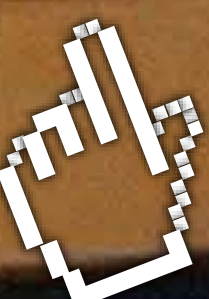
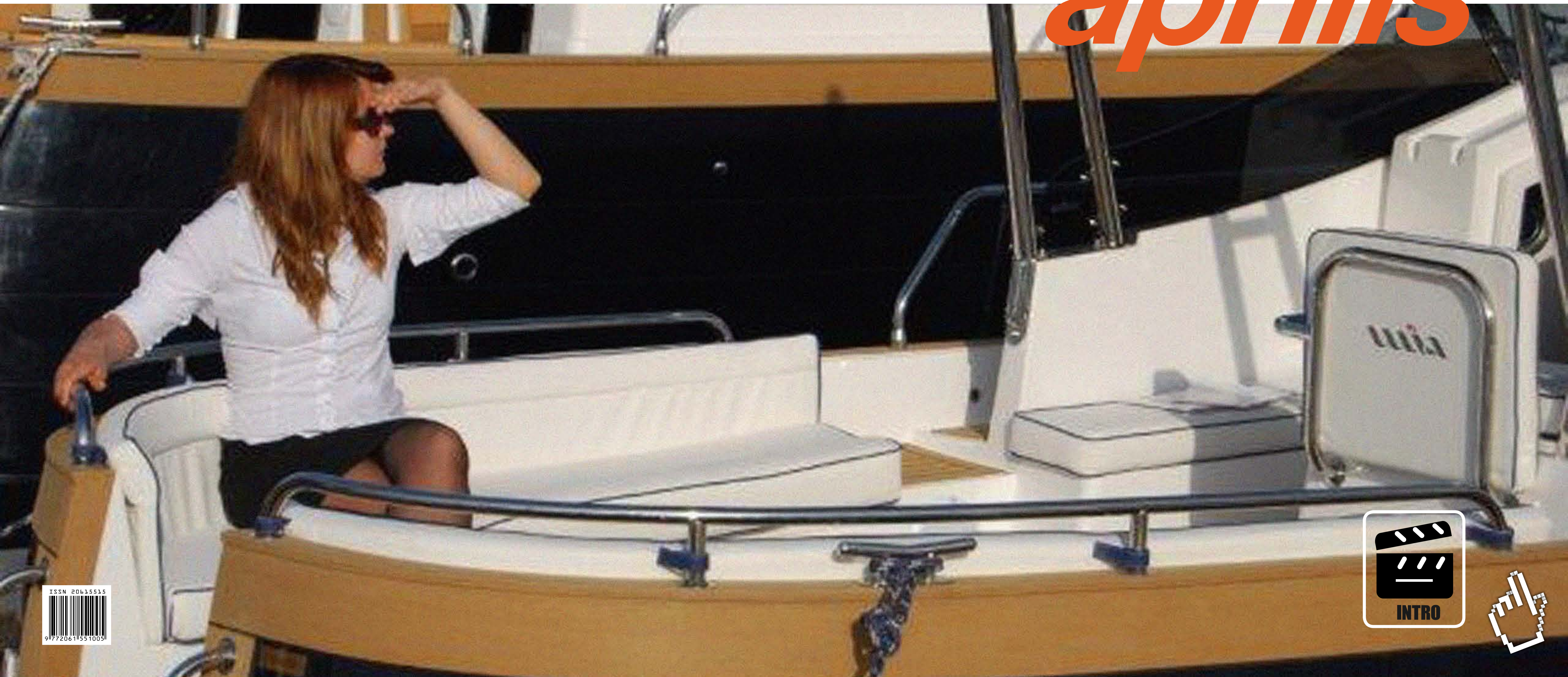


# PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶

*április*





# Teljes biztonságban a vizeken is

Allianz vízijármű-biztosítás

A **casco biztosítás és felelősségbiztosítás** mellé kiegészítő szolgáltatásaink közül is választhat akár versenyre, bérbeadásra és szállításra is.

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

Együtt A-tól Z-ig

**Allianz** 

A tájékoztatás nem teljes körű az Allianz vízijármű-biztosításról részletes információt a szerződési feltételek tartalmaznak. Amennyiben érdeklődik termékünk iránt, kérjük, keresse munkatársainkat a [balazs.holecz@tanacsado.allianz.hu](mailto:balazs.holecz@tanacsado.allianz.hu), e-mail címen vagy az +36 30 952 0101 telefonszámon.





FOTÓ: PORTHOLE

## IMPRESSZUM • 2013. április

**PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC  
**SZERZŐK:** ALIBÁN ANDRÁS, GELENCSÉR GYÖRGY MERLIN, GERŐ ANDRÁS, KÁRPÁTI LAJOS, KÖVENDI ESZTER, DR LÁSZLÓFY CSABA, LŐKE JÁNOS, SALÁNKI TAMÁS, SZUTOR FERENC, VINCZE GÁBOR, VISY LÁSZLÓ **FORRÁSOK:** MELGES OSZTÁLYSZÖ-VETSÉG, BYC, SPARTACUS VE, MVSZ **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2013. ÁPRILIS 30. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** PORTHOLE

# tartalom

**CÍMLAP** Sisteregve (5)

**VERSENY:** CSVI Kupa (6), Easter Regatta (7), Gyapjas – Ziegler 420-as egység ezüstérmes az izolai Spring Cup-on (9), Portugál győzelem a Dragon EB-n, a magyar csapat a 33-ik helyen végzett (10), Olasz győzelem a balatoni Európa Kupa versenyen (12), Kiváló évkezdés a Kenesei Szezonnyitón – ODT I. a Peugeot támogatásával (14), Magyar siker optimist hajóosztályban Balatonföldváron (16), OTP Junior – BYC kupával érkezik a Laser invázió Balatonfüredre (17)

**HORIZONT** Balatoni kétkéles (19), Dől a lé! (21), Szemtanúvallomás a Fair Play díjátadóról (25), Hogy állnak a szennyes ügyeid? (28)

**PORTRÉ** Új Osztály születik – interjú az osztálykapitánnyal, Temesfői Zénóval (31)

**KÜLFÖLD** A Mona útja az Alpokon át (38), Borvidéken és hegygerincen át... (45), Árbocokat láttam a villamosról (50), Csörlőzés az AC72-eseken (52), A Hód Sailing Team beszámolója a san-remoi Melges 24 Volvo Cup-ról (53)

**KIKOTÓ** Felhívás (58), Jön a vihar (61), MKB Vitorlás Klub – Egy klasszikus kikötő (63), Óh Tihanynak riadó leánya, keserű könnyeit hullajtja (66)

**HAJÓ** Amatőr hajóépítés ABC-je (70), Scharenkreuzer a szobámban (73)

**MŰHELY** Lifeproof védőtokok kutyáinknak – szezonra készen (76), NaWiFi Teszt egyelőre szárazon (77), Ki mivel bánik, azzá válik (78), USTREAM – élő videó közvetítés pofonegyszerűen (79)

**PROGRAM** (80)

## ÍZELÍTŐ A TARTALOMBÓL:

VÉGRE ITT A JÓ IDŐ! A TAVASZ KIMARADT, ÍGY HÁT MÁRIS A NYARAT KEZDHETJÜK MEG. EBBEN A HÓNAPBAN MÁR NAGYON SOK KISHAJÓS ÉS NAGYHAJÓS VERSENYRŐL IS BE TUDUNK SZÁMOLNI, VÍZRE TESSZÜK A MÉG PARTON MARADT UTOLSÓ HAJÓNKAT IS, MEGTUDHATJUK, MI ÚJSÁG TIHANYBAN, ÉS KÖZELEBBRŐL IS MEGISMERHETÜNK EGY SIKERES, ÚJ MAGYAR HAJÓOSZTÁLYT. MÁR-MÁR AGYUNKRA MENT A SOK JOGSZABÁLYFIGYELÉS ÉS VÁLTOZÁSKÖVETÉS, DE TALÁN A VÉGÉRE ÉRÜNK ENNEK IS EGYSZER. JA, ÉS HA TAVASZ, AKKOR KÜTYÜMÁNIA! TUDOD, MI AZ A USTREAM, A NAWIFI, A DRIFT GHOST? LAPOZZ BELE AZ ÚJSÁGBA, MERT AMELLETT, HOGY EZEKET IS MEGTUDHATOD, TOVÁBBI RENGETEG KÜLÖNLEGESSÉGGEL IS VÁRUNK!



# SISTEREGVE®

## RÁHANGOLÓDÁS

GERŐ ANDRÁS

A HAJÓKON SISTEREGVE SPRICCEL A STERIMOB, A JOBB SORSRA ÉRDEMES TÍK LÉCEK KÖZÜL KIPÖNDÖRÖDIK A SIKA, AZ ÉRDES KEFE KITOLJA AZ ÉLTETŐ GYANTÁT, A KOPOTTAS SZÜRKE ÚJRA BARNÁT MUTAT, MINTHA CSAK MOST HÚZTUK VOLNA LE A VÉDŐFÓLIÁT. A KOCSMA TERASZÁN LUSTÁZÓ MANAGEREK SÜTKÉREZNEK, A GYEREKHORDÁK FONTOSKODVA HÖMPÖLYÖGNEK FEL'S ALÁ, BEPOSHADT MATRACOK SZÁRADNAK A ZSENGE FÜVÖN, ÉS RECSEGŐ ÚJ VITORLÁK KÚSZNAK A PÓKFÉSZKES NÚTBA.

Süsi kapitány is új hajóban fészít, a legendás 24-est lecserélte egy igazi klasszikusra, a világ talán első plastik széria flottájából. A Maxi 77 névadásával van egy kis gond, mert mégsem lehet Süsfelnap 2, (igen egy s-sel) de mivel szép sárga jó esélye van, hogy a keresztségben a Fényesnap nevet kapja. Abban bízom, hogy nem lesz mégújabb hajó, mert azt – e logika mentén – kerti ludakról kéne már elnevezni.

Amíg tartanak az R betűs hónapok addig az éjszakai élet még nem az igazi, de így is talál a lelemény elég okot egy kis kocsmái összejövételre. Most hétfévégén gyerekszülinap volt az ürügy. A tűzokádó torták szeleteiből több felnőtt evett mind gyerek, de azt hiszem ez így is volt rendjén. A Nap is a helyére került! Míg a téli hónapokban az Apátság tornyai mögé bujt már késő délután most kivár majdnem este nyolcig mielőtt az Almádi-Öreghegy vonulata el nem takarja.





# CSVI Kupa

**Csopak, 2013. április 12-14.**

■ Április 12-13-14-én került sor a 2013-as év első hazai Optimistes versenyére Csopakon, amely egyúttal válogatóverseny is volt. Pénteken 20-24 csomós szélben vitorláztak a fiatalok, és ez a kisebbeket próbára is tette. Persze mindenki túlélte a napot, de este egészen biztosan nem kellett sem altató, se esti mese...

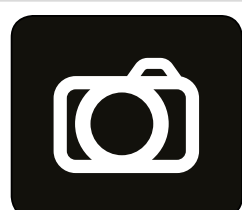
Másnap kissé forgolódó élénk északias szélben – az előző naphoz hasonlóan – négy futamot vitorláztak a fiatalok. Az időjárás barátságosabbá vált, de a négy futam után azért jól esett a finom vacsi.

A harmadik versenynapon már csak két futamra volt szükség a 10 futamosra tervezett verseny komplettálásához.

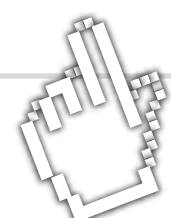
A regattán 45 ópés vett részt. A győztes Szilasi Fábián (Kereked Vitorlás Klub) lett, megelőzve Tenke Áront (Spartacus Vitorlás Egylet) és Erőss Lorándot (Spartacus Vitorlás Egylet).

A serdülők versenyét Nyári Dani nyerte a THE-YKA színeiben, második Lászlófy Ábel (Spartacus Vitorlás Egylet), a harmadik Lászlófy Levente (Spartacus Vitorlás Egylet).

A lányoknál első Korchmáros Sára (Balatonfüredi Yacht Club), második Veenstra Csenge (BS-Fűzfő), harmadik Csébfalvi Anna (Kereked Vitorlás Klub). ▶  
*Kép és szöveg: dr Lászlófy Csaba*




TOVÁBBI FOTÓK





# Easter Regatta

**Portoroz, Szlovénia –  
2013. március 29–31.**

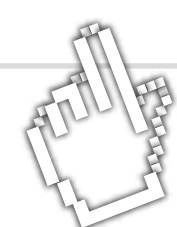
 Zord időjárási körülmények között került megrendezésre a szlovéniai Portorozban – mely városnév egyébként a rózsák kikötőjét jelenti – a hagyományos, immár 21. Easter Cup (Velikonočna regata). A résztvevők egy szál rózsát sem láttak, bár lehet, hogy ennek oka a köd, a zimankó, az állandó eső (nem is eső, inkább monszuneső... ) volt.

A barátságtalan időjárás a rendezők kedély- és idegállapotára is rányomta bélyegét, akik persze erejüket megfeszítve próbáltak helytállni. A szombat éjszaka például mozgalmas volt számukra, hiszen a viharos szélben a tenger elöntötte a telepet és az Optimistek egyből tudták, hogy ezen a vízfelületen nekik úszniuk kell...

A regattára négyszáz körüli Optimistes nevezett, végül 356 versenyző vett részt a küzdelmekben. A két szám közötti különbség egyértelműen az egész Európára jellemző kedvezőtlen időjárásnak volt köszönhető.

Hazánkat a BS-Fűzfő, a Kereked Vitorlás Klub, a Procelero SE, a Spartacus Vitorlás Egylet és a Yacht Club Agárd versenyzői képviselték Dénes Gábor, Brencsán Dávid, Czégai László, Szalay Dániel és Nyári Zsolt edzők vezetésével. ▶ *Kép és szöveg: dr Lászlófy Csaba*

EREDMÉNY – EASTER CUP  
EREDMÉNY – LAKE GARDA OPTIMIST MEETING  
FILM







## RANGLISTA

A versenyt a horvát Tin Gmitrovič nyerte, a szlovén Jana Germani és a szintén szlovén Liam Orel előtt. A mieink közül a legjobb Lászlófy Ábel, a Spartacus versenyzője lett, aki az abszolút 17. helyen végzett. Ezzel az eredménnyel Ábel felállhatott a serdülő dobogó legmagasabb fokára. Abszolút 20. lett Lászlófy Levente (Spartacus Vitorlás Egylet), aki a serdülő ezüstérmét is bezsebelte. Az abszolút lista 26. pozícióját foglalta el Szilasi Fábián (Kereked). 29. lett Wolf Szabolcs (BS-Fűzfő), 43. Futó Marcell (Spartacus Vitorlás Egylet), 50. Oláh Gergely (Spartacus Vitorlás Egylet), 54. Veenstra Csenge (BS-Fűzfő), 60. Bihary Ádám (Yacht Club Agárd), 61. Argay Balázs (Spartacus Vitorlás Egylet), 64. Möhring Christopher (Yacht Club Agárd), 67. Odonics Csanád (BS-Fűzfő), 75. Héjja Marcell (Spartacus Vitorlás Egylet), 77. Nagy Bernát (Kereked), 79. De Jonghe Arthur (Procelero SE), 88. Bednár András (Spartacus Vitorlás Egylet), 95. Nyári Dániel (Yacht Club Agárd), 124. Csébfalvi Anna (Kereked), 125. Vida Péter (Yacht Club Agárd), 134. Csébfalvi András (Kereked), 138. Badar Bence (Kereked), 153. Papp Dániel (Procelero SE), 158. Maróthy Mátyás (Kereked), 174. De Jonghe Anton (Procelero SE), 189. Sövény Ábel (Procelero SE), 194. Hevesi Panka (Procelero SE), 207. Kocsis Bálint (Spartacus Vitorlás Egylet), 210. Pavlik András (Spartacus Vitorlás Egylet), 253. Jeney Máté (BS-Fűzfő), 265. Novák Dorka (Keszthelyi Yacht Club), 272. Szalai Súta (Keszthelyi Yacht Club), 337. Odonics Bende (BS-Fűzfő), 341. Christopher Valde (Procelero SE). Tenke Áron (Spartacus Vitorlás Egylet), Eröss Loránd (Spartacus Vitorlás Egylet) és Korchmáros Sára (Balatonfüredi Yacht Club) a Garda-tavon, a hagyományos Lake Garda Meetingen vettek részt ugyanekkor. Nagyon hideg időben (néha alig haladta meg a fagy-pontot a hőmérő higanyszála) versenyeztek. Áron abszolútban a 182., Loránd – egy korai rajttal és az egyik futamban komoly technikai problémával küzdve – a 304. helyen végzett a 851 junior-korú Optimistes között. Korchmáros Sára a 347. lett az 1127 Optimistet felvonultató regattán.

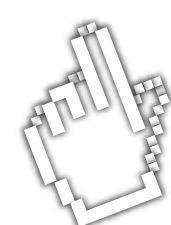


# Gyapjas – Ziegler 420-as egység ezüstérmes az izolai Spring Cup-on

Véget ért a 26. Izola Spring Cup, amelyen három laseres és egy 420-as BYC/Spartacus egység állt rajthoz. A több napos verseny során szél hiány miatt csak az utolsó napon sikerült futamot rendezni, így a laseresek és a 470-es egységek is 3-3 futamban bizonyíthattak. Népes mezőny gyűlt össze a 420-as hajóosztályban, ahol összesen 66 egység állt rajthoz, közöttük Gyapjas Zsombor (BYC) és Ziegler Kristóf (Spartacus) életük első közös nemzetközi versenyén a két harmadik és egy negyedik helyezéssel az előkelő 2. helyet szerezték meg.

A 30 fős Laser 4.7-es mezőnyben is remek eredményeket értek el BYC-es vitorlázóink: Edelényi-Szabó Viktor a 7. helyen, Érdi Mária a 9. helyen (nőknél a 4.), míg Galgóczy Tamás a 24. helyen végzett. ▶

EREDMÉNY – 420  
 EREDMÉNY – LASER  
 EREDMÉNY – LASER-47  
 EREDMÉNY – LASER-RADIAL  
 FILM





# Portugál győzelem a Dragon EB-n, a magyar csapat a 33-ik helyen végzett

**■** Nem először látunk ilyet: a csapatok hónapok óta edzenek egy adott helyen a nagy verseny előtt, hogy felkészüljenek a várható körülményekre. Mindenki megismeri a szelet, hullámzást, áramlatokat – azután eljön a nagy nap, és teljesen más körülmények között zajlik le a verseny, mint amire mindenki számított. Pontosan ez történt a múlt héten lezajlott Dragon Európa-bajnokságon a portugáliaiban Cascais-ban. A végén sok nagy név betlizett, egy helyi vitorlázó nyert – ő már valószínűleg látott ilyet. A győztes José Matoso, Gustavo Lima és Federico Melo a Drago nevű hajóval.

Második helyen elképesztő hajrával a címvédő német Markus Wieser hajója végzett. Neki sikerült elcsípnie az utolsó futamban egy második helyet: pontosan ekkorra érkezett meg az a szél, amelyre mindenki készült...

Sajnos a Kis-Szölgyémi Ferenc-Kiss Tamás-Vezér Károly magyar triónak sem sikerült úgy a verseny, ahogyan számíthattunk rá. „Két éve járunk ide, de ezzel a gyenge széllel, amely Lisszabon felől fújt, szinte sohasem találkoztunk” – mondta a Hanni kormányosa. Az első két futamban elért 9. és 15. hely után negyvenen kívüli helyezések és egy ütközés miatti kizárás sorjázta. Így az utolsó futamban elért 24. hely sem sokat segített, a magyar bajnok

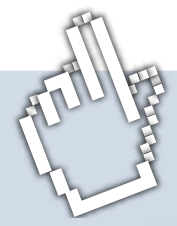
végül a 33. helyen végzett. De nem ment a sokak által favorizált oroszoknak sem, a legjobb egység csak nyolcadik lett. „Vinci” Hoesch ezúttal a kormányánál kilencedik, az aktuális világbajnok brit Lawrie Smith a 31. helyen végzett.

Mindent összevetve újra csak kiderült, hogy a tengeri versenyek sem nyújtanak bombabiztosan egyenletes szeleket és körülményeket. A tavaszi esőzések miatt megáradt folyók például egy eddig teljesen ismeretlen áramlást hoztak az öbölbe, s az utolsó futamot azért kellett félbeszakítani és újraindítani, mert az első hajó nem érte el az előírt 45 percen belül a kreutz-bóját. ▶





EREDMÉNY





# Olasz győzelem a balatoni Európa Kupa versenyen

■ Európa öt legfontosabb vitorlás versenyterülete közé sorolva tavunkat a Balatonon indította el a világ egyik legnépszerűbb sporthajó osztálya a Melges 24 új Európa Kupa sorozatát. A European Sailing Series első eseményére került sor Balatonfüreden.

Az MVM Balaton Melges 24 Regattán a Koloska Marinában tökéletes kiszolgálásban részesült a résztvevő 107 vitorlázó, akik 23 hajóval 9 európai nemzetet képviseltek. Ennél több országból, négy kontinensről érkeztek a versenyzők, hiszen a hajók legénységeiben ausztrál, amerikai és dél-afrikai vitorlázók is akadtak.

Nyolc futamra került sor péntektől vasárnapig, kiváló, egyre erősebb szélben. A versenyt lehangoló fölénytel nyerte az olasz Riccardo Simoneschi, a Melges 24 hajóosztály világranglistájának éllovasa,

## INFORMÁCIÓ

Bővebb információk a verseny honlapján:

[www.melges24balaton.wordpress.com](http://www.melges24balaton.wordpress.com)

vagy írjon a Magyar Melges 24 Osztlyszövetség

elnökének: [marta.weores@gmail.com](mailto:marta.weores@gmail.com)

Média info: [m24ecmedia@gmail.com](mailto:m24ecmedia@gmail.com)

Amennyiben szerkesztőségi célra szabadon felhasználható nagyfelbontású fotóra van szükségük, kérjük írjanak a [m24ecmedia@gmail.com](mailto:m24ecmedia@gmail.com) címre.





a legutóbbi világbajnokság bronzérmese által vezetett Audi Team. Második lett a Franz Urlsberger vezette osztrák hajó, míg a harmadik helyen végzett a magyar színekben versenyző Ian Ainslie – Adam Maartin – Chris Farkas – Weöres Botond összeállítású interkontinentális (dél-afrikai, ausztrál, amerikai és magyar vitorlázók) csapat. A mezőnyben csak ők tudták legalább egy futamban legyőzni a Simoneschiéket.

A Melges 24 osztályban együtt versenyeznek profi és amatőr versenyzők is. Utóbbiak eredményét külön is értékelik. A legjobb magyar amatőr csapat a negyedik helyen végzett. A kormányos Bujáky Attila eredményeivel bizonyítja, hogy a sportos vitorlás versenyzést felnőtt fejjel is érdemes elkezdni.

Az Európa Kupa versenyt a szervezők nagyszerű parti eseményekkel is színesítették. Péntek este a Csepaki Néptáncgyűttes szórakoztatta műsorával


a versenyzőket, akik spontán oktatásban részesülve maguk is beszálltak a táncba. Szombaton pedig a világhírű gitáros Snétberger Ferenc hátrányos helyzetű zenésztehetségeket támogató iskolájában tanuló két roma fiatal adott színvonalas műsort gitáron és tangóharmonikán játszva.

2014-ben a Balatonon lesz a Melges 24 Európa-bajnokság. Remélhetően akkor is minden olyan jól megy majd, mint ezen az Európa Kupa eseményen.▶





# Kiváló évkezdet a Kenesei Szezonnyitón – ODT I. a Peugeot támogatásával

 A Kenesei Szezonnyitó ODT I. a Peugeot támogatásával elnevezésű verseny méltó nyitánya volt a 2013. évi vitorlás nagyhajós One Design évadnak. 2013. április 27-én és 28-án Balatonkenesén 54 egység és közel 300 versenyző vágott neki a regatának. Mindkét nap remek vitorlázási körülmények fogadták a csapatokat. 10-20 csomós DNY-i szélben öt futamot teljesítettek a két versenynap alatt

az egységek. A KMPVSE rendezésében zajló verseny támogatója a Peugeot pedig lóerőben gazdag tesztautókkal várta a partra érkező egységeket.

Az öt fordulós One Design Trophy OD verseny sorozat első állomása a Kenesei Szezonnyitó volt a hétvégén, ahol 7 OD osztály (Asso, X35, 8MOD, Elliott 770, J24, S22, SR) kiegészülve a Nautic egységekkel vágott neki a szezon első OD versenyének. Az ere-

detileg két pályára tervezett versenyt a rendezők az előnevezések és jelentkezések alapján végül egy pályán rendezték meg. A nyolc hajóosztályból 54 egység verbuválódott össze. A legnépesebb osztály 11 egységgel a Scholtz 22 volt, őket követték a 10 hajóval a J24-esek, majd a népszerű dobogó harmadik fokára a 8MOD 9 hajója állhatott. A Nautic 7, az Asso99 5, a Sudár Regatta 5, az Elliott770 4, az X35







pedig 3 egységgel indult a szezonnyitó versenyen. Az első versenynapon 10-12 csomós DNYI-i szél fogadta a mezőnyt, a szeles és szeszélyes tavaszi időjárás megoldoztatta nem csupán az egységeket, de a rendezőket is, mert minden futamra igazítani kellett az up and down pályán. A második versenynapra frissült a szél és bizony néhány egység vagy technikai probléma miatt vagy a szélviszonyoknak köszönhetően nem állt rajthoz. Azonban akik végig tudták versenyezni az öt futamot jó szélben vitorlázhattak és a kellő nagyságú pályán bőven elérték a több mint félszáz hajó.

