három perc volt a különbség. Egységre átszámítva összesen 25.023 percet vitorláztak, azaz a különbség alig 0,12 ezrelék.



KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



Te meddig mennél el?

SZÖVEG: SÁRMAY BÁLINT
KÉPEK: LEDEFIDYVANBOURGNON.COM



HORIZONT · Te meddig mennél el?

Azt gondold, hogy szeretsz katamaránózni? Annyira biztos nem, mint Yvan Bourgnon, aki tegnap ért partot huszonöt nap katamaránózás után. Ugyanis két évvel ezelőtt elindult, hogy egy módosított húszlábas kéttestű fedélzetén megkerülje a földet.

A Sri Lankáról Dzsubutiba vezető szakasz 2233 tengeri mérföldjét 4,3 csomós átlaggal teljesítette és az utolsó száz mérföldön csak néhány liter édesvize maradt, ezért kénytelen volt a liofilizált ételeit tengervízzel elkészíteni (a szárított ételleket forró víz hozzáadásával kell elkészíteni) és a hajnali párát is begyűjteni.

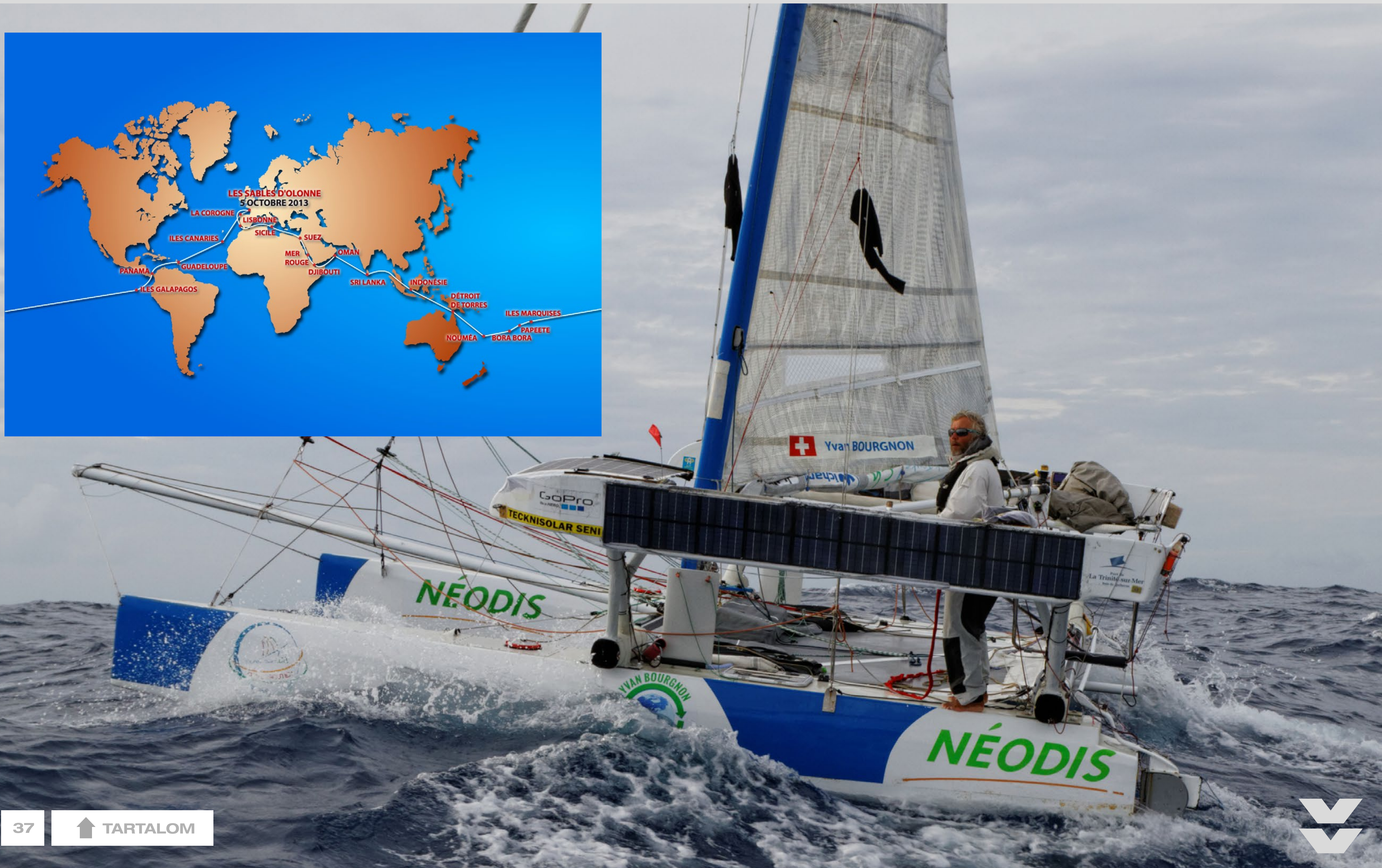
A két éve tartó földkerülést szakaszokban teszi meg. Az, egy másik szóló földkerülő versenyről elhíresült Les Sables d'Olonne-ból indulva, Portugália és Marokkó érintésével jutott el a Kanári szigetekig, ahonnan Martinique-on át Panamába hajózott és átkelt a csatornán. A csendesóceánon átkelve a Galapagos és Márkíz szigeteken állt meg, majd Tuamatu, Bora-Bora és Tonga következett. Vanuatu és Fidzsi után Bali és a Maldív szigetek. Majd Sri Lankáról Dzsubuti, a Szezi csatornán át Szicíliába vezet útja, majd onnan vissza Les Sables d'Olonne-ba.

A HAJÓRÓL

A húszlábas (6,20 méteres) strandkatamaránt alaposan átépítették, megerősítették, hogy az egykezes hajózás biztonságos lehessen. Mindkét oldalára magas kiülő-kereteket szereltek, az úszótesteket és keresztidákat is megerősítették. Maga a hajó négyszáz kiló üresen és menetben kétszáz



HORIZONT · Te meddig mennél el?



HORIZONT · Te meddig mennél el?

kiló felszereléssel és a mázsás kormányossal bővül ki. Az átalakított strandkatamaránon nincs kajüt, aludni csak a keretek árnyékában lehet. A földkerülés kétharmadát biztonságban sikerült megtenni, Yvan csak két alkalommal borult (a hajó speciálisan méretezett, hogy egyedül is vissza lehessen állítani borulás esetén), viszont a Sri Lankára való érkezéskor zátonyra futott és a hajó szinte megsemmisült. Támogatói segítségének köszönhetően, és az első hajó tapasztalatai alapján új hajót épített, mellyel Sri Lankáról márciusban indult tovább.

A HAJÓSRÓL

Yvan Bourgnon aktív és sikeres óceáni versenyző, a Mini-Transat-on edződött, majd a többtestűek megszállottja lett. Fivérével Transat Jacques Vabre-győztes, majd több sebességi rekord felállítója, az elmúlt években a strandkatamaránokra koncentráta a kihívásait. Megkerülte a Horn fokot, felállította a Földközi tenger (53 óra 52 perc) és a La Manche csatorna (7 óra 42 perc) átkelési rekordjait.



Kéttestű kalandok a Balatonon

Az idei vitorlásszezon legeredetibb ötletét indítja
újtjára Balatonfüreden a Team Black Jack csapata.

SZERZŐ: KATAMARANSULI.HU (X)



A Nagy R. Attila kormányozta fekete SL-33-as katamarán legénysége a tavalyi szezonban nagyon sikeresen szerepelt a hazai vitorlásversenyeken, a Kékszalagon az abszolút 3. helyen végeztek, és a legtöbb aranyérmet ők zsebelték be a nagyhajós versenyek során. Idén úgy döntöttek, hogy nem tartják meg maguknak a katamaránózás örömét, hanem megosztják ezt az erre nyitott gyermekekkel is: csemete katamarántáborot rendeznek Balatonfüreden.

