

PORTHOLE

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

január





FOTÓ: LEINER ANDRÁS

IMPRESSZUM • 2013. január

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** KOVÁCS ÉVA **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** ALIBÁN ANDRÁS, GERŐ ANDRÁS, RUJÁK ISTVÁN, SCHOMER NÓRBERT, SZUTOR FERENC, VÁRNAI ROLAND **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** ESZER MŰHELY **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2013. JANUÁR 31. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 2250397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** LEINER ANDRÁS

100% VITORLÁZÁS

tartalom



CÍMLAP *Hideg:* Szezonális tévhitek (4), Leiner András fotósorozata a téli Balatonról (8)

VERSENY Gabart rekord idővel nyert – Vendée Globe 2012-13 (14)

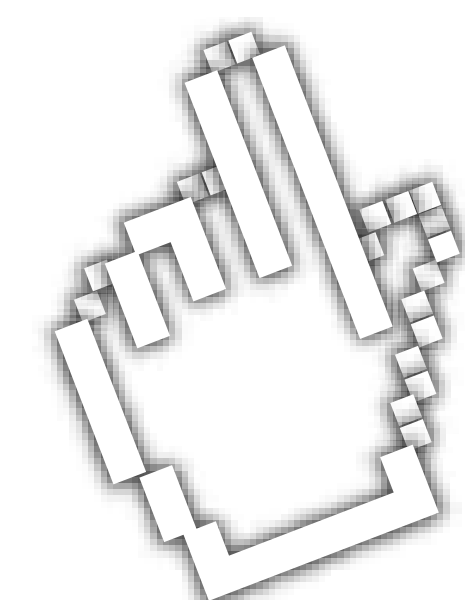
HORIZONT Téli túra a Balatonon (19), Vízen a hólapát (25), Búcsú – Tímár Péter (28), Stratégiai együttműködés a magyar vitorlázás jövőjéért (29), Gerencsér Gergely az MVSZ új főtitkára (30)

HAJÓK Tofinou 8m Daysailer – Az én kis hajóm (32)

MŰHELY Portalan hajófelújítás (35), 2013-mas Lowrance termékek (38)

KÜLFÖLD A 2013. év vitorlás hajói Európában (40), Boot Düsseldorf 2013 (42)

PROGRAM 45



Hideg[°]

SZEZONÁLIS TÉVHITEK

GERÓ ANDRÁS

AMIKOR SZILVESZTER ÉJSZAKÁJÁN ÁTHAJÓZTUNK AZ ÚJÉVBE, AKKOR – LEGALÁBBIS MAGUNKBAN – SIKERÜLT ELOSZLATNI AZT A TÉVHITET, HOGY A VITORLÁZÁS SZEZONÁLIS SPORTÁG. ALIG TELT EL NÉHÁNY NAP, AMIKOR A FACEBOOKON ÜZENETET KAPTAM: AZ ÉV ELSŐ HÉTVÉGÉJÉRE MELEGET ÉS VIHAROS SZELET JÓSZOLNAK A DUNÁNTÚLI TÉRSÉGRE. MENNI KELLETT!



Az a tudat, hogy január elején rajtuk kívül senki sem hajózik a Balatonon, olyannyira melegséggel töltött el bennünket, hogy a külső hőmérséklet szinte indifferenssé vált. De bármennyire el voltunk telve önnön jófejségünktől, meg kellett állapítanunk, hogy nem vagyunk egyedül...

A komp naptárfüggetlen szolgáltatóként rendíthetetlenül működik, öregbítve a BAHART jó hírét.

A halászok halásznak, izgultunk is, nehogy kifogjanak bennünket a ködös hóesésben, de nyilván ők megélhetési élvezkedők, mi meg ugye mégiscsak!

És akkor jött a hír, hogy Boglár környékén valaki szörfözik! 1 fokos víz, 40 csomós befújások! Mi van??? Mi meg itt pávásokodunk a szélvédett pilot house-ban... Jó, jó, sokat vagyunk kint is, de nem muszájból, hiszen bent is van kormányállás.

Aztán felugrik a kép a fácséra: látjuk Kálmándy Feri nyugdíjast, aki Orfűn siklat ezerral ugyanebben az időben! Az még rendben, hogy valaki a hetedik X-et tapossa, de szörfön

MINDENKI MEG
VAN ÖRÜLVE?! HÁT
NINCS EZEKNEK
KANDALLÓJUK?





7-8 bft szélben, január 5-én?! Mindenki meg van örülve?! Hát nincs ezeknek kandalójuk?

Azt hiszem, a titok nyitja az egyre nyilvánvalóbb igény a természetközeli élmények megélésére. Nem feltétlen kell ehhez adrenalin gazdag extremitás, bőven elég, ha kimozdulunk, és valami olyat csinálunk, ami eltér a bevett társadalmi rutintól.

Hajós társaink közösségi portálon követhető aktivitása igazolja, hogy mennyire csábítóan hat rájuk a természet ezernyi kihívása. Mi az, ha nem kalandvágó, ha higanymozgásúnak, vagy akár szilfidnek sem jellemezhető Bodnár Imi barátunk és pécsi csapata ebben az időben felteker a 615 méter magas Misinatetőre-? De Bagyó Sanyiék sem tétlenkednek: a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálata a tél folyamán (egészen húsvétig) folyamatos vízi túrákat szervez. 2013. január 2-án és 5-én például a Hévízi tó kifolyó csatornáján eveztek barátaikkal és vendégeikkel. A napokban az egyesület www.vizimentok.hu honlapján közzéteszik a részvétel feltételeit.

Lassan belépünk az év második hónapjába: ha nem vigyázunk, hipp-hopp itt az év vége... Tessék nekilátni, minden értelmes percet kihasználni, mert élményéhségünk kielégítése nem tűr halasztást! *Tudja már valaki, hogy milyen idő lesz hétvégén?* •



HAJÓFELSZERELÉS A-TÓL Z-IG

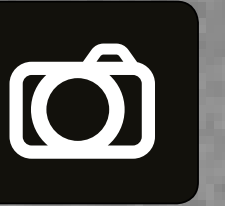
HAJÓSBOLTUNKBAN MEGTALÁLHATÓ MINDAZ, AMIRE A HAJÓZÁSHOZ SZÜKSÉGE LEHET: HALRADAROK, HAJÓFELSZERELÉS, ZODIAC GUMICSÓNAK, SECUMAR MENTŐMELLÉNY, RTM KAJAK, YAMAHA CSÓNAKMOTOR, VILLANYMOTOR, JETPILOT JETSKI FELSZERELÉS, HAJÓALKATRÉSZEK, HAJÓZÁSI MŰSZEREK, HAJÓS CIPŐK, HAJÓS RUHA, ROZSDAMENTES SZERELVÉNY, 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

www.maritime.hu

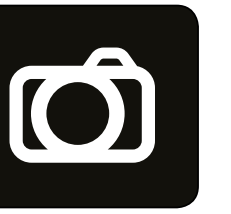
Nyitvatartás:
Hétfőtől–Péntekig: 9–17 h
Csütörtökön: 9–18 h
Szombaton: 9–13 h

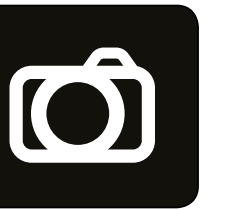


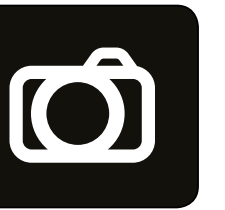
BALATON, 2013. JANUÁR

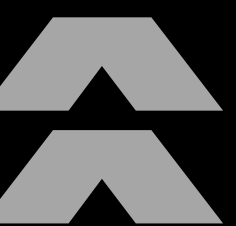
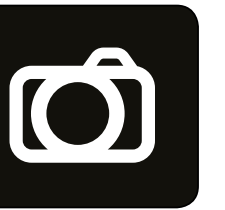
LEINER ANDRÁS FOTÓSOROZATA A TÉLI BALATONRÓL











HANSE

325

BEÁLLÍTÁS, REFFELES, ELPAKOLÁS NEM GOND

Telilatnis grósz, lazy jack,
egyköteles reffelés.

KÉZREESŐ GRÓSZSHOTT

Kötélfogós forgó
shottcsiga.

FORDULÁS A KÖTÉLZET ÉRINTÉSE NÉLKÜL

Az önváltó fock része
az alapfelszerelésnek.

KÖNNYEN KORMÁNYOZHATÓ, GYORS ÉS BIZTONSÁGOS

Bulbás T-kíl a nagyobb stabilitás
érdekében.

SZABAD ÁTJÁRÁS AZ ORRFEDÉLZETRE

Külső vantni lekötés biztosítja
a széles oldalfedélzetet.

EASY SAILING



Video

325 new 345 355 385 415 445 495 545 new 575 630e

Rendelhető 1.53 m-es merülésű rövid killel akár felár nélkül is!
Bővebb információ a Budapest Boat Show 2013 február 14–17. G pavillon.