A legnépesebb S22-es osztályban a győzelmet az El Nino szerezte meg Bors Sándor kormányzásával, az egység nem csupán a szép helyezésnek, hanem a Peugeot hétvégéi tesztvezetésének és ajándéknak is örülhetett. A 8 osztály győztes egységeit a Peugeot külön ajándékkal jutalmazta a mindenki számára rendelkezésre álló tesztvezetés mellett. A J24-es egységek között Litkey Farkas kormányzásával a Peugeot hajója győzedelmeskedett. A 8MOD osztályban Pfeninberger András állhatott a dobogó legfelső fokára. A Nautic egységek között Bölcsvölgyi Tamás kormányozta az össze-


tettben az első helyre a Pingit. Az Asso99 osztályban a BMW Sailing Team szerezte meg a győzelmet Vadnai Tamás vezényletével. A Sudár Regatták versenyét a Főszél nyerte Simon Gergely kormányzásával. Az Elliott 770 osztály győztese Fazekas László Bernát egysége lett. Az X35 osztályban a Doxy bizonyult a legjobbnak Rauchenberger Miklós kormányzásával.

A hagyományokhoz híven a szombat esti fogadáson osztották ki a One Design Trophy 2012. évi díjait. Gratulálunk a győzteseknek! Köszönjük a Peugeot támogatását. ▶



# Magyar siker optimist hajóosztályban Balatonföldváron

## F.W. Raiffeisen Optimist Kupa

 A 16 év alatti vitorlázók legnépszerűbb hajóosztályában 6 nemzet 89 hajója versenyzett 3 napon át április utolsó hétvégéjén.

Hét futam összesített eredménye alapján a győzelmet Szilasi Fábián, a Kereked Vitorlás Klub versenyzője szerezte meg. A második helyen a versenyben eddig vezető osztrák David Lucan végzett, annak ellenére, hogy a mai utolsó futamból korai rajtolás miatt kizárták. Tenke Áron, a házigazda Spartacus Vitorlás Egylet versenyzője nyerte a bronzérmet, a fűzfői Wolf Szabolcs negyedik lett. Ötödik az osztrák Yannis Saje, a hatodik helyen a spartacusos Eröss Loránd végzett.

A magyar csapat szereplését biztatónak ítélik a szakemberek az ugyanezen a vízterületen június végén megrendezésre kerülő nyílt EB előtt, amelyre több mint 250 ifjú vitorlázót vár Balatonföldvár. ▶



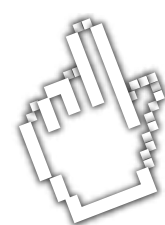


# OTP Junior – BYC kupával érkezik a Laser invázió Balatonfüredre

2013. június 28-30. között rendezik a Balatonfüredi Yacht Club a 2013-as év világ egyik legnagyobb ifjúsági vitorlás világ-és Európa-bajnokságainak elő versenyt, az OTP junior – BYC Kupát laser hajóosztályok számára.

Az OTP junior által támogatott 3 napos verseny során a rendezőség 8 futam lebonyolítását tervezi Laser 4.7, Laser Radiál és Laser Standard osztályoknak a balatonfüredi Vitorlás Központban (8230 Balatonfüred, Zákonyi Ferenc u. 8., volt „Szövi telep”). Az utóbbi két osztály számára a verseny nyílt, azaz felnőtt résztvevők is rajthoz állhatnak az egy héttel később kezdődő Groupama – OTP Balaton Laser Worlds világ-, és Európa-bajnokságok résztvevőinek többsége mellett, így egy igen izgalmas, nemzetközi versenyre lehet számítani.

A megmérettetésre 2013. június 02-ig lehet előnevezni a világbajnokság honlapján található **regisztráció kitöltésével**. Nevezni 2013. június 02-t követően is, késői nevezési díj ellenében lehetséges, 2012. június 28. 09:00 óráig. ▶



## VERSENYNAPTÁR

### Nemzetközi Laser versenynaptár a 2013-as vitorlás évadban:

2013. június 28-30. OTP junior BYC Kupa – elő verseny

2013. július 01-05. edzőtábor

2013. július 06-13. Laser 4.7 világ- és Európa-bajnokság

2013. július 14-21. Laser Radiál női U21 és Laser Standard U21 világ- és Európa-bajnokságok

2013. szeptember 20-22. Merkantil Bank – Laser Európa Kupa

Bővebb információ: [www.balatonlaserworlds2013.com](http://www.balatonlaserworlds2013.com)

FORRÁS: BYC





*„Adassék nekik gyönyörűség ...”  
(Ratkó József)*



## TISZTELT ADOMÁNYOZÓK!

A Gottsegen György Országos Kardiológiai Intézet Gyermekalapítványa ezúton köszöni támogatásukat, amellyel hozzájárultak a csecsemő- és gyermek-szívműtétekhez, a gyermek-szívátültetések és a műszívkezelések sikeréhez.



Kérjük, hogy továbbra is támogassák a szívbeteg gyermekek gyógyítását SZJA-juk 1%-ával!

**ADÓSZÁM: 19661964-1-43**

**„A Szívbeteg Gyermek Védelmében” Alapítvány**

Gottsegen György Országos Kardiológiai Intézet  
1096 Budapest, Haller u. 29.

**Bankszámlaszám: 10102086-14544002-00000006**

**[www.gyermeksziv.hu](http://www.gyermeksziv.hu)**





# Balatoni kétkíles

Megvan a megoldás a változó vízállás rugalmas követésére! Cserélhető kíl. Kell egy hosszú a bővizés esztendőkre, és egy rövid, ha túl hosszú ideig nyitva maradna a zsilip. A tavaszi daruzáskor csak eldöntjük, melyik kell, és azt tűzzük be, a másik mehet a polcra.

Ha ez ilyen egyszerű lenne! Amikor a közel két métert merülő Jeanneau 36i tulajdonosa tavaly ősszel már képtelen volt kimozdulni a kikötőből akkor elhatározta, hogy megrendel egy rövid, tavi kílt, hogy többé ne csúfolhassák a hajóját „talponállónak”.

Jöttek persze a jótanácsok, hogy a problémát „okosban” is meg lehet oldani, csak ki kell metszeni egy darabot a bulba és a fenék között és szépen visszahegeszteni. Még referencia is lett volna, de kérdés, hogy mire?





A tókesúly tömege, felülete, a bulba formája mind-mind befolyásolja hajónk teljesítményét. A mélykíl kimetszéses lerövidítésével csökkentjük a felületet, és magasabbra kerül a változatlan tömegű bulba. Ezzel tönkre is tettük a hajónk laterál egyensúlyát éppúgy, mint a stabilitását.

A rövid kíl szélesebb pengén nagyobb tömegű ráadásul eltérő formavilágú bulbát visel. Sem a felület sem a visszaállító nyomaték nem változik, annak ellenére, hogy a rövid változat nehezebb.

A kíl palást átvágásával ráadásul fennáll annak a veszélye, hogy a bulbát a hajófenéken át rögzítő hosszú kílcsavarokat is át kell, hogy vágjuk, amit a rövidítés során már igen körülményes összehegeszteni.

Tanulság? A hosszú kílt nem szabad házilagosan rövidíteni, ha nincs elég pénzünk egy új gyári cseredarabra, akkor inkább imádkozzunk, hogy legyen elég víz a tóban. Sokan most ezt az utat választhatták, láthatóan sikerrel. Félek azonban, hogy a hit és az optimizmus nem elég. A globális trendek újabb száraz időszakok bekövetkezését valószínűsítik. Érdeemes felkészülni! • *Gerő András*





# Dől a lé!

Teljes letargiában búcsúztattuk a tavalyi szezont. A 37 cm vízszint és a borúlátó előrejelzések a 2013-as szezonra nem sok jót ígértek. Volt, aki tavi kílre cserélte mélyjáratú performance tőkesúlyát, volt, aki másik kikötőbe költözött, de olyan is akadt, aki eladta a hajóját nem bízva a jövőben. Több kikötőben komoly kotrási munkálatok kezdődtek, amikor ránk szakadt az égi áldás, és évszázados rekordok dőltek meg az elhúzódó rendkívül csapadékos tél és a hasonlóan induló tavasznak köszönhetően.

A Balaton teljes vízgyűjtő területén telítődött a talaj, így minden csepp víz eljut a tóba. A Zalán leömlő vízmennyiséget sem lehet már tározókban viszatartani, így nem csoda, hogy a vízszint naponta akár 2 cm-el is emelkedik. A kis patakok, csurgók is bőségesen termelnek. Talán nem köztudott, de a Balatonba befolyó vizek a Zalán kívül még további 50 (állandó és időszakos) kisvízfolyáson keresztül érik el a tavat.

A Zalán kívüli vízfolyások közül 28 a Balaton-felvidéken, 16 a Somogyi-dombságon, 1 a Mezőföldön és 5 a közvetlen tóparti részvízgyűjtőn található.

A sok beömlő víz mennyiségét most nem lehet szabályozni. Nincsenek tározókapacitások, hogy eltehessünk ínséges napokra, de még annak is örülhetünk, hogy nem tudunk róla, hogy a felduzzadt patakok a városi szennyvizeket is több helyen bemossák a tóba.

(De azóta sajnos láthattuk **Balatonszőlős és Pécsely problémáját** – a szerk.)

A nagyközönség a gyors szintemelkedést látván tapsikol, és már most lincshangulat uralkodik a siófoki zsilip nyitására még említésére is. Pedig könnyen lehet, hogy a bűnöst nem Siófokon, és nem most kéne keresnünk.

(a cikk írása óta megnyitották a zsilipet, ezért is fontos tovább olvasni – a szerk.)





Anélkül, hogy belemennék a tó megregulázásának regényes történetébe, emlékeztetném az olvasót, hogy a Sió az egyetlen lefolyó, és ha időben nem húzzuk ki a kád-ból a dugót, akkor elázhat az egész lakás, oszt elég drága a parkettás. Ráadásul, ha az elzárhatatlan csapból több víz folyik be, mint ami az elhanyagolt lefolyón lejut, az sem vicces. Nos, ez most a helyzet. A víz csak jön és jön, és ha nem köszönt be gyorsan a száraz időszak, ki kell nyitni a lefolyót.

A Sió-csatorna egy időszakosan használt csatorna, ezért a használata során bizonyos üzemeltetési folyamatokat be kell tartani. A csatorna csak nagyon minimális része betonpartfalas, a nagy része földbe vájt mederből áll. A mederpartfal szinte végig töltés is egyben. Az üres meder kiszárad, a töltés földszerkezete kissé fellazul. A vízeresztés kezdetekor első lépésben pár napig kis vízmennyiséggel (5-10 m<sup>3</sup>/s) telíteni kell a medret, ekkor a töltések földje szép lassan feltöltődik vízzel, átnedvesedik, stabilizálódik a szerkezete. Ezt a vízmennyiséget folyamatosan kell növelni, így 1-2 hét alatt elérhető a hajózási vízszint, amely 20-30 m<sup>3</sup>/s átfolyást jelent siófoki zsilipnél. Ha hirtelen indulna nagy mértékű vízeresztés, a csatorna kiszáradt medre nem bírná el a víz nyomását, sok helyen átszakadhatna és kimosódhatna a töltés. Hajózási program előtt általában alkalmaznak egy átmosást is, azaz a vízeresztést 30-50 m<sup>3</sup>/s nagyságúra emelik folyamatosan, mely során az uszadékokat és egyéb mederben

lévő szennyeződések a víz kimossa. A csatorna tehát 1-3 hét alatt válik hajózhatóvá. A zsilip maximális kapacitása kb. 80 m<sup>3</sup>/s, de az utóbbi években a Balaton alacsony vízállása és az eresztések elmaradása miatt a meder állapota leromlott, és emiatt legfeljebb kb. 65 m<sup>3</sup>/s mértékű vízhozam lehet a vízeresztés mértéke.

Lehetne, de a Kapos és a többi somogyi vízfolyás magas vízállása nem enged most ennyit sem lefojni, úgyhogy van ok az aggodalomra. Nem, nem a sokat szidott délnyugati ártéri ingatlanulajdonosok miatt kell aggódnunk, ráadásul ők tisztában is vannak sanyarú helyzetükkel. A magas vízállás akkor válhat mindenhol kritikussá, ha beindul egy erős viharfront által generált tólangés, ami akár 30 cm-es többletszintet is produkálhat néhány óra alatt!

Egy ilyen mini cunami komoly károkat okozhat a partmenti településeken, a kikötőkben gyakorlatilag minden olyan helyen, ahol az épített környezet nem készült fel ilyen szélsőséges igénybevételre.

Reméljük, mint annyiszor most is megússzuk, és gyönyörű száraz meleg időben jó szélben hasíthatunk 100 cm feletti stabil vízállás mellett.

Azért nem árt, ha szárazon tartjuk a puskaport. •  
*Gerő András*

**Mozgólépcső  
a Balatonon**





A SPORTKAMERÁK PIACÁN NAGY A VERSENY, TÖBB KÖZISMERT GYÁRTÓ IS HARCOL A VÁSÁRLÓK KEGYEIÉRT. A DRIFT HD GHOST JELENLEG A DRIFT INNOVATION LEG-ÚJABB MODELLJE AMI SIKERREL SZÁLL HARCBA A LEGJOBB SISAKKAMERA CÍMÉRT. AKÁR 170 FOKOS LÁTÓSZÖGBEN KRISTÁLYTISZTA FILMET KÉSZÍT 1080P FELBONTÁSBAN ÉS TÖKÉLETES 11 MEGAPIXELES FOTÓKAT, TIMELAPSE ÉS SOROZATKÉP MÓDBAN IS, STRAPABÍRÓ, VÍZÁLLÓ, TÁVIRÁNYÍTÓVAL ÉS KIJELZŐVEL IS RENDELKEZIK MINDEMELLETT PEDIG RENDKÍVÜL EGYSZERŰEN KEZELHETŐ.

A LEGTÖBB KAMERÁNÁL EXTRAKÉNT KELL MEGVENNI A KIJELZŐT, A DRIFT GHOST BEÉPÍTETT 2 INCH-ES (5,08CM) SZÍNES KARCÁLLÓ GORILLA GLASS BORÍTÁSÚ KIJELZŐJÉN VISZONT AZONNAL VISSZANÉZHETJÜK A FELVÉTELEKET.

A WIFI SEGÍTSÉGÉVEL PEDIG ÉLŐKÉPET KÜLDHETÜNK PÉLDÁUL A TELEFONUNKRA A KAMERA BEÁLLÍTÁSÁHOZ, MELY EGY INGYENES IOS VAGY ANDROID ALKALMAZÁSSAL TÁVIRÁNYÍTÓKÉNT IS FUNKCIONÁLHAT. EZEN KERESZTÜL MÓDOSÍTHATJUK A BEÁLLÍTÁSOKAT ÉS IRÁNYÍTHATJUK VELE A FELVÉTELT AKÁR 100 MÉTERES TÁVOLSÁGBÓL IS. (X)



**TÁVIRÁNYÍTÓ** A távirányítón többszínű ledes visszajelző világítást helyeztek el, így mindig tudjuk, hogy épp milyen módban van éppen a kameránk és hogy elindult-e a felvétel. Két nagy gomb van rajta, így kesztyűben is könnyen kezelhető, és a strapát is nagyon jól bírja. Egy távirányítóval szükség esetén egyszerre több kamerát kezelhetünk akár 10 méteres távolságból, így a jól sikerült manővert egyszerre több perspektívából felvehetjük operatőrök hada nélkül is. Előnye még, hogy a távirányító rádiófrekvenciás elven működik, tehát nem meríti az akkumulátort mint a WiFi technológiát használó versenytársak eszközei. A Ghost távirányítója ráadásul tölthető akkumulátorral van szerelve így nem kell benne elemeket cserélni.

**LÁTÓSZÖG** Látószöge 90-170 fok között állítható. A forgatható lencsének köszönhetően bármilyen állásban is szereltük fel a kamerát, a lencsét egy mozdulattal könnyedén a horizonthoz állíthatjuk. Az optika előtt cserélhető védőlencse van, így sérülés esetén sem megy tönkre a kameránk, elég a védőlencsét átcsavarni.

**US ONE SAILING TEAM** Előnye még, hogy szabvány 1/4 colos menet található az alján, így minden szabványos menetes állvánnyal és kiegészítővel használható. Emellett a csomagban a szemüvegpántos tartón kívül található ragasztható rögzítő talp sima és íves felületre is, így például a sisakra rögzítés sem jelent gondot. A szintén hozzá csomagolt nyitott hátfallal pedig könnyedén csatlakoztathatunk hozzá töltőt, külső mikrofont ha például fix helyen sokáig szeretnénk használni. Töltése szabványos mini USB csatlakozón keresztül lehetséges.

**AKKU** A Drift Ghost akkujja nagyobb kapacitású mint a hasonló sportkameraké, így akár három órán keresztül is felvehetünk vele egyetlen töltéssel. Ez nagyjából másfélszer annyi készleteti és felvételi időt jelent mint a versenytársaké. A kamera maximum 32 Gb-os MicroSD kártyát kezel, erre full HD felbontásban 4 óra felvétel is elfér. A háza masszív, és bármilyen extra tok nélkül 3 méteres mélységig vízálló. Emiatt a havat és a sarat, esőt és párás környezetet is jól bírja. Beépített zajsűrűs állítható érzékenységgű mikrofonja kiválóan működik, de szükség esetén külső mikrofon is csatlakoztatható hozzá. Formája áramvonalas, így például sisakra vagy szemüvegpántra szerelve is kicsi a légellenállása. Ez főleg motoron használva lehet hasznos dolog.

**MINI HDMI** kimenetének köszönhetően előképet nézhetünk róla például tévéken, de felvenni és felvett anyagot visszajátszani is lehet így direktben a kameráról. Innovatív extra tartozékokat szintén folyamatosan fejleszt hozzá a gyártó, ilyen például a tapadókorongos tartó, ami autós felvételeknél lehet hasznos, a Power Pack amivel a természetben is tölthetjük a kamerát, vagy a napokban megjelent timelapse tartó.

**DRIFT FLASHBACK - VIDEÓ TAG/LAP FUNKCIÓ** Videó Loop felvétel során kamera folyamatos hurok felvételt készít, ha úgy itéljük meg hogy arra érdemes akciót rögzítettünk, azt egy gombnyomással menthetjük visszamenőleg és folytathatjuk a hurok felvételt, így gazdaságosan kezelhetjük memória kapacitásunkkal, és jelentős időt spórolhatunk meg a filmvágásnál.



A forgalmazók listája megtalálható a [Driftkamera.hu](http://Driftkamera.hu) oldalon!  
[www.driftkamera.hu](http://www.driftkamera.hu) • [www.facebook.com/driftmagyarország](https://www.facebook.com/driftmagyarország)





A PORTHOLE MAGAZIN BEMUTATJA

# Vízre, magyar!

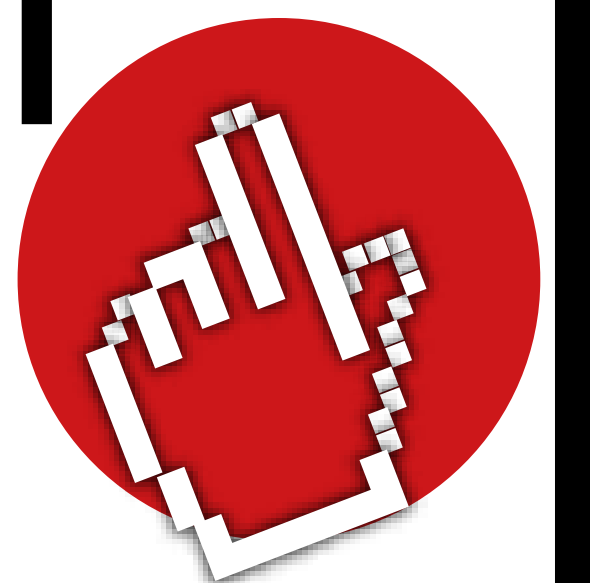
## Daruzás a Marina Fűzfőben

Így működik a Balaton egyetlen traveller daruja!

A DRIFT GHOST HD KAMERÁT KÖSZÖNJÜK A MYACTIONCAM.HU-NAK. ZENE: THOMAS NEWMAN – AMERICAN BEAUTY, VIDEÓ: SZUTOR FERENC

3 2 1

FILM





# Szemtanúvallomás a Fair Play díjátadóról

„Örömmel értesítjük... blablabla... Bizottság... díj... része-síti... blablabla...” Valamennyien vágyunk az elismerésre, és amikor megkapjuk – ha csak csendben, szerényen is, de – örülünk. Ha más kapja, akkor boldogok vagyunk, hogy ismerhetjük az illetőt. Ezúttal dupla okunk is akadt utóbbira: Fináczy György és Sipos Péter kapott díjat a Magyar Fair Play Bizottságtól. Napjaink és az elmúlt évtizedek magyar vitorlázásának megkerülhetetlen, kihagyhatatlan alakjai.

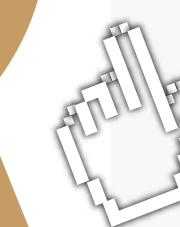
A Fair Play nehezen definiálható pontosan, ha korunk népszerű tudásbázisához, a Wikipédiához fordulunk, akkor: A fair play (magyarul kb. sportszerűség) a tiszta eszközökkel játszott mérkőzés és az ellenféllel szemben tanúsított sportszerű magatartás eszméje. A fair play egyszerre jelenti a szabályok, az ellenfél, a bíró döntéseinek, a közönség, valamint a játék szellemének tiszteletét, a csapatszellemet, a lojalitást, valamint az önérdet a győzelemben éppúgy, mint vereség esetén.

Április 9-én tizenegyen vehettek át a meleg kézszorítás (hölgyek esetén puszi) mellett oklevelet vagy érmet cselekedet, életmű, illetve Fair Play népszerűsítése kategóriában, amiken belül megkülönböztettek Trófeát és Diplomát. Hogy elhelyezzük, milyen illusztris társaságba kerül Gyurka bá és Sipi, íme néhány név az idén ünnepeltek közül: Radulovics Bojana kézilabdázó, Sákovicsné Dömöky Livia vívó, Gyurta Dániel úszó.

Mindez ünnepélyes körülmények között, a MOM Művelődési Központ dugig tömött kupolatermében államtitkár, alporgármester, MOB-elnök jelenlétében, műsorral (zenei produkció, vers) színesítve. Vagyis megadták a módját, és hisszük, hogy ez a minimum, ami ezeknek az embereknek kijár.

Az indoklásokat mindenki elolvashatja a **hivatalos sajtóközleményben**, mi most a **Takács Bence** evezős által elszavalt egyik művel tisztelgünk. • Alibán András

A vers  
Sinkovits Imre  
előadásában.



Reményik Sándor:

## Templom és iskola

Ti nem akartok semmi rosszat,  
Isten a tanútok reá.  
De nincsen, aki köztetek  
E szent harcot ne állaná.  
Ehhez Isten mindannyitoknak  
Vitathatatlan jogot ad:  
Ne hagyjátok a templomot,  
A templomot s az iskolát!  
Ti megbecsültök minden rendet,  
Melyen a béke alapul.  
De ne halljátok soha többé  
Isten igéjét magyarul?!  
S gyermeketek az iskolában  
Ne hallja szülője szavát?!  
Ne hagyjátok a templomot,  
A templomot s az iskolát!  
E templom s iskola között  
Futkostam én is egykoron,  
S hűtöttem a templom falán  
Kigyulladt gyermek-homlokomban.  
Azóta hányszor éltem át ott  
Lelkem zsenge tavasz-korát!  
Ne hagyjátok a templomot,  
A templomot s az iskolát!  
A koldusnak, a páriának,  
A jöttmentnek is van joga  
Istenéhez apái módján  
És nyelvén fohászkodnia.  
Csak nektek ajánlgatják templomul  
Az útszélét s az égbolt sátorát?  
Ne hagyjátok a templomot,  
A templomot s az iskolát!  
Kicsi fehér templomotokba  
Most minden erők tömörülnek.  
Kicsi fehér templom-padokba  
A holtak is mellétek ülnek.  
A nagyapáink, nagyanyáink,  
Szemükben biztatás vagy vád:  
Ne hagyjátok a templomot,  
A templomot s az iskolát!



A fair play egyszerre jelenti a szabályok, az ellenfél, a bíró döntéseinek, a közönség, valamint a játék szellemének tiszteletét, a csapat-szellemet, a lojalitást, valamint az önérzetet a győzelemben éppúgy, mint vereség esetén.



