

100% vitorlázás

2016. #087

PORTHOLE

► hajóbemutatók ► túraajánlatok ► műhely ► kikötők ►

március



Nem áprilisi tréfa

XI. CAPTAINS ADRIA KUPA





IMPRESSZUM • 2017. március

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** SZABOLCSI RITA **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN), GERŐ ANDRÁS, KOVÁCS VICA, MÁJÓ (BÖDÖR GERGELY), SZUTOR FERENC **FOTÓK:** BALATONFÜREDI YACHT CLUB, HUN3BOGI, KOLLMANN ANDRÁS, LISA501 **FORRÁSOK:** DEBOTI VITORLÁS SPORTEGYESÜLET, FGF SAILING TEAM, HVG.HU, J24.HU, KATASZTROFAVEDELEM.HU, O'PEN BIC FB, SCUTTLEBUTT SAILING NEWS, QUANTUM SAILS HUNGARY **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 8230 BALATONFÜRED, VÁZSONYI ÚT 7. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2017. ÁPRILIS 3. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** XI. CAPTAINS ADRIA KUPA

100% VITORLAZÁS

tartalom

QUANTUM – VERSENY BESZÁMOLÓK (6)

CÍMLAP XI. CAPTAINS ADRIA KUPA (17)

HORIZONT ÜZENET A 200 ÉVES KLUBNAK – AVAGY MI KERÜLT A BYC150 IDŐKAPSZULÁBA? (25), MARKETING 101: NÉZETTSÉGHEZ KUTYA + GYEREK (27), APPLIKÁCIÓVAL ÉS TÓ KÖZEPI VIHARJELZŐ ÁLLOMÁSSAL INDUL A VIHARJELZÉS (28)

BESZÁMOLÓ DEBOTI VSE HORVÁTORSZÁGI TRAINING (29)

MERLIN ÉN ELMENTEM A VÁSÁRBA FÉLPÉNZZEL ... (31)

HAJÓHAJÓTESZT ELEKTROMOSAN HAJÓZVA: BENETEAU ANTARES 7.80 (37)

MŰHELY TÚL SZÉP, HOGY IGAZ LEGYEN 41

FOTÓ: BALATONFÜREDI YACHT CLUB – ÜZENET A 200 ÉVES KLUBNAK

KENESE-KESZTHELY

- egy feltöltéssel
- két motorral
- 12 utassal



WIA ELEKTROMOS YACHT
kényelmes ➤ elegáns ➤ környezetbarát



Extreme Sailing Series 2017 Muscat

Március közepén az omani Muscatban indult 6 csapat részvételével a 2017-es Extreme Sailing Series™. A 4 nap alatt az időjárás tökéletes körülményeket biztosított a GC32-eseknek, a futamok ennek megfelelően tele is voltak izgalmas rajtokkal, manőverekkel, bója vételekkel.

Szerző: Kovács Vica

A remek szélnek és a gyors pályának köszönhetően az eredménylista gyakorlatilag futamról futamra változott, végül az omani állomás nyertese az SAP Extreme

Sailing Team lett. A verseny legjobb pillanatainak összefoglalója már elérhető az **Extreme Sailing Series FB** oldalán: katarán rajongók semmiképp ne hagyják ki!



FGF Sailing Team – Tovább előre!

A Melges 24 mezőny kétség kívül legígéretesebb csapata az FGF Sailing Team. A Quantum Sails Hungary által támogatott fiatal vitorlázókból álló csapat célja 2017-ben minél előkelőbb helyezést elérni a Melges 24 European Sailing Series Sorozatban és a Helsinkiben megrendezésre kerülő világbajnokságon. A csapat 2016 közepétől Quantum Sails vitorlákkal versenyzik. Az előző szezon értékeléséről és a 2017-es tervekről kérdeztük őket:

Forrás: Quantum Sails Hungary // Fotó: Kollmann András

Egyre javuló eredményekkel, sikeres szezont zártatok 2016-ban. Hogyan értékelitek az évet?

Alapjában véve ez egy sikeres év volt, hiszen két nemzetközi versenyen is dobogóra tudtunk állni, valamint az EB-n is 6.-ak lettünk. Úgy érezzük, a befektetett munka, a sok sok év kitartó versenyzés lassan beéri.

Külföldön egyre több győzelem születik Quantum vitorlákkal Melges 24 osztályban. A szezon közepén ti is vitorlázatot váltottatok, mik voltak az első tapasztalatok?

A váltás kisebb zökkenőkkel indult, nem igazán találtuk a beállításokat, illetve a hajóvezetésben is kellett változtatásokat eszközö-

zölnünk, de az első nemzetközi versenyünk második felére beállt minden. Ezután az újszettel sikerült igen jó sebességet kihozunk a hajóból, amely meg is látszott az eredményünkön. Úgy érezzük van még tartalék az új vitorlákból, ezt kell minél hamarabb és minél eredményesebben kihozunk magunkból a következő szezonban.

Október elején Olaszországban a Melges 24 Sailing Series 6. állomásán, nem sokkal lemaradva a 2015-ös világbajnok, 2016. évi Európa bajnok EFG csapata mögött, a 3. helyen végeztetek a dobogón. Hogy értékelitek ezt a sikert a szezon végén?

JÓ HELYEN A MELGES 24 RANGLISTÁKON!

2016-OS ÉVAD ÉRVÉNYES RANGLISTA

A BAKÓCZY RÓBERT VEZETTE EURÓPA-BAJNOKI HATODIK FGF SAILING TEAM MIND AZ EURÓPAI, MIND A VILÁGRANGLISTÁN ELŐKELŐ HELYEZÉST ÉRT EL.

A EUROPEAN SAILING SERIES VERSENYEKRE ALAPOZOTT EURÓPAI RANGLISTÁT AZ OLASZ ANDREA RACHELLI ÉS CSAPATA NYERTE KÉT BRIT EGYSÉG ELŐTT. BAKÓCZY ROBIÉK 5. HELYEN VÉGEZTEK, MÍG A CSOLTÓ ÁKOS IRÁNYÍTOTTA SEVEN-FIVE-NINE PONENTE CSAPAT 10., DR. BUJÁKY ATTILA ÉS TÁRSAI A HÓDDAL 20-AK LETTEK AZ ÖSSZESEN 88 HAJÓT FELVONULTATÓ EURÓPAI RANGLISTÁN.

A VILÁGRANGLISTÁN 207 HAJÓ SZEREPEL. KÖZÜLÜK 17. HELYEN AZ FGF SAILING TEAM, BAKÓCZY ROBI ÉS SZPARIS TÁRSAI FÖLDVÁRRÓL. CSOLTÓÉK 31-EK EZEN A LISTÁN, BUJÁKYÉK PEDIG 163-AK.

A luinó-i verseny, bár a dobogón állhatunk, egy picit keserédes számunkra, hiszen az utolsó futam előtt a második helyen álltunk és az első hely sem volt messze. Aztán az EFG-vel match race-be bonyolódtunk, és végül visszacsúsztuk a harmadik helyre. Ezt leszámítva nem lehet kifogásunk, hiszen végig a mezőny elején vitorláztunk és két futamgyőzelmünkkel bizonyítottuk, hogy a fejlődésünk továbbra is folyamatos.

Mik a tervek a 2017-es szezonra?

Sokat szeretnénk edzeni és versenyezni. A felkészülést április közepén, Portorozban

kezdjük, ahol megrendezésre kerül az Európa kupa sorozat első versenye. Terveink szerint 2017-ben összesen kilenc versenyen veszünk részt itthon és külföldön egyaránt, ezen kívül szeretnénk minél több edzőnapot is beiktatni a felkészülésbe. A 2017-es év legfontosabb versenye a Helsinkiben megrendezésre kerülő Világbajnokság lesz, ahol célunk a legjobb öt között végezni. Természetesen ebben a szezonban is részt veszünk a European Sailing Series versenysorozaton, ahol az összetett győzelmet tűztük ki magunk elé célként. •



Először edzett együtt a három hazai Extreme40 katamarán!

Exkluzív képes beszámolóinkban megmutatjuk a három magyarországi Extreme40 katamarán első közös edzését!

Szerző: Porthole // Fotók: Lisa501, HUN3Bogi, Kollmann András

Aprilisban szervezte meg első közös edzését a három magyarországi Extreme 40 katamarán csapat, a HUN3Bogi, a The RED – Team Quantum Hungary és az Extreme Sailing Team. A keszthelyi csapat küldte el számunkra az edzés képeit, melyeket fotósuk Kollmann András készített.

A tavalyi szezon versenyein többször is izgalmas csatákat vívott a Team Quantum Hungary és az Extreme Sailing Team a két teljesen egyforma Extreme40 hajóval. Az idei évben nő a tét, beszáll a versenybe a keszthelyi HUN3Bogi is, érdemes lesz külön figyelemmel követni a három hajó csatáját.

Az első edzés sajnos elég gyenge szelesre sikeredett. Egy motorosok segítségével kijelölt up and down pályán mértek össze a csapatok Révfülöp, Ábrahámhegy magas-

ságában. Ilyen gyenge szélben még fontosabb a hajók pontos beállítása és a balansz. Remek visszajelzés volt ez mindenki számára, hol lehet még finomítani a beállításon, mire kell gyenge szélben odafigyelni. Az edzőkör végén elsőként a HUN3Bogi, másodikként a Team Quantum Hungary, harmadikként pedig az Extreme Sailing Team futott be. A közös összemérés hasznossága nem kérdés, a jövőben többször is láthatjuk még a három Extreme40 katamaránt együtt edzeni!

Mit kell tudnunk az Extreme40 hajókról?

Az Extreme 40 hajók megalkotását két fő gondolat vezérelte: Akció és Adrenalin.

2007-ben Extreme 40 katamaránokkal indult útjára a világ egyik legizgalmasabb és legsikeresebb vitorlás Grand Prix sorozata az Extreme Sailing Series. Ez a sorozat maga

a vízi Forma 1.

A hajó tervezésekor a koncepció egy könnyen vitorlázható, viszonylag kis súlyú, full carbon versenykatamarán megalkotása volt. A hajó kialakításának köszönhetően erősebb, 20-25 csomós szél mellett (35-45km/h) akár 30 csomós sebességgel (55km/h) is képes száguldani, miközben már akár egész kis szélben is képes egy talpra emelkedni. Ilyenkor a hajó sebessége látványosan növekszik, így megfelelő vitorlázattal, gyenge szélviszonyok mellett is látványos sebességre képes.

Ezek a tulajdonságok, az Extreme 40 katamaránt, a változékony, egy-egy versenyen belül is jelentős szélsőségeket produkáló balatoni időjárási körülményekhez talán a leginkább alkalmazkodó, ütőképes hajótípussá teszik. •



Új szelek a BAHART Regattán

Az idei szezonban is öt versenyből áll a Balatoni Hajózási Zrt által szervezett BAHART Regatta sorozat. Ennek két futama különlegesen érdekes lesz, miután bőkezű szponzoroktól származnak az értékes és hasznos díjak.

Szerző: Porthole

Az első ilyen verseny a május 27-én rendezendő túrafutam Badacsonyban, mely egyben Plastimo nagydíj nevet is visel, lévén, hogy a hajóalkatrész gyártásban és forgalmazásban kontinens elsőként számon tartott francia cég lesz a főszponzora.

