

ELNÖKSÉGI TAG PROGRAM

a kis egyesületek, a „kishajósok” és a szabadidősport képviselőire

Többször felemeltem már a hangom bizonyos vitorlázókat érintő problémákról és azok megoldási lehetőségeiről. Ezek a problémák persze nem kizárólag a Balatonra koncentrálódnak, hanem hazai kis tavakra is. A problémák megoldása néha nem is igazán pénz kérdése. Tisztába vagyok vele, hogy a számos kis egyesületnek, valamint a szinte számtalan hobbi, kishajós és túravitorlázónak temérdek egyéni érdeke és problémája van. Azonban ezek zöme néhány főbb kérdéskörben azért jól csoportosítható. A kis egyesületek, a „kishajósok”, és a hobbi-, valamint túravitorlázók temérdek problémával küzdenek, melyekkel megválasztásom esetén mind foglalkozni szeretnék. Azonban a fő hangsúlyt a kis egyesületekre, a „kishajósok”, és a szabadidősport érdekképviselőire helyezném, mert ez határozza meg mindennapi vitorlás életemet. Tudatában vagyok annak, hogy több probléma megoldása lényegesen túlmutat az MVSz keretein, mert lehet jogi szabályozásba ütközik, esetleg független önkormányzati szerv, hatóság/hivatal munkája, vagy egy gazdasági társaság érdekkörébe tartozik. Azonban hiszek a párbeszédben, hiszek a lobbierő érvényesítési erejében, ráadásul a fentiekre hivatkozva azokon meg sem próbálni változtatni több, mint tétlenség. Úgy gondolom elérkezett az ideje annak, hogy az MVSz működésében a szolgáltatói szemlélet domináljon.

Elnökségi munkám, egyúttal céljaim és küldetésem legnagyobb részét két nagy területre osztanám, melyek megvalósításához szakmai munkacsoportok működését javaslom. Ezért hivatalos bizottság felállítását, valamint tovább működését szorgalmazom, azonban emellett elengedhetetlennek tartanám kétirányú kommunikációval, az egyesületek aktív bevonását.

- „Nagyhajós” bizottság munkájának folytatása, eredményorientált, hatékony működésének biztosítása, és kontrollja. Mely fő működési területe a szabadidősport, a hobbi-, és túravitorlázás támogatása, népszerűsítése.
- „Kishajós” bizottság felállítása, melyet a korábban lemondott elnökség, annak válsága miatt nem időszzerűnek tartott és elhalasztott. Ennek fő működési területe szintén a szabadidősport támogatása és népszerűsítése.

MVSz működésében a szolgáltatói szemlélet megerősítése

Szükségesnek látom, hogy az MVSz működésében a szolgáltatói szemlélet domináljon. Szövetségünk működésének átláthatónak, nyitottnak, és gondoskodónak kell lennie, hogy lerombolja végre azt az érthető okokból kialakult rossz nézőpontot, hogy annak működésébe úgysem lehet beleszólni és úgyis csak egy szűk réteg érdekeit képviselik. Ennek érdekében a működéséről és megítéléséről online kérdőívet gondoltam indítani a vitorlás társadalomban és külön a tagszervezetek között is. A kérdőív eredménye jól fogja mutatni, hogy mely területeken van óriási hiányosság. Persze a kérdőív megfelelő összeállítására ügyelni kell.

Továbbá fontosnak tartanám, hogy a **Szövetség** egész **működése**, a kapcsolattartás a tagszervezetekkel, valamint azokon kívül a vitorlás társadalommal is **kétirányú kommunikációval folyjon**. A meglévő kommunikációt megerősítse és a közelmúlt kommunikációs baklövéseit

kiküszöbölje. **Nagyobb hangsúlyt kell fektetni az összes tag(szervezet)és tagokon kívüli sportolók, sportolni vágyók érdekeinek védelmére, a közhasznú tevékenységekre;** egészséges életmódra nevelésre, a szabadidős-,rekreációs célú sportra, túravitorlázásra, a gyermek- és ifjúsági sportra, valamint a hátrányos helyzetű és fogyatékkal élők sportolási lehetőségének biztosítására, mely az alapszabályban is rögzítve van. Éreztetni kell a tagszervezetekkel, különösen a kis egyesületekkel, melyek „nettó befizetői” a rendszernek és nem érzik, hogy kapnak is cserébe valamit, hogy igenis számít a véleményük, valamint a problémáikkal is foglalkozni kívánnak. A tagszervezeteknek folyamatosan frissített bemutatkozó anyagait elérhetően fel kell tüntetni a Szövetség honlapján. A Vitorlázás Itthon weboldal és honlap fejléc teljes alárendelése a szabadidősportnak, folyamatosan frissített naprakész információkkal. A Vitorlázás Itthon honlap nézettségét és használatát felfuttatni, kiegészíteni a kis tavak lehetőségeivel, szolgáltatásaival. A Szövetség pártolói tagsági viszonyának reformálása, népszerűsítése, működővé tétele elengedhetetlen volna.