2013-as év díjazottai: Baji Balázs, Fináczy György, Gyurta Dániel, George F. Hemingway, Kubatov Gábor, Kunszt Gábor, Liszka Eszter, Radulovics Bojana, Sákovicsné Dömölky Livia, Sípos Péter, Zsigmond Tibor





# ÖRÖM MINDEN SZÍVDOBBANÁS

Magyarországon évente mintegy 800 szívbeteg gyermek születik, kellő időben történő megfelelő kezelésük esetén azonban 95%-uk megmenthető. „A Szívbeteg Gyermek Védelmében” Alapítvány 1991 óta segíti a szívbeteg újszülöttek, csecsemők és gyermekek gyógyulását.

Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) számára készített, 21 ország 240 millió lakosára vonatkozó felmérés szerint az élve születettek 0,8%-a, vagyis közel minden századik újszülött veleszületett szívbetegséggel jön a világra. Hazai vonatkozásban ez azt jelenti, hogy Magyarországon évente mintegy 800 szívbeteg gyermek születik. Kellő időben történő adekvát kezelésük esetén 95%-uk megmenthető, ehhez azonban 50-60%-ban újszülött vagy csecsemőkorban, 30-40%-ban pedig beiskolázásuk előtt szívkatéteres beavatkozást vagy szívműtétet kell végezni.

A kiszolgáltatott gyermekek – még inkább a beteg gyermekek – sorsa a betegellátás feltételein, tehát azon múlik, hogy számukra milyen körülményeket teremtünk. Az Önök támogatása ahhoz a lelki emelkedettséghez és testi elégedettséghez járul hozzá, amit a szívbeteg gyermekek számára egy-egy készülék, műszer, vagy akár egy játék beszerzése, kórházi környezetük otthonosabbá tétele jelent.

Az intézeti ellátás igen sokrétű: a szívkatéteres beavatkozásoktól a nyitott szívműtétekig terjed, amelyeket követően a szívelégtelenségben szenvedő gyermekek többnapos intenzív támogatásra (mesterséges keringésfenntartásra, gépilélegeztetésre stb.) szorulnak. Gyógyításuk nemcsak a műtéti beavatkozások során, hanem azokat követően is sokszor csak egyszer használatos speciális

eszközökkel és készülékekkel történhet, amelyek beszerzése komoly anyagi nehézségeket támaszt az egészségügyi intézmények felé.

„A Szívbeteg Gyermek Védelmében Alapítvány” 1991 óta segíti a szívbeteg újszülöttek, csecsemők és gyermekek gyógyulását. Székhelyük a Gottsegen György Országos Kardiológiai Intézet Gyermekszív Központja, ahol a Magyarországon végzett gyermekkori szívműtétek több mint 80%-a, a szívkatéteres terápiás beavatkozások közel 100%-a zajlik.

A támogatóknak és a személyi jövedelemadójuk 1%-át felajánlóknak köszönhetően az alapítvány az elmúlt 22 évben számos olyan eszköz beszerzéséhez tudott anyagi háttérrel biztosítani, amelyek segítettek abban, hogy a Gyermekszív Központ mára európai színvonalú, évente sok száz gyermeknek gyógyulást adó kórházzá válhasson. Az Alapítvány évente átlagosan 20-30 millió Ft támogatással járul hozzá a szívbeteg újszülöttek, csecsemők és gyermekek zavartalan gyógyításához.

Az Önök támogatásával ezt a munkát tovább folytathatjuk. Adóbevallása elkészítésénél gondoljon arra, hogy adója 1%-nak felajánlásával Ön is segíthet a beteg csecsemők megmentésében!





# Hogy állnak a szennyes ügyeid?

Kedves Olvasó! Már megint jogszabályokkal traktálunk. De nem újakkal, hanem régiakkal.

2011-ben, „Szennyes ügyeink” címmel hívtuk fel a figyelmedet először arra, ami már igenis régóta kívánatos volt, mégpedig, hogy hogyan ne szennyezzük azt a vizet, amiben a nyarunk legnagyobb részét töltjük. Akkor megjelent cikkében hivatkozott a 2/2000-es (VII.26) KÖVIM rendelet „A szennyező anyagok kiömlésének megakadályozása” c. paragrafusára, és megoldást vázolt fel az akkor – és most is – megoldatlannak tűnő ügyre. Ez a téma tipikusan olyan, mint a szelektív hulladékgyűjtés témája. Mert mi is történt 2000 óta? Jött egy új szabály. X tudomásul vette, de előbb feltétlenül megkérdezte Y-t, hogy ő mit tesz az ügy érdekében. Y előbb feltétlenül megkérdezte Z-t, mennyire lesz ez ellenőrizve. Z szerint nincs mit ellenőrizni, amíg Y nem oldja meg X dolgát. Y azt mondta, amíg X és Z nem tesz semmit, addig ő sem. És a kígyó a farkába harapott.

Lefordítva: a szabályszerűség kedvéért X-nek, a hajótulajdonosnak, aki WC-s, fürdős, mosogató hajóval rendelkezik a Balatonon, szennyvíztartályt kellene beépítenie a hajójába a megfelelő kivezető nyílással, hogy ki lehessen szivattyúzni a tartályból a fekáliát. De nem teszi, mert ma a Balatonon mindössze 2, azaz kettő darab kikötőben megoldott a szennyvíz kiszivattyúzása. E felkészületlenség láttán a hajótulajdonos vállat von és továbbra is a Balatonba ereszti a szennyvi-





zét. A kikötők miért foglalkoznának ezzel? A törvény úgyis a hajótulajdonosra vonatkozik, neki meg csak többletköltség és macera. A hajótulajdonos pedig a legrosszabb esetben csupán a négyévenkénti hajóvizsgán szenved hátrányt, amikor is a vizsgabiztos a szennyvíztartály hiánya miatt kiszereleti a fajanszot. A hajótulajdonosnak mindegy, úgyis visszaszereli később.

**Ez lenne a megoldás?** Fent említett cikket olvasva egy magyar szivattyúrendszerekkel foglalkozó ipari vállalkozás gondolt egyet: meglévő rendszereik fejlesztésével miért ne lehetne megoldani a megoldhatatlannak látszót? És meg lehet: elkészült a mobil „kikötőbarát” szippantós kocsij, magyar termék, magyar áron, egy közepes méretű vitorlás kishajó éves kikötőbérleti díjának áráért.

Hurrá. Viszont rögtön előkerülnek a kérdések az egymásra mutogatás miatt.

”Miért vegyem meg, úgysem fogja használni senki, én meg csak olyan költségbe verem magam, ami soha nem térül meg!” – mondja a kikötővezető.

„Minek szereltessek be szennyvíztartályt, amikor 1: még ha van is szippantási lehetőség, macerás, és biztosan pénzbe kerül; 2: úgysem ellenőrzi senki” – mondja a hajótulajdonos.

Álljunk meg egy szóra! A Balaton vízének védelme nem közös ügye kikötőnek és hajótulajdonosnak?

Az ügyben felkerestük az NKH Hajózási Főosztályának vezetőjét és a BHZrt kikötői üzletágvezetőjét is. Reméljük, a témának folytatása következik. A szippantó addig is kipróbálható Balatonfűzfőn, a Laguna Yacht Clubban. • *Kövendi Eszter*





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!

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

**Hanse**  
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

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



# Új osztály születik

INTERJÚ AZ OSZTÁLYKAPITÁNNYAL, TEMESFŐI ZÉNÓVAL





A NAU370RUN AZ EGYIK LEGMODERNEBB HIGH-TECH HAJÓOSZTÁLY. TERVEZŐJE A NEMZETKÖZILEG ELISMERT SZLOVÉN ANDREJ JUSTIN, DE A HAJÓ 100%-BAN MAGYAR TERMÉK. KI VESZ ILYET? A GAZDASÁGI KÖRNYEZET NEM IDEÁLIS, LEGALÁBB HAT KÉPZETT LEGÉNY KELL HOZZÁ, RÁADÁSUL OTT A KITŰNŐ DÁN KONKURENCIA, AZ X-35-ÖS, AMELY MÁR OSZTÁLLYÁ FORMÁLÓDOTT HAZÁNKBAN. VALAMIT MÉGIS TUDHAT, MERT SEBESSÉGE IS, FORMÁJA IS AZ ÉLMEZŐNYBE TEREMTETTE. ÉS – NEM UTOLSÓSORBAN – KITŰNŐ A MARKETINGJE. A SZÜLETŐ OSZTÁLY KULCSFIGURÁJA TEMESFŐI ZÉNÓ. ŐT FAGGATJUK.

**PH: Céltudatos vagy, felvállaltál eddig minden konfliktust a céljaid elérése érdekében. Bár az eredmények téged igazolnak, a 370-es lassan osztálllyá kovácsolódik, mégis rákérdezek: nem nagy a kockázat?**

TZ: Már három 370-es egységünk versenyez a Balatonon, idén épül az én új hajóm a „Sleepwalker 2.0” és a „Magnum”, de a hatodik hajó is gyártásban van. A NAU370RUN osztály megalakulásával együtt elkészült az „OD jellegű” osztályelőírás is, hiszen a törekvésünk az egységes osztály és az egyenlő feltételek által biztosított reális versenyhelyzet irányába mutat. Az MVSZ Nagyhajós Bizottságától pozitív visszajelzést kaptunk és a céljaink támogatásáról biztosítottak a vezetők. Persze a saját céljaink mellett fontosnak tartom, hogy a magyar hajóépítőket az MVSZ nagyhajós politikája ne érintse hátrányosan. Igazi kockázatot nem látok az osztály fejlesztésében, természetesen az értékesítés az általad említett gazdasági környezetben nem egyszerű feladat. Hogy milyen „konfliktusra” gondolsz, azt nem is értem...

Egyébként támogatjuk azt a kezdeményezést is, hogy a Kékszalag versenyen legyen egy hagyományos egytestű trófea és egy innovatív kategória, amelyben szerepelnének a katamaránok és az egyéb tuningolt vízi járművek.

**PH: Ami a rohanógépek világában elég különös óhaj...**

TZ: Miért ne, visszaállna a régi rend, amikor csak klasszikus formavilágú hajók versengének egymással! Persze ezt a definíciót nem egyszerű

megfogalmazni, de bízom a magyar vitorlás társadalom erkölcsi értékrendjében és a kérdés rövid távú megoldásában.

**PH: Magadnak már a második 370-est építetted. Hogyan kezdődött ez a szerelem?**

TZ: 2010 januárjában, emlékszem, pont itt ültünk az egyik kávézóban Soponyai Gézával, aki egy kockás papírra skiccelte fel nekem az új hajótervét. Épp akkor adtam el előző hajómat a Leguánt, és tulajdonképpen a Melges24-gyel akartam foglalkozni. Természetesen én vágytam egy korszakalkotó új vitorlásra is, de nem abban az időpontban. Ennek ellenére Sopi elkötelezettsége és fanatizmusa „belerángatott” az új projektbe, amiért ma is hálás vagyok neki. Számára is fontos volt, hogy a prototípust egy olyan vitorlázóval vezesse be a piacra, aki elkötelezett a rendszeres versenyzés mellett, hiszen ez a legjobb marketingje egy új vitorlásnak. Az új projekt üzleti rizikóját valójában a sablonok elkészítésének befektetése jelentette a Nauticboat Kft számára, a hajó teljesítményében és attraktivitásában senki sem kételkedett egy percig sem. Ott akkor a kávézóban szerintem egy barátság is kezdetét vette, amely azóta is töretlen. 2010 nyarára el is készült az első hajó, amelyet gyakorlatilag abban az évben közösen használtunk. Olyan jól sikerült a dolog, hogy a rá következő télen megépült az Evolution, aztán az Infinity, minden évben épült egy új hajó, és bővült a 370-esek száma. Idén meg, ahogy már mondtam, van esély arra, hogy három új hajó is legyen.





**PH: Ezek szerint ennek a típusnak te vagy az arca, a marketing motorja. Ezt bizonyítják ezek az eredmények.**

TZ: Nincs itt semmi különös marketing. Minden héten versenyzem vele, ez a titka. Vízen kell lenni és akkor ismernek, látnak. Sopi is rengeteget vitte a hajót, később aztán beült az új tulajdonosok mellé is. Ez nagyon sokat számít. Azonkívül, ha marketingről akarunk beszélni, azt kell mondjam, persze, amellett, hogy az a cél, hogy minél több hajó legyen, nagyon jó alapunk az, hogy ennek a már meglévő, vagy készülő hat hajónak a tulajdonosai gyakorlatilag egy hatfős baráti társaság tagjai. Összejárunk, sok közös program van családostól is. Tulajdonképpen magunk köré gyűjtjük azokat, akik látnak fantáziát ebben a hajóban, és szimpatizálnak velünk. Ugyanakkor ez egy olyan nagyon gyors versenyhajó, ami minden igényt kielégít, gyakorlatilag egy luxus yacht, amiben akár 8 ember is kényelmesen alhat. Mindamellet, hogy tagadhatatlan: ez a hajó egy jó értelemben vett státusszimbólum, rangot jelent hozzánk tartozni.

**PH: Kikből lesznek 370-es tulajdonosok?**

TZ: Olyanokból, akik gyors versenyhajót szeretnének, de mindamellet a családi túrázást és a kényelmet is kedvelik! A Nautic 330 osztály például olyan tömegbázis, ahon-



nan mindig lesznek néhányan, akik tovább szeretnének lépni, ez pedig a legideálisabb lehetőség. Az egyik hajótulajdonos, Kurucz Sanyi például a Dorsiót adta el, hogy 370-est vegyen. Az első hajó, az én Sleepwalkerem a baráti társaságon belül talált új gazdára Bognár Laci személyében, ő az ország egyik legjobb agysebésze és Brainstorm névre keresztelte a hajóját. De nem szabad elfejteni Bernula Janit sem, aki a második hajó az Evolution tulajdonosaként szintén hozzájárult rendszeres szereplésével a versenyeken az osztályunk népszerűsítéséhez. Remélem, hogy a következő hajók tulajdonosai is be tudnak majd illeszkedni a mi kis társadalmunkba!

**PH: Vannak a One Design típusú versenyzők, akik a tudásukra építenek, és vannak a fejlesztésmániások, akik a pénztárcájukra. Te jó kombinációja vagy a kettőnek. Hiszel a Melges24 One Design osztályban is versenyzel évek óta, de szeretsz fejleszteni is, elég csak visszaemlékezni a Leguános időkre, a Yardstick mezőny legnagyobb „öröme” folyton fejlesztettél, most pedig egy egész osztály promócióját vállaltad.**

TZ: Yardstickban sokan megkérdőjelezték, hogy van-e tudás az eredmények mögött, vagy csak a hajó egyre gyorsabb. De ezek a hangok elhallgattak, amikor Melges élmezőnyében szerepeltünk és az OD Trophy versenysorozat összehívásában is többször a dobogóra kerültünk. Szerettem a Leguánt, persze, hogy mindig csináltam rajta valamit. A Melges24 pályaversenyzés jó kiegészítése volt a Yardstick-os túraversenyzésnek. Meggyőződésem, hogy a NAU370RUN hajóosztállyal mindkét versenyzési módot egyaránt egészséges arányban élvezhetjük.



Továbbra is a lehető legtöbb versenyen szerepelni fogunk a Sleepwalker Sailing Team csapatában.

**PH: Mi az oka annak, hogy teljesen új hajót építesz?**

TZ: Legfőképpen az, hogy tavaly adódott egy lehetőség az első hajó értékesítésére, ami valóban az osztály fejlődése érdekében bírt nagyobb jelentőséggel. Sopival közösen hoztuk meg a rendkívül kompromisszumos döntést. Ha már így alakult, természetesen további kisebb innovációkban is gondolkodtam, ami persze az osztály szabályozásával nem ellentétes.

Az új hajón például nem lesz már egyetlen sekli sem, mindent kötéllel oldunk meg, hidraulikus árbocfeszítő rendszert építettünk ki, szintén hidraulikusan emelhető a tőkesúly 2 méterről 1,55-re, és a Nexus NXR verseny műszercsaládjának is a csúcsmo­delljét építjük be, amiben nagyon sokat köszönhetek Bóna Gábornak, az ő fejében állt össze először a műszerrendszer. WIFI-n keresztül kommunikál az E-Regatta alkalmazással, amiben minden benne van, amit tudnom kell egy futamhoz.

**PH: Milyen vinni a hajót, mennyire éles például kreuzban, milyen a sebessége?**

TZ: A NAU370RUN teljesítménye széllel szemben kiemelkedő, felülmúlta a várakozásainkat, különösen a Fritz-Segel második generációs karbon vitorlák használatával. Bő szélben hasonlóan reagál, mint a Melges24, rendkívül hamar siklásba jön és a balatoni körülmények között is elérhető vele 15-16 csomós sebesség. A hajó könnyen kormányozható, persze a maximális vitorla- és sebességpotenciál kihasználásában a legénységnek is meghatározó szerepe van.

**PH: A 370-es sikerén túl lehet valamit tenni szerinted azért, hogy növekedjen az amúgy fogytán lévő versenyzési kedv a nagyhajós osztályokban?**

TZ: Az alaphelyzettel, az elszegényedéssel, a magyarországi általánosan rossz gazdasági helyzettel nincs mit tenni. A nagyhajós osztálypolitikának viszont olyan irányelveket kellene megszabnia, hogy ahol, és amiben fejlesztés folyik, azt támogatja és semmiképpen nem zárja ki a versenyzésből a Yardstickos hajókat sem.







Alapvető hiba volt az ORC rendszer bevezetésének túlértékelése. Különösen, ha közben a Yardstick rendszert temetni próbáljuk...

Tény az, hogy kb. 15 hajó szerzett ORC minősítést, miközben 1000 feletti hajószám szerepel a YS rendszerben. Egyik rendszer sem 100%-osan objektív, ez az OD osztályokban valósulhat meg egyedül. Az NHB felé tett javaslatunk szerint, az MVSZ versenyeken teszt jelleggel automatikusan el kellene végezni az ORC értékelést, amellyel a rendszer népszerűsíthető.

Mindezek ellenére a NAU370RUN osztályban fontosnak tartottuk, hogy minden hajó legyen felmérve és rendelkezzen az ORC minősítéssel, mert ez egy modern rendszer, a 370-es pedig egy modern osztály, amely minden fejlesztést támogat, ezt is. Ugyanakkor számomra szintén fontos a Bodnár Imrével közösen létrehozott Yardstick Trophy versenysorozat is, ami a Somogy Megyei Vitorlás Szövetséggel együttműködve a komoly hagyományokkal rendelkező klub-versenyek mellé állt. Azt hiszem, az egyhetes bajnokságnál valamivel többet ér, ha klubregattákon elért pontokat éves értékelési rendszerben nézzük. Az SMVSZ ily módon nagyon sokat tesz a vitorlás tömegbázisáért és népszerűsítéséért. •





# KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



## WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



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



OSZTOTT, SZORZOTT, VÉGÜL EZ LETT A JÓ MEGOLDÁS A HAZAHOZATALRA. HÁROM KEDÉLYES ÚR ÉS EGY 34 LÁBAS JEANNEAU KALANDJAI ELBA SZIGETÉTŐL BADACSONYIG. TARTSUNK VELÜK, AMÍG MEG NEM ÉRKEZNEK! E HAVI SZÁMUNKBAN AZ ELSŐ KÉT RÉSZT OLVASHATJÁTOK.

**Mona  
útja 1**

# A Mona útja az Alpokon át

A sors úgy hozta, hogy Monát, a Jeanneau 34.2 típusú vitorlást Elba szigetén telettem. A tavasz közeledtével már nagyon kíváncszott haza, a Portoferraióban szokásos kikötői és egyéb díjakra is tekintettel.

Hazahozataláról két változatban is gondolkodtam. Megkerülve az olasz csizmát azonban még csak az Adrián vagyunk, ahonnan igen költséges a további út kamionnal. Mona ugyanis csípőben széles fiatalasszony, szélessége 3,30 m. Ehhez pedig országúton már Convoi Exceptionnel, útvonalengedély és kísért szállítmány szükséges.

Mézes-mázos ígérekkel rábeszéltem két vitorlás barátomat, hozzuk haza Monát „lábon”. Kötél János budapesti, vele a Yachtakadémiát végeztük „sós víz szakon”, a káptalanótói Pettenkoffer Sándor pedig balatoni vitorlás már hat évtizede, azon kívül az ábrahámhegyi vitorlás gyerekek „Sanyibá»-ja.

Tanácsot kértem az Alma Mater vezetőjétől, a „Yachtakadémikus» Vass Tibor barátunktól is a két opciót illetően. Azt mondta, kalandvágyból a másodikat választaná.

A kocka itt már el is volt vetve. Átkelünk az Alpokon egy 7 tonnás, tőkesúlyos, 1,70 m merülésű vitorlással. Mi sem természetesebb ennél? Hiszen Hannibál is átkelt, pedig még vitorlása sem volt!

Nem maradt más, mint a felkészülés a téli hónapokban. Az útvonal (elnagyolva): Elba-Korzika-Cannes-Marseille-Rhone-Lyon-Saone-Doubs-Strasbourg-Rajna-Frankfurt-Majna-Duna-Sió(?)-Badacsony. Az utolsó szakasz nagyban függ a Balaton vízállásától, amelyben a sok csapadék okán is csak reménykedhetünk. De már Győr-Gönyű kikötőjében is nagyjából itthon vagyunk...

... és elindultunk Elbáról április 6-án. A tengeri átkelést nem részletezem, nem igazi sportteljesítmény, mindennapos dolog. Nekünk fantasztikus volt azzal együtt, hogy csak

én úsztam meg tengeri betegség nélkül. Jani és Sanyi volt a két Kisherceg a hajón, akik a Tirrén tengeren hagyták rókáikat.

## Új-zélandi kollégák

Aki vitorlázott már áprilisban 12 fokos tengeren pengére feszített vitorlával 7-8 Beaufort szélben megfektetett hajóval 2-3 méteres hullámokon, az tudja, milyen fenséges érzés. Különösen társaimnak, akik két-három napig grafit-szürkék és vigasztalanok voltak, legbelül üresen, mégis elszántan húzták a köteleket, tekerték a kormányt. Azt mondják, a viharok azért vannak, hogy az ember legyőzze őket. Nekünk ez megadatott, hiszen itt vagyunk. A tengert sokan megpróbálták leírni, én nem kísérem meg. Egyszerűen lenyűgöző.

E sorokat a hajón írom, Avignon és Vivier között, a sebes sodrású Rhone folyón szegény kis motorunkkal felfelé kapaszkodva. Nincs is más, mert 12,7 méteres árbocunkat már Marseille után vízszintesbe daruztuk. (Jelenleg csak útban van a fedélzeten, de azért mindig megsimogatjuk).

Lassan haladunk, nagy a sodrás, a robotkormány nem is bírja, jelzi, hogy nem erre szegődött. Sok a zsilip, a legutóbbi alig egy órája Bollene-nél 22,5 méterre emelt egy szuszra. A zsilipkezelőkkel rádió értekezünk, igen udvariasak, örülnek a magyar hajóról érkező francia szónak, mi pedig örülünk, hogy ők örülnek, hamarabb átjutunk. Mire végzünk az „écluse» összes ceremóniájával, már jó ismerősök vagyunk, au revoir en Hongrie-val búcsúzunk, és levetjük a zsilipezésnél kötelező, ám kényelmetlen mentőmellényt. Ha belegondolok, hogy májusig több mint 150 zsilip lesz még hazáig! •  
*Kárpáti Lajos*





























# Borvidéken és hegygerincen át...

A Camargue-on, a Rhone deltáján hajózunk 3000 m<sup>3</sup>/sec árral szemben. Arles-t így is hamar elérjük. Arles római város, bár korábban is lakták. A kelták után a görögök érezték sajátjuknak Krisztus előtt VI. sz.-ban. A rómaiak a II. sz.-ban érkeztek, Arles a római provincia része volt korunk kezdetén. E korban vált jelentős kikötővé, a Rhone és más folyami utak központjává. A folyó két partján különböző ácsműhelyek és hajóépítők tömörültek hatalmas hajdani „konzern”-be. Julius Caesar maga építtette ki a „Naves Longae”-t a Marseille elleni küzdelmek főhadiszállásául. Minden nagyobb országút érintette Arles-t. A Via Domitia összekötötte Spanyolországgal, a Via Aurélia pedig Rómában végződött. A Rhone-on való átkelést pontonhidak biztosították még századokig a folyó teljes hosszában. Több múzeum és ókori rom tanúsítja a „Gall Róma” létét, de bennünket a szőlőtőkék évezredes folyamatossága kicsivel jobban érdekelt.

Ha szakértelemmel nem is, de badacsonyiként némi affinitással rendelkezem a szőlő és bor területén. Vagy csak a kíváncsiság vezérel, honnan is hozták a barátok hozzánk a Badacsonyi Szürkebarát vesszejét? Honnan származik a Pinot Gris? Vagy a Gris de Gris? Mert azon a vidéken is keresztül fogunk hajózni, ha kis dizelünk három hengere is úgy akarja, Alsace-Lorraine, vagyis Elzász-Lotharingián. De addig még sok víz lefolyik errefelé. Most még a Rhone völgy borai vannak közelünkben, megsúgom, ez sem megvetendő, sőt kiváló!

