

Edzői beszámoló a 2018. évi Optimist világbajnokságról

Készítette: Brencsán Dávid



Verseny helyszíne: Famagusta Nautical Club - Limassol, Ciprus

2018. Augusztus 19. - Szeptember 6. (19 nap)

Előverseny ideje: 2018. Augusztus 21- Szeptember 25.

Világbajnokság ideje: 2018. Augusztus 27- Szeptember 6.

Verseny weboldala: <http://2018worlds.optiworld.org/en/default/races/race>

Programunk:

- Kiutazás, beköltözés - *Augusztus 19.*
- Előedzés - *Augusztus 20 - 21.*
- Előverseny - *Augusztus 22 - 25.*
- Edzés / Pihenés - *Augusztus 26 - 27.*
- Felmérés / Laza edzés / Megnyitó - *Augusztus 28.*
- Világbajnokság, selejtezők - *Augusztus 29 - 31.*
- Világbajnokság, csapat - *Szeptember 1-2.*
- Világbajnokság, döntők - *Szeptember 3-5.*
- Kiköltözés, pakolás, hazautazás - *Szeptember 6.*

Résztevők és eredményeik:

Szabó Roni Oszkár - 32. helyezés - Arany csoport - 12%

Bányai Attila Eberhard - 46. helyezés - Arany csoport - 17%

Nagy Bendegúz - 8. helyezés - Ezüstcsoport - 28%

Benyó Máté - 21. helyezés - Ezüstcsoport - 33 %

Vladiszavlyev Alexandar 45. helyezés - Ezüstcsoport - 42%

Kísérők:

Szalontai Bence - Csapatvezető

Gereben Mátyás - Country Representative

Brencsán Dávid - Edző

Bevezetés:

A világbajnokság magyar résztvevői **4 egyesületből** érkeztek. Legfontosabb céljaink a helyszín megismerésével, tudásmegosztással és más nemzetek együttműködésével elősegíteni a versenyzők legjobb teljesítményét.

A versenyre **57 ország 264 versenyzője** nevezett, amelyből 50 ország teljes csapatot (minimum 4 hajó) indított. Minden nemzetből az adott ország aktuális válogató szabályozása alapján a **legjobb 5 versenyző állhatott rajthoz**. Fiúk és lányok együtt indulnak. Összesen 4 csoportban folytak a selejtezők és 6 futamot követően alakultak ki a döntők, ahol: Arany, Ezüst, Bronz és Smaragd csoportban folytatódtak a küzdelmek.

A világversenyeken eltérőek a csoportbeosztás határai. Az Eb-én 50%-os teljesítmény jelenti az aranycsoportot, de a világbajnokságon a legjobb 25%-ba kell beférni.

Magyar részről minden versenyző bekerült az első két csoportba, tehát a mezőny első felébe. A végeredmény alapján a **4 legjobb versenyzőnk** pedig a világbajnokság **első harmadában** végzett, ezzel a **14. helyen végeztünk a nemzetek versenyében**. Olyan vitorlázó nemzeteket sikerült megelőzni, mint Új- Zéland, Ausztrália, Portugália, Anglia stb.

Körülmények

Szélminták:

A limassoli széljárásnak két típusa volt: **Sea Breeze**, vagy **Gradients** szél. Az edzéseink alkalmával csak a gradients széllel talákoztunk és annak is az erősebb változatával (15-25 csomó). A Sea Breeze körülményeket csak VB előtti edzésen és az előversenyen tudtuk tesztelni, de nem a stratégia felállítása volt a nehezebb feladat, hanem a végrehajtása.