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

Hanse
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

www.hanseyachts.hu

Gabart rekord idővel nyert

Vendée Globe 2012-13

Elsőre első. Frappánsan így foglalhatnánk össze Francois Gabart (MACIF) teljesítményét a 2012-13-as Vendée Globe-on. A mindössze 29 éves breton vitorlázó első alkalommal állt rajthoz a földkerülő versenyen és elsőre meg is nyerte, ráadásul rekord idő – 78 nap, 2 óra, 16 perc, 40 másodperc – alatt, így ő a verseny történetének a legfiatalabb győztese.

Gabart hét évesen kezdett vitorlázni, amikor családjával egy évet a vízen töltött. Innentől kezdve életét végigkísérte a vitorlázás, később a versenyzés is. Végigjárta a számlétrát, Optimisttől az olimpiai osztályokig. A szólóvitorlázásban több komoly eredményt is elért, kétszer diák kategóriában megnyerte a vitorlás Tour de France-t, majd 2010-ben ő lett az egykezes országos bajnok. A MACIF-ra egy kiválasztó verseny után került, amelynek része volt több atlanti átkelés is.

A befutót élőben közvetítették a verseny hivatalos oldalán, valamint elkészült a hetvennyolcadik napi videó-összefoglaló is: [Day 78 Highlights by VendeeGlobeTV](#)

Francois Gabart útja képekben [Facebook oldalán](#) látható, az www.isail.blog.hu válogatását a hivatalos fotókból pedig [Facebook oldalukon találják](#).

Francois Gabart: óriási megkönnyebbülés, hogy célba értem. A konténer- és halászhajók miatt bármikor történhet baleset, az utolsó pillanatig koncentrálni kell. Pár napja kezdtem belegondolni abba, hogy nyerhetek, de próbáltam inkább a versenyzésre figyelni. A hajók egyre hatékonyabbak, mi, szkipperek pedig felkészültebbek vagyunk, mint korábban bármikor, így a rekorddöntés nem meglepő. Azt hiszem, Argentína partjai előtt tettem szert a kritikus előny-



re, amikor keletebbre húzódtam, mint Armel, így ő beragadt egy magasnyomású övezetbe. Onnantól jött a rugózás, de már én voltam elől. A rajtnál egyáltalán nem úgy gondoltam magamra, mint nyerőesélyesre. A lehetőség persze fennállt, de nem lebegett állandó célként a szemem előtt. Az Indiai-óceánon jutott eszembe a győzelem, aztán amikor Armel-lel neki-kezdünk a párosversenyzésnek, már 50%-on álltam. Az Atlanti-óceánon már hittem a dologban. Sok energiám ment el a felmerülő problémák megoldására, és abból akadt elég: az ötödik napon elromlott a motorom, nehéz időszak volt, és azóta láttuk, micsoda gondot jelent az energia hiánya. De megoldottam a dolgot. Mi volt a legkeményebb? A verseny hossza, ami alatt rengeteg dolgot kellett újra és újra végigcsinálni. Nem rémlik egyetlen olyan pillanat sem, amikor pihentem volna. Még a záró szakasz, a Vizcayai-öböl sem hagyott nyugodalmat, hiszen nagyon kellett figyelnem. Leginkább a csend hiányzott ebben az időszakban, utána a fix talaj a lábam alá, illetve a szárazföldi lét. Köszönettel tartozom Armel-nek, valami különlegeset éltünk át együtt. Nyilván nekem jobb a helyzetem, de hiszem, hogy neki is megvannak a maga szép emlékei.

Miután szombat délután Francois Gabart történelmet írt, három és negyed órával (28000 tengeri mérföldön!) mögötte Armel Le Cléac'h (Banque Populaire) is megérkezett. A Sakál ezzel második Vendée Globe-ján is második lett, ami, jegyezzük meg, nem kis teljesítmény.

Armel Le Cléac'h: örülök, hogy visszaértem, és még jobban annak, hogy még be tudtam hajózni a csatornába, nem ragadtam kint az öbölben. Az első jutalmam, hogy a közönség üdvözölt. Az utolsó éjszaka nehéz volt, szörnyű körülményekkel, de aztán reggelre javult a helyzet, át tudtam nézni a hajót, minden rendben van-e. A verseny tempója sokkal intenzívebb volt, mint négy évvel ezelőtt. Akkor a Déli-óceánon nem teljesítettem valami fényesen. Most jobban ment, 10 nappal kevesebb időt töltöttem ott, és hát



a küzdelem, amit Francois-val vívtunk – ezért érdemes volt elindulni! Brazília partjainál jött el a fordulópont.

A 83. napon Alex Thomson (Hugo Boss) is célba ért, aki a vezető kettős befutója utáni szusszanásnyi csendben a harmadik helyen vitorlázott. Pozícióját senki nem veszélyeztette, így teljes mértékig önmagára figyelhetett és a biztonságra tudott törekedni. Szerda hajnali befutásával megjavította a brit földkerülő rekordot és végre teljesített egy Vendée Globe-ot (korábbi két kísérlete alkalmával kiállni kényszerült).

Alex Thomson: Nehéz utolsó éjszakám volt, egészen a befutóig tartottam attól, hogy valami közbejön. Még 10 perccel a célbaérés előtt is aggódtam. Tíz éve próbálkoztam ezzel a versennyel, most sikerült – ráadásul harmadik helyen! Azt hiszem, jó munkát végeztem. Háromszor hajóztam kifelé a csatornán, de csak egyszer befelé. Elárulom, a visszaút csodálatos! Ez a verseny a felkészülésről szól. Nekem csak három hónapomba telt, hogy teljesítsem a távot, de a csapatom három évet dolgozott a sikerért – nagyon szépen köszönöm nekik! Emlékszem, Denis Horeau (versenyigazgató – iSail) azt kérdezte tőlem, reális cél-e a 77 napos köridő. Nevetségesnek tartottam a felvetést, de neki lett igaza. Ezek a hajók fantasztikusak. Jó lett volna három nappal rövidebb idő alatt végezni, de majd legközelebb! A feleségem hallani sem akar a következő VG-ről – egy darabig biztosan. Ez volt a harmadik regattám, de tíz éve az életem része. Ebben a pillanatban elképzelni sem tudom, hogy kihagyjam a 2016-os rajtot! Ezúttal az volt számomra a legfontosabb, hogy célba érjek. A dobogón állni, az valami csodálatos, és bármily hihetetlen, a futott idő a legkevésbé sem érdekel. Azt mondják, nemes tett volt Jean-Pierre Dick mellett maradni, de számomra ez természetes, mutatja, mennyire tiszteljük egymást. Engem Mike Golding mentett meg*, tudom, milyen érzés.

Lapzártaig a többi versenyző még Franciaország partjai felé hajózott... ▶ *Forrás: isail.blog.hu*





Francois Gabart

Az Indiai-óceánon jutott eszembe a győzelem, aztán amikor Armel-lel nekikezdtünk a párosversenyzésnek, már 50%-on álltam. Az Atlanti-óceánon már hittem a dologban.



KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



elektromosyacht.hu

Téli túra a Balatonon

Sokan gondolnak úgy a téli szezonra, mint fotelben ülős, vitorlás képeket nézegetős, tavasz várós időszakra, amikor a gyakorlati vitorlázás kimerül a virtual skipper taktikai kihívásainak megoldásában. Sokan, de nem mindenki!

A vitorlázáshoz ugyanis 3 dolog kell (és még valami). Kell víz, ez vitathatatlan. Ebből mondjuk sajnos nincs sok, de azért a legtöbb helyen még jut egy tenyérnyi a keel alá. Kell továbbá szél, mert anélkül nem vitorlázás a vitorlázás, hanem valami más. Végül, de nem utolsó sorban kell hozzá egy hajó, amit ideális esetben az egyes pontban leírt víz vesz körül. Namármost, ha ezek a rendelkezésre állnak, onnantól csak elhatározás – más néven szándék – kell. Az összes többi csak kifogás!

A szándék megvolt. Bár akadtak aggódó hangok, akik a hétvégére ígért 100km/órás befújásokat soknak találták, de mi tudtuk, hogy ettől lesz igazán olyan a túra, amilyenek szeretnénk. Nem az volt a cél, hogy elmotorozzunk Badacsonyba, hanem az, hogy vitorlazzunk egy igazán jót! Az indulást jól kellett időzíteni, mert a fránya téli időszámítás már 5 óra előtt sötétbe burkolja a Balatont. 10 órára terveztük a part ellökését, de ezt meg kellett előznie a gondos felkészülésnek. Tudtuk, hogy nem lesz séta galopp, hiszen erős szelet ígértek egész napra, ráadásul segítségre sem nagyon számíthat az ember januárban. Arról nem is beszélve, hogy a nulla fok körüli hőmérséklet önmagában, szél nélkül is hűvös. Felvettük hát a sok réteg ruhát

GALÉRIA



Joint Adventure



a vízhatlan alá, és a mentőmellények alá hám is került. A hajó hossz tengelyében mindkét oldalt biztonsági hevedereket feszítettünk ki, amire szükség is volt.

