

MILYEN VITORLÁS JOLLÉT VEGYEK?



Sokat lehet hallani sikeres versenyzőktől, „nagy” vitorlázóktól, hogy igazán jól megtanulni vitorlázni csak kisvitorlásokon lehet. Természetesen nem ez az egyetlen járható út a vitorlázóvá váláshoz, és talán jobban közelíti a valóságot az, hogy aki már gyerekkorában elkezdte a vitorlázást, annak több tapasztalata gyűlik össze az évek során. A hazai hajótárolási lehetőségek szűkösége és a vitorlázószezon rövideje miatt megéri áttekinteni a bérleti, valamint egyéb közösségi hajóhasználati lehetőségeket is, de sokaknak valóban észszerű és reális választás egy jolle vásárlása a sportba való belépéshez. Ezzel az írással azoknak a kezdő vitorlázóknak szeretnék segítséget adni, akik rekreációs, hobbi, sport célra keresnek megvásárolható kis vitorlást.

Szöveg: Szakács Péter

Még egy kishajó kiválasztása és vásárlása is nehéz döntés, általában legalább egy szezonra meghatározza, hogy milyen vitorlásélményekkel fogsz gazdagodni. Nem mindegy, hogy a szezon végén – a hajó eladását tervezve – a károkról, sérülésekről kell listát készítened, vagy szép menektől és fejlődéstől felbátorodva egy újabb, gyorsabb hajó beszerzését tervezed majd.

A hajóválasztás szempontjai

Fontos, hogy vásárlás előtt jól gondold át, hogy pontosan mire is van szükséged. Kérd ki egy tapasztalt vitorlázó véleményét, de a legjobb, ha minél több típust kipróbálsz, mielőtt döntést hozol. A legtöbb hajótulajdonos örül neki, ha

valaki érdeklődik a hajója iránt, szívesen elvisz egy próbakörre, és a kölcsönzőkben is sokféle típust lehet tesztelni. Néhány fontos szempontot viszont figyelembe kell venni, mielőtt elkezdesz keresgélni.

Egy- vagy többszemélyes

Ez az első dolog, amit el kell dönteni. Ha nincs állandó és biztos vitorlázó partnered (a barátok, akik azt ígérték, hogy ha lesz hajód, biztosan elmennek veled vitorlázni, nem ilyenek), akkor jobban jársz egy egyszemélyes vagy legalábbis egyedül is könnyen kezelhetővel. A legtöbb hajó azért marad a parton, mert nincs meg a szezon előtt még lelkesnek tűnő csapat. Kezdként viszont többszemélyesre tervezett hajóval vitorlázva komoly bajba is sodorhatod

magad. Az egyszemélyesek általában kisebbek, könnyebbek, sportosabbak és még olcsóbbak is, mint nagyobb társaik. Egyes típusok nagy előnye, hogy akár tetőcsomagtartón is szállíthatók.

Ha a vitorlázást családi vagy társasági programként képzeled el, akkor egy családi vagy túrajolléval jársz a legjobban. Ezeket a típusokat kifejezetten arra tervezik, hogy kényelmesek, biztonságosak és könnyen kezelhetők legyenek akár teljesen kezdőknek vagy egyedül vitorlázóknak is. Ezek a hajók jobban bírják a strapát, kevésbé érzékenyek a legénység súlyára, tudásszintjére, viszont kicsit nehezebbek és több helyet foglalnak. A legtöbb kölcsönzőben ilyen típusokkal találkozhatasz.

A kétszemélyes sportos vagy versenyvitorlásokat inkább tapasztaltabbaknak lehet ajánlani. Ezekkel a hajókkal megfelelő tudás birtokában nagyon élvezetesen lehet vitorlázni, de a fenntartásuk drágább és több figyelmet igényel. A kezelésükhöz sok gyakorlás és összeszokott páros szükséges, tehát alkalmi vitorlázáshoz nem jó választás.

