

Optimist hajóosztály

Jegyzet a BSC Vitorlás szakedzői képzéshez

Írta: Hodács Attila

Történet, a tervezéstől a legnépesebb utánpótlás nevelő versenyszálig

Az Optimist születésével kapcsolatban több történeti verzió is létezik. A következőekben ifj. Clifford McKay-el (Bill Douglas által [USODA Optimists]) készített interjúból származó elbeszélés (fordítása) olvasható. Clifford volt az első fiú, aki Clark Mills optimist prototípusával vitorlázott.

1947-ben a Clearwater Optimist Club (Florida, USA), mely ezen év tavaszán alakult egy „SoapboxDerby”-t támogatott. Ez egy olyan futam volt, Clearwater egyetlen domboldalán lefelé menetben, amin „tervezd és csináld magad” kisautókkal vettek részt a fiatal fiúk, köztük Cliff is. A kisautók építőanyagát a klubtagok adták támogatásként.

A völgymentes futam után az utat természetesen visszaadták normál használatra.

Cliff édesapját, McKay őrnagyot ez az egyszeri esemény frusztrálta. Augusztus közepén az Optimist Klub meghívta, hogy adja elő különböző projekt ötleteit. Ebben az időben a 12 éves Cliff már vitorlázott a helyi Snipe-osokkal és így az egyik projektötlet az volt, hogy hetente az „Orange Crate Derby”-n autók helyett hajókkal használják ki a könnyen elérhető sekély lagúnás clearwateri öböl előnyeit.

McKay őrnagy a következő napokban megkereste Clark Mills-t, a Clark Mills hajóépítő műhely büszke tulajdonosát. A megbeszélésük kimenetele az volt, hogy tervezzenek egy vitorlás hajót, ami 50USD-ból meg lehet építeni és ágylepedőt használjanak vitorlának – ami utóbbi ötletről Clark nagyon gyorsan lebeszélte az őrnagyot. Két hét alatt Clark épített egy prototípust, lefestette pirosra és elvitte a Haven Street-i dokkhoz, ahol vitorlázott vele egyet. Utána, Cliffet idézve: „átadta nekem. Ez egy eleven és jól gyorsuló hajó volt, amint a vitorlája megtelt széllel. Élesen fordult, amikor eltoltam a kormányt. A hajóorr nem húzott a víz alá. Inkább felemelkedett és úgy tűnt, hogy átugorja a hullámokat. Az alacsony gaffos rudazat és a nagyszerű középborda (ma svertszekrény) jó stabilitást adott a hajónak. Könnyű és jó volt vele vitorlázni. Azt gondoltam: hűha ez állati jó.”

Következő csütörtökön a hajót kiállították az Optimist Klub gyűlésén. A tagok el voltak ragadtatva. Alakítottak egy „Optimist Pram” bizottságot (optimist kocsi). Egy héten belül McKay őrnagy és az újonnan alakított bizottság szerzett annyi támogatást, hogy az 28 hajó költségét fedezze és így Clark Millst bízták meg az építéssel.

A prototípus építése után az optimist pram az európai elterjedése során még több változáson esett át, míg az első stabilnak mondható formáját 1960-ra nyerte el.

Például elég csak arra gondolni, hogy a prototípusnál a sott kötél bekötési pontja a kormányrudon volt.

A változások miatt (nem csak a metrikus méretekre való áttérés miatt, ami Nigel Ringrose-nak köszönhető) egy ideig külön létezett az eredeti optimist pram, illetve az optimist hajóosztály.

Több verzió és legenda él arról, hogy hogyan került az Optimist Európába. Az eset valószínűleg a dán építészhez, Axel Damgaard Olsen-hez köthető, aki egyben az első hét hajó tulajdonosa is volt, melyeket Hans Christian Brorsen építette, aki a Sejlklubben Snekken dinghy klub elnöke és egyben famegmunkálással foglalkozó cég tulajdonosa is volt. Brorsen a következő hét évben 2500 szett Optimistet adott el Poul Gustav Hansen-nek köszönhetően. Hansen iskola ellenőrként dolgozott és az volt az állítása, hogy a tanítványainak jót tesz, ha Optimistet építenek, mintha cigaretta gépeket bontanának fel. A

következő években Hansen nagyszerű barátjával, Viggo Jacobsen-el az optimist népszerűsítésén dolgoztak. Munkájuknak köszönhetően az Optimist elterjedt Észak-Európában, majd Angliában is. Az 1960-as években igazi áttörés következett és rohamosan terjedt az Optimist a többi európai országokban is.

1962-ben tartották az első világbajnokságot, bár akkoriban ezt még nem így hívták. Pár év múlva 1965-ben alakult meg a Nemzetközi Optimist Dinghy Osztálysövetség, azaz az International Optimist Dinghy Association (IODA).

Az első tagok: Ausztria, Dánia, Finnország, Nagy-Britannia, Norvégia, Svédország és USA voltak, mely országokat rövidesen követte: Németország és Rhodesia (ma Zimbabwe). Viggo Jacobsen volt az első elnök és felesége Edith az első Főtitkár.

1970-től volt engedélyezett a műanyag testű Optimistek gyártása. A műanyag hajóépítés szabályai ekkor még eléggé tágak voltak. Ezzel kapcsolatos szigorúbb szabályozások az 1980-as évek közepe felé születtek meg.