Szükségesnek tartanám a **felmérni a vitorlázók valós számát** (kérdőív az egyesületeknek, és online közösségek megkeresésével), hogy pontos képet kapjunk erről. Tudnunk kell mekkora a jelenlegi tömegbázisa ennek sportnak, mire építhetünk, ami az utánpótlást adja majd a versenyvitorlázásnak is.

Ugyan létezik egy **MVSz kedvezménykártya**, melynek jelenlegi ismertsége, felhasználásának gyakorisága elenyésző, mely egyrészt az általa igénybe vehető szolgáltatások csekély számának, valamint valóban csekély hasznosságának köszönhető. Ennek **működőképessé tétele**, valós kézzelfogható kedvezményekkel, szolgáltatók széleskörű bevonásával időszerű volna (akár ingyenesen igénybevehető vendéghelyeket is biztosíthatna, kikötőkkel, kikötőlánccokkal megegyezés után, idegenforgalmi, és vendéglátóhelyeken nagyobb kedvezményeket biztosíthatna, vagy a sporthoz szükséges technikai kiegészítők és ruházati elemek megvásárlásához nyújthatna kézzel fogható, jelentős kedvezményeket).

Az aránytalan képviseleti, szavazati rendszer felülvizsgálata is ebbe problémakörbe tartozik véleményem szerint. Ez a rettenetesen aránytalan, az élsport és eredmény alapú rendszer teszi, tette passzívvá, érdektelenné a kis egyesületeket. Az utánpótlásneveléshez kapcsolódó források is zömében a nagy egyesületeknél landolnak. Így sokszor esély sincs a kis egyesületekben eredményes versenyvitorlázót nevelni. Jelenleg a döntésekbe, azok előkészítésébe sem igazán bevont kis egyesületek végképp kívülállónak tekinthetik magukat, a borzasztó aránytalanságok miatt. Az új alapszabályban rögzített szavazati számoknál figyelembe kell venni a nemzetközi helyzetet, a külföldi Szövetségek gyakorlatát, valamint a World Sailing működését és ajánlását.

„Kishajós” vitorlázás népszerűsítése a Balatonon és a kis tavakon egyaránt

A „kishajós” vitorlázás népszerűsítése a Balatonon és a kis tavakon még inkább, elengedhetetlenül fontos, ahol amúgy is a vitorlázásnak zömében csak ez a formája a megvalósítható. Népszerűsíteni kellene a vitorlázást országos sportágválasztókon, valamint az Általános Iskolákban és Középiskolákban vitorlázóink, akár olimpiikonjaink, világbajnoki sportolóink segítségével. Bemutatni, azon belül is a „kishajózást” leginkább a gyerekek, fiatalok felé. A testnevelőtanárokat és leendő tanárokat is be lehetne vonni ebbe a sportba. Akár lehetőséget is biztosítani arra, hogy mélyíthessék ismereteiket oktatói szintig is. Szükségesnek látnám az összes vitorlás táboroztatással foglalkozó tagszervezetek és akár szolgáltatást nyújtó vállalkozások ezirányú tevékenységét bemutató anyagok ingyenes rendelkezésre bocsátását, Szövetség honlapján publikálását, a lehetőségek bemutatását. Azért, hogy a nagyközönség is láthassa, hogy ez a sport nem csak a kiváltságosok sportja, hanem széles tömegek számára elérhető. A megfelelő versenyzői utánpótláshoz is a szabadidősport