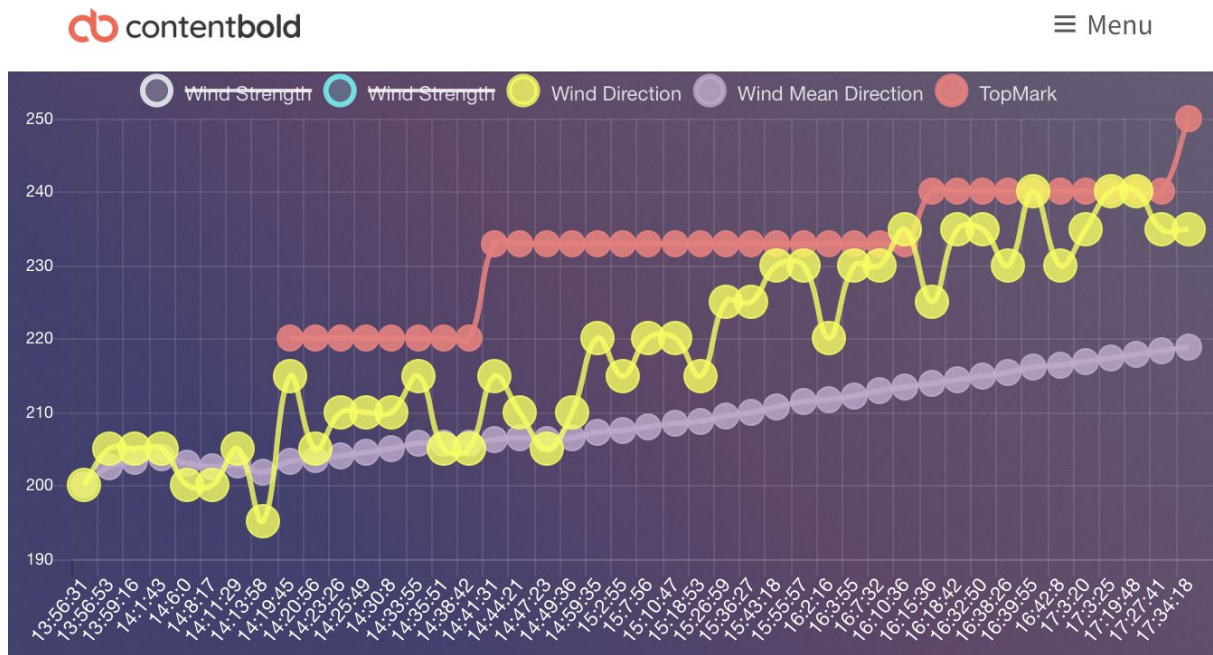
Olykor nehéz volt eldönteni, hogy pontosan melyik típusú széllel állunk szemben, hiszen mindkét szélnek 220- 230 fokos napi átlaga van. Mindkettőre igaz, hogy erősödő, valamint folyamatosan jobbra forduló. A különbségek csupán az erejében, karakterisztikájában, néhány felhőben, és a légnyomásban mutatkoztak.

Stratégiaiilag abban különbözik a két széltípus, hogy Sea Breeze esetében csak partfelé volt érdemes menni, míg gradients esetben más tényezőket is vizsgálni kellett a parton kívül és egy jól elkapott szélfordulóval a pálya bal oldaláról, illetve középről is fel lehetett érni a mezőny elejébe.

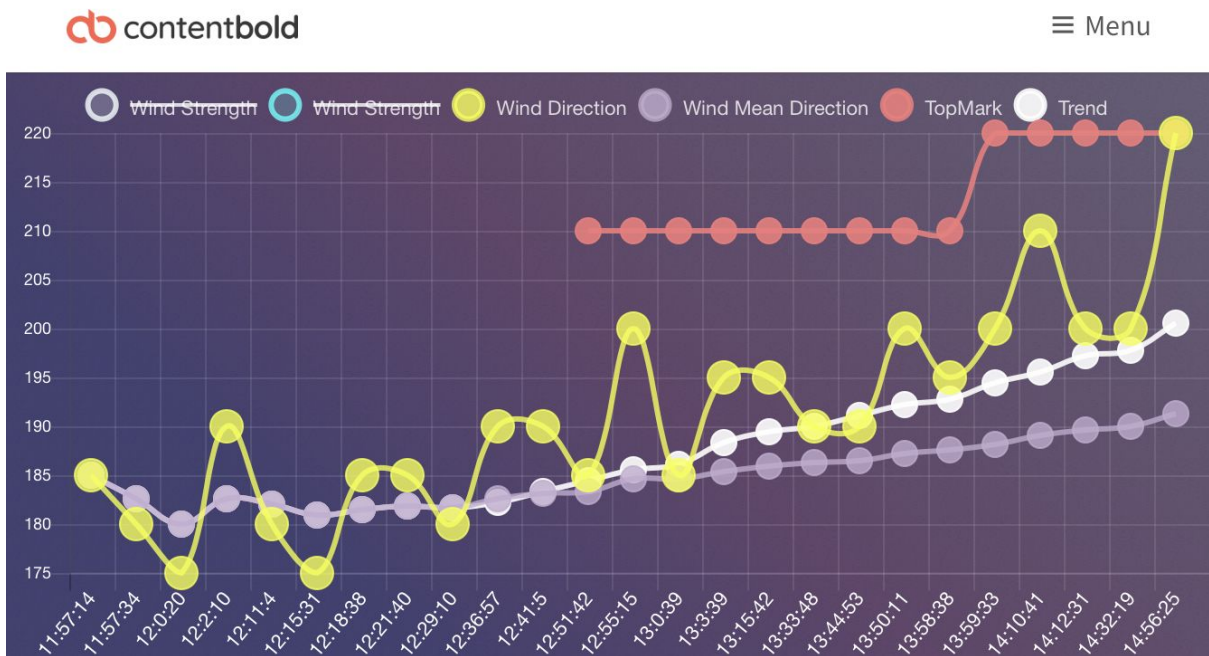
Mérések

A kinttartózkodásunk teljes ideje alatt mértem a szelet, és egy erre a célra fejlesztett **mobilalkalmazásban** naplóztam a változásokat. Itt néhány érdekes mérést mutatok be, de a teljes mérést külön is mellékelem.