Sok anyag gyűlt össze borász-gurukkal és szőlőgazdákkal folyt esti kellemes beszélgetéseink során, amelyet egész hajóutunk vissza-visszatérő fejezeteként könyv-formában szerkesztve kiadni reménykedem. Az esetleges bevételt az anyagi okok miatt megszünt Badacsonytomaji Sportegyesület újraindítására, és a Badacsony hegy körüli települések 5-15 éves gyerekeire gondolva (Optimist) vitorlás szakosztály létrehozására szánom. Csak legyen belőle valami, rajtam nem múlik!

## A Rhone völgy borai

A természet erőinek jelenléte: egy hatalmas folyó, a Rhone, és a szelek mestere a Mistral a titka a varázslatos termőföldnek a Rhone partjain. Északi és déli szakaszra osztható, a termőföld adottságok gyakran a gránitos talajtól és a mérsékelt kontinentális klímától öröklék jellegüket. Valence-től Montélimar-ig a szőlő átadja helyét más kultú-

ráknak, hogy a Donzere-i szoros után újra elfoglalja a folyó mindkét partját Avignonig, ahol a szőlő mészkő alluvium talajon növekszik. Szárazság, vagy meleg, ez itt mediterrán klíma. Hajózásunk során Avignontól Vienne-ig élveztük ezt a csodálatos tájat 200 km-en keresztül, ahol a Cote du Rhone szőlői a második A.O.C. (Appellation d'Origine Controlée) címet érdemelték ki Franciaországban. Az Avignon környéki szőlőket a XII. sz. óta nevezik „La Vigne de Papes” – a Pápák Szőlőjének, majd a XVII. sz.-tól XIV. és XV. Lajos terjesztették ki a „terrasses et coteaux”-kat (teraszokat és lankákat) a Rhone-ig.

21 szőlőfajta, ennyi alkotja itt a híres borokat.

A legismertebb vörösbor szőlők a Syrah és a Grenache, amelyek a Mourvedre, a Cinsault és a Carignan-nal társulhatnak. A fehér borok közül a Rousanne és a Marsanne az északi tőkéről származnak, ezeket szintén társítani lehet a délről származó Clairette, és Bourboulenc fajtákkal.

A Cote du Rhone Originale elnevezés reprezentálja a Rhone-i borok 80 %-át. A vörös, rosé és fehér borokat vagy 170 vállalkozás termeli hat régióban: Rhone, Loire, Ardeche, Drome, Vaucluse, Gard, melyek a változatok végtelenségét biztosítják.

A Cote du Rhone Villages-nak - legyen vörös, rosé, vagy fehér - sok szabálynak kell megfelelnie: szigorú kontroll a telepítéstől a termesztésig, a hozamot korlátozzák, az erjesztést és a borkészítést szabályozzák. Ez eredményezi a minőség folyamatos fenntartását az A.O.C Cote du Rhone Village 1966 évi sikeres bevezetése óta.

A Cote du Rhone Locales elnevezés alatt minden bor jelentős azonossági jeggyel bír, az évjáratuk, hírnevük, sokféleségük és charme-jük alkotja legendájukat.

A természetes édes borok (Beaumes-de-Venise és Rasteau) kevésbé ismertek, de borászismerőseink élénken bizonygatják, hogy rászolgáltak a hölgyek felfedező kíváncsiságára.

Persze előbb a munka, aztán a szórakozás, most ismét egy Écluse következik, kis hajónk zsilipezéséhez minden kézre és alkalmasint hat lábra is szükség van, hogy a zsilipkamrában áramló örvénylésben eltartsuk magunkat és Monát a húszméteres falon felfelé csúszva.

A Mona útját, vagyis a három kedélyes úr és a csípőben kissé széles hölgy kalandjait hétről-hétre a portálunkon és a FaceBook oldalon követheted nyomon! •







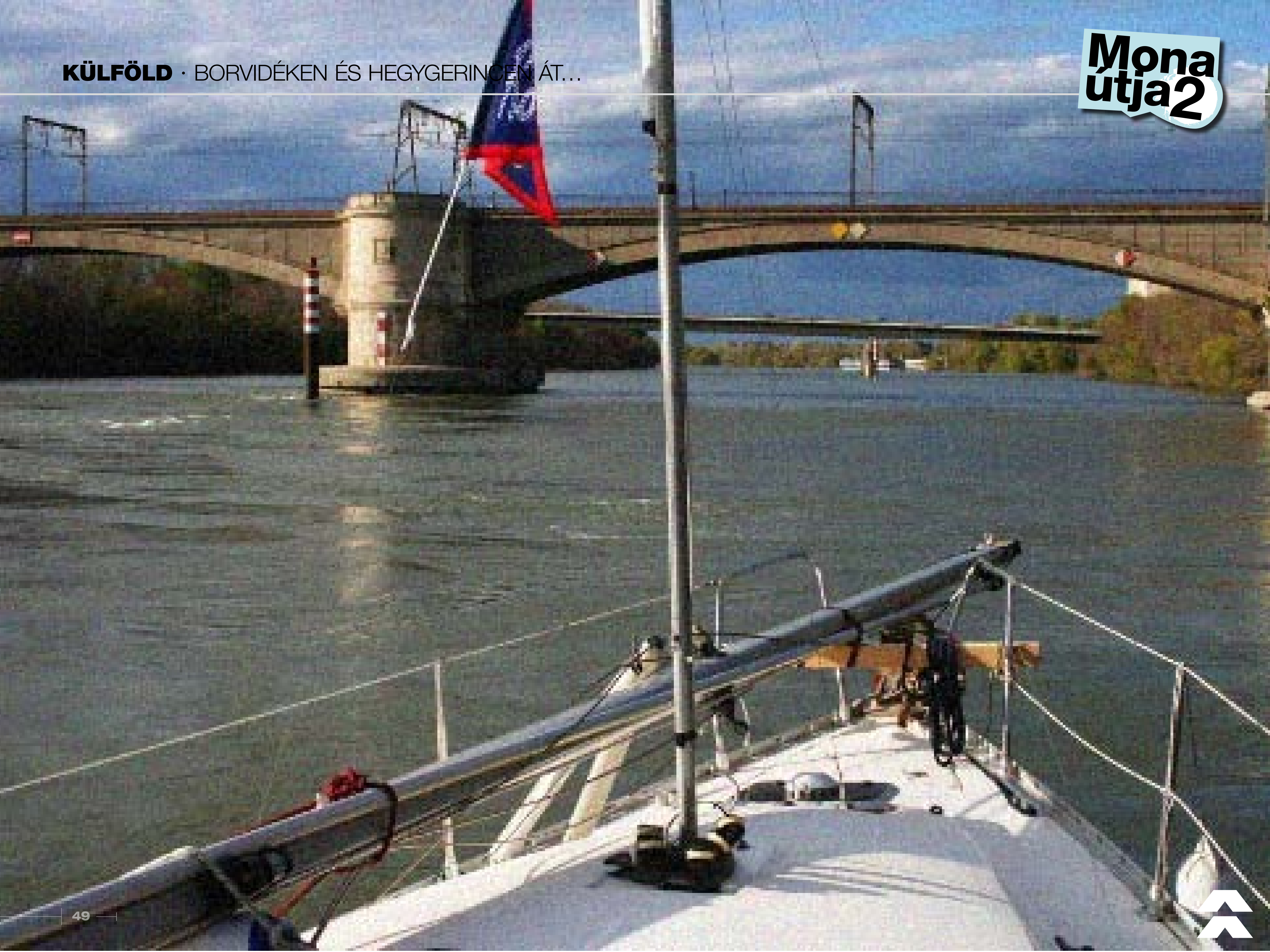
















# Árbocokat láttam a villamosról

Sokat járok mostanában Brüsszelben. Reggel a belvárosból elutazom az irodába, estefelé meg vissza. Amikor itt vagyok, sokszor hiányzik a napsütés, a BFYC, a versenyek. Kb. két hónapja a villamossal az egyik csatornahídon áthaladva árbocokat vettem észre. Furcsa volt, először azt gondoltam, nem lehet, hogy 40 lábas hajók árbocait látom itt a városban, egy 200 méter széles csatornán! Tó nincs a közelben, a tenger is elég messze, mit keresnek ezek itt?

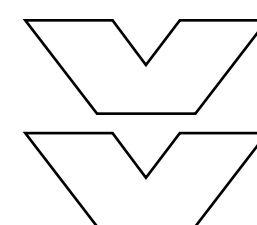
Tegnap eljött a napja, hogy ,hazafelé' leszálltam a villamosról a ,Van Praet' megállónál, hogy végére járjak

ennek a kérdésnek. Egy bezárt kapu állta az utamat, kódbillentyűvel, BRYC táblával. Okos telefon, internet, [www.bryc.be](http://www.bryc.be). Innen megtudtam, hogy a Bruxelles Royal Yacht Club kapuja előtt állok, és már meg is volt a klubház telefonszáma.

Felhívtam, egy kedves hang felvette. Mondtam, hogy balatoni magyar hajós vagyok, bejönnék a klubba egy sörre. Azt válaszolta, hogy ezt nem érti, de elmagyarázta, hogy jutok be. Amikor beértem, azonnal megadta a kapu kódját, hogy ne kelljen legközelebb körbesétálnom, ha

majd jövök. Elmondta azt is, hogy a bárpulton álló kormány III. Leopold belga király hajójáról származik, ugyaninnen való a hajópadló is, meg az asztal a sarokban. Ki lehet jutni a tengerre Antwerpen felé, de nagyjából egy napig tart, zsilipelni kell párszor. Ahogy Süsi kapitány szokta mondani: akinek nincs ideje, ne hajózzon, majd érkezünk.

Jó volt végigsétálni a hajók mellett, mert találtam valamit, ami ebben a városban nekem nagyon hiányzott. Vitorlások, motorosok, kisebbek, nagyobbak, árbocok, kötelek.





# KÜLFÖLD ÁRBOCOKAT LÁTTAM A VILLAMOSRÓL



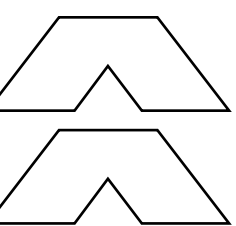
A klub étterme rendben volt, tágas, hajós, bőrfoteles, jó étlappal és a kedvenc belga sörömmel, a Grimbergen-nel. Vitrin kupákkal, kilátás a hajókra, hajókormány a bárpultban, hihetetlen ez itt. A székek támlájának hátulján réztábla, nevekkal, talán hajónevekkel. A BRYC törzsasztala jut az eszembe erről, a réztáblák az ablakon. Elmeséltem a pincérnek, hogy Magyarországról jöttem, a Balatonon hajózom, ami

Európa legnagyobb tava. Csodálkozott, nem hallott még erről, a Bajkált emlegette. Szomorú hogy nem ismerik a tavunkat, nem? Örült, mikor mondtam, hogy majd megküldöm a cikk linkjét, bár szerinte, ha magyarul lesz, akkor nem fogják érteni.

Kifelé már a rövidebb utat választottam, beütöttem a kapu kódját. Nem volt egyszerű, mert csak kívül van billentyű, de szerencse hogy befelé csináltam fotót,

a technika megint segített. Nyílt elsőre, hiába ehhez is értek.

Ha Brüsszelben jártok, gyertek el ide, egy sörre, egy szóra. Először a B.R.Y.C. , utána a Manneken Pis meg a NATO, az EU parlament meg a Grand Place. Könnyen ide lehet jutni, 9 megálló a 3-as villamossal a Bourse (Tőzsde) megállótól, az abszolút belvárosból az Esplanade irányában. • *Kép és szöveg: Salánki Tamás*





# Csörlőzés az AC72-eseken

KÖTELET RÁ, AZTÁN TEKERD! MIT KELL EZEN AGYALNI? NOS, ADOTT PROBLÉMÁRA SOKSZOR ÉRKEZNEK KÜLÖNBÖZŐ MEGOLDÁSOK. ÍGY VAN EZ OLYAN „RÉSZLETKÉRDÉS” ESETÉBEN IS, MINT HOGY MERRE NÉZZENEK A SRÁCOK, MIKÖZBEN „KÁVÉT DARÁLNAK”. A LEHATÁROLT PÁLYÁN LESZ BŐVEN MANÓVER, ÍGY NEM BIZTOS, HOGY LÉNYEGTELEN A TÉMA.

## Oracle Team USA

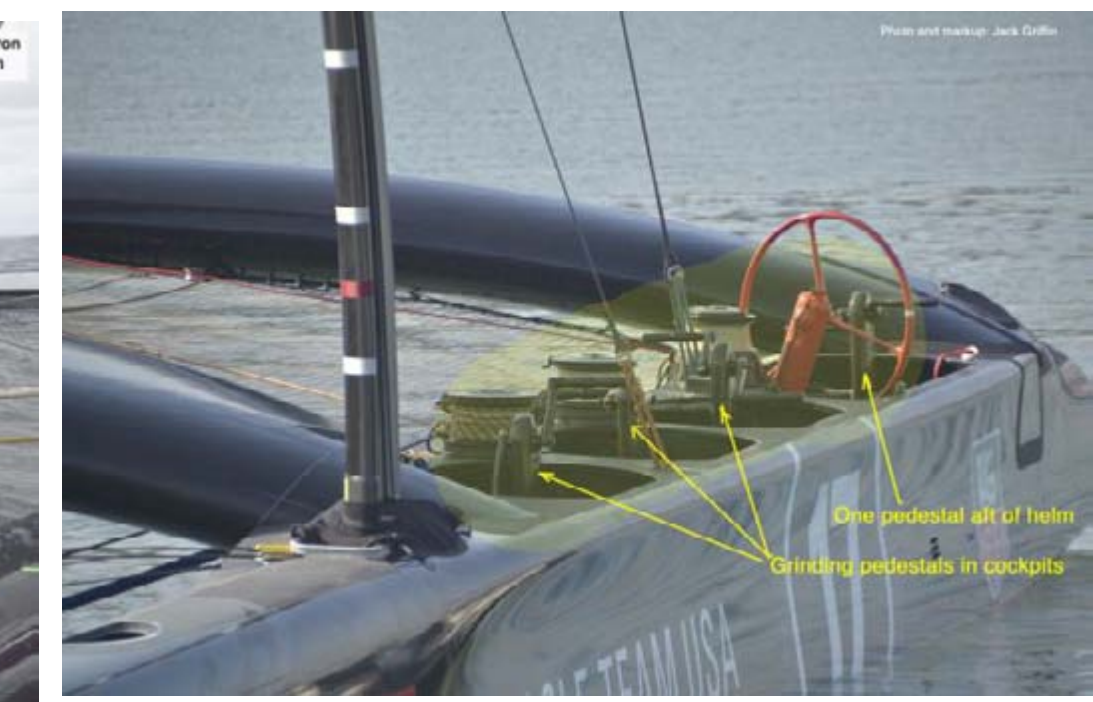
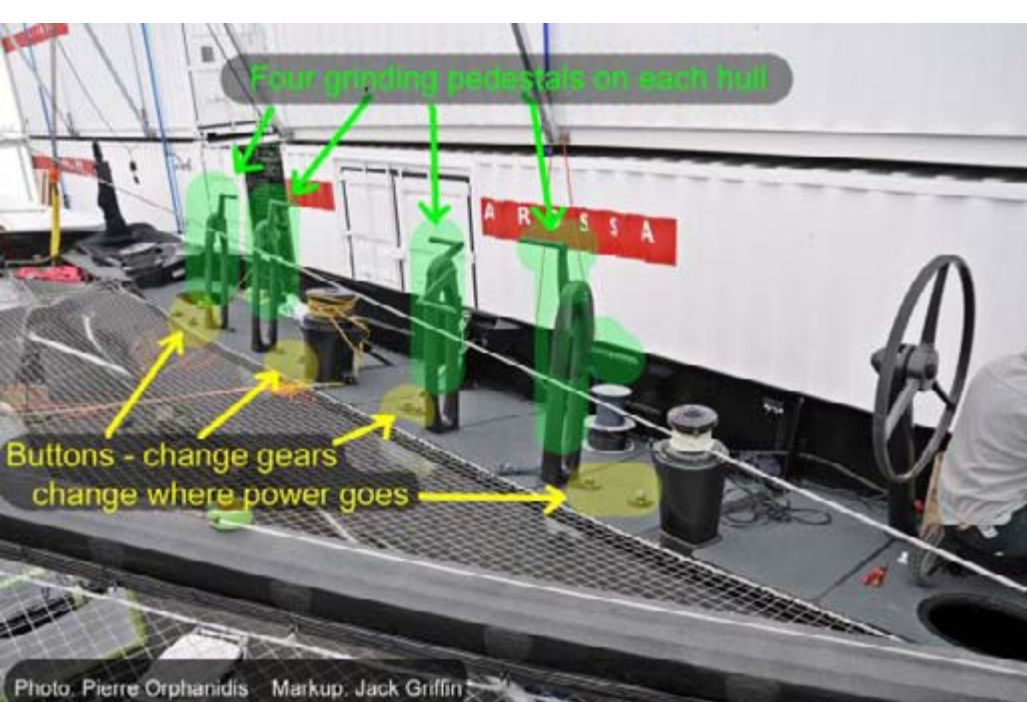
Az emberek előre/hátra nézve helyezkednek az állványhoz – szerintük így áramvonalasabbak. A négy állásból az egyik a kormány mögött helyezkedik el. Előny: kisebb légellenállás. Hátrány: a lyukakba be-, illetve onnan kimászni körülményes lehet.

## Artemis Racing

Azon kívül, hogy hajójuk **nem „repül”**, ebben a kérdésben is különködnek. Négy helyett két csörlőállás van a teszten. A maradék egy részét egy külön erre a célra kialakított középső kokpitba applikálták, ahova két állvány és négy csörlő került. Előny: megspórolják két állvány tömegét. Hátrány: a tekerő legénység tömege (és ezáltal visszaillesztő ereje) nincs a szél felőli testen.

## Luna Rossa és Emirates Team New Zealand.

Mivel az olaszok a kiwiktől vették a terveket, a két hajó (és ezáltal azok kialakítása) nagyjából megegyezett. A múlt idő nem véletlen, az ETNZ azóta megépítette második AC72-esét, amin módosításokat eszközöltek tekerés-frontron is. Nézzük először az eredetit: négy állvány (mindegyik a kormány előtt), az emberek oldalirányba néznek, nyitott fedélzet, nincs kokpit. Előny: a legénység könnyen mozog manóver közben. Hátrány: nagyobb légellenállás.



AZ ÚJ VERZIÓBAN ALACSONYABBAK TEKERŐK, MINT VOLTAK AZ ELSŐBEN. ELŐNY: A TÉRDELÉS MIATT KISEBB LÉGELLENÁLLÁS. HÁTRÁNY: ÍGY KEVÉSBÉ HATÉKONY A CSÖRLŐZÉS.





# A Hód Sailing Team beszámolója a san-remoi Melges 24 Volvo Cup-ról

## első nap

**2013.04.05** Reggel korán érkeztünk meg a kikötőbe, mert az előző napi utazás és a mostoha időjárás miatt nem szereltünk hajót tegnap. Mesés nap sütés fogadott minket, amiben gyorsan végeztünk a hajószereléssel. 10.30kor kormányosi majd indulhattunk is a vízre. Ideális vitorlázóidőnk volt igaz a szél lehetett volna kicsit erősebb. A szél NY-Dny irányból fújt 3-5 kts közötti erővel. Amit meg még kellett szoknunk az az áramlás volt 9 m/perces. Ez a dolog a rajtoknál nem csak minket tréfált meg mert a rajtoknál a mezőny kétharmada kint volt. Ezen a napon négy rajtot és összesen egy futamot sikerült megtartani. Első három rajtunk nem volt túl acélos, de szerencsére a futam rajtja jól sikerült. A vonal közepén rajtoltunk el és a forgolódó és helyenként már gyengülő szél miatt maradtunk a tengelybe. Így sikerült a kilencedik helyen venni az első jelet. A szélforduló már a pályát is érdekessé tette, mert a doglegig is igencsak kreutzolni kellett. A hatszeles szakasz már érdekesebbre sikerült. A pálya jobb oldalára kényszerültünk, mert ekkor még csak itt fújt a szél. Itt tudtuk tartani a helyünket, de közben már a mögöttünk érkezők tudtak tengelyben haladni. A mezőnyt hátszélben be is futtatták, ami nekünk nem volt a legideálisabb és végül a tizenhetedik helyen értünk be. „Futam” után még egy kicsit napoztattak minket a tengeren majd a rendezőség parti halasztás mellett döntött. Itt is tudtunk még egy kicsit napozni majd a futamokat másnapra halasztották. Este társadalmi eseményként még finom pasta partyra invitáltak az olaszok és ezután lehetett pihenni. Holnap várjuk a folytatást reméljük több széllel.







**A csapat:** dr. Bujáky Attila, Kovács Tamás,  
Vincze Gábor, Gond Gergely, Szekeres Dávid

A **Hód Sailing Team**-ről bővebben





# második nap

**2013.04.06** Ma 10.30-ra volt kiírva a rajt. Ennek megfelelően már kilencre lent voltunk a kikötőben és rövid szerelés és a rendezőségtől kapott energiaszeleteink átvétele után már haladtunk is ki a vízre. A szél ma pont a tegnapi ellentéte volt, majdnem teljesen keleti 17 – 18 kts volt. Az első futamban kicsit beragadtunk a rajtnál és ezután hogy tisztán vitorlássunk kicsit jobbra kellett nyitnunk majd jöttünk vissza tengelybe. Hátszélben jó sebességgel a pálya közepén maradtunk, ami fizetett is mert fogtunk két hajót. Második kreutzban már a tengelytől kicsit balra haladtunk így jobban fel is zárkoztunk a mezőnyhöz. Hátszélben megint tengely és nagy küzdelemben a 19 helyen futottunk be. A második futamra se kellett sokat várni, éppen csak el tudtuk majsolni a müzli szeleteinket és már lőttek is. A szél egy tíz fokot fordult, de az erőssége nem változott. A második futamban jobban sikerült a rajtunk és gyorsan tisztára tudtuk magunkat vitorlázni, és a biztonságra törekedve tengelyben maradtunk. A hátszélben is küzdős volt, de megfogtunk még két hajót. Lent a kapunál jelezték, hogy a pályajelel átrakták. Ezen a szakaszon a bal oldalt választottuk, ami fizetett is és így a középmezőnyben értünk föl. Hátszélben jó sebességgel tudtuk tartani a helyünket és végül a tizenötödik helyen futottunk be. A harmadik futamra megint fordult kicsit a szél még öt fokot északra. Ebben a futamban a vonal közepét választottuk és tisztán jól tudtunk rajtolni. Rövid idő múlva már tisztázni kellett magunkat és emiatt jobbra nyitottunk. A kreutz végén tisztán látszott megint a part fizetett. Hátszélben tengelyben maratunk. A sebességünk elég meggyőző volt le is gyalogoltunk jó néhány hajót. A második kreutzban is a jobb oldalt választottuk sajnos és emiatt inkább a mezőny második felébe szorultunk. Hátszélben bementünk a part alá ahol folyamatos erősödésekben tudtunk haladni és nagy küzdelemben végül a huszonkettedik helyen futottunk be. Holnap zárónap megint 10.30-as indulással. Remélhetőleg még van három futamunk javítani.

# harmadik nap

**2013.04.07** Ez volt az utolsó napunk az idei Volvo Cupon San Remoban. Mára is 10.30-ra volt kiírva a rajt, de már reggel látszott, hogy ebből az időjárásból túl sok futam nem lesz. A kikötőbe érve hajószereléssel és mosással kezdtünk. Nem kellett sokat várni és a halasztás zászló is előkerült. A nap további részében sétáltunk egyet a kikötőben és napoztunk egy kicsit. Háromnegyed egykor a rendezőség kivitt minket a vízre annak reményében, hogy a kiírás szerinti időpontig, vagyis fél háromig még tudnak egy futamot lőni. Érdekes időjárás volt. A szél 3 és 7 kts között mozgott és az első napot idézően nyugatról fújt. Sajnos 10-15 fokokat legyezett, ami miatt a rendezőség nagyon sokat várt. A hullámvázás iránya megmaradt a tegnapi keleti és ráadásul az áramlás is 14 méter per perces volt nyugat felé. Ezek alapján igen érdekesnek ígérkezett (volna) a futam, de végül az időlimiten belül nem tudták megrendezni. Így végül már nem tudtunk javítani az összetett eredményünkön. Délután gyors hajópakolás díjkiosztó és már indulhattunk is haza. A rendezők kiváló munkát végeztek és szeretettel várnak minden Melgesest a sorozat többi állomására. A következő Scarlino lesz

Szerző: Vincze Gábor











## HAJÓFELSZERELÉS A-TÓL Z-IG

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

Webáruház:

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

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

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



# Felhívás

VITORLÁZÁSBAN JÁRTAS, PÁRTÁLLÁSTÓL FÜGGETLEN PARLAMENTI KÉPVISELŐ, VAGY ÉRDEKÉRVÉNYESÍTÉSRE KÉPES CIVIL SZERVEZET, ESETLEG VITORLÁZÁSHOZ KÖTHETŐ KIEMELTEN KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG KERESTETIK! NEM HISZEM EL, HOGY NE LEHETNE EGY JÓ ÜGY MELLÉ JÓ EMBEREKET FELSORAKOZTATNI.