A három induló osztály (Yardstick I-II-III) első három helyezettje 740 eFt összértékű díjazásban részesül. A szervezők érdekes újítása még ezzel kapcsolatban, hogy bár adott az első, második és harmadik helyezettnek járó 3-3 díj, az viszont sorsoláson dől el, hogy melyik díj melyik osztály helyezettjeit fogja boldogítani.

Még tombola is lesz, melyen szintén értékes Plastimo termékeket lehet nyerni. Minden résztvevő hajónak alapban, ingyenesen jár egy tombolajegy. Kívülállók, érdeklődők, vagy akik csupán

nyerési esélyeiket szeretnék növelni, vásárolhatnak belőle.

Ha valamely hajó nem kerül a helyezetttek közé és a tombolán sem jár szerencsével, az sem megy haza üres kézzel. Minden résztvevő kap egy kis hasznos, igazi hajós ajándékot.

Szponzorált futam lesz még az ötödik túraverseny is, melynek külön érdekes újítása, hogy a hajók ezúttal alsóörsi rajttal és földvári befutóval valóban “túráznak” és nem a megszokott háromszög megtétele után a kiinduló kikötőbe térnek vissza. Ennek a futamnak a szponzora az osztrák FSE-Robline lesz, aki a világ elsőszámú hajókötel gyártója lett, miután felvásárolta a skandináv Roblont és Robshipet, valamint az USA legnagyobb kötelgyárát, a New England céget.

A díjazottak és a résztvevők itt természetesen az FSE gyártmányokból kapnak értékes díjakat és ajándékokat.

A két verseny névadó szponzora mögött magyarországi disztribútoruk, a Marina Yacht Sport Kft – a Vitorlázók boltja áll, mely az FSE képviselőjét 1989, a Plastimoét 1990 óta látja el.

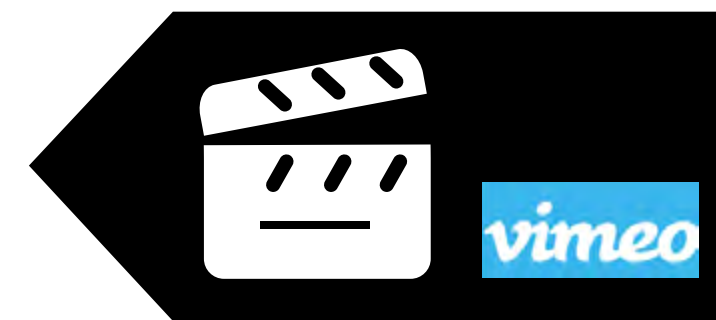
A marina.hu weboldalon a Regatta szponzoráció menüpont alatt már megtekinthetők a díjak. •

2017 BAHART REGATTA

2017. MÁJUS 27. BADACSONY
2017. JÚNIUS 17. BALATONLELLE
2017. JÚLIUS 22. ALSÓÖRS
2017. AUGUSZTUS 12. SZIGLIGET
2017. SZEPTEMBER 09. BALATONBOGLÁR



Örömvitorlázás játékos versenyekkel



Harmadik éve szervezzük a négynapos VMG flottavitorlázást az Adrián, azok számára, akiknek a versenyzés játék és a vitorlázás öröm, tehát nem az eredmény a lényeg, hanem a vitorlázás. Főleg kezdőket, nem vitorlázókat és amatőr vitorlázókat várunk szeretettel. Ez az a fajta kaland, amikor a barátnő és a feleség is lehet a kormánynál, húzhatja a köteleket, szóval mindenki tényleg része a csapatnak, nem a szokásos felállás, ahol 2-3 ember a 'valódi csapat', a többi pedig 'ballaszt'...

Forrás: VMG Yachting

A lényeg, hogy hajó irányításában a teljesen kezdők is részt vehetnek, és azok is, akik nem annyira ügyesek, mert itt nem az eredmény számít, hanem valami más. A hajókban ismeretlen emberek nagyon gyorsan csapattá formálódnak, a hajók pedig nem egymással versenyeznek, hanem inkább együtt vitorláznak, ez a flottavitorlázás lényege. Tehát a játékos versenyzés ezt jelenti, és mivel minden délután összekötünk, és este egymás mellett állunk a kikötőben, ezért a csapatok közösségé alakulnak, mert minden este van 'valami'.



A VMG flottavitorlázásunk nem csak a játékos vitorlásversenyekről szól, hanem a közös horgonyzásokról, közös vacsorákról, amikor összetolunk minden asztalt, hogy egy nagy asztalnál ülhessünk. Emellett parti kirándulások is vannak, sőt egy este össze szoktunk gyűlni egy hajóban. 40 fő esetén ez nem egyszerű, de megoldható, s talán nem is kell leírnom, milyen ilyenkor a hangulat. :-)

A napközbeni játékok alkalmával a fejlődés áll a fókuszban, vagyis keressük a válaszokat arra, hogy hogyan lehetünk gyorsabbak, a másik mitől gyorsabb vagy lassabb, mint mi. A teljesen kezdők megtanulhatják a vitorlázás alapjait, és mindenki megszereti a vitorlázást.

Minden évben ugyanolyan hajókkal megyünk, nem a sportosság a lényeg, hanem inkább a kényelem. A feladatok során nem bójákat rakunk ki, hanem sziklákat, szigeteket kerülünk, szóval úgy, ahogy a kezdetekkor, az első vitorlás versenyeken...

Óvás nincs, a vitás eseményeket este átbeszéljük baráti stílusban. A hajók és a csapatok 100%-os biztonságra mennek, a kényes helyzetekben a tapasztalt szkipperek veszik



át a hajók irányítását.

A 'seamanship' áll a középpontban, ami több a szabályok ismereténél, sokan ezt művészetnek mondják. Magyarul gyakran mondjuk 'a jó tengerész gondossága', ami a szabályok (COLREG) mellett arról is szól,

hogy hogyan használjuk a hajót, és például hogyan készülünk az indulásra (ez önmagában megérne egy cikket...).

Van esti futamunk is a naplementében, szerintem ilyenkor a legszebb a tenger és a fények. A célunk ezt az életérzést átad-



ni mindenkinek. Amikor a vitorlás tökéletesen fut, kellemesen dől a hajó, és nem is kell kormányozni, mert a beállítás tökéletes. J Majd a sötétben folytatódik, mert május 10-én telihold lesz, és ilyenkor kint kell lenni a vízen.

Ezt hogyan lehet fokozni? Több vitorlással és még több vitorlázóval.

Az útvonalválasztásnál figyelembe vesszük az időjárást is. Ha például nincs szél, akkor változtatunk a terven, kerüljük az egész napos motorozást... Ha viharos a szél, és a csapatok kevesebbet, védettebb helyen szeretnének vitorlázni, változtatunk a terven. Horvátországban 1087 sziget van, nagyon

sok a lehetőség és a legjobb útvonalat próbáljuk megtalálni.

Minden évben azért erős (viharos) szélben is kimegyünk vitorlázni, mert a kezdőknek ez egy jó tapasztalat: nem kell félni, ez is része a vitorlázásnak.

A tavaszi VMG flottavitorlázásunk minden évben májusban van, ami már nyár az Adrián, de még vannak jó szelek is, de nincs még sok turista! Szóval együtt szoktuk kezdeni a nyarat és a vitorlásszezont.

Az őszi VMG flottavitorlázást október elejére szervezzük, és ezzel zárjuk közösen a vitorlásszezont. Ilyenkor még nyár van az Adrián, de már csöndes, kevés a turista...

Nem véletlen a névválasztásunk, mert a VMG, a legfontosabb mérőszám egy vitorlázón, és ezt mindig kell tudni (érezni). Velocity Made Good (VMG), vagyis a jó irányú sebességünk az egyik legfontosabb információ a vitorlázón, még a sebességnél is fontosabb. (Ez a GPS-en megjeleníthető paraméter.) A VMG-t kell maximalizálni a hajó irány (és a vitorla-beállítások) optimális kiválasztásával. Ez kicsiben olyan, mint az Élet...

A VMG flottavitorlázás időpontjai:
2017. május 6-9. // 2017. május 9-12.
Indulási és érkezési kikötő: Marina Kastela
A hajóink: Elan Impression 434
További információ (útvonal, program stb) itt található.

A flottavitorlázásunk mellett szervezünk egyhetes adriai gyakorló/tanfolyam vitorlástúrákat, nyáron adriai nyaralós vitorlástúrákat és például egyhetes adriai vitorlástábort gyerekeknek. Az Adria mellett minden évben szervezünk a Földközi-tengeren is hosszabb vitorlástúrát, sőt minden évben a Karib tengerre is megyünk vitorlázni, szóval sűrű a programunk...

Békét és Szelet! Méder Áron és a VMG Yachting csapata (x)

J/24 Pénteki Tréning sorozat

Harmadik szezonját kezdi április 22-23-án a J/24 Pénteki Tréning sorozat! Balatonfüred, 2017. április 13. – A J/24-es hajókkal zajló, hat fordulós vitorlás tréningnek idén a balatonfüredi Hajógyári Kikötő ad otthont. Az edzések lebonyolítását a Quantum Sails szervezi, a kísérőmotorosokat pedig a Bravo Boats Hajós Iskola bocsátja rendelkezésre. Mellettük – ahogy tavaly is – a Jet Travel a rendezvény fő támogatója. Forrás: j24.hu

Az idei sorozat legfontosabb célja, hogy versenykörülmények közötti edzéslehetőséget biztosítson a színvonalas versenylvitorlázást célul kitűző csapatok számára. Hiszen éles versenyhelyzetekben lehet igazán hatékonyan elsajátítani például a rajtolás technikáját vagy a különböző manővereket. A sorozat egy hétvégi, kétnapos programmal kezdődik, amit 5 pénteki edzés követ majd, szeptemberben pedig egy éles versenyen minden csapat meg is mutathatja a sorozaton elsajátítottakat.

A Pénteki Tréning támogatóinak hála, idén sem csak vitorlázó tapasztalatokat nyerhetnek a résztvevők, hanem minden fordulóban

komoly díjakkal, ajándékokkal is gazdagodhatnak majd azok, akik jól szerepelnek. Idén is lesz versenypóló, ismét lesznek Bodri Bor nyeremények, különböző utazási

utalványok. A döntőben pedig Nautica órát kapnak majd a legjobbak.

A pörgős futamok után a Rauschenberger Vitorlásversenyző-képző Akadémia szak-



emberei értékelik a csaptok teljesítményét, hasznos technikai és taktikai tanácsokkal látják el a résztvevőket. Az edzésnapok zárásaként finom vacsora várja majd a vitorlázókat, ahol a Bodri Pincészet remek borait kortyolgathatják a csapatok a vacsora mellé.

Ezek az aktív, színvonalas edzések nagyban hozzásegíthetik a már J/24-es hajóval versenyzőket, hogy eredményesen szerepelhessenek a Balatonfüredi Yacht Clubban szeptemberben megrendezésre kerülő kontinens bajnokságon, de kedvet csinálhatnak a más hajosztályban versenyzők számára is a J/24 hajóval történő versenyzésre.