népszerűsítése, annak minél szélesebb körben elterjedése volna szükséges. A „kishajózás” népszerűsítése rendezvényekkel (jolle hobbi versenyek rendezése, mint például Svert Kupa, de akár több helyen) is lehetséges volna, melyek alkalmával a vitorlássport prominens szereplői vendégként résztvevő, és szakmai előadó is lehetne. Ezeket több helyen is, a Balaton akár mindhárom medencéjében, és az összes kis tavainkon évente legalább egy-egy alkalommal meg kellene rendezni. A „kishajózás” népszerűsítéséhez nélkülözhetetlen volna, hogy az egyesületi vagy üzleti szolgáltatás keretében igénybe vehető ilyen lehetőségek térképen megjelenítésre kerüljenek. Fontosnak tartom minél több hajóbérlési lehetőség kialakítását. Mivel a hajó drága, a tárolása költséges és nehézkes így a legtöbb ember számára nehezen fenntartható és finanszírozható. Nincs is szüksége mindenkinek hajóra, mivel talán egyike a legkevésbé használt eszközeiknek a síléc mellett. Ezért is a leoptimalisabb és legfenntarthatóbb rendszer lenne egy átgondolt, átfogó, jó logisztikai lehetőségekkel bíró, megfelelő vízi szakemberek által üzemeltetett „kishajó” bérlési lehetőség, akár egyesületeknél, akár piaci szolgáltatók által nyújtva azt. Mind a „kishajós” vitorlázás népszerűsítését, széles körben történő elérhetőségét szolgálja.

Vízi sporttelepek számának növelése

A vízi sporttelepek számának növelése azok csekély száma miatt elengedhetetlen a sport fejlődéséhez, népszerűsítéséhez. Először a tagszervezetek körében volna szükséges, utána esetleg szolgáltatóknál lehetne felmérni, hogy kinek, mely területeken volna szüksége vízi sporttelepre. Majd az igények ismeretében kellene a vízparti területekkel rendelkező önkormányzatokkal együttműködve kisebb területeken ilyen funkciókat kialakítani. Ha ez nem valósítható meg, akkor kikötők, kempingek, lakóparkok, még létező vállalati üdülők területének egy részén elérni, hogy a társadalmi felelősségvállalás jegyében valamilyen módon beengedjék a vízparti területtel nem rendelkező egyesületeket, tagszervezeteket, sportolni vágyókat. Ha lehetséges a horgász csónakkikötők közelében, vagy azok területén az azok üzemeltetőivel együttműködve vízi sporttelepeket létesíteni. Céлом, hogy önkormányzatokkal, horgász egyesületekkel, akár szövetségükkel együttműködve a jolle számára is használható kikötők építését támogassuk, mivel a jolle vitorlázás teljesen háttérbe szorult az idők folyamán, pedig komolyan lenne rá igény.

Sólyázóhelyek számának növelése, meglévők feltérképezése

A sólyázóhelyek számának növelése, a meglévők feltérképezése nem tűr halasztást a „kishajósok” érdekében. Ez nem csak a tagszervezetek érdeke, hanem a teljes „kishajós” sporté. A tagszervezetek bevonásával, azok segítségével, azok működési területének környékén fel kell mérni a meglévő természetes és épített sólyákat. Mely területeken nincs működő tagszervezet, azokon a helyeken a vízparti önkormányzatok segíthetnék a felmérést, vagy akár végső soron a Szövetség kollégái, valamint a tisztségviselői, illetve a bizottságok tagjai is részt vehetnének benne. A felmérés eredményeként azokon a helyeken, ahol ilyen sólyákra szükség volna, a vízparti területekkel rendelkező önkormányzatokkal együttműködve (ahol ez jelentős költség nélkül a parti rész átalakításával, és a partvédelemmel együtt) az kialakítható volna. Ha ez nem valósítható meg, akkor kikötők, kempingek, lakóparkok, még létező vállalati üdülők vízpartján érdemes a sólyák kialakítását kezdeményezni. A létező sólyázóhelyeket, valamint azok hajóméretbeli korlátját, az ehhez tartozó vízállási szinttel együtt, fényképekkel kiegészítve folyamatosan frissített térképre szükséges helyezni, melyet elérhetővé kell tenni a Szövetség honlapján is.

„Kishajózás” túl szigorú szabályozásának változtatását kezdeményezni.