Külföldön, olasz, francia tengerpartokon megszokott látvány a kis műanyag katamaránok, beach cat-ek jelenléte, amik színes vitorláikkal, és a rajtuk, körülöttük hancúrozó gyerekekkel rögtön felhívják magukra a figyelmet. A Katamarán Suli Topper 12 típusú 12 lábás hajói is feltűnő látvány voltak a Budapest Boat Show-n, ahol a plafonról lógtak alá, az egyik ráadásul fejjel lefelé! Ezek a fröccsöntött műanyag kéttestűek ideálisak gyermekek oktatására, az ISAF hivatalosan is oktatóhajónak nyilvánította őket. Alumínium rudazatuk, könnyű súlyuk, egyszerű technikai megoldásaik mind-mind azt a célt szolgálják, hogy akár már a 7-8 éves gyerekek is könnyűszerrel kezelhessék őket, felnőtt segítsége nélkül. Egy hajót két gyermek kényelmesen tud vitorlázni, megtanulhatják, hogyan vigyék egy testen, hogyan manőverezzenek katamaránnal, hogyan állítsák fel azt, ha felborult. Óriási móka a katamaránózás, sokkal nagyobb sebességre képes ez a kis hajó, mint a hasonló léptékű egytestű társai, így egészen kis szélben is élvezetes vele vitorlázni.

A 2015-ös évben hat gyermektáborot terveznek megrendezni, de igény esetén szívesen növelik ezt a számot. Alapvetően napközis táborként indul, és reggel nyolctól délután négy óráig tart, de lehetőség van bent-



1938



HORIZONT · Kéttestű kalandok a Balatonon

lakásra is. A napközis tábor ára 55.000Ft, míg a bentlakásos ára 75.000Ft. A tábor hétfőtől péntekig tart, tehát öt napos, programja napi kétszeri vitorlázást tartalmaz, elméleti oktatást, ami során az alapvető vitorlázási ismereteket, a hajó felépítését, felszerelését, a meteorológia, balatoni hajózás alapjait sajátíthatják el a gyermekek. Emellett számtalan parti játék, sport, strandolás, kalandpark látogatás teszi még izgalmasabbá és örömtelibbé a tábort. A tábor helyszíne a frissen felújított és kibővített balatonfüredi Hajógyári Kikötő, mely tágas és zöld, így tökéletes terepe a nyári vakációnak. A kikötőben található Hajógyári Étterem gondoskodik napközis táborok esetében napi három (tízórai, ebéd, uzsonna), bentlívós táborokban napi ötszöri étkezésről. A Katamarán Sulit a Magyar Vitorlás Szövetség már akkreditálta, így hivatalosan is biztosított a tábor magas színvonala. Az MVSZ hivatalos gyermektábori tematikája megtalálható a Szövetség honlapján a Vitorlás Suli menüpont alatt.





KATAMARÁN SULI

Katamarán Suli Balatonfüreden
a YACHT CLUB TEAM BLACK JACK támogatásával.

**Hazánk egyetlen katamarán iskolája
új hajókkal várja a nebulókat!**

Vitorlás táborok 6-16 éves gyermekeknek EGÉSZ nyáron!

www.katamaransuli.hu • Tel.: 06 30 555 9169
Hajógyári kikötő, 8260 Balatonfüred, Tihanyi műút 1.

A Katamarán Suli oktatói mind sok éves vitorlásversenyzői, katamarános múlttal rendelkeznek. Számtalan gyerektábor áll már a két vezető oktató, Hegedűs Léna és Nagy R. Attila háta mögött is. Utóbbi a tavalyi évhez hasonlóan idén is a Black Jack katamarán kormányánál fog ülni. Michaletzky Luca pszichológusnak tanul, és évekig versenyzett 17 és 18 lábas katamaránokon, majd a tavalyi szezonban szintén a Team Black Jack-et erősítette, míg Péntes Botond a katamaránózás előtt a Principessa liberán versenyzett évekig. Így tehát a Katamarán Suli ifjú tanoncai a Balatont és a vitorlázást kiválóan ismerő, a gyermekekkel magabiztosan bánó oktatókat tudhatnak maguk mellett.

Így tehát aki élvezetes és értékes programot szeretne találni gyermekeinek a nyári vakáció idejére, az bátran jelentkezzen a Katamarán Suliba! Vitorlástudástól függetlenül várjuk a 8-16 éves csemeték jelentkezését, és megígérhetjük, hogy akár először ül hajóban, akár nem, a katamaránózás felejthetetlen élményt fog nyújtani nekik.

<http://katamaransuli.hu/>

<https://www.facebook.com/katamaransuli>



Pótcselekvés

Olyan nincs, hogy egy hajóval minden élvezet átélhető. Amúgy is tudjuk, hogy ami gyönyörködtet annak megvan az árnyoldala, de most ebbe nem mennék bele. Ha egy hajón lakni, túrázni és versenyezni is akarunk, akkor máris fejleszthetjük a kompromisszum kézségünket.

Ha főleg lakunk, akkor keressük meg a kikötő legeldugottabb legvéde-
tebb helyét, közel a mosdókhöz és távol a ráérő nézelődőktől. Az ilyen
helyről nem könnyű kiállni, de ne is akarjunk. Legyen légkondi, a korlátra
tegyünk muskátlit és gépesítsük a konyhát.

Ha túrázunk, akkor válasszunk keskeny hajót, alacsony merüléssel, sok biká-
val a decken, hogy mindenhol ki tudjunk kötni. Versenyhajót paron, kar-
bonból, kiképzett legénységgel, kísérő motorossal és jó yardstick számmal
érdemes tartani. Össze lehet ezt gyúrni egyetlen hajóba? Nem hiszem, leg-
alábbis nekem nem sikerült. Lakható hajómmal túrázni élvezet, de verse-
nyezni értelmetlen. Álmodoztam már egy szép nagy gennakerről, hogy jó
gyorsan haladjak bő szélben, de hová is sietnék?

Versenyvágyamat különféle OD hajókon próbáltam kiélni, de szembesül-
tem a nagyhajós csapatépítés állandó nehézségeivel, így jutottam vissza a
kezdeteimhez a kalózozáshoz.