1973 egy jeles év, mert az IYRU (ma World Sailing, Nemzetközi Vitorlás Szövetség) által elismert osztállyá vált az IODA. Ekkorra a Világbajnokságon már 20 nemzet vett részt.

1983-tól van külön Európa-bajnokság, illetve ebben az évben mutatkozik be a VB-n a csapatverseny is.

Végül 1995-ben bemutatkozik a szigorú One Design tervezésű optimist (a ma ismert optimist forma), míg 2004-ben a svert és a kormány is egységes formát kapott. A terveket az IODA technikai bizottságának az elnöke, Patrick Bergmans, a ghenti egyetem mérnök professzora és a gyakorlatias Fred Kats készítették elő.

Az évek alatt az optimist hajóosztály fejlődése töretlen az 1990-es években már 41 ország 160-180 versenyzője vett részt az egyes világbajnokságokon.

Az „Optimist Életmód” érdekeltségi háttere, sikere és hátrányai az utánpótlás nevelés pedagógiai folyamatában

Az előző fejezet olvasása után könnyű elképzelni, hogy az évtizedek alatt mekkora mennyiségű optimist (fa/műanyag/one design) lett gyártva a különböző földrészekben. Ebből is következik, hogy alig van olyan (nem feltétlenül csak ifjúságneveléssel foglalkozó egyesület), ahol a telep valamelyik sarkában ne lenne egy optimist. És ha már ott van, akkor mindenki tudja, hogy 8-15 éves korú gyerekek szoktak vele menni, így kézenfekvő módon szinte mindenki opéval kezdi vitorlás pályafutását. Az eredetileg megalkotott ötlet alapvetően ma is működik, azaz doboz szerkezetének köszönhetően rendkívül biztonságos, kormányzása könnyű és a hajót felszerelni is egyszerű.

Bár az optimistben a versenyző egyedül van és azt egyedül irányítja, mégis jellemzően egy csapatban, a csapattársakkal közösséget alkotva sajátítják el a vitorlázásnak nem csak az optimistre vonatkozó szegmenseit. Mivel a hajó érthető módon a méretei miatt egy lassú hajó, így a vitorlázás összetettebb részeinek mély és alapos elsajátítására is szükség van,

melyeket a versenyzők majd az optimist utáni hajóosztályokban is kiválóan tudnak alkalmazni, legyen szó pl. stratégiáról, taktikáról, áramlásról, szabályismeretről, meteorológiáról stb.

A csapattársak egyben természetesen egymás ellenfelei is, így az állandó „harc”, a kiélezett helyzetek erősítik a versenyszellemet, az alkalmazkodó képességet, az önállóságot, a koncentrációképességet, serkentik az önálló és összetett gondolkodást, mely tulajdonságok a későbbi élet során is jól jönnek. Ezen pozitív hatások miatt a mai modern, felgyorsult világban, ahol az egyénnek napi szinten kell megküzdenie az adott kihívásokkal, a szülőknél az optimist hajóosztály (illetve a vitorlázás), mint gyermekük (fizikai/lelki) nevelésének egy eszköze, rendkívül pozitív helyen szerepel.

Arról nem beszélve, hogy maguk a szülők is egy nagyobb értelemben vett közösség részeseivé válnak, mely lehetőséget biztosít szociális igényük kielégítésére.

Ezen hatások összessége a fizikai valóságban is elég jól megnyilvánul. Aki látott már egy opés csapatot megérkezni egy helyszínre tudja, hogy miről van szó; sok gyerek, sok szülő, még nagyobb hangzavar.

Mivel gyermekek vitorlázhatnak ebben a hajóosztályban, így természetesen a szülői jelenlét is erősebb, mint a következő korosztályoknál. A gyermek/ifjúsági sportban alapvetően három szereplő van. A szülő-edző-klub háromszög közti egyensúly fenntartására törekszik mindenki, hiszen ez az a háttér, mely a versenyző mögött dolgozik, hogy az adott versenyzői cél megvalósuljon.

Ha ebből a háromból csak az egyik hiányzik, az már nehézséget okozhat a versenyzői „karrier” építése során.

Értelemszerűen szakmai segítség nélkül nehéz elsajátítani a vitorlázás/optimistezés fortélyait. Ha nincs szülői elhatározás és áldozathozatal a versenyző mögött, akkor természetes, hogy nem lesz, aki igénybe vegye a szakember segítségét. Míg ha nincs egy hely/klub/szervezet, ahol mindezt meg lehet tenni szervezett keretek között, megfelelő eszközökkel valamint további csapattagokkal, akkor a vízre szállás, illetve a fejlődés is nehezkesebb lesz. Ismert a mondás: csapat nélkül nehezen fejlődik az egyén is.

Tehát a versenyző mögötti „trió” harmóniája fontos. De a harmónia mellett azon képzeletbeli határokat is szükség van, melyek kimondva/kimondatlanul ott keringenek egy ilyen komplex rendszerben. Pl. meddig terjed az edzői hatáskör? Csak a szakmai kérdésekre, vagy nevelésbeli dolgokra is? Mettől szülő a szülő? Kérhet-e számon, kin és mit? Otthon lehet-e szülőből edző? Mi az, amit egy klub előírhat, mi az, amit nyújtania kellene?

Látható, hogy ezeket a határokat annyira nem is egyszerű deklarálni, vagy épp mindenki másképp értelmezi.

