

100% vitorlázás

2015. # 063

PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶

március





FOTÓ: ARÁNYSEKLI ADRIA KUPA – RÁPOLTHY EDIT

IMPRESSZUM • 2015. március

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** BÁNYÁSZ ÁRPÁD, CSOLTÓ ÁKOS, GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN), GERŐ ANDRÁS, HORVÁTH ATILA, RÁPOLTHY EDIT, SZUTOR FERENC **FOTÓ:** BOGEE TÓTH, CSERTA GABOR, GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN), GERŐ ANDRÁS, HORVÁTH ATILA, LITKEY FARKAS, RÁPOLTHY EDIT, SZUTOR FERENC, WWW.CLIPPER-ROUNDTHEWORLD.COM **FORRÁSOK:** ADMIRAL SPORT PORT, MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG, SAILFORYOU, SPARTACUS VITORLÁS EGYLET **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** FEKETE ZOLTÁN **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2015. MÁRCIUS 31. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** GERŐ ANDRÁS

100% VITORLÁZÁS

tartalom

VERSENYEK LITKEY FARKAS ÉS CSAPATA MÁSODIK HELYEN VÉGZETT (6), SZENTENDRE-BUDAPEST VITORLÁS TÚRAVERSENY (8), 9. ARANYSEKLI ADRIA KUPA (11), F. W. RAIFFEISEN PRIVATE BANKING – ÉVADNYITÓ IFJÚSÁGI KUPA (24), A VILÁGBAJNOKI INDULÁS A TÉT MALLORCÁN (25), MINDEN JÓ... HA A VÉGE JÓ...(27)

HORIZONT BUDAPEST BOATSHOW 2015 VIDEÓ (30), CLIPPER ROUND THE WORLD (31), A CSÓNAK, AZ CSAK ÚGY VOLT... (34), MEGNYÍLT A VITORLÁZEUM! (40), ÚJ ELNÖKSÉG A SPARIBAN! (42)

KALÓZKODJUNK REKVIEM A KALÓZOKÉRT (43), SZUNNYADÓ KALÓZOK (50), KALÓZTÚRA? KALÓZTÚRA! (54)

KIKÖTŐ VÁLTOZÁSOK A PORTHOLE KÁRTYA ELFOGADÓHELYEK LISTÁJÁN (56), ÚJRA VÁRJA VENDÉGEIT A KÖRÖSHEGYI VÖLGYHÍD KÁVÉZÓ! (57), ÚJ KIKÖTŐ NYÍLIK BALATONFÜREDEN! (58)

DÓRA HAJÓ MÁSODIK RÉSZ (60), HARMADIK RÉSZ (63)

MŰHELY OFF-SHORE SZEMINÁRIUM A MÁRVÁNYSZONYBAN (66), TAVASZI SZERVIZ! (67), MEGVETTED MÁR AZ ALGAGÁTLÓT? (68), AZ ELŐRELÁTÓ (69), ALLEN KEYBALL TRAPEZE SYSTEM (70)

HANSE

385

**NAGY SEBESSÉGNÉL IS
BIZTOS IRÁNYTARTÁS**

Hosszú vízvonal, tavi kíl
Designed by judel/vrolijk & co

**TACK-VÁLTÁS A
KÖTÉLZET ÉRINTÉSE NÉLKÜL**

Integrált önváltó focok

SZELLŐS ÉS VILÁGOS

Minden kabinban testablak
Fedélzetbe símuló nyitható nyílások

**ERGONOMIKUS
COCKPIT KIALAKÍTÁS**

Dupla kormány, lehajtható fürdőplatform,
stabil cockpit asztal, széles ülések, mély
rakodótér

**„EGYKEZES”
VITORLÁZÁS**

A mozgókötélzet hátrafut
a kormányállásig

LENDÜLETES CIRKÁLÁS



Video

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

VERSENYEK

- 06 LITKEY FARKAS ÉS CSAPATA MÁSODIK HELYEN VÉGZETT
A J24-ES OSZTÁLY 2014/15-ÖS TÉLI OLASZ BAJNOKSÁGÁN
- 08 SZENTENDRE-BUDAPEST VITORLÁS TÚRAVERSENY
- 11 9. ARANYSEKLI ADRIA KUPA – 2015. MÁRCIUS 21–MÁRCIUS 28.
- 24 F. W. RAIFFEISEN PRIVATE BANKING –
ÉVADNYITÓ IFJÚSÁGI KUPA
- 25 A VILÁGBAJNOKI INDULÁS A TÉT MALLORCÁN
- 27 MINDEN JÓ... HA A VÉGE JÓ...



Litkey Farkas és csapata

Forrás: Sailforyou
Fotó: Litkey Farkas, FaceBook

második helyen végzett a J24-es osztály 2014/15-ös Téli Olasz bajnokságán

A versenysorozat 2014. október közepén kezdődött, és március 15-i díjkiosztóval ért véget. Minden hónapban két vasárnap rendezték a versenyeket, december és január között egy hosszabb szünettel. Összesen húsz futamot terveztek, amelyből 14-et sikerült megrendezni. A győzelmet Ignazio Bonanno és Giggi Ravioli csapata szerezte meg, második helyen az Erica Manauzzi, Litkey Farkas, Federico Miccio, Alessio Carvelling, Giorgio Caprini csapat végzett.

Litkey csapata kezdő vitorlázókból áll, akik komoly fejlődést mutattak a versenysorozat alatt. Eleinte a harmadik helyen álltak a húsz hajót (100 versenyzőt) felvontató mezőnyben, majd a 2015-ös évben átvették a második helyet, és sikeresen megvédték azt. Litkey Farkas elmondta, hogy a téli bajnokság nagyszerű felkészülés volt a 2015-ös Soling világbajnokságra, amelyet május 22–28. között rendeznek Castiglione dela Pescaia-ban.

2014/15 Téli Olasz bajnokság eredményei



"Litkey csapata kezdő vitorlázókból áll, akik komoly fejlődést mutattak a versenysorozat alatt."

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

Maximális teljesítmény

Kivételes alaktartás

Megismételhető
eredmények

Professzionális háttér a legjobb vitorlázóktól

 **QUANTUM**
SAIL DESIGN GROUP

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

www.quantumsails.hu

Szentendre-Budapest Vitorlás Túraverseny

Forrás: Admiral Sport Port

A folyami vitorlázás, versenyzés népszerűsítése céljából idén is megrendezésre kerül májusban a Szentendre–Budapest vitorlás Túraverseny.

Rendező szerv: Wiking Yacht Club / Ötletgazda: Fluck Jenő (Tel: 06 20 327 3880) / Részt vevő hajók: amik a hidak alatt átférnek / (7,5 m fix pont magasságú) / Verseny napja: 2015. 05. 30–31. szombat, vasárnap / Tervezett rajt időpontja: 13.00 óra

Részletes program és információk a résztvevőknek

Hajó és utánfutó

2015. 05. 23. szombattól várjuk a hajókat a WYC szentendrei kikötőjébe. Az utánfutókat a Marina Parton tudjuk tárolni a verseny végéig.

Menetrend

Indulás, kormányosi értekezlet: A verseny napján, 2015. 05. 30-án a Marina Parti kikötőből tervezzük az indulást, egy menetrend szerint Szentendrére közlekedő hajóval (indulási időpont: 9.15 óra). Az út során kormányosi értekezletre kerül sor, illetve lehetőség adódik a pálya megismerésére, behajózására.

Érkezés, kormányosi értekezlet:

Szentendrére 11 órakor
Kormányosi értekezlet azoknak a versenyzőknek, akik, csak a verseny napján tudják, hajójukat a helyszínre hozni.



A rajt tervezett időpontja: 13.00 óra

A verseny alatti biztosításról Fluck Jenő ill. Loór Gábor 2 db RIB gumimotorossal.

A befutás a Marina parti öbölben.
Várható időpontja: 15.00–16.00 óra között.

Értékelés: Az utolsó hajó partra érkezését követő 30 percen belül. Ezt követően minden résztvevőt és hozzátartozót szeretettel várunk egy bogrács vacsorára.

Esőnap

Rossz idő esetén (amit már egy-két nappal a túra előtt valószínűsíteni lehet) az egész programot vasárnapra halasztjuk, melyről előtte mindenkit külön értesítünk.



Címek:

WYC Szentendrei kikötője, Dunakorzó 3. Tel: 06 20 466 7901, WYC Budapest kikötője, XIII. ker Vizafogó

Telefon:

06 20 466 7910

Nevezés:

fluck.dori@gmail.com

Nevezési díj:

2.000 Ft/fő, a helyszínen fizetendő

9. ARANYSEKLI ADRIA KUPA

Szerző: Rápolthy Edit

2015. március 21 – március 28.

BESZÁMOLÓ

Vodice – Zlarin – Sali – Rab – Preko/Zadar – Biograd na Moru



FORRÁS: A WWW.CAPTAINS.HU (HTTP://CAPTAINS.HU/ADRIA-KUPA/FUTAMOK/) FELTÜNTETETT FUTAMOK LISTÁJA ALAPJÁN A TÉRKÉPET A PORTHOLE MAGAZIN KÉSZÍTETTE.



Esős, szeles, „Szellemes” November, márciusban (1 nap)

Az Elan 350 one design flotta sorban egymás után hagyta el dél magasságában a kikötőt, köztük November nevű hajó, a Szellemesek csapatával, irányba véve a 15 mérföldre lévő Vodice kikötőjét, melyből végül a szomszédos Tribunj lett. Helyhiány márciusban? Mi lesz itt nyáron?

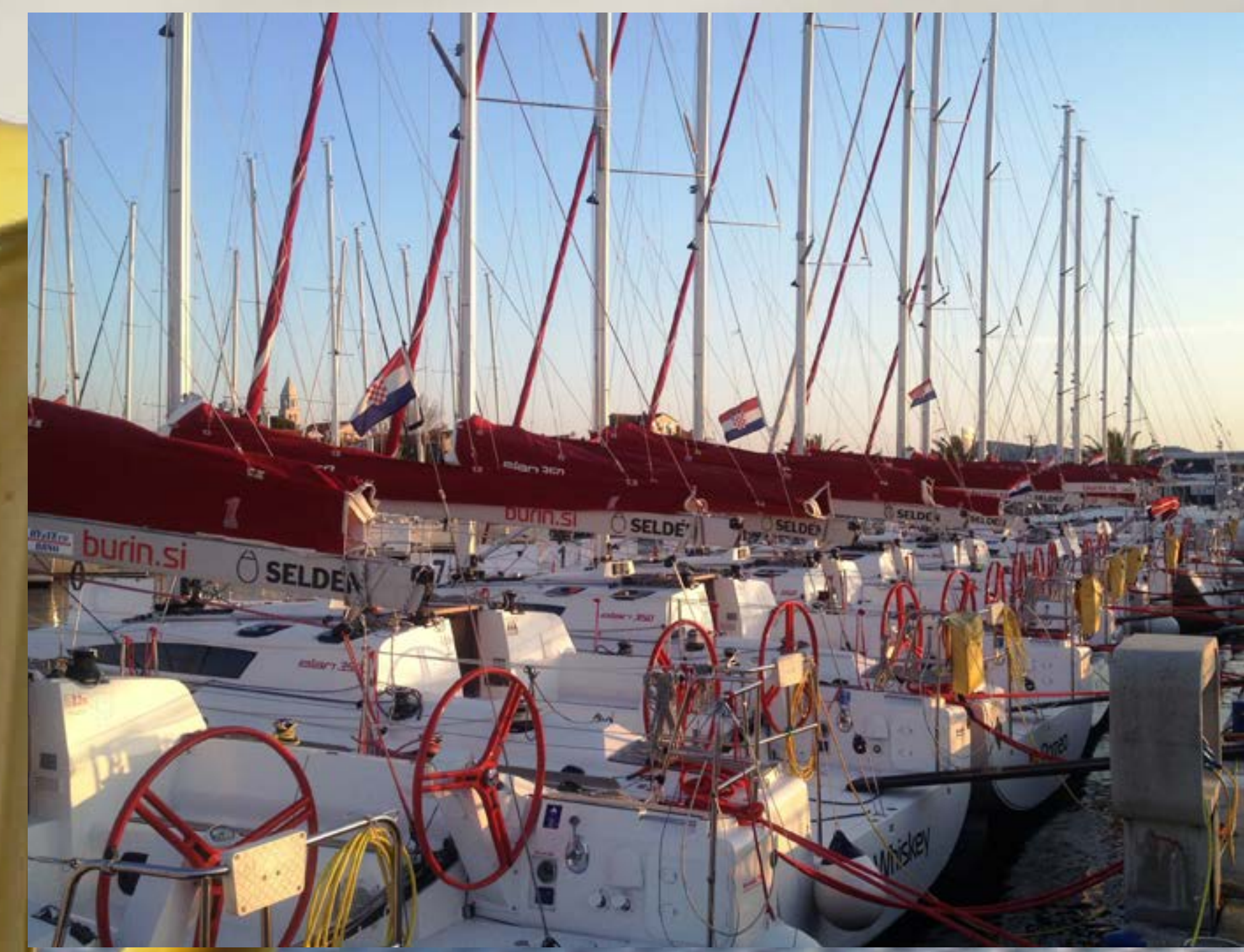
A Szellemes csapata



Napsütéses időben, egyenletes 18-20 csomó körüli DK-i szélben kreuzolva haladt a hajó a célállomás felé. Ami nem volt baj, hisz a több kezdőből, mint tapasztalt vitorlázóból álló csapatra igazán ráfért egy nulladik nap. Sportos, 5 fővel parádésan vihető hajónkon, 6 fős legénységgel – melyből 3 lány – a célállomás eléréséig szépen kialakultak a szerepek, ami kellett is, hogy nagyobb biztonsággal vágjunk neki a mai futamnak, melyet a szervezők, első versenynap lévén, gondosan nem szántak egy túl taktikás és bonyolult futamnak, de az időjárás azért hozzájárult a magáét.

Az előrejelzések stabil keleti délkeleti szelet ígérnek 20 csomó körül, az előző napihoz hasonló ráfújásokkal, nehezítve a körülményeket azzal, hogy a rajt pillanatában elkezdett esni az eső, és ez végig keményen így maradt.

8 körül még egy kis friss kenyér beszerzés és reggeli és közben taktikai megbeszélés után elhagytuk a fekete lovag (egy hatalmas fekete yacht, szerényen ezzel a névvel) melletti helyünket. Azonnal megállapítottuk, hogy soha nem cserélnénk le vitorlás hajónkat egy efféle lovag kedvéért...



Szombaton reggelre összegyűlt a csapat a Biogradi kikötőben, hajóátvétel után pedig jöhetett a bevitorlás.

"A szervezők nyilván figyeltek is arra, hogy azokon a hajókon ahol nem összeszokott emberek vagy éppen nem csak tapasztalt vitorlázók indulnak, meglegyen a megfelelő irányítás."

A 23 hajóból álló mezőnyben Dufour-ok és Elanok haladtak a stabilan 18-20 csomó körüli délkeleti alapszélben, melyet 26-28-as ráfújások és a végig rendületlenül szakadó eső tett a hajóknak nevéhez illő hangulattá.

A November csapata az elejétől kezdve, elszántsággal és hatalmas koncentrációval, fegyelmezetten dolgozott a hajón, a kormányos pedig jó taktikával, irányítással párosította mindezt. Az egy nap alatt éppencsak összeszokott csapat remekül vitte a sportos 350-est, stabilan a mezőny közepén. A szervezők nyilván figyeltek is arra, hogy azokon a hajókon ahol nem összeszokott emberek vagy éppen nem csak tapasztalt vitorlázók indulnak, meglegyen a megfelelő irányítás.

