

www.yachtingpleasure.ro

Yachting Pleasure

NR. 49 MARTIE - APRILIE 2010
PRET: 12 LEI



EXCLUSIV: SALONUL NAUTIC INTERNAȚIONAL BUCUREȘTI



MUZEUL MARITIM DIN ROTTERDAM: LECȚIA DE CULTURĂ NAUTICĂ
BOAT TEST FJORD 40 OPEN: STIL MINIMALIST ȘI NONCONFORMIST



03

SAILING TOGETHER

SUMAR



5

News

12

Salonul Nautic Internațional București

32

Athena, zeița mării

38

Boot Düsseldorf – (R) evoluție

46

Cupa America – Agonie și extaz

50

Muzeul Maritim Rotterdam

60

Test: Fjord 40 Open

64

Sailing in Croatia

72

Royal Huisman – 125 de ani de tradiție

78

Áron, Carina și o lume întreagă

12



50



64



78



100



38



46



84

Barca visurilor – Stabilitatea inițială

88

Circumnavigarea solo

94

Navomodelismul – Pasiune și minuțiozitate

96

Standardul de eșantionaj

98

Calitatea, secretul luxului suprem

100

Vis de iarnă: cu velele prin Lefkada, Itaka și Kefalonia

102

Pagini verzi

104

Operation Active Endeavour

106

Boat Show Tulln

Director Editorial
Ionuț TUDOSE

Redactor coordonator
Mihaela TUDOSE

Redactori
Victor HRENIEC
Greta PETRUȚĂ

Colaboratori
Iulian MAIORESCU, Mircea TRIF,
Ioan COBZARENCO, Romeo DREȚCANU,
Ovidiu DRUGĂN, Dana ȘTEFAN,
Ion DUMITRASCU, Szentes LASZLÓ,
Alexandru ALEXANDRU, Sergiu LĂPUȘEA,
Iuliu NEGRICESCU, Andrei DĂILEA,
OCÉANIC CLUB, Mariana PAVALOU,
Emil RISTACHE, Bogdan CĂLĂRAȘU,
Andrei ROCHIAN, Constantin SIMION,
Faniel SITARU

Foto
Alexandru IVAN

Grafică & DTP
Claudiu IONESCU

Marketing
Iordan RADULESCU

Contact
Str. Lujerului nr. 26
Sector 6, București
Tel./Fax: +40 21 746.52.30
Mobil: +40 723.296.367
office@yachtingpleasure.ro
www.yachtingpleasure.ro

Adresă corespondență
OP 16 CP 299 București
Niciun text, fotografie sau imagine grafică nu pot fi preluată, reproducătoare parțial sau total fără acordul scris al editorului care definește toate drepturile asupra lor. Orice abaterie sau nerespectare a condițiilor și termenilor menționati anterior va fi sancționată conform legislației în vigoare.

ISSN 2066 - 4230

NR. 49 MARTIE - APRILIE 2010

Áron, Carina și lume întreagă

Áron Méder s-a născut la Budapesta în 1979 și este inginer absolvent al cunoscutei Universități Tehnice din capitala Ungariei. Deși la o primă vedere pare un om obișnuit, dincolo de modestia sa se ascunde un caracter puternic și echilibrat, alături de o determinare destul de rar întâlnită. Fără aceste trăsături, probabil ca nu ne-am fi referit în acest articol la Áron ca la unul dintre cei mai faimoși navigatori solitari ai zilelor noastre urmărit de dorința copleșitoare de a îmbrățișa întinderile albastre nesfârșite ale planetei.