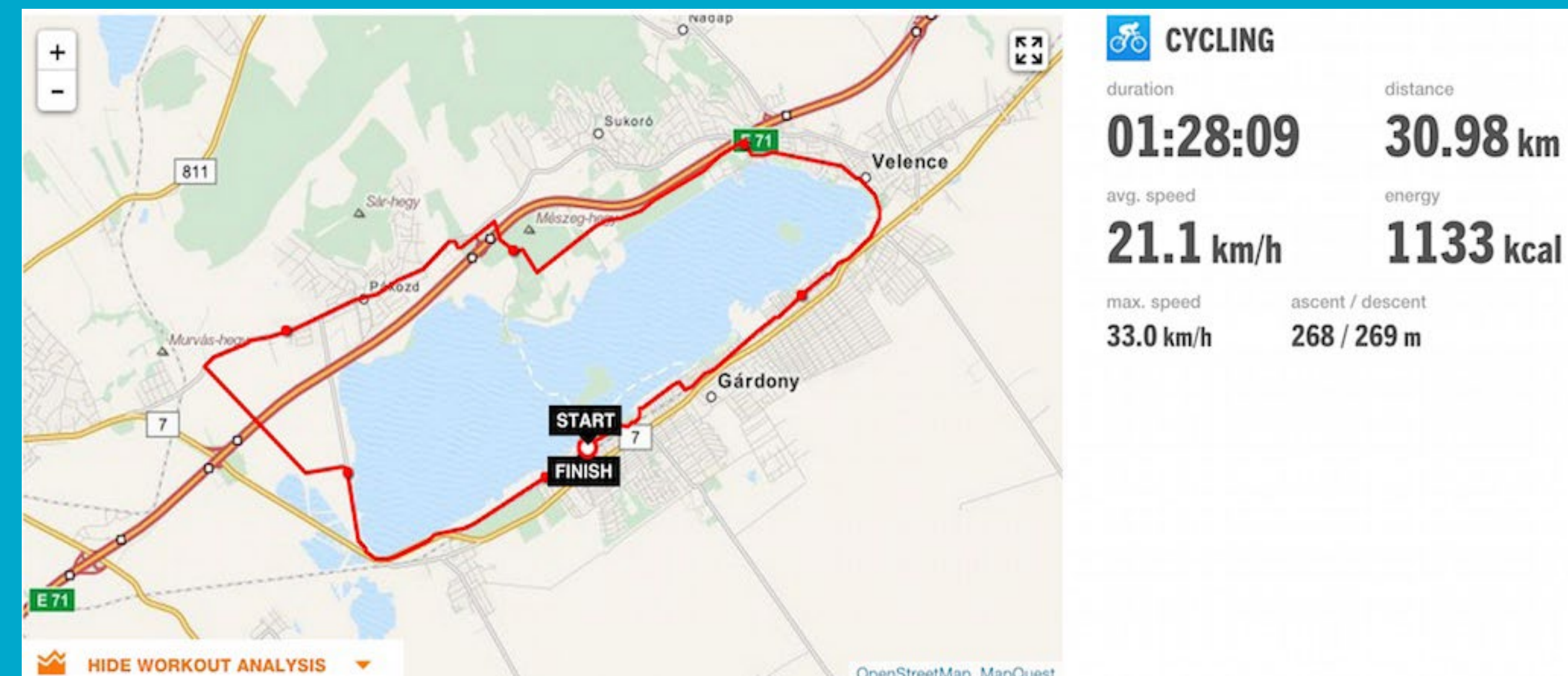


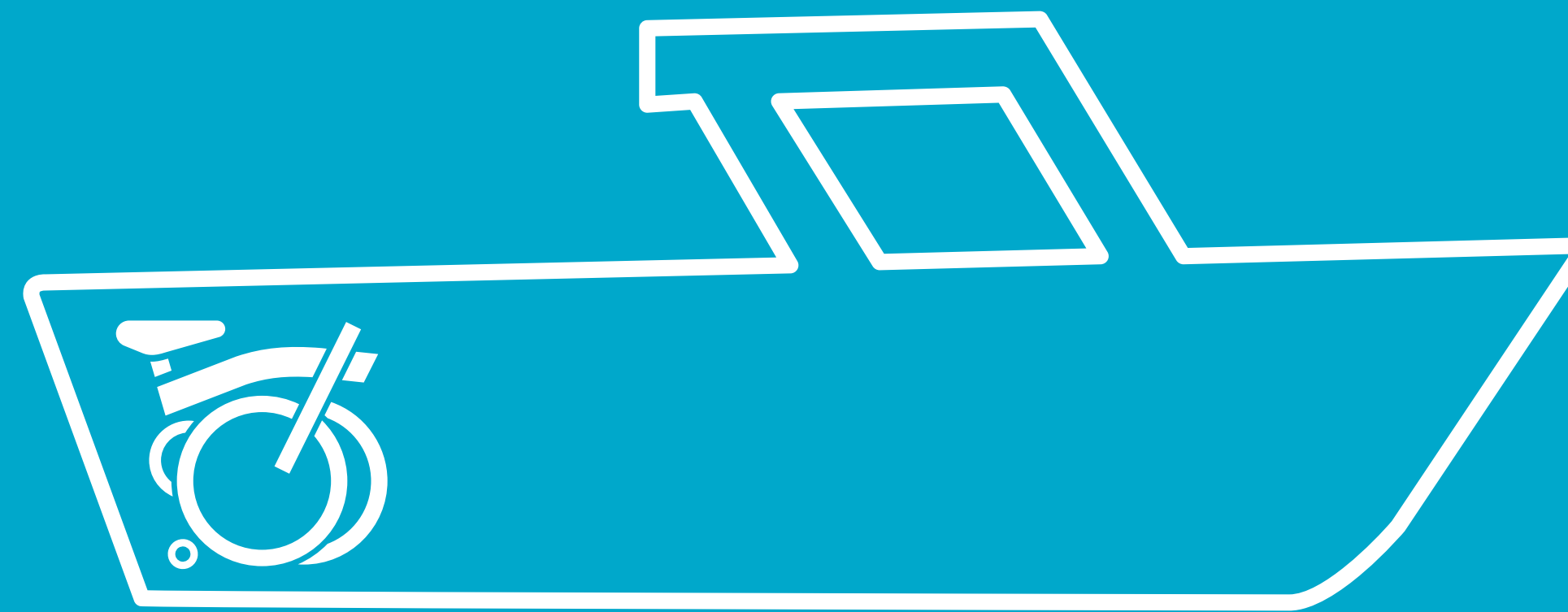
A Kalóz egyszerű történet leponyvázunk, sólyán lecsusszanunk és huss, már száguldozhatunk is kedvünkre.

Így is tervezetem, hogy vasárnap még ebéd előtt kicsit hajóztatunk de a VVSI-s giga építkezés einstandolta a Sipi birodalom életterének jó részét, így ahhoz, hogy kiszabadítsam a tömörre tárolt hajók közül a Kalózt mintegy harminc hajót kellett volna átmozgatnom, amihez nem volt nagy kedvem.

Szerencsére a kocsi csomagtartójában ott lapult hű társam az összehajtható Brompton bringa, gondoltam tekerek egyet a tó körül. A Velencei-tó egyik nagy nagy érdeme, hogy kicsi. A pálya közel a kikötőkhöz, a hullámok nem zavaróak, áramlás nincs, és körbe lehet bringázni akár egy szemvillantás alatt. Vagy nem?

Nos elhatároztam, hogy lemérem mennyi ideig tart egy kör a kiskerekű cangával. Letöltöttem a Sports Tracker nevű alkalmazást és nekivágtam. Kelet felé indultam, abban bízva, hogy visszafelé hátba kapom a szelet. Igyekeztem elkerülni a szűk parti sétányokat, mert a szép idő rengeteg bringást csalt ki kőrözni. Kicsit aggódtam, hogy a kétsebességes váltóm elég nyomatékot ad e az É-i oldal domborzatának leküzdéséhez, de szerencsére a kapaszkodók egyáltalán nem vészesek. Pákozd után még kicsit kerültem is Székesfehérvár felé, mert a bringa út minősége és vonalvezetése ezen a szakaszon talán a legszebb, legélvezetesebb. Visszaérve az indulási pontra megállítottam a programot. Az út hossza 31 km. Nekem kevesebb mint másfél óra alatt sikerült lenyomnom. Ennyit érdemes rászánni egy kis testmozgásra. Persze egy jó kis spinnakeres menet sem lett volna rossz. Majd a jövő héten.





Ha a városban már veled van, miért nincs a hajódon?

Képzelt szülte katamarán-hajó-naplókalandok a Balatonon

SZERZŐ: KATAMARANSULI.HU (X)



Végre eljött június 22. hétfője! Pedig általában nem vagyok a hétfők nagy rajongója, de ez a hétfő más. Egyrészt péntektől fogva hivatalosan is elkezdődött a VAKÁCIÓ, másrészt ezen a hétfőn indul a Katamarán Suli! Rendes suli után rögtön fejest ugrok egy másik suliba? És még örülök is neki? Nem kell nagy rendőrfelügyelőnek lenni, hogy gyanút fogjunk: itt valami ritkaságról lehet szó. És bizony így van! Ugyan már évek óta járok vitorlás-táborokba, idén valami egészen újba fogok belevágni: megtanulok katamaránon vitorlázni! Ez eddig csak a nagyok kiváltsága volt, az America Kupásoké, meg a Kékszalag dobogósaié, de idén végre 50 kiló alatt is ki lehet próbálni ezt a kéttestű csodát, és én - és ahogy látom tizenpár kortársam is - az úttörői leszünk ennek.