„Kishajózás” túl szigorú és sokszor érthetetlenül ellentmondásos szabályozásának további változtatását szükséges kezdeményezni. Ez nyilván túlmutat az MVSz hatáskörén, de a jogi felülvizsgálattal, a jogalkotó felé kidolgozott elképzelést kell eljuttatni. Ebben a felállítandó „kishajós” bizottságnak, valamint a Szövetség jogi ügyekkel foglalkozó részlegének, akár egy létrehozható jogi bizottságnak is együttműködő, aktív munkája kell legyen. A teljesség igénye nélkül a szabályozás megváltoztatása ki kell terjedjen a viharjelzés alatti, valamint anélküli partközeli hajózás korlátozásainak, a kötelező felszerelések listájának, a kikötő használat tiltásának felülvizsgálatára, racionalizálására és liberalizálására.

A kis egyesületekben a klubéletet aktívvá tenni

A kis egyesületekben a klubéletet érdemes volna aktívvá tenni; programokkal, vendégekkel, vagy akár gyermek- és ifjúsági táboroztatással. Ehhez előfordulhat, hogy a Szövetségnek a tőle telhető legnagyobb segítséget kell majd nyújtania, hogy a klub telephelyhez, vízi sporttelephez, sólyázóhelyhez jusson. A Szövetség továbbá azzal is segíthetne, ha táborvezetőket, oktatókat kedvezményesen, vagy akár ingyenesen képezetné. Ehhez az edzői és oktatói „szakma”, valamint képzés szétválasztása szükséges. Oktatóképzési programba bevonni a táboroztatással, oktatással, utánpótlásképzéssel foglalkozó kis egyesületeket. Számukra ingyenes, kifejezetten kedvezményes távoktatás jellegű képzést biztosítani. A klubélet aktívvá tétele esetleg motiválható volna az egyesületeknek nyújtott tagdíjkedvezménnyel, melynek feltételül szabható volna bizonyos előadások, rendezvények, sportolói találkozók megtartása, melyeken az MVSz képviselője is megjelenne, ahol versenyző, vagy valamilyen szempontból a sport prominens személye előadást, továbbképzést tarthatna. Továbbá a kedvezmények igénybevételének feltétele lehetne, hogy minősített, képzett oktatók tartsanak gyermek-, és ifjúsági táborokat, akik képzéséhez természetesen a Szövetség a legnagyobb segítséggel lehetne.

Ha a Szövetség az érdemi sporttal kapcsolatos munkába (utánpótlásnevelés, sportágnépszerűsítés, gyermek- és ifjúsági, hátrányos helyzetűek, fogyatékkal élők táboroztatása, sólyázóhelyek feltérképezése, stb...), kétirányú kommunikációval folyamatosan bevonja és a problémáik megoldását segíti, akkor a kis egyesületek aktivizálása eleve megvalósul. A kis egyesületek is bevonhatóak volnának az ifi vitorlázók nemzetközi cseretáboroztatásába, mely lehetőség kiaknázása mindegyik fél előnyére válna.

Túravitorlázás népszerűsítése a Balatonon

A túravitorlázás, vitorlás életmód népszerűsítése, aktív vitorlásélet megteremtése, ami értelemszerűen inkább a Balatonra vonatkozik, azonban ezzel foglalkozni elengedhetetlenül fontos. A versenyegyesületek rendszeréből kipottyanó nem versenyszemléletű vitorlázókkal és a valamilyen üzleti alapon működő vitorlásiskolában a kedvtelési célú hajóvezetői képesítést megszerzett sportolni vágyókkal is foglalkozni kell. A „kishajózás” nem feltétlen lesz mindenki vágya, ezért lehet éppen a „nagyhajózásban” tejesedhetne ki. Hobbi-, túravitorlázó válhatna belőlük, ha egyáltalán ennek lehetőségét megmutatná, megtanítaná számukra valaki. Sok vád éri a kikötőkben zömégen bent álló hajók miatt a vitorlázókat, de sokszor lehet csak annyi az oka, hogy senki nem mutatta meg nekik ezt a lehetőséget, senki nem tanította meg őket erre, nem terelgette ebbe az irányba. A túrahajózás támogatása elősegíti a balatoni hajós turizmus fejlődését is. Ehhez bizony erre képezni, tanítani, de