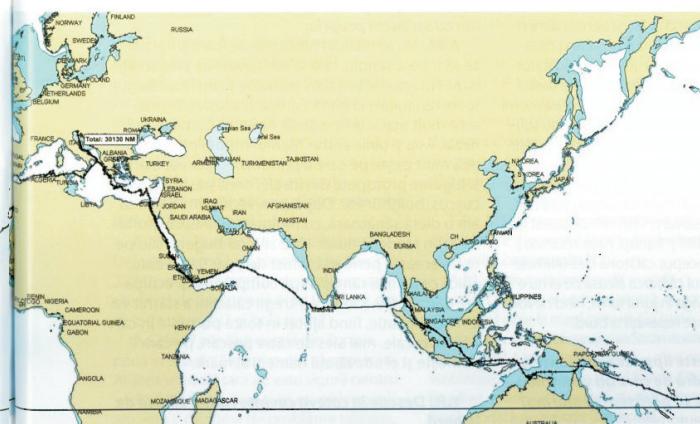
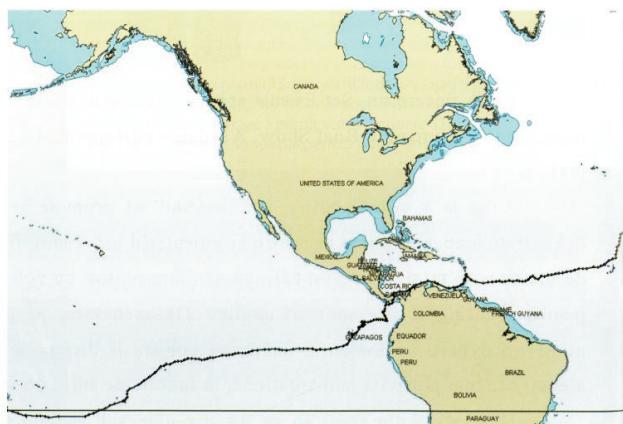
Interviu realizat de Mircea Trif
Foto: Áron Méder

Contactat de Yachting Pleasure pentru un interviu, Áron recunoaște că în relația sa cu marea a fost dragoste la prima vedere. Prima dată a navigat, unde altundeva decât pe Lacul Balaton, la vîrstă de zece ani, iar primul său instructor de vele i-a fost chiar tatăl său. În 1994, când deja avea 14 ani, familia sa împreună cu câțiva prieteni a închiriat un velier de 48 de picioare pe care au petrecut o săptămână printre insulele grecești. Acesta a fost primul său contact cu marea cea adevărată însă această săptămână a născut o pasiune mistuitoare.

Umătoarele veri, Áron și le-a petrecut navigând la bordul altor veliere închiriate atât în Grecia și Croația, cât și în Franță, Cipru și Italia. În acest timp a fost implicat și în numeroase competiții desfășurate prin intermediul yacht-cluburilor maghiare din jurul Balatonului. Cu toate acestea, preferă pacea interioară pe care o dău croazierele în detrimentul agitațelor regate. Din această perspectivă se apropii de eroul copilariei sale, Bernard Moitessier care spunea deseori că: „A vorbi de recorduri pe mare este o insultă adusă acesteia. Atunci când un om petrece luni în sări singur evoluază. Unii ar putea spune că o ia razna...”

În anii studenției (1998-2003), Áron a devenit instructor profesionist de yachting la Balatonalmádi (Balaton) și skiper la Mediterană pe durata verii, împărțând și altora pasiunea sa. De asemenea, a încercat să cunoască mai mult adâncurile albastre, antrenându-se ca scufindător.

La sfârșitul anului 2004 a cumpărat un bătrân velier

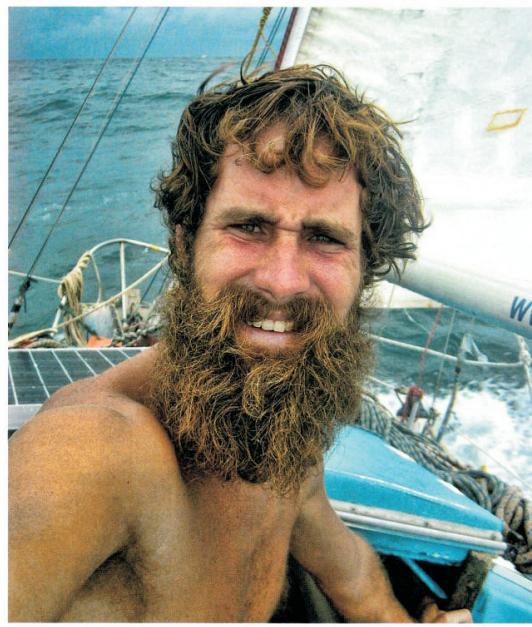


Áron, Carina and the whole world

Áron Méder was born in Budapest in 1979 and is a graduate engineer of the famous Technical University of Hungary's capital. He is one of the most famous solo navigators of today, dominated by an overwhelming desire to embrace the endless blue expanse of the planet.