Jön a Kadét és versenyző képző

Fontos cél a J/24 hajók népszerűsítése, és a J/24 Osztály utánpótlásának és bővülésének biztosítása is. Ennek szellemében idén a szervező csapat a Bravo Boats Hajós Iskolával és a Rauschenberger Vitorlásversenyző-képző Akadémiával együttműködve, Kadét és versenyző képző kurzusokat is kínál a vitorlásversenyzésbe bekapcsolódni vágyó hajósok számára. A Pénteki Tréning „edzőversenyei” lehetőséget biztosítanak a versenyzéssel kacérkodó

vitorlázók számára a J/24-es hajó megismerésre, vitorlázó tudásuk fejlesztésére, a J/24-es Osztályba történő integrálódásukra.

Mancsaft adatbázis

Az edzéssorozat szervezői a felnőtteken kívül szeretnék az utánpótlás korú, a kishajós versenyzést feladó fiatalok számára is lehetőséget biztosítani, hogy tovább folytathassák a vitorlás versenyzést. Hiszen a J/24 hajó és a J/24 versenyek nagyban hasonlítanak a korábbi versenykörülményeikhez, a hajó ára, annak fenntartási költségei elérhető közelségben vannak egy fiatal, 4-5 fős baráti társaság számára is. Több hajó is várja az egyénileg jelentkező fiatalokat, vitorlázni vágyókat a csapatába.

Ennek érdekében a J/24 Osztály a magyarországi hajóosztályok között elsőként hozott létre olyan adatbázist, amelyen keresztül szervezetten koordinálja a jelentkezéseket, részletes információt biztosítva a kormányosoknak az érdeklődők vitorlázó hátteréről, tapasztalatairól, elősegítve, hogy gyorsabban és hatékonyabban épülhessenek az új csapatok. Az adatbázisba a hunj24ca@gmail.com e-mail címen lehet jelentkezni. •

2017

PÉNTEKI TRÉNING IDŐPONTJAI

ÁPRILIS 22–23. (SZOMBAT, VASÁRNAP)
MÁJUS 5. (PÉNTEK)
JÚNIUS 3. (SZOMBAT),
JÚNIUS 9. (PÉNTEK),
JÚNIUS 23. (PÉNTEK)
AUGUSZTUS 11. (PÉNTEK)
SZEPTEMBER 16–17 (SZOMBAT, VASÁRNAP)

A kiírás és a nevezés részletei megtalálhatók a www.j24.hu oldalon!

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

Maximális teljesítmény

Kivételes alaktartás

Megismételhető
eredmények



Professzionális háttér a legjobb vitorlázóktól



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

www.quantumsails.hu

XI. CAPTAINS ADRIA KUPA 2017. ÁPRILIS 1-8.

SZERZŐ: GERŐ ANDRÁS

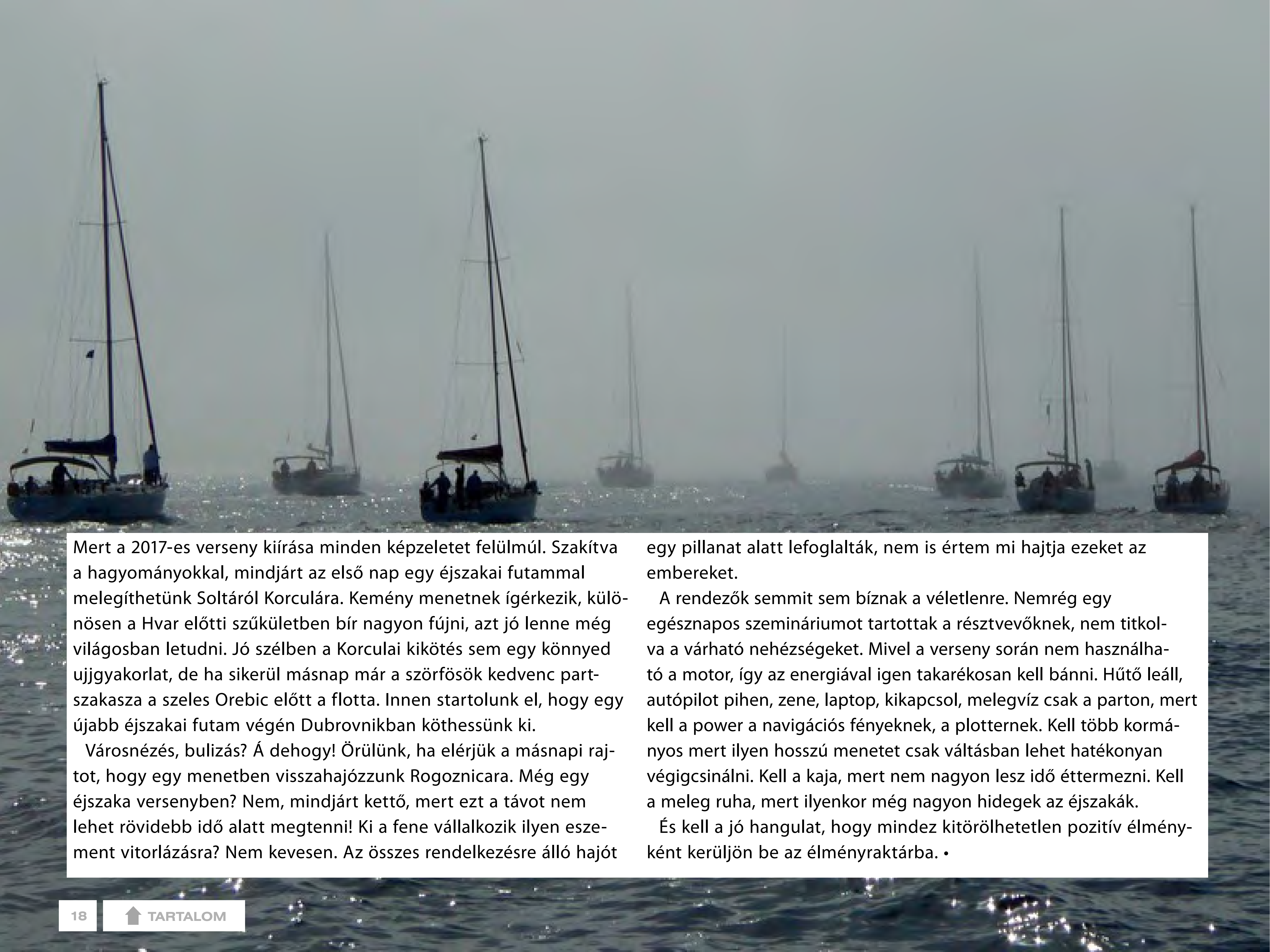


Nem áprilisi tréfa

A magyarok legnehezebb tengeri navigációs túraversenye!

NEM SZERETEM A FELLENGZŐS BEHARANGOZÓKAT, DE A XI. CAPTAINS ADRIA KUPA, LEÁNYKORI NEVÉN AZ ARANYSEKLI TÉNYLEG BRUTÁLIS KIHÍVÁS. HOVANEC KAPITÁNY VERSENYE SOSEM VOLT A KÖNNYED ÉLVHAJÓZÁS SZINTERE. A KORATAVASZI IDŐPONT, A KISZÁMÍTHATATLAN IDŐJÁRÁS ÉS A HIRHEDTEN HOSSZÚ TÚRAFUTAMOK A LEGELSZÁNTABB VITORLÁZÓKAT IS ÖNVIZSGÁLATRA KÉSZTETI. A VERSENY CSÚCSPONTJA – HAGYOMÁNYOSAN – AZ ÉJSZAKAI FUTAM, AMI A SZIGETEK KÖZT KOMOLY NAVIGÁCIÓS FELKÉSZÜLTSGÉGET IGÉNYEL. A TAVALYI VERSENYEN ÉJSZAKAI FUTAMÁN A FORGOLÓDÓ SZÉLBEN SIKERÜLT VISSZAFELÉ HAJÓZNOM, CSUPÁN AZ ÉBER NAVIGÁTORNAK KÖSZÖNHETEM, HOGY IDŐBEN KORRIGÁLHATTAM. JÓ KIS TAPASZTALAT VOLT, AMIT TALÁN TUDOK HASZNOSÍTANI IDÉN IS...





Mert a 2017-es verseny kiírása minden képzeletet felülmúl. Szakítva a hagyományokkal, mindjárt az első nap egy éjszakai futammal melegíthetünk Soltáról Korculára. Kemény menetnek ígérkezik, különösen a Hvar előtti szűkületben bír nagyon fújni, azt jó lenne még világosban letudni. Jó szélben a Korculai kikötés sem egy könnyed ujjgyakorlat, de ha sikerül másnap már a szörfösök kedvenc partszakasza a szeles Orebic előtt a flotta. Innen startolunk el, hogy egy újabb éjszakai futam végén Dubrovnikban köthessünk ki.

Városnézés, bulizás? Á dehogy! Örülünk, ha elérjük a másnapi rajtot, hogy egy menetben visszahajózzunk Rogoznicara. Még egy éjszaka versenyben? Nem, mindjárt kettő, mert ezt a távot nem lehet rövidebb idő alatt megtenni! Ki a fene vállalkozik ilyen esze-ment vitorlázásra? Nem kevesen. Az összes rendelkezésre álló hajót

egy pillanat alatt lefoglalták, nem is értem mi hajtja ezeket az embereket.

A rendezők semmit sem bízna a véletlenre. Nemrég egy egésznapos szemináriumot tartottak a résztvevőknek, nem titkolva a várható nehézségeket. Mivel a verseny során nem használható a motor, így az energiával igen takarékosan kell bánni. Hűtő leáll, autópilot pihen, zene, laptop, kikapcsol, melegvíz csak a parton, mert kell a power a navigációs fényeknek, a plotternek. Kell több kormányos mert ilyen hosszú menetet csak váltásban lehet hatékonyan végigcsinálni. Kell a kaja, mert nem nagyon lesz idő éttermezni. Kell a meleg ruha, mert ilyenkor még nagyon hidegek az éjszakák.

És kell a jó hangulat, hogy mindez kitörölhetetlen pozitív élményként kerüljön be az élményraktárba. •

FORDULÓPONT

MAGUNK SEM KÖTÖTTÜNK VOLNA FOGADÁST ARRA, HOGY A VASÁRNAP DÉLUTÁN SOLTA-MASLINICÁRÓL INDULÓ XI. CAPTAINS ADRIA KUPA MEZŐNYE LEÉR DUBROVNIKBA ÚGY, HOGY KÖZBEN KÉT CIRÁDÁS TÚRAVERSENYT IS ABSZOLVÁL KEDD REGGELI BEFUTÓVAL.

Az első futam Hvar érintésével Korculáig vezetett melyet 20 óra alatt abszolváltunk, a második Korcula Slano szakasz rendkívül változatos időjárási körülmények között is kitöltötte a 20 órát.