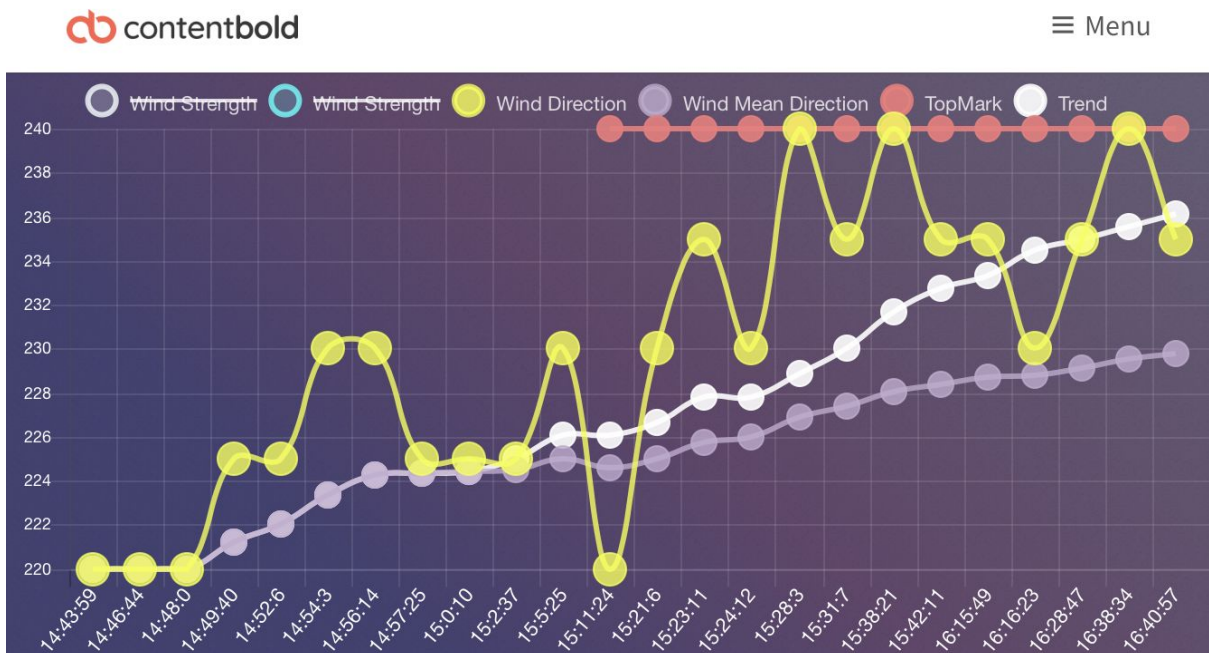
Sea Breeze az előversenyen (9- 13 csomó erősödő)



Sea Breeze a VB kvalifikáció első napján (9 - 14 csomó erősödő)



Gradiens szél a döntők második napján (11- 16 csomó erősödő):



Stratégiák:

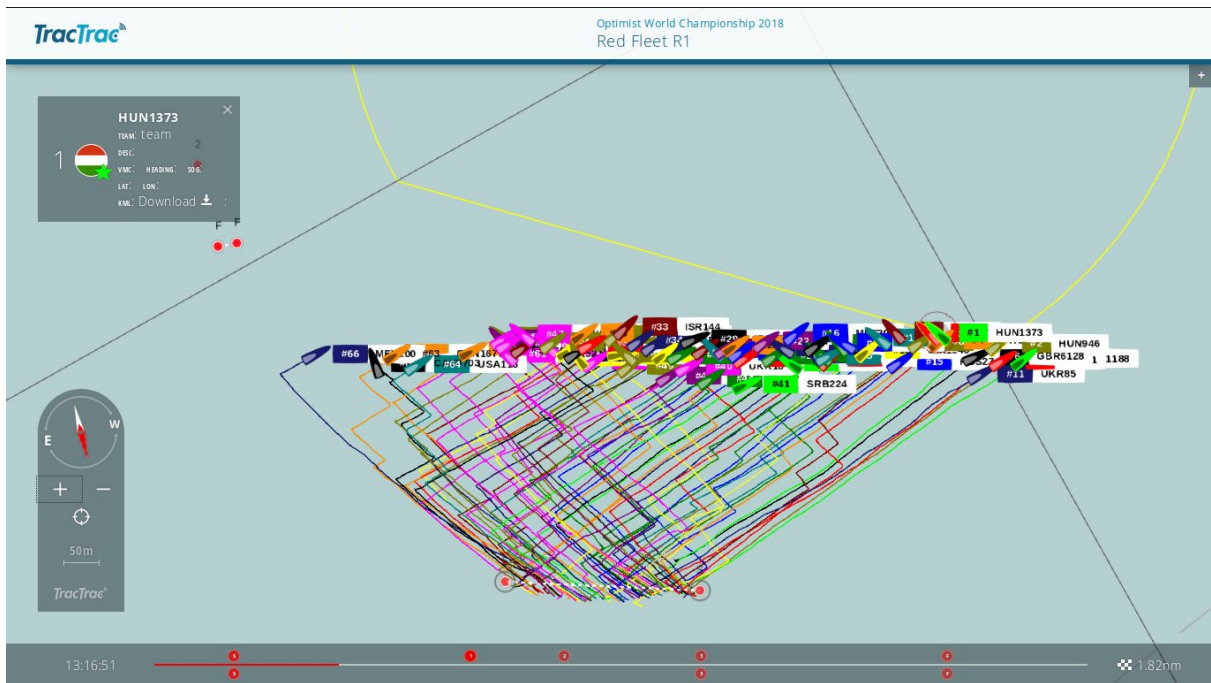
Sea Breeze esetben luv, luvközépből volt érdemes rajtolni, kifordulni és támadni a pálya **jobb felére**. Ha ez sikerült, akkor a jobb szárny előnye megnyúlt és hatalmas előnyre tett szert (**Kígyóhatás**). Ilyen esetben még feljebb állással is vigyázni kellett, mert az esetek többségében minél tovább húzta a versenyző annál nagyobb előnye lett.