Contacted by Yachting Pleasure magazine for an interview, Áron acknowledges his relationship with the sea as love at first sight. He first sailed, where else than on Lake Balaton, at the age of ten and his first sailing instructor was actually his father. In 1994, when he was already 14 years old, his family and some friends rented a 48-foot sailing vessel on board of which they spent a week among the Greek Islands. Aron spent more summers sailing aboard other yachts rented both in Greece and Croatia, France, Cyprus and Italy. During this time he was involved in numerous competitions held by the Hungarian yacht clubs around Balaton. In his college years (1998-2003), Aron became a professional yachting instructor in Balatonalmádi (Balaton) and skipper in the Mediterranean during the summer, sharing his passion with others. He also wanted to know more about blue depths by training himself as a diver.

In late 2004 he bought a Swiss old sailing vessel only 6 feet long, called Carina, which had never tasted the salt water of the sea. The little Switzer is a day boat, a little fat for its size (6m x 2.2m x 1m x 1.1 t), with a very large cockpit and an engine that gave its skipper big headaches, but with a solid and quite long fixed keel which gave good road stability. Its interior is simple and quite



Nu am răbdat niciodată de foame. Îmi place să trăiesc simplu, fără să am nevoie de prea mulți bani. Nu am cheltuit bani pe haine și am făcut singur toate reparațiile la bord.

Elvețian de doar 6 metri, pe nume Carina, care nu gustă se niciodată din apa sărată a mării. Dată fiind vârsta vulnerabilă a bărcii, a muncit peste un an la renovarea acestea. L-am întrebat care au fost criteriile pentru alegerea Carinei pentru o întreprindere atât de ambioasă și ne-a răspuns că aceasta are toate calitățile unei bărci simple și robuste, cu spațiu necesar proviziilor și echipamentului minimal, cu alte cuvinte un adevărat mini-yacht. Mi-cuța elvețiană este o barcă de zi grăsuță pentru dimensiunile sale (6m x 2,2m x 1m x 1,1t), cu un cockpit prea mare care creează probleme și un motor vechi dătător de mari bătăi de cap, însă cu o chilă fixă solidă și destul de lungă care îi dă o stabilitate bună de drum. Interiorul ei este simplu și destul de claustrofobic, fără spațiu suficient pentru a sta în picioare, fără radar, frigider sau telefon satelitar. În ciuda dimensiunilor liliipitană și spațiului lui redus de la bord, Carina a fost dotată cu un minim de echipament necesar lunghi călătorii: un panou solar, un generator eolian, plută de salvare, VHF, HF Radio, echipamente pentru gătit, GPS, EPIRB și laptop. Aron recunoaște de altfel că nici nu ar fi început călătoria fără ultimele trei menționate însă și faptul că barca aleasă de el nu e chiar potrivită pentru a naviga în jurul lumii, fiind nevoie aproape zilnic să facă diverse reparații la bord.

Y.P.: Cum ai trecut peste lipsa echipamentelor electronice sofisticate fără de care un yachtman modern nici nu concepe să parăsească marina?