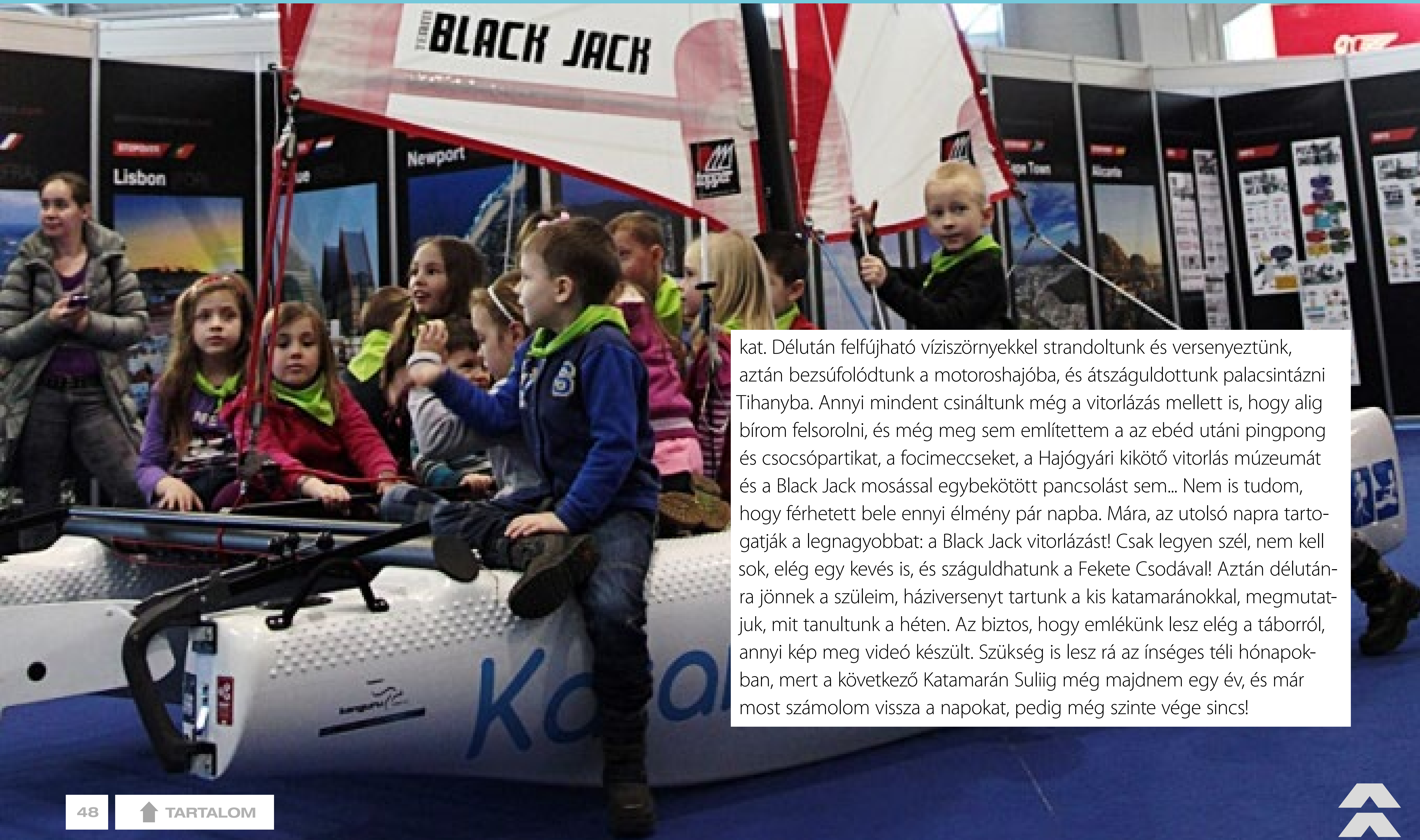
Meglepően nagy a zsongás a balatonfüredi Hajógyári Kikötőben ezen a hétfő reggelen. A többiekkel a táborok első napjának megfelelően még csak szégyenlős pillantásokat váltunk, ellenben a vízparton sorakozó hat fehér-piros 12 lábas katamaránt annál csillogóbb szemekkel csodáljuk. A bátrabbak már közelebb mentek, tapogatják, találgatják a kötelek szerepeit, én inkább csöndben várom, mi következik...

Hát ez a nap is eljött, június 26. péntek. A Katamarán Suli utolsó napja. Egyszerre vártuk és féltük ezt a napot: vártuk, mert a pletykák szerint ma, az utolsó napon felülhetünk mi is a Black Jackre! És féltük, mert hát ez a tábor utolsó napja.

De haladjunk sorban, mert amennyire szorgosan terveztem írni ezt a naplót, annyira maradtam le vele ezekben a sűrű napokban. Hol hagytam abba hétfőn, a csöndes várakozásnál? Nem tartott sokáig végül ez a várakozás, ugyanis hamar befutott az oktató, Rozsda és két segítőtje Luca

és Boti is. A délelőtt az ismerkedésről szólt: először is be lettünk mutatva egymásnak és a hajóknak, megkaptuk harci felszerelésünket is: kék lycramellényeinket (pont olyan, mint a Black Jack legénységének!), a mentőmellényeink és bukósisakok is ki lettek osztva, illetve kaptunk még egy furcsa szerzetet, ez trapézmellényt is. Állítólag az ezen lévő kampóval fogunk majd kilógni a hajó oldalán, azaz trapézolni, ami a szárazföldről nézve elég bizarrnak tűnt... De aztán a vízben az első egy talpas menetnél rájöttünk, hogy milyen hasznos is ez! Az elmúlt években vitorláztam már Optimisten, régi Kalózon, egy keveset még tőkesúlyos hajón is, de egyik sem ért fel a katamaránzás élményével! Szupergyorsan száguld az egytestű hajókhoz képest, bár irányítani kicsit nehezebb. Kormányos voltam a katamaránon is, a Lengyelnorbi nevű hajó kapitánya, és hát az első napokban meggyűlt a bajom az egy testre állítással. A mancsaftommal is meg kellett találnom a közös ritmust, a manőverek kicsit körülményesebbek, de aztán bejöttem! Jól jött végül az elején feleslegesnek ítélt bukósisak is: egyszer még fel is borítottam a hajót, egymás hegyén-hátán álltunk, mire vissza tudtuk állítani. Persze minden rendben volt, legalább lehűtöttük magunkat egy kicsit - és még szerencse, hogy az oktatóknál volt kamera, így az este vissza is tudtuk nézni elejétől a végéig, hogyan is álltunk fejre. Belülről kicsit ijesztő, kívülről viszont nagyon mókás volt!

Az egyik nap tükörsima vízre ébredtünk: elállt a szél. A katamarán ugyan kis szélben is könnyen megindul, de szél nélkül sajnos ez sem megy, így vitorlázás helyett délelőtt elmentünk a tihanyi kalandparkba, ahol a fák között mászkálhattunk a különböző akadálypályákon. Még trapézolás is volt: legalábbis beülővel és karabinerrel kellett biztosítanunk magun-



kat. Délután felfújható víziszörnyekkel strandoltunk és versenyeztünk, aztán bezsúfolódtunk a motoroshajóba, és átszáguldottunk palacsintázni Tihanyba. Annyi mindent csináltunk még a vitorlázás mellett is, hogy alig bírom felsorolni, és még meg sem említettem a az ebéd utáni pingpong és csocsópartikat, a focimeccseket, a Hajógyári kikötő vitorlás múzeumát és a Black Jack mosással egybekötött pancsolást sem... Nem is tudom, hogy férhetett bele ennyi élmény pár napba. Mára, az utolsó napra tartogadják a legnagyobbat: a Black Jack vitorlázást! Csak legyen szél, nem kell sok, elég egy kevés is, és száguldhatunk a Fekete Csodával! Aztán délutánra jönnek a szüleim, háziversenyt tartunk a kis katamaránokkal, megmutatjuk, mit tanultunk a héten. Az biztos, hogy emlékünk lesz elég a táborról, annyi kép meg videó készült. Szükség is lesz rá az ínséges téli hónapokban, mert a következő Katamarán Suliig még majdnem egy év, és már most számolom vissza a napokat, pedig még szinte vége sincs!



Partra vetve

A híres orosz milliárdos, Szergej Polonszkij 98 lábás Azimutja már több, mint egy hete a kambodzsai Koh Tang sziget egyik mesés homokstrandjának látványossága. Még mindig nem teljesen világos, hogy hogyan és milyen körülmények között "járdázták meg" a hajót, de mivel a helyi lehetőségek erősen korlátozottak, vélhetően egy ideig marad is a parton.

Kicsit homályosítja a képet hogy Polonszkijt az orosz hatóságok körözik.