Ez igaz volt egészen a pálya harmadáig, ahol egy döntést kellett hozni. Ott egy új verseny kezdődött, azoknak a hajóknak, akik odáig már előnyre tettek szert. Ott időnként layling való elvitorlázás jelenetett előny, időnként pedig a korai befordulás. Ezt a pályán lévő aktuális szélfordulók, illetve a következő szélforduló reményében kellett mérlegelni.

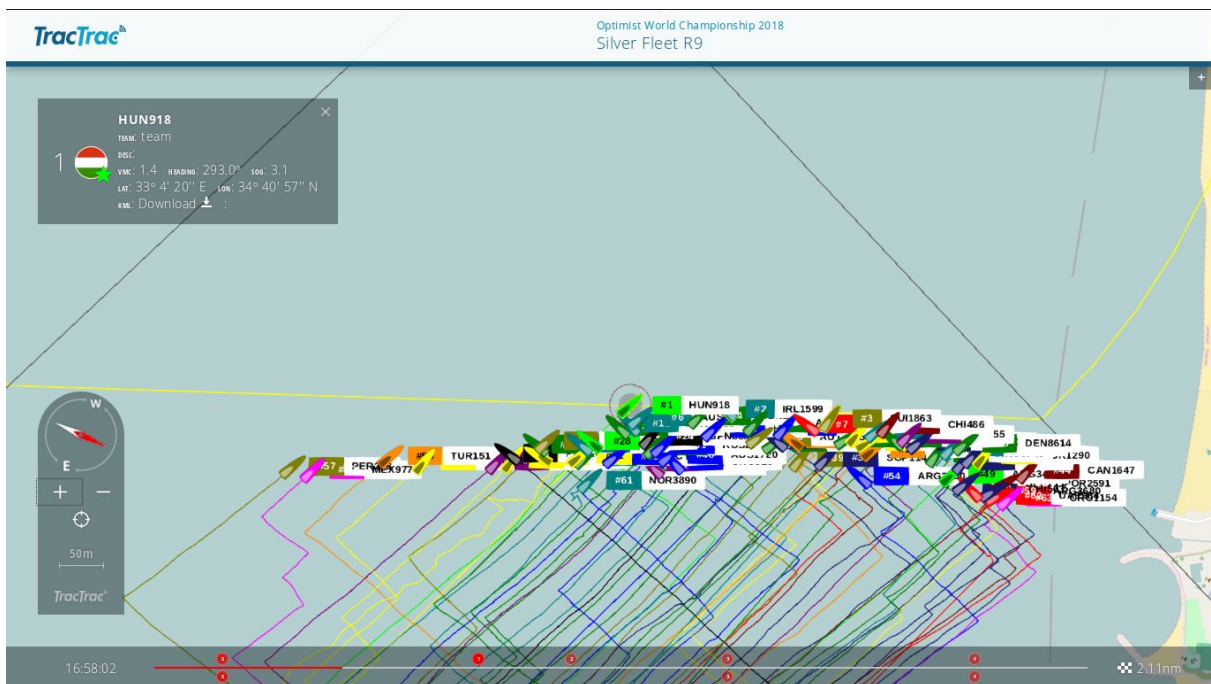
Néhány versenyző **próbálgató** módszert választott, aminek az volt a lényege, hogy korai befordulás után megvizsgálta, hogy beér-e a fölötte utazó hajók elé. Amennyiben nem visszfordult és várt, Ha pedig beért, akkor is visszafordult, de ezúttal realizálva a kis előnyt. Ezt 5-6 szor is meg lehetett tenni büntetlenül. Ezzel a trükkel lehetett relatíve kis rizikóval, **lólépésekkel** visszajutni a bójához.

Gradiens esetben a jobb szárnynak csak akkor volt előnye, ha éppen jobb shift érkezett. Egyéb esetekben bal oldalról, de akár középről is fel lehetett érní. A kígyóhatás nem érvényesült.