Láttunk delfineket is cikázni a hajó előtt, mely mindet kellemetlenséget feledtetett, kevésbé a sirály mely lerabolta a nagy hajtásban éppen bekapni szándékozott szendvicsvéget...



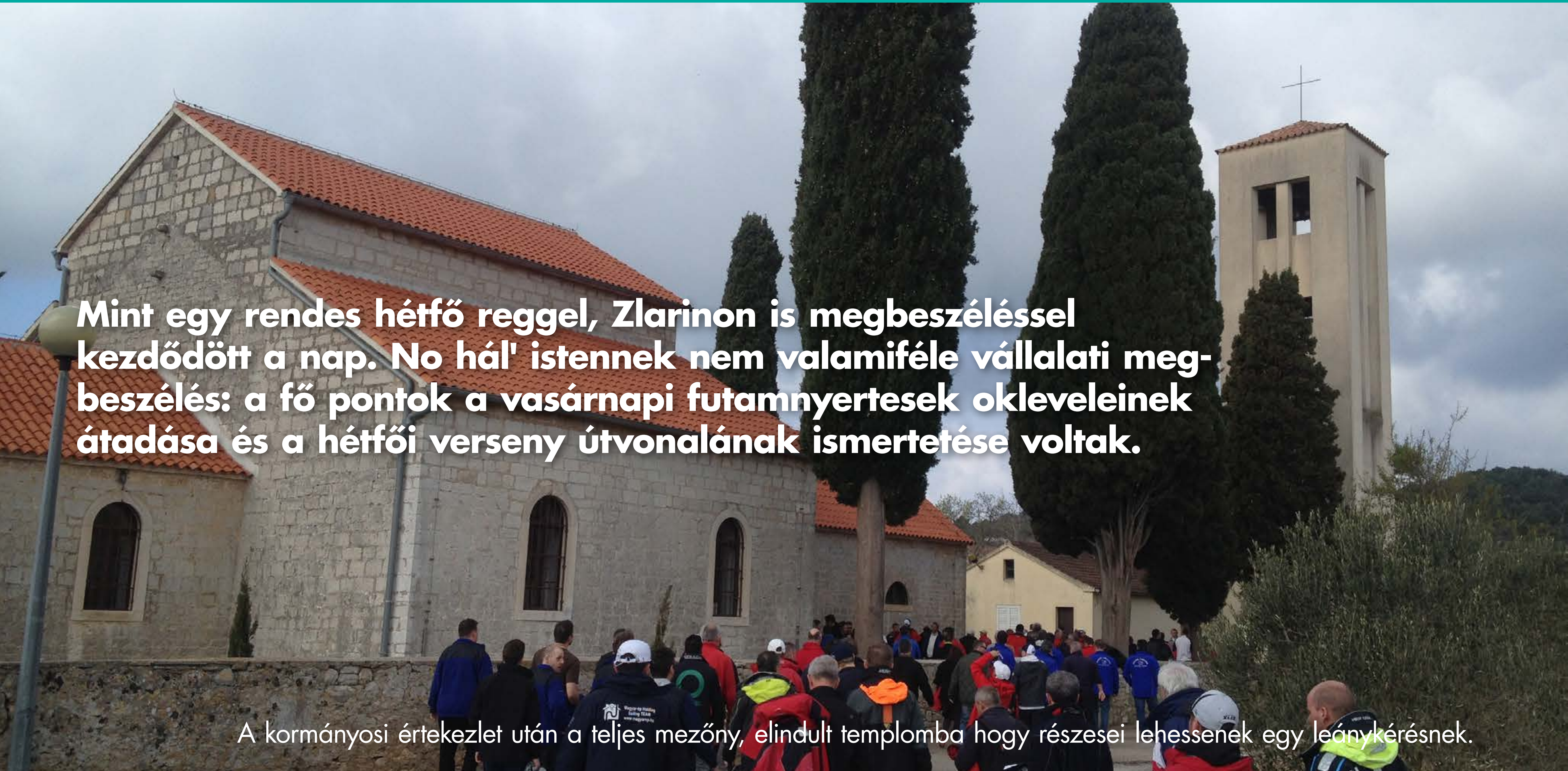
No de lényeg a lényeg a November, remek csapatmunkával teljesítve a 19,2 mérföldes távot 15 óra 1 perc 43 mp-kor, az Elan flotta 5. helyén ért célba maga mögé utasítva a teljes mezőny jó kétharmadát. A hajók a befutó melletti Zlarin kikötőjébe érkezve nagy leeresztéssel kezdte a lazítást, az egész napos szakadó esőben teljesített verseny után sorra kerültek elő a csapatoknál pálinkásüvegek, majd elkezdődött ez élmények megbeszélése

Persze mindenki reméli, hogy az eső kieste magát erre a hétre, mindenesetre a hétfői nap, mely egyelőre nem sok szelet ígér, még jó felkészülés lesz a kedden rajtoló éjszakai futamra.



A mezőny 23 hajóból állt

Szélmentes rajt, kellemes futam, és egy erősnek ígérkező folytatás (2. nap)



Mint egy rendes hétfő reggel, Zlarinon is megbeszéléssel kezdődött a nap. No hál' istennek nem valamiféle vállalati megbeszélés: a fő pontok a vasárnapi futamnyertesek okleveleinek átadása és a hétfői verseny útvonalának ismertetése voltak.

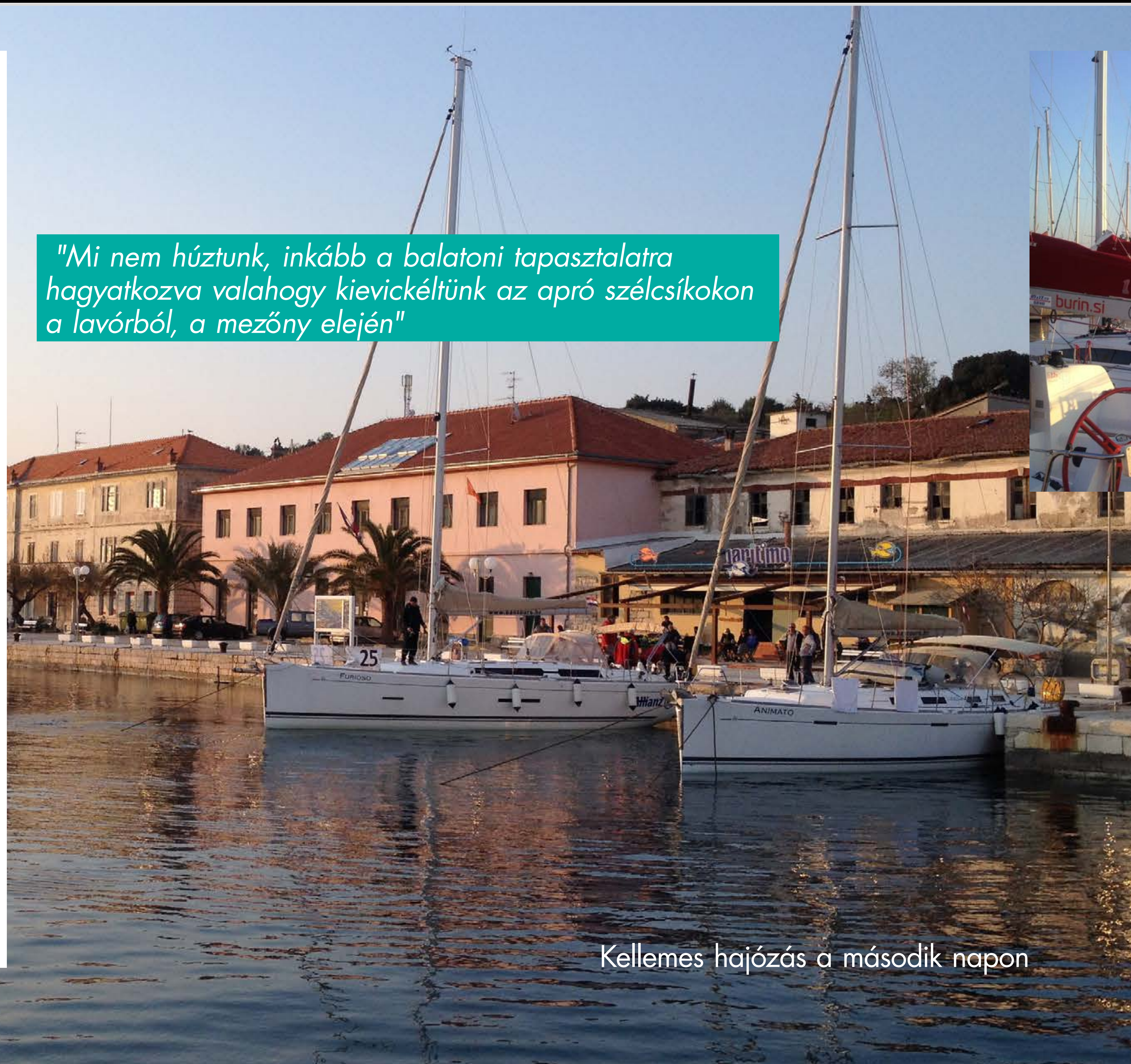
A kormányosi értekezlet után a teljes mezőny, elindult templomba hogy részesei lehessenek egy leánykérésnek.

Az időjárás előrejelzés szerint gyenge szél ígérkezett, így a nap elején elmondták, hogy bármelyik ellenőrzési pont lehet befutó. A 4 ellenőrzési pontból álló útvonal, kb. 50 mérföld állt előttünk a 11 órás rajtkor, mely Zlarinból indult és a végcél Sali volt.

A rajt valóban szélcsendes volt, az első fordulóig mindenki keresgélte a brízeket, ki gennakert húzva ki a nélkül. Mi nem húztunk, inkább a balatoni tapasztalatra hagyatkozva valahogy kievickéltünk az apró szélcsíkokon a lavórból, a mezőny elején! Majd jött egy kis szél és megindultunk, na nem ám annyira, de a kettes-hármas DK, DNY, majd ÉNY-i forgó szélben nagyjából egyenletes 5-6 csomós sebességgel, jó taktikával, pontos fordulókkal az elanok között a 3. helyen, összesítettben a 4. helyen értünk célba. A pályát közben lerövidítették, így a 3. ellenőrzési pontnál volt a befutó. Egy kis motorozás és napozás után az elsők között értünk be Sali kikötőjébe.

Saliból tervezték indítani az éjszakai futamot, de a reggel fél 9-es skipper értekezleten ez megváltozott, mert az Olaszország

"Mi nem húztunk, inkább a balatoni tapasztalatra hagyatkozva valahogy kievickéltünk az apró szélcsíkokon a lavórból, a mezőny elején"



Kellemes hajózás a második napon

"Az értekezlet számunkra különleges volt, hisz az előző napi helyezettek mindig oklevelet kapnak, ma reggel pedig mi is kaptunk."

partjainál erősködő ciklon itt is megtette hatását, és éjjelre a Rab Pag Losinj körzetben, ahol pont a futam zajlana, 3-4 órán át 50-60 csomós szellőkésések várhatóak. Ebben nem lesz éjszakai futam, így a keddi verseny egy igen erős szeles délkeleti csapatásnak ígérkezik Saliból Zadarba. Az értekezlet számunkra különleges volt, hisz az előző napi helyezettek mindig oklevelet kapnak, ma reggel pedig mi is kaptunk.



A kormányosi értekezlet után a teljes mezőny, elindult templomba. No nem gyónni vagy utolsó kenetért, a kilátások miatt, hanem egy lánykérés okán! Nem történt még ilyen az Aranysekli kupák történetében, a közel 100 főből álló mezőny együtt ünnepelte a jegyeseket. Örömteli pillanatok után, kiadós reggeli taktikai megbeszélés és 11.30-kor rajt. Ami pedig várható, 6-os 7-es szél 10 csomós sebesség, és reméljük siklás. Szerencsére a csapat pontos és fegyelmezett, mert hibázási lehetőség ma sincs!

Kényszerpihenő és beszélgetés a szervezőkkel (3-4. nap)



A kormányosi értekezleten előre jelzett napközbeni erős, szeles rohanás késett, jobban mondva a befutóig el is maradt.

Kedden 11.30 órakor rajtolt a mezőny Saliból. A kormányosi értekezleten előre jelzett napközbeni erős szeles rohanás, késett, jobban mondva a befutóig el is maradt. Ennek valószínűleg mindenki nagyon örült, mert így egy kellemes szeles, napsütéses vitorlázásban volt része a mezőnynek. Azért egy 10-12 csomós sebességgel siklás élménye sem lett volna elhanyagolható! Kreuzos rajt, majd szinte végig 3-as délkeleti szélben napsütésben raumolt a mezőny, majd kreuz befutóval délután 4 körül ért véget a keddi verseny Zadar kikötőjében. Jó nap volt, mindenki élvezte.

A verseny rendezői azonban nem véletlenül döntöttek amellett, hogy nem lesz éjszakai futam, mert éjjel bizony bedurvultak a körülmények és megérkezett egy igencsak viharos jugo, 50-60 csomós széllel. Ebből mi Zadar viszonylag védett kikötőjében csupán egy zord esős reggelt tapasztaltunk.

A szerda reggeli kormányosi értekezleten aztán tájékoztatták a csapatot, hogy egyelőre még kérdőjeles a nap. Ha lesz is valami, egy pályaverseny lesz a kikötő előtti öbölben, és a flotta holnapig Zadarban marad. Kiosztották a 2 körös up and down pálya rajzát, majd 13 óráig várakozás, és ha erősödik a szél, durvul az eső, még lehet ez is elmarad. El is maradt. A védett zadari kikötőben is erős szélben és szakadó esőben a mezőny így készül a holnap rajtoló éjszakai futamra, melyen az előrejelzések szerint esőre nem számíthatunk és túlságosan erős szélre sem, vagyis remélhetőleg kikötünk pénteken Biogradban, mire eléri a Közép-Adriát az újabb erős bora, észak kelet felől.



Az értekezlet után kaptam el egy rövid beszélgetésre Hovanecz Zoltánt az Aranysekli Adria Kupa alapítóját és Dragan Penjalovot a verseny főbíróját, akik immár 9. éve együtt szervezik a magyar hajósok egyik legnagyobb tengeri navigációs vitorlás versenyét. A szervezésről, a verseny útvonalának meghatározásáról, a biztonságról kérdeztem őket:

A tengeri túraversenyek előtt van egy körülbelüli terv, mely azon elvek alapján kerül meghatározásra, hogy mik az igények. A versenyszellem és a versenyzők vitorlázó tudásának próbatétele domináljon inkább, vagy az, hogy minél színesebb élmény, minél szebb tájak és komfortos kikötők szerepeljenek az útvonalban. Az Aranyseklinek ilyen szempontból kettős célja van.

Olyan hajósok versenye ez, akik sokat akarnak vízen lenni, szeretik a technikás futamokat, melyekben fontos szerepe van a taktikának és a navigációnak, nem okoz problémát nekik egy akár 30 órás éjszaka is zajló futam, képesek helyt állni szélsőségesebb időjárási körülmények közepette is, hisz ez márciusban még simán előfordulhat, de fontos számukra a kényelem, a megfelelő színvonalú kikötők megléte, valamint a varázslatos apró szigetekkel tarkított közép adriai partvidék.