A gazdasági válság előtt 1,2 milliárd dollárra becsült vagyonával Polonszkyfelkerült a milliárdosok Forbes-listájára. Majd egy másik felsorolásba is felkerült, ezúttal az Interpol nemzetközi körözési listára, miután két moszkvai ingatlanfejlesztés befektetői is sikkasztással gyanúsították. Jelenlegi lakóhelyére, Kambodzsába menekült, mivel az országnak nincs kiadatási szerződése Oroszországgal.

Amint azt a közösségi hálózatokon közzétett fotóiból leszűrhető, Polonszkinak nem túl sürgős, hogy kikerüljön a bajból. A megfeneklett

hajó fürdőplatformjáról posztolta, hogy "felettünk a csillagos ég. Olyan érzés, mintha egy másik galaxisban ragadtunk volna. Az egész legénység azt szeretné tudni, hogy hol árulnak jegyeket a mozira. Most várjuk a da-gályt. Gyönyörű".

Az Azimut nagyságrendileg száz tonna és a szigeten nincsenek felkészülve sem gépileg, sem emberileg egy ilyen hajó mozgatására.

[Az eredeti cikk itt található.](#)



Lottózzgatunk?...

Ki nem játszott el a gondolattal, hogy a mostani sokmilliárd az ötödik szám beikszelésével hirtelen a zsebébe kerül? Én már fejben el is költöttem – legalább másfélszer háromszor – a főnyereményt.

SZERZŐ: SÁRMAY BÁLINT





NA DE MENNYIBE IS KERÜL PONTOSAN EGY JACHTOT FENNTARTANI?

Merjünk nagyot álmodni és ne adjuk százötven láb alá, hogy biztosan elérjen a család is, meg a haverok. Legyen inkább kétszáz. Azt, hogy mennyibe kerül maga a hajó az fogja eldönteni, hogy mi a fontosabb: a mérete, a sebessége, vagy a személyzet száma. Minél nagyobb a hajó annál drágább, számoljunk átlagosan méterenként kétmillió dollárral. Kétszáz láb az majdnem hetven méter, ami alsó hangon száznegyven mil-




lió. Ez még csak a középosztály, akik igazán nagyot álmodtak, száz méter felett járnak. Fontos az is, hogy mennyivel megy - mint régen, az autós-kartyákban. Ha elég, hogy húsz csomót tud, akkor meglehetősen az előbbi száznegyvenből, de ha huszonöt kell, akkor az legalább tízmilliós felár. Ha harminccal akarunk döngötni, akkor az több is lehet. Befolyásolja a végösszeget a személyzet mérete is. Elég ötven fő? Nem biztos, mert legalább tíz-

towergate <http://www.towergateinsurance.co.uk>

SUPER YACHTS

Cost of Maintaining a Super Yacht

The sea still remains a prime spot, allowing its explorers exclusive time off in the private surrounds of a super yacht, but owning a super yacht means not only initial capital outlay – often into tens, and sometimes hundreds, of millions – but also annual running costs that stretch well into seven figures.

 OPERATING COST (YR.)	 FUEL USAGE (71M YACHTS)	 V.A.T. (VALUE ADDED TAX)
10% of Initial Value	500L of Diesel (hr.)	15-25% of Vessel's Value



HORIZONT · Lottóztatunk?...



fős a műszaki személyzet, újabb tíz, inkább tizenöt a fedélzeti személyzet, további ötfős tisztikar - a kapitány, a kormányos, a rádióstiszt, a navigátor és a meteorológus - legalább ötfős konyhastáb és fedélzetenként legalább ötfős kiszolgáló-személyzet. Ja, a fedélzeti orvos, majd kimaradt! Könnyen összejön egy kisebb szimfonikus zenekar létszáma (http://hu.wikipedia.org/wiki/Szimfonikus_zenekar).

Most hogy ezzel megvagyunk, még nem is használtuk a jachtot. Mert ugye, ha nem is hajózunk, valahol állni kell és ha igazán asszimilálódni szeretnénk, akkor ott kell lennünk, ahol a többiek. De résen kell lennünk, mert



HORIZONT · Lottóztatunk?...



meg kell küzdeni a helyekért: Portofino kikötőjében csak alig egytucat hely van és időben kell foglalni, a Monacói nagydíj alatt akár egy kisebb (nagy jó, nagyobb) pesti lakás árát kell számolni egy hétre, de Capri szigetén, vagy Porto Cervóban is simán elkérnek három-négyezer dollárt egy éjszakáért. A Cannes-i filmfesztivál idejére legalább egyéves a várólista, ha most időben észbekapunk, előjegyezhetünk 2017-re.

The Most Expensive Yachts

20 40 60 80 100 120 140 160 180
(Meters)



YAS

OWNER: Hamdan bin Zayed bin Sultan Al Nahyan
OCCUPATION: Emirati politician and royalty
COST: Unknown (Estimated \$350M)
LENGTH: 141.00m (462'7" ft)
TOP SPEED: 26 knots
OF CREW MEMBERS: 56

TECHNOLOGY

Some cues have been borrowed from a UAE navy frigate for increased security. The doors have been made with carbon fibre, reducing weight. An eco-friendly fuel based engine will empower the yacht to reduce carbon foot print. Other hi-tech gadgets will include the SATCOM (satellite communication system), long-range underwater SONAR, and the night navigator used for when sunlight isn't the most intense outside.



PROJECT AZZAM

OWNER: Khalifa Al Nahyan
OCCUPATION: President of the UAE
COST: \$600M
LENGTH: 180.00m (590'6" ft)
TOP SPEED: 30 knots
OF CREW MEMBERS: 50

TECHNOLOGY

Much of this yacht is still confidential. However, Azzam can be expected to be environmentally friendly with decreased carbon dioxide, noise and soot emissions, and enhanced fuel efficiency. Azzam is also expected to be equipped with facilities to utilise waste heat from the engine to operate the yacht's desalination system for drinking water.

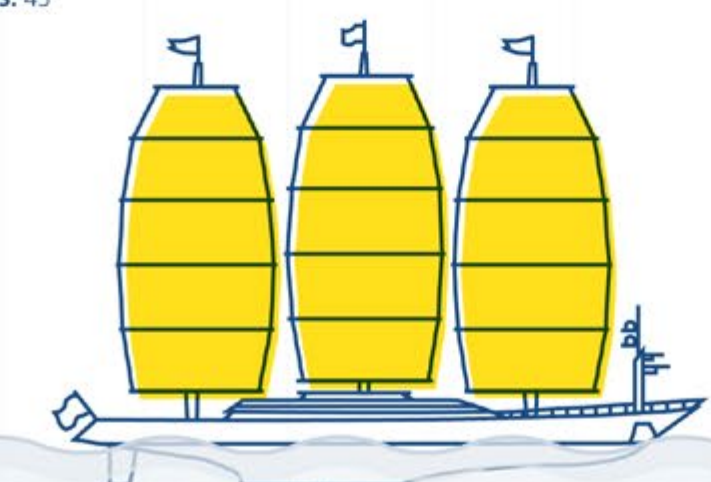


THE RISING SUN

OWNER: David Geffen
OCCUPATION: American business magnate
COST: \$200M
LENGTH: 138.40m (454'0" ft)
TOP SPEED: 28 knots
OF CREW MEMBERS: 45

TECHNOLOGY

Steel hull and aluminium superstructure. The engine is comprised of 4 MTU 20V 8000 M90 engines which can take the boat up to 28 knots of speed.