Indulás után rögtön éreztük, hogy itt bizony lesz küzdelem... A 36 láb és a nagy oldalmagasság dacára az első szerelésnél a nyakunkba kaptuk a felcsapó hullámokat, de az előre bekötött 2-es reff, és a bekészített focok hamar felment, így a külső kormányállás biztonságában már boldogan táncoltunk a hullámokkal.

Az út Tihanyig szinte eseménytelen volt. Fél-szélben felváltva vittük a hajót, és örültünk neki, hogy nem is olyan hosszú ez a téli szünet. Tihanynál aztán előkerült a GPS, hiszen a hajó út kardinális jeleit télire beszedik a gondos kezek, hogy a jég ne sodorja el őket. Most, amikor a vízállás még a hajó útjában belül sem mindenhol elégíti ki egy 160-at merülő vitorlás igényeit, különös körültekintéssel kellett eljárunk. Valahogy nem tűnt vonzónak a gondolat, hogy a 0-fokos víz fölött lógjon valamelyikünk a baum végén...

A Balaton megajándékozott minket, hiszen a párás időben szivárványt rajzolt Tihany fölé! Erről több csodás felvétel is bejárta az Internetet, de az biztos, hogy csak mi kaptuk lencsevége egy vitorlás fedélzetéről.

Rick Csabát csak úgy informálisan hívtuk fel, hátha Révfülöp környékére eszi az elhivatottsága. Ráhibáztunk! Révfülöpön



igazán szívmelengető érzés volt, hogy Csaba ugyanúgy várt minket a móló végén, mint teszi ezt minden vendéggel, egész nyáron, hosszú évek óta. Hiába, egy igazi kikötőmester nem csak májustól októberig kikötőmester!

Ami pedig a parton várt minket, az nem csak a szívünket melegítette meg. A rögtönzött állófogadáson volt friss pirítóssal fogyasztható házi készítésű olajos hal, frissen készített aszalt gyümölcsös forraltbor és helyben sült tócsni is! Mivel Révfülöpig az időjárás nem sok pihenést engedélyezett, igazán jó étvággal vetettük rá magunkat Csaba nem várt menüjére.

4 óra felé közeledett a sötét, így búcsút kellett intenünk a révfülöpi kikötőnek, aminek a neve mostantól "Nemzeti Sportközpontok Kikötő – Révfülöp".

A szél nem gyengült, sőt... Így Badacsonyba 1 fock-al mentünk át, a vízről nézve a már-már giccses naplementét. Sötétben értünk oda, de a közforgalmú mólón helyet és áramot is találtunk, ha életet nem is. Arra gondoltunk, hogy néhány vendéglátó ipari egység talán mégis elfelejtette lehúzni a rolót október végén, és lehet bennük beszélgetni egy jót néhány pohár badacsonyi bor



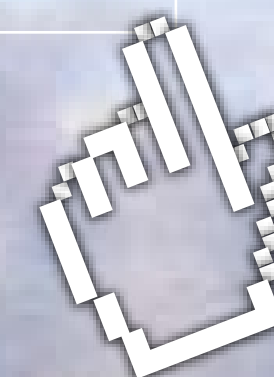
mellett, de tévednünk kellett. Egyedül egy hotelben találunk mozgást, ahova minden bizonnyal sokkal inkább a wellness nyújtotta öröme, mint a Balaton közelsége vonzotta az eltévedt vándorokat. Először nem is nagyon értették a recepción, hogy mit szeretne három kérdéses megjelenésű alak, hiszen a svédasztalos vacsora 3.500 forint fejenként. Nem éltünk a lehetőséggel, bár az előítéletektől eltérő okokra hivatkozva tettük ezt. Csaba tócsnija még vidáman kitartott bennünk, de azért egy-egy kávéval és forró csokival kiegyeztünk a “bor bárban” – nem esett rosszul átmelegedni az egész napos vitorlázás után...

Az esti séta után jó ötletnek tűnt kipróbálni, hogy mennyi hálósák fér el egymásban. A saját tapasztalataim azt mutatják, hogy három darabot még minden további nélkül egymásra lehet húzni úgy, hogy én is beleférjek. Ennek annyira megörültem, hogy csak valamikor az éjszaka közepén tudatosult bennem, hogy egy finn szauna csak akkor tűnik melegebbnek a legbelső rétegnél, ha nagyon sok vizet locsolnak a lávakövekre... Miután megfelelő mértékben reffeltem a hálósákokat, eseménytelenül telt az éjszaka – egészen a hajókürt 7:20-as megszólalásáig...

Kedves sporttársaim így adták tudtomra, hogy a napfelkelte, ha lehet, még giccsesebb, mint a naplemente. A MOL kutas kávézás, majd a hajón elfogyasztott reggeli után vendégeink is megérkeztek, akikkel kiegészülve még jó szélben indultunk vissza Kenesére. Az időjárás jelentésnek megfelelően, bár annál kicsit korábban állt le a szél, de azért Tihanyig kitartottunk a vitorlázattal. A nyugodt idő lehetőséget adott a jókedvű beszélgetésekre, ki is használtuk alaposan. Tihanynál elbúcsúztunk Évától és Gábortól, akik csak idáig kísérték el minket.

A csó után egyre téliesebbre fordult az idő: előbb csak eső, majd egyre inkább hó kezdett esni az égből, a látótá-

VIDEO – INDULÁS
VIDEO – TIHANY UTÁN
VIDEO – RÉVFÜLÖP UTÁNI



volság pedig egyre csökkent. Csopak magasságában járhatunk, amikor telefont kaptunk a kenesei rendőrségi ügyeletről, hogy a kikötő előtt halászhajó hálóval dolgozik, és a rossz látási viszonyok között nem biztos, hogy időben meglátjuk. Nyilván a halászok sem gondoltak más, “kedvtelési célú” hajósok felbukkanására. Bekapcsoltuk a radart, és azon figyeltük a hajó mozgását, így azt sikeresen elkerülve, minden gond nélkül kötöttünk ki Kenesén. A hajót már sűrű hóesésben pakoltuk el – mire végeztünk, hó lepte a fedélzetet.

A 2 napos túrán minden volt, amit csak kívánhat a vitorlás ember: jó szél, nap és víz (többféle halmazállapotban). A jó hangulat adta magát, ahogy a kérdés is, hogy miért ennyire kihalt a Balaton télen? Persze egy több napos túrához valóban megfelelő feltételek kellene. De egy-egy kanyarra bármilyen hajóval ki lehet menni. Ha süt a nap, fúj a szél, csobog a víz, akkor már csak néhány réteg ruha kell. Tényleg ilyen kicsi erre az igény? Vagy csak a gyakorlat teszi, hogy télire minden hajót a partra parancsolnak? Volt már olyan kikötő, ahol vízen maradtak a vitorlások, és most is van néhány hely, ahol nem minden hajót vesznek ki télire. Természetesen gondoskodni kell róla, hogy a test körül ne fagyjon be a víz, és hogy megfelelően fagymentesítve legyenek az arra érzékeny alkatrészek, de ez sokkal könnyebb, mint gondolnánk. Elég egy bűvár szivattyú, ami nagy hideg esetén áramoltatja a vizet a hajó körül, a motorok védelme pedig akár víztelenítő szelepekkel vagy temperáló fűtéssel is megoldható. Az energia, ami ehhez kell, megspórolható, ha csak 2-3 évente kell kivenni a hajót a korszerű anyagokkal elvégzett alagatlás okán.

Elkezdődött a szezon? Lényegében nem. Be sem fejeződött!

• Szutor Ferenc



Ahol a hajózás múltja és jövője is jelen van.

ÚJ IDŐPONT!

BUDAPEST
BOATSHOW



2013. február 14-17.



hungexpokiállítás
programod van

A legrangosabb hazai hajókiállítás új időpontban jelentkezik!

- Kiemelt téma: klasszikus értékek és innováció
- Díszvendég: Orfűi-tó
- Vendégeink: a legsikeresebb magyar vitorlázók, olimpiakonok, Kékszalag indulók, evezősök, motorcsónak-versenyzők

Február 15-én hajóvezetői engedéllyel a belépés díjmentes!