A.M.: Am avut un pilot automat (SIMRAD TP-10) însă

acesta, din păcate, în majoritatea timpului a fost strict. Bineîntele, se poate și fără pilot automat sau regulator de alură, însă atunci când nu ești la eche, intrucăt trebuie să te odihnești, vei naviga mult mai încet. Beneficind de sprijinul familiei și asigurat de suportul din eter al prietenilor radioamatori de peste tot, dar fără mari sponsor care să îl finanțeze, Áron Méder a părăsit portul sloven Koper la 5 septembrie 2006, ora 08.30. Traseul Carinei a urmat mereu Vestul în urmărirea Soarelui, trecând pe la Nord de Africa, Strâmtoarea Gibraltar, Insulele Canare, Antilele Mici, Columbia, Canalul Panama, Insulele Galapagos, Polinezia, Australia de Nord, Papua-Noua Guineea, Indonezia, Singapore, Malediția, Thailanda, Sri Lanka, Insulele Maldive, Oman, Yemen, Eritrea, Sudan, Egipt, Canalul Suez și din nou Mădărașana. După mai bine de trei ani și peste 30.000 de mile marine parcuse, pe 19 septembrie 2009, ora 14.05, așa cum îi stă bine unui navigator, Áron s-a reînstorit în portul de plecare.

Y.P.: Ce părere ai despre faptul că lumea te consideră unul dintre cei mai cunoscuți navigatori solitari ai momentului?

A.M.: Mesajul călătoriei mele este că poți întreprinde un astfel de voaj fără sprijinul unei largi echipe și mai ales fără prea mulți bani. Mulțumită site-ului meu (www.meder.hu), pe care îl updatam permanent, o mulțime de oameni din toată lumea mi-au urmărit călătoria pas cu pas. Este vorba însă despre o aventură reală și nu una organizată de o agenție de voaj și de aceea oamenii le-a plăcut. Pe de altă parte, presa a fost mai degrabă interesată de faptul că barca mea este a treia ca mărime dintre cele care au înconjurat lumea. În Ungaria, eu reprezint noua generație de navigatori solitari. István Kopár a fost primul maghiar care a făcut ocolul pământului fără echipaj, urmat de Nándor Fá.

Y.P.: Multă lume crede că este necesar să fii milionar sau pe aproape pentru a naviga în jurul lumii cu un yacht propriu.

A.M.: Nu am răbdat niciodată de foame. Îmi place să trăiesc simplu, fără să am nevoie de prea mulți bani. Nu am cheltuit bani pe haine și am făcut singur toate reparațiile la bord. Europa (inclusiv Ungaria) sunt mult mai scump decât America Centrală, Polinezia, Asia și țările arabe. Meniul meu zilnic cuprindedea mult pește pe care îl prindeam chiar eu, fructe și legume proaspete din insule, orez, paste, fasole, cușcuse, bulghur etc. După cum vedetă, îmi place să am o dietă sănătoasă, cu multe vitamine. Călătoria lui Áron Méder a durat 1092 zile, iar bugetul său pe totă această perioadă, a fost de doar 9.000 euro, adică ce i-a mai rămas după cumpărarea și echiparea Carinei. De-a lungul întregii călătorii a stârnit valuri de simpatie, fiind ajutat în toate porturile în care a făcut escale, mai ales de către pescari, pe care îi numește și el adeverății oameni ai mării.

Y.P.: Descrie în câteva cuvinte rutina zilnică de la bord.



A.M.: Pe scurt: pescuit, reparații, comunicări radio, navigație, cărmă (uneori 12 ore pe zi), verificarea greementului, gătit, curătenie, dormit (nu mai mult de o oră însă). Atunci când vremea era frumoasă, cîteam și mă relaxam. De asemenea, obișnuiam să meditez și să mă rog în fiecare zi.

Y.P.: Care a fost cea mai neplăcută defecțiune survenită la bord?

A.M.: Am avut de toate: radio stricat, sarturi rupte, vele sfâșiate, motor mort, ghiu rupt, probleme cu cărmă, defectiuni ale generatorului eolian și panoul solar distrus. Dintre toate însă, cel mai rău a fost când s-a deformat catargul.

Y.P.: Numește câteva dintre cele mai dificile imprejurări.

A.M.: 1. Prima săptămână la bord. Deja era toamna (septembrie-octombrie 2006), vântul era puternic și ploua, valurile fiind de asemenea mari. Am fost chinuit de oboseală și halucinații.