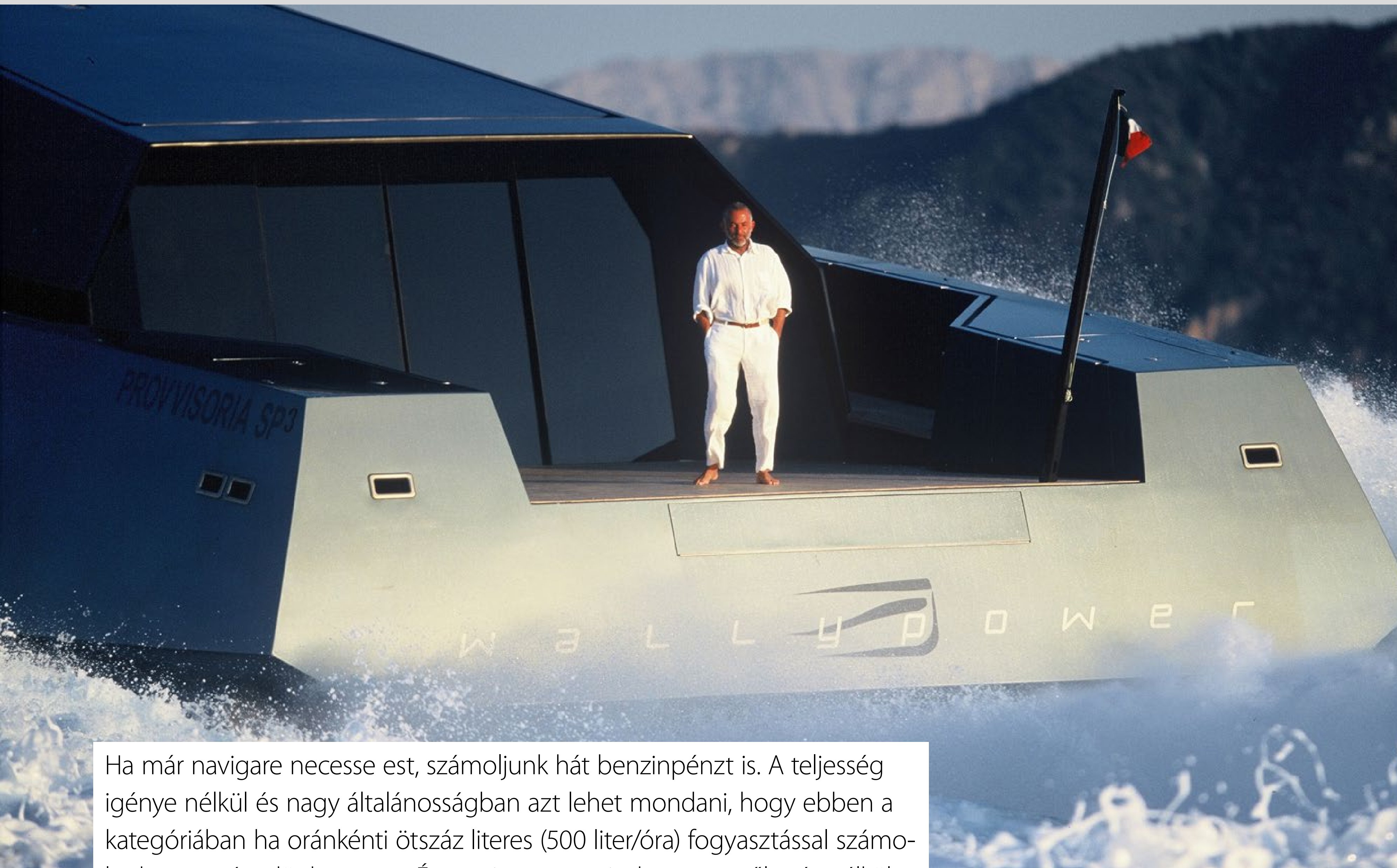
THE MALTESE FALCON

OWNER: Elena Ambrosiadou
OCCUPATION: Founder of IKOS Ltd.
COST: \$120M
LENGTH: 88.12m (289'1" ft)
TOP SPEED: 19.5 knots
OF CREW MEMBERS: 18



TECHNOLOGY

She has 2,180 hp Deutz diesels, which will take her up to 19.6 knots with power. Her engine room also hosts three gensets which provide rig handling as well as at-anchor power for all facilities. The carbon fibre yard arms are all securely fastened to the mast, and do not swing like conventional yachts. Instead, the entire mast rotates. She has a sail furling mechanism that is run by an electric motor which differentiates it from any other type of rigging.





Ha már navigare necesse est, számoljunk hát benzinpénzt is. A teljesség igénye nélkül és nagy általánosságban azt lehet mondani, hogy ebben a kategóriában ha óránkénti ötszáz literes (500 liter/óra) fogyasztással számolunk, nem tévedünk nagyot. Éves szinten ez minden megerőltetés nélkül elérheti a félmillió (USD) szintet. Adjunk hozzá majdnem ugyaennyit egy visszafogott társasági eseményekkel tarkított szezon kikötődíjaira és vegyük számba a többi éves fenntartási költséget is. Éves szinten a jacht értékének nagyságrendileg egy százalékát teszi ki a biztosítás, biztosan számoljunk

 VENUS OWNER: Steve Jobs' Family OCCUPATION: Apple COST: \$129M LENGTH: 79.25 m (260.0 ft) TOP SPEED: 22 knots # OF CREW MEMBERS: 22	TECHNOLOGY This ship is run using iMac's. A large pane of special glass runs around the ship's side and bow to look like an Apple store.
 DILBAR OWNER: Alisher Usmanov OCCUPATION: Russian oligarch COST: \$263M LENGTH: 110.00m (360'10"ft) TOP SPEED: 21 knots # OF CREW MEMBERS: 47	TECHNOLOGY She was the first yacht in the world with particle filters on the main engine exhausts. She has twin MTU diesel-electric main engines. The combination of diesel electric propulsion (by the gensets and the thrusters) and conventional propulsion with CPP (Controllable Pitch Propellers), this means she is extremely efficient over long distances.
 SEVEN SEAS OWNER: Steven Spielberg OCCUPATION: Film Director COST: \$200M LENGTH: 85.95m (281'11"ft) TOP SPEED: 20 knots # OF CREW MEMBERS: 23	TECHNOLOGY She has 'at anchor stabilisers' which work to increase onboard comfort at anchor and on rough waters. She has a projector which will throw an image onto the glass wall of an infinity pool acting as a make-shift cinema. Powered by 2 MTU (16V 595 TE70) 4,680hp diesel engines.
 ECLIPSE OWNER: Roman Abramovich OCCUPATION: Russian businessman COST: \$500M LENGTH: 162.50m (533'1"ft) TOP SPEED: 25 knots # OF CREW MEMBERS: 70	TECHNOLOGY The whole vessel is bullet and bomb proofed, and in case of an attack, there are five possible exits from the vessel. She also has a missile defence system. She has a 3 man 'leisure' submarine. There are rumours that she is equipped with an 'anti-paparazzi shield' that is activated by camera flashlights.



HORIZONT · Lottóztatunk?...