Tudásszint

Őszintén mérd fel a tudásodat! Fontos, hogy ne az alapján válaszd ki a hajódat, hogy milyen szintre szeretnél eljutni, hanem hogy milyen szinten állsz most. Persze manapság mindenki szkiffel és hydrofoilos hajóval álmodik, de odáig hosszú út vezet.



Szerencsére léteznek kifejezetten kezdőknek szánt oktató- vagy iskolahajók, és ebbe a kategóriába sorolható a túrahajók nagy része is. Az ilyenek tervezésekor elsődleges szempont a könnyű kezelhetőség és a biztonság. Ezek általában nem siklótestűek, viszont kis szélben is stabilak és élvezetes velük a vitorlázás. Az egyszerű és strapabíró kiépítésüknek köszönhetően tartós konstrukciók, a fenntartásuk jelentősen könnyebb és olcsóbb, mint a nagy teljesítményűeké.

A nagyobb teljesítményű verseny- vagy sporthajók kezeléséhez már komoly tapasztalat és összeszokott, gyakorlott legénység szükséges. Siklásba lendülve igazi vitorlásélményben lehet részünk, de hibázni is könnyebb velük. A bonyolultabb felszerelés miatt a fenntartásuk is komplikált és drágább. Jelenleg a kishajós vitorlázás csúcsát a szkiffek és hydrofoilos (hordszárnyas) hajók képviselik, de ha idáig jutottál az olvasásban, akkor valószínűleg ezek egyelőre nem a legmegfelelőbbek számodra.

ményben lehet részünk, de hibázni is könnyebb velük. A bonyolultabb felszerelés miatt a fenntartásuk is komplikált és drágább. Jelenleg a kishajós vitorlázás csúcsát a szkiffek és hydrofoilos (hordszárnyas) hajók képviselik, de ha idáig jutottál az olvasásban, akkor valószínűleg ezek egyelőre nem a legmegfelelőbbek számodra.

Ár, fenntartás – használt vagy új

A rendelkezésre álló keret alapvetően befolyásolja a hajóvásárlás lehetőségeit. Általánosságban igaz, hogy az új hajó a jó hajó. Vagyis ha megengedheted magadnak, biztos nem jársz rosszul egy új hajó vásárlásával. Ez azonban sajnos nem olcsó mulatság. Egy átlagosan felszerelt 4-5-6 méteres, 2-3-4 személyes kisvitorlás új ára 4–7000 euró körül van, a versenyváltozatok pedig ennél többbe kerülnek. Ez tehát 1,5-3 millió forintot vagy többet jelent, ami, figyelembe véve az új hajók gyors értékvesztését és a hazai vitorlázószezon rövidségét, bizony nem kevés. Cserébe viszont biztos lehetsz benne, hogy a hajód műszakilag megbízható, biztonságos, és hosszú évekig élvezheted a gondtalan vitorlázást, valamint a gyártói támogatást. Az újabb típusoknak rendszeresen szerveznek klubversenyeket, találkozokat, ahol ismeretségeket lehet kötni, tanácsot, segítséget kérni a többiektől. Az értékvesztéstől eltekintve a hajó eladása sem fog problémát okozni, egy szép állapotú, újabb típusú vízi járműre mindig van kereslet.

A KALÓZT 1936-BAN TERVEZTÉK, DE NEM VÉLETLEN, HOGY MÉG MINDIG EZ EGYIK LEGNÉPSZERŰBB TÍPUS A HAZAI VIZEKEN.

Használtan jóval olcsóbban találhatsz megfelelő példányt, akár az új ár tizedéért is, és az értékvesztés miatt sem kell aggódnod. Avatatlan szemnek azonban nem is olyan egyszerű megkülönböztetni a használható vitorlást a menthetetlen romhalmazzal. A használtak fenntartása biztos nem lesz probléma- és költségmentes, mindig lesznek kisebb-nagyobb javítanivalók, cserélendő alkatrészek. A legjobb vásárlás előtt egy tapasztalt hajóépítő, -javító véleményét kikérni, de néhány tanáccsal mi is tudunk szolgálni.