A Balatoni vitorlázás sürgős segítségre szorul. A törvény- és rendeletalkotásban kisstílusú gazdasági érdekek érvényesülnek, mert mi mással magyarázható, hogy a tavon gyakorlatilag ellehetetlenült a kishajós jollevevitorlázás, a vízi túrázás és a szabad hajóhasználat.

A jollevevitorlázás a hajósmesterség fundamentuma. Nem kell hozzá más csak egy kishajó, egy sólya és egy bója. A jollét tavasszal a sólyán tesszük vízre, és a bóján tároljuk, majd a szezon végén a sólyán kihúzzuk és hazaviszük. Tettük ezt évszázadokon át mindmáig, és teszik ezt a nagyvilágban mindörökké. Nálunk elfogytak a sólyák, egyszerűen nincsenek. Nem a nyilvánosság számára megközelíthetetlen sportklub-marinák lehetőségeiről, edzőmotorossal kísért gyereksportolóirol van itt szó, hanem a vízparti népek kikötőkhöz nem kötött vízhasználatáról, generációkon átívelő hajózási igényeiről, szokásáról. Először a szabadhasználatú sólyák tűntek el, de most már bóján sem tarthatunk hajót. Miért? Mert TILOS!

A minőségi vízi túrizmus, a Bejárható Magyarország nagy ívű programja csak üres lózung, ha a rendeletalkotók nem képesek ennek feltételeit megteremteni!

Arra, hogy a Balaton Törvény és annak hibái utat nyitottak egy szégyenteljes rendeletalkotásnak nincs mentség. A tómederben kikötőn kívüli hajótárolás tilalma önmagában is gyalázatos semmivel sem indokolható jogszabály, de hogy az új HSZ szerint még ideiglenesen sem állhat horgonyon őrszolgálat nélkül egy hajó az gyakorlatilag a vitorlás túrizmus tilalma.

Szeretném idézni egy – feltehetően a rendeletalkotásban közreműködő – Morcos néven kommentelő olvasónk hozzászólását a témával foglalkozó Kikötő vagy bekötő? c. cikkünkhöz:

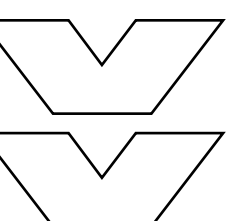
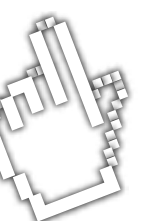
A korábban hatályos HSZ egyik módosítására vonatkozó tervezet megvitatásán rámutattam arra, hogy annak egy része nem tükrözi a hajósszakmai szakszerűséget. Erre az illetékes minisztérium képviselője úgy reagált: „Honnan tudjam én azt? Én még csónakázni sem szoktam a Városligetben.” Ha igaz a történet, akkor elérkezett az idő, hogy olyanok is beleártsák magukat a munkába, akiknek ez hatalmukban áll, akik értik miről beszélek és érzékelik saját felelősségüket.

Mentsük meg a Balatont, még mielőtt általános kikötő-elhagyási tilalmat nem rendel el valamelyik önjáró illetékes!

## **Az idők szava, avagy direkt és indirekt reakciók a felhívásra**

Felhívásunk pozitív fogadtatása nem volt váratlan, sokan sokféleképpen reagáltak. Volt, aki együttérzéséről biztosított, néhányan reménytelennek láttak bármilyen kezdeményezést. Érkezett jól kimódolt joganyagszerűség némi PR gyanús mellékszál megfuttatásával. A legörvendetesebb az MVSZ váratlan aktivitása. Ha van befolyásos szervezet, amelyik képes ebben az ügyben valóban hatékonyan közbenjárni akkor az a szövetség. A honlapjukon megjelent **tájékoztatásukból** kitűnt egyértelmű állásfoglalásuk az általunk is sérelmezett elavult és értelmetlen jogszabályok felszámolására. Hivatkozásuk a kormány Magyar Programban felvázolt deregulációs szándékára arra bátorít bennünket, hogy korábbi ez irányú javaslatainkat ismételten előterjesszük.

Lássuk tehát a 2011. januárban íródott, még ma is aktuális cikkünket!





2011. JANUÁR

# De regulálnék!

TE MILYEN SZABÁLYT VÁLTOZTATNÁL MEG? GAZDASÁGI ÉLETÜNK FELGYORSULT ÚJRASZABÁLYOZÁSA ÉLETÜNKET, SZOKÁSAINKAT IS ALAPJAIBAN VÁLTOZTATJA MEG. FELTÉTELEZVE, HOGY A VÁLTOZTATÁSOK JOBBÍTÓ SZÁNDÉKÚAK, TALÁN ESÉLYT KÍNÁLNAK A HAZAI SZABADIDŐS HAJÓZÁST MEGKÖNNYÍTŐ ÉSSZERŰ MÓDOSÍTÁSOK MEGVALÓSÍTÁSÁRA IS.

Az alábbiakban egy tucat konkrét példával is szeretném illusztrálni mire is gondolok:

**1. Regisztráció** Európa jobbik felén – különösen a trélerezhető mérettartományban – nem szükséges sem a hajók, sem a speciális szállítóeszközök ennyire bürokratikus nyilvántartása. Ezekben az országokban az egyénhez köthető felelősség és a biztosítási rendszerek hivatottak az ösztársadalmi érdekek megóvására. Mivel feltételezik a hajók használatának jogszerűségét, a kikötőkben elsősorban a felelősség-biztosítás meglétének ellenőrzésére koncentrálnak.

**2. Hajótulajdon-szerzés** Ügyvédi ellenjegyzés, közjegyzői okirat, lajstromigazolás... Miközben többnyire egy közép-kategóriás autó árának megfelelő, hazánkban viszonylag helyhez kötött jármű átírását szeretnénk elintézni! Talán a legjellemzőbb bürokratikus szabály a külföldről behozott hajók lajstrommentességi igazolásán belül az az elvárás, hogy azt is igazolni kell, ha valamelyik országban nincs lajstromkötelezettség! A hatóságoknak nincs nemzetközi

kapcsolatrendszere, hogy ezzel is segítse a kérelmezőket – ne kelljen már követségi igazolásokat hozni minden egyes hajóhoz! Ha egy EU országból, mint pl. Hollandia egy évben 20-30 hajót is behoznak, akkor a hatóság akár harmincszor is meggyőződhet arról, hogy ott a 10 méter alatti hajókat nem lajstromozzák. Felesleges tortúra.

**3. Külmotor átírása** Ha egy százezer forintot sem érő lerobbant külmotort egy másikra cserélünk, miért kell ehhez az egész hajót újra vizsgáztatni? És egyáltalán: minek kell a hajólevélben a külmotor adatait rögzíteni? Bőven elég lenne a teljesítménykorlátokat megadni.

**4. A beépített motorok használata** A vitorlás hajó korszerű beépített motorja nem alkalmas arra, hogy a hajót a használat során motorcsónakká változtassa. Semmi nem indokolja korlátlan használatának tilalmát, mert környezetterhelése elhanyagolható, hullámot alig kelt, zaja nincs. Nagyobb szelekben biztonságosabb így haladni, mint megfelelő gyakorlat híján vitorlázattal. Sokakat ez tart távol a vitorlázástól.





**5. Hajótárolás bóján** Bár a történelmi hagyományok is igazolják, hogy a Balatonon technikailag bóján is tartathatnánk hajónkat, ma egy speciális jogszabály ezt csak azoknak engedi meg, akiknek egyébként is van állandó kikötőhelyük. Aki nem engedheti meg magának a kikötőhelyi díjakat, annak semmi keresnivalója a tavon?

**6. Súlyozás** A kishajók, jollék tulajdonosai elvileg bármikor használhatnák a tavat, ha vízre tudnák tenni hajójukat. Sajnos azonban a vízre tétel építményeit, a súlyákat a legtöbb kikötőben lerombolták, vagy azok zárt klubok, marinák kezelésébe kerültek. A vitorlázás jövőjét, társadalmi megítélését nagyban javítaná, ha egyfajta szakmai jogot kapnának a schwertes kishajótulajdonosok a tó megközelítésére. A 22 balatoni önkormányzat is segíthetne a vízreszálló-helyek kijelölésében, fenntartásában.

**7. Kikötők építése** Minden ellenkező híresztelés ellenére a balatoni kikötők száma, a hajósűrűség, messze elmarad az optimálistól. Az engedélyeztetési eljárás jelen formájában túl bürokratikus, időigényes, elriasztja a befektetőket; ráadásul olyan létesítményeket enged végül megvalósulni, melyek a használat során rendkívül nagy üzemeltetési többletköltséget generálnak. Lásd a BLYC csonka mólói...

**8. Mederhasználati-díj** Úgy tűnik ez az a teher, melynek révén központilag szabályozható a tó hajós turisztikai bevételeinek mértéke. Ha ez az összeg magas, akkor az visszaveti a fejlődést. Jelenleg az értelmezhetetlenül magas összeg miatt mintegy 40 beruházási engedélykérelem került parkoló pályára. A problémát az okozza, hogy a mederfeneket a szárazföld vízzel takart meghosszabbításának tekintik, és a helyi közművesített telkek ingatlanárát kívánják érvényesíteni, melyet végül a vitorlázóknak kellene kifizetniük. És mint tudjuk, bójára nem állhatnak...

**9. A jégen tartózkodás szabályai** Amikor befagy a tó, a népek elsősorban a központi fekvésű kikötők környékén jelennek meg. Kikötőben azonban jégen nem szabad

tartózkodni. Ha azonban befagy, akkor nem lehet kikötni. Akkor az nem kikötő?

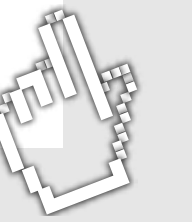
**10. Sportorvosi vizsgálat** Egy felnőtt, szabad idejében versenyekre járó amatőr vitorlázót teljesen felesleges évente ebben a rendszerben vizsgálni, mert a sportorvos semmivel nem tud többet az adott személyről, mint a körzeti orvosa. Bőven elég lehetne pl. a jogosítványban lévő egészségügyi alkalmasság meglétét követelni. Tudomásom szerint sehol a világon nincs ilyen szigorúan szabályozott rendszer.

**11. Kékszalag versenykorlátozás** A páratlan évekre rákényszerített – parciális érdekeket szolgáló – versenykorlátozás sajnos még évekig gátolja bekapcsolódásunkat a nemzetközi vitorlás turisztika vérkeringésbe. Az MVSZ saját határozatainak fogságában vergődik ahelyett, hogy megoldást keresne a helyzet feloldására. Csak van okosság arra, hogy a Kékszalag idején a leglátványosabb hajóosztályok, a többtestűek, a Liberák és a trapézosok ne a parton leponyvázva punnyadjanak! Ha már nem nyerhetnek szalagot, legalább a rekordot hadd fussák meg!

**12. Horgászok és vitorlázók** Tiszteletben kell tartani mindenkinek a jogait, de ez nem eredményezhet olyan helyzetet, mint ami a szemesi K-i móló hosszanti elkerítésével kialakult. A hajóbérlők kárára a móló kétharmadnyi szélessége a horgászok rendelkezésére áll, akik így ingyen használják azt a területet, melyért a hajósok százezreket fizetnek. Amúgy a horgász sem pecázhat a kikötő felé, a vitorlázó meg ily módon csak három elektronikus kapun át jut el a mellékhelységbe. Kvittek. Persze használhatnák közösen az egész területet, ha a horgászok is méltányos árat fizetnének a belépésért. Nyilván másnak is van tapasztalata a hajózást, a vitorlázókat megkeserítő ésszerűtlen túlszabályozásról. Ne kíméljete bennünket, mert ha segíteni közvetlenül nem is tudunk, közzétesszük véleményeiket, ötleteiteket. •

## Szerkesztői zárszó a történethez:

Akár happy enddel is zárulhat a történet? Lapzártakor kaptuk a hírt, hogy az MVSZ stratégiai megállapodást kötött a Nemzeti Közlekedési Hatósággal, amelyben benne foglaltatik, hogy az összes olyan törvény, ami a vitorlázás kárára van, majd az ésszerűsítés jegyében módosul. Reménykedni ér. **Kattints a megállapodás megtekintéséhez.** Hajrá MVSZ! •





„Jön a vihar, tajtékja ében,  
haragos bírák feketében,  
villámok szelnek át az égen,  
mint fájó fejen a kínok,  
utánuk bársony nesz inog,  
megremegnek a jázminok.”

József Attila: Jön a vihar...





# Jön a vihar

József Attila felejthetetlen sorai jutnak eszembe. Útálom, mint a varjú a rohadt tököt! Pláne, ha több hajóval túrázunk, és a nyílt vízén ér. Rettentő bajok lehetnek belőle, ha felkészületlenek vagyunk. Márpedig, ezzel gyakran találkozom.

De kezdjük az elején. A helyzet nem is olyan egyszerű, hiszen az élet „nagyon sűrű” lett. Jómagam úgy állok vele, hogy már februárban rögzítenem kell a szabadságokat, így a túrák időpontjait is. Gondolom, nem egyedül vagyok ebben a helyzetben. Tetszik, nem tetszik, akkor kell menni. Nincs mód arra, hogy alkalmazkodjunk az időjáráshoz. Azért pár dolgot meg lehet tenni. Én például a „tervezős állatfajtához” tartozom. Nagyvonalúan megálmodom legalább a többhajós túrákat. Melyik medence, legtávolabbi kikötő. „A” és „B” terv, jó és változékony időjárásra. Alapszempont, hogy megközelítőleg egyformán felszerelt, menettulajdonságú hajók vegyenek részt. Ha ez nem biztosított, a menettervezetet a leglassabb, legkevésbé viharállóhoz kell igazítani. Soha ne hagyjunk hátra senkit!

A részletes programot persze az indulást megelőző héten pontosítjuk. Feltétlenül tájékozódjunk, mely

kikötőkben, mikor van valami vitorlásverseny. Oda ne menjünk, hiszen kölcsönösen útban lennénk egymásnak. Kattintgassunk körül, hol, milyen időszakos látnivaló, esemény, buli adódik, amit érdemes útba ejteni. Lehetetlent ne tervezzünk. Ha például sütni – főzni akarunk, Fonyód, Szigliget, Földvár jöhet szóba, és nem Balatonfüred. Esőben célszerű múzeumozni, kulturálódni, tehát Keszthely, Fonyód, Boglár, Siófok, Füred a megfelelő. Berúgni Badacsonyban kell (egyéb kikötőkben is lehet). Ha több kisgyerek van, be lehet iktatni mondjuk egy Zánkát, dínó kiállítás ügyében. Mindig legyen túravezető, és egy helyettese. Nekik mindent tudni kell. Közös kocsmázások lefoglalva, esti szabad kikötőhelyek biztosítva, ki főzi a reggeli kávé, ki mit fényképez a „krónika” számára, hol lesz nyitva fodrász (hölgyeknek), merre érhető el gyógyszerár, meg ezer más dolgot. Az utóbbi évek jellemzője, hogy nem mindenki tud elejétől végéig velünk lenni a soknapos túrákon. Bevált, hogy őket lehozzuk az indulási helyre, a később beszállók csomagjaival együtt. Aztán váltásnál vonattal jönnek – mennek oda, ahol éppen vagyunk, célszerűen a déli parton. És úgy általában, ne

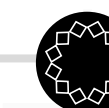
tervezzünk sok-napi távolságokat, és mindig legyen egy tartalék nap vihar esetére. Az utolsó teljes nap végére szeretek a befejező állomás szomszédságában lévő, legközelebbi kikötőben lenni. Ebédre érjünk Földvárra, legyen idő szép nyugodtan kipakolni, kitakarítani, és még haza is érni Budapestre. Pláne, ha vasárnap van és csúcsforgalom. Száz szónak is egy a vége, több hajó, nagy társaság, sokfajta érdeklődés, temérdek ötlet, kívánság. Rengeteg szervezést, tájékozódást, egyeztetést igényel, ha azt akarjuk, hogy igazán kellemes legyen a közösen eltöltött hét.

Teljesen más eset áll elő akkor, ha saját, jól felszerelt hajónkkal, tapasztalt, összeszokott társasággal, egymagunkban túrázunk. Egyszerűbb és kötetlenebb. Persze, előre tájékozódni ekkor is érdemes, de az időjárás tekintetében bátrabbak lehetünk. Vihar fok, reffelt grosz, neki a víznek, amerre „nincs bedeszkázva”. Isten velünk, ki ellenünk?

A cikk megírása óta végre megjött a jó idő, végeztünk a felkészüléssel, így aztán nemsokára kifutunk, és bemelegítésként célba vesszük Tihanyt. De ez a következő írásom témája lesz. • *Gelencsér György Merlin!*







# MKB Vitorlás Klub – Egy klasszikus kikötő

AZ MKB BANK VITORLÁS KLUBJA A BALATON EGYIK LEGELDUGOTTABBAN FEKVŐ, DE TALÁN A LEGNAGYOBB TERÜLETŰ KLUBJA. HA MEGKÉRDEZNÉM A KÖRNYÉKEN, TALÁN MÉG ÚTBA SEM TUDNA IGAZÍTANI SENKI, ANNYIRA NEM ISMERIK. PEDIG A BALATON EGYIK LEGSZEBB KIKÖTŐJÉRŐL VAN SZÓ.

A vitorlázók minden bizonnyal onnan ismerik, hogy már Siófokról látszik az a két reflektor, ami a kikötői bejáratot jelzi. Sok éjszakai madarat vonzottak már ide ezek a fények, közöttük még engem is kezdő hajósként évekel ezelőtt. Azóta sok vízszintingadozáson esett át a tó, és az MKB Bank Vitorlás Klub életében is változások álltak be. Tavaly még csak próbaüzemben, idén már stratégiai célként nyitott a kikötő a nagyközönség felé.

Ennek apropójából beszélgetünk Németh Enikővel, aki már több mint 12 éve vezeti az MKB Bank Vitorlás Klubját.

**Szutor Ferenc: Vitorlás versenyző voltál, ha jól tudom olimpikon is. Mi vonzott a vitorlázáshoz, és hogyan lettél versenyzőből kikötővezető?**

Németh Enikő: 8-9 éves lehettem, amikor a szomszéd kislány átjött a nővéremhez, hogy menjen vele vitorlás-táborba. A nővéremnek nem volt kedve, így elmentem helyette. Így kezdődött. Később Bácsics Kati hívott, hogy üljek be mellé a 470-esbe. Jól mentünk, és az 1996-os atlantai olimpiára is kijutottunk. 18. helyen végeztünk. Szép időszak volt, de azt éreztem, hogy egy újabb négy éves ciklust nem tudnék felelősséggel

bevéllalni. Ekkor hívott Holovits Gyuri az MKB-hoz. Miután Ő nyugdíjba ment, én vettem át a kikötő vezetését 2006-ban.

**SzF: Egy nagy múltra visszatekintő kikötő az MKB. Hol vannak a gyökerek?**

NE: A terület az MTK VM tulajdona volt, ami a Magyar Testépítők Köre illetve a Vörös Meteor klubok összeolvadásából jött létre. Persze ekkor még a hetvenes évek elején jártunk. Az MKB 1991-ben vette meg a területet, ami ekkor az állami klubok leépülésével összhangban meglehetősen elhagyatott kikötővé vált.







Adta magát a helyszín, hogy az MKB vitorlás szakosztályt hozzon itt létre. Természetesen több vitorlázó (köztük Bujtor István is) még az MTK-s időkből maradt a kikötő lakója.

**Sz.F.: Milyen volt a működési modell, és mi változik mostantól?**

N.E.: Ez egy teljesen zárt kikötő volt. Csak a szakosztály tagjai, és az MKB dolgozói látogathatták. Ebből fakad, hogy egy nagyon családias, csendes és igen biztonságos klub alakult ki, stabil vendégkörrel. Ugyanakkor a jelenlegi gazdasági helyzetben az is látszik, hogy egy ilyen klubnak önfenntartónak kell lennie. Az MKB továbbra is biztosít a dolgozóinak kedvezményes hajóbérleti lehetőségeket,

de alapvetően önállóan gazdálkodó kikötővé válunk, és mint ilyen, szívesen látjuk azokat a hajótulajdonosokat, akik nyugodt, biztonságos és jól felszerelt kikötőben szeretnék eltölteni a szezont.

**Sz.F.: Milyen szolgáltatásokkal várjátok a hajósokat?**

N.E.: A kikötőhöz tartozik egy klubépület, hatalmas társalgóval, irodával, és egy hatalmas, gondozott park, mely természetesen a bérlők rendelkezésére áll. Működik itt klubkocsmá és egy hotel is. A hotelben étterem, szauna, medence, fitnessterem és bowlingpálya és minigolf pálya is van, ezeket külön térítés fejében használhatják a kikötőlakók, ahogy a klub saját szobáit is. Minden ren-

delkezésre áll, ami a teljes kényelemhez, a kikapcsolódáshoz kell. A biztonságról pedig 24 órás biztonsági szolgálat és kamerarendszer gondoskodik.

Fontos kiemelni, hogy a hely jellegéből fakadóan soha sincs tömeg. A szállodának külön strandja van, és a rendelkezésre álló zöld terület is igen tágas, így a csúc szezonban is csak elvétve találkozunk emberekkel a parkban.

**Sz.F.: Idén már második alkalommal rendezti a ti Klubotok a 70-es OB-t, de más rendezvényeitek is vannak.**

N.E.: A Krajcár (70-es) és a Rabonbán (30-as) cirkálók is az MKB klubhoz kapcsolódnak. Ezért alakult úgy, hogy 2012-ben a 70-es cirkálók Bajnokságát, de idén







a 30-asokét is mi rendezzük. Az osztályok klasszikus vonatkozásából is látszik, hogy ezek az események nem a vérre menő versenyről szólnak, sokkal inkább a közös időtöltésről. A 70-es OB-n például az a szokás, hogy a bajnokság hetén minden este másik hajó látta vendégül a társaságot. Éppen ez a hangulat tetszett meg a 30-asoknak és ezért teszik át ők is ide a székhelyüket. Érdekesség, hogy a 30-asok „Almádi kupájára” több német hajó is érkezik. Mivel a füredi OB csak 1 héttel lesz később, ezért a hajók reményeink szerint átjönnek hozzánk, és együtt versenyeznek majd a hazai flottával.

De nem szabad elfeledkeznünk a Bujtor István emlékversenyről sem. István elvesztése mély nyo-

mot hagyott bennünk, hiszen egy központi alakja volt a klubnak. Halála óta évente megrendezzük az emlékversenyt, minek keretén belül a 30-asok átvitorláznak Balatonszemesre, és meglátogatják klub- és osztálytársuk nyughelyét. Tavaly a folkeboot-ok is csatlakoztak az emlékversenyhez, hiszen István saját hajója, a Tamangó is egy ilyen típusú hajó. Ezt a vitorlást azóta Czittel Lajos fel is újította, így régi fényében ringatózik az MKB kikötőben.

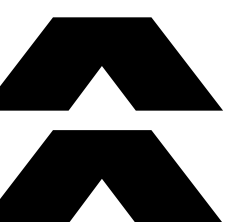
**Sz.F.: Klasszikus kikötőhely bérleti konstrukciót képzeltel el, vagy ennél valami többről van szó?**

N.E.: Azt hiszem ennél többről. Mindenekelőtt szeretnék fenntartani a családi légkört. Ebből is fakad, hogy nem csak kikötőhelyet adunk, hanem sportegyesületi tagságot

is. A tagság fejében ugyanazok a szolgáltatások járnak a bérlőknek, mint az MKB dolgozóknak. Így lehetőségük van az őrzött parkoló használatára, de kedvezményes áron hajókat bérelhetnek és vendégeket is hozhatnak a kikötőbe. A klubunknak szobái is vannak, amiket a szakosztály tagjai igen kedvezményes áron bérelhetnek ki.

**Sz.F.: A nagy park dacára a kikötő mérete inkább családi. Mekkora az MKB befogadó képessége?**

N.E.: Hajóméret függvényében 30-35 hajóhellyel rendelkezünk. Nem is tervezünk nagy bővítést, hiszen ez nem cél. Sokkal inkább olyan stabil bérelőket várunk, akik számára érték a megbízható háttér, a szép környezet és a nyugodt légkör. • *Kép: Gerő András, szöveg: Szutor Ferenc*





Tihany

# Óh Tihanynak riadó leánya, keserű könnyeit hullajtja

Végre elindultunk! Ezüst tavaszi ragyogásban szeljük a hullámokat. Hová is men-  
nénk megnyitni a szezont, mint kedvenc helyeim egyikére. **Két éve is ezzel  
kezdtem.** Mi változott azóta?

Amint közeledünk, a tó talán legszebb kastélya bukkan elő. Árnyas parkerdő  
közepén 1926-ban Habsburg József főherceg nyári rezidenciájaként épült, s máig  
a századforduló hangulatát idézi. A mintegy 2 hektáros parkban álló gyönyörű  
épületet Kotsis István tervezte. Volt már Szovjet Vagyonkezelőség pihenője,  
MSZMP üdülő, Palotaszálló. Most elhagyatva tart pusztulása felé. És senkit nem  
érdekel, akinek dolga lenne, hogy ne így legyen. Felmérhetetlen kár.