A két éjszakán is átívelő versenyek rommá amortizált résztvevői most az új Slano Marinában pihegnek, várják a szerda délutáni rajtot, a minden képzeletet felülmúló megmérettetést, a szerkesztett útvonalban is 130 mérföldes, valójában a cirkáló szakaszok miatt akár 200 mérföldes útat. Töltődnek az akkumulátorok, száradnak a cuccok, hogy a 16.00 órás rajtra minden részletében felfrissült csapatok elkészüljenek. A logisztika nem tűri a jelentős áramfogyasztást, a második kikötés nélküli éjszakára a hajó alapakkumulátorai már lemerülhetnek,

a navigáció leállhat, a fények kialudhatnak, és a motor beindítása egyben a verseny feladását is jelenthetné. A csapatok tartalék akkukkal, generátorokkal készülnek, de fogalmam sincs, hogy tudják szakszerűen átszerelni, ha tényleg szükségessé válna. A mi csapatunk kis generátora egyből szolgáltatná a 12 voltos töltőáramot, de azt még nem tudjuk, hová tegyük, hol berregtessük, mert a sós víz beszívása tönkretenné, a kajütben meg minket pusztítana a kipufogógáz.

Mindent egybevetve már most érezzük, hogy ez a verseny egyike lesz életünk legnagyobb hajós élményeinek. Kitűnő csapattal jó hangulatban várjuk a folytatást, legközelebb már a befutóból, Rogoznica-ból jelentkezünk. •



AKKOR EZ MEG IS VOLT, AKÁR EMELHETJÜK A TÉTET!

A XI. CAPTAINS ADRIA KUPA VÉGETÉRT. MÁR AZ IS KOMOLY FEGYVERTÉNY, HOGY A 17 HAJÓ ALKOTTA MEZŐNY KÉT 20 ÓRÁS FUTAMMAL MASLINICABÓL LEJUTOTT A DUBROVNIK KÖZELI SLANO KIKÖTŐJÉBE, DE A NEHEZE MÉG HÁTRA VOLT.

Egy menetben vissza Rogoznicára valóban emberes kihívás. Jobb charter szolgáltatók ezt a távot egy hét alatt teljesítik, nekünk 48 óra állt rendelkezésünkre. Az előrejelzések nem sok jót ígértek: gyenge vagy semmi szél és ez az amire a legkevésbé vágytunk. A rendezők a rajt pillanatára szereztek ugyan némi szelet, de ez semeddig sem tartott, így kezdetét vette az idegörlő vánszorgás. Nehezítette a helyzetet, hogy az első ellenőrző pontot a hvari csatornába helyezték, így a csapatoknak olyan útvonalat érintő döntéseket kellett meghozniuk, melyet a későbbiekben már nem tudtak módosítani. Mindjárt a rajt után a Mlet sziget D-i csücskénél választani kellett: vajon a rövidebb, de kevesebb szelet kíná-

ló belső oldalt, vagy a hosszabb, de talán több szelet kínáló külső partot kövessük? Mi a külsőre szavaztunk, de a totál szélcsendben esélytelennek tűnt a sarok megközelítése, így elveinket feladva egy könnyed fuvallat támogatásával befelé fordultunk. Így tett a mezőny döntő többsége, talán két hajó kivételével, akiket még órákig láthattunk reménytelenül áldogálva a széltelen döghullámos vizen. Mire beesteledt a Mlet partján kellemes parti szél jelent meg, elegendő muníciót biztosítva a tempósabb haladáshoz. Mi ekkor a csatorna közepén vánszorogtunk, ha ki akartunk volna jutni a part közelébe, akkor mindenkit el kellett volna engednünk, ezért inkább a Peljesac félsziget felé igyekeztünk, bízva a szél



északiasodásában. Sikerült is bevonzanunk a hőn áhított szélfordulót, amivel kitűnő pozíciót építettünk fel egészen az Orebic-Korcula csatorna bejáratáig. Számunkra eléggé egyértelmű volt, hogy bevágtatunk a szűk csatornába és onnan már csak egy ugrás a hvari ellenőrző pont.

Bár a rendezőség igen szűkmarkúan bánt a verbális kommunikáció lehetőségeivel, de szabad elérést adott a versenyző hajók pozíciójának, irányszögének és sebességének letöltésére. Ez az információ többet ért, mint az összes időjós program bizonytalan jövődölése. Így tudtuk meg, hogy a Mlet sziget csúcsát nagy



FOTÓK



nehezen elérő egyik hajó már a távoli Lastovo szigeténél jár komoly tempójával bizonyítva, hogy nem érdemes feladni elveinket. (Ez a hajó végül a hatalmas kerülő ellenére a célban órákkal verte az egész mezőnyt, de ne vágjunk elébe...)

Ott tartottunk, hogy már már a Korcula csatorna bejáratához értünk, amikor egy váratlan újraosztás során sikerült ellenfeleink mögé kerülnünk, így nem maradt más lehetőségünk mint a Korcula sziget külső kerülése egy lényegesen hosszabb útvonalon. Se szél se remény. Teszteltük a kis Honda töltőgenerátort, a 2-3 órás veszteglés alatt szépen termelt az akkukba, miközben a hűtőt is bekapcsoltuk. Ez azt is jelentette, hogy a kikötés nélküli hajózásnak nincs akadálya! Aztán lassan megjött a szél. Először csak gyengéden de biztatóan, majd egyre stabilabban, végül már 5-6 csomóval tudtuk követni a sziget partvonalát. A belső oldalon ellenfeleink megálltak, mi meg csak mentünk csak mentünk amíg ki nem értünk a sziget Ny-i sarkához. Előtűnt Hvar szigete az áhított átjáróval, persze a szél pont arról fújt, de a mezőny még mindig nem bújt elő a Korcula sziget É-i felén. Ha láttuk volna őket a nagy magasság különbség miatt még mindig előttünk lettek volna, de legalább haladtunk. A szél egyre erősödik, már 7-8 csomóval vágtattunk, amikor megláttuk az első hajót akinek sikerült szabadulnia a szélcsend fogságából. Ketten, akik a külső oldalt választották, már a Hvari csatornában vannak, így negyedikként csúszunk be a csatornába. A szélerősség átlépte a 30 csomót, a hold vakító fényében felejthetetlen érzés volt a szigetek közötti rohanás. Mire elment a nyomás,



fel a gennaker és a hullámmentes vízen úgy siklottunk, mint egy jolle. Legalábbis így éreztük. A 34. órában futottunk be Rogoznicába, fáradtan de feltöltődve.

Megéltük a csodát. Szeleket minden irányból, gyengét és viharosat, hideget, meleget szakadó esőt, szikrázó, égető nap-sütést, sötét és holdfényes éjszakákat.

Kerestük az egész vállalkozás értelmét. Meg kellett értenünk a rendező szándékait, felismerni a mozgásterünket, lehetőségeinket. Folyamatosan navigáltunk, terveztünk, elemeztünk. Küzdöttünk ellenfeleinkkel, társainkkal, de legfőképpen önmagunkkal.

Ezt a versenyt már nem lehet megismételni. Ki kell találni valami újabbat, talán még ennél is nehezebbet. Emeljük a tétet! Már holnap indulnék... •



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

ÜZENET A 200 ÉVES KLUBNAK – avagy mi került a BYC150 idő kapszulába?

SZERZŐ: PORTHOLE
FORRÁS, FOTÓK:
BALATONFÜREDI
YACHT CLUB

150 ÉVVEL EZEŐTT MÁRCIUS 16-A SZOMBATI NAPRA ESETT. IDÉN, 150 ÉVVEL KÉSŐBB, SZINTÉN EGY SZOMBATI NAPON, MÁRCIUS 18-ÁN TARTOTTÁK A BALATONFÜREDI YACHT CLUB JUBILEUMI KÖZGYŐLÉSÉT. A HAGYOMÁNYOS KÖZGYŐLÉSI MENETREND ELŐTT, POLGÁRMESTERI, ELNÖKI KÖSZÖNTŐK, TÖRTÉNETI VISSZATEKINTÉS ÉS ELISMERÉSEK ÁTADÁSA EMLÉKEZETT MEG A JELES ÉVFORDULÓRÓL.

Az ünnepi közgyűlést követően az események emléktábla avatással és idő kapszula elhelyezéssel folytatódtak a BYC udvarán. Az idő kapszulát a klub egykori Elnöke, Hantó István és a klub örökös tagja, id. Pataki Attila engedte le 50 évre

a föld mélyére, melyet a **majdani klubtagok 2067-**

ben bontanak ki. Így üzent a 150 éves Balatonfüredi Yacht Club a jövő nemzedékének. Szép gesztus, érdekes lenyomat a múltból, izgalmas pillanat a jövőben.

Az BYC150 idő kapszula a klub személybejárójánál, az óriás vasmacskánk mellett került elhelyezésre. A jelen üzenetét egy arany színű tábla jelzi, a következő utasítással: Felbontási határidő: 2067. március 16.



De mi is pontosan az az időkapszula? És mi minden került bele?

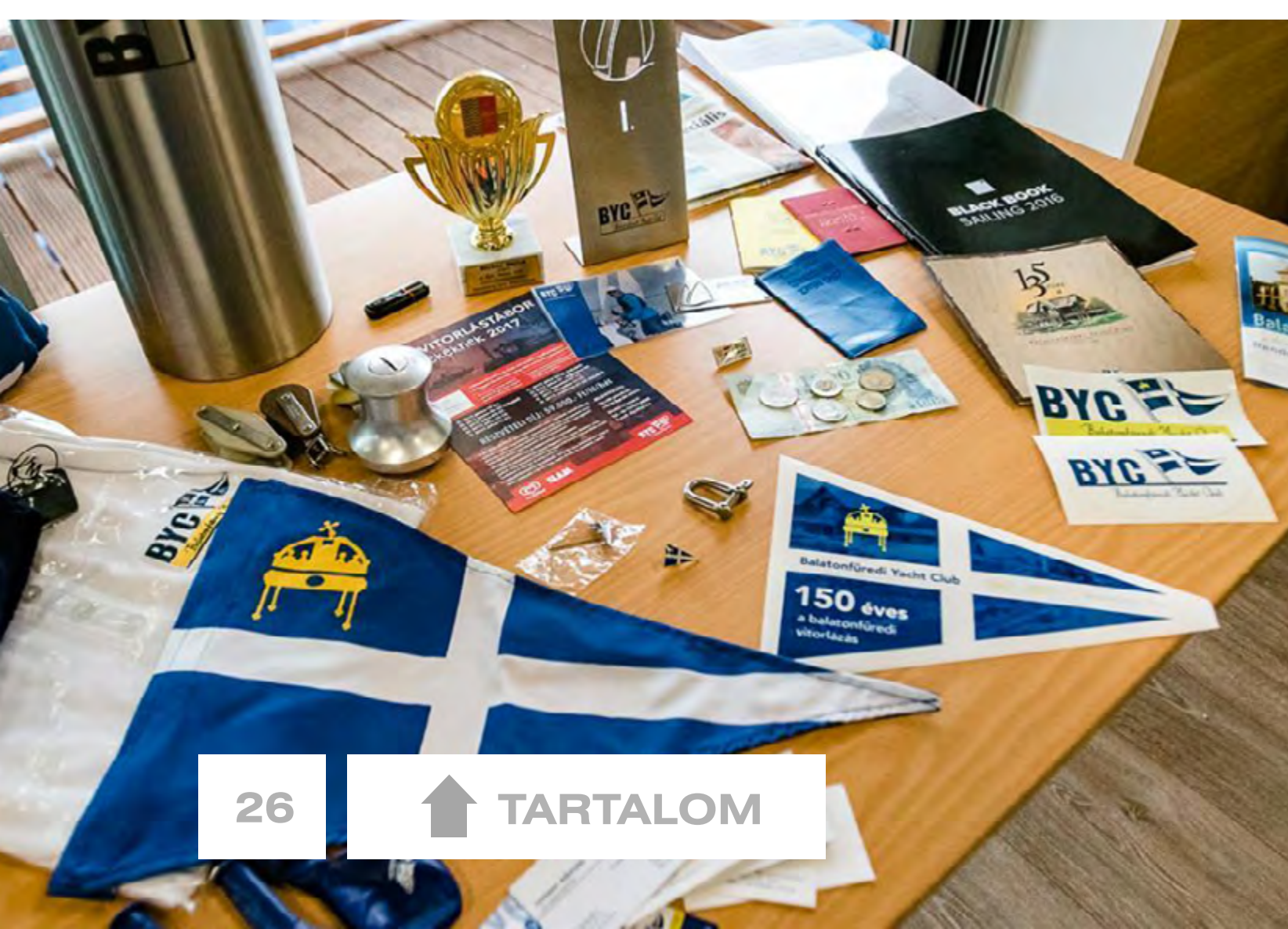
"Az időkapszula egy olyan tartály, amelyben régi idők tárgyai találhatók, vagy információ régebbi időkből. Egyfajta kommunikációnak tekinthető a jövővel. Az időkapszulákat általában valamilyen jeles esemény alkalmával, ünnepség kíséretében helyezik el (elássák vagy bebetonozzák), Az "időkapszula" kifejezés (time capsule) 1937 óta használatos, de az ötlet valószínűleg egyidős magával az emberi civilizációval." – Írja a Wikipedia