Pár jól bevált típus

Valaha – főleg a korlátozott piaci lehetőségek és a faépítésű hajók korában – virágzott a magyar hajógyártás, minden nagyobb klubnak volt hajóépítő és -javító műhelye.

lye, sokan otthon is próbálkoztak hajóépítéssel. Sajnos mára nagyon kevés kishajóépítő műhely maradt meg, a legtöbben áttértek a jóval kifizetődőbb nagyhajógyártásra. Bár létezik pár nemzetközileg is elismert, versenyhajókra specializálódott műhely (Pata Finn, Hodács Optimist), jelenleg kevés hobbicélú vitorlást gyártanak Magyarországon, nagyobb választékot az angol, francia és német gyártók kínálatában találhatsz.

Kalóz

A kalózt 1936-ban tervezték, de nem véletlen, hogy még mindig ez egyik legnépszerűbb típus a hazai vizeken. Oktatóhajónak szánták, tehát stabil és biztonságos, de viszonylag sportos élményt ad. A túraverzió 3 felnőtt vagy 2 felnőtt + 2 gyerek számára biztosít helyet, de szükség esetén egyedül is vezethető. Létezik versenyverziója is, sőt az egyik legnépesebb aktív mezőnnyel büszkélkedhet. Magyarországon és a német területeken számtalan műhely gyártotta különböző minőségben, itthon jelenleg a Fűke Yacht kínálatában található meg.

Flaar 18

A Flaar hajótervező és -építő műhely legkisebb hajója a 18-as. Ez a modern siklótestű hajó teljesítményben és minőségben is felveszi a versenyt a külföldi társaival. Bár ambiciózusabb kezdőknek is lehet ajánlani, inkább tapasztaltabb vitorlázók tudják kihasználni a képességeit.

Egyszemélyes hajók

A maga idejében forradalminak számító Laser még mindig a legnépszerűbb egyszemélyes jolle. Számos érv szól mellette (3 méretű cserélhető rigg, könnyű és egyszerű felépítés, tetőcsomagtartós szállítás), azonban nem éppen könnyű vele vitorlázni, ráadásul vannak nála könnyebben kezelhető vagy nagyobb teljesítményű vitorlások. A kezdő szinten ilyen az RS Neo és Zest, a Topper Topaz, a Laser Pico, a Harley H10 és H12. A nagyobb teljesítményűek közül pedig az RS 100, az RS Aero, a Hartley Supernova vagy a Byte említhető.

Túra-, családi jollék

A többszemélyes túrahajók közül itthon a legnépszerűbb az előbb említett kalóz, de ma már számos modern alternatíva létezik. A kalóz kicsit nagyobb testvére a Schwertzugvogel, amely már négy felnőtt számára is stabil és kényelmes vitorlázást biztosít, kicsit sportosabb a siklótestű Korsar vagy

a Windy jolle. A modern, termoplasztik hajók közül kedvelt opció a Laser Bahia, az RS Venture, Quest, a Topper Omega, az Argo vagy a Hartley H 15.

Kétszemélyes sporthajók

Ezek közül van talán a legnagyobb választék, de kezdőként csak akkor vegyél ilyen, ha nem bánod a rendszeres úszást, és van hajójavító ismerősed. A volt és jelenlegi olimpiai osztályok közül ilyen a 470-es vagy a könnyebb legénységnek ajánlható 420-as jolle. A modern hajók közül az RS Feva, az RS 400, az RS 2000 vagy a Laser Vago ajánlható.

Mire figyelj használt hajó vásárlásakor?

Ha csak a vételárat nézzük, a használtak nagyon csábítók, de mindenképp legyél körültekintő a vásárláskor. Nagyon bosszantó, ha a vitorlázásra szánt szabadidőt szereléssel, hajójavítással kell töltened. Ha nincs lehetőség kipróbálni, vagy szakértővel átnézetni akkor legalább ezeket vedd figyelembe.

A hajó anyaga, építési technológiája

Ebben a hajóméretben legtöbbször GRP/GFK azaz üvegszál erősítéses műanyag hajókat lehet találni, de előfordulnak fa-, illetve újabban termoplasztik (fröccsöntött műanyag) építésűek is.