minimum megfelelő iránymutatással terelni kell őket. Ahogy ugyan helyes irányban elindult a Vitorlázás Itthon program és weboldal is, csak annak népszerűsítése, ismertté tétele nem következett be megfelelő szinten. Ezt a programot pedig következetesen folytatni kell. Melyhez persze alapfeltételeket is meg kell majd teremteni. A vendéghelyek pontos feltérképezése naprakészé tétele ahogy az nagyjából a Vitorlázás Itthon honlapon megtalálható már, a kikötők rajzaival, vízmélységével (de szükséges a mérés kori vízállás megjelölése is), fényképpel, de kiegészíthető volna akár megközelítést segítő videoval is, mely hajóvezető szemszögéből navigálna a vendéghelyekre. Szóval a Vitorlázás Itthon honlapon már helyesen megtalálható adatokat folyamatos frissítése azonban elengedhetetlen, akár valamilyen online élő adatokkal is ki lehetne egészíteni, mint például a szabad vendéghelyek számával. Ennek megvalósítása a számítástechnika mai világában már nem jelenthet komoly akadályt.

Számos további problémával küzd a terület, mely gondokat külön is részletezném, de ebbe a pontba is tartozik. Ilyen a motorhasználat idejélmúlt szigorúsága, a kikötőhelyek, és vendéghelyek hiánya, az irreálisan magas kikötőhely bérleti költségek, hobbi-, valamint túraversenyeken való indulás szigorú feltételrendszere, és a vízi eszközmentés magas költsége. Ezek összességében mind gátolják az aktív vitorlás életet, a sport népszerűsítését és a vitorlás turizmust lehetetlenné teszik. Aminek a fellendítése amúgy is feladat volna, amiben segítséggel lehetne az MVSz, ha szinte nem csak versenyrendezésben, hanem például családi, kikötői napokban is gondolkodna. Azonban ennél a pontnál kiemelendő a családi, hobbi hajós programok, melyek nagyon hiányoznak, azoknak száma igen csekély. Itt persze megint felvetődik a túraversenyeken való indulás túlzottan szigorú feltételrendszere. Ami a családi napokat, kikötői rendezvényeket illeti; szándékom szerint ilyen programokat akár minden kikötőben lehetne csinálni (ahogy néhol működnek is ezek), valami „színes” parti programmal (pl.: neves vitorlázók előadásai, zenés programokkal, közös étkezésekkel, stb...) és a Szövetség valamilyen szintű támogatásával egybekötve. Nyilván fontos a nyári program is, de csúc szezonban minden zsúfolt, a programok szervezése is nehezebb a többi rendezvénnyel való ütközés elkerülése miatt is. A hajós szezon pedig a rendezvényekkel megnyújtható volna, ami a beszűkült szezonális turizmus káros hatását ellensúlyozhatná, ami az adott térség önkormányzatainak és vállalkozásainak is fontos, így még az ilyen rendezvényekhez akár támogatókat is lehetne szerezni. A tavaszi és őszi időszakra sokkal nagyobb hangsúlyt fektetnék a túra-, és élményvitorlázás, valamint rendezvényeik tekintetében. Sőt az élményvitorlázás rövid alkalmi lehetőségével már meglévő más parti rendezvényekhez is lehetne csatlakozni.

Túravitorlázás népszerűsítése történhet túraprogramok ismertetésével, ahogy a túracélpontok helyesen már részben feltüntetésre kerültek a Vitorlázás Itthon weblapon. Itt és sok más helyen, témában is fontos lenne multimédiás eszközökkel kiszolgálni, meg támogatni ezeket a lehetőségeket fényképes és videós tartalmakkal. Azonban közzé lehetne tenni még túraútvonal lehetőségeket is, úticélokatis akár a turisztikai, vendéglátóhelyek bevonásával. Továbbá elgondolkodtató a régen közkedvelt Széchenyi Emléktúra újraélesztése is az MVSz keretén belül. Végül, de nem utolsósorban akár a kis egyesületek saját túrarendezvényeinek támogatása valamivel (pl.: kikötőhely biztosítása, vendég hely kedvezmény, vendég látogató, előadó, ajándék, stb...).