Ezek kerültek a BYC150 időkapszulába:

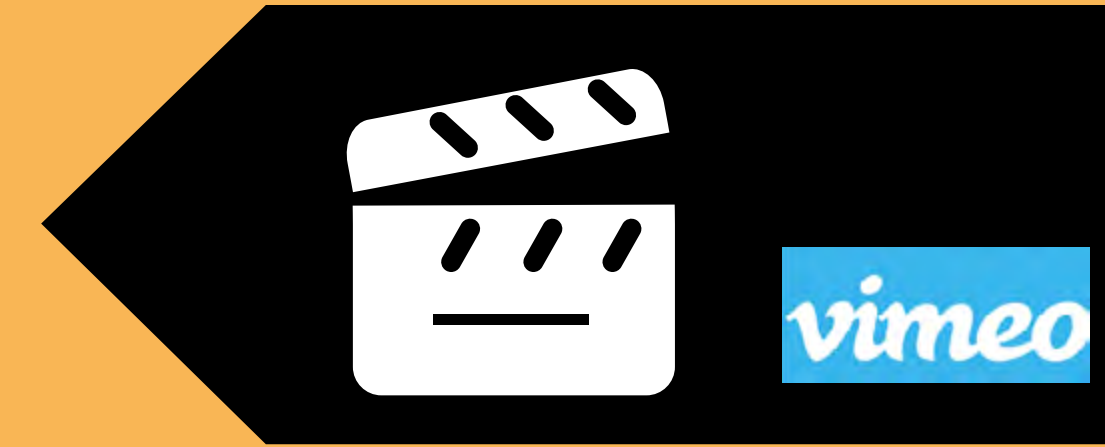
1. Névjegykártyák
2. Balatonfüredi rendezvénynaptár 2017.
3. 135 éves emlékfüzet
4. Jubileumi közgyűlés emlékplakett
5. BYC zászló
6. BYC150 zászló
7. Sportegyesületi tagsági könyvek
8. BYC érem
9. BYC díj
10. Magyar Forint
11. BYC Klubpóló
12. BYC 150 lufi
13. BYC Sapka
14. BYC vízhatlan kisfüzet
15. BYC kitűző, jelvény
16. BYC matricák, 150 matrica
17. 2017 vitorlástábor program
18. Black book 2016.
19. BYC lengő
20. 2017. évi Klubtagok névsora
21. BYC 150 programok

22. Munkatársak névsora 2017.
23. 2017. évi versenyprogram
24. Elnöki beszámoló 1958. december 11.
25. Tagfelvételi kérelem 1959. január 1.
26. Királyi Magyar Yacht Club módosított szabályzatának másolata
27. Balatonfüredi Yacht egyesület megalakulásának alapszabálya 1867. – másolat
28. BYC 2016. Közhasznosságú jelentése
29. Pendrive (képekkel, kisfilmekkel, interjúkkal)
30. Sekli
31. Rio Magyarország kitűző
32. Elnöki Köszöntő Levél BYC 150
33. Alumínium csörlő
34. Kötélcsigák
35. Egy kedves Tag Kiváló sportoló díja
36. Hajós szolgálati könyv
37. Sportegyesületi tagsági könyvek
38. Veszprém Megyei Napló 2017. március 18.
39. Klubtagok üzenetei
40. Klubtagok személyes tárgyai



MARKETING 101:

nézettséghez kutya + gyerekek



AZ ALÁBBI VIDEO UGYAN CSAK 50%-BAN TELJESÍTI A KONZERVATÍV REKLÁM ISKOLA ALAP SZABÁLYÁT, DE AZ ÉSZAK-AMERIKAI **O'PEN BIC NA UN-REGATTA 2017** ÖSSZEFOGLALÓJA ÍGY IS KIMAXOLJA A LEGJOBB ÉRTELEMBEN VETT CUKISÁG FAKTORT: A NAPOKBAN ZAJLOTT UTÁNPÓTLÁS VERSENY RÉSZTVEVŐIT NÉZVE EGYÉRTELMŰ, HOGY A RENDEZŐK KÖVETENDŐ PÉLDÁT MUTATTAK, HOGYAN VEGYÍTSÜK A HELYEZÉSEKÉRT FOLYÓ KÜZDELMET A KIS EMBEREK SZÁMÁRA KÜLÖNÖSEN FONTOS JÁTÉKKAL, HISZEN AZ Ő KOROSZTÁLYUKBAN KIEMELTEN LÉNYEGES A JÓKEDV TÁRSÍTÁSA A MEGMÉRETTETÉSEL.

SZERZŐ: KOVÁCS ÉVA

FORRÁS: SCUTTLEBUTT SAILING NEWS, O'PEN BIC FB

A vicces kiegészítőkkal tarkított ifjúsági verseny tétje a legkevésbé sem komolytalan: az O'pen BIC osztály legeredményesebb vitorlázói a 2017. június közepén Bermudán rendezendő **35th America's Cup** sorozat első és második futama között lehetőséget kapnak bemutatkozni nemzetközi közönség előtt is. Az **America's Cup Endeavour O'pen** program keretében több mint 10 ország kiemelkedő, 15 évnél fiatalabb versenyzőjét láthatjuk majd a vízen, remélhetőleg hasonlóan vidám mosolyokkal – néhány év múlva pedig akár a **The Red Bull Youth America's Cup** csapataiban is! •



Applikációval és tó közepi viharjelző állomással indul a viharjelzés

SZERZŐ: SZUTOR FERENC

FORRÁS: KATASZTROFAVEDELEM.HU, HVG.HU



TAVAINK VIHARJELZŐ RENDSZEREI ÁPRILIS 1 ÉS OKTÓBER 31 KÖZÖTT MŰKÖDNEK, ÍGY SZOMBATI NAPTÓL ÚJRA LESZ VIHARJELZÉS A BALATONON, A TISZA-TAVON, A VELENCEI-TAVON ÉS A FERTŐ TAVON ÖSSZESEN 55 VIHARJELZŐ ÁLLOMÁSON.

A legfontosabb, hogy továbbra is két szintű a viharjelzés, így megkülönböztetünk első és másod fokú állapotot:

Első fokozat: Percenként 45öt villanó sárga fény

Szélerősség: 6-7 beufort, 22–32 csomó, 40– 60 km/h

Csónak illetve vitorlás vízi sporteszköz csak a parttól számított 500 illetve 200 méter távolságon belül közlekedhet.

Második fokozat: Percenként 90et villanó sárga fény

Szélerősség: 8-12 beufort, 33–65 csomó, 61–120 km/h

Csónak és vitorlás vízi sporteszköz nem közlekedhet.

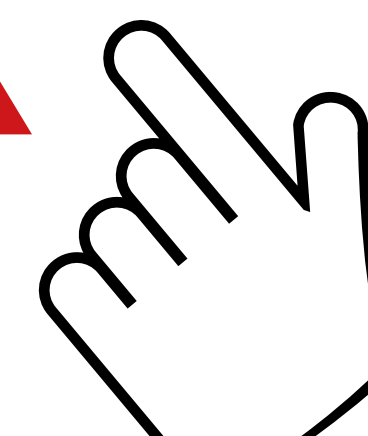
A HVG hasábjain Bartók Péter, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (OKF) gazdasági főigazgató-helyettese beszámolt róla, hogy idén több balatoni állomáson – Balatonakalin, Zánkán, Révfülöpön és Ábrahámhegyen – nagyobb fényerejű, ledes világítótestekre térnek át, Siófokon és Tihanyban kamerát helyeznek el, amelyek élő képet közvetítenek majd az OKF honlapján.

A Velencei-tónál új viharjelző állomás épül, és Velencén intelligens táblát állítanak fel,

amely az aktuális viharjelzésről tájékoztat. Távlati terv, hogy a folytatják a fényjelzők cseréjét, és a Balaton közepére is viharjelző állomást építenek a Tihanyi-szorostól keletre eső medencében – tette hozzá.

Beszámolt arról, hogy a viharjelzés mellett mobiltelefonos alkalmazást is fejleszt az OKF, a **Tavihar** nevű program segítségével lehet nyomon követni a viharjelzéseket **Android** és **iOS** operációs rendszerű okostelefonokkal. •

VIHARJELZÉSI FOKOZATOK



Deboti VSE horvátországi training

Szerző: Májó (Bödör Gergely) // Forrás: Deboti Vitorlás Sportegyesület

2016 telén sikerült egy minden szempontból megfelelő vitorlás helyszínt találnunk Budapesttől 600 km távolságban, a Velebitek közelében, Horvátországban. Meg is fogalmazódott a gondolat, hogy első vitorlás trainingünket ide szervezzük 2017. márciusában. Vass Ádám barátom révén két verseny kalózzal, és 9 fővel (a létszámban benne volt Lüszi kutya) érkeztünk a helyszínre. Szállásunk egy csodálatos panorámával rendelkező első soros apartmanház volt 30 méterre a tengertől, minden szükségesel felszerelve, sőt, bőven azon is túl (masszázs zuhany beépített rádióval, hűtött alkoholos, és alkohol mentes frissítők a nagyméretű hűtőben, mindezzel felszerelt konyha, hifi, nagyképernyős tv angol nyelvű mozi csatornával, barátságos, nem tolakodó, de mindig tettere kész házigazdával).



Vitorlás helyszínünk egy remek tenger-
öböl volt, csodálatos szelekkel, változa-
tos hullámmal, naponta más irányú,
és erősségű, de irányában stabil sze-
lekkel, kék éggel, és 16-20 celsius fok
hőmérséklettel.

Csapatunk egyik része több évi ver-
senyműttal rendelkező hajósokból állt.
Vitorlázóink másik része pedig az előbbi
útra fog rátérni, ők most tanulják a ver-
senyvitorlázás alapjait, így mindenkire
egyenre szabottan került meghatáro-
zásra, mit fogunk gyakorolni, elérni az
edzőtábor során.