Éppen ezért ezen „hatáskörök” felosztására többféle variáció is van, amik a maguk nemében adott helyeken működnek, de nem mindenhol. És hogy egy kicsit még bonyolódjon a helyzet ezt a „triót” öleli fel az adott osztályszövetség/szövetségi elképzelések és szabályozások. Egy gyermek testi-lelki nevelése során jó, ha az számára átlátható kihez, miért és mivel fordulhat segítségért, mert ez a bizalom alapja. Ha a gyermek bíz az őt segítő oktatókban, tanítóknál, akkor egy egészséges, harmonikus kapcsolat tud kialakulni, amiben jó dolgozni.

Talán itt érdemes megemlíteni, hogy a hajó formájából kiindulva az, ami egy kezdő, a vitorlázással ismerkedő gyermekre nézve pozitív hatást nyújt, addig a versenyzést jobban elmélyítő fiatalokra nézve pedig komolyabb kihívásokat ad.

Tehát pl. a tompa hajóorral való vitorlázás, a hullámok állandó elütése (is) fogja majd a versenyzőt arra készíteni, hogy jobb és jobb (optimist specifikus) hajóvezetési technikát sajátítson el, amihez fizikailag is egyre jobban és jobban fel kell készülnie.

Annak ellenére, hogy az optimist egy one design hajóosztály, melyben a befoglaló paraméterek szigorúan kötöttek, mégis egy technikai sportról van szó, ahol valami kis apróság mindig változik. Ezek lekövetéséhez van szükség a mélyebb szakismeretekre, azok begyakorlására, ami által óhatatlanul is növekszik a vízben töltött órák száma. Természetesen a versenyzők ebben a korban a fentebb említettek szerint nem csak optimist hajóvezetést tanulnak, hanem a vitorlázás egyéb szegmenseit is elsajátítják és különböző képességeiket is fejlesztik, amiket az optimist utáni hajóosztályokban is kiválóan tudnak alkalmazni. Ezen kiegészítő tudás megszerzésére is évekre van szükség, amit egy ilyen „lassú” hajóban könnyebben le lehet követni.

A fentiekből is kiindulva vannak olyan nézetek, melyek szerint ez a korai specializálódás a későbbi csúcversenyzői (olimpiai) életre nem feltétlenül van pozitív hatással. A leggyakrabban felhozott érvek között a túl sok (túlhajsolt) versenyzés, az állandó pakolások és utazások miatt a versenyzésbe való belefásulás, vagy „kiégés” szerepel.

A két szemlélet közötti különbség nem mai eredetű, így biztos, hogy ezen jegyzet sorai között nem fog megállapodás születni, hogy jó-e ha a versenyző felveszi a nemzetközi szintet és elmélyíti optimistes tudását majd azután lép tovább, vagy egy általános tudás elsajátítása után lépjen át a következő hajóosztályokba és majd csak az adott olimpiai osztályban specializálódjon. Bőven vannak mindkettőre példák.

Tehát jól kivehető, hogy ez a három-négy (szülő-edző-klub-szövetség) érdek az, ami az adott optimistes életet, pontosabban az ifjúsági sportot meghatározza, keretbe foglalja és irányítja. A kérdés mindig az, hogy összhangban, azonos célok felé tartanak-e? Illetve ha a célok különbözőek, akkor az milyen hatással van az egészre nézve?

Az biztos, hogy bármelyik úton is jár egy klub/szövetség, annak hosszú távon, adott perspektívákat felmutatva kell a lehetőségeket felvázolnia, mintegy (felnőtt olimpiai) sportolói karriert bemutatnia a potenciális versenyzőknek. Máskülönben a rövidtávú (gyermek/ifjúsági) célok fognak előtérbe helyezkedni, ami által máris megvan a nézeteltérés fő forrása.

Az Optimist osztály építési és felmérési szabályzata

Az Optimist hajóosztálynak egy precízen megírt, alapvetően mindenre kiterjedő osztályszabálya van, amit évente szükség esetén korrigálnak. Módosítások előtt elsősorban a Technikai Bizottság és az egyes Nemzeti Osztályszövetségek módosító javaslatait vizsgálják meg. Természetesen van, amikor az adott kor kihívásaira is reagálni kell, mint pl.: digitális segédeszközök használata.

Az IODA Technikai Bizottsága az, amely örködik a one design szabályok betartása felett és reagál az esetleges értelmezésbeli (kettős-vagy többértelmű) kérdésekre.