A futamok útvonalának összeállítása minden esetben a szervezés és a versenybíró közös munkája alapján zajlik. Az előre felvázolt pályák módosulhatnak az aktuális szél, időjárási és tengeri viszonyokhoz igazodva. Minden nap, a hajnali órákban Zoltán és Dragan 5 forrásból szerzett előrejelzés, helyismeret, sok-sok éves hajózási, vitorlázó és tengeri tapasztalatiak alapján próbálják a legvalószínűbb időjárási viszonyokat megjósolni, majd ez alapján véglegesíteni az aznapi pályát.

Az első, amit szem előtt tartanak, hogy a versenyzők mindig elégedettek legyenek a pályával, hogy biztonságban hajózzanak, hogy ne legyen benne olyan szakasz, ahol túl sok a zátony, de azért mégis legyen benne technikás szakasz és kihívás, szigetek között kelljen elmenni, ne legyen monoton, hanem izgalmas legyen, több irányú szelekkel, melyek megkövetelik a vitorlázó és navigációs ismereteket egyaránt.

Ennek ellenére még így is bármikor megviccelheti a szervezőket és a versenyzőket az időjárás. Ez az amit nem lehet megváltoztatni, és ha jól tudunk alkalmazkodni hozzá, akkor jó hajósok vagyunk. A verseny célja, hogy apró kihívásokkal mindig fejlesszék a versenyzők tudását, hogy jó hajósokká váljanak.

Mikor a jelentkezés során összeállnak a csapatok, a szervezők már rendelkeznek egy előzetes ismerettel a csapatok tudásáról, aztán az első nap egy biztonságosabb amolyan tesztelés futam alatt még jobban megismerik a mezőnyt. Mivel minden ember és csapat folyamatosan változik, mindig óvatosan indulnak, majd folyamatosan tolják ki a határokat, úgy hogy ez végig mindenki számára élvezhető legyen. Pontosan ezért, egy ilyen navigációs, hosszú pályákkal bíró verseny megtervezése mindig nehéz és felelősségteljes, nagy tudásra van szükség hozzá.

Az Aranysekli versenyzőinek szerencséje van. Zoltán és Dragan 9 éve együtt indították az Aranysekli kupát és azóta, folyamatosan együtt dolgoznak, már jól ismerik a magyar hajósok lüktetését, igényeit, így évről évre egyre jobb pályák és versenyek kerülnek megrendezésre sok visszatevő ismerős vitorlázóval és egyre bővülő résztvevői létszámmal. Dragan pedig jó pár szót magyarul is megtanult már, mint például: egészségedre!



Aranysekli Adria Kupa. A véghajrá. (utolsó napok)



Március 27-én délután 15:26-kor az utolsó hajó befutásával véget ért a 9. Aranysekli Adria Kupa.

Napnyugta után csendes lett az idő, már-már a megállással küzdöttek a hajók, és a legnagyobb izgalmat mindenki számára a halászhajók kerülgetése jelentette.

Egy maratoni menet lett a vége, mert az időjárási viszonyok miatt, a verseny jellegzetessége, az egész éjszakán át tartó futam az utolsó éjjelre maradt. Március 26-án, csütörtökön 12.30 kor rajtolt el a mezőny a Zadar előtti kikötőből. Egy erős szeles kreuzolás után estére csillapodtak a kedélyek és egy egész éjszakán át tartó szélcsendes hátszeles szakaszban pihenheték ki magukat a versenyzők.

Napnyugta után csendes lett az idő, már-már a megállással küzdöttek a hajók, és a legnagyobb izgalmat mindenki számára a halászhajók kerülgetése jelentette. Az éjszakai szakaszban volt pár fordító, de ezek sem okoztak különösebb izgalmat, „maximum az, hogy jussunk el odáig ebben a kis szélben...” Majd hajnaltájt átfordult a szél nyugatiba, majd

északnyugatiba és a semminél kicsit erősebb lett. Remek napsütéssel, és hátszéllel köszöntött a csapatokra a reggel. A kora reggeli 4 órán át tartó gennaker shottolás eleje egy jobbféle tai-chi-nak is beillett, kiváló levegőn, aztán az erősödő szél már próbára tette az izmokat, és kezeket. Az ígéreteknek megfelelően pedig dél körülre ismét fordult és erősödött a szél, és mire az utolsó előtti fordító ponthoz értek a csapatok a bóra is megérkezett. Pont, ahogy az előrejelzés elhangzott a csütör-

tök reggeli skipper értekezleten is. Jöhetett még egy kreuzos szakasz a Biograd előtti célvonalig. Meglepetés nem volt, erősödő szél igen, így a vége, csak úgy, mint a futam eleje, egy erős 27 csomó körüli csapatásnak ígérkezett. Aztán mégis csak lett meglepetés, ugyanis a mezőny második felére a Biograd előtti részen, röviddel a befutó előtt percek alatt lecsapott egy hirtelen jött vihar. Dörgés, villámlás, jégeső, zivatar... Rendkívüli módon hiányzott ez még mindenkinek 27 óra vitorlázás végére, de hát ilyen is történik. Végülis az éjszakai futam során az Adria minden arcát megmutatta a mezőnynek: jugó, bóra, szélcsend, napsütés, kreuzolás, hátszél, csapatás, nyugalom és a végén egy "jó" kis jégeső...

Dörgés, villámlás, jégeső, zivatar... Rendkívüli módon hiányzott ez még mindenkinek a 27 órnyi vitorlázás végére



Végül fél 4–4-re mielőtt még túlságosan viharossá vált volna az északkeleti, mindenki beért biztonsággal. A csapatok leszereltek, és egy kis pihenés következett az este 8 órától kezdődő díjkiosztó és vacsora előtt.

Véget ért az egy hét vitorlázás, véget ért a verseny...

Jó kaland volt, remek szezonkezdés, kihívásokkal teli, de mégis mindig biztonságos pályákon zajló navigációs verseny, a varázslatos adriai szigetek között, mely ilyenkor tavasz elején még épp csak éledezik. A napi rutinjukat élő helyi lakosságon kívül turistával vagy akár egy vitorlás hajóval sem találoztunk, így sokszor meg volt az az érzése az embernek, hogy ez a közép-adriai pálya most mintha csak azoké a magyar vitorlázóké lenne, akik elindultak az Aranyseklin





F. W. Raiffeisen Private Banking – Évadnyitó Ifjúsági Kupa

Forrás: Spartacus Vitorlás Egylet

VERSENYKIÍRÁS

Balatonföldvár ad otthont az idei F. W. Raiffeisen Private Banking Évadnyitó Ifjúsági Kupának, melyet 2015. április 25–26. között rendeznek. A verseny rendezője a Spartacus Vitorlás Egylet. A verseny a 420, LR, L4.7, Cadet, OP hajóosztályok számára rendezik.

A versenykiírás részletei ide kattintva olvashatóak.



A világbajnoki indulás a tét Mallorcán

Forrás: Magyar Vitorlás Szövetség
Fotó: Cserta Gabor, Bogee Tóth

Budapest, 2015. március 28 - A riói kvótás Berez Zsombor és a többi, a jövő évi olimpiai részvételre pályázó magyar vitorlázó is hajóba ül a Princesa Sofia elnevezésű rangos versenyen, amelyet március 28. és április 4. között rendeznek Palma de Mallorcán.



SAJTÓKÖZLEMÉNY

A legnagyobb vetélkedés a magyarok között a Laser Standard hajóosztályban várható. Tomai Balázs, valamint a Vadnai testvérek, a még egyaránt tizenéves Benjamin és Jonatán versengésének a tétje, hogy ki indulhat majd a júliusi, olimpiai kvalifikációs világbajnokságon.

Brencsán Ábel, a Magyar Vitorlás Szövetség versenysport menedzserre elmondta: hazánk jelen pillanatban egyetlen versenyzőt küldhetne a kanadai Kingstonba, de ez a vb-kvótaszám a későbbiekben várhatóan még nőni fog. A világbajnoki induló(k) kilétét

Érdi Mária



a mallorcai eredményeken kívül a pár nappal későbbi, a Garda-tavon sorra kerülő Európa Kupán való teljesítmény határozza meg.

Nem kell hasonlók miatt aggódnia Berecz Zsombornak, aki tavaly ősszel Finn dingiben már kvalifikálta magát az ötkarikás játékokra. Az MVM SE vitorlázója új hajójával így nyugodtan készülhet a szezon fő versenyeire. Berecz ugyanakkor korábban többször jól szerepelt Mallorcán, nem elképzelhetetlen tehát az első tízbe kerülése.

A fiatal Érdi Mária szeme előtt elsősorban a 2020-as tokiói olimpia lebeg, azonban a 17 éves versenyző megkísérli kivívni a részvételt Rióra is. Erre a Laser Radial női hajóosztályban az őszi ománi vb-n lesz lehetőség, addig „Márinak” az a feladata, hogy minél jobban beérjen a nemzetközi felnőtt mezőnybe. A Princesa Sofián az 1-50. hely valamelyikének megszerzése a célja.

Berecz Zsombor



Vadnai Benjamin és Vadnai Jonatán

Minden jó... ha a vége jó...

Szerző: Csoltó Ákos



4 magyar egység is úgy gondolta a magyar Melges mezőnyből, hogy elég a „téli álomból”, elég a szürke munkás vagy tanuló hétköznapiakból, elég a konditerem ablaktalan „izzadságszagából”... ideje útra kelni és vízre tenni a hajót. Ha már a Balaton erre még nem a legideálisabb, hát ülünk autóba és irány a zúzován tengerpart, mivel március utolsó hétvégéjén ott rendezik meg a 2015-ös Európa Kupasorozat első állomását a Melges 24-nek.

Kellemes tavaszi idő fogadta a 22 csapatot 10 országból... köztük a 2014-es Melges 24 Magyar Bajnokság második, harmadik, negyedik helyezettjét, az FGF Sailing Team-et Földvállról, a Jedi Businessst Csopakról, a Ponentét Balatonfüredről, valamint a Nondiremai nevű hajót Pomucz Tamással a kormányánál, Siófokról.

A csütörtök majdnem minden csapatnak a hajó összerakásáról és némi edzésről szólt a kellemes napsütésben. Pénteken már nem a legkedvesebb arcát mutat-

ta az időjárás... ömlő eső, 10 fok és 25 csomós Bóra. A tömör, lényegre törő, de kedves megnyitó és kormányos értekezlet után egy óra csúszással mentek a csapatok a vízre ahol 3 futam várt a „fázó harcosokra”.

A legesélyesebb hajó, az AUDI TRON, Riccardo Simoneschi-vel a kormányánál nem sok esélyt hagyott a többieknek... 3 futamgyőzelemmel kezdtek. A magyar hajók közül a földvári fiúk Bakóczy Robi „vezényletével” 8-on belüli helyezéssel a nagyon előkelő 4. helyen várták a folytatást összetettben, az „amatőr” kategóriában pedig rögtön az élre törtek. Czégai Petiék első napja - még az év eleji formának betudhatóan - nem úgy sikerült, ahogyan szeretnék volna, de nem csüggedtek. Csoltó Ákos-ék is keresték még a helyüket, de volt 10-en belüli helyük is. Pomucz Tomiék nagy elánnal küzdöttek, de végig sebesség problémákra panaszkodtak és keresték a hajóbeállítást.

A második nap sokkal fényesebben indult... kisütött a Nap... felmelegedett



a levegő, viszont legyengült a szél. Az első futamot még északiban... le is lőtte a rendezőség, majd kis várakozás után megjött a Sea breeze, kellemes 10 csomóval, ami 4 futamra volt elég. Az FGF csapata egy elrontott futamot leszámítva „hozta a formáját”, szép vitorlázással megőrizték első helyüket a Pro Am kategóriában. Czégai Petiék is belejöttek, és nem mentek már 10-en kívüli helyeket. Csoltó Ákosék egy fekete zászlós korai rajt miatt elvesztették a jó szereplés lehetőségét... elkezdtek viszont nyugodtan vitorlázni.

Ezen a napon az Audi-t egy osztrák és egy norvég hajón kívül nem tudta más megszorítani... mind a két csapat nyert 1-1 futamot.

Az utolsó napra 4-8 csomót ígért az előrejelzés... ami be is jött. Némi parti halasztás után azért vízre vitte a Rendezőség a csapatokat, de csak egy 4-6 csomós gyenge szeles futamot tudtak tartani. Maradt magyar vonatkozású jó hír erre a napra is: Csoltó Ákosék higgadt vitorlázással megnyerték az

utolsó futamot a végig a „nyakukban loholó” Simoneschi-ék előtt. Robiék 8., Petiék 9.-ek lettek és bebiztosították helyüket az 5. és 8. helyen abszolútban... Robiék ezen felül az első helyüket Pro Am kategóriában. Gratulálunk... Szép munka volt fiúk!

Elmondható az egész versenyről a profi szervezés... a helyiek odaadó munkája és a végig „uralkodó” jókedv mind a szervezők, mind a csapatok részéről. A kupasorozat következő állomásának a BYC ad otthont Balatonfüreden május elején, ahová legalább ennyi külföldi egységet várnak a szervezők... akik ígérik, jó versenyt fognak csinálni.

A magyar fiúk egyöntetűen állítják, hogy kevés élvezetesebb hajó van ebben a méretben és kevés az ilyen profi színvonal mind rendezésben, mind versenyzésben. Nagyon sokat lehet tanulni egy ilyen rövid 3 nap alatt is. Aki kedvet kap, vagy kérdése van, keresse a Magyar Melges 24 Osztályt, ahol segítenek akár hajóvásárlásban, akár hajó bérlésben, akár csapatba kerülésben.

Melges 24 eredmények



Már-már szokás, hogy szubjektív videót forgatunk a Budapest Boat Show-ról.
Így készült el idén is ez a kis rövidfilm.