A fahajók gyönyörűek, egy jó anyagból jól megépített és karbantartott példány fel tudja venni a versenyt az új műanyag hajókkal is. A baj csak az, hogy egy ilyen a sorozatgyártott műanyag hajó árának többszörösébe kerül, aki pedig olcsót keres, az nem ilyen fog találni. Az olcsón árult fahajók szinte mind menthetetlen roncsok már, amin csak a teljes újrakepítés segíthetne. Szinte biztos, hogy egy új árát, és végtelen mennyiségű munkát kéne befektetni a feltámasztásához, vagyis ha lehet, messzire kerüld az ilyeneket!

Újabban egyre terjednek a termoplasztik hajók, amik karbantartásmentes használatot, törhetetlen hajótestet ígér-



HA MEGTALÁLHATÓ A GYÁRTÓ TÁBLÁCSKÁJA A HAJÓTESTEN, AZ ÉVJÁRATTAL ÉS EZ EREDETTEL TISZTÁBAN LESZEL.

nek. A valóságban ezek nehezebbek, puhábbak és nem vagy nagyon nehezen javíthatók. Mivel még nincsenek olyan régen a piacon, nem lehet biztosat mondani a megbízhatóságukról, de mindenesetre egyre több gyártó kezd átállni a technológiára.

Az üvegszál as műanyag hajók a 60-es évektől kezdték felváltani a fákat, és hamarosan egyeduralmukodóvá váltak. Az ilyeneket viszonylag könnyű sorozatban gyártani, meglehetősen tartósnak bizonyultak és házilag is könnyen javíthatók. A technológia és az alapanyagok, főleg a műgyanták, rengeteget fejlődtek az évek során. Az újak könnyebbek, erősebbek és merevebbek, mint a régiek. A műanyag hajók a használatból előbb-utóbb meggyengülnek, „kipuhulnak”, de a 80-as évek előtt gyártottak eredetileg is gyengébbek voltak, ezek sportos, nagy teljesítményű vitorlázáshoz már biztosan nem alkalmasak.

A hajó típusa

Olyan típust érdemes választani, amit itthon vagy a környező országokban nagy darabszámban gyártottak. Nem mindegy, hogy mekkora kínálatból tudsz válogatni. A használtakhoz ráadásul előbb-utóbb alkatrészekre lesz szükséged, és a fogyóeszközöket (vitorlák, veretek, kötelek stb.) is cserélni kell. Számít, hogy az USA-ból, Ausztráliából vagy a szomszéd vitorlasklubból lehet beszerezni a szükséges holmikat. A legjobb választás egy aktív vagy nemrég még aktív hajóosztályt választani, így biztosan mindig lesz alkatrész-utánpótlás a versenyzők levetett cucaiból.

Ideális eset, ha ismert, még ma is működő, és a közelben található műhelyből származó hajót találsz. Így remény-

kedhetsz gyártói támogatásban, alkatrész- vagy információellátásban. Általában-ságban a német, osztrák, francia, angol és skandináv gyártókkal nem lőhetsz nagyon mellé. Még mindig jobbik eset, ha megtalálható a gyártó táblácskája a hajótesten, így legalább az évjárattal és ez eredetl tiszttában leszel. Ha azonban semmilyen információ nem található a gyártóról a hajón, akkor nehezebb dolgod van. Így is elképzelhető, hogy jó a hajó, de nagyobb esély van arra, hogy házilag épített vagy felújított.

Ellenőrző lista hajóvásárláshoz

Legjobb a kiszemelt hajót kipróbálni vásárlás előtt, sokszor azonban erre nincs



lehetőség, mert éppen nincs vitorlásszezon vagy a hajó nincs is víz közelében. Ilyenkor, ha lehet, kérd meg az eladót, hogy legalább a parton rakja össze, és úgy mutassa meg. Ha erre sem hajlandó, vagy nincs rá lehetőség, akkor nagyon óvatosnak kell lenned. Könnyen előfordulhat, hogy nincs meg minden alkatrész vagy nem passzolnak egymáshoz. Egy-egy hiányzó főalkatrész (pl. egy katamarán schottrendszer, vitorla vagy kormánymű) önmagában több ezer eurós tétel lehet. A legjobb előre elkészíteni egy ellenőrző listát, minden alkatrészt egyenként kiteríteni és ellenőrizni, hogy hiánytalanul megvan-e. Hogy működik-e, az persze csak az első vízre szálláskor derül ki. Az elterjedt típusok használati útmutatója elérhető az interneten, így ellenőrizhető, hogy megvannak és eredetiek-e az alkatrészek.