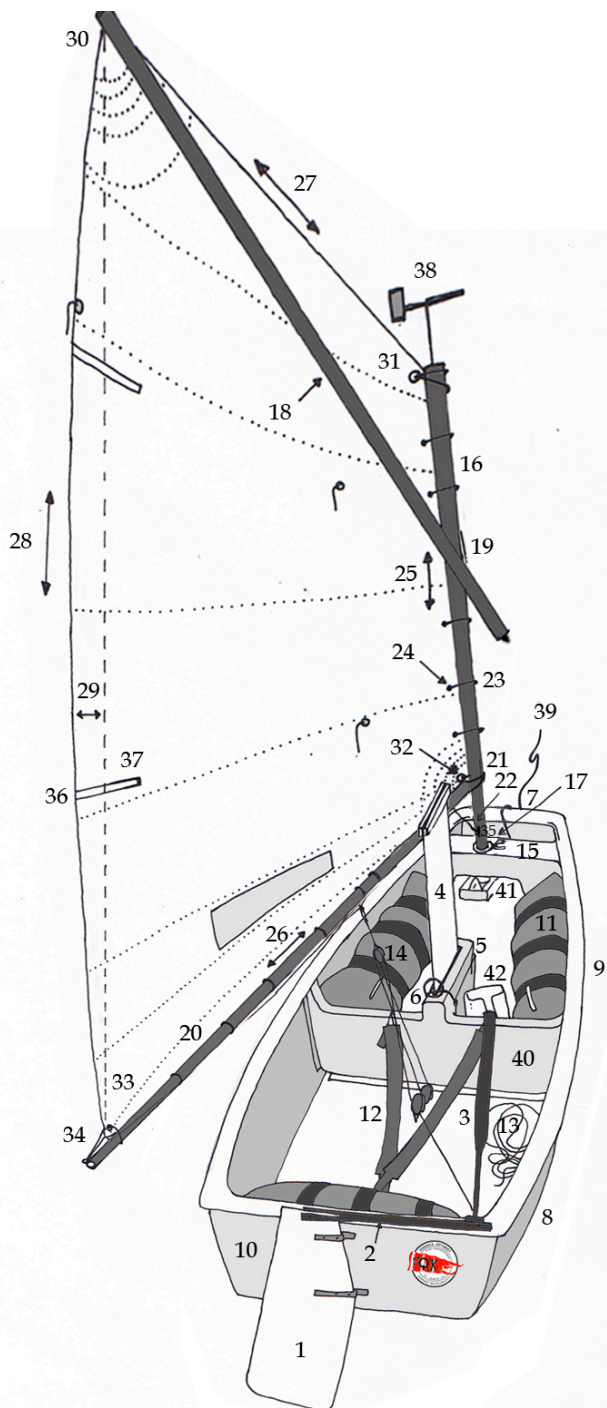
Az osztályszabály eredeti angol nyelven az IODA honlapjáról letölthető (www.optiworld.org), míg a magyar nyelvű változat az Nemzeti Osztályszövetség oldalán a Szabályok menüpontban www.optimist.hu érhető el.

Az osztálynak van egy építési- és felmérési dokumentációja is, ami közvetlenül az IODA-tól igényelhető. Értelemszerűen ezek tartalmazzák az építési paramétereket.

Optimist Tuning Guide: Gyenge – Közép – Erős szeles árboc vitorla beállítási szempontok. A hajóbeállítás és a versenyző testsúlya közötti összefüggések.

A felszerelés (be)állítása előtt érdemes az optimist egyes részeit név szerint is átismételni/megismerni:

Számozás	Megnevezés
1	kormány
2	kormányrúd
3	kormányhosszabbító
4	uszony
5	uszonyszekrény
6	uszonyt rögzítő gumi
7	hajóorr
8	hajó oldala
9	hajóperem, dekk
10	hajó fara, hajótükör
11	légzsák
12	lábakasztó, kiülőgurtni
13	sott kötél
14	csiga
15	árbocpad
16	árboc
17	árbocbilincs
18	gaff
19	gaff-felhúzó kötél
20	boom
21	boom villa
22	alba
23	spagóca
24	fémkarika, szem
25	első él
26	alsó él
27	felső él
28	hátsó él
29	denevér
30	vitorla csúcsa, halfej, peak
31	vitorla dübel felőli része, throat
32	vitorla töve, tack
33	vitorla hátsó sarka, clew
34	alsó él állító kötél
35	alba
36	latni
37	latnizsák
38	széljelző
39	kikötőkötél
40	válaszfal
41	árboctalp
42	mericske



Az optimist vitorlát és a rudazatot, illetve a hajótestet alapvetően nem túl bonyolult beállítani, mindazonáltal az állítások folyamatos ellenőrzésre szorulnak.

Mielőtt bármilyen beállításba belekezd az ember érdemes tudni, hogy milyen szabású a vitorla, valamint a vitorla első éle egyenes, vagy íves. A vitorla alakjának megismerése után alapvetően kis-közepes-erős szeles beállításokban érdemes gondolkodni.

Kis szélben az iránymutató beállítás, hogy a vitorla egy kicsit lazábban legyen felkötözve a rudazatra, hogy a gyenge szélerő ellenére is a vitorla könnyedén tudjon mozogni, továbbá, hogy a megtervezett vitorlaalak (íves/egyenes első él) a kötöző kötelek (spagócák) által ne torzuljon el. Természetesen, ahogy nő a szél ereje úgy kell majd a spagócákat is egyre szorosabbra húzni.

Gyenge szélben az egyenes első élű vitorla árboc menti spagócait azonos távolságra lehet kötni. Azonban az íves első élű vitorlánál az ív megtartásához már a vitorla árboc menti felső és alsó spagócait lazábbra kell engedni a középsőkhöz képest.

A beállítással kapcsolatos cél erősebb szélben is változatlan, tehát a vitorla alakjának a megőrzése. A felkötözés során viszont már figyelembe kell venni (de akár közepes erősségű szélnél is), hogy a rudazat görbül. Az árboc görbülési íve miatt, az egyenes első élű vitorla első élének a közepe távolabb kerül az árbocból, mint a vitorla első élének a felső és alsó pontja. Azaz a vitorla alakjának a megtartásához a középső spagócaikat hosszabbra kell engedni.

Íves első élű vitorlánál pedig azonos módon lehet meghúzni a spagócaikat, mert az árboc görbülési íve általában felveszi a vitorla első élének az ívét...vagy legalábbis megközelíti azt.