Budapest Boatshow 2015

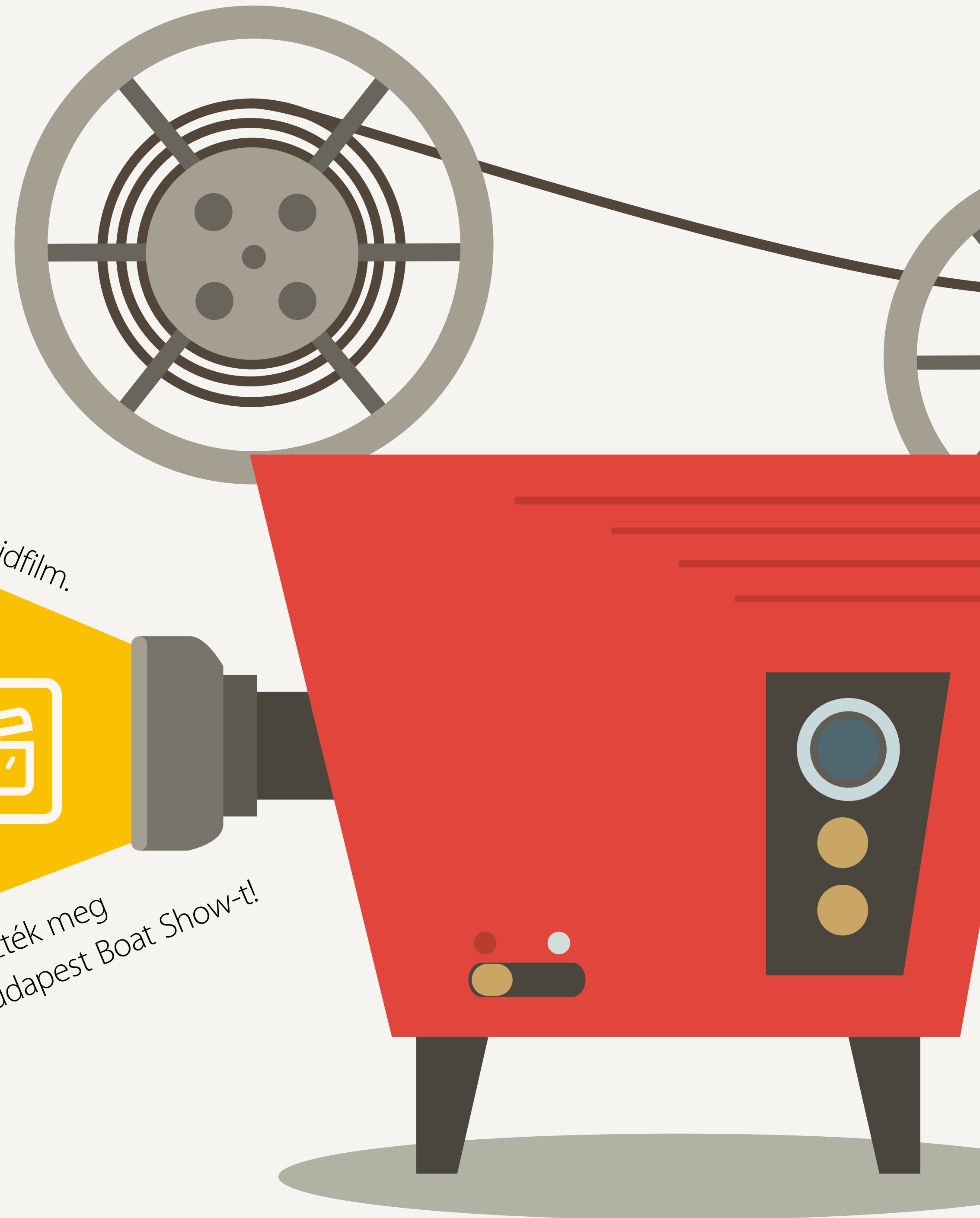
KÉSZÍTETTE, SZERZŐ: SZUTOR FERENC

ZENE: BASTILLE, POMPEII

LÉGI FELVÉTELEK: AIRMOVIE.HU

A Drift Ghost HD kamerát köszönjük a MyActioncam.hu -nak!

2015 február 12. és 15. között 24. alkalommal rendezték meg
a Budapest Boat Show-t!





Egyre többször kerül a Clipper neve a középpontban, hiszen egy magyar csapat indításának gondolata látszik körvonalazódni. Írtunk arról, hogy Koczka Terézia, mint az első magyar nő aki körbevitörláza a Földet elvállalta, hogy nagykövete lesz az ötletnek: induljon magyar hajó, hazai cégek támogatásával a 2017-18-as Clipper földkerülőn. A Magyar Vitorlás Szövetség is az ötlet mellé állt és vendégül látta David Cusworth-ot, a Clipper toborzásért felelős igazgatóját, aki a Magyar Sport Házában tartott előadást 2015. március 17-én.

FORRÁS: MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG – BÁNYÁSZ ÁRPÁD

Clipper Round the World

– A legfontosabb az, hogy az indulók pozitív élményekkel zárják a kalandot



„Mert aztán 20 év múlva nem azt fogják bánni, amit megtettek, hanem azt, amit nem”. – a verseny mottója



KAPCSOLÓDÓ CIKKEK:

MAGYAR CSAPATOT A CLIPPER FÖLDKERÜLŐRE!
CLIPPER ROUND THE WORLD - MAGYAR HAJÓ INDÍTÁSÁRÓL TÁRGYALNAK



A Magyar Vitorlás Szövetség azon dolgozik, hogy a versenysport mellett az utánpótlásban és a szabadidősport területén is fejlődjön a sportág, valamint a teljesen amatőrök számára még vonzóbbá váljon a vitorlázás. Utóbbi területhez kapcsolódhat a Clipper Round the World népszerűsítése is. Megkezdődtek ugyanis az egyeztetések arról, hogy az országimázszt erősítve, magyar hajó is versenyezzen hajó a földkerülő vitorlás viadalon. A Clippers Round the World fejlesztési igazgatója, David Cusworth tartott előadást Budapesten az egyre népszerűbb versenyről. Az eseményen ott volt Koczka Terézia, a Clipper önkéntes nagykövete, aki már teljesítette az embert próbáló versenyt.

„Egy nagyon népszerű amatőr földkerülő vitorlás versenyről beszélünk” – mondja David Cusworth. „Egy ilyen verseny alatt az ember átértékeli az életét, sokat tanul. Sokan ezért a tanulásért vállalkoznak a kihívásra. Vannak multik, amelyek munkatársai részt vesznek a Clipper Round the World versenyen, és amellet, kollégáik jellemfejlődésére pozitívan hat a kihívás teljesítése, sokat profitálnak reklám és marketing terén”.



"Egy nagyon népszerű amatőr földkerülő vitorlás versenyről beszélünk." (David Cusworth)



"A Clipperen lehet csak egy-egy szakasznak is teljesíteni. Nem kötelező körbehajózni a Földet." (Koczka Terézia)

David Cusworth szerint a legfontosabb, hogy a Clipper Round the World versenyen indulók pozitív élményekkel zárják a kalandot. „Ez a legfontosabb: az indulók ne csalódjanak. Pedig egy földkerülő, közel egyéves verseny nem könnyű, de a nehézségek ellenére mindenki pozitív élményekkel zárja a Clippet” – tette hozzá David Cusworth.

Koczka Terézia 60 évesen döntött úgy, hogy nekivág a távnak. „A Clipperen lehet csak egy-egy szakasznak is teljesíteni. Nem kötelező körbehajózni a Földet. Én nagyon sokat kaptam attól a 11 hónaptól. Sokat tanultam, és jobban megismertem magam” – nyilatkozta Koczka Terézia. A verseny történetében eddig 5 magyar résztvevő volt, közülük ketten voltak Földkerülők. A Clippet a legendás vitorlázó Sir Robin Knox-Johnston alapította, aki elsőként hajózta egyedül, megállás nélkül körbe a földet 1968-69-ben. Ez az egyetlen olyan verseny, ahol amatőr résztvevők versenyezhetnek a világ körül.



A csónak, az csak úgy volt...

Legalább is így emlékszem. A legtöbb házban volt. Hogy honnan és mióta, gyermekként pont nem érdekelt. Csak az, hogy vállra az evezőket, kézbe a villákat, irány a part, beülni, és lehetett hajókézni. Persze, ha szép sima volt a víz. Imádtam. Pláne, ha Gizikét (harmadik szomszédból) elengedték egy órára. Miért is ne engedték volna, hisz tudták, biztonságban van, hisz ez a legény (lehettem vagy 8 éves) „beleszületett” a ladikba. Lényeg a lényeg, a gyerekek naphosszat kanalozták a vizet ide-oda, a nagyobbcskák vitték a kicsiket, csuda jól elváltak. Teljesen természetesnek tűnt, magától volt így.

1938

SZERZŐ: GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN)



De ássunk mélyebbre, hogy is kezdődött? Kvassay Jenő és társai kezdeményezésére, úgy 1880 után indult a tó üdülési – kedvtelési felhasználása. Nyilván már akkor is evezgettek. De régen volt, nem is lelek használható anyagot. Azt viszont hitelt érdemlően kijelenthetem, hogy 1937 nyarán, ahogy kibújt a földből egy házikó, „hurrá, nyaralunk” címszóval, evezős csónak is lett.

Jellemzően tele is voltak szebbnél szebb „macákkal”, így a „bakegerek” is odasereglettek. Persze, a fiatalság vízen billegve kezdte élni társadalmi életét. Divatba jött. És hamar megjelentek a Dióhéj egypárevezősök mellett, a hosszan elnyújtott kétpárevezős „hattyúk” is. Ugye milyen szépek? Kecsesek, elegánsak, előkelőek. Persze a hölgyek is, ott az északi parti kikötő stégjénél. A déli parton Zamárdi partjainál pedig megy a féktelen dilizés. Mert 1938-ban is tudtak ám a fiatalok bulizni! És központi helyen állt a csónak. Ugyanis sok mindenre jó volt. Beülhetett két – három „nagylány” és az illetéktelen fültanúk teljes kizárásával kibeszélhették az élet és szívük nagy titkait, miközben lassan siklottak fel – s alá. Más esetben együtt lehetett fiú – lány, társadalmilag teljesen elfogadott, mégis intim közelségben, csupán egymásra és a természet csodáira figyelve, ha percekre, esetleg röpké órára is, de elmerülve, egy semmi mással össze nem vethető álmovilágban.

Ugorjunk át egy háborút, Rákosi Mátyás korszakát, „ötvenhatot”, érkezzünk meg 1958-ba. A csónakázás divatja mindezt túlélte, sőt új lehetőségeket kapott. Részint alaposan megszorodtak a „víkendházak”, persze vízi alkalmatosságokkal egyetemben, emellett egymást érték a SZOT és a „vállalati” üdülők, melyek előtt, méretüktől függően 2-10 teknő billegett az öblökben. Ezzel az „egyhetes” nyaralóknak is lehetőségük nyílt (más nem lévén)

„a fiatalság vízen billegve kezdte élni társadalmi életét. Divatba jött.”

1938



HORIZONT · A csónak, az csak úgy volt...



1956



1956



1958



1963



1938

erre a szórakozásra. Éltek is vele kora reggeltől késő estig. Egymás kezéből marták ki a lapátokat. És nagyon élvezték! Mert evezni valahogy mindenkinek tudott, aki nem, az hamar megtanult. Ha előbb nem, akkor a temérdek úttörőtáborban, gyermeküdülőben, melyekhez szintén számos ladik tartozott. Ez úgy a hatvanas évek végéig tarthatott.

Bőven akadt kölcsönzési lehetőség is. A forgalmasabb utcavégeknél, a nádöblökben (feketén), a strandok mellett (hivatalosan, a BKV azaz a Belkereskedelmi Kölcsönző Vállalat égisze alatt). Tehát aki csak akart, egyszerűen hozzájuthatott.

Én például imádtam fényes hajnalokon, a nappal együtt kelni, és a parti kövezés előtt halkán csurogva lesni a kikandikáló fehér folyami rákokat, vagy a locsogó kuszók között fellelni a vörös szárnyú keszegeket, illetve az átlátszó víz fenekén kushadó sügereket, dürgencseket, durbincsokat, esetleg kövér lápi pócokat vizslatni. Meg a békák loccsanás utáni tökéletesen szabályos mellúszás tempóiban gyönyörködni. Tőlük tanultam meg úszni.

Saját emlékeimből kiindulva, tipikus volt, hogy csendes nyári délutánon, keresztmamával és Édesanyámmal hármásban, szépen felöltözve, megfésülködve, átcsónakáztunk „Micka” néniékhez. Ott volt két korombeli kislány és egy kisfiú. Kaptunk finom habos kakaót, friss puha vajas kalács-csal. A felnőttek beszélgettek, mi meg játszottunk, nevetgélünk. Az idő elrepült, naplementével indultunk haza. Máskor a „Szikszaiékhoz” látogatunk ugyanígy, ott málnakrém és „Bambi” dukált. Tény, hogy gyalog nem egészen tíz percre laktunk egymástól, a vízen ez ki- beszállással több, mint félóraig tartott, de mégis, eszünkbe nem jutott volna kihagyni. Így illett, ez volt a módi, az elegáns. Ilyen világot éltünk.

„Mert 1938-ban is tudtak ám a fiatalok bulizni! És központi helyen állt a csónak. Ugyanis sok mindenre jó volt.”



„A valódi csónak, röpké tíz év leforgása alatt, egyszerűen kiment a divatból”

De a világ megváltozott. Óhatatlanul és visszavonhatatlanul, akár tetszik nekünk, akár nem. Megjelent, majd előzönlötte tavunkat a műanyag vízi bicikli. Több „okostojás-vízimedve” a Balaton gyilkosának tartja, nem is alaptalanul, hiszen a halálos balesetek közel hetvenöt százalékában valamilyen formában benne van. Azután egyre csak terjedtek a „paddle boat” szerű fürdő szörnyedmények, majd a windsurf-ök tömkelege következett. Temérdek kölcsönző kínálta árúját, egymást alul licitálva. És a valódi csónak, röpké tíz év leforgása alatt, egyszerűen kiment a divatból. Egy 1985-ben készült „halszem” képen már nyomát sem látjuk.

Pedig még kapni is lehet, korunkhoz méltó poliészter testtel, igényes keményfa kerettel és ülésekkel. Több cég gyártja, lehetne válogatni. Pár horgász még csak-csak, de inkább a négyszögletes katamarán kivitel kedvelik, hiszen az nem billeg.

1985



A dióhéj a kutyának sem kell! Miért is? A tények szigorú dolgok:

- A csónak nehéz, a paddle boat könnyű. Az egyiket négy embernek kell komoly utánfutóra szenvedni, míg a másikat egy gyerek is feldobja a csomagtartóra.
- A csónakot célszerű egész szezonban kikötve, vízen tartani. A nádasokat viszont kiirtották, a védett öblök megszűntek, a partot feltöltötték. A vízi binyigliket fel lehet dobni az alacsonyban felállított vas állványokra.
- A csónakban illik, hogy valaki tudjon evezni. A „Balaton gyilkosán” ez nem kritérium.
- Az úttörőtáborokat megszüntették, gyermeküdülőket lerombolták, területüket felparcellázták és eladták. Vállalatok megszűntek, üdülőik többsége üresen, elhagyatva, gazdátlanul pusztul. Az újjgazdag nyaralótulajdonost pedig egészen más érdekli, nem a csónak, esze ágában sincs vesződni vele.
- Az ifjoncok többsége sem a „rég” világban érzi jól magát. Gubbaszt a monitor előtt a chat szobákban meg a facebook oldalain hazudozza szét virtuális életét, okostelefonját nyomkodja, észre sem veszi, hogy a Balatonnál van. Ha mégis, a „Balaton Sound” techno zenéjére őrjöng, vagy a Nagyon Zene Strand Fesztiválon, illetve annak környékén drogoktól betépve fetreng saját mocskában és gőzölgő ürülékében az árok szélén. Nagy ívben sz@rik a lenyugvó nap aranyára, a hold festette ezüsthídra, a rákokra, durbin-csokra, az evezgetős pásztorórákra, a habos kakaóra meg a málnakrémre, de legfőképpen a csónakra és a Balatonra!
- Ahol eredetileg csendes part, kellemes nádöblök, békés öregek – fiatalok – emberek – állatok – halak – békák – madarak éltek, ott most az alábbi látvány fogad: romokban a természet egy-egy fesztivál után.

Szó, ami szó: csudaszép! Ezzé lett a világunk? Vajon mi tettük ilyenné? Hagyjuk, hogy így menjen tovább? Jó kérdések, de hol vannak a válaszok? Legalább „kiabáljuk ki”, hogy nem jól van ez így! Nagyon nem! Fedezzük fel újra azt, ami valaha szép volt, és mi kidobtuk!

Ha mást nem, a virtuális világban, a science fiction varázslatában még álmodhatunk róla!



1937



Megnyílt a Vitorlázeum!

21. századi modern kiállítás a vitorlássportról és a Balatonról

FORRÁS: MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG

Budapest, 2015. március 26 - Balatonfüreden egyedi vitorlástörténeti interaktív kiállítás nyílt virtuális Balaton-bejárással és viharszimulátorral – többek között. A létesítményt a Balatonfüred Kulturális Nonprofit Kft. üzemelteti a Vitorlás étterem hozzájárulásával.