Egy belépővel látogatható:

- FeHoVa • Vadászkutya Kiállítás
- Íjász Fesztivál • Terepjáró bemutató

Bővebb információ: www.boatshow.hu
Csatlakozz hozzánk! [f /budapestboatshow](https://www.facebook.com/budapestboatshow)



Foto: Hajó Magazin

Vízen a hólapát

TALÁN AZZAL KEZDENÉM, HOGY IDÉN MÉG NEM HAGYTUNK KI EGYETLEN HÉTVÉGÉT SEM, DE EZ A TÉLI HAJÓZÁS AKÁR DEVIÁNS FÜGGŐSÉGGÉNT IS MEGKÖZELÍTHETŐ. SZOMBATON MÉG HÓTÓL ELZÁRT DUNÁN-TÚLI FALVAKRÓL SZÓLT A HÍRADÁS, EZÉRT NEM IS NAGYON ERŐLTETTÜK A LEUTAZÁST. AMIKOR WINKLER ANDRIS „KŐLEVESES” SZÜLINAPI BULIJÁN IS SZÓBA KERÜLT A VITORLÁZÁS, VÉRPROFI VERSENYZŐ BARÁTAIM ÉRTETLENKEDÉSE RÁVILÁGÍTOTTA A TÉMA IDŐSZERŰSÉGÉRE.

Miért is nem vitorlázunk télen? *Mert télen hideg van.* – Hát ez nem ok! A versenyvitorlázásban aktív, vagy ott szocializálódott fiatalok nem egyszer élnek át tavaszi edzőtáborok során a jéggé fagyott kötelzetet, a hóesést, a hideg fagyhatáros vizet. Az európai sí-jachting kombinációk résztvevői sem kalkulálnak bányasztó langymeleggel. Felöltöznek és kész.





Parton áll a hajó. – Kis balszerencsével szét is fagy! A vikingek vajon télre kivették a flottát? A holland csatornákon is láthatunk mindenféle befagyott hajót fából, vasból, műanyagból. Jól körbe lehet őket korizni. A víz a jég alatt plusszos, pont a vízvonal alatti átnedvesedett felületet öleli körbe ahelyett, hogy a parton a -20 fok delaminálná a rétegeket. Arra is hivatkozhatnék, hogy a halakat sem veszik ki télen a vízből... A finnyások – mint én is – kerिंगetik a vizet a hajó körül. És nincs tároló vasmonstrum, kapkodó daruzás. Alagátlás? Nyár végén, szakszerűen, nyugodtan. *Zárva vannak a kikötők, nincsenek hajózási jelek, biztonsági szolgálatok.* – Ez így csak részben igaz. Egy zárt kikötőben is ki lehet kötni, a közforgalmi mólók mellől senki sem fog elzavarni, nincs kikötői díj, és a hajózási jelek a GPS adatbázisából is előcsalogathatóak. A Vízirendőrség baj esetén elérhető, de a VMSZ is hadra fogható, ha a helyzet komolyra fordulna.

Nincs hova menni. – Valóban nem könnyű, de érdemes! Csak néhány javaslat: a Fűzfő Marinában a Sirály étterem, a Budatava halsütő, Füreden hadd ne soroljam, Révfülöpön Rick Csaba és a Tóth vendéglő, Szemesen a Kistücsök, Siófokon is kell, hogy legyen valami jó kis hely – fel kell fedezni! Várjuk az ötleteket!

Vasárnap reggel kiloptam a kertből a család nagy becsben tartott Fiskars márkájú hólapátját, és az ideiglenesen Magyarországon tartózkodó Leiner Andrissal és teljes fotófelszerelésével elindultunk Balatont nézni. A terv az volt, hogy meglátogatunk néhány déli parti kikötőt, hogy láthassuk, láttathassuk kedves helyeinket hidegben, hatalmas hó alatt. Először benéztünk a BFYC-be, hogy letakarítsuk a havat az Öreg Hölgyről, és még mielőtt tovább indultunk volna megállapítottuk, hogy a kikötő jege kásás, szivacsos, ráadásul kint meg még mindig hullámzik! Gyors koncepcióváltás és szépen komótosan kitördeltük magunkat a kikötőből. A part alatt nyomultunk Északra, gyönyörködve a havas táj víz felől ritkán látható szépségében. A víztükröt nagykiterjedésű, de nem összefüggő jégtáblák fedték, sokszor az utat is elzárva előlünk. Mint Algernon



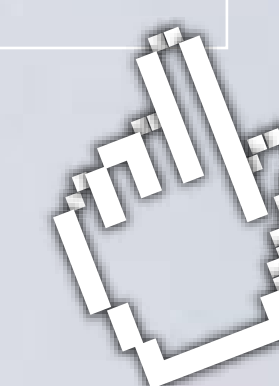
a labirintusban úgy kerülgettük a jégszigeteket, keresve a kijutás lehetőségét.

Szerencsére Almádi előtt – különösen a budatavai oldalon – alig volt jég, így zökkenőmentesen kiálltunk a Nereus kikötő külső mólójához. Örömmel konstatáltuk, hogy a vízszint érzékelhetően emelkedik: 1.60-as merülésünkkel olyan helyeken is vidáman elvultunk, amelyek ősszel még megközelíthetetlennek tűntek. A kikötőben kedves ismerősökbe botlottunk, akik bemutatnak nekünk egy népes bagolycsaládot. Az ágak között üldögélő nagytestű uhuk ügyet sem vetettek ránk, számukra úgy látszik, természetes jelenség a jégen át érkező hajós. A legendás „Jóbarátok” halsütő a szomszédban hozta a formáját. A harcsahalászlé, a kapitális fogas adekvát talon még csak hagyján: az igazi szenzáció a spirálba tekert gesztenyepüré, ahol a pohár alján is érvényesül a lágyító hab, és nem kell logisztikázni az utolsó kanálig. Nem is értették, miért lelkesedem – azt hiszik, hogy ez a technika máshol is természetes...

Mire elindultunk, a Nap is beerősített, elképesztő háttérrel nyújtva az Aligáig tartó jégszlamomhoz. Ebbe a kikötőbe már nem „törtünk” be, mert a Nap közben beásta magát Föld takarásába. Elindultunk hazafelé, a pozíciófények sejtelmes színekbe öltöztették a kabintetőn hagyott hókupacot. Mikor kikötöttünk, akkor tudatosult bennünk, hogy egész nap kint álltunk a fedélzeten: az Öreg Hölgy zárt, szélvédett belső kormányállását nem is vettük igénybe – de ezt a túrát gyakorlatilag bármilyen hajóval bevállaltuk volna...

A kölcsön hólapát visszakerült az autóba – ahogy egy kedves facebook-os követőnk fel is hívta rá a figyelmünket –, nehogy valami nagyokos még HSZ kötelező tartozékká nyilvánítsa... • Gerő András

GALÉRIA – LEINER ANDRÁS
GALÉRIA – VÍZEN A HÓLAPÁT



Timár Péter

1971 – 2013

*“Velünk volt... Nagy szó az itt, kérem, ha valakire elmondják, hogy:
“Velünk volt...” Benne van minden...” (Rejtő Jenő: A három testőr Afrikában)*

Szombatra virradóra Timu itt hagyott minket. Megemlékezést kellene róla írni, de lehetetlenül nagy a feladat. Nem biztos, hogy alkalmas vagyok erre. Sőt, biztosan nem. Inkább megkérdeztem néhány embert, akit magamnál illetékesebbnek gondoltam a kérdésben. Az ő szavaik következnek.

Számomra ő volt “A” Repülő Hollandi Mannschaft.; Mindig mindenütt jelen volt. Ha nem személyesen, akkor mindazzal, amit addig tanított.; Számára nem létezett a lehetetlen.; A legstabilabb személyiség, akit valaha ismertem.; Nagyon sajnálom, hogy a vitorlázást ezen a nyáron kezdő gyerekeimet már nem oktathatja.; Rengeteg mindent tanultam tőle – és nem csak a vitorlázásról.; Menj le a klubba, nézz körül! Ott van mindenben.; Az egyetlen volt, akinek megengedtem, hogy pofon üssön. Sőt, néha kértem is rá.; Kiválóan teljesített élete két fontos területén: precíz légénységként és példamutató edzőként is helyt állt.

„Megint elhagyott bennünket egy ember, aki hozzánk tartozott.
Velünk volt!” • Alibán András



Stratégiai együttműködés a magyar vitorlázás jövőjéért

KERET MEGÁLLAPODÁST KÖTÖTT A MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG A VVSI-T MŰKÖDTETŐ PRO REKREATIONE KÖZHASZNÚ NONPROFIT KFT-VEL ÉS A ZÁNKA – ÚJ NEMZEDÉK KÖZPONT NONPROFIT KÖZHASZNÚ KFT-VEL.

A *Festetics György Program* megvalósítása érdekében a két európai viszonylatban is kiemelkedően jelentős állami kezelésben lévő vízi-sport bázis befogadja az MVSZ által gondozott Magyar Vitorlás Akadémia rendszerét. Ennek értelmében telephelyeiken segítik az MVSZ szakmai programját a tan- és vizsgaanyagok, szakmai rendezvények és a képzésszervezés megvalósításakor, az edzőkkel, oktatókkal, versenyzőkkel szemben támasztott elvárások meghatározása során, valamint a vitorlás létesítmények és eszközök beszerzése, fejlesztése tárgyában készülő fejlesztési koncepciók kialakításában. Együtt dolgoznak azon, hogy további Magyar Vitorlás Akadémiai központok jöjjenek létre a Balatonnál és a Fertő tavon. A VVSI kezdeményező és menedzser szerepet lát el a *Festetics Hajós Klaszter* működtetésében is: folyama-

tosan egyeztetik (köz)beszerzési, pályázati, támogatásgyűjtési és hirdetés-szervezői tevékenységüket, és mindezeket lehetőleg közösen valósítják meg. Az MVSZ támogatja a VVSI azon tervét is, hogy összegyűjti, gondozza és hozzáférhetővé teszi a Velencei tó történetével kapcsolatos levéltári és tárgyi emlékeket.