Nyomvonal Sea Breeze esetben: Jelentős előny a jobb oldalon (Kígyóhatás)!



Nyomvonal Gradiens esetben: Mérsékelt előny középen lee rajtból!



Rajtok:

A kvalifikációs futamok alatt végig Sea Breeze volt. A második naptól kezdve, szinte **mindenki luvban**, vagy luvközépben szeretett volna rajtolni. Ezt nagyon nehéz volt megcsinálni a **zsúfoltság, és a szigorú Jury** miatt.

Gradiens esetben (döntők alatt fújt) a hajók eloszlása egyenletesebb volt a vonalon. Könnyebb volt rajtolni.

A rajtvonalat általában a szélfordulók függvényében neutrális, illetve enyhe: 5-10 fokos lee rajtra tűzték, de **Sea Breeze esetben nem volt szabad leebe menni**. Minden versenyzőnk, aki a kisebb ellenállás reményében kísérletet tett összeségében nem járt jól. Matematikailag időnként lee rajt volt ugyan, de stratégiai szempontból mindig a Luv vagy luv-közép fizetett.

Gradiens esetben az 5-10 fokos lee rajt valódi előnyt jelentett annak, aki hiba nélkül megcsinálta, de akkor is általában a hosszabb bal csapáson kellett megkezdeni a cirkáló szakaszt.

Ökölszabályként azt mondtuk, hogy 10 foknál kisebb lee rajtnál ne menj Leebe! Az előverseny során nem volt ritka még a 20 fokos lee rajt sem, de a világbajnokságon jellemzően semleges rajtok voltak.

A rajtvonal hosszára 220 métert mértünk GPS-el az előversenyen. A VB alatt is körülbelül ilyen hosszú vonalakat tűztek. Mi csak 150 méteres vonallal számoltunk. Ekkor egy 10 fokos lee rajt előnye a luv hajónál indulókhöz képest 26 méter. Érdekeség, hogy ezt az előnyt már meg lehetett tartani, de nem nagyon voltak 10 fokos lee rajtok.

Geometriailag neutrális vagy lee rajtok, de startégiaig luvban az előny.



Harc a luv pozícióért már 3-4 perccel a rajt előttől.



Pályatengely:

A verseny folyamán 11 esetből 9-szer a balcsapás volt a pozitív. Az eltolódás mértéke jellemzően 10- 15 fokos volt. Ezt az eltolódást a verseny rendezői folyamatosan tartották. Tehát ha a szél elfordult jobbra, akkor az első pályajelet is jobbra vitték.

Áramlás:

Nem az áramlásé volt a főszerep, de nem is lehetett teljesen figyelmen kívül hagyni. Jellemzően 6-8 méter/perces áramlás volt 220- 230 fokról, de **két alkalommal erősebb: 10-13 méteres** volt.

A verseny alatt nem kellett kiemelkedő figyelmet szánni az áramlásra, de azt tudni kellett, hogy az első cirkáló szakaszhoz tartozó **laylineok** alakja deformálódik, **összenyomódik** ezért ha a hosszú balcsapást követően elindulnak a versenyzők befelé a bója felé, akkor végül csak alá fognak érkezni, mert oda sodorja őket a víz. Illetve vigyázni kellett a nemkívánatos bójaérintésekkel.

Bár a víz folyásának iránya hozzávetőleg széliránnyal megegyező volt, néha egy kicsit jobbról jött. Ezt az eltolódást hátszélben lehetett kihasználni. Az áramlás a part mellett egy egységgel kisebb volt.

Raum

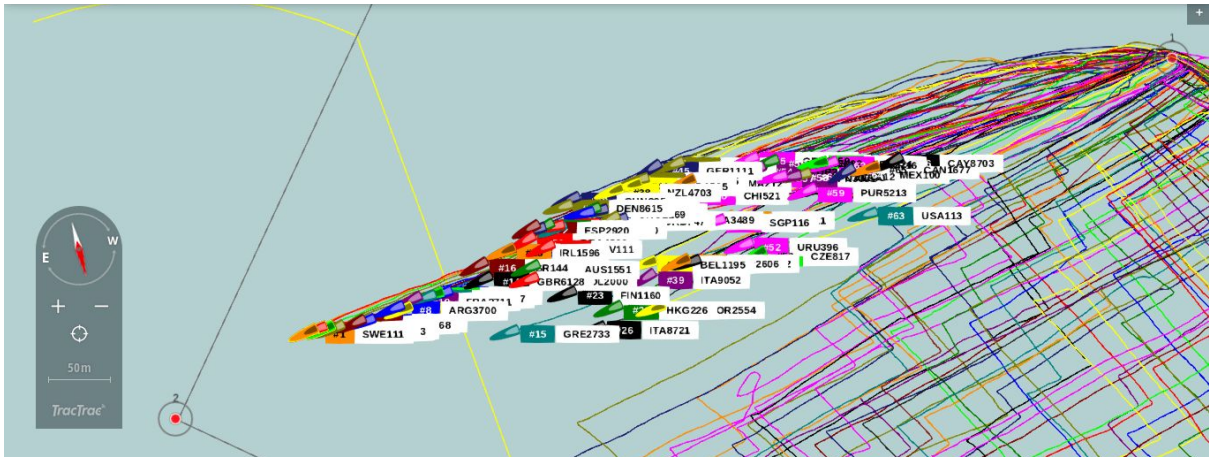
A versenyen hosszú, jellemzően **hátszelesebb raumok** voltak. A mezőny viselkedése gyakran egy **cseppalakot** mutatott, ahol az első hajók a tengely környékén mentek, majd kettényílt az olló: Egy védekező (luvoló) és egy támadóbb (lee taktikás) csoportra.