A vitorlás turizmus népszerűsítéséhez a vendég helyek kínzó hiányát, illetve csekély száma is valamilyen szinten orvosolni kell. Főleg, a „nagyhajós” és kiváltképp hobbi-, valamint túra hajósok problémája ez, de előfordul, hogy egy távolabbi verseny miatt bizony a „nagyhajós” versenyvitorlázókat is érinti. Főidényben igencsak kínzó tud lenni, ha pár hajóból álló társaság együtt szeretne túrázni. A vitorlásélet fejlődéséhez és a sport népszerűsítéséhez pedig talán a legcélravezetőbb út túravitorlázás volna. A kikötők üzemeltetőivel együttműködve a vendég helyek bővítése, bővítettése mellett olyan rendszert kell kialakítani, hogy az ugyan bérelt, de üres helyek

vendéghelyként igénybevehető legyenek és ez ne csak a kikötőmester rugalmasságán, problémamegoldó szándékán múljon, hanem bevett gyakorlattá váljon. A Vitorlázás Itthon kedvezménykártya működését, hasznosságát ki kellene egészíteni túrakártya, vendégkártya funkcióval, hogy kikötőkben bizonyos mennyiségű ingyenes vendéghely igénybevételét biztosítson, a rendszer akár MVSz pártolói tagsághoz is köthető lehetne.

Hobby-, valóban amatőr vitorlás túraversenyek, csillagtúrák támogatása

A hobby-, és túraversenyeken való indulás feltételrendszere túlzottan szigorú, ezek VIHAR rendszerbe vonása nem szolgálta ezekben a versenyekben a széles körben elterjedését, népszerűsítését. Hatalmas eredményként sikerült nemrég tálni, hogy az ilyen versenyek integrálásra kerültek az MVSz VIHAR nevű verseny-, és versenyzőregisztrációs rendszerbe. Azonban ez nem a hobbivitorlázók érdeke volt! Ez éppen azoknak nem jó, akik állítólagos érdekében csinálták! Ezekben az inkább családi rendezvények kategóriájába tartozó versenyeken innentől a "profi" versenyzők fogják a babérokat aratni, továbbá már csak regisztrált "versenyhajó", és sportorvosi igazolással, valamint versenyengedéllyel rendelkező egyesületnél leigazolt versenyvitorlázó indulhat. Az ilyen rendezvények éppen a hobbivitorlázóknak szóltak, akiktől ezzel elvették ezt, vagy számukra költséges és körülményes módon a versenyrendszerbe kényszerítették. Kényszer versenyvitorlázó lesz, lett belőlük, mert ettől még valódi „profi” versenyvitorlázók nem lesznek, mert zömében nem is akarnak azok lenni. Példaként említhetném a VILATI Csillagtúrát, amire végképp igaz, hogy túraverseny, mert valóban semmilyen kihelyezett pálya nincs, míg a túraversenyeken, azért egy pálya van, azt kell teljesíteni. A verseny teljesítése során semmilyen speciális versenyszituáció nem keletkezik, csak mindössze a normál hagyományos előnyszabályok alkalmazása szükséges. Persze a pályaversenyre természetesen igaz, hogy az azon résztvevők "profi" versenyzők. A túraversenyen indulók egy jelentős része nehezen mondható "profi" versenyzőnek. Biztosan nem szükségszerű ilyen túlzott szabályozásnak alávetni őket. Egyesülethez leigazolt, versenyengedélyes, éves sportorvosi igazolással rendelkező vitorlázó indulhat az ilyen versenyeken. Továbbá felmerült, hogy a túraversenyeken kis jolléval is indulhassanak, melyre a jelenlegi szabályok miatt nincs lehetőség. Érdemes volna ezeket átgondolni, kidolgozni a szabályozás lazításának menetét és mindenképpen változtatni kell rajta.

A motorhasználat túl szigorú feltételeinek enyhítése

Zömében (de nem kizárólag) a hobby-, és a túrahajózó "nagyhajósokat" érintő probléma a túl szigorú motorhasználat. A szabályozás régóta megfelelő megoldásért, enyhítésért kiált. Aki motorozni szeretne, az úgyis meg fogja tenni. A vitorlázók alapvetően, vitorlázni szeretnének, nem motorozni. De ha nincs más megoldás, olyan helyzetbe kerülünk, akkor ne legyünk már szabályszegők, ne büntessenek minket ezért. Tudomásom szerint ennek a problémának a kezelésére bizonyos intézkedések már elindultak. Ugyanakkor ezt a folyamatot fel kell gyorsítani, a jogi szabályozás változásáért a jogalkotónál lobbizni kell, a „nagyhajós” bizottságnak, valamint a Szövetség jogi ügyekkel foglalkozó részlegének, vagy akár egy létrehozható jogi bizottságnak is együttműködve.