Ez a stratégia megállapodás az egész magyar vitorlázásra jótékonyan hat, hiszen újabb erőforrások jelennek meg a *Festetics Program*ban szereplő Magyar Vitorlás Akadémia rendszerében az utánpótlás nevelésben és szakemberképzésben. A stratégiai megállapodással 20 év után végre újra aktiválni lehet kellő szakmai tartalommal és programokkal e két vízi-sport bázist, melyeknek a fizikai megújulása is folyamatban van. • Forrás: [Magyar Vitorlás Szövetség](#)



Gerencsér Gergely az MVSZ új főtitkára

Az elnökség döntött az új főtitkár személyéről

A 2013. ÉV ELSŐ ELNÖKSÉGI ÜLÉSÉNEK LEGELSŐ NAPIRENDI PONTJA AZ ÚJ FŐTITKÁR MEGVÁLASZTÁSA VOLT. AZ ELNÖKSÉG TELJES EGYETÉRTÉSBEN GERENCSÉR GERGELYT TALÁLTA LEGALKALMASABBNAK A POZÍCIÓ BETÖLTÉSÉRE.

1/2013 (01.22) sz. határozat

„A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége 2013. január 31. napjától 2016. december 31. napig tartó mandátummal Gerencsér Gergelyt megválasztja a Magyar Vitorlás Szövetség főtitkárának, egyben felkéri az MVSZ elnökét, hogy az alábbi keretek között kösse meg a főtitkár alkalmazására vonatkozó munkaszerződést a munkába állás kezdetéig. Az elnökség az alábbi alkalmazási feltételeket rögzíti az elnök számára: a főtitkár havi alapbére nettó 350 eFt, amely naptári évenként a Központi Statisztikai Hivatal által közzétett éves fogyasztói árindex alapján valorizálásra kerül. Az éves prémium-kerete kéthavi munkabér, amely két részletben az elnök értékelése alapján a Kékszalag vitorlásversenyt követő 15 napon belül és a tárgyévet követő év január 15. napjáig kerül megállapításra. A főtitkár hatékony munkavégzéséhez szükséges egyéb munkavégzési feltételeket (költségtérítés etc.) és eszközöket (telefon, számítógép, gépjármű etc.) az elnök az MVSZ költségvetésének lehetőségei szerint határozza meg. Az elnökség további feltételként tűzi, hogy a munkaszerződést 2013. október 31-i hatállyal, három hónapos felmondási idővel bármelyik fél indoklás nélkül megszüntetheti.” (8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás) • Forrás: [Magyar Vitorlás Szövetség](#)

Gerencsér Gergely (36 éves)

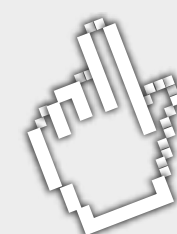
Vitorlás szakedző, képesítését a Semmelweis Egyetem Testnevelési és Sporttudományi Karán szerezte.

A magyar vitorlás sport aktív résztvevője immár 24 éve. Kezdetben versenyzőként, majd utánpótlás válogatott és klub edzőként folytatta pályafutását, mindemellett különböző szakmai testületekben is tevékenykedett a Magyar Vitorlás Szövetséggel szoros együttműködésben.

A sport mellett egyéb szakterületekről is szerzett munkatapasztalatot és gyakorlatot. Dolgozott a közigazgatásban, a gazdasági szektorban, és társadalmi szervezetekben vezető tisztséget is betöltött.

Az elmúlt 6 évben az Utánpótlás Bizottság, valamint az Edzői Bizottság testületeinek tagja.

Edzői pályafutása során a Cadet hajóosztályban több világ-bajnokságon és Közép-Európai Cadet Kupán a serdülő korosztály versenyzőivel kiváló helyezéseket ért el.





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

18 44



VARIANTA



minimál ár,
maximál
teljesítmény,
német minőség

www.varianta.hu



Hajók webshopból!
8800 eurótól (nettó)

info@hanse.hu
www.varianta.hu

Tofinou 8m Daysailer

Az én kis hajóm

Az én kis hajóm egy Tofinou 8m típus, amit a Latitude 46 – szinte családi 10-20 fős – üzem gyárt az Atlanti partján, La Rochelle mellett, Iles de Ré szigetén. Az eredeti és legismertebb Tofinou a picike, klasszikus stílusú 7 méteres, amiből immár több százat gyártottak, míg az általam vásárolt modernebb, 8 méteres típusból 60 körüli szériánál tartanak. Készül 9,5 és 12 méteres is, de azok merülése kizárja a balatoni használatot. A hajó neve Mandolin lett, mivel előző, tengeri alumínium, Alubat OVNI hajómat Mandulának neveztük (kemény csonthéjas) így a puhább, de ugyanakkor sokkal kecsesebb Tofinou-nak feleségem a Mandolin nevet találta ki. Egyébként tényleg olyan, mint egy hangszer: jó ránézni, hozzáérni, és aki tud, még jól is muzsikálhat rajta.

Hogyan is lett családunk tagja a Tofinou? 2010-ben hazajöttünk külföldről, eladtam a tengeri OVNI-mat, és a Balatonra kerestem egy jól összerakott, szép, de nem batár hajót. Köztudott, hogy papámnak van egy családi 50-es cirkálója, a Csillag II, amivel konkurálni nem akartam, így – annak ellenére, hogy imádom őket – kizártam a klasszikus balatoni hajókat. Ugyanakkor a céloom nem az volt, hogy Kenese-Keszthely sebes-

ségi rekordot fussak, de nem is az, hogy rántott húst süttessenek feleségemmel a hajókonyhán minden vasárnap a kikötőhelyünkön, miközben szívlapáttal szórom a hajóhűtőből a jégkockát a whiskybe.

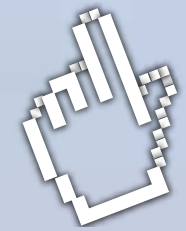
Szóval egyszerűen vitorlázni szerettem volna valamivel úgy, hogy az nekem és családomnak a legnagyobb élvezetet okozza, és jól ki tudjuk használni vele a Balaton szépségeit. Gyengécske szelek, sok kreuz, kellemes lubickolások, kényelmes horgonyon töltött esték stb. De van hol aludnom a Balaton környékén, így a kabin kényelme nem volt fontos, a kokpit viszont annál inkább. Ezekből a feltételekből egyértelműen esett a választás a daysailer kategóriára – most már csak azt kellett eldönteni, hogy 15-ös jolle, vagy egy Wallynano legyen. Ennek eldöntésére ott volt a 2010. januári düsseldorfi hajókiállítás.

Az internetes elő kutatások alapján a Morris 26-on, a Behler, illetve a Heol 7.5 hajókon gondolkodtam, de amint megláttam a kiállításon, első pillantásra beleestem a Tofinou-ba...

A fényképek magukért beszélnek. Érdekesség a váltó fock és a hidraulikával felhúzható tőkesúly, amivel az 1,90-es merülést 1,10-re tudom



BŐVEBB INFORMÁCIÓ A TÍPUSRÓL



Tofinou 8 m Daysailer



csökkenteni. A hajó egykezes vitorlázásra tökéletesen alkalmas a kokpit közepére hozott kötélzettel és csörlőkkel. A kényelem sem utolsó szempont: minden kokpit pad, ülőke kényelmes ergonomiájú, és a deckkel együtt teak-fa borítást kapott. Ja, a motort elfelejtettem, mármint azt, hogy miközben a hajókiállításon hajókat keresgéltem, rájöttem, hogy nem szeretnék csöpögő benzintankos külmotorral vacakolni. Ha kicsit is, de beépített motort szeretnék a hajóba, így lett a Mandolinban egy 10 Le-s Nanni dízel, egyenes tengellyel és összecsucskozható, kétágú propellerrel.

A behajózás az Atlanti-óceánon történt, 15-20 csomós szelekben. Már az első napokban megtapasztalhattuk, hogyan bírja Mandolin a hullámokat és a huzatot. A hullámokon a magas, éles orra miatt elég könnyen átvágja magát, de őszintén szólva az orrfedélzet és a kabintető 1 méter hullámok felett nem marad szárazon. A kokpit igen, illetve a tengeren

igen, de a balatoni rövid hullámokon a kokpit is el tud ázni egy jó délnyugatiban történő kreuz-ban.