Megérkezést követő nap reggelén 6 bft
erősségű szél, 7 bft ráfújásokkal kor-
bácsolta tarajosra a vizet. Délelőtt elvé-
geztük a szükséges engedélyek kivál-
tását, majd összeraktuk a hajókat, így
késő délután lett mire vízreszálltunk.
Edzésünk kezdetén a szél 2 bft körüli-
vé csendesedett, a nap lassan kezdett
lenyugodni, a hőmérséklet is erősen
veszített napközbeni fickósságából. Az
első training célja öröm vitorlázás, a téli
rozsa elköltatása, ember és eszköz
összeszoktatása volt. Széles mosollyal
szálltunk ki a hajókból, holdfényben sze-
reztünk le a másnapi vízreszállás gondo-
latával. A helyi étteremben csapatépítő
vacsorával zártuk a napot.

Második nap reggelén napsütés, kelle-
mes szél, gyorsan melegedő hőmérséklet
fogadott. Reggeli után szerelés,
vízreszállás következett. Egy délelőtti, és
egy délutáni edzésre bontottuk a napot.
Sokat dolgoztunk a hajóvezetésen, vitor-
la állításon, kormányos-legénység össz-
hangjának (szellemi, fizikai) megte-
remtésén. Az elkészült képek, videók
segítségével a vízi megbeszéléseket este
a parton tovább elemeztük. Este étte-
rem.

Harmadik napra egy hosszú vitorlás
etapot terveztünk, ennek megfelelően
pakoltunk „kalóriát” a motorosba.
Megerősítettük az előző napokon gya-
koroltakat, majd új feladatokba kezd-
tünk. Rajt gyakorlatokra, bójavételek-
re, spinakkeres manőverekre helyeztük
ezúttal a hangsúlyt. Kellemes 2 bft szél-
ben kezdtük a napot, mely délre foko-
zatosan erejét veszítette. Ezt a pauzát
étkezéssel, vízi megbeszéléssel töltöttük
ki. Nem kellett egy órát sem várnunk,
és a szél iránya a korábbi déli helyett,
észak-nyugat irányból (a tenger felől)
kezdett fújni, és folyamatosan erősödött,
majd 5 bft-nál stabilizálódott. A tenger
színe a szél erősödésével egyidejűleg
elsötétedett, a hullámmal méteres
magasságig nőtt. A megnőtt hullámok



FACEBOOK/Deboti Se Vitorlázás Miskolc

között sokat gyakoroltuk a hajóvezetést
cirkáló, és bőszeles szakaszokban egy-
aránt. Nagyon fáradtan, de boldogan
szereztünk le. Este a már megszokott
éttermünkben zártuk a napot.

Utolsó napra korai vízreszállást ter-
veztünk. A szél ezúttal nem alakult
ki a szokott időben. Vártunk egy ideig,
majd elkezdtek felkészíteni a hajókat
a hazaútra. 12.00 után megjött a szél....

Eredményes napokat töltöttünk itt,
és mindannyian egyetértettünk abban,
hogy ide visszatérünk. Még lehet, hogy
márciusban...•



MERLIN

GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN)

BARANGOLÁSAI

ÉN ELMENTEM A VÁSÁRBA FÉLPÉNZZEL ...

BUDAPEST
BOAT SHOW
2017. február 23–26.

Vagyis ahogy Merlin látta a kiállítást

TYÚKOT VETTEM A VÁSÁRBAN – HÁT NEM VETTEM – MEG MÁST SEM IGEN. VISZONT LÁTTAM ÉS HALLOTTAM SOK CSODÁT. PÁR DOLOG ALAPOSAN MEGVÁLTOZOTT AZ EDDIGIEKHEZ KÉPEST. MÁR A BELÉPÉSNÉL FELTŰNT, HOGY ALIG LÉZENG EGY-KÉT ÉRDEKLŐDŐ. JA, EZ MOST A SZAKMAI NAP – GONDOLTAM SEBAJ –, TALÁN KÖNNYEBBEN VÁLTHATOK SZÓT A KIÁLLÍTÓKKAL. EZ VÉGÜL ÍGY IS LETT.



Betekintve a G pavilonba, kiszakadt belőlem: de szép vagy te Boat Show! Talán még impozánsabb is, mint tavaly. Színes zászlók, transzparenszek, felhúzott vitorlák, és temérdek különféle hajó. Imádom az efféle látványt. Amint először, saját standunk felé vágtam át, azonnal a szemembe ötlöttek a kecses, áramvonalas siklótestek, motoros csónakok, illetve gömbölyded, krumpli formájú elektromos jószágok. Iszonyú mennyiségben heverésztek mindenütt. No igen, az idei szlogen a szabadidős hajózásról szól. Nosza, lássuk.

„Elektromos vízi közlekedése a jövő!” Hurrá! Kedvenc „villamosaim” a szivárvány szinte valamennyi árnyalatában kelletik magukat. Van is érdeklődés irántuk, folynak a bemutatók. Lelkes eladók taglalják portékájuk temérdek jó tulajdonságát, snájdig kényelmét, előkelő mivoltát, biztonságát, egyszerű kezelhetőségét. És a legtöbbjük vezetéséhez semmiféle képesítés nem szükségeltetik. Ez az! Ez kell nekünk! Végre. A víz, a természet, az időjárás, a hajózás és annak alapvető szabályai, a veszélyforrások ismerete teljesen mellékes. Megveszed, és már mehetsz is vele oda, ahova csak akarsz! Családostul, gyerekestül, kutyával – macskával, vagy éppen vidám társasággal. Azt viszel, akit csak akarsz! Juj de jó! Vagy mégsem?

Természetükből adódóan kiemelkednek a vitorlások. Már mint a valódi, harminc láb körüli, vagy annál nagyobb, túrázó – benne nyaraló példányok. Számos, mindannyiunk által ismert gyártó képviselteti magát, megannyi típusú, valamint kiviteli és berendezés technikai variációjú termékkel. A kínálat néhol átfedésbe kerül, de se baj. Rengeteg a „csak most, csak Önnek” kedvezmény. Csupán a hülyének nem éri meg. Ja, hogy uszkve 50.000 € (nettó) alapártól a csillagos égig nőhet a „bekerülési költség”? Kit zavar. És valóban, ha nem is sok, de beugrik egy – egy konkrét üzletkötés. És nem csak olyanok, akik valami cég számlájáról tolják a lét. Valahol, részemről rendben is van ez így. Hiszen tudomásul kell vennünk:



szeretett hazánk lakossága egyre inkább – tetszik, vagy nem tetszik -, de kettészakad. Jó részük egyre nehezebben él. A „dolgozó középosztály” menthetetlenül szegénységbe, amazok pedig a „mély nyomorba” süllyednek. Egy efféle rendezvénynek, még a környékére sem kerülhetnek (sok ezres belépő, plusz kettőezer csak a napi parkolás, horribilis kajaárak), vízi alkalmatosság beszerzése vagy bérlete, részükről tárgytalan. Viszont egy réteg szépen gazdagodik. Ne részletezzük, hogy kiknek a kárára, de tény az, hogy a pénz egy része, láthatóan itt csapódik le. És a nagy hajógyártó cégek ezt könyörtelenül kihasználják. És jól, legalábbis, nekem tetsző módon. Hiszen a „rongyrázást” idén talán tompította, vagy helyettesítette a „kellem, elegancia és ötletesség”. Például, a Dehler orrfedélzetén, egy attraktív szaxofon virtuóz hölgy kápráztatja el a közönséget, amint igényes zenei háttéralapra fújja szólóit szinte egész nap. Ízléses, szép, különleges. Más szóval: tökéletes!





Lépünk odébb. Jól látok? Áll egy huszonöt lábas, teljes vitorlázattal. Nem is néz ki olyan rosszul. Rá van írva: **focus 750 Performance**. És a kedves eladó hamar kiböki, hogy mindösszesen 20.500 € (nettóban) alapból, de menetkészen elvihető. Nofene, ez így majdnem egyharmada a többiek ajánlatainak. Bekukkantok a kabinjába. Fapados, egyszerű, de még egy millió mondjuk külmotorra meg a belső cicázásra, és kész a tökéletes túrateknő, ami versenyzésre sem utolsó. Legalábbis, a szűkösebb anyagi lehetőségekkel rendelkezőknek. Egy hibája van, amely abban áll, hogy nem magyar. Lengyel barátaink gyártják. Milyen ügyesek! Ja, hogy náluk gyártanak poliészter gyantát, nem kell drágán importálni?!

De hol vannak a hazaiak? Füke Sanyi sportruhákat és különféle csónakokat hozott. Ezekből tud párat forgalmazni, még esetleg komolyabb motorosokból is. A jól bevált és ismert harminckettes vitorlását hiába tuningolta fel „regattásított” tükörlemezzel, egész évben, talán egyet, ha el tudott adni. Ki se hozta. Pedig úgy fele árban tud annyit, mint a hasonló Bavaria. És még sokkal hajózhatóbb is, meg gyorsabb is. Scholtz Imre barátom viszont ide tolta a 8.8 – as Weekender változatát.

Minden kétséget kizáróan, a legszebb formájú vitorlása a kiállításnak. Egyszerűen gyönyörű! Viszont a kecsességnek bizony ára van. Ugyanolyan alacsony, szűkös, kényelmetlen, akár a Sudár. Mármint a „bödönhajókhoz” képest. De micsoda feeling lehagyni vagy körbe vitorlázni a többieket! – Tudom, lelkem rég az ördögé -. De nézzük a „suskát”. 14 millió nettóban, alapárban, menetkészen, beépített valódi dízelmotorral. Annyira nem rossz. Viszont tavaly összesen négy hajót adott el, kettő ilyet, és még két Sudarat 11 milliós darabáron. A felújításokból és karbantartásokból élnek. Ide viszont kicipelte a teljes range reprezentálását célzó demonstrációs tábláját. Van mit nézni rajta, egész jó a választéka www.stylejacht.hu.