A kikötőhelyek ára, valamint azok kellő számának hiánya ellen tenni

A kisebb „nagyhajók” lassan a kis jollék sorsára jutnak és kiszorulnak a kikötőkből. A kikötőkből kiszoruló hajók is óriási gondot jelentenek és az az érzésem, hogy még csak most indul be csak igazán ez a kellemetlen folyamat. Egyfelől a kis jollékok már évek óta kiszorultak a kikötőkből, ott már nem tarthatják ezeket a hajókat. De még a vendéghelyekre sem állhatnak be egy rövid kikötés erejéig sem. Felfoghatatlan ez a szabály, ami ellen egészen biztosan lobbizni kellene a Szövetségnek. Másfelől pedig az olyan kisebb „nagyhajók” is kiszorulnak a kikötőkből, melyek értékét már meghaladja a szezonális bérleti díj. A tulajdonosának pedig nagy eséllyel nem áll módjában évente kvázi megvásárolni hajóját. Így aztán nincs más választása, mint jobb esetben valahol a nádasban, vagy bóján köt ki a hajó, rosszabb esetben veszélyes hulladékként a parton válik az enyészetté. Nagyon szomorú jelenség ez, mely ellen igencsak tenni kell. Egyrészt a bójatelepítés elősegítése, szakmai egyeztetéssel, hatósági közvetítéssel bizony már Szövetségi feladat kell legyen. Másrészt az önkormányzatokkal együttműködve támogatni kell, hogy a településrendezési tervekben, kikötő létesítésének lehetőségére kijelölt partszakaszokon (pl.: Siófok, Révfülöp, Balatonföldvár stb.) a természetvédelmi előírások teljeskörű betartása mellett, kikötőhelyek létesüljenek megfelelő számú, kikötőként a helyek 10%-ának megfelelő, de legalább 20 kijelölt vendéghehlyel. Mindkét irányba egyszerre lépni kell, hogy ha már az árak mérséklődni ugyan lehet nem fognak, de évről-évre ne emelkedjenek tovább ilyen irreális módon 25-50%-ot.

Teljesen új kikötő a (2016. évi) balatonfenyvesi megnyitása óta nem igazán épült, csak bővítések voltak, vagy teljes átalakítások. Az MVSz új kikötője ugyan hatalmas előrelépés volt és minden elismerésem érte, viszont az is, ha úgy vesszük egy meglévő kis kikötő helyett épült, azaz ilyenformán teljesen újnak nem mondható. Ettől függetlenül persze mérföldkő a hazai vitorlássport életében. Szóval a Balatonon a jelenleg meglévő közel 10 000 kikötőhelyből mindössze nagyjából 5-600 létesült 6 év alatt. A kikötőhelyek mindössze 5%-a épült 6 év alatt, azaz cca 1%, 100 hely évente. Ha így nézzük, akkor ez nem kevés, hanem bizony ez elkeserítő, semmi. Minden évben pár éven keresztül 5-600 helynek kéne létesülnie, az égető hiány és az elszálló árak orvoslására. Hogy mennyi hajót bír el a Balaton? Sokat! Bővítésre még van lehetőség; az EU tagországokban lévő tavak átlagos terheltségét mutató statisztikai adat hektáronként 4vitorlášhajó, ez az ajánlás maximuma is. A Balaton vízfelülete megközelítőleg 600km², azaz 60 000ha, ami 240 000 hajót jelentene. Mondjuk ez lehet már tényleg sok volna, azonban a jelenlegi hektáronkénti cca. 0,17, ami mindössze 6 hektáronként jelent 1 hajót. Azaz a jelenlegi hajók száma könnyűszerrel duplázható volna, ha feltételek adottak lennének hozzá, azaz volna elég szabad kikötőhely, bója, esetleg vízi sporttelep a szárazon tároláshoz. Dolgozni kell rajta, a hatóságokkal, az önkormányzatokkal és akár beruházókkal együtt. Hisz az új kikötő minden szempontból a vitorlássport érdekét szolgálná, a járulékos turisztikai és nemzetgazdasági, valamint az adott település gazdasági szemszögéből egyaránt.