2. Cele 17 zile fără escală din Tunisia până în Spania. Nu am putut să opresc în Algeria întrucăt țara nu este sigură pentru yachturi. A fost prima mea etapă lungă și am avut o mulțime de probleme tehnice.

claustrophobic, not enough space to stand up, without radar, fridge or satellite phone. Despite its midget size and reduced board space, Carina was equipped with a minimum of equipment required on long trips: a solar panel, wind generator, life-raft, VHF, HF radio, cooking equipment, GPS, EPIRB and laptop. Áron also admitted that he would not have started the journey without the last three mentioned and also the fact that the boat he selected was not quite fitted for sailing around the world, being forced almost daily to make various repairs on board.

With the support provided by family and friends, reassured by the support of fans from everywhere, but without great sponsors to finance him, Áron Meder left the Slovenian port of Koper on September 5, 2006, at 08.30. Carina always followed the route West going after the sun, moving North from Africa, Gibraltar Strait, the Canary Islands, Lesser Antilles, Colombia, Panama Canal, Galapagos Islands, Polynesia, Northern Australia, Papua New Guinea, Indonesia, Singapore, Malaysia, Thailand, Sri Lanka, Maldives, Oman, Yemen, Eritrea, Sudan, Egypt, Suez Canal and the Mediterranean again.

After more than three years and over 30,000 nautical miles travelled, on September 19, 2009, at 14.05, as it fits a true sailor, Áron returned to the port of departure.

The message of his journey is that everyone can take such a trip without the support of a large team and especially without much money. Thanks to his site (www.meder.hu) which he used to update it daily, a lot of people around the world could follow him step by step through this journey. In Hungary he represents the new generation of solo navigators. István Kopár was the first Hungarian who has been around the world without a crew, followed by Nándor Fá. Áron Meder's trip lasted 1092 days, and his budget over this period was only of 9.000 Euros; this was only what he was left with after purchasing and equipping Carina. This trip meant a lot of difficult moments for him. In his first week

ștă astfel. Când am avut o problemă, m-am concentrat doar la rezolvarea ei. Cu toate acestea, am suferit un savraj în Strâmtoarea Torres. Vântul era foarte puternic, valuri mari, vizibilitate redusă și trafic naval intens. Situația a fost cu atât mai risincătă cu căt cabina a fost inundată de sute de litri de apă.



Istoricul Carinei:
1970: anul fabricării
1970 – 1986: utilizată pentru plimbări pe lacurile elvețiene de către proprietarul elvețian
1986 – 1992: utilizată drept barcă de club pe Lacul Zürich
1992 – 1996: utilizată pentru plimbări pe Lacul Boden
1996: transportată în Ungaria
1999: reacționată de primul proprietar
2004: cumpărată și renovată de către Áron Méder
2006-2009: Navighează în jurul lumii
www.meder.hu



Y.P.: Numește cele mai memorabile momente ale călătoriei care îți vin acum în minte.

- A.M.: 1. Sosirea în Barbados după ce am traversat Atlanticul (februarie, 2007).
2. Traversarea Canalului Panama cu 6 oameni la bord (conform regulilor de tranzit, în aprilie 2007).
3. Traversarea Pacificului și sosirea în Strâmtoarea Torres (septembrie 2008).
4. Traversarea Canalului Suez (iulie 2009).
5. Sosirea la Koper, după 1092 de mile (19 septembrie 2009).

Y.P.: Numește cele mai frumoase cinci locuri în care ai ajuns la bordul Carinei.

- A.M.: Galapagos, Tahiti, Fiji, Papua-Noua Guinee, Maldive.

Y.P.: Ai face-o din nou? Dacă da, ai schimba ceva (lungimea bărcii, de exemplu)?

- A.M.: Cu siguranță, dacă cred că aș alege o barcă mai mare. Îmi plac bărcile mici, însă acestea sunt mai degrabă pentru tineri dependenti de adrenalină.