Kötnénk ki, de a vendég mólók építkezés miatt le vannak zárva. Oda állunk  
a charterek helyére. Minden széttúrva, építési terület. Na végre, talán szebb  
és jobb lesz! Lesz az ördögöt! Se kotrás, se hullámtörő, se mólóhosszabbítás.  
Bezzeg vizet nem érő rámpa, meg viakolor burkolat. Persze függőleges partfal  
gyenge téglácskákból, amit az első jég darabokra tör. Meg fahidacska, amivel át  
lehet jutni a horgonyzós helyekre, mert lépcső az nem készül. Célszerűtlen, sze-  
rencsétlen, tájidegen, és még randa is. Eltapsolunk kilencvenkét milliót. Ezt a b@  
romságot!





Pár lépés a parton, és ismét szemünkbe ötlük egy romos épület, amint szégyenében elvadult gyomtenger mögé bújik. Az 1923-ban épült Sport Szálló halálát láthatjuk. Dísze volt a partnak, gyönyörű park övezte. Emlékszem az elegáns, bőr foteles cukrászdára. De jókat fagyiztunk, süteményeztünk árnyas teraszán. És gyönyörködünk a tó látványában. Szégyen, hogy ezzel sem törődnek. Érthetetlen, és valahol nagyon elkésérítő.

Zsörtölődöm tovább. Bencés Apátság. Ezer forint a belépő. Igaz, hogy még érvényes erre, meg arra a kiállításra, csakhogy azt már láttuk, meg nem is érdekel annyira. Számoljunk csak kéthajónyi társasággal, az mindjárt tízezer. Irreálisan sok. Ronda kaszálás és rablás. Tiszteltetem az illetékeseket. Na jó, sétáljunk át nagy kedvencemhez, a Pál csárdához, a Kálvária domb tövébe. Az emlékhelyet gyönyörűen rendbe hozták és karbantartják. Érdeemes felsétálni. A kocsmá viszont méreg drága lett, szinte túrhetetlenül. A kaja szokásosan jó, viszont sok minden „éppen nincs”. Kiszolgálás dög lassú, megjegyzem sohasem volt gyorsvonat. Meg nincs is nyitva, csak nagyon főszezonban. Mindegy, azért „vastag pénztárcával, túrázóknak továbbra is ajánlott”.

De van egy másik Tihany is, az én Tihanyom. Iránta érzett, évtizedeken átívelő szerelmem köszikla.

Büfé, a régi Posta épületében, lángossal, borral. Javult. Régebben is szerettük, de nekem úgy tűnik, találékonyabbak, rugalmasabbak lettek. Amikor már semmi nem volt nyitva, és aranylott az október végi nap, hétféjére sütő alkalmatosságot hoztak, és lett jó hurka – kolbász – oldalas. Persze tele voltak vendéggel. Most pedig babgulyást főztek a hétféjére. Persze kuncsaft, kikötő nélkül, elenyésző. Strand büfé felejtős, az ellenkező irányban a Vitorlás Bisztró a régi. Nyitva is van, meleg kaját is adnak. Ehető, kifizethető. Ha viszont igazán különlegesre vágyunk, szálljunk fel a kisvonatra, szóljunk, álljon meg a „Gejzírnél”.

A sztori, szűk másfél évtizeddel ezelőtt kezdődött azzal, hogy mi a fenét építenek a belső tó mellett, a gyümölcsösben. Majd mesélték a kirándulók, hogy nyílt valami krimó. Imre barátom újságot, ott evett kolbászos krumplicevest, és nagyon jó volt. Ennek





fele se tréfa, következő tavasszal én is oda kódorogtam. Adtak krumplilevest! Nagyon ízlett, M@rha jól esett. Teltek az évek, egyre gyakrabban jártam arra, mindinkább népes csapattal. Akit csak oda citáltam, szuper jól érezte magát. Évről évre fejlesztettek, bővítettek valamit. Született egy kis tündérekert. Hogy most mi a helyzet, azt **itt lehet megnézni**. Ami viszont az oldalról nem jön le, az a kedvesség, meghittség, odaadás, ahogy a vendéggel bánnak. Évek óta „túrázóknak ajánlott”, ez ugye természetes. Helybéli, kitűnő borokat árulnak, a kaja választék annyi amennyi, de ami van az b@romi jó, különleges és megfizethető. Ha mégsem, akkor kívánságra nem így sütik, hanem úgy, nem ezt teszik rá, hanem azt, szóval megvariálják oly módon, ahogy a vendég „úri kedve” diktálja. Nehogy már éhen maradjon!

Száz szónak is egy a vége, van a helynek egy utánozhatatlan, semmi mással össze nem keverhető hangulata. És ez nem csupán a természeti adottságoknak köszönhető, hanem az itt dolgozók kő kemény munkájának. Inkább ebéd előtt, mint után, rövid sétával bejárhatjuk a Gejzír kúpot, megcsodálhatjuk az Aranyházat, láthatjuk a szemben legelésző szürke marhacsordát. Menjetek el megnézni, szerintem nem bánjátok meg!

Nektek meg kedves Gejziresek, minden vitorlás túrázó nevében, köszönjük a szíves vendéglátást! Egészségetekre, jó hogy vagytok nekünk!

A kikötő felé menet, ne hagyjuk ki a Garázs borozót, bár az csak szezonban tart nyitva. Lett egy kicsit több asztal meg szék, úgyhogy nem az út közepén kell billegni. A Szentbékállai borok még mindig utánozhatatlanok.

Remélem, szélcsend lesz éjszakára és lötyögés nélkül alhatunk. Reggel indulunk tovább Füredre. • szerző: *Gelencsér György Merlin!*





# Tavaszi kedvezmény

12,50 × 4,50 m-ig bruttó  
483 000 Ft

13,20 × 4,70 m-ig bruttó  
535 000 Ft

## Nagy helyek nagy hajóknak!

Családias hangulat, segítőkész személyzet,  
étterem, panzió, hajószervíz, 16T travellift

**Marina Fűzfő** 8175 Balatonfűzfő, Sirály u. 2-6.  
Tel: (06 88) 574 500, Fax: (06 88) 574 501 • Mobil: (06 20) 352 7297 • [info@marina-fuzfo.hu](mailto:info@marina-fuzfo.hu)







# Amatőr hajóépítés ABC-je

A HAJÓT, AMI MOST VELEM SUHAN, ÉN ÉPÍTETTEM... KEZEM EREJE FORMÁLTA ANYAGÁT. ÉRZEM ÉS BENNEM VAN MINDEN PORCIKÁJA. EGY TEST VELEM... DE VAN-E MÉG FELJEBB EBBEN AZ EUFÓRIÁBAN? TALÁN IGEN. ÉN TERVEZTEM ŐT, BENNEM SZÜLETETT ÉS GYŐZTÜNK A VERSENYEN... TALÁN EZ A HAJÓÉPÍTÉS MENTÁLIS SPIRITUSZA, AMI AZ EMBERT BELÜLRŐL ÖRÖKKÉ ÉGETI, LEGYEN AZ ÉPÍTŐ AMATŐR VAGY A TEVÉKENYSÉGET HIVATÁSSZERŰEN ŪZŐ. A VIZEK KIRÁLYNŐINEK MEGFORMÁLÁSA MINDENT FELŪLMŪL...

## MODERN AMATŐR HAJÓÉPÍTÉS

„Az amatőr (a francia amateur „szerető, kedvelő” szóból, az amer „szeretni” igéből) vagy műkedvelő olyan személy, aki nem foglalkozásszerűen, hanem kedvtelésből – hivatalos (szak)képesítés nélkül – végez adott tevékenységet.”

A vitorlázás kalandja még azok vérét is megpezsztíti, akik először találkoznak vele. Fellépek a hajóra, mozdulatomtól kissé megbillen... Közvetetten érzem, ahogy az idegen közegen a hajótest lágyan tart. Biztonsággal vesz körül akár könnyűszélben, akár a hullámok taraját letépő orkán első, könyörtelen nyomásában is. A schottokon húzás közben érzem a kibontakozó erőt, majd a test gyengéd billenéssel engedelmeskedik a szél erejének és az egyensúlyba simuló hajó finoman és ellenállhatatlanul megindul... Közel s távol motorzúgás sehol... Ez a mozgás a természet adta, az elemekkel együtt lélegző csoda... Pezsgő buborékok forróstítják át a véretem a karomban ahogy részesévé válok...

Mi lehet ennél több? Egy van talán... a hajót, ami most velem suhan, én építettem... Kezem ereje formálta anyagát. Érzem és bennem van minden porcikája. Egy test velem... De van-e még feljebb ebben az eufóriá-

ban? – Talán igen. Én terveztem őt, bennem született és győztünk a versenyen... Talán ez a hajóépítés mentális spiritusza, ami az embert belülről örökké égeti, legyen az építő amatőr vagy a tevékenységet hivatásszerűen Ūző. A vizek királynőinek megformálása mindent felŪlmŪl...

„Az amatőr szót a tolvajnyelv használja becsmérlésként is, ha valaki munkájában vagy egyéb területen az elvárhatóhoz képest rosszabbul teljesít.»

Hát igen. Vissza Földre... A részletek kissé... Hmm, hát hogy is mondjam? Esetlegeseek? Ez is az amatőr hajóépítés a tudatunkban. Kidolgozatlan részletek, igénytelen felületkezelés, stb... „Belekezdett, de nagy fába vágta a fejszét”, „Kicsit el lett kapkodva, hát olyan is lett...” – lehangoló kommentárok. De lehet-e az eufóriában része annak is, aki csak „kedvelő, szerető”?

## AZ AMATŐR HAJÓÉPÍTÉS MA

Az amatőr hajóépítés sikerének kulcsa a célok és lehetőségek megfelelő összhangja. Egy hajóépítés korlátja nem csak az anyagi erőforrás lehet, hanem a rendelkezésre álló idő és a kimerülő motiváció is. Ezek a tényezők alapvetően meghatározzák, hogy befejezzük-e egyáltalán álmunk megvalósítását és az épülő hajó kivitelének minőségét is jellemzik.

Egy hajó amatőr építésének költségnagyságrendje könnyebben felmérhető, mint az építés időigénye és az építő motivációs szintje. Egy jolle építése néhány száz-ezer forintos nagyságrendű, időigénye azonban a ráfordított szabadidőtől függően fél évtől a néhány évig terjedhet. Nagyobb hajók építésének költsége egy lakóingatlan árához hasonlítható és 5 éven túl is eltarthat.

A költségeket illetően utópia azt hinni, hogy az építés teljes munkadíját megspórolhatjuk, hiszen a szükséges műhely, szerszámok költsége ugyanúgy terheli az amatőr építőt, mint egy profit, csak a rezsit egyetlen „termékre” rakódik. Nem beszélve az időnként jelentkező tanulópénzről... Aki kizárólag költségmegtakarítás céljából fog amatőr hajóépítésbe, azt vélhetően csalódás fogja érni. Itt a szenvedély nem csak a cél eléréséről szól, hanem alapvetően az oda vezető útról is – gyakorlatilag egy szakma részbeni elsajátításáról és gyakorlásáról autodidakta módon.

Az amatőr hajóépítés manapság legelterjedtebb konstrukciója egy építési terv megvásárlásával indul, amihez komoly építéstechnológiai leírás tartozik. Az építési leírás ismerteti az alkalmazandó technológiát, az konkrét hajó építésének menetét, az anyagokat és mennyiségeket, fénykép- és gyakran videomellékletekkel segítve a munkát és a minőségi eredmény elérését. Továbbá az alapanyagok gyártói és forgalmazói által nyújtott alkalmazás-technikai útmutatók, személyes konzultációk is emelik a kivitelezés színvonalát.

A kis költségek, a rövid átfutási idő és az egyszerűség miatt a jollék saját kezű építése tőlünk nyugatabbra igen elterjedt. De ne gondoljunk itt feltétlenül bumfordi, esetlen hajókra. Létezik olyan amatőr építésre tervezett 490 cm hosszú siklótestű jolle, aminek súlya összesen



EGY HAJÓÉPÍTÉS KORLÁTJA  
NEM CSAK AZ ANYAGI  
ERŐFORRÁS LEHET, HANEM  
A RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ  
IDŐ ÉS A KIMERÜLŐ MOTI-  
VÁCIÓ IS. EZEK A TÉNYEZŐK  
ALAPVETŐEN MEGHA-  
TÁROZZÁK, HOGY BEFE-  
JEZZÜK-E EGYÁLTALÁN  
ÁLMUNK MEGVALÓSÍTÁSÁT



## HAJÓK · Amatőr hajóépítés ABC-je

68 kg és a 12,4 m<sup>2</sup> alapvitorlázat mellett egy orrsudárra húzható 16 m<sup>2</sup>-es genakkerrel is rendelkezik. Mindezek mellett a hajócska elegáns megjelenésű, klasszikus jármű. Összehasonlításként egy 470-es súlya 120 kg, alapvitorlázata 12,6 m<sup>2</sup>, spije 13 m<sup>2</sup>. Nem véletlen hogy egyes típusokból már nagyobb létszámú hajóosztályok léteznek és komoly versenyélet zajlik. Létezik példa olyan egyesületre, ahol a gyerekek saját maguk építik az osztályuk számára évente két-három hajót és versenyeznek velük az osztályszövetség által szervezett regattákon. Azaz a saját építésű, igényes és sportos hajóval való versenyzés kalandja ma már megélhető.

### JELLEMZŐ ÉPÍTÉSI TECHNOLÓGIÁK

A relatív könnyen megvalósítható saját építésű jollek és kisebb tökesúlyos hajók anyaga jellemzően egzotikus rétegelt lemez, fa és epoxigyanta, üvegszövet erősítésekkel. A kis hajók szépségét gyakran növeli a felfelület látható módon való megmutatása a hajótesten epoxi gyanta bevonattal és/vagy szintelen lakkozással. A test sarkos, de egyre inkább – „ahogy a modern nagyoknál”- lapos, ívelt fenék és a vízvonal közelében végigfutó él jellemző. A rigg, a vitorlák és a veretek álta-

lánban már profi gyártók termékei, mivel ezek saját kezű előállításuk nehézkes. Kivételt a fa árbócok képeznek ez alól. A jolleknál alkalmazott leggyakoribb technológia a „Stitch & Tape”, amit talán „fűzött és ragasztott” módszernek fordíthatnánk.

Az előre kivágott rétegelt lemez héjelemeket a peremükre egyenlő távolságra fűrt kis lyukakba fűzött rézdróttal vagy kábelkötegelővel húzzák-fűzik össze. A forma létrehozását és alaktartást szintén rétegelt lemezből készült végleges és ideiglenes bordalemezek segítik. A lemezek széleit üvegszövettel erősített epoxigyantával ragasztják össze, s közben a „fűzött kapcsolatot» biztosító drótot vagy kábelkötegelőt eltávolítják. A így nyert héjat epoxi bevonattal látják el és a tervezett megjelenéstől függően szintelenre lakkozzák vagy színre festik. Gyors, olcsó és egyszerű, valamint kifejezetten kis súlyú hajótesteket biztosító építési mód.

A „Ply over Frame” módszer esetében egy merevített bordavázra rögzítik a rétegelt lemez héjelemeket. Komolyabb ívelt formák is létrehozhatóak és nagyobb, erősebb hajótestek is építhetőek, de a szerkezet már érezhetően nehezebb. A bevonat itt is epoxi gyanta, de a héjelemek tagoltsága egyre kevésbé teszi

lehetővé a natúr megjelenést. Ezzel a módszerrel épülnek pl. az amatőr építésű Mini-Transat hajók. A „Strip Planking” eljárás során egy ideiglenes váz készül olcsóbb fa lemeztermékből (a vázból a gerinc, a far- és orrtőkék végleges test részei is lehetnek). A héjazatot a vázra vékony cédrusfa lécekből építik fel. A léceket ideiglenes módon a vázhoz hajlítva és rögzítve alakítják ki a hajótestet és lécek élét egymáshoz ragasztják. A léchéjazatot epoxigyanta bevonattal kap, majd leemelik az ideiglenes vázról és folytatják az építést néhány merevítő bordalemez belaminálásával és a fedélzettel. Így meglehetősen könnyű és szép megjelenésű hajótest hozható létre.

Sok további technológia létezik az amatőr jolle és kishajó építés kellékanyagában, de alapvetően a fenti módszerek a legelterjedtebbek és legkönnyebben elsajátíthatóak.

### ÉS HA EGYSZER...

És ha egyszer már elég izzadságot facsartunk ki csiszológépünkkel és elég lakkot szagoltunk, akkor nincs más hátra, mint az eddig szintén a műhelyben gyűrődő kollégákkal jól küzdeni a versenypályán, hogy a vérünkben pezsgő buborékok ismét átforrósítsák ereinket...

• szerző: Márkus István







# Scharenkreuzer a szobámban

SZERZŐ: LÓKE JÁNOS, SZOBAKAPITÁNY  
BEVEZETŐ: SZUTOR FERENC

ELKÉPESZTŐ PRECIZITÁS, ÉLETHŰ RÉSZLETEK ÉS TECHNOLOGIA. HOGYAN KÉSZÜL EGY MAKETT? HOGYAN LESZ MÚZSA A TRAMONTANA-BÓL? ANDRÁSSY ZSOLT CIKKÍRÓ BARÁTOM KEZDETT EL KÉPEKET KÜLDENI A TRAMONTANA IHLETTE MAKETTRŐL. A KÉPEKBŐL HAMAR GALÉRIA LETT, AMIBEN AZ OLVASÓK SZEME LÁTTÁRA FORMÁLÓDOTT A GYÖNYÖRŰ HAJÓTEST. NEM CSAK BENNEM MERÜLT FEL A KÉRDÉS, HOGY KI ÉPÍTI EZT A GYÖNYÖRŰ HAJÓT. TÖBB OLVASÓI LEVÉL UTÁN SIKERÜLT RÁVENNI A JÁNOST, AZ ASZTALOSMESTERT, HOGY ÍRJA MEG A MAKETT TÖRTÉNETÉT.

AZÉRT ÉRDEKES EZ, MERT JANI NEM VITORLÁZÓ. SZÁMUNKRA EGYÉRTELMŰ LEHET, HOGY MILYEN FORMÁJA VAN EGY BORDÁNAK, HOGY HOGYAN NÉZ KI EGY PALÁNK. DE JANI EZT A SAJÁT MAKETTJÉN TANULTA MEG, ÉS – MINT AZ A VÉGEREDMÉNYEN LÁTHATÓ – NEM SAJNÁLTA AZ IDŐT ÉS AZ ENERGIÁT. AZT HISZEM, MOSTANRA SOKUNKNÁL PROFIBB MÓDON TEKINT A VITORLÁSOKRA. ÁT IS ADOM A SZÓT LÓKE JÁNOSNAK:

Hogyan került a szobámba? Már kisgyerek koromban sokszor nézegettem apám, – Tóth Kálmán "Vitorlázás" és Becske Ödön "Kishajók" című könyvét. Nagyon tetszettek a hajók és sikerült is különböző kis modelleket barkácsolnom, majd megúsztatnom a Rákos patakban.

Volt az egyik könyvben egy tőkesúlyos hajó rajza, amit gyerek fejjel sokat nézegettem, de túl komoly formája volt, hogy elkészítsem. Eltelt 40 év és rátaláltam a neten a Tramontana oldalára. Visszatértek a régi képek, ráadásul a könyv is megvolt még.

2007. január. Letettem a cigit és tele voltam energiával hát belevágtam. Vettem egy vonalrajzot és faanyagot a műhely és a szerszámok megvannak, hajrá! Aztán jött a felismerés, ha nem akarok asztalos létemre szégyenkezni a makettemmel, akkor meg kell érteni a hajóépítésnek legalább az alapjait. Na, ebben rengeteget segített

a Tramontana. Lépésenként és részletesen bemutatja a felújítást, bár az már inkább építésnek tűnik.

Első lépésként a mahagóni gerinccel kezdtem, ebben a könyvek is segítettek, több darabból- (sponungolva) még nem sejtettem, hogy beleestem a részletek csapdájába. Majd következtek a bordák. A bordaíveket 7-db ból ragasztottam mindegyik bordának külön sablont kellett gyártani a ragasztáshoz. Ekkor már nem is én voltam, talán túlságosan is elmerültem a részletekben. De még mindig érdekelt, hogy áll össze egy ilyen hajó. Amikor elkészültek a bordák és ott ültek a gerincen el voltam ragadtatva magamtól. Egy hete még a rajzot sem értettem. A palánkolás az már inkább az én műfajom volt gyors, látványos és haladós. Aztán jött a vég! Elkészült a palánkolás és megmutatta magát a hajó. Kész!

Kielégülten és az eddigi tudással a fejemben befejezettek éreztem a projektet. Folytatásra 6-évet várt a hajó! Vitorlázó ismerősöm unszolására újból hozzáfogtam. És jött az újabb zanzásítás, az anyagok és arányok lehetőség szerinti megtartásával. Leírhatnám, hogy milyen fából és hogyan készítettem a makettet, de félek, hogy ez csak az ilyen szobakapitányokat érdekelné.

Bár annyi hajós múltam van, hogy a nászutamon egy kölcsönzős dingivel múltattam az időt, no meg a Tiszán már a sokadik motorcsónakomat nyúzom.

Elnézést azoktól az igazi vitorlázóktól és hajóépítőktől, akik hozzáértő szemmel nézik a hajómat, de én ezt még mindig gyerekszemmel látom. Most, hogy elkészült, lett valami fogalmam, mekkora precizitást igényel a hajóépítés.

Minden tisztelem azon hajóépítők számára, akik a mai napig még foglalkoznak fa hajók építésével és tervezésével. •









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



Hajók webshopból!  
 8800 eurótól (nettó)

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



# Lifeproof védőtokok kütyüinknek – szezonnra készen

Minden vízközeli hobbi gyakorlásánál előfordulhat, hogy az átlagosnál magasabb páratartalom, a vízpermet netalán egy vízbe esés gyorsan tetszetős poháralátétet csinál az okostelefonunkból, tabletünkéből. Lassan a gyártók is kapcsolnak és fokozatosan beépítik az extrák közé a víz- és portállóságot is, de sokan a közelmúltban szereltek fel iPhone4- 4s – 5 okostelefonnal, ők nyilván nem költenének ismét 200 ezer forintot, pedig hasonló teljesítményű készülék strapabíró verziója bizony valahol ennyiben lesz. Megoldás lehet egy olcsóbb vízálló «buta» telefon, de egyből felmerül, hogy ezek nem fogadják adapter nélkül, az iPhone-ok micro-mini SIM kártyáját, a kontaktjainkat szinkronizálni kell a 2 telefon között, megoldható problémák, de mindenképpen több macera. Ha ragaszkodunk a bevált és megszokott mobilunkhoz, még választhatunk egy vízálló «zacskótok»-ot ami nem rossz, de abban nehezebb az érintőképernyő kezelése, az iPhone-unk hajlamos lesz a melegedésre és képeink is homályosabbak lesznek.

A napokban fedeztük fel egy kicsit költségesebb, Lifeproof tokot amellyel -az ígérek szertint – nem kell megkötnünk a fenti kompromisszumokat, így gyorsan meg is rendeltünk egyet a iPhone 4 + 4s változatból.

8-10 nap múlva már kezünkben volt a boríték és már csak az időjárás akadályozta meg, hogy végre lecseréljük a «téli» kabátot a mobilon is. A dobozban még kapunk egy mikroszálás kendőt és egy speciális fülhallgató csatlakozót, ezzel akár öblátúszás közben is rendelhetünk egy pizzát a célhoz, vagy hallgathatjuk az idei Gagnam Style-t.

Kibontás után azonnal felirat figyelmeztet bennünket, hogy a kiegészítő nagy tudású (IP 68 minősítésű), vízpor-ütés-fagyálló, de csak akkor ha mindenben pontosan követjük a gyártói intrukciókat, szerencsére profi videókon percek alatt megérthetjük, mire figyeljünk leginkább.

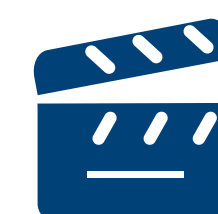
A legfontosabb utasítás, hogy ne meghajlítva feszítsük szét a két oldalát, hanem használjunk egy pénzérmét és fokozatosan nyissuk ki, mint egy konzervet. Emellett először üresen mindenképp próbáljuk ki hosszabb ideig víz alatt.

Mi is gyorsan elvégeztük a **vízállósági tesztet** (gyári videó), majd felöltöttük telefonunkat az új kék viharkabátjába és **ki is próbáltuk hogy működnek az alapvető funkciók** (saját videó). A gyári leírásban szintén szerepel, hogy nem gyakori fel-levételre van tervezve a Lifeproof, vagyis mindennapi használatra is megfelelő, akár egy hagyományos telefontok. Én egy hetes használat után teljesen megszoktam, hogy egy kicsit nagyobb lett az iPhone 4s, tokkal együtt kb. az iPhone 5-össel megegyező méretű lett, ami egyáltalán nem zavaró, sőt telefonunk vastagsága sem változik jelentősen így – ha az árát nem nézzük – zsebbarátnak mondható.

Hab a tortán, hogy a Lifeproof tokot további kiegészítőkkel is bővíthetjük, mint a sportos karpánt, a biciklis tartó és a kedvencünk a mentőmellény.