A bumon már nem kell ennyire aprólékosan állítani a spagócaikat. Szélerőtől függetlenül azokat mindig lehet annyira lazára hagyni, hogy a vitorla alsó éle a bumon lévő szegecseken és pöckökön át tudjon fordulni.

Az előbbieket alapvetően a szélerő függvényében a vitorlák rudazatra való felkötözéséről szóltak. Az igazi beállítás ezután kezdődik, amikor is az él állító köteleket feszítjük. Érdemes alaposan megismerni, hogy adott él állító kötéllal a vitorlának melyik részére vagyunk hatással, mert nagyban befolyásolja a versenyző élességét és sebességét.

Gaff állító kötéll – a vitorla első éle állítható be ezzel, de részben hatással van a vitorla hasára is, illetve a hátsó élre. Alapvetően annyira kell meghúzni, hogy a vitorla szépen kifeszüljön, de gyűrődés (ránc) ne kerüljön bele.

Állandó kezelése a szélerő változásának függvényében elengedhetetlen. Kifejezetten kis és közép szélben kell odafigyelni, vagy, amikor a versenyző krajcból bőszeles szakaszba ejt le, vagy élesedik vissza.

Erős szélben feszesre kell húzni, de kis súlyú versenyzők hagyhatják lazábbra. Ilyenkor a vitorla felső fele „kinyit”, azaz a vitorlára ható erők csökkennek és így a hajó kiülése könnyebb lesz.

Alsó él kötéll – a vitorla alsó éle állítható ezzel a kötéllal, illetve jelentősen lehet befolyásolni a vitorla profilját (hasát) is.

Kisebb szélben érdemes a kötélre ráengedni, hogy a vitorla hasasabb legyen. Túlengedni a kötelet azonban nem szabad, mert a túlzott hasasság krajcban az élesség rovására megy. Vitorla márkától függő, de azért általánosságban elmondható, hogy az alsó él állító kötelet addig kell meghúzni, míg a boomra merőleges ráncok kifeszülnek, kivéve a kis- és középszeles bőszeles szakaszokat.

Nagyobb szél esetén a kötél megfeszítésével a vitorla hasa laposabb lesz, ami által csökkenthető a vitorlára ható erők mértéke és így a hajó kiülése is könnyebbé válik.

Alba – ezzel a vitorla hátsó élének a feszességét lehet beállítani.

Kis szélben nem kell feltétlenül „betépni” az albát, ugyanis ilyenkor maga a sott kötél is hatással van a vitorla hátsó élére, azaz albaként is működik.

Ahogy erősödik a szél, úgy veszi át a szerepet az alba a sott kötélről és úgy kell azt egyre feszesebbre húzni.

Gyengülő, vagy kis szélben, ha túl feszes az alba, akkor a vitorla hátsó élet lezárja, ami révén sebességvesztést lehet előidézni, mert a vitorlára ható erőhatások, illetve a légáramlat nem optimális.

Erős szélben, ha túl laza az alba bőszeles vitorlázás esetén, akkor egyrészt a laza hátsó él miatt, másrészt az ideálisnál magasabbra került boomvég miatt magasabbra került billentő nyomaték a hajó orrát mindig a víz alá kényszeríti. Ennek a hatásnak a vége jellemzően vagy borulás, vagy merülés.

Cunningham – ezzel a kis kötéllal lehet mozgatni a vitorla első élet az osztályszabálynak (C.R. 6.6.3.1) megfelelő tartományon belül (az árboc felső harmadában lévő két matricacsík között).

Amikor kis szél van és az alba illetve a gaff lazább, akkor a cunninghamre általában több csavarást kell tenni, hogy az első él feszessége kisebb legyen, így nyerve a vitorlában több erőt. Erősebb szél esetén a csavarásokat ki lehet engedni, hogy az első élet jobban meg lehessen feszíteni.

A cunninghamen kívül a vitorla első élet az árboc csúcsán lévő két kötél közül az átlóssal is lehet állítani. Ezt az átlós kötelet csak annyira kell megfeszíteni, illetve engedni, hogy az árbocon lévő legfelső kötél lehetőleg mindig merőleges legyen az árboc hossz tengelyére. Ugyanígy él állító szerepe van a boomon lévő legelső spagócának is.

Általánosságban elmondható, hogy kis szélben a vitorlát hasasítani kell az élek beengedésével, hogy a versenyző nagyobb sebességre tegyen szert.

Erős szélben azonban a vitorlát laposítani kell az élek feszítésével, hogy a versenyző minél erősebb szélben is képes legyen a hajót kezelni.

Ha már a versenyző nem tudja a hajó dőlését kontrollálni, akkor a megfeszített gaffon inkább engedni kell egy kicsit.

Alapvetően mindegyik vitorlagyártónak van saját használati/beállítási útmutatója az adott vitorlához. Ettől függetlenül alább egy összefoglaló táblázat az él állító kötelek és a spagócák feszességének állításáról.

Talán már csak az árbocdőlés állítása hiányzik. Az árboc csúcsa és a hajó fartükrének dekkre vetített pontja közötti távolságot, mint árbocdőlést cm-ben szokás megadni. (Van aki ezt a dekk középvonalánál, van aki ezt a dekk pereménél méri.)