Ideje kicsit más vizekre kanyarodni. Következzenek a közérdeklődésre számot tartó hírek. Kikötünk hát a BHZRT standján. Nagy Viktóriát (Vitorlaskikötői ágazatvezető) nyaggatom kérdéseimmel. Elsőként a rossz hír: Balatonfüredet idén, a főszezonban elfelejthetjük. Az Úszó Világbajnokság egyik helyszíne lesz a közforgalmú hajóállomás. Teljes kikötőzár lép életbe (a bérlőket is átzeccölik Alsóörsre). A többi viszont pozitív:





- Kezdem „**Öreg Tihannyal**”. Tervezik a valódi kikötő megépítését. A hajdani, most romos Balaton szálló épületében kerülnek kialakításra a vizesblokkok, valamint az iroda, persze a korhű felújítást és renoválást követően. Innen indulna a hullámtörő, ami a közforgalmú móló felé kanyarodik (Badacsonyhoz hasonlóan). Ennek védelmében himbálódznak majd az úszómólók és a fingerek (olyanok, mint Alsóörsön). Talán 2018 – ra el is készülhet. Hurrá! Ideje volt.
- Jelenleg **Fonyód** felújítása zajlik. Az öböl közepére úszómóló kerül. A vizesblokkokat felújítják, és még két mobilegységgel bővítik is.
- **Alsóörs** még száz férőhellyel gyarapszik, persze a végeken a vendéghelek is szaporodnak. Remek.
- **Csopakon** a szigetet kimarkolták, az iszapot kikotorták. Egyenlőre csak a partfal előtt cölöpöznek. Vendéghely még nincs, de a személyszállító menetrendjét úgy alakítják, hogy nyugodtan lehessen éjszakázni a beszállóhoz lapulva. A többi meg majd sorra kerül, fő az, hogy nekiindult valami.
- **Földvár**at is szeretnék bővíteni pár hellyel, több lehetőség is van, de egyik rosszabb, mint a másik. Keresik a megoldást.
- Ismételten jeleztem, hogy **Siófokon**, gyakorlatilag három olyan vendéghely van, ahová nyolc méteres, vagy annál hosszabb vitorlás rendszeren ki tud kötni. Megkísérlik valahogy bővíteni, innen – onnan maradt fingerekkel.
- **Keszthelyen** a Phoenixben, havonta továbbra is két éjszaka ingyenes a BHZRT bérlőinek, valamint egy éjszaka más telephelyű, de Porthole kártyát birtokoló hajóknak.
- **A TVSK** kikötők tekintetében, havi egy alkalomra szóló kedvezményről folynak a tárgyalások, reményeink szerint nem lesz idén sem akadálya a szerződés megkötésének.

Ha már itt tartunk, ejtsünk pár szót más kikötőkről is. Szemet vonzó, lelket csábító standokon hirdetik magukat az új „nagyok”, úgymint a kikötőláncos Alsóörs és Balatonfenyves. Szolgáltatásaikon nem lehet csomót találni, létesítményeik korszerűek és célszerűek, ráadásul még szépek is, áraik reálisak. Hiszem, hogy „meg fognak élni”, sok sikert hozzá! Felfigyeltem viszont az egyik, aprónak mondható standon arra, amint egy „valódi tengeri medve” dörög a pult mögött. Ritka látvány manapság. Naná, hogy letámadom. Kiderül, hogy a Vonyarc Marina kikötőmestere. Kötetlenül beszélgetünk, csak úgy. Mesél, fényképeket mutogat. Nekem meg leég a pofámról a bőr, ugyanis ez eddig egyszer sem voltam képes odadugni az orromat hozzájuk. Pedig valahányszor Keszthelyre mentem, bizony előttük hajóztam el. Szó esik köztünk mindenről, kivéve a szokásos reklám dumáról, bérlő csábítgatásról. Felmarkolok egy tájékoztatót. Szerényen, egyszerű táblázatban szerepelnek az árak. Alig hiszek a szememnek, lazán fele a BHZRT – nek. Ez komoly? De mennyire. És ha betéved egy túrázó – miért is jönne, hiszen mindjárt eléri Keszthelyt -? Szeretettel várjuk! Havi egy éjszaka idén még mindenkinek ingyenes. Inni már lehet, kaja még nincs, de készül egy „grillhajó”, gulyás és halászléfőzési lehetőséggel. Addig is, hat – nyolcszáz méteren belül van pár jó kocsmá. Egyébként, ez egy jó hely. Árnyas fák, nyugalom, „nagycarc mentes” társaság, csinos pultos lányok – meséli Gábor, az újdonsült ismerősöm. Na, mondom, idén tutira nem hagyom ki! Kézfogás. Ebben maradunk. **www.vonyarcmarina.hu**

Haladjunk tovább, nézzük a kölcsönzési lehetőségeket. Hatalmas a kínálat. Jó pár kikötőben (vagy annak közvetlen közelében) hirdetik szolgáltatásaikat a jobbnál jobb chartervállalkozások. Még hozzá komoly „tárgyi és szellemi” háttérrel. Az ár viszont borsos. Egy harminc egynéhány



lábas teknő átlagosan 70 000 Ft. naponta. Tipikus kedvezmény, hogy hat egyfolytában igénybevett napot követő hetedik nap ingyenes. Vagyis, ha kipengetsz ötszázezer (inkább alatta) „aranyat”, és már télen, vagy kora tavasszal lefoglalod, mehatsz túrázni. Ha pedig éppen akkorra saj-
tul be az idő, hát „megszívtad”. És még valami; ezek a jószágok híján van-
nak az olyan – szerintem lényeges – kellékeknek, mint túraponyva, vagy
a valamennyi kabinnyílás elfedésére szolgáló háló. Márpedig ez – ismer-
ve szeretett tavunkon uralkodó szúnyog állapotokat -, szinte elenged-
hetetlen, különben hamar rémálommá válik a várva várt szupernyaralás.
Összegezve: lehetőség az van, még az ár is valahol életszerűnek mond-
ható – összevetve a parti vendégéjszakákkal -, viszont ez is a „gazdagok”
számára elérhető.

És mi van az ifjúsággal? E téren már nem olyan rózsás a helyzet.
Egyhetes vitorlás gyermektábor, ott lakva, tokkal vonóval, úgy hetvenöt és

százezer között realizálható. Az viszont kétségtelen, hogy egyik jobb, mint
a másik. És még hely is van, kulturált oldalakon egyszerűen lehet jelent-
kezni. Nosza rajta, ha van úgy közel százezred (két csemete esetén már
kettőszáz) egy heti programra. Hát mit is mondjak, ez is csak a rendkívül
nagy jövedelműeknek (vaskos kölcsön részletfizetési nyűg nélkül) adatott
meg. Vagy mégsem? Megakad a szemem a Wiking Yacht Club aprónép
által megszállt Optimist hajócskáján.

Újpesten, a Szúnyog sziget mellett, a Fóka öbölben tevékenykednek.
– A felnőtt hajós képzést bővítettük a gyerekek felé – meséli Fluck Jenő,
a dolog atyja -. Elújságolja továbbá, hogy egy ötnapos (bejárós) tábort
(háromszori étkezéssel, tokkal, vonóval, kísérőmotorosokkal... stb.) ki tud-
nak szorítani negyvenötezer Forintból. Ez már valami. Kár, hogy az oldalu-
kon erről egy árva szó sem esik.

Lépjünk kicsit hátra, mondjuk két lépést. Tekintsünk országos szinten
a problémákra. Van ugyanis a vásárban színpad, nézőtérrel (ami többnyire
igen üres), bár remek kerekasztal beszélgetések zajlanak. Szó esik ott erről
– arról, úgymint a Bahart regatta győztes díjátadásáról, a Velencei tavon
zajló szerteágazó vitorlás életről, vagy éppen a Zamárdiban rendezendő
Svert Kupáról (Heineken szponzorálással – bravó -)... hadd ne soroljam.
Aztán van medence is, kenuban billegő gyerekhaddal, vízi mentő attrakci-
ókkal, Windsurf hátán tornázó akrobata hölgyekkel. Nagyon vonzza a sze-
met, az enyémet legalábbis.

Következzék egy kis „színes – képes tarkabarka”. Kütyükkel teli a kuckó.
„Tegyük intelligensé a hajót” – szól a szlogen. Ajánlanak egy dobozkat
– ami valójában számológép – melynek segítségével, elérhetővé, kezel-





hetővé válnak a mozgási és környezeti adatok. Úgymint: dőlésszög, hely és sebesség meghatározás, különböző hőmérsékletek, várható időjárás... stb. Meg még millió egyéb funkció. Okos telefonnal is vezérelhető. Hovatovább, a hűtőszekrény is bekapcsolható távolról, így mire a tulaj odaér, már hideg innivaló várja www.naubit.hu! Hogyan is lehettem képes e nélkül átélni és épségben „áthajózni” az elmúlt ötven évet? Fel nem foghatom!

Egy másik „öbölben” szuper „binyigliket” látni. És tényleg, szinte hihetetlen. Dicsőségére válna bármely bűvésznek is, mondjuk a párizsi Olympia színpadán. Pehely könnyű, kicsibe csukható (Tescós zacskóban is elfér), besuvasztható a hajón, az ágyak alatti lyukba. Csak elő kell kapni, elbánni a húzd ki – nyomd be kallantyúkkal, meglóbálni, és kész a jármű. Méghozzá olyan, mintha valódi nagykerékű jószágon lovagolnál www.brompton.hu. Elérhető bármilyen konfigurációban, van hozzá mindenféle ügyes tartozék, teszem azt, a komoly teherbírású bevásárló, vagy cuccos táskától, a rózsaszín hibi – habi retikülig, amit úri kedved, vagy barátnőd megkíván. Ez nekem is kell! Ide vele (mindjárt kettőt, mert ugye a „macát” se hagyhatom, hogy szaladjon utánam, nem szólva arról, hogy egyedül tekerni igen ótvar elfoglaltság). Ja, hogy ezer euro az indulási ára? Upps! Akkor még gondolkodom egy kicsit.

Ki mással is fejezhetném be írásomat a leg stílusosabban. Rick Csaba (mindennemű hajózás ikonikus alakja) barátommal beszélgetek. Standján virít a Spirit of Hungary plakátképe, jelezve, hogy teljes bevonatrendszerét az termékeivel végezték, melyek hivatalos magyar forgalmazója a RICKY KFT www.hajofestek.hu. Úgy legyen! Ez volt a reklám helye. Számomra most teljesen érdektelen, viszont az nem, hogy Ricky „őskiállítónak” számít, ugyanis már az első Boat Show rendezvényen, sok – sok évvel ezelőtt,

Győrben is megjelent. Érdekeseket mond a kiállításról; Veszett drága, mert nem a szakma rendezi. A Hungexpo üzletkötőinek, valamely – jelenleg nem igazán létező -, a hajózással – vízzel kapcsolatos tevékenységeket végző vállalkozásokat tömörítő szervezettel kellene megállapodniuk. És ez a társaság rendezné a murit, saját szempontjai szerint osztaná a placot, gazdálkodná ki az árakat. Ugyanis most, a „hatalmasok” vannak jelen, elenyésző kivétellel.

Hol maradnak például a ponyvavarrók? Egy kötélkészítő ugyan akad (ő is inkább forgalmazó), de „szerelvényes” (Pallás Gyula), vagy „veretes” (Furtenbacher Antal azaz Tonya)? Ki hallott róluk? Sorolhatnám még vég nélkül. Nem tudják kifizetni a helypénzt. Vagy nem akarják, mert nem éri meg. Bezzeg, ha jelentős kedvezményt kapnának! Hiszen a termékeik ugyanolyan minőségűek, mint a márkás gyártóké, számos esetben sokkal jobbak. És lényegesen olcsóbbak. Így viszont „kiszorulnak és ismeretlenné válnak”. Szűkül a piacuk, az emberek pedig veszik a drága külföldit, ami sok esetben sz@r! Legyen ez a végszó. •



Elektromosan hajózva: Beneteau Antares 7.80

SZERZŐ: SZUTOR FERENC

A BALATONON NEM LEHET BELSŐÉGÉSŰ MOTORT HASZNÁLNI (HIVATALOSAN). SZÓVAL AKI NEM SZERETNE KISZOLGÁLTATVA LENNI A SZÉLJÁRÁSNAK, ÉS/VAGY NEM AKAR MINDENFÉLE KISKAPUN KERESZTÜL ELJUTNI A HAJÓS ÉLMÉNYIG, VAGY EGYSZERŰEN CSAK FONTOS NEKI, HOGY KÖRNYEZETTUDATOSAN CSENDEN ÉS GAZDASÁGOSAN HAJÓZZON, ANNAK ELEKTROMOS HAJÓT KELL VÁLASZTANIA.