A raumok folyamán megfigyelhető volt, hogy sokszor megérte lee taktikázni. Nem mindig lehetett vele helyeket nyerni, de, fel lehet vele jönni az előrébb lévő bojhoz amikor azok leejtve jöttek vissza. Vigyázni kellett a lee taktikával azokon a napokon, amikor erősebb volt az áramlás szélirányból és túlságosan letolta a mezőnyt, akkor nem lehetett visszaérni.

A raum fejlesztésével az előversenyen foglalkoztunk. Az volt a meglátásom, hogy néhány versenyzőnk benmaradt a cseppalak közepén, de a saját helyzetét lee taktikának nevezte meg. Ezen igyekeztem csiszolni egy kicsit.

A VB alatt keveset láttam a raumokból, így a gyerekek beszámolójára, és a nyomkövető eszközökre hagytam.

Cseppalak raumban



Hátszél:

Hátszélre alapvetően a szokásos mezőnytaktikai szabályok voltak igazak, de az elmondható, hogy kisebb kockázatot vállalt az, aki a bójánál **kihalezolt**. Ennek okai, hogy Sea Breeze esetén a szél erő kedvezőbb volt a bal oldalon, valamint volt egy tengelyhiba és a 3p kapu startégyiailag kedvezőbb volt. A mezőny nagyobbik része is ezt csinálta. Gradiens esetben már fizetett a jobb oldal is, de hacsak valaki nem a top 5-ben volt vigyázni kellett a középben maradással.

A hátszélben nagyságrendi változások nem voltak, de az összetorlódott kapunál már nagyon sokat lehetett feljönni, vagy bukni. Természetesen a 2. kreuzra is igaz volt ami az elsőre, tehát Sea Breeze esetben a jobb oldal fizetett. Ennek a megvalósítása azonban már a kapunál eldőlhetett. Nagyon megérte lassítani a hajót a jó sáv érdekében és csak igen indokolt esetben menni a 3s kapura.

Második kreuz

Sea Breeze esetben: Jobb széle fizetett

Gradiens esetben: MIndegy, csak ne középben

Cél

Néhány esetben elsodródott a pin end, ilyenkor sokat lehetett feljönni, vagy bukni.

Előedzés és Előverseny - Mediterranen Cup

A helyszínre augusztus 19-én utazott Alex, Bende és Máté, valamint a kísérők. Attila és Roni később csatlakoztak hozzánk.

Szakmai véleményem az volt a verseny előtt, hogy az előverseny és a VB túl hosszú együtt. Nehéz végig koncentrálni 18 napot. Azon a véleményen voltam, hogy az előverseny legyen csak edzés. Azt éreztem, hogy a versenyzőink kompetitív hozzáállásuk miatt nehezen tudják csak edzésnek tekinteni a 4 napos versenyt, ezért azt találtam ki, hogy nem indulnak minden futamon. Kiderült, hogy ellenfeleink egy része is ugyanezt a stratégiát követte. Volt aki még a csoport színeket sem tartotta tiszteletben, hanem abban a csoportban indult, amelyikben éppen kedvenc edzőpartnerét remélte. Magyar részről Bányai Attilával választottuk ezt a stratégiát, akinek külön engedélyt kértünk az utólagos nevezésre (csapat egyben tartása érdekében), amit megkapott, és szalag nélkül a többiekkel versenyezhetett.

Mindezekkel együtt az előverseny színvonala nagyon erős volt. A magyar csapatból Bende vitorlázta végig az összes futamot. Remekül rajtolt, kiváló cirkáló stratégiákat mutatott be. Raum taktikáját fejlesztettük, végül a nyolcadik helyen zárta a versenyt, ami kiváló eredmény. Bende az előversenyt követően két napot pihent. Ekkor egyáltalán nem vitorlázott.

A többieknek tehát az előverseny csak próbafutamok voltak. Nem vettek részt az összes napon, illetve a hosszú napok utolsó futamjait kihagyták, hogy pihenhessenek.

Az előversenyt követően csapatedzést tartottunk azoknak, akik addig pihentek és a holland válogatottat kértük fel edzőpartnernek.