A kiindulási pont, hogy a bum legyen párhuzamos a vízzel. Krajcmenet során, pillanatra elengedett kormány esetében, ha a hajó gyorsan ejt, akkor leegirig, azaz a vitorla súlypontja

a hajó súlypontja előtt van. Érdemes tehát az árbocot hátrább állítani, ami által csökken a leolvasott érték.

Ha a vizsgálat során a hajó gyorsan kezd el élesedni, akkor a vitorla súlypontja a hajó súlypontja mögött van, azaz lúvgirig. Ilyenkor érdemes az árbocot egy kicsit előrébb dönteni, tehát a mérőszalagról leolvasott érték nőni fog.

Az ideális az, ha a hajó fokozatosan, de nem hirtelen kezd el élesedni.

Erősebb szélben a zártabb vitorlahasználat miatt jellemzően hátrább döntenek az árbocot a versenyzők.

Árbocállítás terén különbségek természetesen itt is vannak, van aki egész szezonban csak egy állítással megy, van aki folyamatosan állítja.

A fenti beállítási technika egy jó alapbeállítást tesz lehetővé, de ez egyéneként változhat, illetve vitorlától, rudazattól és a versenyző hajókezelési technikájától is függhet.

Jellemzően, ahogy a versenyző súlya közeledik a felszerelt hajó súlyához (~40kg) úgy fogja tudni azt egyre jobban irányítani egyszerű testsúlyponti áthelyezéssel is. Ennek köszönhetően egyre kisebb mértékben kell ténylegesen a kormányt használni irányításra, így a kormány fékező hatása is csökken.

Felszerelés kiválasztás: hajó, - vitorla, - árboc gyártó cégek,

Az évtizedek alatt az optimist vitorlázás egyre specifikusabb lett. Ez azért nem véletlen, hiszen egy technikai sportról beszélünk. (Mint az feljebb kifejtésre került, a specializációnak van aki örül, van aki kevésbé.)

Annak ellenére, hogy egy one design osztályról van szó, mégis számos lehetőség áll rendelkezésre egy komplett, vitorlázásra kész hajó felszerelésére.

Szerencsére ma már tudjuk, hogy nem elég csak egy-egy elemet kiemelni a három fő elem (vitorla, rudazat, hajó) közül, hanem azokat egy egységként kell kezelni, különösen a vitorlát a rudazattal. Illetve ne feledkezzünk meg a fő faktorról, azaz a versenyző genetikai állományáról se.

Ha csak a vitorlákra gondolunk, a korábbi 2-3 nagyobb gyártó helyett ma már világszerte 26 gyártó van, gyártónként többféle kategóriával. Alább egy táblázat pár ismertebb vitorlamárkáról és adott kategóriáikról.

OneSails		OlimpicSails		J Sail	
Vitorla neve	Ajánlott Súly	Vitorla neve	Ajánlott Súly	Vitorla neve	Ajánlott Súly
Light	32kg alatt	Red	38kg alatt	Green	35kg alatt
Medium	42kg alatt	S-Race	35-41kg	Blue	35-43kg
Medium+	42-47kg	M-Race	38-44kg	Red	43kg felett
Heavy+	47kg felett	L-Race	45kg felett	Black	50kg felett
		RadialMedium	38-46kg		
NorthSails				Optimax Sails	
Vitorla neve	Ajánlott Súly	Vitorla neve	Ajánlott Súly	Vitorla neve	Ajánlott Súly

R1 Radial	31kg alatt	MZX4	43kg alatt	Cero	35kg alatt
R2 Radial	33-41kg	MZX5	40kg felett	Uno	35-45kg
R4 Radial	38-46kg			Dos	45kg felett
R5 Radial	45kg felett				
QuantumSails			Widnesign/Optiparts		
Vitorla neve	Ajánlott Súly	Vitorla neve	Ajánlott Súly	Vitorla neve	Ajánlott Súly
RadialBlue	36kg alatt	XR-1 Green	45kg alatt	DuraraceLite	45kg alatt
RadialGreen	36-43kg	XR-1 Black	46kg felett	DuraracePower	45kg felett
Radial Black	43kg felett				

Ugyanez a rudazatoknál is megtalálható. Bár van pár bejártott márka, de mindig van egy-két újszerű próbálkozás. A táblázatban, mint a legnagyobb mennyiségben előállított márkák vannak: Optiparts, Optimax, Optimast, de az aktuális piacon megtalálható még a Giuletta, vagy a Far East is.

Típus	Ajánlott versenyzői súly
Optiparts Silver Regatta set	
Optiparts Blacklite	35kg alatt
Optiparts BlackgoldMedium	35-45kg
Optiparts BlackgoldPower	45kg felett
Optiparts Blackmax	45kg felett
Optimax MKIII Flex	35kg alatt
Optimax MKIII	35-45kg
Optimax MKIV	45kg felett
OptimastGreen (1,72kg)	25-45kg
OptimastBlue (1,41kg)	20kg felett
Optimast Red Flex (1,62kg)	30kg felett

OptimastRed (1,79kg)	35kg felett
OptimastBlack (1,86kg)	40kg felett

Optimist hajótest (és vitorla és rudazat) gyártó alapvetően bárki lehet, aki a gyártási feltételeket teljesíti és a licenc megszerzéshez előírt procedúrán pozitív kimenetellel átmegy. Jelenleg a világon 39 kisebb- nagyobb gyártó van, a nagy multinak mondható gyártótól (Winner, Nautivela, Far East, Blueblue, Mclaughin stb) egészen a kisebb műhelyekig (Van Wettum, Hook, stb.)