Mostantól a Vitorlás étterem emeletén, valamint annak tágas teraszán egyedi, 21. századi kiállítást látogathatnak meg az érdeklődők. A létesítmény a Vitorlázeum nevet kapta, ezzel a magyar tenger első vitorlásklubjának épülete teljes egészében a sportágról szól. Szöllősi Tamás, a Vitorlás étterem tulajdonosa elmondta, hogy a Vitorlázeum a maga nemében egy



HORIZONT · Megnyílt a Vitorlázeum!



teljesen egyedülálló múzeumnak számít. „Egy rövid regisztráció után a látogató mentőmellényt kap, amely tartalmaz egy kódot. Ez a kód többek között arról is informálja a központi rendszert, hogy az érdeklődő milyen nyelven regisztrált, így ő végig olyan nyelvű tájékoztatást kap, amellyel becsukkolt. Ebből is kiderül, hogy a Jack Tibor belsőépítész kollégám által megtervezett tárlat több nyelven szolgálja ki a látogatókat” – mondja Szöllősi Tamás. A kiállítás egyik kuriózuma a nagytermében található 30 négyzetméteres, járható üvegfelületű Balaton térkép, amelyen a látogatók szabadon mozoghatnak és választhatják ki az őket érdeklő filmeket, a vitor-

lázással és a balatoni élettel kapcsolatban 40 témában. Informálódhatnak többek között a balatoni vitorlás sport kezdeteiről, a füredi hajógyártás történetéről, legendás balatoni vitorlásokról, és a Balaton ünnepéről, azaz a Kékszalagról.

A múzeum egész területén kép és hanganyagok, érintőképernyős információs rendszer, látványos, interaktív Balaton térkép, a vitorlászás történetét és technikai fejlődését bemutató filmek, távcsövek, többnyelvű digitális tárlatvezetés várja az érdeklődőket, akik könnyed és szórakoztató formában megismerhetik a balatoni vitorlássportnak, a tó egykori legendás hajóinak és hajósainak történetét. Külön érdekességnek számít az úgynevezett viharszimulátor, melyben átélhet bárki egy-egy balatoni vihart. A Magyar Vitorlás Szövetség szakmai partnerként vett részt a projektben. „Teljes szívvel örülünk annak, hogy a múzeum megnyitásával a Balaton legrégebbi vitorlásklubjának épülete teljes egészében visszanyeri vitorlás funkcióját.” – összegzett a megnyitó napján Holczhauser András, a Magyar Vitorlás Szövetség főtitkára.

„A kiállítás egyik kuriózuma a nagytermében található 30 négyzetméteres, járható üvegfelületű Balaton térkép”



Új elnökség a Spariban!



Tisztújító közgyűlést tartott a Spartacus Vitorlás Egylet, a legeredményesebb magyar vitorlásklub.

A közgyűlésen adták át a klub hagyományos vándordíjait: a 2014-es év kormányosa a tizenegyszeres világbajnok Majthényi Szabolcs lett, az év legénysége pedig Majthényi versenyzőtársa, Domokos András. Az év ifjúsági vitorlázója az Optimistben ranglistavezető és magyar bajnok Jeney Máté lett. A Közösségi munkáért kupát Szalontai Gergő kapta. A klub egyhangúlag tiszteletbeli tagjává választotta – több, mint ötven éves versenyzői, edzői, sportvezetői munkája elismeréseként – Erdélyi Bélát, "Bécit".

A képen a frissen megválasztott elnökség: Gereben Mátyás, Tenke Tibor, Szépfy Márton, dr. Horváth István elnök, Forintos Róbert, Visy László és D'Albini András.

FORRÁS: SPARTACUS VITORLÁS EGYLET



KALÓZKODJUNK!



Kalózkodjunk!



SZERZŐ: GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN), GERŐ ANDRÁS





Rekviem a kalózokért

SZERZŐ: GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN)

Terveit Carl Martens készítette Berlinben, 1938-ban már vízen voltak a legelső darabok. A Magyar Vitorlás Yacht Szövetség 1941-ben fogadta el ifjúsági nevelő osztálynak, 1942-ben rendezték az első magyar bajnokságot, két év múlva már több mint 80 hajót tartottak számon. Az 1970-es évekig mind több szelte a Balaton hullámain, 1990-től lassan, majd az ezredfordulót követően egyre gyorsabban kezdtek fogyni. 2010 után tragikus hirtelenséggel tűntek el, szinte mindenhol. A miérthez megint csak vissza kell repülnünk az időben.



1937





1937-ig tudok hitelt érdemlően visszanyúlni. A nyaralókhöz tartozó tipikus vitorlások, a 14-es klinkerjolle, a 14-es túra jolle, és mint valódi kirándulóhajó, a 15-ös túrajolle voltak.

Ilyen régi szépségek közé robbantak be a kalózok. Igen olcsón lehetett hozzájutni a sportegyesületektől, versenyre már nem alkalmas testekhez és felszerelésekhez. A „day sailing boats” kategóriájú, nehézkesebben tartható és kezelhető típusokat rohamosan háttérbe szorítva terjedtek el. A háború pusztítása, majd a Rákosi korszak nehézségei az ő karrierjüket is visszavetette.

A „víz és szélmaniás” népek azzal vitorláztak, amivel csak valahogy lehetett, amit össze tudtak barkácsolni sovány anyagi lehetőségeik határait feszegetve. Begyűjtötték a régi padlásokon porosodó valamire használható vagy átalakítható vackokat. Hol egy törött dingi árboc (ép része még jó lesz egy csónakra), darab kazánlemez (az Isten is svertnek teremtette)... így tovább. Mindennél fontosabb volt, hogy kijussanak a vízre, az imádott Balaton hátán ringatózni. És ezt az érzést nem restellték akár az egy-

„Begyűjtötték a régi padlásokon porosodó valamire használható vagy átalakítható vackokat. Hol egy törött dingi árboc (ép része még jó lesz egy csónakra), darab kazánlemez (az Isten is svertnek teremtette)”

éves csemetéknek is átsugározni. Ha kacatokból gányolva, elcsent lepedőből vagy kiszuperált ejtőernyőselyemből varrt vásznakkal is, de valódi jollék kezdték ismét elfoglalni drága tavunkat. Egy kalóz maga volt az álom, amely „ötvenhat” után egyre többeknek teljesülhetett be.

Népszerűségük, sikerük minden képzeletet felülmúlt. A „jollék királynője” címmel illettük őket. Sikerességükhöz minden adott volt.

Talán a legfontosabb, hogy igény volt rájuk. Jó, károghatunk, hogy „jobb híján, meg nem volt más elérhető”... stb, de ami kétségtelen, hogy egy rendkívül jól sikerült hajótípusról volt szó. A versenyzésen túl, végül is mindenre alkalmasnak bizonyult. A klasszikus jolle előnyök mellett, alig szellőben már kormányozhatóan ballagott, mérsékeltben enyhén dőlve siklott, erősben spriccelve rohant, viharosban tajtékokat szelve vágatott.

Felcseperedett egy korosztály az idősebb nyaralók mellé, akiknek szerelmüké vált a szelek szárnyán repülni, méghozzá úgy, hogy a víz közvetlen közelségét tudják érezni. Lehetett, akár az alacsonyvízű nádszéleket „megsturcolni”, bekanyarva csendes öblökbe, meglesni a fészket vigyázó „fehér bálványt”, a nemeskócsagot, megszámolni hány tojást is őriz. Kedvencem a költőhelyét őrző hattyú gúnár volt, onnan tudtam, van már „monyat”, hogy púpozta a szárnyát, borzolta a tollát, és ha kilobogtattam az orrvitorlát szembefordult és hangosan megsziszegett (nem is voltam annyira vásott kölyök). Mikor már elhagyták a nádból és tollból épített várat, akkor sem lett árva. A következő látványosság az volt, hogy ugyanide költöztek be a vízisiklók, vagy kockás kígyók. Imádtuk meglesni, ahogy a nagyok mellett



KALÓZKODJUNK! · Rekviem a kalózokért

„Ha meg éppen úgy hozta úri kedvünk, beültettük az Ágit meg a Csillát az OKISZ üdülőből, és átlibbentünk Öregtihanyba fagyizni, vagy süteményezni egyet. Nagy királyok voltunk ám!”

a frissen kikelt ceruza vékonyságú, szinte giliszták, egymás hegyén – hátán tekergőznek a napon. Ha meg éppen úgy hozta úri kedvünk, beültettük az Ágit meg a Csillát az OKISZ üdülőből, és átlibbentünk Öregtihanyba fagyizni, vagy süteményezni egyet. Nagy királyok voltunk ám!

Lényeges még, hogy lehetett hol tartani. A parti telkek előtt, a legtöbb helyen védett öblöt és lejáró stéget alakítottak ki. Méghozzá a tulajdonos, a távolabbi utcákban lakó nyaralótársakkal közösen. A hajókat ezekben kötötték ki, biztonságban, felügyelet mellett, méghozzá bármi féle anyagi ellenszolgáltatás nélkül (leszámítva a hétközi fagyit és Bambit, amit azért kaptam, mert hétközben eső esetén kimertem, vagy sirály kaka mentesítettem a teknőket).

Nem mellékes körülmény, hogy a szerelékeket is el lehetett helyezni. A nehezebb cuccok (kormánylapát, svert, horgony, evezők, vízmerő, boum... stb) nyugodtan maradhattak a hajóban, nem bántotta senki. A vásznak és a mozgó kötelek elfértek egy nagyobb hátizsákban, illetve a parti nyaralóban akadt egy szeglet, ahol hozzáférhető módon pihenhettek. Csak be kellett sétálni a combig se érő vízbe, felrántani a rongyot, és usgyi, ki a tóra. Alig tíz percet vett igénybe. Száz szónak is egy a vége, igen egyszerű és kényelmes volt, akár egy röpke órácskára is érdemes volt kifutni. A kalózok dicsőségét azóta „elfújta a szél”.

A világunk eleinte szép lassan, majd rohamos hirtelenséggel, szinte minden téren megváltozott. Megjelentek a konkurensok, úgy mint a 420-es



és a 470-es. Bár még megvan a kalóz, mint nemzetközi osztály, érzésem szerint, a versenyzők töredéke választja magáénak. A modern hajók sokkal gyorsabbak, korszerűbbek. Ezzel ugyan szöges ellentétet mutatnak a statisztikák, melyek szerint máig is az egyik legnépszerűbb versenyzőosztály, momentán a második helyen van a Finndingi mögött. Légyen így. Viszont egy életem, egy halálom, a látvány teljesen mást mutat, azaz sehol egy árva kalóz, ami csak úgyból vitorlázgatna.

Az új nyaraló tulajdonosok fele egyáltalán nem foglalkozik a Balatonnal. Még a partra sem mennek le, elvannak a geometriai pontosságúra nyírt kertjükben a medence körül. Néha grillezgetnek, zenélgetnek, eltévéznek, videoznak. Aztán, ha jó árat kínálnak érte, eladják, vesznek egy reprezentatívabbat valahol egy festői hegyoldalban. Ugyanúgy ott is jól érzik magu-



KALÓZKODJUNK! · Rekviem a kalózokért



„Csak be kellett sétálni a combig se érő vízbe, felrántani a rongyot, és usgyi, ki a tóra.”



KALÓZKODJUNK! · Rekviem a kalózkórt



kat, talán még jobban, mert kevesebb a szúnyog. Semmi sem köti őket a „magyar tengerhez”.

Más „újhús”, pénze is van, ráadásul jó ember, természet szerető, olyan, akit rabul ejtett a Balaton szépsége. Vitorlás kishajó vezetői képesítést is szerzett. Ez azonban a kalózkodáshoz édes kevés. Jó, ha az anyatejjel szívja magába valaki. A szél legkisebb rezdülését kell érezni, együtt lélegezni a hajó testével, összenőni a kormányossal, egyé lenni a hullámokkal. Na, itt fejezzük be. Újdonsült haverunk művelt, intelligens ember lévén tisztában van saját korlátaival. Inkább vesz egy tőkesúlyosat, ha már úgyis valamelyik nagy kikötőbe kell strabancolni. Pláne, hogy egy vadi új műanyag kalóz 2.200.000 Ft (jó, hozzá lehet jutni már 300.000 Ft-tól egész jó darabokhoz használtan), annyiért már „nagyhajót” adnak, amivel túrázni lehet, és még rosszabb időben is hajózható. A tárolás persze jóval drágább, de biztonságosabban el tudja vezetgetni. Még társaságot is vihet.

Aki „vitorlázó telkesgazda” megmaradt, talán az járt pórul igazán. Pláne, ha még egy imádott kalózt is magáénak tudhatott. Az életterét vesztette el azzal, hogy feltöltötték a partokat, kipusztítva a nádasokat, rideg „betonteknőt” alkottak. Nem lehetett ugyanis hol kibólyázni. Egy darabig keresgették a rosszabbnál rosszabb megoldásokat. Több kilométerre még

megelevő nádöböl az utcavégekben. Környező telektulajdonosok elűtálták őket. Nyilvános jollekikötő Zamárdiban, úgy 100.000 Ft egy évre, se WC, se őrzés, lopnak mindent, ami mozdítható vagy letörhető. Ha van egy zárható kabin, talán nem barmolják fel. Mindenesetre kalózosoknak, takaróponyva ide, kirámolás oda, felejtős. Balatonföldvár BHZRT kikötő. Ugyan 110.000 Ft költségért elvan egész nyáron, de az is vagy nyolc kilométer (országúton), tehát autóba kell ülni, nyista fröccs egész nap. Van két beton rámpa a szabadstrandon, jaj de jó. Utánfutóval rá lehet állni, csörlővel le-fel tekerhető, haza lehet húzni azt a háromszáz métert, cuccostul, hurrá! Ja, hogy felállított árboccal nem fér el a villanyvezetékek alatt?! Ez már alapvető gond, hiszen a kalóz talán egyetlen hátránya, hogy az árbocot bedugni baromi nehéz. Még könnyebb a testet élére állítani, megtartani, vízszintesen beültetni, feszítőket bekötni, majd felállítani. Ja, ehhez is legalább öt tagbaszakadt férfi ereje kell! Normál esetben megoldhatatlan.

Akkor tehát „megfőtt a pacal”? A jolle királynő elvesztette minden báját, vonzerejét? Elaggott, ráncossá vénült? Haszontalanná lett, ki ment a divatból? Tarthatatlanná, vállalhatatlaná vált? Nézzünk még két, élet alkotta példát is:

Kedves barátom (és volt munkatársam) 2010 tavaszán, kedvező áron vett egy tökéletes állapotban lévő Balatonfüreden, tokkal-vonóval. Nagy örömmel együtt vittük át Zamárdiba, a kiskikötőbe, ahol helyet bérelt a szezonra. A felszereléseit és trélerét nálam helyezte el a nyaralóban, ami a kikötőtől úgy negyedórás sétányira fekszik. De szép a világ, mindenki boldog! És mi lett belőle? Egész nyáron, ha háromszor vagy négyszer tudott a barátnőjével kifutni. Az én kisebbik fiam járkált vele, amikor csak tehetett. Októberben partra húztuk, és a telken teleltettük. Következő évre már nem bérelt helyet, mondván: nem tudják kihasználni. Eredménytelenül próbáltuk eladni, végül kölcsönadta egy vitorlásiskolának, ahol azóta sem igen használják. A háromkerekű, meglehetősen otromba hajókocsi pedig azóta is a kertemben rosdásodik.