A kedvtelési célú hajóvezetői képzés szabályainak reformálása

Kedvtelési célú hajóvezetői képzés megszerzésének elméleti része túlzottan szigorú, idejétmúlt, felesleges és elképesztően bürokratizált. Ugyanakkor a vitorlás gyakorlati képzés és vizsgálója igencsak sok kívánnivalót hagy maga után. Semmi szükség a szigorú elméleti rendszernek a fenntartására, miközben meg jól tudjuk, hogy ebben a rendszerben „papírgyáros” képzéseken végzők sokmindent fognak tudni, csak éppen vitorlászni nem. A gyakorlati alapú képzés a legtöbb esetben meglehetősen silány és elnagyolt, esetenként pedig elképesztően elnéző az elméleti részhez képest. Ez aztán végképp nincs összhangban, ha úgy vesszük még a szabályozás értelmével szemben is ellentétes. Nem is beszélve arról, hogy döbbenetesen költséges a képzés megszerzése. A hivatásos

hajóvezetői képesítéssel megegyező elméleti tananyag és vizsgarendszer nem szolgálja a sport népszerűsítését. Miközben pedig a folyami nyaralóhajózásnál, valamint a folyami vizeken már 20LE teljesítményig mindenfajta hivatalos képesítés nélkül vezethető motorcsónak. Számos európai országban nincs ilyen vizsgakötelezettségre szükség a hobbivitorlázáshoz. Miért ne lehetne ezt a képzési formát a Szövetség tagszervezeteinek hatáskörébe adni? Van rá európai példa, ahogy arra is, hogy semmilyen képesítésre nincs szükség, ld. francia "szabályozás". Egy kidolgozott rendszerben, egységesített képzési anyagokkal, képesített oktatókkal ez a rendszer tagszervezeti hatáskörbe volna vonható. Ebben a „nagyhajós” bizottságnak, valamint a Szövetség jogi ügyekkel foglalkozó részlegének, akár egy létrehozható jogi bizottságnak is együttműködő, aktív munkája kell legyen.

A vízi eszközmentést biztosítás jellegű közös kockázatvállalássá alakítani

A vízi eszközmentés költségén egy biztosítás jellegű közös kockázatvállalással lehetne jelentősen csökkenteni. A Vízimentők Magyarországi Szakszolgálata (VMSZ) segítségével kifejezetten biztonságossá váltak hazai vizeink. A személyek mentése gyors, hatékony és ingyenes. Azonban az eszközmentés drága, mert komoly szaktudás- és felszerelésigényes. Azonban, ha ebben együttműködne velük a Szövetség és népszerűsítene ezt a tevékenységet, biztosítás jellegű szolgáltatást, akkor minimális szezonális költséggel gyakorlatilag ingyenessé válhatna ez is. Mindössze nagyjából 2 000 hajónak (megjegyzés: nagyjából 10 000 "nagyhajó" van a Balatonon) kellene megkötnie egy ilyen biztosítás jellegű szolgáltatást és máris a közös kockázatviselés elvén a szezonális pár ilyen eset bekövetkezésekor a mentés ingyenessé, esetleg minimális önrésszé válhatna. Megjegyezni kívánom, hogy a hajózóút biztosítása, valamint a mederfenékről az akadály kiemelése mellesleg egyébként állami, vízügyi feladat volna. A Szövetség az VMSZ-szel és a „nagyhajós” kikötőkkel együttműködve egy öngondoskodásra ösztönző, nevelő rendszerrel és a szolgáltatás ismertetésével megfelelően széles körben terjeszthetné, népszerűsíthetné ezt a szolgáltatást.

Programom egy jelentős része akkor valósítható meg, illetve akkor tudunk a problémák megoldása irányába lépni velük, ha a Szövetség többi tagja is nyitott ezek kezelésére. Ha az elnökség, a bizottságok és az egyesületek is partnerek, segítenek a problémák megoldásában. Mivel közös a cél, közös érdekünk, hogy közös problémáinkon változtassunk. Tisztában vagyok vele, hogy a fenti programokat, nehogy egy rendkívüli tisztújítás miatt, ciklus közepénél is rövidebb idő alatt, de még teljes ciklus idejében sem lehetséges mind megvalósítani. Sőt jelentős részük folyamatos feladat, mellyel mindig foglalkozni kell. De mindenképpen mindegyik témában valamilyen szintű előrelépést el kell érni.

Szentandrás-Szabó Attila

Elnökségi tag jelölt

Telefonszámom: +36 30 330 7018

E-mail címem: sz.sz.attis@gmail.com

Facebook profilom (nyílt): <https://www.facebook.com/profile.php?id=100012311744590>

YouTube csatornám: <https://youtube.com/@attilaszentandrasi-szabo9718>