Az IODA eredeti elképzelése az volt, hogy a hajótestek one design bevezetése után az adott nemzeti gyártóktól azonos tulajdonságú hajók kerüljenek a versenyzőkhöz. Így elérhető távolságokon belülre kerülnének a hajók a potenciális vitorlázni vágyóknak, melyek nagy valószínűséggel szinte mindegyik országban megtalálhatóak.

Továbbá, hogy az azonos tulajdonságú one design hajók önmaguk által szabályozzák a piacot és ne legyen árnövekvést okozó tényező egy-egy egzotikus anyag használata, vagy esetleg más hajótest forma, mint a one design rendszer előtti időkben.

Ezt az elképzelést és a one design rendszerbe vetett bizalmat erősítette meg, hogy a Világ- és Európa-bajnokságokon az első húsz versenyző 9-11 féle gyártótól származó hajóval versenyez/versenyzett. Erről több statisztika (2007-2008 EB/VB) is készült, mely a one design rendszer abszolút sikerét támasztotta alá.

Mint az a fenti táblázatokon is látható annyira nem is egyszerű a választás; főleg a vitorla-rudazat kombinációját tekintve, amikor a versenyző vitorlázással kapcsolatos, optimist specifikus ismeretei folyamatosan mélyednek és fizikai alkata is folyamatosan változik.

Az Optimist osztály nemzetközi (IODA bemutatása) ,és hazai osztály szövetsége, verseny rendszere, várható változások, tendenciák az Optimist osztály hazai és Nemzetközi rendszerében.

A Nemzetközi Optimist Osztályszövetség szerkezeti felépítése jól látható, mint azt a honlapjukon is feltűntetik (www.optiworld.org). Elnökség / Végrehajtó Bizottság – Technikai Bizottság – Versenyrendezői Bizottság.

Az IODA egy ernyőszervezetként működik, mely számos iránymutatással segíti a nemzeti osztályszövetségeket az adott struktúra felépítésében. Szabályrendszerei nem csak magára a felszerelésekre terjed ki, hanem versenyrendezés- és szervezésbeli dolgokra is. Ezen dokumentumok, iránymutatások által segíti a tagjait, a nemzeti osztályszövetségeket, hogy a világ minden területén azonos minőségű versenyek megrendezésére kerüljön sor.

Az IODA-nak évente van közgyűlése, melyet az adott évi Világbajnokságon tartanak. Az alapító okirat jól deklarálja, hogy mik azok a dolgok, melyek a közgyűlés hatáskörébe tartoznak.

Az osztályszabállyal kapcsolatos változtatások a fenti rendszeren mennek keresztül, melyekről majd az éves Közgyűlés dönt. A versenyrendezői bizottság is rendszeresen kap feladatot, gondoljunk csak a több lépcsős csapatversenyek lebonyolítási metodikájára, vagy

épp a több csoportból álló flottaversenyekre, melyekre korábban nem volt szükség. A létszámbeli növekedés hatása nem csak a csoportbeosztásos rendszer fejlesztésére volt hatással, hanem a versenykiírások és versenyutasítások pontosítására is.

A várható változásokat nehéz előre mutatni, de jellemzően a kontinensviadalokon vagy a nagy létszámú versenyeken jelentkeznek olyan kérdések, melyeket el kell dönteni és melyek hatásai később adott nemzeti versenyeken is jelentkeznek. Elsősorban a kontinensviadalok azok a versenyek, ahol az optimistes szakma találkozik a döntéshozókkal és beszélgetéseket folytathatnak adott igényekről, melyek akár változtathatnak is egy-egy dolgon.

A várható változások mellett az aktuális tendenciákat is érdemes megnézni. Szemmel láthatóan azon versenyek, melyeken jellemzően jó szél, (télen is) megfelelő időjárás van és több nemzet is részt vesz, azoknak az indulói létszámai nőnek. Nem véletlenül, hiszen mindenki szeretne vitorlázni egy nemzetközileg is erősnek számító mezőnyben. Továbbá egy-egy ország ciklikusan mindig preferáltabb a többihez képest, amit a fentiek mellett erős nemzeti csapatának is köszönhet.

Nagy egyéniségek, versenyzési sajátosságok az Optimist osztályban

Közép-hosszú távú céloktól függetlenül, azok, akik optimist hajóosztályban szeretnének kiteljesedni minden bizonnyal első lépésként egy komoly programot kell összeállítaniuk. Mivel az optimist hajóosztályban sok nemzet vesz részt, így az egyes nemzetközi versenyek komoly kihívásokat jelentenek.

Alapvetően a nagy optimist létszámú nemzetek versenyei azok, melyek erős (értsd nehezen nyerhető) versenyek. Ez magáért beszél, hiszen ahol egy adott sportágban sokan indulnak, ott nagyobb lesz a versengés. Ha nagyobb a versengés, akkor az „érvényesüléshez” magasabb szintű tudásra van szükség. Ez önmagában nem csak a top 10-20 VB/EB résztvevő versenyzőre nézve jó, hanem az egész mezőnyre is. Az itt megszerzett átlagtudás alapvetően egy magasabb szintet jelent, mint egy kisebb nemzeti flottával rendelkező országban.

Persze ez nem azt jelenti, hogy egy adott nemzet eleve „sikertelenségre” van utalva. Csak annyit jelent, hogy az adott évi program összeállításánál ezeket is számításba kell venni.