KALÓZKODJUNK! · Rekviem a kalózokért

Révfülöp, Rick Csaba (vajon miért kerülnek elő mindig ugyanazok a nevek, amikor a Balatonért vagy a hajókért kell tenni valamit). Szembetűnő volt számomra, hogy ebben a kikötőben mindig is számos kalóz lógott, illetve jöttek-mentek. Vajon hová lettek?!

Talán a legjobb, ha változtatás nélkül idézem szavait: „Nálam jelenleg 2 db kalóz van, abból az egyik a műhelyben, mert most újul fel és Lellén fog lakni, ha elkészül, a másik, már évek óta a parton. Mindkettő fából készült és a dolog pikantériája, hogy a parton lévő is én újíttam fel, úgy nyolc éve. Vitéznek hívják és egy ismerősömnek készült. Miután vízre tettük Keszthelyen a ládagyári kikötőben, rá se nézett, néha én igazítottam meg rajta a ponyvát. Aztán meguntam a dolgot, visszaadtam a pénzét és még egy keveset hozzá és visszavettem a hajót. Ekkor jött a mostani tulajdonosa, akinek megtetszett ez a szép mahagóni hajó és megvette tőlem. De a sorsa nem változott: sajnos neki is csak megtetszett, ő sem használja egyáltalán, immár második éve még csak le sem teszi a vízre. Időközben persze a beázások miatt dolgozni kellene vele, de úgy döntöttem én nem. Fáj a szíven a sok munkámért, amit ennyire becsülnek csak. Remélem, más lesz a sorsa annak, ami a műhelyben van. Még áprilisban bőven dolgoznom kell rajta, így lehet, hogy még Te is találkozol vele.”

Csak egyet tudok hozzátenni: „No Comment”.



Vonjuk le tehát a végkövetkeztetést, miszerint mind a kalózoknak, mind a jolle vitorlázásnak vége? Eljárt felettük az idő, kutyának sem kell, földet rá?

Hát NEM!!! És megint csak NEM!!! A meccs még nem ért véget, nem halottam a hármás sípszót!

Mert nem csak hiszem, hanem tudom, hogy van még igény, és akarat. Léteznek olyan fiatalok, idősek, akik nem sajnálják az időt, pénzt, munkát a pusztulásnak indult jószágok felújítására, meglévő hajók megóvására (fogadkozhatsz drága Csabám, úgysem tartod meg). És máig is léteznek még csendes öblök, ahol otthonra lehet lelni.

Megadta nekem a sors azt a kegyet, hogy beszélgethettem Koczka Terivel, mint első magyar földkerülő vitorlázó hölgygel. Gondolatai, tapasztalatai példa értékűek voltak számomra. Vízparti iskolák, máshol természetes, hogy az összevont tornaórákat vitorlázással töltik a gyerekek. Akkor nálunk miért nem? Ja, hogy krétára sincs pénz, az nem ok. Meg kell teremteni! Alapigazság, hát rajta. Nincsenek rámpák? Akkor építeni kell, központilag, nagy tételben legyártva, ahol csak lehet. Aztán vannak még örült „nagyhajó” tulajdonosok, akik megtehetik, tartanak pluszban még egy kalózt is a kikötőben. Csak azért is!

MERT KALÓZOZNI ANNYIRA JÓ!



KALÓZKODJUNK! · Szunnyadó Kalózok



Szunnyadó Kalózok

SZERZŐ: GERŐ ANDRÁS

A hét végén vízre tettük a Kalózt! Napokig szerelgettem, tapogattam, élveztem a frissen csiszolt teak és a Picula-lakk új hajós illatát, fűzőgettem a szép színes köteleket, miközben próbáltam elképzelni, hogy mindezek hogyan működnek manőver közben. Ez a mostani, hajós pályafutásom harmadik Kalózos nekifutása.





A kezdet

Révfülöp OT üdülő. Tizenéves beutalt gyermekként ott lebzselek a kikötőben. A helyi menők reggel sorban állnak a műhely előtt. Igen, ez ugyanaz a műhely, ugyanaz az ajtó, ami mögött most Rick Csaba talán pont egy Kalózt lakkoz, de akkor még Pál Ferinek hívták a kikötővezetőt. Nyílik az ajtó és a fali tartóról lekerülnek a bumra tekert vásznak. Ha jól helyezkedem, valahová beülhetek manchaftolni. A szerelés nem túl bonyolult: focot, grószot felhúzni, bumvillát az árbocra illeszteni, shott patkót helyére és kész is.

Akkor még reffelhető volt a Kalóz. A fock strekkelése sem volt gigászi dróttépés, a faárbc engedékenyebb mint az alu. Persze a fenékdeszkák alól mindig volt merni való, de nem volt munkapad, leekocsi, klemm és ventil. Kormányhosszabbító sem nagyon, ezért generációk nőttek fel,

idétlenül a fardekken kuporogva. Viszont felhúzható volt a kormánylap, és talán a kormányrudat is lehetett emelni. Az OT kalózosai rendszeresen harcba szálltak a szemesi OTP flottájával. Ez a vetélkedés később kibővült a Beruházási Bank és a Nemzeti Bank üdülőinek részvételével. Ez volt a Pénzügyi Bajnokság a mai Bankár Kupa elődje. Ezekon az amatőr találkozón is népes Kalóz mezőny verődött össze, míg a profi klubok által szervezett versenyeken közel száz hajó is összejött. Nem hiszem, hogy alábecsülném, de a 60-as hetvenes években a versenyző hajókon kívül is több száz Kalóz lehetett a balatoni üdülőkben.



KALÓZKODJUNK! · Szunnyadó Kalózok



Akkoriban nem volt Optimist, de a Moly és a Cadet már megjelent mint ifjúsági nevelő osztály. A legtöbben – mint én is – a Kalózban szocializálódtak, túráztak, versenyeztek. Így kerültem be a Spartacusba az akkori idők egyik legsikeresebb vitorlázó közösségébe. Egy időre hűtlen lettem az osztályhoz, de figyelemmel kísérve a Kalóz átalakulását, néhány sikeres év után kedvet kaptam a visszatérésre.



Második nekifutás

Az új műanyag test kínálta lehetőség a kilencvenes évekre felértékelte a Kalózt mint versenyjollét. Megérkeztek az első nyugati hajók a Balatonra. Felkerestem a Finnek gyártásában nevet szerzett Füke Sanyit, akit sikerült belekésítenem egy modern Kalóz megépítésére. Az új hajóval és Ugró barátommal már az első bajnokságunkon a dobogón végeztünk. Füke Sanyi meg rengeteg új Kalózt épített. A Kalóz mint versenyzó osztály ismét nagy létszámon stabilizálódott. Sajnos a klasszikus fakalózok ebből a fejlődésből nem profitáltak. A klubokból kiselejtezték őket, az új tulajdonosok sem nagyon tudnak mit kezdeni a karbantartásigényes fahajókkal. A vízen



KALÓZKODJUNK! · Szunnyadó Kalózok



tartás feltételei megnehezültek, az ingyenes sólyázásra gyakorlatilag nincs mód. A hajózási előírások sem könnyítik meg egy Kalóz önfelelt használatát. Merlin nemrég megjelent cikkében lefestett szomorú kép sajnos reális. Némi reményt nyújtanak azok a vállalkozások ahol a Kalózt a vitorlás ismeretek oktatására használják. Ezeken a hajókon tanuló hajósok a vitorlázás olyan oldalával ismerkedhetnek meg, melyet a mégoly népszerű tőkesúlyos bődönhajókon nem lehet megtapasztalni.

A harmadik felvonás

Már megint a Kalóznál kötöttem ki! De ez most nem külső hatásra, nem a technikai fejlődés okán, egyszerűen belülről jött. Tavalyi vendégszereplésem a Kalóz OB-n megtette a hatását. Vettem egy kiselejtezett német Kalózt amit Picula rendbe tett. A felújítás túlságosan is jól sikerült. Olyan szép a hajó, hogy nincs szívem csak úgy használgatni. Kap új ponyvát, lesz benne minden ami korszerű, talán még használni is megtanulom, mert ezekkel az új állítási lehetőségekkel még meg kell barátkoznom. Amire biztosan nem jó ez a hajó, hogy visszahozza, életre keltse fahajós emlékeimet. Ezzel a Kalózzal nem lehet túrázni. Legalábbis nem érdemes. Aludni úgy,



hogy lábbal előre bekúszunk az orrdeck alá és a schwertkaszni felett áthajtogatott vitorla véd esőtől, harmattól már elképzelhetetlen. A sekély vízben a fix kormány felakad, a munkapad és a kötélzet mindent átszövő húrjai kizárja a fekvő testhelyzetet.

Pedig milyen jó lenne túrázni, nem versenyezve, csak úgy csapatosan amerre a szél fúj! Ha lenne valaki aki körülnézne, hogy hol lehet néhány napra fahajót bérelni akkor létrehozhatnánk egy adatbázist az elérhető Kalózokról. Talán sikerülne még idén nyáron összehozni egy jó kis kalózos találkozót. Én biztosan mennék! Ki tart velem?

További képek a galériában.





Kalóztúra?
Kalóztúra!

Milyen jó lenne túrázni, nem versenyezve, csak úgy csapatosan amerre a szél fúj! Talán sikerülne még idén nyáron összehozni egy jó kis kalózos találkozót. Én biztosan mennék! Ki tart velem? Ötlet részletei az 50. oldalon.



KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



Változások a Porthole Kártya elfogadóhelyek listáján.

Ezzel a címmel szoktuk felhívni a figyelmet, ha bővül a lista, ha újabb kedvező lehetőség adódik a kártya által igénybe vehető kedvezmények sorában.

Sajnos a mostani bejegyzés kevésbé örömteli. A Kikötőláncot szervező BL Bavaria hivatkozva a Keszthelyi Phoenix kikötő egyetértésére bejelentette, hogy a jövőben egyikük sem biztosít kedvezményes kikötési lehetőséget a Porthole kártya tulajdonosok számára. Indoklásul elsősorban a Kikötőlánc erősítésének szándékára hivatkoztak.

Mindazok nevében akik a kártya birtokában költséghatékonyan tudták körbehajózni a Nyugati medencét az eddigiekért köszönettel tartozunk. Sajnáljuk, hogy a jövőben ez a lehetőség csak azok számára marad nyitva, akiknek valamelyik nagy hálózat kikötőjében áll a hajójuk. Szerencsére a Keleti medence még a megszokott módon hajózható köszönhetően a BFYC és a Fűzfő Marina közismert rugalmasságának és kitűnő éttermeinek.

A Porthole kártya elsősorban a hajós közösséget támogató vállalkozások érdekeit képviseli. Azzal, hogy a hajózással kapcsolatos termék és szolgáltatáscsoportokon belül hol milyen kedvezményt vehet igénybe a kártyatulajdonos gyakorlatilag az adott vállalkozás ügyfélkörét bővíti.

A kikötői kedvezményeket azok a kikötők nyújtják ahol a szabad helyek nagy száma és/vagy a helyi vendéglátás érdekei ezt megkívánják. Nyilván ha egy hajó kiköt valahol és jó a helyi kocsma, akkor lényegesen többet költenek mint a kikötőhelyi díj. Ha a hajósnak mindkettőt meg kell fizetnie inkább nem köt ki, vagy nem túrázik.

A Kikötőlánc szervezőit minden bizonnyal az aggasztja, hogy az új hálózat szolgáltatásait akár a Bahartosok is igénybe vehetik ha Porthole kártyát váltanak, míg ez fordítva nem lehetséges. Ez sajnos így igaz. Ha harc legyen harc, de a vesztes a kedvezményekből kizárt hajós, és a kikötői vendéglátó.

Arról panaszkodunk, hogy nincs kikötőközi hajós turizmus. Miért is lenne? Ha egy ajtó bezárul kinyílik egy másik...



Újra várja vendégeit a kőröshegyi Völgyhíd Kávézó!

WWW.VOLGYHIDKAVEZO.HU

 WWW.FACEBOOK.COM/VOLGYHIDKAVEZO



Március 15-én ki-ki vérmérsékletének megfelelően ünnepelt. Baka Lilla és Pádár Árpi megkezdték a 2015-ös szezont és kinyitották a Völgyhíd Kávézót.

Érdemes ide betérni, hiszen Árpi professzionálisan elkészített kávéi méltó módon veszik fel a harcot Lilla 5 csillagos házi süteményeivel. Nehéz a dolga annak, aki eredményt szeretne hirdetni, de szerencsére erre nincs is szükség. A kiváló alapanyagok és kávézó valódi szeretete érződik minden falat süteményben, minden korty kávéban. Nem csoda, hiszen Lilla és Árpi régi vágyát valósította meg itt, a viadukt árnyékában. Persze aki helyi borokat kóstolna, vagy inkább melegszendvicset enne, az is megtalálja a számítását. Sokan érkeznek kerékpárral is, hiszen jólesik egy kis pihenés a remek kilátású teraszon.



Az is jó helyen jár erre, aki MUSTO vagy HARKEN termékekre kíváncsi, mert az épület aljában egy bemutatóterem is helyet kapott.

És hogy ki az új csapattag? Zorán, a ló! Néhány hete került a házhoz, de a vendégek máris imádják. Szerencsére igazán kezes jószág, szereti a gyerekeket és tűri a simogatást. Valami azt súgja, idén nyáron kijut majd neki mindkettőből.





Új kikötő nyílik Balatonfüreden!

FORRÁS: BALATONFÜRED



Dr. Kollár Lajos a Magyar Vitorlás Szövetség elnöke elmondta: hiányzik Füredről egy szövetségi bázis, kikötő, ám ennek kialakítására több lehetőség is van a városban.

Dr. Bóka István polgármester hangsúlyozta, szándékaik szerint a Füred kemping területén alakítanak ki egy új kikötőt. Mint arról korábban már beszámoltunk, a háromezer férőhelyes kempinget tavaly vásárolta meg a város 2,3 milliárd forintért, amelyhez 1 milliárd forint hitelt vett fel az önkormányzat, amit a tervek szerint a jelenleg is nyereségesen működő kemping bevételeiből fedez majd.

A Balaton egyik legnépszerűbb kempingje felszámolás alatt állt. Az SCD még 2005-ben az összes megvásárolt kempingjére külön-külön egy önálló céget hozott létre, ezek két évvel ezelőtt felszámolás alá kerültek, négy bank jelzáloga terheli az ingatlanokat. A felszámoló megbízásából eddig a Balatontourist működtette a kempingeket. A felszámoló tavaly után immár másodszor írta ki a pályázatot a kempingre, ezúttal 4,6 milliárd forintos áron, a város önkormányzata végül mintegy 2,3 milliárdért vette meg az ingatlant.

– 22 hektáros tóparti ingatlanról van szó, ami hihetetlen nagy értéket képvisel. Ez egy pótolhatatlan nemzeti vagyon, amit reá-





lis áron sikerült megszerezniük. Kardinális kérdés volt, hogy a városé legyen a kemping. A funkcióján semmiképpen nem változtatunk, hiszen fizetőképes vendégkört hoz a városba. Egyelőre marad az eddigi működtető a Balatontourist is, hosszabb távon azonban az önkormányzat saját céggel üzemeltetné a kempinget, a szolgáltatások minőségén javítanánk – válaszolta a balatonfured.hu kérdésére Bóka István polgármester. Bóka István elmondta: a kemping árát önrészből, kormányzati támogatásból, hitelből és a kemping kéthektáros területének bérbeadásából fedezi majd a város.

