

## Optimistes tévhitek

### 1. rész

Az IODA honlapon Robert Wilkes korábbi IODA titkár részletes beszámolója olvasható a One Design-ra való átváltás mikéntjéről. Talán érdemes lehet ezen háttér információ mentén a kialakult optimistes tévhitekről beszélni.

Az eredti cikk arról szól, hogy az IYRU (azaz mai nevén az ISAF) felhívta az IODA elnökének a figyelmét arra, hogy az optimistekkel az árak igen elszaladtak és kellene ezzel valamit kezdeni.

Annak ellenére, hogy természetesen akkor is volt osztályszabály és építési leírások, utasítások, mégis azok nem biztosították a one design jellegét. Ez azt vonta maga után, hogy az építők, illetve a kereskedők különböző címeket aggatva termékeikre felverték az árakat. 1992-ben az IODA kutatásokat végzett, majd arra a következtetésre jutott, hogy az árat a one design osztály létrehozásával lehet csökkenteni. Ehhez igen szigorú osztályszabály megfogalmazására, pontos építési instrukciókra, könnyen beszerezhető tervrajzokra, dokumentációkra van szükség. Ez a kulcsa annak, hogy minden építőnél azonos hajó kerüljön ki a műhelyből.

A cél megfogalmazása után az IODA nekiállt a prototípus építésének, illetve az építés dokumentációjának az elkészítésének. Így született meg a 3 szerszámban (hajóhéj, dekk, válaszfal) készített, majd összeállított ONE DESIGN optimist.

Ezt a procedúrát Fred Kats által vezetett csapat végezte, aki az IODA technikai bizottságának is a tagja volt és az IYRU CBC bizottságban is szerepet vállalt.

Érdekes, hogy sokan úgy gondolták, hogy a one design osztályt csak úgy lehet elérni, ha csak egy gyártó van. Az IODA-nak erről más volt a véleménye, hisz az ő célja az volt, hogy a megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező építőjelölt is meg tudja építeni az optimistet.

Az 1995-ös vb-n debütált először ez a fajta opé, ami eredményességben a „rég” típusú hajók között szépen helyt állt.

Természetesen a kálvária ezzel nem ért véget, hisz mivel olyan kevés volt ebből a fajta opéből, ezért még költségesebb volt az előállítás, mint a korábbi hajóké. Továbbá a legtöbb hajóépítő kivárta a türelmi időt, vagyis 1996 március 1-jét, ami után új építésű hajó csak a one design lehetett. (**Magyar vonatkozás: Hodács Lajos** hajóépítő 1996 februárjában szerezte meg a gyártási licenst a one design opéra.)

A határidő után sorban kezdtek a hajóépítők átállni a gyártásba, és a one design opé kezdett egyre jobban elterjedni. 1997 közepére az összes addigi hajóépítő átállt az új típusra.

Hamarosan az árak is elkezdtek csökkenni, ami a one design típusú optimist elterjedésének köszönhető, hisz miért fizetne a vevő prémiumdíjat, vagy import felárat, ha a hajók azonosak illetve ha bármelyik építő hajója tud nyerni?

Az IODA nem kis elégtételt vett azáltal, hogy a sok szkeptikusnak sikerült bebizonyítania, hogy a one design jellegét nem csak az egy gyártói rendszerrel lehet elérni.

## 2. rész

Az előző cikkben olvasható volt a One Design-ra való átváltás története.

Mégis mi következik mindebből? Van-e különbség a hajók között, van-e gyorsabb leggyorsabb optimist?

Erre a kérdésre az IODA-tól mindig ugyanaz a válasz fog érkezni, miután nem kis ráfordítással 1995-ben új alapokra helyezte az egész optimist osztályt osztályszabályostul, gyártási kritériumostul: **az a hajó leggyorsabb, amelyiknek a legjobb a kormányosa.**

Csak azért ne vegyen meg az ember egy hajót, mert gyorsabbnak, élesebbnek stb. van kikiáltva, hisz ez tévhit, az összes statisztika ezt igazolja. Azért viszont érdemes hajót venni, mert:

- kedvezőbb árfekvésű
- mert tartós, időtálló (ezt majd az idő dönti el)
- mert a **saját országodban** van építve
- mert csinosabb, egyedi a dizájnya
- végül, de nem utolsó sorban, mert könnyen elérhető a gyári szerviz.

Az IODA honlapján rengeteg statisztika olvasható, melyek mind-mind azt az elvet támasztják alá, hogy a hajók azonos tulajdonságokkal bírnak. Ez tény, hisz manapság pl. egy Európa-bajnokságon a top 20-ban 10-15 különböző építő hajója van, szemben a 20 évvel ezelőtti kontinensviadalokra, ahol csak 2-4.

**Minek is köszönhető ez?** Egyértelműen a szigorú gyártási szabályoknak, az osztályszabálynak!

A hajón található minden méretre:

- hossz
- szélesség
- palánkmagasság
- mélység
- fenékív
- egyéb méretek meghatározott bordametszetekben stb.

+/- 2mm-es tolerancia van, kivéve ahol ezt a szabály másképp írja elő, de ez +/-5mm-nél nem több.