Y.P.: Mulți pasionați au fost încântați de aventura și și-ar călători oricând pe urme. Ce îi sfătuiesc?

- A.M.: Călătoria mea a fost riscantă, așa că dacă cineva dorește să facă așa ceva, îi sfătuiesc să aleagă o barcă mai mare. Pe skiperii îi sfătuiesc să fie permanent în gardă și să nu intre niciodată în panică.

Y.P.: România are o deschidere largă la Marea Neagră, spre deosebire de Ungaria care nu are de loc ieșire la Oceanul Planeta. Ce crezi că îl lipsește pentru a avea navigatori de talia lui Nándor Fá și Aron Méder?

- A.M.: Copiii sunt întotdeauna răspunsul. Mai multe centre de pregătire pentru copii și tineri, mai multe marine, mai multe cluburi leștine, mai multe veliere și prin urmare mai mulți navigatori. România are un țărm frumos la Marea Neagră și sper ca în câțiva ani yachtingul cu vele să devină mai popular acolo.

Y.P.: O asemenea călătorie schimbă viața ori-cui. Ce a schimbat la tine?

- A.M.: Sunt un pic mai perfecționist acum și mai iertător cu cei din jurul meu.

Y.P.: Îți mulțumim pentru timpul acordat, iar în încheiere o ultimă și simplă întrebare: „Ce se va întâmpla de acum încolo?”

- A.M.: O carte și un film documentar vor fi lansate în scurtă vreme. Vreau să spun tuturor povestea mea întrucât este una originală. Sper că ele vor ajunge și la publicul român. Din luna mai mă voi întoarce ca skiper pe Mediterană, iar din toamnă pe Atlantic, la bordul unui velier de 43 picioare. Carina va fi expusă permanent de acum încolo la Budapesta. Nu voi mai naviga niciodată cu ea, însă nici nu o voi vinde. O păstrez pentru oricine dorește să o vadă. ■

aboard, it was already autumn (September-October 2006), the wind and waves were strong and it was rainy, he suffered a lot of fatigue and hallucinations. Then, there were the non-stop 17 days from Tunisia to Spain which was his longest hop and had numerous technical problems. From Canary Islands to Barbados, he had the autopilot fault all the time, being forced to sit still during the tiller. The Panama-Galapagos passing lasted 40 days and was windless. The Galapagos-Nuku Hiva (Marquesas Islands) was the longest hop and lasted 52 days. Another one was the Suez Canal which lasted a month instead of a week. He was forced to sit in anchor 21 days in a small golf because of an extremely strong bow wind with supplies running out. But probably his most dangerous experience was in Torres Strait where he suffered a "saviraj" and the cabin was flooded with thousands of liters of water.

About Romanian yachting he thinks young sailors are the future and there should be built more marinas, affordable yacht clubs, more sailing boats, and consequently the number of yachtsmen will grow. Romania has a beautiful shore at the Black Sea and yachting with sails might become popular in a few years.

Áron Méder wants to launch a book and a movie in the near future because he wants to make his story public and from May he will return as a skipper on the Mediterranean Sea and in fall he will be on board of a 43-foot sailing yacht in the Atlantic. Carina will be exhibited in Budapest for everyone to admire it. ■

Caracteristici tehnice Carina 19

Greament:	Sloop
Lungime totală:	6 m (19 picioare)
Pescăj:	1 m
Lățime maximă:	2,2 m
Înălțimea catargului:	6,42 m
Ghiu:	2,83 m
Deplasament:	1,1 t
Material:	GRP
Randa:	6,48 m ²
Randa de furtună:	1,62 m ²
Genovez:	9,79 m ²
Foc:	6,77 m ²
Foc de furtună:	1,08 m ²
Anul fabricării:	1970 (Elveția)
Motor:	Inboard în 2 timpi, benzină (1981)
Model:	Yamaha (677 8 B)
Putere:	8,8 CP/5,9 kW
Rezervor combustibil:	50 l
Elice:	fixă, 3 pale
Rezervor apă:	300 l în canister
Viteză:	5,8 noduri