Két reff sorom van, amiből az elsőt 16-18 csomós szél körül kezdem használni (kreuz-ban), majd 22-24 csomónál eresztem a vitorlát 2-es reff-be. A váltó focok fordulásnál egy álom, de a drótos elsőélű, zippzáros betekerő (ilyen hajóm még soha nem volt) álló latnikkal egy rémálom. Erősebb szélben csak teljes hátszélben tudom az orrvitorlát betekerni, ha viszont nagy szél – esetleg vihar – jön – ahogy tavaly meg is jött a 100 km-es -, akkor az orrvitorla lehúzása (nem bízok a tekerőben) álló latnikkal egy borzalmas harc az elemekkel. Ez ügyben tennem kell valamit, ezért most egy belső forstag-ra szerelt viharfocok rendelésén gondolkodom.

És, hogy milyen hajózni, mármint vitorlázni vele? Könnyed és egyszerű, mint egy lézer és szép mint egy hollandi (mindkettővel hajóztam korábban).





Tofinou 8m Daysailer

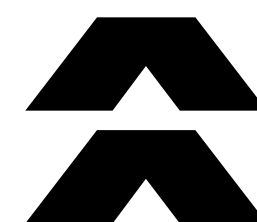
A beépített motor kicsi, problémamentes, de azért erősen pöfög, ugyanakkor olyan erős és jól elhelyezett, hogy 100 km/órás szélben is simán vitte előre, széllel szemben a hajót 2-3 csomóval a tavalyi augusztus 20-i viharban. Egyébként, ha a keel lent van, csodásan reagál mindenre. Ha a keel fel van húzva, akkor inkább az 50-es cirkálónál alkalmazott hosszúkeel-es, rábeszélős, időben gondolkozós stílusban kell vele manőverezni.

Ezzel a hajóval jó vitorlázni és horgonyozni. Horgonyon a piknik, strandolás, napozás probléma mentes, még “édesvizes” zuhanyom is van. A kabinban viszont csak szűkös alvásra van lehetőség, papíron 4 személynek (ami inkább csak 3), és ők is egy nyújtózáshoz jobb, ha a kokpitet választják.

Problémám nem volt eddig a hajóval. A fock betekerő rendszer – mint korábban említettem – szerintem nem igazán vihar állóra van kitalálva. Persze mondhatjuk, hogy minek egy daysailer-en, motorozzon kikötőbe,

ha jön a dörgedelem. Illetve a keel hidraulikával vannak most kisebb kotyogásos problémáim, amit a gyártó igyekszik távdoktorként javítani.

Hogy kinek ajánlom és kinek nem? A Tofinou a hajózás, és főleg a tényleges vitorlázás szépségeit kedvelő embereknek való, és nem megszállott versenyzőknek, de nem is kempingezőknek. Olyanoknak való, akik szabadidejükben inkább kihajóznak, mint hogy bütyköljenek, vagy karbonszálalás könnyítésekön törjék a fejüket, miközben megszállottan számolgatják a yardstick számokat az éves Kékszalag eredményük biztosítására. És mivel sem hűtő, sem hifi nincs rajta, bulizó hajónak sem a legalkalmasabb. Szóval marad a vitorlázás... és szigorúan nem vitorlás kesztyűben :). Akkor is ezt a hajót választanám, ha most keresnék vitorlást, de azt hiszem, megelégednék a fix keel-es változattal, aminek a kabinja is valamivel nagyobb. • Schomer Nórbert





Portalan hajófelújítás

Nem tudtam, hogy mekkora munka, ezért belefogtam... Szerettem volna egy nagyobb, újabb hajót. Nem vágytam én 0 km-es "csodajár-gányra", de valami olyanra gondoltam, ahol nem kell majd az előző gazdi által bevett szögeket és karcolásokat egy újabb képpel vagy csomótáblával takargatni. Műszakilag legyen jól felszerelt és picit tágasabb, mint az előző. Az nem baj, ha nekem kell a gyereknek TV-t és az asszonynak mikró-t faragni bele: az ilyen extrákat bármikor szívesen beépítem.

Figyelembe véve anyagi lehetőségeimet, csak egy használt hajó jöhetett számításba. Elvárásaim között legalább 2 különálló kabin – lehetőleg minél tágasabb –, és valamelyik nagyobb hajógyár hajói szerepeltek. Némi keresgélés után egy szlovén zászló alatt lévő ELAN 31 lett a befutó, amit olyan gyorsan találtunk és vettünk meg, hogy szinte magunk sem hittük el.

Mikor először lementem a hajóba, 2 perc után ki is jöttem, és mondtam a feleségemnek, hogy együnk egy finom kalamarit, és szép kényelmesen menjünk haza. Ilyen belső térrel ritkán találkoztam, pedig láttam már jónéhány iskoláskorú hajót. De aztán a Jóisten megsimogathatta a fejem, és visszainthetett a kajütbe – szinte hallottam egy régi ismerősöm örökbecsű szavait: „Ne csak nézz, láss is!”

Másodszorra már nem volt olyan szörnyű a látvány: végignéztem a napsugárszíta fafelületeket, az itt-ott levert, helyenként kifúrt, kopott bútorokat, a kárpitozás teljes hiányát. A tulajdonos elmondása szerint ugyan a hajó belsejét 5 éve felújították, de ez inkább a műszaki eleme-

ket érintette. A kárpitozott felületeket letépték, és lekenték fényes bilgefestékkel, a bútorokhoz nem is nyúltak.

Némi tanakodás után – és végiggondolva a látottakat – a diagnózis világos volt: a külső remek, műszakilag jó, a belsejét kell "csak" felújítani, de azt nagyon; teljes kárpitozás, tető- és oldalsó részek is, és valamennyi fafelület felújítás. A bútorzat teljes cseréje szóba sem jöhetett – az még egy kisebb hajó ára...

Nem ijedtem meg a dologtól, hiszen csináltam én már ilyen, leszámítva a famunkákat. Megvettük, hazahoztuk, vízre tettük. A hajó csoda szépen vitorlázik, gyors, stabil és biztonságos. Lehet gondolkodni, hogy mikor kezdem el a belső munkákat!

A kárpitos munkákra egy kedves régi ismerősömet kértem fel, aki szívesen vállalta a feladatot. Dolgoztunk mi már korábban így együtt, a feladat akkor is ez volt: teljes szigetelés és kárpitozás. Sima ügy.

A fafelületek teljes és szakszerű felújításához (csiszolás, lakkozás) a hajó teljes kibevezésére lenne szükség, hiszen ha beköltözök egy hétre egy deltacsiszolóval, annyi por keletkezik, hogy hetekig csak takaríthatok...

Őszintén szólva itt már kezdett nem tetszeni a dolog: por, mocsok, és az eredmény még mindig kétséges... Próbaképpen hazahoztam a lépcsőt, és 1 nap csiszolás és lakkozás után be kellett látnom, hogy a furnérozott fafelületeket soha nem fogom tudni profi módon tökéletesre csiszolni, lakkozni. A takarítás és a fél kiló por elfogyasz-





25 éves szekrényajtó napfény által kiszívott felülete dekorfóliával „kezelve”

tása is feledhető emlék... Valami más megoldás után kellett nézmem, mert ebbe és így bele sem kezdek...

Mivel évtizedes kapcsolat fűz a dekorfóliák világához, és ezen felül még jóbaráti viszonyt is ápolok Tűzkő Ottó volt kollégámmal, a segítségét kértem a fafelületek felújításához.

Mint kiderült, nyitott kapukat döngöttek! A technológia, amire én akkor még csak gondoltam, az “új világban” és “Japánban” már elérhető. Egy ideje már fóliáznak egy speciális típusú anyaggal hajókat, repülőket, belső enteriőröket, egyszóval mindent, amire ragad az anyag. Ez pedig nem más, mint a [3M Di-NoHajc](#) film. Nyilvánvaló volt, hogy erre a technológiára van szükségem!

Lelkemben rőzsedalokkal, a kezemben egy rózsafa mintázatú mintadarabbal indultam haza, hogy az addigra szétszerelt kisebb darabokra felragasszam a mintát. A hatás egészen rendkívüli volt! A kopott, matt és az UV által kifakult szekrényajtó a kezeim alatt éledt újjá 15 perc alatt! Másnap visszamentem Ottóhoz, hogy kitáljuk a zavarba ejtően széles termékpalettából – ami több száz mintából áll -, melyik illene legjobban a hajómhoz. Csábító volt a lehetőség, hogy teljesen megváltoztassam a hajó belső színvilágát, feleségem lelkesen támogatta a sötétbarna-fehér-matt króm minimál design-t, de végül az eredeti minta és színvilághoz hasonló árnyalat mellett döntöttem.



Két hét múlva meg is érkezett az anyag. Nekiláttunk, és valamenynyi fafelületet beborítottuk, összesen 3 nap alatt! A valamenynyi alatt az összes polcot, ajtót, asztalt, falat, szekrénybelsőt – tehát mindent, ami fa, vagy akár műanyag -, de mindent értek! Hihetetlen volt számomra, hogy mennyire pofon egyszerű megoldás a fafelületek teljes felújítása ezzel a technológiával: tiszta, gyors és garantáltan meghozza a várt sikert. Új a felület néhány perc alatt!