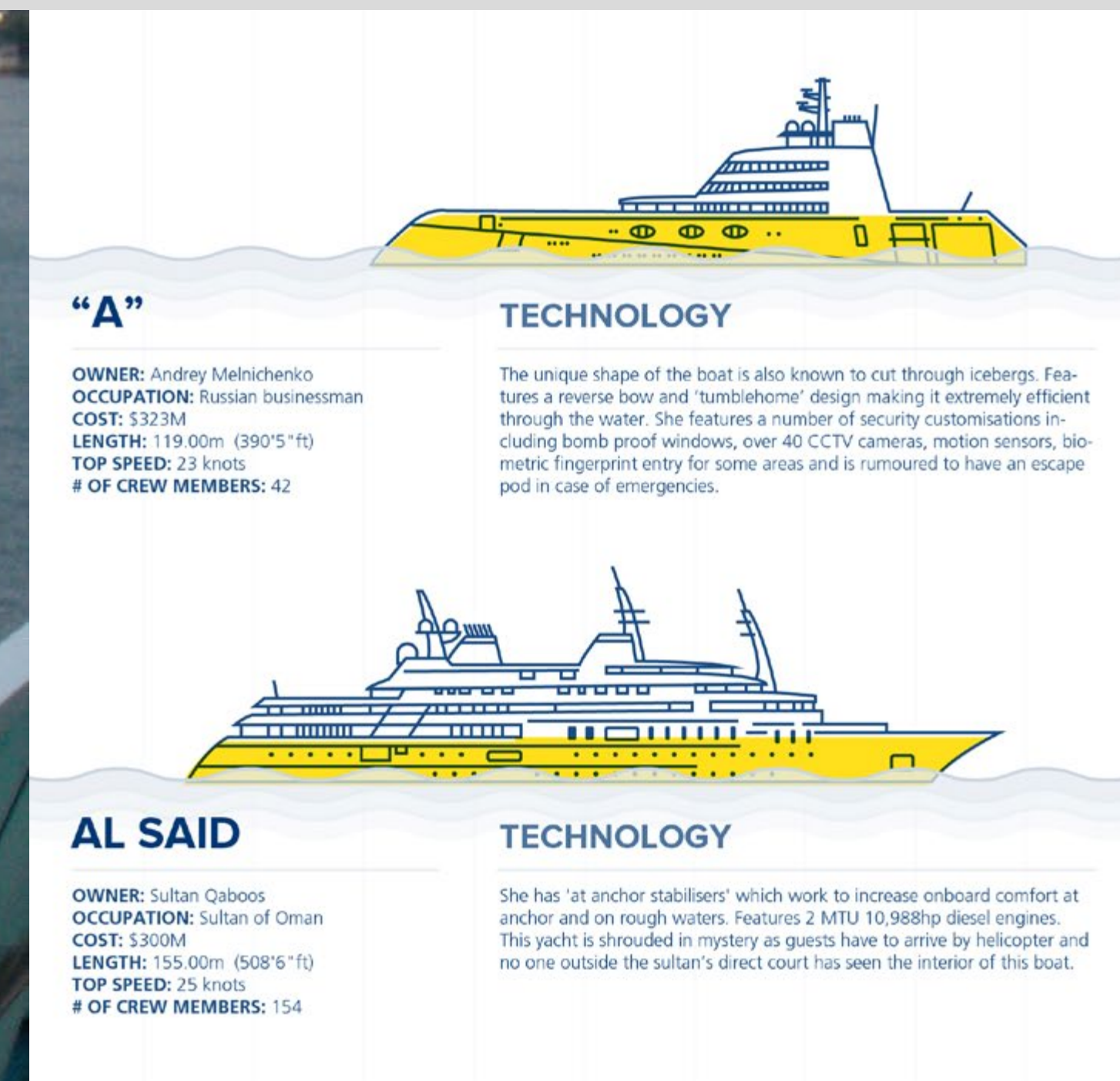


ennek a négyszeresét az éves karbantartási és javítási munkákra és még egyszer ennyit a személyzet bérköltésére. Az éves fenntartási költségek könnyen meghaladhatják a hajó értékének tíz százalékát.

Miben is maradtunk? Kétszáz láb, huszonöt csomó és legalább ötvenfős személyzet, ugye? Az meg is lehet már kétszáz millió dollárból.

Mennyit is ér most az ötös? Négymilliárd párszázmillió Forint, az majdnem tizenöt millió dollár. Hmm. Igazán nem is tetszett volna...

Az ihletet ez az infografika adta.



Want to Buy a Super Yacht?



So by looking at the results, a Super Yacht **100m long**, **25 Knots** top speed and **50 crew** should cost around 275 Million Dollars on average.



ÖRÖM MINDEN SZÍVDOBBANÁS

Életmentő 1%
„A Szívbeteg Gyermek
Védelmében”
Alapítványnak

Évente több mint fél ezer szívbeteg gyermek születik hazánkban. 95%-uk megmenthető. Ajánlja fel adója 1%-át „A Szívbeteg Gyermek Védelmében” Alapítványnak és járuljon hozzá Ön is a szívbeteg gyermekek ellátásához, a gyermek szívatültetések és műszívkezelések sikeréhez.

gyermeksziv.hu

Gottsegen György Országos
Kardiológiai Intézet,
Gyermekszív Központ



Adószám:

19661964-1-43

Karcolás nélkül

Sovány tartalékkal, de biztosan kelt át a Korinthuszi csatornán a Silver Cloud

Az óceánjárók között kis hajónak számító Silver Cloud a Silversea Cruises első hajójaként 1994-ben készült el és azóta is a társaság üzemelteti. Nyáron európai útvonalakon - a Földközi, a Balti esetleg az Északi tengeren - találkozhatunk vele, télen pedig a karib szigetvilágban és Délamerikában hajózik.

Nagy látványosságot jelentett, ahogy a hetvenegy lábás - 22 méteres - szélességével optikailag kitölti a mesterséges hajóutat, lélegzetelállító képek készültek az eseményről.

A Korinthuszi csatorna 6343 méter hosszú mesterséges víziút az Égei-tenger és a Jón-tenger között, amelyet a Korinthuszi-földszoros átvágásával hoztak létre. Néró 63-ban hatezer rabszolgát vezényelt a csatorna építésére, de halálát követően a munkálatok megtorpantak. A mai csatornát 1881 és 1893 között építette a görög állam, Türr István és Gerster Béla tervei alapján. Ez utóbbi részt vett a Panamai csatorna építésében is. A csatorna korának technikai csodájának számított, végeit nem zárták le zsilippel, hanem úgymond merlőhidakkal oldották meg a közúti forgalmat. Hajó érkezésekor a merülőhid egyszerűen a víz alá süllyednek.

Majdnem hétszáz kilométeres utat lehet megspórolni a csatornán keresztül hajózva, de méretei miatt - csak nyolc méter mély és a víztükörnél 24 méter széles - a mai utasszállítók és teherforgalom zöme nem tudja használni. Ráadásul egyszerre csak egy irányban lehet haladni és a nagyobb hajókat vontató mozgatja.

http://hu.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrr_Istv%C3%A1n

http://hu.wikipedia.org/wiki/Gerster_B%C3%A9la

<https://www.facebook.com/SilverseaCruises?fref=photo>

<http://www.aedik.gr/frontend/index.php>



Ló a kikötőben?!

SZERZŐ: SZUTOR FERENC

Az utóbbi hétvége már nem csak a naptár szerint volt tavaszi. A verőfényes napsütés és a kellemes 20 fok körüli hőmérséklet sokakat kizavart kikötőbe. A korán ébredők már az első köröket is megtették, míg hajók zöme a most következő két hétben kerül vízre. Ők most kenegetik a hajót, próbálgatják a vitorlákat, készülnek a daruzásra.

Idéntől a Marina Fűzfőben előre megszabott menetrend szerint megy a hajók vízre tétele, így pontosan lehet tudni, mennyi idő van a munkálatokra. Én 3 hete kaptam egy levelet, hogy a Póstás április 13-án 10:00-kor kerül vízre, ha megfelelő az időpont. Megfelelt, így a megbeszélte napon, 9:57-perckor a hajó elemelkedett a tárolókocsijától, 11-órakor pedig bekötöttem a helyemre árbocostul. Profi munka le a kalappal!



Az étterem teraszán a fröccsöt iszogatva érzi az ember igazán, hogy milyen hosszú volt ez a tél is. De végre vége, szóval aki még nem látogatta meg a hajóját, az tovább ne nagyon halogassa.

Ja és a ló!? Egyszerűen csak elhozta a gazdait ebédelni, mivel nálunk a legfinomabb a fű. Amíg ő zöldségtálat, addig a gazdik hétfői menüt fogyasztottak. Én úgy láttam, hogy mindenkinek ízlett a koszt.

Jó szezon!