Összességében a Lifeproof egy nagyon jó minőségű, hasznos kiegészítő, az ára egy kissé magas, de még mindig olcsóbb mint egy új iPhone vagy iPad. Az egész telefontok jól átgondolt, precízen- jól kiválasztott anyagokkal legyártott kiegészítő, így méltó társa az Apple hasonló tulajdonságokkal rendelkező termékeinek. Az egyetlen hátrány amibe beleütköztünk, hogy néhány hívásnál figyelmeztettek, hogy kicsit hangosabban beszéljek, valószínűleg még meg kell találni a helyes tartásmódot vagy bluetooth fület használni.

A Lifeproof és kiegészítői megrendelhetők az iPhone 4 – 4s és 5-re és Ipad 2-3-4 generációs modelljeihez a gyártó oldaláról közvetlenül ezen a linken. (ide jön majd az affiliate link) •





# NaWiFi Teszt egyelőre szárazon

Van némi érdeklődésem a kütyük iránt így minden érdekel, ami egy kicsit is digitális. Amikor megjelent a Windwiser legújabb terméke a NaWiFi, egyből megtetszett az ideológia. Szélműszer elérhető áron a legkorszerűbb technológiával.

## Miről is van szó?

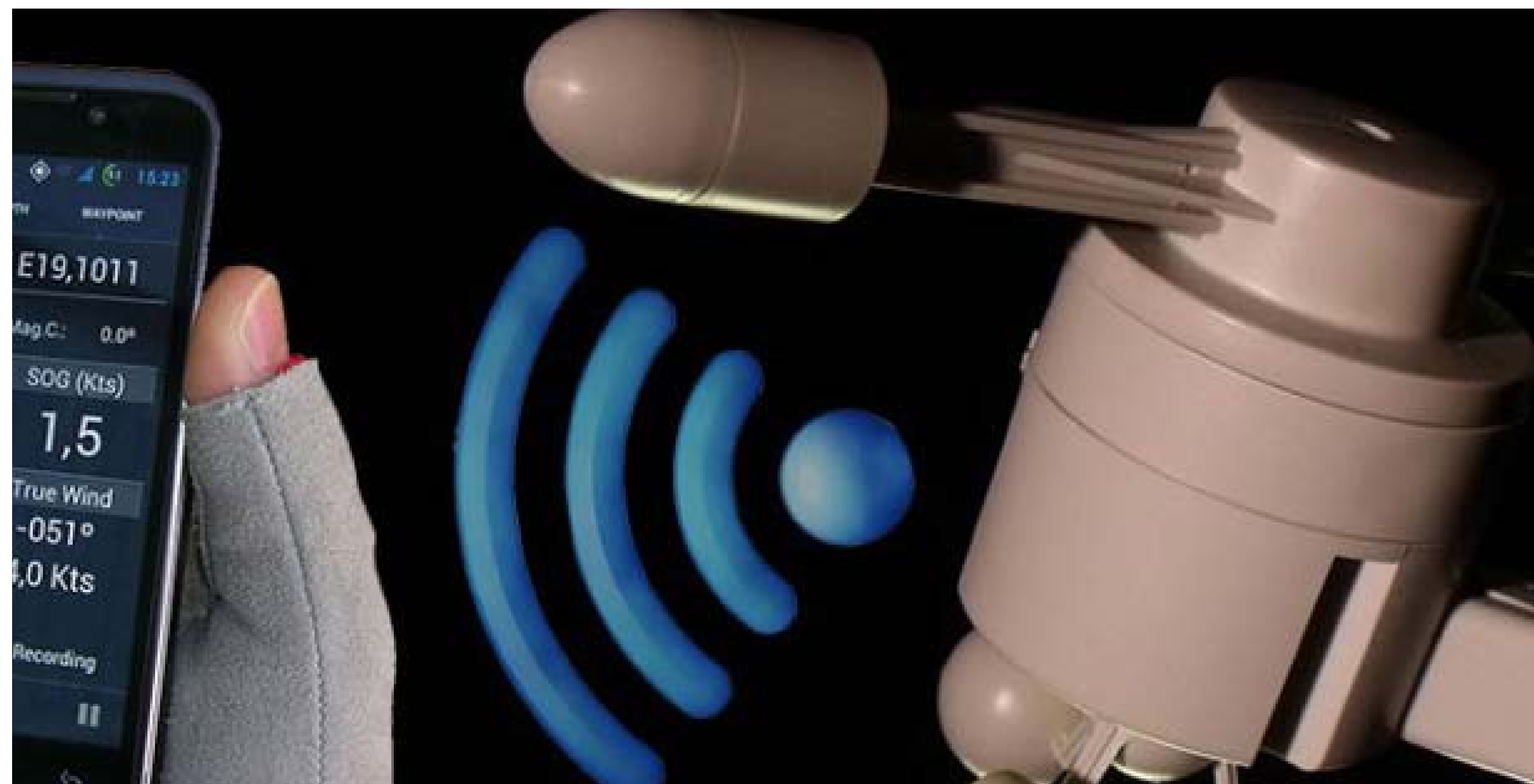
A NaWiFi egy olyan szélműszer egység, amiben egy WiFi adó is található, így a szél sebességét és annak irányát nem kábelen, hanem vezeték nélküli hálózaton továbbítja minden olyan eszközre, ami ennek vételére képes. Mivel a WiFi egy általános vezeték nélküli hálózati szabvány, ezért manapság telefonok, táblagépek és notebookok 99%-a ilyen. A hálózaton nem mellesleg NMEA adatfolyam közlekedik, ami természetesen szintén szabványos. Maga a műszer a szél irányát és sebességét méri. A GPS adatokat maga a megjelenítő eszköz adja (tablet vagy telefon).

## Mi az előnye?

Hogy nem kell hozzá 1200 méter kábel a hajóba, nem kell méregdrága műszerrendszert vásárolni és a kijelzőket a hajóba barkácsolni. Összesen annyi a dolgunk, hogy az egységet a kapott konzollal az árbocra erősítsük, és adjunk neki egy 12 voltos tápfeszültséget.

A fogyasztása minimális. A gyáró szerint kb annyi áramot vesz fel, mint egy ledes árbocfény, de a saját mérésem csak 80 mA-t mutatott, míg a ledes árbocfényem 150 mA-t fogyaszt. Összehasonlítás képpen egy sima 12 voltos 10 W-os izzó 800 mA-t vesz fel. Azt is megtudtam, hogy a feszültségre sem túl érzékeny az eszköz, 6-7 voltról már működik, így valószínűleg ez lesz az utolsó dolog, amit még meg bír hajtani a merülő aksi.

A beállítás igazán egyszerű. 12 volt feszültség után automatikusan (és szinte rögtön) létrejön a „windwiser” nevű titkosítás nélküli WiFi hálózat, amire simán rá is lehet csatlakozni. A további beállításokat az NMEA adatok olvasására alkalmas szoftverekben kell megtenni. iOS alatt is van több ilyen, de Androidon már már zavarba ejtő a felhozatal. Én három applikációval tettem próbát. iOS-en az iRegatta és a MID WiFi, míg Androidon az ajánlott Sail Tracker Polar NMEA programokat töltöttem le. Az NMEA adatfolyam engedélyezése és a megfelelő IP-cím illetve port beállítása után már megy is a mérés.

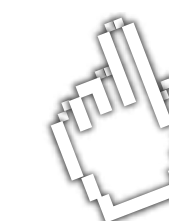


A reakcióidő is meglepően gyors volt. Tableten szinte azonnal kimozdultak a mutatók, egyedül az iPhone gondolkozott egy kicsit. Tartok tőle, hogy ez inkább a iPhone 4 – lassúsága, mint a szélmérőé.

Az iRegatta, és a Sail Tracker is egy sor funkciót tud. Természetesen mutatja a sebességet, a szél irányát és szélsébséget, továbbá számol valódi, és relatív szelet is. Automatikusan elkészítik a hajó polár diagramját, amiből így látszik, hogy adott szélben hogy tud menni a hajó. A megtett út rögzíthető, így később vissza is lehet nézni, hogy merre jártunk.

Félreértés ne essék, ez nem egy professzionális navigációs rendszer. Nem arra való, hogy a versenyhajók, vagy tengeri vitorlások kiegészítője legyen. Arra ott a Windwiser 120. De aki nem szeretne sok százezer forintot szélműszerre költeni, és beépített kijelzőre sem vágyik, annak igazán jó megoldás lehet. Vízhatlan tok, egy jó tartó, és már navigálhatunk is!

Bevallom én is kíváncsi vagyok, hogy a hazai innováció hogyan teljesít a valóságban. Hamarosan ez is kiderül! • Szutor Ferenc





# Ki mivel bánik, azzá válik



## 25 év a Hodács Composites műhelyben

A karbonszálból készült holmi könnyű, de tartós. Akár egy madártoll. „Akinek tolla van, egy életen keresztül viseli.” – értelmezi Hodács Lajos, a cég atyja, a madaras párhuzamot.

**Hát én ezt nem is tudtam...!** – kapom fel a fejem, ami valószínűleg csak önnön tudatlanságomat bizonyítja. Pedig Hodács Lajost és fiát, Attilát azt hiszem, nem kell bemutatni. Lajos nevét többnyire a mára már világhírnevet szerzett Hodács (HQOK) Optimist és latni gyártáshoz, Attiláéét az utánpótlás neveléshez kötjük. De tudunk-e róluk mindent, beszélünk-e róluk eleget, és főleg, tudjuk-e, hogy közös szenvedélyük a karbon, amiből többféle technológiával bármit, de tényleg bármit képesek előállítani?

**A partvis.** A fűzfői ipartelep rengetegében könnyű eltévelyedni és nehéz megtalálni a minden külső figyelemfelkeltésre alkalmas elemet nélkülöző üzemet, ahol a Hodács család – apa és fia – dolgozik. Egyetlen jel mutatja, hogy jó helyen járunk, a karbon-nyelű partvis. Naná, hogy itt karbonból van még a partvisnyél is!

**Állandóság.** A mai menedzser világban már nem divat, hogy valaki kisiparosnak nevezze magát. Hodács Lajosban az a szép, hogy őt két dologban jellemzi az állandóság. Egyrészt bátran állítja, hogy mindig dolgozik, kapuja mindig nyitva áll, mindig szívesen tanácsol, informál, és persze legyárt bármit üveg-, vagy karbonszálból. Egyszerűen ott van, megtalálható, lehet rá számítani. Másrészt ő kisiparos volt akkor is, most is. Nem lett belőle menedzser, az maradt, ami volt. Hiteles ember.

**Változás.** Ami viszont folyton változik, mert egyszerűen változnia kell, az a technológia. A műhely, ami ma már inkább üzemcsarnok, Széchenyi Tervből épült 2001-ben és folyamatosan építette, szépítette a család. A felelős szakmaszeretet, az elhivatottság látszik mindenben. Mérnöki tudás és állandó gépfejlesztés van az idén 25 éves cég mögött. A gépészmérnök apa és kompozit mérnök fia minden alkalmat, lehetőséget megragadnak a fejlesztésre. De megvan bennük az alázat is arra, hogy együtt gondolkodjanak a megrendelővel,

edzőkkel, sportolókkal, ilyen közös fejlesztés például a laseres edzők tapasztalatai alapján kimunkált, tökéletesen ergonomikus kormányrúd, de kormányhosszabbító is készül bármilyen hajótípushoz. Az extrém ötleteket sem utasítják el, megbeszélik, és ha szakmailag elfogadható, elkészítik.

**Magyar.** Érték. Hihetetlenül hangzik, de Lajos már a '80-as években is hozott be karbont, amikor az még COCOM listán volt. Szörfszkegeket gyártott belőle. Már ezzel világhíres lehetett volna – máshol. De nálunk, ahol ritkán hisznek abban, hogy magyar gyártó magyar terméke is lehet világszínvonalú, és hozzáférhető itt és most, magyar áron, már nehezebben megy. Rengeteg türelem, várakozás, önfegyelem szükséges addig, amíg végre visszajutunk a kínai tömegcikkgyártástól a valódi, magyar értékekig. A Hodács műhelyben pedig értékek készülnek.

**Termékek.** A 25 éve gyártott, licenszes ópék, üvegszál és karbon latnik, lécek, pullrudált- és tekerceselt csövek mellett megszámlálhatatlan egyedi termék készül itt, komoly, saját fejlesztésű gyártósorokon. Tudtad-e, hogy karbonból nemcsak árbocot, orrsudárt, spibaumot, vagy kormányhosszabbítót készítenek? Arról már hallottunk, hogy az autó- és kerékpárgyártásban használják ezt a szövetet. De hogy a takarítóiparban is...? Egy 10 elemből álló, egymásba csúsztatható rúd olyan magasra felér, amilyen magasra csak az alpinisták tudnak felmenni, egy ilyen eszközzel viszont költséghatékonyabbá tehető a magas üvegépületek homlokzatának takarítása. De visszatérve a vitorlássporthoz, a hajó bejáró palló elkészítése karbonból is kissé bizarnak tűnt első hallásra. De ha jobban belegondolok, egy tengeri hajó szinte legnehezebb kelléke a bejárópalló, vagy hajóhíd, a karbon kivitelűt meg mennyivel könnyebb hozni-vinni, kitenni-betenni?

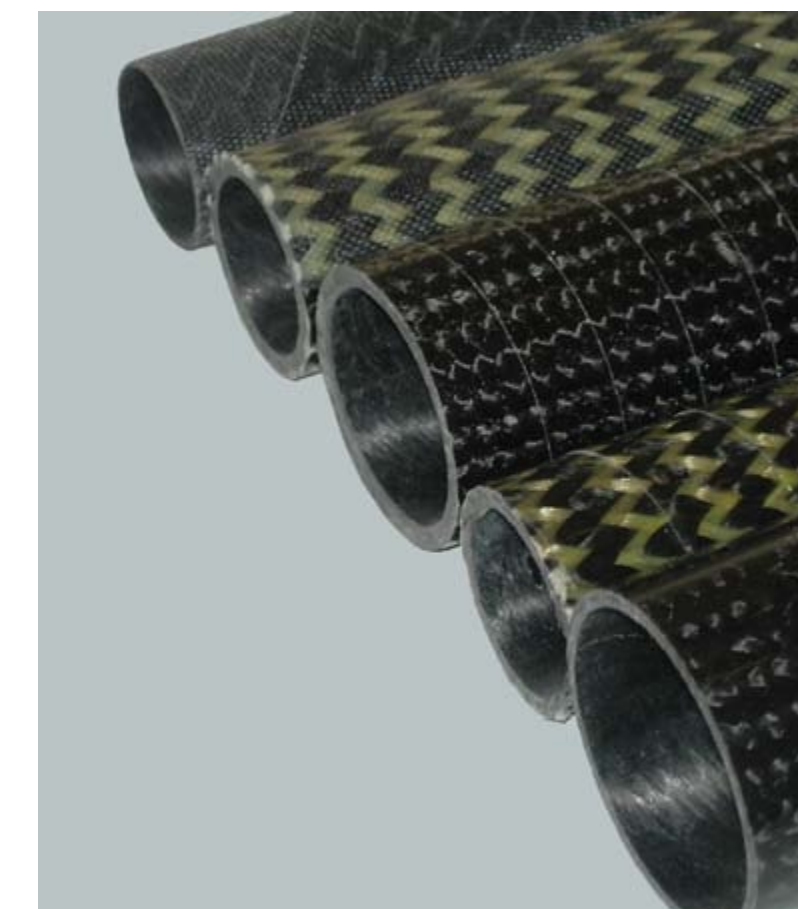
Attila, az Opticoach. Lajos üzlettársa és segítsége kisebbik fia, Attila, lehetne válogatott keret edző Egyiptomban, vagy Amerikában, szívesen ott is tartották volna mindkét helyen, ha nem lenne fontosabb neki a család. Így a magyar utánpótlás nyert vele: rengeteg profi kishajóst indított már el a pályán. Olyanokat, akik sorra hozzák a nemzetkö-

zi eredményeket. A Vadnai testvérpár, a Gyapjas testvérpár, Wolfék, hogy csak néhányat említsünk.

Attilának maradnak a kezdetek, de nem bánja. Mindennek az alfája az ópé. „Amit nem tanulsz meg ópéban, azt később nem fogod tudni” – mondja. A legfontosabb, honnan indul minden. Az ő feladata nemcsak edzőnek lenni, hanem megszerettetni, lényegévé tenni egy-egy gyermeknek a vitorlázást. Ehhez pedig nemcsak edzői tapasztalat, de jó sok nevelési munka is kell. Az eredmények őt igazolják: 1974 óta folyik Optimist versenyzés Magyarországon, s a fűzfői klub, amely 1990 óta foglalkozik ezzel a hajóosztállyal, a legsikeresebb. 2011 óta az Attila által birtokolt „Opticoach” márkanév jelenti mindezt. Sőt, többet is. Opticoachinggal kapcsolatos jegyzeteiből a holland Optiparts cég kézikönyvet állított össze szülők, edzők, nevelők részére, ami azt jelenti, hogy a világ 87 országában – közvetetten biztos többen is – kézbe vehetőek lesznek Attila nevelői, edzői titkai, angolul.

**Tévhit.** A mai kor hihetetlen információdömpingjéből nehéz kiszűrni a valódi, értékes információkat. Amilyen könnyen jutunk információhoz, annál több tévhit jut a köztudatba. Hodácsék magyar nyelven, magyar embereknek adnak információkat személyesen és honlapjukon is. Felismerték, hogy szükség van arra, hogy az évente frissülő Optimist osztályszabály magyar nyelvre fordított változatát szülők és gyermekek is forgassák, ismerjék meg a szigorú, szinte tűréshatár nélküli elvárásokat az Optimisttel kapcsolatban és legyenek tisztában azzal, mit akarnak, és milyen attitűdöt vesznek fel a gyermekeikkel kapcsolatban.

**Hitelesség.** És hogy mitől válik hitelessé az edző, a mester, a mérnök, a fejlesztő? Számomra attól, hogy panasz még a legádázabb provokációink ellenére sem hagyta el egyikük száját sem. Kedélyes, szakmaszerető emberek. Sok ilyen kisiparosra lenne szükségünk. Teszik a dolgukat, azt csinálják, amit szeretnek, és ezért szeretik is, amit csinálnak. k azt mondják, a kapujuk mindig nyitva áll előttünk, mi meg azt mondjuk, érdemes bemenni hozzájuk. (x)





# USTREAM – élő videó közvetítés egyszerűen

Balatonföldvár – a magyar vitorlássport idei fővárosa. Magyaráztul a tények: két világversenyt rendez idén itt a Spartacus Vitorlás Egylet. Május végén kezdődik a repülő hollandi világbajnokság, amelyre eddig már 82 nevezés érkezett. Június végén pedig az IODA nyílt EB mezőnye több mint 250 hajóval, gyakorlatilag világbajnoki mezőnnyel foglalja el a várost.

A rendezők felkészülésének része a megfelelő nyilvánosság biztosítása, ennek részeként a hétvégi F.W. Raiffeisen optimist kupán először tesztelték a Ustream élő videó közvetítés szolgáltatását, teljes sikerrel. A Spartacus telepén működő wifi segítségével, egy laptop és egy átlagos, 8000 forintos HD webkamera (hiszen úgyis a rendelkezésre álló sávszélesség határozza meg elsősorban a közvetítés minőségét) közvetítette az élő képet a vízre szállás mozgalmas pillanatairól. 6 nemzet 91 ifjú vitorlázója szerelt, készülődött a majd másfélórás élő közvetítésben.

Mi a Ustream? A 2007-ben indult Ustream.tv egy magyar startup vállalkozás, szolgáltatás (startupon olyan induló tudásintenzív vállalkozást értünk, amely kis tőke- és munkabefektetéssel is gyors növekedést produkál). Az oldalt két amerikai, Brad Hunstable és John Ham, valamint egy magyar webfejlesztő, Fehér Gyula indította el.

A cég nem csak annyiban kapcsolódik országunkhoz, hogy az egyik tulajdonos magyar a cégben, hanem azzal is, hogy a fő fejlesztői központja is Budapesten, a III. kerületi Graphisoft Parkban található.

A cég reklámokból és fizetős plusz szolgáltatásokból tartja el magát, logikusan az ingyenesen igénybevett közvetítést szakítják meg

(elviselhető mértékben, részben átugorható módon) reklámok.

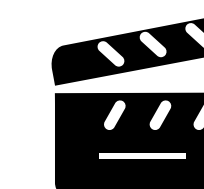
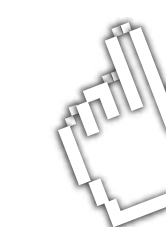
Az élő közvetítés lehetősége bárki rendelkezésére áll: a **ustream.tv** oldalon lehet regisztrálni, és bőséges információt találni a szolgáltatás használatáról is. Érdekes letölteni a Producer szoftvert (van ingyenes és két fizetős változat is) – a logikus felületen gyakorlatilag minden fontos paraméter beállítható a webkamera választástól, az élő adás szünetében sugárzandó közvetítéstől vagy videótól a sávszélességtől függő felbontásig. (Ha az adásunk szakadozott, érdemes kisebb felbontást választani.)

Egyszerűen, gombokkal indítható az élő közvetítés illetve a rögzítés is (10 Gb tárhely az ingyenes használatoknak is rendelkezésére áll), saját weboldalunkra

az ismert módokon illeszthető be a lejátszó, illetve változatos módon meg is oszthatjuk az anyagot. A Ustream jó lehetőség a vitorlásoklubok számára – közvetíthetők a verseny megnyitók, díjkiosztók, sajtótájékoztatók. Az optimist EB-n szinte borítékolható a külföldi versenyzők otthon maradt szüleinek, barátainak érdeklődése, valószínűleg rengetegen keresik majd fel a **spartacus.hu** oldalát az előre (vagy a weboldalon vagy twitteren) meghirdetett adásidőpontokban.

A Ustream lehetőségeit használják majd ki tehát a balatonföldvári világversenyek szervezői is. Élő közvetítés legközelebb április 28-án vasárnap, 08.15-től a **spartacus.hu** oldalon!