A fürdőkabin színvilágát viszont nem akartam a famintázatú fóliával „becsomagolni.” Néhány óra alatt az öreges hangulatú kopott belvilágból fényes, fehér, modern belső teret teremtettünk szintén Di-Noc folia felhasználásával. Egy újszerű és patika tisztaságú fürdőt kaptam, de azért a szekrényajtók fa kereteit dekorként megtartottam.





A fényes fehér anyag annyira megtetszett, hogy a szalon ablakok körüli részt is ezzel varázsoltuk újjá. Ezzel nemcsak egy korábbi beázás nyomait tüntettük el nyomtalanul, de a belső tér is tágasabbnak, korszerűbbnek tűnik.

Mint később megtudtam, számos más területen is alkalmazzák ezt az anyagot a járműiparban, építőiparban és egyéb olyan területeken, ami jóval nagyobb igénybevétellel jár, mint a gyerekeim csokis kezei...

De akkor is: mi van, ha megsérül? Semmi. Letépem, és kicserélem azt a darabot, nem kell imádkoznom senkinek, hogy jöjjön és csiszoljon, lakkozzon, aztán hátha nem látszik majd annyira az a javítás...

A világítótesteket kidobtam, és a mostanság divatos LED szalaggal rejtett világítást varázsoltam a hajó kabinjaiba. "Főnöki" utasításra

kicseréltük a mosogatót és a csaptelepeket, amiből már – az időközben beszerelt bojler közbeiktatásával – meleg víz is tud folyni. A takarékoság és design jegyében a megmaradt fóliaanyagokból immár a kávéfőző is harmonizál a bútorzat színével :).

Kezdett ÚJ alakot ölteni a hajó, szó szerint újat, és nem felújítottat, hiszen mindent kicseréltünk, amit csak lehetett. Szezonkezdetre el fognak készülni a szivacsok is az új bőrhuatban!

Egy kedves barátom nemrég vett egy Bavaria 32 Cruisert, neki is megtetszett a lehetőség, hogy átvarázsolhatjuk a személyiségének, ízlésének megfelelően, és a neki tetsző színvilággal feldobhatjuk a kicsit unalmas sablon bútorokat. Kinek is van akkor új hajója? :) • Várnai Roland

Bővebb információ: info@comfortyachting.hu





2013-mas Lowrance termékek



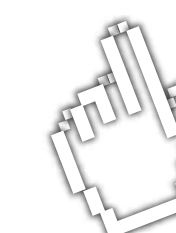
MEGÉRKEZTEK, MEGTEKINTHETŐEK, KIPRÓBÁHATÓAK ÉS ELŐJEGYZHETŐEK A 2013-MAS LOWRANCE TERMÉKEK A MARITIME HAJÓSBOLTBAN! AZ ELSŐ VÁSÁRLÓK ÉS AZ ELŐJEGYZŐK BEVEZETŐ ÁRON JUTHATNAK HOZZÁ TÖBBEK KÖZÖTT A LOWRANCE ELITE-7 HDI-HEZ VAGY A LOWRANCE HDS GEN2 TOUCH-HOZ.

A 2013-ban megjelent Elite-7 sorozatban ötvözték a hagyományos jeladó és a DSI jeladó tulajdonságait, így végre egy jeladóval tudunk 83/200 v. 50/200 és 455/800 kHz-en radarozni. A 7 colos képernyőt akár három fele (Elite-7X HDI-nél két fele) tudjuk osztani, és egyszerre láthatjuk a hagyományos halradar képet, a DSI fényképminőségű képet és a térképen a hajó pozícióját.

A HDS Gen2 Touch szintén 2013-ban jelent meg, beépített LSS-2 StructureScan HD feketedobozzal és szélessávú szonár modullal. A HDS Gen2 Touch érintőkijelzős műszerek a Lowrance felsőkategóriás modell családja. A HDS-ek mindegyike olyan multifunkciós kijelző, melyet használhatunk mélységmérős halradarként, GPS-ként (kiv. HDS-5X), földfelszíni radar-ként és digitális műszerfalként (sőt, ma már audio rendszer vezérlőjeként) is.

A HDS-ek az első olyan műszerek, amelyekbe az eddig csak külön kapható digitális szélessávú és nagyhatékonyságú szonárt (BSM-1) és a StructureScan feketedobozt közvetlenül beleépítették, így óriási jeladó teljesítménnyel rendelkeznek. Ők egyben az első magyar nyelvű Lowrance műszereink is. Belső szoftverük folyamatos fejlesztésének eredményeként teljesítményüket és tudásukat egyre növelik. A HDS-ek tudásukkal a piac egyeduralgódói, megelőzve mára összes vetélytársukat. A HDS-7 Gen2 Touch az érintőképernyős sorozat 7 colos átmérővel rendelkező kombinált (GPS/halradar) készüléke nagyteljesítményű, mélységmérős szonárral, beépített LSS-2 feketedobozzal és beépített GPS antennával rendelkezik.

A 2013-mas Lowrance eszközök [itt tekinthetőek meg](#). A teljes Lowrance választék megtekinthető a [Maritime Hajósboltban](#), a [FEHOVÁ-n](#) és a Horgászkiállításon. •





Háttérben
a Baumit,
lendületben
a One d'Or

Folyamatos előrehaladás, mindig a legjobb szelek szárnyán

A Baumit tartós sikerének titka az állandó innováció, amelynek révén több mint 20 éve nyújt maximális minőséget a házak hőszigetelésében, a homlokzatok és egyéb felületek építésében, kezelésében. Ezzel a töretlen lendülettel kívánja segíteni a vitorlássportban kitartó munkával bizonyító One d'Or katamarán csapatot is céljai elérésében.

Baumit INFO: 06 33 512 920



A jövő ötletel. baumit.com

A 2013. év vitorlás hajói Európában

10. ALKALOMMAL RENDEZTÉK MEG A EUROPEAN YACHT OF THE YEAR VERSENYT, AMELYNEK AZ EREDMÉNYÉT IDÉN A DÜSSELDORFI HAJÓKIÁLLÍTÁSON HIRDETTÉK KI. EURÓPÁBAN ÉVENTE KB. 100 ÚJ HAJÓTÍPUS KERÜL A PIACRA, ÍGY IGAZÁN NEHÉZ DOLGA VAN A ZSÚRINEK, AMIKOR ÖT HAJÓT KELL KIVÁLASZTANI A HATALMAS FELHOZATALBÓL. A 18 LEGNEVESEBB EURÓPAI VITORLÁS ÉS YACHT MAGAZIN FŐSZERKESZTŐIBŐL, HAJÓTESZTELŐIBŐL ÖSSZEÁLLÍTOTT CSAPAT ALAPOS MUNKA UTÁN HOZTA MEG DÖNTÉSÉT. ÍME A NYERTESEK!

SZUTOR FERENC

A hajógyártó nemzetek idei listája:

1. Franciaország, 2. Szlovénia, 3. Olaszország



Luxus yacht: Italia 13.98

Új szereplő a piacon, aki a luxust és a teljesítményt sikerrel ötvözte. Egyszerre gyors sikeres és komfortos hajó. Innovatív megoldásaival kiérdemelte a luxus kategória első helyét.



Különleges hajók kategóriája: J70

Éles harcot vívott a küzdelemért a J Yacht J70-es típusa. Univerzális hajó, ami daysailernek és versenyhajónak egyaránt használható. Remekül beválik tavakon és partmenti hajózásnál is. Nem utolsó sorban az ára is kedvező, ami szintén szempont volt a döntésnél.



Performance Cruiser: Dufour 36

A 11 méter hosszú vitorlás már kis számú legénységgel is jól használható versenyzésre és túrázásra egyaránt. A 36-os típus idei győzelmével megismételte a Dufour 34 tíz évvel ezelőtti sikerét.

Katamarán: Outremer 5X

Egy igazán könnyű és kényelmes hajó, melyet a világ egyik vezető katamarán tervezője, a VPLP tervezett. A munkát Patrick Le Quément is segítette, aki a Renault vezető designere volt. A hajó egyszerre modern és elegáns.



Family Cruiser: RM 1260

A túrahajó kategóriában egy kívülálló nyert, a francia RM 1260. Individualitásával és remek vitorlázó tulajdonságaival a Bavaria Vision 46 és a Hanseyachts 415 elől vitte el az első helyet igen szoros versenyben.



Boot Düsseldorf 2013

A Boot Düsseldorf Európa legnagyobb hajókiállítása. Tavaly például 1581 kiállító mutatta magát nettó több mint 87 ezer négyzetméternyi területen. A számok idén sem lehetnek kisebbek. 2012-ben 252 ezren vettek belépőt a nyitvatartás kilenc napja alatt, 16 százalékuk külföldi.