– Az a cél, hogy minél kevesebb hitelt vegyünk fel, aminek törlesztését a jelenleg is nyereségesen működő kemping bevételeiből fedeznék. A bérbe adandó területen a tervek szerint új apartman házak épülnének – tette hozzá a polgármester.

A háromezer férőhelyes kemping a Balaton-part legnagyobb ilyen jellegű üdülőterülete és egyben évről évre a város egyik legkedveltebb szálláshelye. Az ingatlan korábban még soha nem volt a város tulajdonában. A térségben példa nélküli az önkormányzat tulajdonszerzése, hiszen a vízparti kempingek magáncégek birtokában vannak.

Hét, különböző típusú ház illetve ötféle parcella között lehet itt választani. A kempingben a strandolást az ingyenesen használható csúszda, a homokos partszakasz és a vízi sportolási lehetőségek, köztük is a legnépszerűbbnek számító vízisí egészítik ki. Van tenispálya és mini golf, lehet kerékpárokat



A VITORLÁS ÉTTEREMBEN KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁSRÓL
A FÜRED TÉVÉ VIDEÓJA ITT MEGTEKINTHETŐ.

bérelni, a gyerekeknek pedig animátorok gondoskodnak külön programokról. Felnőtt és gyermekmedence, valamint szauna is várja a vendégeket.

A város és a vitorlás szövetség közötti megállapodás értelmében a felek együttműködnek a balatonfüredi valamint a hagyományos sportrendezvények (Fehér Szalag, Kék Szalag, Széchenyi István emlékverseny, Évadzáró verseny) szervezésében, kiemelten kezelik az ifjúsági vitorlás sportrendezvényeket, együttműködésben pályáznak sportprogramokra és együttműködnek sportlétesítmények fejlesztésében is.





DÓRA HAJÓ

Sorozat

UTAZÁSUNK, KALANDJAINK RÉSZLETESEBBEN NYOMON KÖVETHETŐK WEBOLDALUNKON:

www.dorahajo.wordpress.com • svdora@gmail.com



UTUNK BARÁTAINK SEGÍTSÉGÉVEL VÁLT VALÓSÁGGÁ: TARR KFT. • MARINA YACHT SPORT KFT. • SCHAFFER YACHT KFT. • FÖLD PÖRGET KFT.





DÓRA HAJÓ

MÁSODIK RÉSZ

SZERZŐ: HORVÁTH ATTILA

„Vettünk tervet, alumínium anyagot és belevágtunk.”

ELSŐ
RÉSZ



Sok-sok elképzelésen, megoldási alternatíván túl 2004 nyarán jutottunk el a döntéshez. A Van de Stadt tervezőiroda 37 lábás alumínium hajóját fogjuk megépíteni. Addigra részese voltam már egy hasonló projectnek, sokat olvastam és tapasztaltam egy ilyen vállalkozás szép és nehéz oldalairól, de nem volt visszaút, hiszen ez látszott a mi utunknak. Vettünk tervet, alumínium anyagot és belevágtunk. Családi házunk udvarán elkezdett formálódni valami. Először a bordák hajlítása, összeállítása volt soron. Teltek az évek és szép lassan kezdett formát ölteni a hajó, amiről az arra járók először azt hitték, hogy uszoda fedél lesz, hiszen a hajótest fejjel lefelé készült.





2011 nyarára túl voltunk a munka javán. Egy bátor húzással vízre tettük a még közel sem kész hajót. A víz a Duna volt. Azon akartuk a hajót eljuttatni a tengerre. A sors nem így akarta. Sebaj, akkor legyen közúton. Októberben Koperben tengert ért a hajó, és pár nap alatt lehajóztunk vele a horvátországi Veli Rat-ra, ahol az elkövetkező két évet töltötte a hajó. Persze nem a kikötőben állva mint a legtöbb vitorlás azon a környéken. A következő és tavaszán a még elég hiányosan felszerelt hajóval tettünk egy néhány hetes korfui próbautat és a következő két nyarat a dalmát szigetvilág sokadszori felfedezésével töltöttük. Így vált lassan tengeri vitorlázóvá sok olyan ismerős és barát

akik valamilyen sugallattól vezérelve segítségemre voltak az építés éve alatt. A hajót felszerelés a vízretétel óta lehetőségeink és igényeink, szerzett tapasztalataink szerint fokozatosan és folyamatosan bővült és velünk együtt idővel alkalmassá vált nagyobb utak megtételére. A holland tervezésű alumínium hajótest és rig alkalmasságában soha egy percig sem kételkedtünk.

Aki szeretné látni a hajó részletes tervezését és építését az **ITT** láthatja.





DÓRA HAJÓ

HARMADIK RÉSZ

SZERZŐ: HORVÁTH ATTILA

2013 decemberében egy barátommal új kikötőbe, Montenegróba hajóztunk. A következő évben több utat tettünk vele onnan Korfura. Augusztusban egyedül indultam el Korfuról a Messinai szoros irányába. A cél a Földközi tenger nyugati kijárata, a Gibraltári szoros volt. A szakasz második felére akadt segítóm is, így nem kellett e szélcsendekkel nehezített szakaszt egyedül teljesítenem. Októberben már a családdal tértünk vissza Gibraltárba. Egy barátunk is elkísért minket a Kanári szigeteki Las Palmas-ig tartó első óceáni szakaszon. Hátszél segített minket túljutni a kissé túlmisztifikáltnak tűnő nehézgű szoroson. Félúton Tanger előtt lecsökkent a szél, de szinte ugyanakkor – ahogy vártuk - nekünk kedvezőre fordult a tengeráramlat. Közben lement a nap és mi a csillagos ég alatt, balatoni simaságú víztükrön értük el az óceánt. Kissé furcsálltuk a várt swell hiányát, de nem bántuk. Igen kellemes éjszaka köszöntött ránk életünkben először az óceánon.





A tervezett marokkói kikötések elmaradtak. Részben időhiány, részben egy kialakuló sajátos habitus miatt. Már a Földközi tengeri szakaszon is csak a haladásra koncentráltunk. Nem szívesen szakítottuk meg megállókkal a kialakult hajózási ritmusunkat. Most is csak a rész cél, Las Palmas elérése motivált minket. Las Palmasban tíz napot töltöttünk. Kisebb részben a sziget megismerésével, nagyobbban a hajó és magunk felkészítésével. Körülöttünk készülődött az Atlantic Rally for Cruisers mezőnye és ottlétünk alatt rajtolt a Zöldfoki szigeteket érintő ARC+. A korábbi évekkel ellentétben 2014-ben nem volt magyar hajó résztvevője a versenynek, ill. a marinában sem tudtak másik magyar hajóról aki atlanti átkelésre készülődne.





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

37 44



VARIANTA



minimál ár,
 maximál
 teljesítmény,
 német minőség

www.varianta.hu



Hajók webshopból!

info@hanse.hu
www.varianta.hu



OFF-SHORE SZEMINÁRIUM A MÁRVÁNYMENYASSZONYBAN

SZERZŐ: GERŐ ANDRÁS



A Captains Kft. bátor kezdeményezése egy olyan előadás meghirdetése, ami az óceáni vitorlázás konkrét feltételeivel foglalkozik. Amit itt hallottunk az már nem az álomvilág.

ság jelentős része középkorú, vagy annál idősebb többnyire saját hajóval rendelkező vitorlázó, olyan aki a hajósmesterséget felnőtt fejjel ismerhette meg. Ők azok, akik lelkes résztvevői az adriai chartertúráknak, de az ott szerzett élmények komolyabb megmérettetésre sarkalják őket. Az előadók jó érzéssel világítottak rá a hajó, az eszközök átgondolt megválasztásának fontosságára. Hangsúlyt kapott a versenyzés és a túrázás eltérő megközelítése elsősorban biztonsági szempontból.

Az előadás tartalmilag is jól kapcsolódik az Aranysekli Adria Kupa évadnyitó tengeri versenyhez éppúgy, mint a Magyar Vitorlás Szövetség által is támogatott Clipper 2016-17 toborzáshoz.

A nyílt tengeri hajózás adminisztrációja, a felszerelés, az öltözet kiválasztása, az egészségügyi felkészítés, az étkezés, az édesvíz előállítás, a fizikai felkészülés, a térképek beszerzése, a kommunikáció és az útvonaltervezés praktikai mind, mind olyan kérdéskörök, melyek gondos előkészület híján megghiúsíthatnak egy föld körüli utat, vagy akár egy átkelést is. Bacsó Tibor és előadótársa Horváth Csaba skipperek értő és tapasztalt hajósok. Mindketten részt vettek a Clipper földkerülő versenyén. Az egész napos program során igen intenzív és élvezetes technikával próbálták kitölteni a hatalmas ismeretanyag átadására rendelkezésre álló időkeretet. A résztvevők meglepően magas száma arra enged következtetni, hogy az óceáni vitorlázás mind több hajós számára célként fogalmazódik meg. A hallgató-

„A résztvevők meglepően magas száma arra enged következtetni, hogy az óceáni vitorlázás mind több hajós számára célként fogalmazódik meg.”



TAVASZI SZERVIZ!

SZERZŐ: PORTHOLE

Érdekes átnézni a hajó fenekét, és még idejében gondolni az algagátlásra, ozmózisvédelemre is. Nincs ozmózis mentes (műanyag) hajófenék. Persze a felhasznált anyagok minősége, a gyártás technológiája és minősége eltérő, ezért vannak az ozmózist jobban illetve kevésbé jobban tűrő hajótestek, de előbb utóbb minden hajót utol ér a jelenség. Pedig az ozmózis megfelelő kezeléssel megelőzhető!

A hajómotorok üzemeltetése is többet jelent annál, mint hogy elfordítjuk a gyújtáskapcsolót. Évről évre fontos a megfelelő olajsűrő, levegősűrő, üzemanyag-sűrő csere, és a motor átvizsgálása is.

A Marina Fűzfő Hajószervizében minden felmerülő problémára kínálnak megoldást.

Tavasszal mielőtt a hajókat vízre tesszük, érdemes rendbe is tenni őket, hogy a szezont ne rövidítse meg olyan időszak amikor szervizeltetünk ahelyett hogy hajóznánk.

Az anódok állapotát is érdemes ellenőrizni. Olcsóbb az anódot cserélni (megfelelő magnézium édesvízi ötvözetrel) mint a hajó egyéb víz alatti fém alkatrészeit pótolni.

Az öntöttvas tőkesúlyok hajlamosan a rozsdásodásra. Erre is van megoldás egy speciális rozsdá átalakító alapozó festék, mely hatékonyan akadályozza meg a további korróziót. A szerviz ilyen anyaggal is rendelkezik.

A Marina Fűzfő Hajószerviz minden felmerülő igényre fel van készülve sőt 2013-tól hivatalos Yanmar szervizként is működik!

Még nem késő átgondolni, hogy miket is felejtettünk el tavaly megcsináltatni a hajón!

További információk elérhetőek a szerviz@marinafuzfo.hu címen vagy a 06-30-3395064 telefonszámon Böröcz Péternél.

www.marina-fuzfo.hu



MEGVETTED MÁR AZ ALGAGÁTLÓT?

SZERZŐ: SZUTOR FERENC

Az International algagátlókat a világ minden táján használják és hazánkban is ez az egyik legkedveltebb márka.

Ez nem véletlen, hiszen a professzionális termékcsaládban minden hajótulajdonos megtalálja a megfelelő anyagot, akár nagy teljesítményű siklóhajótestről, akár lassabb járású hajóról van szó. Persze más más anyagokat kell használni gélezett, fa, vagy fém hajótestekre, és nem utolsó sorban a megfelelő színt is ki kell választani.

A fenti kérdésekben hathatós segítséget nyújt a **hajofestek.hu**-weboldal, ami megújult formában még felhasználóbarátabb és informatívabb.

Különösen ajánlom a "kérdések és válaszok" szekciót, ahol a legtöbb kérdésre már eleve ott a válasz, de ha mégsem így lenne, még mindig lehet kérdezni.



AZ ELŐRELÁTÓ SIMRAD FORWARDSCAN JELADÓ

SZERZŐ: PORTHOLE

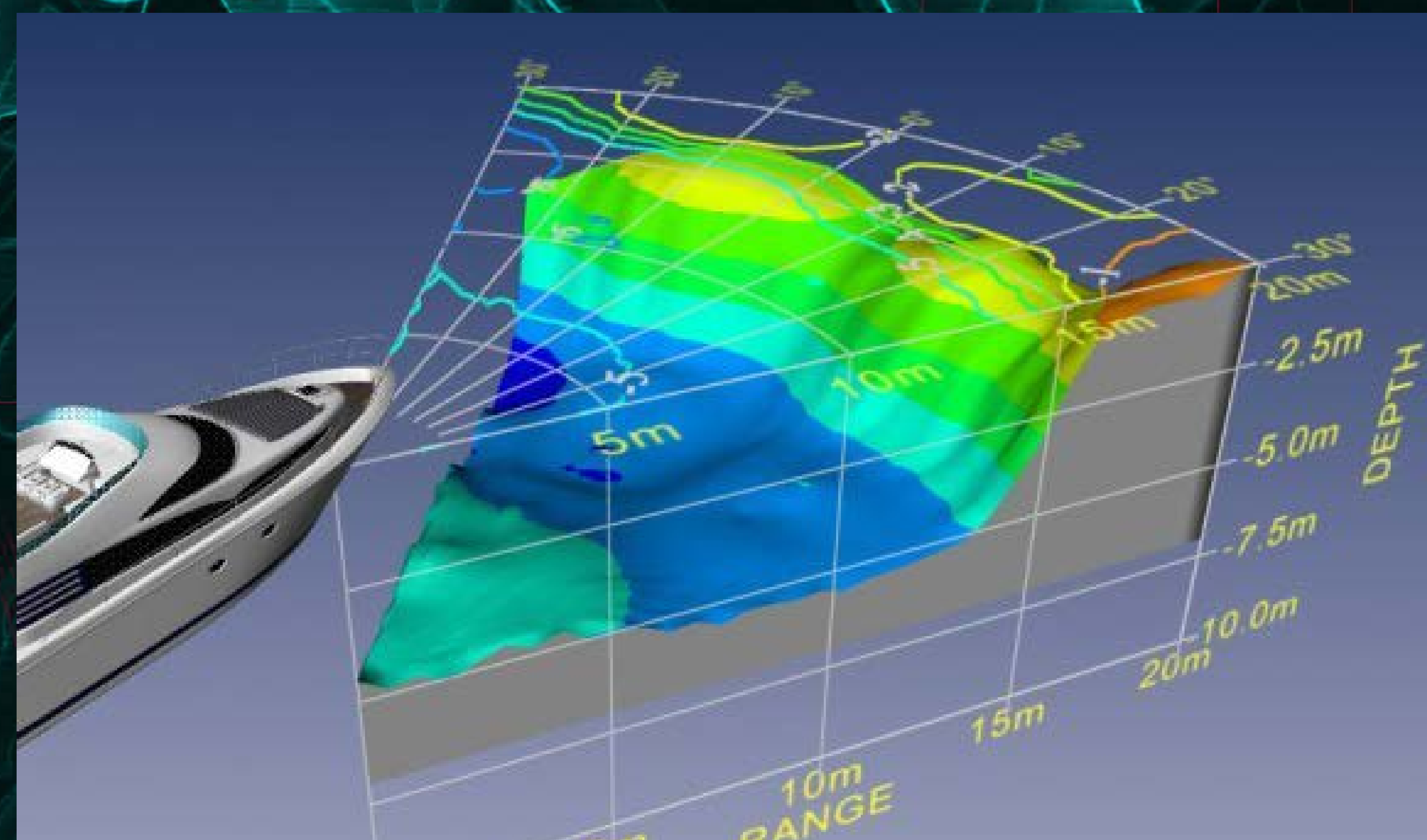
Minnél kijebb annál frissebb! A Délen partközeli vitorlázni igazi kihívás. Mikor forduljunk? Fel fogunk ülni! Figyeld a másik hajót amíg az bírja mi is mehetünk! Vajon mennyit merülhet?