**Íme egy kis részlet** az április 27-i délelőtti élő adásból. • szerző: Visy László





## PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB	LEÍRÁS
2013.05.01–09.30.	Képzőművészek Földvári Tárlata	Balatonföldvár, Bajor Gizi Közösségi Ház	www.balatonfoldvar.info.hu	Neves képzőművészek, festők és helyi illetőségű művészek kiállításai láthatóak Balatonföldváron.
2013.05.04–07.07.	BORTRIATLON – MÁJUS-JÚNIUS-JÚLIUS Szurkebarát túra – Kéknyelű Virágzás Ünnepe – Rizling Vakáció	Badacsony, Badacsonyi Borvidék pincéi	www.badacsony.com	A badacsonyi borászok példaértékű összefogásának eredményeként megszületett a BORTRIATLON rendezvénysorozat, melynek keretében 3 „bortúrával”, 3 hónap – 3 hétvégéjére hívják a kalandra vágyókat. Szeretettel várnak minden kedves Borbarátot május 4-5. között a Szurkebarát túrára; június 8-9. között a Kéknyelű Virágzás Ünnepe; július 6-7. között pedig a Rizling Vakációra. E 3 rendezvény alkalmával a borospincék mélyén, hamisíthatatlan környezetben, a boros gazdák rejtett kincsei mellett megismerheti az igazi badacsonyi Szurkebarátot, a Kéknyelűt és az Olaszrizlinget. A pincékben egész hétvégén borkóstolókkal és kulturális programokkal várják a látogatókat.
2013.05.09–12.	Balatonfenyvesi Fenyővirágzás Fesztivál – Függetlenség Napja	Balatonfenyves, Több helyszínen	www.balatonfenyvesen.hu	Második alkalommal rendezik meg a településen a hagyományteremtő jelleggel életre hívott fesztivált, ahol négy napon át két színpadon kínálnak programokat a vendégeknek. Kiállítás, gyermekprogramok, főzőversenyen, koncertek, sztárvendégek várják a látogatókat a rendezvényen, melyen jelentős szerepet kap a gasztronómia is. Balatonfenyves központjában rendezett fesztivál alatt népi- és iparművészek kínálják termékeiket, pár méterre a Balatontól.
2013.05.10.	Madarak és Fák Napja	Csopak, Csopak, BfNPI székház	www.bfnp.hu	A Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság szeretettel várja a gyermekeket Csopakra. Madárgyűrűző programon és vezetett sétán vehetnek részt a Pele sétatúron.
2013.05.11.	Vitorlabontó Ünnepség és Évadnyitó Vitorlás verseny	Balatonfüred, Vitorlás tér	www.hunsail.hu	A balatonfüredi évadnyitó Vitorlabontó Ünnepség a balatoni idegenforgalmi és hajózási szezon hivatalos megnyitása, több mint 75 éves múltja tekintetében. A rendezvénysorozat színes sport és kulturális programokat kínál az érdeklődőknek. Az ünnepség kora reggel a hagyományos szezonnyitó horgászversennyel kezdődik, melyet Balatonfüred Város Koncert Fúvószenekarának ténzeréje követ a Rózsakertben. Az ünnepi beszéd után felvonják a központi vitorlás hajóra a nemzeti lobogót, megkoszorúzzák a Balatont, a felsorakozott vitorlás hajókon megtörténik a vitorlabontás, mellyel hivatalosan is megkezdődik a hajózási szezon.
2013.05.11.	II. Zalakaros Tuning Autós találkozó	Zalakaros, Gyógyfürdő tér	www.zalakaros.hu	A Zalakarosi Tuning Autós találkozó második alkalommal kerül megrendezésre Zalakaroson. A tuning találkozóra lehet nevezni autóval is, de szeretettel várunk mindenkit, akik csak az autócsodákat szeretnék megnézni. Az egy napos rendezvényen autós szépségverseny, hangnyomás mérés, kipufogó verseny és szexi autómosás is lesz.
2013.05.11.	Májusi Várnyitogató	Nagyvázsony, Kinizsi Vár	www.kinizsivar.hu	Egész napos várnyitogató rendezvény színes hagyományörző és kulturális programokkal. Haditorna, korabeli fegyver és táncbemutató, kézművesek. Folklor programok, gyermek színházi előadás, népzene, néptánc, tánccház, játékok. Tartalmas időtöltés családoknak, gyermekeknek.
2013.05.11.	10. Wink Maraton és Félmaraton Futófesztivál rendezvény 2013	Siófok, Fő tér-Víztorony	www.winkmaraton.com	Helyszín: Siófok, Magyarország, Rajt: 2013. május 11. szombat 11.00 Versenyszámok: A rendezvény központi programja 2013. május 11. szombat. Maratoni futás: 42,195 km, Félmaratoni futás: 21,097 km, Félmaratoni váltófutás: 21,097 km, Görkorsolya maraton: 42,195 km, Görkorsolya félmaraton: 21,097 km, Gyermekfutás egyéni és csapat, Csemete alapítvány. Kísérő programok: 7 km futás 7 km váltófutás (Speciális Olimpia sportolónak, VIP nevezők részére)
2013.05.16–19.	Pannónia Fesztivál	Szántód, Szántódpusztá	www.pannoniafesztival.hu	Ha május, akkor Pannónia Fesztivál 2013-ban 7. alkalommal. A Balaton déli partján, Szántódon nyit a fesztiválszezon, a több tízezres tömeget vonzó Pannónia Fesztivállal. A pünkösdi hosszú hétvégén, május 16-tól 19-ig tartó rendezvény közel a Balaton partjához, – 45 hektáron, saját parkolóval, és kempinggel, számos eredeti, 17. századi formájukat őrző kőépülettel – várja a fesztiválozókat. Magyarország vezető rock, alternatív, punk, világzenei, és hip-hop zenekarjai mutatják meg magukat a fesztiválon.
2013.05.17–20.	Balaton Szezonnyitó	Siófok, Rózsakert (Hajóállomás)	www.kulturkozpont-siofok.hu	A Pünkösdkor tartott Balaton Szezonnyitó immár régi hagyomány Siófokon. A 2013-as esztendő azonban a korábbiakhoz képest is különlegesnek ígérkezik, hiszen Siófok ebben az évben ünnepli furdóvárossá nyilvánításának 150. évfordulóját. A jubileumi idegenforgalmi idény hivatalos megnyitását ünneplő programsorozat szórakoztatón idézi vissza az elmúlt másfél évszázadot. A Szezonnyitó a hagyománynak megfelelően a Millennium parkban kezdődik, ahol átadásra kerül a Kálmán Imre-Emlékplakett. Ezután indul a néptáncosok, zenészek által felvezetett ünnepi menet, melynek élén díszes hintók és autók haladnak. A menet átvonul a városon, így érkezik a Hajóállomásra, ahol Siófok polgármestere átveszi a „Nyár fővárosa” kulcsát. A Színpadon négy napon keresztül neves hazai sztárok és helyi együttesek, művészeti csoportok szórakoztatják a látogatókat. Emellett gyermekprogramok, vásár és egyéb meglepetések várják a közönséget.
2013.05.17–19.	Off-Road Fesztivál	Somogybabod	www.somogybabod.com	A Somogybabodi Nemzetközi Off Road Fesztivál Európa legnagyobb terepjáró-autós találkozója. Nyolc országból több mint 1000 4x4-es jármű ad egymásnak randevút a Balaton mellett a három nap alatt több mint 50 000 érdeklődő látogat el ide. A 100 hektáros területen hét versenyszámban mérik össze tudásukat a versenyzők. A fesztivál hangulatról számtalan kiegészítő program gondoskodik a sörfesztiváltól az erőversenyeken keresztül a koncertekig. A találkozón az off-road szerelmesei mindent megtalálnak, ami szem, szájnak ingere. Hagymányszerűen minden évben, több fronton zajlanak az események: a rendkívül közkedvelt dagonya, a dombok rejtékében megbújó katlan, siratófalak mellett 2010-ben négy új, rendkívül látványos pályarésszel bővült a terep.
2013.05.18–19.	TANÚHEGYEK TELJESÍTMÉNYTÚRA	Badacsonytördemic, Indulás: Faluház	www.bthe.hu	A 10, 20, 30 és 50 km-es teljesítménytúrák a tanúhegyek, a Tapolcai-medence és a Káli-medence területét érintik. A választható útvonalakat végig jelölések és ellenőrzőpontok jelzik. A gyalogos túrák mellett kerékpáros túrák is indulnak hasonló útvonalon. Rajt és cél a badacsonytördemici Faluház udvarán.





DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB	LEÍRÁS
2013.05.18–19.	Tavaszi Zsongás	Balatonalmádi, Városház tér	www.balaton-almadi.hu	Tavaszi Zsongás Balatonalmádiban – A Balatonalmádi Turisztikai Egyesület 2013. május 18-19-n negyedik alkalommal rendezi meg a már hagyományos, szezonnyitó Tavaszi Zsongás rendezvényét. Balatonalmádi vonzáskörzetébe tartozó településekkel közösen összefogva újdonságokban gazdag, lendületes rendezvénnyel indítjuk a nyári szezont. Almádin innen és túl változatos sporteseményeken és versenyeken vehetnek részt a vállalkozó kedvűek. Vízi bicikli verseny, vitorlázás, hintózás, póni lovaglás, nordic walking és teljesítmény túrázás, vitorlás- és autós modellezés, horgászverseny és sok más sport kínálat közül válogathatnak a látogatók. A két napos eseménysorozat alatt a szervezők színes színpadi programokkal, gyermek játszóházzal, kézműves- és kirakodóvásárral, gasztronómiai remekekkel és Almádi pecsenyével várják a kedves vendégeket. Május 18-án egy órás orgonakoncertet ad Koós Anita orgonaművész. Az V. Balatonalmádi Koncertsorozat nyitó koncertje 20:00 órakor kezdődik a balatonalmádi Szent Imre templomban. Május 19-én, vasárnap 15:00 órától „Nyitott templomok, vezetett körutak” címmel, túravezetés indul a vörösberényi Erőd Templomtól. A séta végén 16:00 órától orgona koncert bemutatót tart Kruppai Tamás kántor, a Szent Imre templomban. Ébresszük fel Tavaszi Zsongással az embereket, és csalogassuk ki őket a szabadba!
2013.05.18–20.	XVII. MÉTA FESZTIVÁL	Balatonboglár, Urányi János Sport és Szabadidőközpont	www.vkkboglár.hu	Balatonboglár 20 éve büszkélkedhet néptáncos élettel. A versenyre nevezett koreográfia címe kerül csak nyilvánosságra, sem a csoport vezetőit, sem a koreográfus nevét, sem pedig a csoport székhelyét nem tudhatja sem a zsűri, sem a közönség. Anonim versenyztetés folyik. A bemutatandó produkciók szerkesztett műsorként kerülnek az érdeklődők elé. Közel 600 néptáncos lép fel. Kísér az Emerton-díjas: MÉTA zenekar A két napos programban futó méta versenyt is szervezünk, erre is várjuk a nevezéseket. Pünkösdi király és királynéválasztáskor tréfás és izgalmas játékokkal mérjük össze tudásukat a nevezők. A néptánc tudás mellett fontos, hogy népünk hagyományait, szokásrendjét is ismerjék a fiatalok. Ennek ösztönzésére szervezzük a vetélkedőt.
2013.05.18–20.	Pünkösdi Szezonnyitó Napok	Balatongyörök, Bertha Bulcsu Művelődési Ház, móló melletti sétány	www.balatongyorok.hu	A háromnapos ünnepségen sokféle élményben lehet része az ide látogatóknak. Szombaton képzőművészeti kiállítással, gyermekprogramokkal várjuk a vendégeket. Vasárnap pedig a délelőtti ünnepi szabadtéri szentmise után sor kerül a hagyományos Balaton-koszorúzásra. Délutántól zenés szórakoztató műsorok, májusfa kitáncolás és pünkösdi utcából várja a szórakozni vágyókat. Hétfőn a pünkösdi horgászversenyen a pecások kísérhetik meg szerencséjüket.
2013.05.18–19.	Tátorján Fesztivál	Balatonkenese	www.balatonkenese.hu	Balatonkenese büszkesége a Soós hegy lankáin pompázó tátorján (Cambre tataria), mely régebben az egész Alföldön, az erdélyi Mezőségen elterjedt növény volt. A XIX. században csaknem teljesen kipusztult, mára összefüggő kolóniában Európában csak itt tenyészik Balatonkenesén. A fesztivál e növényt és a hozzá tartozó természetvédelmi területet ismerteti meg az érdeklődőkkel, szórakoztató, kulturális programokkal összekapcsolva.
2013.05.18–20.	Pünkösdi Borpiknik	Csopak, Csopaki Strand	www.csopak.hu	A pünkösdi hétvégén finom csopaki borok, táncbemutatók, egészségnap, homokvárépítő verseny, kézműves játszóház, és koncertek várják a csopaki strand látogatóit, valamint megnyitja kapuit a Csopaki Strand Mesterség Udvara is.
2013.05.18.	Pünkösdi Vásári forgatag	Felsőörs, Civilház	www.felsoors.hu	
2013.05.18–20.	Pünkösdi Vigasságok	Hévíz, Deák tér	www.heviz.hu	2013. május 18. és 20. között a hévízi Deák téren megrendezésre kerülnek a hagyományos Pünkösdi Vigasságok rendezvénysorozat. A néhány napos hévízi eseményen népművészeti és kézműves vásár, sörházak, falatozók várják a vendégeket. Zenés-táncos produkciók is színesítik a programot.
2013.05.18–19.	Keszthelyi Kilométerek Félmaraton, Maraton	Keszthely	www.keszthelykilometerek.hu	
2013.05.18–19.	Keszthelyi Kilométerek félmaraton, maraton futóverseny	Keszthely, Több helyszínen	www.keszthelykilometerek.hu	Fantasztikus hangulat, közel 1000 futó! A félmaraton, maraton, és maraton váltó útvonala a csodaszép keszthelyi utcák valamint a Balaton part. A szervezők vacsorával, rajt- és befutó-csomagot, chipes időmérést, online nevezést biztosítanak minden versenyző részére. Babakocsis, kerekesszékes sportolók, valamint külön versenyszámokban a 12 év alatti igazi komoly sportemberek nevezését is várják. Aktív hétfége az egész családnak!
2013.05.18–20.	Várfesztivál	Szigliget, Szigligeti vár	www.szigliget.hu	Már ötödik alkalommal kerül megrendezésre a Pünkösdi hosszúhétvégén ez a háromnapos rendezvényünk, mely szombat délelőttől egészen hétfő délutánig tart. Minden évben törekszünk arra, hogy kicsiktől a nagyokig mindenki megtalálja a neki megfelelő programot. Az alsó várban kialakított színpadon fegyver és harcászati bemutatók, korhű zenéket, táncokat felelevenítő művészek és egyéb zenés-táncos műsorok kerülnek bemutatásra. Szakértők segítségével bárki kipróbálhatja a magyarokra jellemző fegyvereket. A gyerekeknek bábszínházi előadásokkal, szalmásbemutatóval kedveskedünk, és amennyiben teljesítik a Várkapitány által „előírt” próbatételeket, a szigligeti vár apródjává is válhatnak erre a hosszúhétvégére.
2013.05.18–19.	Tihanyi Pünkösdi Pálinka és Hungarikum Fesztivál	Tihany, Tihany Visszhang-domb	www.tihany.hu	A pünkösdi hagyományokhoz és az ünnepkörhöz kapcsolódó programok mellett egy remek gasztronómiai élményt ígér a rendezvény. A Pálinka Fesztivál során a hazai pálinkafőzők legjava mutatja be a termékeit és mellettük a kézművesek vására is vár az érdeklődőket.
2013.05.18.	Baltoni Vágta a Nemzeti Vágta baltoni előfutama	Balatonlelle- Rádpusztá Csárda és Szabadidő Centrum	www.radpuszta.hu	Hazánk legnagyobb idegenforgalmi területe, a baltoni régió sem maradhat ki a Nemzeti Vágta előselejtezőinek sorából: a Balatonlelle melletti Rádpusztán május 18-án szombaton a tó északi és déli partjának lovasai küzdenek meg a fővárosi fináléba jutásért. A közel hét hektáron elterülő csárda és szabadidő centrumban minden adott egy régiós, hagyományörző lovas esemény megrendezésére: csodás környezet, magyaros vendégszeretet, családi programok, kemencében sült ételek, szenzációs versenyek várják majd a kilátogató közönséget.
2013.05.18.	Falunap és gyermeknap Ábrahámhegyen	Ábrahámhegy, Tűzoltópark	www.abrahamhegy.hu	Délelőtt 10 órától változatos gyermek és felnőtt szórakoztató programok: Rendőrségi, és tűzoltó bemutató, bohócműsor, gyermek játszópark, nótá és operett, néptánc műsor, kispályás labdarúgó mérkőzések, délidőben harmonika zenével, jó ebédre várjuk kedves vendégeinket! Kóstolójegy a helyszínen vásárolható. A gyerekek ingyen megkóstolhatják az ábrahámhegyi nagymamák és anyukák palacsintáját, ingyenesen lovagolhatnak, szamaragolhatnak, ugrálhatnak légvárban, 21 órától 02 óráig: Utcabál! Szeretettel vár mindenkit Ábrahámhegy Község Önkormányzata és a Pro Ábrahámhegy Alapítvány!
2013.05.18–19.	Pünkösdlő – Májusfa kitáncoló vigasság	Balatonföldvár, Bajor Gizi Közösségi Ház, Kikötő, Sportpálya	www.balatonfoldvar.info.hu	Május 18. – Dél-Baltoni Táncház, 16.00-18.00 Aprók tánca, 18.00 -23.00 Táncház, zenél a Dió Banda, Helyszín: Közösségi Ház. Május 19.: 14.00 Népi játékos próbatételek gyerekeknek a Pünkösdi Király és Királyné címért a kikötőben. Varázshangok játszóház kicsiknek, 16.30 Néptáncosok felvonulása a kikötőből a Sportpályára, 17:30 „Perdülj táncra” néptánc bemutatók a Sportpályán, 18.30 Kolompos koncert, 19.30 Májusfa döntés táncszállal
2013.05.19.	Pünkösdi díjugratás a lovas akadálypályán	Lovas, Millenniumi Park	www.lovas.hu	Hagyomány, hogy a Lovas Egyesület lovasprogramokat szervez a lovas akadálypályán. Díjugratás és fogathajtás.





DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB	LEÍRÁS
2013.05.19.	Pütkösdi eljegyzés	Badacsonytomaj – Bazalttemplom, Badacsony – Díszter, Rózsakő, Szegedy Róza-ház	www.badacsony.com	A Rózsakő legendája alapján Pütkösd vasárnapra fiatal párokat várnak Badacsonyba, hogy ott jegyezzék el egymást, és vendégeikkel koccintsanak az erre az alkalomra készített Eljegyzési Borral. A hosszú hétvégén nemcsak a szerelmeseknek, hanem a családoknak is számtalan programot kínálnak a környéken: lesznek nyitott pincék, bortúrák, gyalogtúrák, kézműves bemutatók, várfesztivál. Hagyományok, népszokások kelnek ismételten új életre a Badacsony Régió pütkösdi rendezvénysorozatában! A termékenység, az újjászületés és a párválasztás ünnepe különleges élményekkel kecsegtet e szerelmes vidéken. Ilyen a legendás Rózsakőnél megrendezésre kerülő Pütkösdi eljegyzési ceremónia. A szerelmes-párok vasárnap délelőtt lovas kocsikkal elindulnak a Rózsakőhöz, hogy ott eljegyezzék egymást! Minden jegyespár egy palaack Eljegyzési Bort kap ajándékba, melyet májusban a Badacsonyi Borvidék Kéknyelű Borversenyén választanak ki a Badacsonyi Pincészetek legjobb kéknyelű borai közül, ráadásul a Badacsonyi Céh Turisztikai Egyesület jóvoltából egy szerencsés pár egy egész hétvégén keresztül ingyenesen élvezheti Badacsony vendégszeretét. A szórakoztató eseményeken, koncerteken kívül gazdag állandó programok is várják a Vendégeket: régiójáró busz, hegyi túra nosztalgia terepjárával, városnéző kisvonat, kulturális lehetőségek úgy mint Egry festményritkaságok, Szegedy Róza és Kisfaludy Sándor életét bemutató múzeum.
2013.05.19.	Pütkösdi utcabál	Balatonfenyves, Zenepavilon	www.balatonfenyvesen.hu	Utcabál
2013.05.19.	Gyermeknap	Balatonfenyves, Kertmozi, Zenepavilon	www.balatonfenyvesen.hu	A délutántól induló rendezvényen számos verseny, vetélkedő, játszótér és színes kulturális program várja a gyerekeket és az őket kísérő felnőtteket. A rendezvényt minden évben utcabál zárja.
2013.05.19.	Pütkösdlő	Balatonföldvár, Kikötő, Jubileumi tér, Sportpálya	www.balatonfoldvar.info.hu	A nap folyamán, változatos programokon vehetnek részt, az érdeklődők. Gyermek előadásokkal, hagyományörző programokkal, táncszízzel várják a kicsiket és nagyokat a szervezők.
2013.05.19–20.	Buzsáki Pütkösdi Napok	Buszák, Népművészeti Tájháza udvara	www.buzsak.hu	Pütkösdi bál, Folkloreműsor, főző- és borverseny ételkóstolással, operett – illetve könnyűzenei műsor. Gyermekprogramok A buzsáki Pütkösdi Napokat 15 éve szervezi meg Buzsák község Önkormányzata. A rendezvényt a Népművészeti Tájháza udvarán tartjuk. A tájház a XIX. Sz. végén épült valamikor parasztpórtá, melyben hagyományos tisztaszobát, füstökonyhat tekinthetnek meg az érdeklődők. A folklóreműsorban helyi együttesek – Buzsáki Boszorkányos Néptánc Egyesület, Bokréta Hagyományörző Együttes – mellett rendszeresen fellépnek vendég együttesek is, emelve ezzel a rendezvény színvonalát, a helyi általános iskola diákjai műsorukban „Pütkösdi királyt” választanak. Minden évben megrendezzük a főzőversenyt, melynek keretén belül az elmúlt évben 60 főzőcsapat vette ki aktív részét a közös főzésből, valamint a borversenyt, ahol szakértő zsűri 40 buzsáki szőlősgazda közel 70 félé kiváló borát bírálta. Az eredményhirdetést követően operett – illetve könnyűzenei műsorral várjuk vendégeinket. A nap folyamán gyermekfoglalkoztatóval várjuk a 14 év alatti gyermekeket.
2013.05.19–20.	Pütkösd Keszthelyen	Keszthely, Belváros, Sétáló utca	www.balatonszinhaz.hu	A Pütkösd alkalmával a népi hagyományok felelevenítése és a nagyközönségnek történő bemutatása a legfőbb célja 2013-ban is a programok szervezőinek. Kiegészítésként néptáncosok felvonulása, népzenei koncert, kézművesek bemutatása és játszótér kerülnek megrendezésre. Imár hagyomány a belvárosi üzletek meghosszabbított éjszakai nyitva tartása is, mely 2013-ban sem maradhat ki a rendezvénysorozatból fáklyákkal, gyertyákkal, pezsgővel és könnyűzenei koncertekkel.
2013.05.20.	Pütkösdi Keszthely Fesztivál 2013	Badacsony, Móló park	www.badacsonyiprogramok.hu	Pütkösdi Keszthely Fesztivál Badacsonyban a pütkösdi ünnepkör idején egy nagyszerű gasztronómiai program mindazoknak, aki rajong a Balaton, a horgászat, a halak és a kulináris élmények iránt. A badacsonytomaji Sporthorgász Egyesület jóvoltából keszthelyi vendégek várják az érdeklődőket, ahol a vendégek megkóstolhatják a Balaton egyik legfinomabb halfajtáját.
2013.05.22.	Biológiai Sokféleség Nemzetközi Napja	Fenekpuszta, Vönöczky Schenk Jakab Kutatóház	www.bfnp.hu	A Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság szeretettel várja az érdeklődőket a Kis-Balatonra. Az előadás során hallhatunk az érdeklődők a fokozottan védett területről, és látogatást tehetnek a Diás-szigetre. Előzetes jelentkezés szükséges! Időpont: 2013. május 22. 9 és 13 óra
2013.05.25.	Családi Nap	Lovas, Millenniumi Park	www.lovas.hu	Az önkormányzat szervezésében Családi Napot tartanak a Millenniumi Parkban. Gyermekprogramok, játszótér, alkotócsoporthoz, de a felnőttek részére is szerveznek különféle versenyeket, programokat, így a család valamennyi tagja jól érzi magát.
2013.05.25.	Város- és gyermeknap	Badacsonytomaj, Badacsonytomaj, Sportpálya	www.badacsonyiprogramok.hu	Város- és gyermeknap rendezvény várja a családokat. A változatos szórakoztató programok között minden korosztály találhat magának kedvére valót. Sportprogramok, kispályás foci, főzőverseny, zenés gyermekműsorok, koncertek, tánc, bohóc-műsor, játékok, ugrálóvár és kézműves kirakodóvásár gondoskodik a kellemes kikapcsolódásról.
2013.05.25.	Piroskereszt-túra	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok	A népi vallásosság tárgyi emlékei közé tartoznak a bádokorpuszos fakeresztek, melyek faluk szélén, utak mentén, gabonaföldeken, határok mezsgyéjén az egész Kárpát-medencében megtalálhatók; állításukhoz csodás események, megkapó történetek fűződnek. Ezek a keresztetek őrzik a mesterek hitét, mellyel megalkották művüket. A vonyarcvashegyi „piroskereszt” biztosan már állhatott az 1900-as évek elején, hisz nagyapáink gyermekkori emlékei nyomán a szóbeli hagyomány megőrzött néhány hiedelmet.
2013.05.25.	XXI. Strand- és Szezonnyitó ünnepség	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok	Szórakoztató műsorokból álló délután, a szezon indításának jelképeként, melynek zárása egy zenés parti este. A vidám hangulatú Zalai Balaton-part Ifjúsági Fűvészenekar és az Eötvös Károly Általános és Művészeti Iskola mazsorett csoport műsora gondoskodik.
2013.05.25–26.	Nemzetközi Strandkézilabda Torna	Vonyarcvashegy, Lidó Strand	www.vonyarcvashegy.hu/programok	Az idén is megrendezik Vonyarcvashegyen a Balaton Beach CUP 2012 elnevezésű Nemzetközi Strandkézilabda Fesztivált. A népszerű balatoni rendezvényen 2006 óta már 11 ország strandkézilabda játékosai vettek részt. A jelentkezési határidő május 12. Az Európai Kézilabda Szövetség szabályzata alapján a meccseket 2 strandkézilabda mezőnyben lehet játszani. A zsűri minden tornát külön értékeli, a résztvevők pedig mezt és a Lidó Strandra érvényes VIP-kártyát is kapnak. A mérkőzések pontos időpontjait a turné kezdete előtt e-mailben küldik el a szervezők. A Balaton Beach CUP 2012 részvételi díja csapatonként 15 ezer forint.
2013.05.29–06.02.	Valóra váltott egészség – Gyógyító hét	Balatongyörök, Jungling Zoltán Közösségi Ház – Balatongyörök, Kossuth u. 64., és több más helyszín	www.balatongyorok.hu	Balatongyörök egyedülállóan szép panorámájával nyugtázza az ide látogatókat, az utazók sokszor a Nápolyi öbölhöz hasonlítják. Ide hívjuk és várjuk mindazokat, akik a szépség szerelmesei, akik nyugalomra és egészségre vágyanak, és szívesen mozdulnak is érte. A Panoráma Világklub Életmód Fóruma, Balatongyörök Önkormányzata és a helyi Turisztikai Egyesület közös összefogásával elindítunk egy programsorozatot, melynek keretében öt napon át kínálunk elméleti és gyakorlati ismereteket mindazoknak, akik boldogan és egészségesen szeretnének élni. A meghívott előadók a legújabb gyógyászati módszerekről tartanak bemutatóval egybekötött előadásokat, pl. kvantumgyógyászat, kvantumjóga, szemtréning, Hellinger-féle családállítás, boldogságindex emelés stb. Mindezek mellett a résztvevők többféle sportolási és rekreációs programon vehetnek részt, pl. golfozás, kalandtúra a Csodabogyós barlangban, lovas kocsikázás, barangolás gyalogosan és kerékpárral a közeli erdőben, bortúra, stb.





# 100% VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2013. # 039



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