Hogyan keveredtünk oda. Minden épkézláb vitorlázó tudja: ha hajókiállítás, akkor Düsseldorf. A legnagyobb európai bemutató. Egy nap alatt bejárhatatlan. 17 csarnok és még a legkisebb is a nagyok közé tartozna a budapesti kiállításon. Ha kihagyjuk a búvárkodással, kenuzással, vízi turizmussal, tengeri művészettel és egyéb érdekességekkel foglalkozókat, akkor is marad még 11, vitorlásokkal és motorosokkal teli kiállító terem.

Egy nap alatt alaposan be sem járható. A helyiek és közelben élők takarékos és praktikus megoldása: eljönnek az első két nap valamelyikén. Ez ugye hétvégére esik. Fejenként 18 Euróért van idejük végigrohanni a csarnokokat. Majd hétközben délutánonként – kedvezményes áru, délutáni vagy 15 órától érvényes belépőkkel – már a feljegyzett, számukra különösen érdekes kiállítókat keresik fel, és akkor már alaposan átnézik ezeket a kiválasztott standokat. Más vélemények szerint hétvégén jönnek a kishajók iránt érdeklődők, és hétközben a gazdagok, akik nagy hajót akarnak vásárolni. Ám ez utóbbi különösen sarkított vélemény.

Idén először kerülhetett fel az alaposan megnézendők listájára egy magyar stand a 17-es csarnokban. Korábban is megesett, hogy láthatak Düsseldorfban a látogatók magyar terméket, Russell Coutts 44-est

vagy Baka Attila szép Harmincasát, de most hét magyar cég közös megjelenése már átfogó képet ad arról, hogy mi minden készül nálunk is.

Hét cég állítja ki termékeit. Ábécé sorrendben: Autoflex Kft, Code8, Flaar, Pata Marine, Pauger Carbon, Style Jacht és Stickl. A felsorolásból is látja az értő olvasó, hogy ők heten termékeikkel és tevékenységeik bemutatásával egészen jó, átfogó képet adhatnak a magyar szabadidős hajózást szolgáló iparról.

A kiállítási részvétel a Nemzeti Külgazdasági Hivatalnak köszönhető, Kiss Balázssal, az üzletfejlesztési főosztály vezetőjével az első napon **beszélgettem**.

A magyar stand a 17-es csarnokban volt, kifejezetten jó helyen. Szigetstand, vagyis körüljárható, nem voltak szomszédaink, és senki sem szorult háttérbe. A megfelelő csarnokban voltunk, hiszen ez a 17-es a vitorlások és azok közül is a kisebb hajók kiállítóterme. Persze nem egészen kicsik, hiszen a környéken a Dehler, az Elan és a Varianta standokon 40 láb feletti darabok is megtekinthetők, de itt vannak például a különféle német osztályszövetségek kiállított darabjai is (a csarnok túlsó végében), tehát akad itt tőkesúlyos és dingi, verseny és túrahajó bőven és megfelelő arányban.

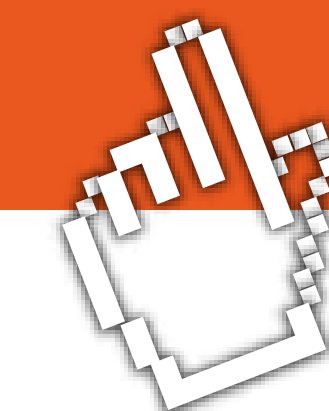
A standon érdemes volt alaposan körülnézni, mert még a legigényesebb hajóépítők is megsüvegezték a minőséget, amit nálunk láttak. Szinte hallom: Na, a Ruji már megint túllihegi a magyar hajóépítők dicséretét! De ha Te, aki ezt sóhajtod magadban, ott lettél volna, tuti, hogy ugyanilyen örömmel látnád az elismerő reakciókat a kiállított magyar termékek láttán. • *Ruják István*

A KIÁLLÍTÁS ALATT SORRA BEMUTATTAM A KIÁLLÍTÓ CÉGEKET, ÉS MESÉLTEM ÉRDEKES LÁTOGATÓKRÓL, TAPASZTALATOKRÓL.

NAPONKÉNTI BESZÁMOLÓK: Első nap, Második nap, Harmadik nap

BOOT DÜSSELDORF 2013, KONKURENCIAELEMZÉS SOROZAT: Flaar 18, E-volution 620, Pauger Carbon, CODE 8

GALÉRIA&BESZÁMOLÓ: Van képünk hozzá – képek&beszámoló





Boot Düsseldorf 2013

Tavaly például 1581 kiállító mutatta magát nettó több mint 87 ezer négyzetméternyi területen. A számok idén sem lehetnek kisebbek. 2012-ben 252 ezren vettek belépőt a nyitvatartás kilenc napja alatt, 16 százalékuk külföldi.

Budapest Boat Show

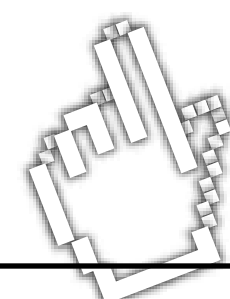
az innováció és tradíció jegyében

Az idei, február 14-17. között nyitva tartó hajókiállítás fókuszában a legújabb fejlesztések és a klasszikus értékek állnak. Az esemény központi standján olyan különlegességek mutatkoznak be a látogatók előtt, mint a tavalyi Kékszalag győztes Fifty-Fifty kétárbocos katamarán vagy Fekete László Hungarian Wing-re keresztelt merevszárnya. Mindkettőt első alkalommal láthatja testközelből a nagyközönség. Az újdonságok között lesz még egy Nacra Carbon F20-as hajó, egy Carbon Moly és Szabó Levente frissen elkészült spirál hajtóműve.

A klasszikus vitorlázás képviselőjében ott lesz a Budapest Boat Show-n a Picula Lady, azaz egy Binnen 30-as fa vitorlás, amely 1927-ben épült. Egy 22-es Binnenjolle és egy olimpiai jolle mellett pedig élőben nézhetjük végig egy Kalóz építését, de láthatunk régi satupadot, szerszámokat, alkatrészeket, felszereléseket és háború előtti időkből származó kupákat, érmeket.

A kiállítás díszvendége ezúttal az Orfűi-tó, akik sok helyi ismert emberrel érkeznek a Hungexpo-ra. A színpadon két izgalmas sajtótájékoztató kapott helyet, az egyik Fa Nándor új óceáni projektjéről, a másik az első Wind and Water Film Festről szól majd. Az idén hazánkban megrendezésre kerülő sárkányhajó világbajnokság apropóján szombaton, azaz február 16-án sárkányhajó-szimulátor bajnokságot rendeznek.

Azt kell, hogy mondjuk, ígéretesnek tűnik a felhozatal. Természetesen a Porthole is ott lesz és beszámol a részletekről. Úgyhogy irány a www.boatshow.hu weboldal, ahol kedvezményesen váltható belépőjegy a rendezvényre, így némi pénz mellett a sorban állás is megspórolható. Nem utolsó sorban pedig a belépőjegy érvényes a horgászok és vadászok körében ünnepnek számító FeHoVa-ra is, amire – ha már ott vagyunk – mi is benézünk. Addig is kíváncsian követjük a szerveződé kiállítás híreit a Facebookon: www.facebook.com/budapestboatshow.

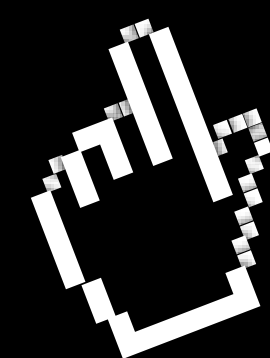


2013. február 14-17.



PROGRAMOK

SZOLGÁLTATÁS	TELEPÜLÉS	KEZDET	VÉG	WEB
Vizes Élőhelyek Világnapja – Hótaposó túra	Gyenesdiás (Nagymező)	2013.02.02	2013.02.02	www.bfnp.hu
Jégkarnevál 2013	Badacsonytomaj (strand)	2013.02.02	2013.02.02	www.badacsonyiprogramok.hu
Vizes élőhelyek napja – Hévízi-tó túra	Hévíz (Tófürdő főbejárat)	2013.02.02	2013.02.02	www.bfnp.hu
Farsangi karnevál	Hévíz (Deák tér)	2013.02.08	2013.02.10	www.heviz.hu
Keszthelyi Farsangi Karnevál és Bál	Keszthely (belváros)	2013.02.09	2013.02.09	www.keszthely.hu
VII. Badacsonytördemici Kocsonya Szépségverseny	Badacsonytördemic (Faluház)	2013.02.16	2013.02.16	www.badacsonytordemic.hu
II. Tapolcai Téltemető	Tapolca (Fő tér)	2013.02.23	2013.02.23	www.tapolcakft.hu
Téltemető-tavaszköszöntő	Balatonalmádi (Szent Erzsébet liget-Öregpark)	2013.02.24	2013.02.24	www.balaton-almadi.hu



100%
VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2013. # 036



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