A hajótest külső állapota

Szerencsére a kishajók külseje ránézésre is árulkodik az állapotáról. Az építési technológiából adódóan az üvegszál as (poliészter) műanyag hajók gyárilag nem festve vannak, hanem anyagában színezett gél- (gelcoat) ré-

teg borítja őket. Ez a réteg nem utólag kerül rá, hanem éppen ellenkezőleg, a negatív formában (sablonban) a hajótesttel együtt szilárdul meg, lényegében megegyezik a hajótest anyagával. Tehát a gélezés állapota a hajótest állapotát is jelenti. Egy csillogó, tükrös felületű eredeti gélezés szinte újat, egy matt, karcos használtabb hajót jelent. A jobbik eset, ha a gélezés eredeti, mert legálább látszik minden hiba, repedés, puhulás, javítás. Ha a gélezés már nem eredeti vagy át van festve a hajó, az a legtöbbször azt jelenti, hogy súlyosan, nagy felületen vagy nagyon sok helyen sérült volt, esetleg nagyon-nagyon régi. Még inkább intő jel, ha a kishajó algagátlózza van. Ez azt jelenti, hogy a vízben tárolták, ami az állandó rázkódás miatt mindig nagyobb igénybevételt jelent, mintha a szárazon lett volna.

A hajótest szerkezeti állapota

Jobb esetben, ha a hajó külsőleg (gélezés) újszerűnek és sérülés/javítás mentesnek bizonyul, akkor elvileg nem kéne aggódni a szerkezeti állapot miatt. Egy jól megépített műanyag hajónak évtizedekig bírnia kell a használatot. Ha azonban ránézésre is erősen használt, régi (20-30 éves vagy régebbi) vagy láthatóan javítva volt, akkor mindenképpen ellenőrizni kell a szerkezeti állapotát is.

A dekk és a héj állapotát könnyen ellenőrizheted, mindenhol merevnek kell lennie. Ahol kézzel be tudod nyomni, ott bizony már ki van puhulva és javításra szorul. Különös figyelmet igényel az árbóctalp, a kormányveret, a svertház és az árbócmerevítők bekötési pontjainak környéke. Ezeknek a helyeknek nagy terhelést kell bírniuk, sérülés-, repedés-, puhulásmentesnek kell lenniük.

A legtöbb műanyag hajó építéséhez a szerkeze-

TANÁCSOS
MINDENT
MOZGÁS,
MŰKÖDÉS
KÖZBEN
ELLENŐRIZNI.

tileg fontos helyeken használtak fát vagy rétegelt lemezt, a régieken először ezek mennek tönkre. Problémás lehet még az alsó és a felső héj összeillesztése, illetve a svertház beépítése is, a házilag vagy kevésbé jó műhelyekben épült hajók általában ezeken a helyeken esnek szét először.



Az alkatrészek állapota

Ha a hajótest állapota megfelelő, akkor már csak az alkatrészeket kell ellenőrizni. A kötelek és a vitorlák fogyóeszköznek számítanak, de számít, hogy mikor kell őket cserélni. Az árbóc, a bum, a drótok és a veretek többnyire alumíniumból vagy saválló acélból készülnek, vagyis elég tartósak, inkább csak a sérüléseket, a hibákat kell ellenőriznünk. A műanyag, mozgó, csapágyas és rugós alkatrészek: csigák, sínek, kocsik, klemek már inkább hajlamosak a kopásra. Tanácsos mindent mozgás, működés közben ellenőrizni.