A VB előtti napokban igyekeztünk minden egyéni érdeket figyelmebe venni. Több versenyzőnk más időpontokban érkezett, más verseny előtti rutint szoktak meg. Máskor szerettek volna edzeni és máskor pihenni. Van aki szeret a verseny előtt vitorlázni, van aki nem. Ezért volt, hogy csak külön voltunk vízen Bendével az előversenyen, de olyan is, hogy Attilával edzettünk külön lettországi edzőpartnerrel. Végül sikerült mindenkinek a kedvében járni.

Így jött el a VB első napja., amikor átmozgató edzést tartottunk, 30 perc alatt túl voltunk a felmérésen. Este pedig részt vettünk a pazar megnyitó ünnepségen.

Napi programunk a VB alatt:

- 8.30: Reggeli
- 9.30 Coach Meeting - Hajószerelés
- 10.00 Megduma
- 10.30-11.00 Hajók beállítása
- 11.00-13.00 Általában halasztás
- 13.00 - 18.00 Futamok
- 19.30 Megduma
- 21.30 Fekvés

Kihívások

Hőmérséklet

A ciprusi nyár különösen meleg. Amikor egy hidegfront érkezik akkor 33 fok van árnyékban és nincs felhő az égen. A 20-25 csomós gradiens szél mellett igazán kellemes a hőérzet, de fronthatás nélküli hőmérséklet néha elérte a **38 fokot**. A déli órákban ráadásul jellemzően nincs szél, ilyenkor egy halasztás **rendkívül fárasztó**. Még az igazán profi szemléletű gyerekek is elveszítik nyugalmukat.



Kevés pihenő:

Az optimist VB az egyik leghosszabb verseny az összes hajóosztály között. Ennek oka, hogy 6 napos a verseny közepén rendezik a 2 napos csapatversenyt. Ezzel együtt **összesen 8 napot kell koncentrálni**. Ehhez hozzátartozik, hogy gyakran este hatig voltunk vízen, mert jellemzően délután volt szél. A déli rajtok általában elmaradtak és halasztással kezdtünk.

Csak 1 ejtő van a versenyen

A kiírás szerint ha az összes futamot meg is rendezik (12), akkor is csak a legrosszabb futameredmény ejthető. Ez gyakorlatilag **hibátlan versenyzést igényel**, ami a jó átlagot jutalmazza és a kockázatos típusokat bünteti. Magyarországon jellemzően 4 futamonként van egy ejtő.

Önállóság:

A vízre kimenetelt a D lobógó jelzi. Csoportonként mehetnek a hajók a vízre és a sárga csoport jelzése után 45 percen belül már lehet is futam. A gyerekeknek így igazán

önállóan kell lenniük. Pontosan meg kell, hogy tudják fogalmazni, mit éreznek a hajójukon mindössze 5-10 perc vitorlázást követően. Továbbá két futam között is csak 5-10 perc áll rendelkezésre. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy **versenyzőként 2-4 perc jut**. Ez idő alatt kell stratégiát, motivációt, taktikát egyeztetni. Ilyenkor már csak finomhangolásra van idő. Alapvetéseken nem tudunk változtatni. Nagyon fontos a pontos visszajelzés és a cselekvőképesség.

Mezőnyrutin:

Az a verseny elejétől látszott, hogy a sebességi problémák alapvetően nem voltak. Az is látszott, hogy aki elkapja a rajtot, és el tud szökni a mezőny elejével, relatíve egyszerű eszközökkel meg tudja tartani az eredményt. Ezt mindenki egyenként be is mutatta. Nagy kérdés volt azonban, hogy a stratégia fontossága / zavartszél függvényben hogyan tudják a versenyzők **magukat megmenteni egy esetleges gyenge rajtból**. Az ehhez tartozó taktikai lehetőségek gyűjteményét nevezem mezőnyrutinnak.

Magyarországon a jellemzően két csoportos mezőnyben és a relatíve kevés aranycsoportos találkozás miatt ezt nehéz gyakorolni. Ebbe beletartozik még a környező országok versenyeinek rendszere is (Hasonló problémát véltem felfedezni az osztrák, szlovén, horvát versenyzőknél). A mezőnyrutin sok nemzetközi aranycsoportos versenyen fejleszthető tudatosan.

Jury:

A verseny során 131 büntetést osztottak ki. Többen hármat is kaptak. A döntő során egy csoportot két- három motorosból figyelték és jellemzően a legjobb helyekért folyó küzdelemben ritkították a társaságot. A **büntetések 90%- át a 42.d alapján osztották**. A magyar csapatból Máté nem kapott büntetést, Attila viszont kettőt is. Külön megkeresésemre a Jury elnöke elmondta, hogy jellemzően nem a leejtés, hanem a felélesedés miatt füttyögnek.



Egyéni értékelés:

Szabó Roni Oszkár - 32. hely - Aranycsoport

Roni kiemelkedő eredményeket ért el az idei évben. Itthon két ranglista verseny győzelme mellett a külföldi tornákon is (EB előverseny 9. | Palamos 15. | Workum 5.) beágyazta rajtszámát az ellenfelei tudatába.