HAJÓK · Elektromosan hajózva: Beneteau Antares 7.80

A Beneteau nem az elektromos hajócsaládjáról híres, ami nem véletlen. Remek minőségű vitorlásokat és motorosokat gyárt, de a villamos meghajtás eddig kimaradt a repertoárból. Eddig.

A YACHT MASTER Kft gondolt egyet és egy külmotoros Antares hajót felszerelt egy 10KW-os Torqueedo motorral na meg minden mással is, ami egy profi elektromos rendszer része kell, hogy legyen.

Maga a hajó egy 7.5 méter hosszú zártkabinos felépítésű modell, melynek hajóteste egyébként siklásra is képes lenne, bár a fent említett meghajtással erről az élményről le kell mondanunk. Belépve a kokpitba egy körbeülhető asztalt találunk, kényelmes szivacsosított párnákkal, de az asztal pillanatok alatt leengedhető, így pedig egy kényelmes napozófelületet kapunk, ahol a meleg nyári éjszakákon akár 2 ember is kényelmesen elalszik. A hajó mindkét oldalán rozsdamentes pecabot tartók egyértelműen jelzik, hogy az egyik célcsoport azokból kerül ki, akik kedvelik ezt a sportot. Hátra a fürdőplatformhoz egy nyitható elemen keresztül juthatunk el, míg a zárt kormányállást egy tolóajtó választja el a kokpittól.

A 7.5 méteres hossz megköti a tervezők kezét. Bár nincsenek csodák, azért minden megtalálható, amire egy ilyen méretű hajón szükség lehet. Túlnyomósos vízrendszer, mosogatóval, melynek csaptelepe praktikusan kihúzható, így akár deckzuhanyként is használható. A mosogató alatt hűtőszekrényt találunk, mely nem túl nagy de egy napnyi étel/ital mennyiséget gond nélkül tárolhatunk benne. Van itt még egy belső asztal is, tehát ha valaki kint napozik, vagy az eső eredne el, bent akkor is kényelmesen lehet ebédelni, kártyázni, vagy épp halat pucolni.

Természetesen ezt az asztalt is le lehet engedni, így ha vendégek jönnek hozzánk, nekik is lesz hol aludniuk. Azt azért meg kell jegyezni, hogy kajüt és a kormányállás egy légtér ajtóval nem elválasztható. A kormányos ülés



igen praktikus, az ülőlap első része felhajtható így „nekidülő” üzemmódban is használható, de lehajtva kényelmes fotelből élvezhetjük a szinte hangtalan suhanást. A tetőt nagyrészt kiteszi egy eltolható vagy felbillenthető ablak, melyhez egyik irányból sötétítő, másik irányból szúnyogháló tartozik.

Egy kis lépcsőn jutunk le a kajütbe, melyben jobboldalt egy zárt tartállyal ellátott, a kor követelményeinek megfelelő WC kapott helyet, illetve egy kétszemélyes ágy, mely fölött körben praktikus polcok találhatóak. Ha parti áramon van a hajó, akkor természetesen a 220voltos konnektorok is életre kelnek.

A tervezők minden rekeszt kihasználtak. Mindenhova lehet pakolni valamit. Bár első ránézésre olyan, mintha nem lennének tárolók a hajón, hamar kiderül, hogy több köbméternyi holmit el lehet rakni láthatatlanul.

Persze van amiről a méret miatt le kell mondani. Ruhásszekrényeket hiába keresünk, és főzni sem ezen a hajón fogunk. De nem is arra való.

A kormányállást kívülről körbe sétálva jutunk el a hajóorrhoz, ami a belső helykínálat növelése miatt kicsit domború, így napozásra csak korlátozottan alkalmas. Persze például horgászni remekül lehet innen is. Természetesen a távirányítós elektromos horgonycsörlőt is itt találjuk.

Na de nézzük az elektromos hajtást, hiszen az a lényeg!

A 10KW-os hidraulikusan kormányzott Torqueedo Cruise 10.0 motort



a jelenleg elérhető legkorszerűbb Li/Ion akkumulátorok hajtják, meghozzá 48 voltos rendszerben. A 4db egyenként 24voltos és 108 Ah-ás akkumulátor ugyanennyi processzor vezérelt töltővel rendelkezik, így minden akkumulátor a legoptimálisabb töltést kapja. Arra is gondoltak a beszerelésnél, hogy az akkumulátorok a teljes áramtalanítás mellett úgy is leválaszthatóak, hogy a töltőkkel fennmaradjon a kapcsolat, így télen biztonságosan lehet csepptöltésen hagyni a telepeket.

A Li/Ion akkumulátorok nagy előnye a kapacitáson és a viszonylag kis tömegén túl az, hogy a bennük lévő elektronika kommunikál a vezérlőegységgel, melyben beépített GPS is található. Ez azért fontos, mert az így létrejövő rendszer túlpontosan mutatja, hogy az aktuális gázkar állással a jelenlegi időjárási körülmények között (hullámszél, szél) mekkora úttehető még meg. Tehát nem fordulhat elő az elektromos hajósok legnagyobb rémálma, hogy egyszer csak néma csönd, pedig az előbb még azt mutatta a műszer, hogy félig vannak a telepek.

Hogy pontosan mekkora a megtehető út? A fenti kiépítésben 5km/h-ás kényelmes sebességgel 60-65 Km is lehajózható egyetlen töltéssel. Persze az is igaz, hogy ha sietősebbre fogjuk, akkor a 11 km/h-ás végsebesség közelében elég drasztikusan 12 km-re csökken a hatótáv. A teszt alatt a Balatonfűzfő, Almádi oda-vissza távon 10%-ot esett a töltöttség, ami nem rossz, főleg, hogy nem egyenes vonalú egyenletes mozgást végeztünk, hanem próbálgattuk a gyorsulást a végsebességet és a fordulókat is.

A hidraulikus kormányzással igen pontosan irányítható a hajó, ami mellesleg meglepően fordulékony és gázadásra határozottan nekilódul. Nekem kicsit hiányzott az automata kormány, hiszen ez nem egy vitorlás, amit a szélhez képest kell folyamatosan vezetni. Az élményhez hozzá tartozik, hogy amíg csendben csobog a hajó, addig a kormányos társasági életet él, jön/megy. Nyilván közben figyelve arra, hogy tiszta legyen az út. Ilyen tempónál van idő cselekedni. Persze ha valaki ilyen hajót vesz, olyan további kényelmi extrákat tethet bele, amit csak szeretne.

Mindent összevetve az elektromos hajózás igen jó szórakozás. Sok olyan ember van, aki nem akar küzdeni a széllel, viszont igényli a vízi életet. Bár én magam inkább a vitorlázást preferálom, mégis ahogy ott feküdtem hatalmas napozóágyon, el tudtam képzelni, hogy amikor csak kimennék fürdeni egyet, vagy átugranék néhány várossal odébb ebédelni/vacsorázni, vagy egyszerűen csak kényelmesebben szeretnék aludni/enni/élni egy hajón, akkor milyen jól jönne egy Antares 7.80.

Persze az ár mindig kijózanítja az embert. A tesztelt hajó teljes felszerelésével 52.000 EUR-t kóstál új áron + az extrák. Igaz, ebben már benne van a szállítás és a beüzemelés is, szóval „menetkész”.

Azt azért meg kell jegyezni, hogy a fenti árak közel a felét, a beépített elektromos rendszer teszi ki. Sajnos a korszerű technológiának ez az ára, cserébe viszont biztos, hogy évekig gond nélkül teszi majd a dolgát.

Bővebb információ: www.beneteau.hu •

ÖRÖM MINDEN SZÍVDOBBANÁS

Életmentő 1%
„A Szívbeteg Gyermekek
Védelmében”
Alapítványnak



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

gyermeksziv.hu



Gottsegen György Országos
Kardiológiai Intézet,
Gyermekszív Központ

Adószám:

19661964-1-43

Túl szép, hogy igaz legyen

Az EvaPolar egy mobil klímaberendezés, ami kis méretének és alacsony fogyasztásának köszönhetően ideális lehet hajókban történő alkalmazásra. Nem utolsó szempont, hogy az ára töredéke az „igazi” klímáknak. Nem túl szép, hogy igaz legyen? De. Vagy is lehet. Vagy talán működik?

SZERZŐ: SZUTOR FERENC

Nézzük hogyan működik egy „igazi” klímaberendezés.

Aki gyermekkorában fagyasztotta hozzá az ujját/nyelvét szódásszifon patronjához, pontosan ismeri azt a fizikai jelenséget amit nevezhetünk a klímák működési elvének.

Röviden: ha gáz halmazállapotú anyagot összenyomunk, az felmelegszik, ha engedjük kitágulni akkor pedig lehül. Ez ilyen egyszerű. A klímaberendezés pontosan ezt csinálja. Ezzel azonban több probléma van, ha hajóban



szeretnénk használni. Egyrészt a meleg levegőt kifelé kell fújni a szabadba, ami nehezíti az elhelyezést. A gáz összenyomása elég sok energiát emészt fel, ráadásul az egész szerkezet bonyolult, nehéz, drága, hangos, viszont kétségtelenül működik, amiért egy-egy kánikulai napon elnézzük neki az előbb felsorolt hátrányait.

Ezzel szemben az EvoPolar egy másik hasonlóan tudományos módszert használ, ez pedig a párologtatás. Nem kell messzire menni, az élőlények (köztük az ember) hőháztartása is így működik. Amikor a folyadék elpárolog, akkor a környezetétől hőt von el, minél nagyobb felületen párolog annál többet. Hátránya, hogy a hatásfoka jóval alatta marad az fenti megoldásnak, ráadásul a páratartalmat is emeli, ami nem biztos, hogy növeli a komfortérzetet.

Kétségtelen előnye viszont, hogy kevés áramot fogyaszt, kis helyen elfér, egyszerű a működése.

Ráadásul „üzemanyaga” a víz pedig pont megtalálható a hajó körül. Hogy működik-e? Azt pont nem tudjuk. Az erős akcentussal felmondott videó persze próbál minket meggyőzni, hogy a tenyérnyi űrtechnológiás nanorészecskés papírzsebkendő olyan hatásosan párologtat, hogy az csak na. Arra persze kényesen ügyelnek, hogy lehetőleg semmilyen egzakt adat, hatásfok ne derüljön ki.

Aki ezzel együtt kipróbálná az potom 180 dolláros (kb 55ezer forintos) áron hozzájuthat a személyi légkondijához, amit aztán vihet magával hajóra, irodába, nyaralni.

Vagy ez az egyik legjobb eszköz a hajóba közvetlenül a hűtőszekrény után, vagy egy hatalmas kamu.

Ha valaki kipróbálja, feltétlenül írja meg a tapasztalatait!



Bővebb infó: www.pxland.com



100% Vitorlázás

100% vitorlázás

2016. #087



► hajóbemutatók ► túraajánlatok ► műhely ► kikötők ► ► ► ►