A kitűzött VB-EB szereplési célok végett számos magyar versenyző járta ezt az utat, azaz vett részt a nagyobb létszámú, erős külföldi versenyeken.

A magyar opés VB/EB „eredményességi történelmet” megvizsgálva látható az az összefüggés, hogy egy-egy kiugró VB/EB szereplés nem csak az adott egyén teljesítményéről szól, hanem az adott útról, amit bejárt, illetve az adott csapatról akikkel együtt készült.

Ugyanis ahhoz, hogy az egyéni teljesítmény magas szintű legyen, szükség van egy kisebb csapatra, akik egymást „húzzák”. A legideálisabb, ha a csapat összetétele mindig olyan, hogy más-és más az aktuális húzóember.

A gyakorlat is azt támasztja alá, hogyha az eltöltött edzésidők lehetőleg egy jó versenyképes közegben zajlanak le, akkor ott a fejlődés is gyorsabb (de nem garantált). Mindenki szeretne

„jobbakkal” edzni, de ez a végtelenségig nem folytatható, hisz a körnek valahol be kell zárulnia. Tulajdonképpen ez a szép kihívás egy csapat építése során

Tulajdonképpen ahány gyermek, annyi féle program működhet, de valahol mégis szűkíteni kell, mert mégis egy csapat szakmai munkájáért felel az edző. Természetesen azt mindenki tudja, hogy az alapvető manőverek megtanulása során kell majd a mezőnyvitorlázásra jellemző rajtolási, stratégiai és taktikai elemeket is elsajátítani, a meteorológiai ismeretek, vagy épp szabályismeretek mélyítéséről nem is beszélve. Mindezeket pedig úgy, hogy lehetőleg kis/közép- és erős szélben és hullámszásban is szerezzon tapasztalatot a versenyző.

A kérdés pedig mindig a fenti elemek közötti arányok eloszlásában van. Minden edző mást preferál, más-más logikai elgondolás mentén tervezi a programot és így a megtanulandó elemek közötti arányokat. Ennek ellenére természetesen mindegyik elképzelés működőképes lehet.

Kimagasló eredmények természetesen nem csak EB/VB vonatkozásban lehetnek, hanem akár a nemzeti bajnokságon is.

Alább pár érdekes adat 33 évnyi OB végeredmény megvizsgálása alapján.

Ennyi idő alatt bőven akadtak olyanok, akik dupláztak, ami már önmagában bravúr!

Mindazonáltal vannak páran, akik 3-4-szer is tudtak címet szerezni.

Legtöbb optimist bajnoki címet nyert versenyzők				
Évszám	Név	Bajnoki címek száma	Serdülőként nyert címek száma	Ifiként nyert címek száma
2000-03	Várad Imre	4	3	1
2006-09	Vadnai Benjamin	4	2	2
1988-90	Eszes Tamás	3	1	2
1993-94, 1997	Hodács Attila	3	2	1
1999-2001	Berecz Zsombor	3	-	3
2013-15	Jeney Máté	3	3	-

A legjobb leány versenyzők összetett listabeli eredményesség is érdekes.

Legjobb női eredmények		
Évszám	Név	Összetett helyezés
1987	Eszes Bernadett	1
1986	Eszes Bernadett	2
1988	Bácsics Krisztina	2
2003	Karácsony Réka	2 (6*)
2007	Pécs Fanni	2
2014	Veenstra Csenge	2
1990	Weöres Márta	3
1993	Adlovits Gabriella	3 (4*)
2008	Pécs Fanni	3

* abszolút eredmény, ha a külföldi résztvevőket is beszámítjuk

Természetesen ugyanígy érdemes megnézni, hogy a serdülő bajnokok, meddig jutottak az összesített eredménylistán. Általában jellemző, hogy a serdülők az összesített eredménylistán az 1-10 helyek között (igaz volt pár kivétel bőven 10-20 közötti eredménnyel) szerzik meg bajnoki címüket. Mindazonáltal vannak kivételek, akik serdülőként vezették az összesített eredménylistát is.

Legjobb serdülő eredmények		
Évszám	Név	Összetett Helyezés
1986	Gömöry Zsolt	1
1991	Gyenes Ákos	1
1998	Bors Bálint	1
2007	Vadnai Benjamin	1
2014	Jeney Máté	1
2016	Bányai Attila	1
2019	Héder Benedek Barna	1

Eredményesség összegyűjtése különböző szempontok szerint szinte a végtelenségig lehetséges. Mindazonáltal a táblázatokban szereplő nevek az adott kor meghatározó opés vitorlázói voltak.

Felhasznált irodalom:

Robert Wilkes with Clifford Mckay Jr. : The Optimist Dinghy 1947-2007, Optiparts 2013

Hodács Attila: Optimist kézikönyv, Magyar Vitorlás Szövetség, 2018

www.optimistwebshop.com – Blog – Opés Élet

www.optiworld.org – International Optimist Dinghy Association

Javasolt Irodalom:

Alan Williams: Optimst Handbook, Royal Yachting Association, 2009

Alan Williams: Optimist Coach Handbook, Royal Yachting Association, 2011

Bill Gladstone: Versenyvitorlás Taktika, Tihanyi Hajós Egylet, 2004

Ian Proctor: Sailing Strategy – wind and current, Adlard Coles Nautical, 2010