Érdekes, hogy pl. a **vitórlával** valamivel több építői (pontosabban szabászati) szabadság van megengedve. Elég, ha már csak arra gondolunk, hogy súlyfüggő vitórlákat lehet beszerezni, 30, 40, 50, +60 kategóriákban, vagy épp keresztaszabású, radiális szabású, vagy hibrid vitórlák léteznek.

Az IODA felmérői a kontinensviadalokon nem csak a szokásos felméréseket végzik el, hanem szűrőpróbaszerűen egy-egy építő hajóját is teljes mértékben átvizsgálják, ellenőrizve, hogy az építés továbbra is a one design szabálynak megfelelően zajlik-e.

Magyar vonatkozás: a 2007-es Cagliari VB-n Péch Fanni magyar gyártású hajóját a helyszínen tartózkodó felmérő alaposabb vizsgálatnak is alávetette, mondván, hogy a hajó számára ismeretlen márkájú. A vizsgálat 0, azaz nulla gyártási hibával, elcsúszott mérettel stb. zárult!

Képeket Török Peti készítette, amint zajlik a nagy szűrőpróbas ellenőrzés.



Nézzünk egy példát, hogy mit is jelent a one design számokban!

A one design előtt az optimist élei (tehát a fenék és az oldalak csatlakozásánál) kimondottan éles sarkok volt. Akkor az volt a teória, hogy a hajóval jobban lehet élezni, préselni.

Most a one design típusoknál minden sarok R10-es. Vagyis 10mm-es rádiuszok vannak +/-1mm-es tűréssel, magyarul: 9-10 mm közötti értéket vehet ez fel.

Bármilyen állítás, ami azzal kapcsolatos, hogy egyik hajó élei szemmel láthatóan ívesebbek, vagy épp kisebb a rádiusz, az tévhit.

A legnagyobb tolerancia a hajó hosszában van megengedve, ami 2300 mm +/-7mm. Ez annyit jelent, hogy a leghosszabb megengedett méret 2307mm, míg a legkisebb 2293mm.

A 7mm differencia a közép mérethez (2300mm-hez) viszonyítva 0,3% tűrést jelent!!

0,3%-os tűrést megengedni egy javarészt kézi építésű hajón elég szigorúnak tűnik.

Az összesített 14mm-es differencia két hajó között (mely esetben mindkét hajó tökéletesen megfelel az osztályszabálynak) nem idéz elő sebességkülönbséget, pláne, hogy a jól vezetett hajó orr része is és farrésze is kint van a vízből.

Rendszerint ezek az értékek mezei eszközökkel nagyon pontatlanul mérhetőek. Alapvetően bázisvonalak, illetve referenciapontok vannak meghatározva. A különböző síkokban lévő mérési pontok meghatározásához mindenféle felvetítő, különös kinézetű mérőeszközök szolgálnak.

Természetesen nem csak a hajóra vonatkozik szigorú előírások garmadája, hanem a vitorlára, rudazatra és az egyéb beépíthető, felhasználható elemekre is.

Például az árbocgyűrű erősítésére, illetve a kopás meggátolására szolgáló műanyag gyűrűre is. Anyagára nincs korlátozás (pl. a világosszürke rendszerint olcsó műanyagból készül, míg a fekete, vagy fehér műszaki műanyagból), de méretére igen. Sőt még az árbocpad síkjából is csak max. 3mm-el magasodhat ki.

### 3. rész

A korábbi írások mind a One Design típus történetéről, annak háttéréről szóltak. Mindebből milyen következtetést lehet levonni (amit maga az IODA már megtett), milyen felszerelést érdemes beszerezni?

Mivel a vitorlázás technikai sportág, a technika mellett azért a kormányos rutinja és tapasztalata is sokat számít. A technikát lehet szeretni, ápolni, tuningolni, cserélni. Minden versenyzőnek megvan a maga kis heppje, amire esküszik, hogy bejön, működik, hogy az a tuti.

Ilyenek pl.

- dübel használata a széljelzőnél, vagy sem
- csavarás a spagóciókon, vagy sem
- polírozott, vagy vízben csiszolt felület
- kis mericske – nagy mericske
- laposított vitorla, vagy jó nagy hasú
- kiülőgurtni felfogása elöl, vagy hátul, vagy mindenhol
- vitorla, rudazat, hajótípus
- stb.

Előfordul, hogy ami az egyik versenyzőnél működik, a másikonál már nem biztos. Ez attól függ, hogy ki miben hisz. Az ilyen kis versenyzői megszokások, heppék, nüanszok, „hiedelmek” magyarázása során számos tévhit is kialakul.

Rendszerint ezek a hiedelmek, megszokások sportpszichológiai elvekre vezethetőek vissza, mintsem technikai méretbeli különbségre egy one design osztályban.

A „tuti” pedig a sok edzés, a következetes, szisztematikus munka, a megfelelő fizikális és mentális felkészültség jelenti. Nem beszélve a hatékony edzőtáborokról, videó elemzésekről és a különböző beszerezhető segédanyagok megismeréséről, a tudás mélyítéséről.

Kellemes felkészülést, sikeres versenyszezont kívánok mindenkinek!