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

37 44



VARIANTA

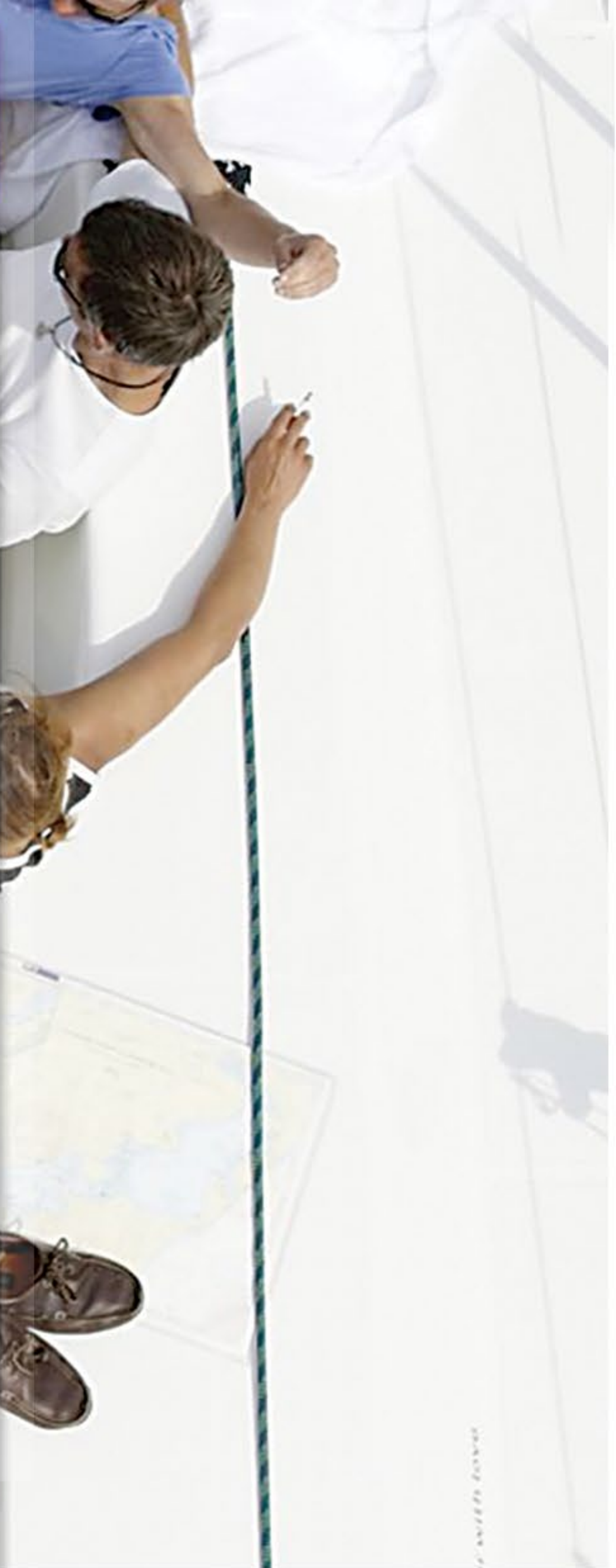


minimál ár,
 maximál
 teljesítmény,
 német minőség

www.varianta.hu



Hajók webshopból!



info@hanse.hu
www.varianta.hu

A kaliforniai egyetem kutatói elkészítették az első tengeri algából készült szörfdeszkát.

ZÖLDEBB JÖVŐÉRT

Ellentmondásos módon a szörfösök - mind a szél- és hullámlovasok - többnyire környezettudatos életformát élnek, de a természettel való kapcsolatuk egy erősen környezetszennyező műanyagdeszkán keresztül valósul meg. Évente 2,4 millió deszkát készítenek a világban, amiből több, mint tizenötezer tonna veszélyes hulladék lesz egyszer. A deszkák magját alkotó poliuretán hab egy kőolajszármazék, nehezen bomlik le és a shapelés (formázási folyamat) közben is az egészségre veszélyes por szabadul fel.





A University of California San Diego biodízelt fejlesztő biológiai kutatócsoportja a biokémiai kutatócsoporttal fogott össze, akik algaolajból akartak poliuretán-alternatívát alkotni. A két csoport együttműködéséből született a héten bemutatott deszka, melynek magja módosított algaolajból készült. A biokémiai kutatók először azt határozták meg, hogy hogyan kell vegyileg módosítani az algákból kinyert olajat, hogy különféle polioloikat nyerjenek belőle. Katalizátorral és szilikáttal vegyítve ezek a polioloak a poliuretán habhoz hasonló kemény anyaggá térhálósodnak.

Az első deszka elkészítéséhez az iparág cégeihez is fordultak, a Solazyme biotechnológiai gyár négy liter jó minőségű algaolaját módosítottak, ebből pedig az Arctic Foam készített magot, shapelte és borította üvegszál erősítésű bio-alapú gyantával.

Az elkészült bio-deszka pontosan ugyanúgy néz ki, mint a kőolajszármazék rokonai, az elkészült maganyag ugyanis jelenleg fehér, de a tervek szerint - szintén biológiai pigmentekkel - zöldre kívánják színezn.

Matty Gilchrist, az Arctic Foam fejlesztési vezetője elmondta: "Büszkék vagyunk erre az együttműködésre és hogy részesei lehettünk az első fenntartható habmag fejlesztésében. Lenyűgözött minket a UC San Diego munkája és már az első habdeszka elkészültével azokat a sűrűségi, sejtszerkezeti, torziós és shapelhetőségi tulajdonságokat kaptuk, mint amit a legjobb minőségű poliuretán haboktól várunk el. A következő lépés az lesz, hogy ezeket a deszkákat a legjobb szörfösökkel teszteljük."

[Az eredeti hír itt olvasható.](#)

[A deszkáról készült videó itt nézhető meg.](#)



NÉHÁNY JÓ TANÁCS NEM KIOKTATÁSKÉNT, DE...

Ha erős szelet jeleznek:

- felhúzózt az árboc köré csavarjuk, én nem hallgatom, a rudat nem veri,
- a ponyvát megkötjük erőből, konkrétan ahogy csak műszakilag lehet,
- ha nem új a ponyva, a szakadt rész álljon a szél felé,
- árboczsákot - főleg, ha nem kúposított - mellőzzük,
- az orremelőt ilyenkor csak mértékkel, vagy hátszélbe fordított hajóval,
- a schott behúzva, nem izomból, a ponyva szabásának megfelelő oldalra téve a baumot, hátsóél sekli pöcke lefelé áll.

Kevesebb kárt, hosszabb ponyvaélettartamot!



EGYRE KÖZELEBB

SZERZŐ, FOTÓ: SÁRMAY BÁLINT

Bár egy liberával nagyon sok munka van, mire versenyképes lesz, a Raffica most a hétvégén egy lépéssel közelebb került ehhez.



A télen egyeztetett versenynaptárban ez a hétvége már edzésként szerepelt és a legénység nagy része ehhez tartotta is magát. Aki épp nem versenyzett más osztályban ezen a borongós vasárnap reggelen, az mind ott volt és alaposan kivette a részét a munkából.

Az esős reggelt még borongósabbá tette az, hogy az egész úgy indult, hogy előző este megittunk ezt is meg még mást is, de ez sem a munkakedvet, sem a hatékonyságot nem befolyásolta. Na jó, a munkakedvet egy picit. Volt aki úgy indult, mint az öreg dízelmotor: dohogott, köhögött, füstölt, de amint felvette a fordulatszámot, akkor nem volt akadály és mindent vitt.

Mire kiértünk a tett helyszínére a hajótest már az orrsudárnál fogva fel volt akasztva, a kereteitől és egyéb csatolt vereteitől megfosztva és arra várt, hogy megfordítsuk. A szokásos téli karbantartáson túl most teljesen megújul a Raffica, bár ez csak a teljesítményben látszik majd - remélhetőleg ott annál





inkább. A hajótest ismét ezüst színű lesz, csak a korábbi módosítások és javítások helyei tűnnek el. A fedélzet már átesett a festésen és az új csúszásgátló nagyon íréretes. Az első futamokon még lehet, hogy bánja majd a nadrágülep és a térdplazúr, de aztán megszokjuk.





A helyi adottságok korlátozottak, ezért kis tanakodás után sikerül csak megemelni a hajó farát úgy, hogy manuálisan át tudjuk fordítani, de ettől függetlenül gördülékenyen zajlik a manőver és pár mozdulattal később ismét a bakon pihen a Raffica. Amint visszatoltuk a műhelybe, mindenki hozzáláthatott a saját rész-munkájához. A feladat egyszerű, a keretekről először le kell szedni a régi csúszásgátló szalagokat, majd átcsiszolni a festett részeket. Közben a Kapitány a hajótesten észlelt hibákat javítja, de szerencsére alig van meglepetés a majdnem huszonöt éves Rafficán.



20%-os kedvezmény a Marina Fűzfőben szezonos tárolás már 330 000 Ft-tól!

Amennyiben Ön március 15-ig lefoglalja a helyét nálunk, a kikötői díjakból akár több mint 20% kedvezményt biztosítunk! Ha kérdése lenne, illetve bejelentkezéshez hívja a +36 (20) 580 3922 vagy a +36 (20) 580 4148-as telefonszámot, vagy írjon az info@marina-fuzfo.hu címre.



100% vitorlázás

100% vitorlázás

2015. # 064



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