UGYE UGYE?

Az tuti megoldás persze egy GPS. Ha látjuk rajta a mélységvonalat és tudjuk mennyi a vízszint, akkor abból lehet következtetni a fenékre. Legalábbis meg lehet bízni az adott szakaszt felmérő térképészek pontos munkájában, a meder állandóságában és a GPS pontosságában. Mert a digitális térkép és az adott pozíciónk azért nem mindig fedi a valóságot, érdemes egy kicsit rártartani és figyelni a horgászstégeket is, mert egy negyvenes Schärenkreuzernek nincs sok keresnivalója a közelükben akármit is mutat a chartplotter.

És a mélységmérő? Eddig azzal szoktam elhesegetni a gondolatot, hogy az csak arra jó, hogy pontosan meg tudjuk mondani, hogy hány centis vízben sikerült megfeneklenünk. Eddig.

A Simrad ForwardScan jeladója megszünteti a horgászok kizárólagosságát a balatoni mélységmérő piacon. A vízmélység nyolcszorosáig ellátó fenéktapogató műszer a parti tackok real time eszközeként csodákra lesz képes! Segítségével nem csak a marás szegélyét, de a háborús roncsokat, a veszé-



lyes stégmaradványokat is felfedezhetjük. Ha lenne alvó bálna, elveszett konténer, vagy Nessy a taviszörny azt is meglátnánk, de megfelelő engedélyek birtokában a halfogás sem lenne balfogás.

A Maritime hajósboltban kapható eszköz kompatibilis a népszerű Simrad NSS Evo és B&G Zeus2 plotterekkel.

Az eszköz működés közben.



ALLEN KEYBALL TRAPEZE SYSTEM

Ha rajoskodni szeretnél a trapézon, akkor a 2015-ös Pittman Innovation Award összevont kategóriagyőztes termékét neked találták ki!

Trapézolni nem egyszerű. Hol egyik oldalra kell kiugrani, hol a másikra, mert valahogy mindig billeg az a fránya hajó. Előny, ha a művelet közben végig a hajó utasa maradsz, még akkor is ha adott pillanatban nem ez tűnik a leglogikusabb választásnak. Ehhez persze hozzá tartozik, hogy miközben a szélben és hullámokban küzdesz a kampóval, a kormányos nyomatékosan tudatja veled, hogy mindezt gyorsan kéne csinálni, mert tőkre nem értek rá bíbelődni, hiszen Béla megint előttetek vette a bóját.

Ezt ismerte fel az angliai Southminsterben székelő Allen Brothers, és megalkotta a „Allen Keyball Trapeze System”-et.



A trapézkampó kiváltása nem egyszerű feladat. Egyszerre kell biztosítani a gyors be/kikötést miközben maximálisan szem előtt kell tartani a biztonságot, hiszen a trapézon lógó személy teljes testsúlyát ez az elem viseli. Nem

SZERZŐ: SZUTOR FERENC

utolsó sorban flexibilisnek is kell lennie a rögzítésnek, hiszen a trapézon folyamatosan változtatja az ember a helyzetét, optimális esetben úgy hogy a hajó dőlésszöge mindig megfelelő legyen, kevésbé optimális esetben pedig a fent említett kormányosi „instrukcióknak” megfelelően.

Az innovációs díj összevont győztese azért lehetett az Allen megoldása, mert a fenti problémákra adott egy egyszerű, de mégis (látszólag) jól működő megoldást.

Az Allen Keyball Trapeze System két részből áll. Az egyik rész a kötéltre kerülő trapézmarkolat, ami jelen esetben egy ergonomikus kiképzésű alumínium rúdból egy flexibilis és szabad mozgástl lehetővé tévő elemből, és a végén egy gömbből áll. A rúd végére egy a trapézkötél bekötésére alkalmas furat került.

A rendszer másik része a trapézmellényre rögzíthető elem, mely egy cserélhető rozsdamentes acél hátfalból, és egy 3D „kulcslyuk”-ból áll, ami nagy mozgásteret engedélyez, miközben biztonságosan rögzíti a trapézmarkolat golyóját.

Használat közben valahogy így néz ki (videó).

Ugye hogy nem lehet elkezdni a szezont enélkül?



Angliában egy szettet **105 font körül kínálnak**, de ebben csak egy trapézmarkolat van amiből minimum kettő kell, úgy pedig egyből 160 font körül lesz a számla, tehát olyan 70 000 forint. Ja kérem, a rajoskodás nem olcsó.

Hazai boltban nem találtam meg a terméket, pedig van egy **magyar nagyker** az elérhetőségek között.

Bővebb információk itt.



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

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



ÖRÖM MINDEN SZÍVDOBBANÁS

Életmentő 1%
„A Szívbeteg Gyermek
Védelmében”
Alapítványnak

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

gyermeksziv.hu

Gottsegen György Országos
Kardiológiai Intézet,
Gyermekszív Központ



Adószám:

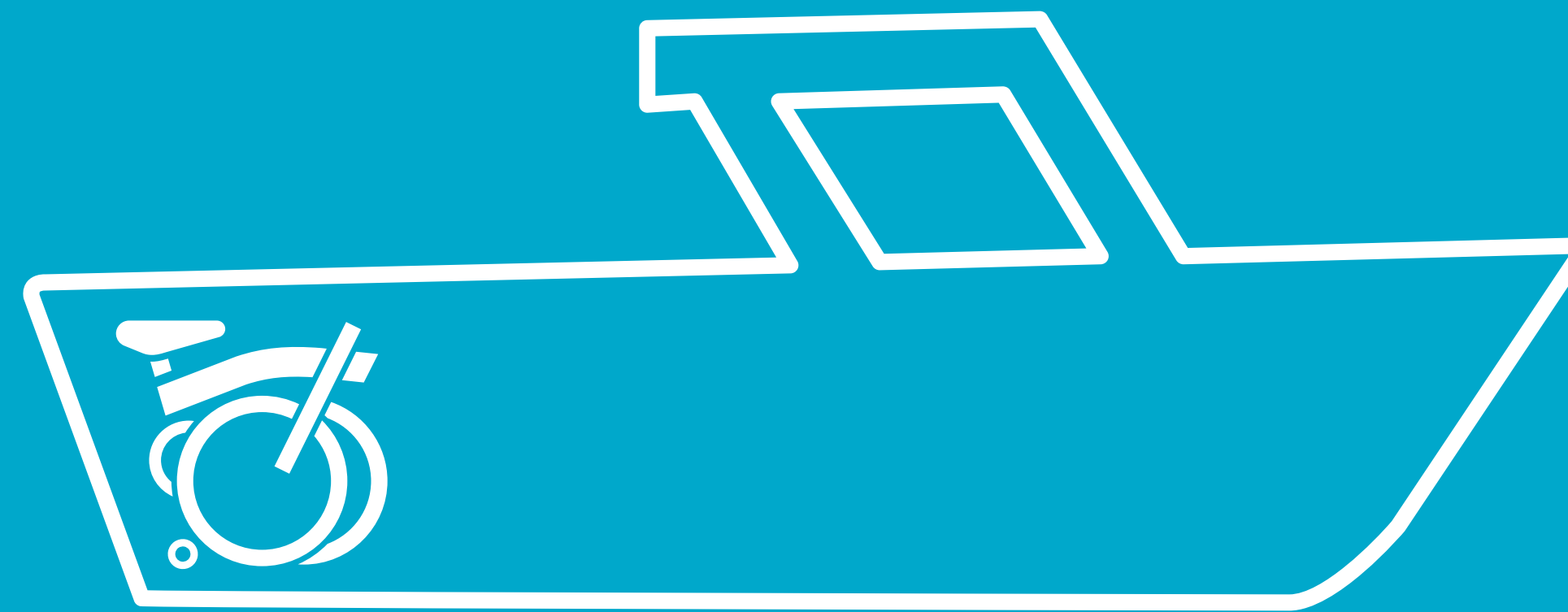
19661964-1-43



PROGRAMOK

IDŐPONT	IDŐPONT	RENDEZVÉNY	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	TELEFONSZÁM	WEB
3/20/2015	4/11/2015	Siófoki Tavaszi Fesztivál	Siófok	Kálmán Imre Kulturális Központ	84/311-855	www.kulturkozpont-siofok.hu
4/3/2015	4/4/2015	Húsvéti készülődés a Négy Évszak Játsházban!	Balatonkeresztúr	Ady Endre u. 1. (Négy Évszak Játsház)	30/497-4106	www.belmatyaskozpont.hu
4/4/2015	4/4/2015	Írókázó – Húsvéti tojásfestés és kézműves játsház az Egry József Művelődési Házban	Badacsonytomaj	Egry József Művelődési Ház	87/ 571-115; 30/693-4420	www.badacsonyniprogramok.hu
4/4/2015	4/4/2015	Húsvéti készülődés a Levendula Portán, Kékkúton	Kékkút	Levendula Porta	20/5304884	http://www.levendulaporta.hu/
4/4/2015	4/4/2015	„Első hajó” fogadása, a balatoni személyhajózási szezon indulása	Balatonfüred	Hajókikötő	87/950-876	www.vaszaryvilla.hu
4/4/2015	4/4/2015	Családi Húsvétolás, nagy tojásvadászat	Balatongyörök	Jüngling Zoltán Közösségi Ház udvara	83/346-368	www.balatongyorok.hu
4/4/2015	4/5/2015	Húsvéti tavaszvárás	Balatonmagyaród	Kápolnapuszta, Bivalyrezervátum	06 30 664 04 04	www.bfnp.hu
4/4/2015	4/4/2015	Húsvétváró játsház	Felsőörs	Civilház	70-320-6856	www.felsoors.hu
4/4/2015	4/6/2015	VII. Húsvéti Fesztivál	Siófok	Hajóállomás, Rózsakert	84/311-855	www.kulturkozpont-siofok.hu
4/4/2015	4/4/2015	A balatoni személyhajózási szezon indulása	Siófok-Balatonfüred	Balatonfüred Hajóállomás	87/ 342 230	www.balatonihajozas.hu
4/4/2015	4/5/2015	Várkapunyító	Szigliget	Vár	70/3715346	www.szigliget.hu
4/4/2015	6/5/2015	Tavaszi hajózási menetrend	több kikötő	Balaton körül	84 / 310 050	www.balatonihajozas.hu
4/5/2015	4/5/2015	Húsvéti Nyuszibuli	Tihany	Mádl Ferenc tér	87/538-022	www.tihany.hu
4/5/2015	4/6/2015	Húsvéti Vigadalom	Hévíz	Deák tér, Belváros	83/540 131	www.heviz.hu
4/5/2015	4/5/2015	Családi nyúlkergető	Zalakaros	Kertmozi Park, rossz idő esetén Zalakarosi Fürdő	93/340-421	www.zalakaros.hu
4/6/2015	4/6/2015	Húsvéti tavaszvárás	Vörs	Tájház	06 30 664 04 04	www.bfnp.hu

4/6/2015	4/6/2015	Majorbéli Zenés Húsvéti Piknik	Keszthely	Georgikon Élmenygazdaság		www.elmenygazdasag.hu
4/6/2015	4/6/2015	Húsvét a Csillagvárban	Balatonszentgyörgy	Csillagvár	30/5933855	www.facebook.com/csillagvar-muzeum
4/6/2015	4/6/2015	Tavaszi szél - Családi Csilicsali	Balatonkeresztúr	Bél Mátyás Látogatóközpont	30/497-4103	www.belmatyaskozpont.hu
4/11/2015	4/11/2015	Költészet Napja	Balatonfüred	Kisfaludy Galéria/Vaszary Galéria	87/950-876	www.vaszaryvilla.hu
4/11/2015	4/11/2015	Magyar Költészet Napja: Jelenits István: Rendhagyó magyar óra	Balatonszepezd	Bertha Bulcsu Közösségi Ház	20/823-1233	http://www.balatonszepezd.hu/
4/11/2015	4/11/2015	Fekete-hegyi geobotanikai túra	Köveskál	Köveskál, mosóház előtt	30/4910061	www.bfnp.hu
4/11/2015	4/11/2015	IV. Nemzetközi Költőtálalkozó	Vonyarcvashegy	Művelődési Ház és Könyvtár	30/380-4877	www.vonyarcvashegy.hu
4/18/2015	4/19/2015	Rügyfakadás Tavaszünnepe	Gyenesdiás	Nagymező	83/511-790	www.gyenesdias.info.hu
4/18/2015	4/18/2015	Nemzetközi Föld Napja - Bagoly éve a Levendula Házban - Az éjszaka ragadozó madarai: a baglyok	Tihany	Levendula Ház Látogatóközpont	06 30 382 7243	www.bfnp.hu
4/18/2015	4/19/2015	VIII. Hercegi Mandulás Napok	Vonyarcvashegy	Manduláskert	30/380-4878	www.vonyarcvashegy.hu
4/22/2015	4/22/2015	Nemzetközi Föld Napja - Hévízi-tó túra	Hévíz	Hévízgyógyfürdő, főbejárat	30/406-7977	www.bfnp.hu
4/22/2015	4/22/2015	Nemzetközi Föld Napja	Kányavári-sziget		30/664-0404	www.bfnp.hu
4/24/2015	4/24/2015	Szepezdi Tavasz Esték: Valahol Európában -filmvetítés	Balatonszepezd	Bertha Bulcsu Közösségi Ház	20/823-1233	http://www.balatonszepezd.hu/
4/25/2015	4/26/2015	Kecskeköröm Ünnepe és Tavasz Nép dalos Találkozó	Tihany	Belső-tó partja, Mádl Ferenc tér	87/538-022	www.tihany.hu
4/25/2015	4/25/2015	Vári-völgyi tavasz orchideales túra	Gyenesdiás	Természet Háza Látogatóközpont	83/511-790	www.gyenesdias.info.hu
4/25/2015	4/25/2015	XVI. Balatonkör kerékpártúra	Indulás: Zamárdiból		20/317-03-88	www.balatonkor.hu
4/25/2015	4/25/2015	Tavaszi madármegfigyelő nap	Siófok	Töreki tavak, Madármegfigyelő torony	30/457-9918	www.bfnp.hu
4/26/2015	4/26/2015	Tavaszi madármegfigyelő nap a Kis-Balatonnál	Zalavár	Kis-Balaton Bemutatóház parkolója	30/664-0404	www.bfnp.hu
4/29/2015	4/29/2015	A tánc világnapja	Siófok	Kálmán Imre Kulturális Központ	84/311-855	www.kulturkozpont-siofok.hu
4/30/2015	4/30/2015	Májusfaállítás	Alsóörs	Merse Leader Kultúrpark	70/374-0453	www.alsoors.hu
4/30/2015	5/3/2015	V. Boldog Békeidők Hévíze	Hévíz	Deák tér, Belváros	83/540 131	www.heviz.hu



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

100% vitorlázás

100% vitorlázás

2015. # 063



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