Roni a legsokoldalúbb versenyzők közé tartozik akit ismerek. Mindig alkalmazkodik a környezethez. Többféle hajóvezetési stílust elsajátított és mindig azt használja, ami a leginkább célravezető. A selejtezők folyamán két top 5-ös eredménye mellett nem ment 25-nél rosszabbat. A megfontoltabb rajtolók közé tartozik, ami ezen a versenyen okozott neki kihívásokat, de kreatív taktikájának és egyedi hajóvezetésének köszönhetően általában fel tudott jönni.

A döntőben, ahogy élesedett a verseny és hibáztak előtte, folyamatosan került előrébb. Örülök, hogy időszakosan fel tudott hagyni a defenzív vitorlás stílusával, és bátrabban

húzta a szélső szárnyakat, ott tudta igazán kamatoztani a sebességi előnyét. Roni a rajtok élesítésével és a támadóbb stílus fejlesztésével még előrébb lesz a jövőben.

Gyorsan fejlődik. Minden versenyen bebizonyítja, milyen sok tartalék van benne. Okos versenyző és a legvégéig küzd. Hétről- hétre jobb lesz és összeszedettebb. Most is hatalmasat lépett.

Roni vidám, őszinte és társasági személyiség, kiváló csapatjátékos és igazi ökoharcos. Meghirdette a TAT (Tisztítsd A Tengert) kampányt. Ez a gyakorlatban úgy néz ki, hogy minden szemetet összeszed a vízből, átdobja a motorosba, és az edző a végén kidobja :) Gratulálok Roni!

Szabó Roni Oszkár - HUN 1373



Bányai Attila - 46.hely - Aranycsoport

Fantasztikus eredményt ért el. A kvalifikáció alatt 6 futamból 4-szer végzett a legjobb 10-ben, egyszer 11. lett. Eredménye a kiváló rajtjainak és okos első kreuzoknak köszönhető. Nagyon jól megértette a helyszínben rejlő speciális lehetőségeket és a luv-luvközép rajtpozíciók fontosságát. Agresszívan rajtolt, pont határon: Többször izgultam

az UFD-ék miatt, de nem volt kinn egyszer sem. Időközben bezsebelt egy sárga zászlót, ami egy picit elbizonytalanította, de menetelt tovább.

A döntő első napján megkapta második sárga zászlóját, ki is állt a futamból, és szerencséjére azt a futamot érvénytelenítették, bár továbbvitte a büntetést, mégsem kellett kihagynia futamot. A második fütty, valamint a luv- luvközép zórában lévő 3db Jury motoros jelenléte elbizonytalanította. Elkezdett hibázni a rajtoknál, vagy feladta a legjobb pozíciókat. A jó rajt nélkül, előkerültek a mezőnytaktikai nehézségek. Nem láttam reális esélyt ezeknek a gyors kijavítására, ezért inkább a további jó rajatokban reménykedtem, valamint erre is bízattam. A döntőben az utolsó futamban tudta ezt még egyszer megcsinálni a jutalma még egy hetedik hely lett. Összeségében vagy top 10-es eredményt ment, vagy 40-en kívül.

Többszörös Magyar Bajnokként és a harmadik VB szereplésével pontosan tudta mire számíthat. Sokat készült családjával erre a versenyre mentálisan is. Néhány dologban különncnek számított, de a csapatversenyen bebizonyította, hogy mennyire fontos számára a csapat, büszke a Válogatottságára. Nagyon Jó humora van, végtelenül szórakoztató egyéniség és úgy néz ki jó szörfös lesz. Gratulálok Csibi!

Bányai Attila Eberhard - HUN 1327



Nagy Bendegúz - 8. hely - ezüstcsoport

Bende magyar bajnoki címvédő, második VB-jén vett részt. Legutóbb aranycsoportban szerepelt. Emellett felkészültsége, hozzáállása és mezőnyrutinja miatt most is aranyba reméltem.

Az előverseny folyamán nagyon meggyőzően rajtolt, ügyesen találta meg a jó nyomvonalakat az első cirkáló szakaszban. A háromnegyed szélben lévő sebességére panaszkodott, és alapos megfigyelés és többszöri gyakorlás után tudott javítani a raumokon. A végére jól választott a védekező - luvoló - és a lee taktikai megoldások között. Ennek láttán nyugodt voltam és bizakodva vártam a VB-ét Bende esetében.

A világbajnokságon Bende néhány kiváló futameredmény mellett (9. 5.) három komolyabb hibát vétett. Bende is bepróbált egy Sea Breeze- es lee rajtot. Egy másik futamban pedig olyan mértékben határon vitte a hajóját, hogy felborult a 20-25. helyen, emellett volt egy véleményem szerint jól megtervezett, de szerencsétlen rajtja, amit rossz irányba szeretett volna menteni. Úgy fogalmaztam, hogy a 3 hibából kettőt még átvészelt volna és aranyba kerül, de ez a három hiba együtt már sajnos soknak bizonyult. Úgy éreztem, nem elégszik meg az elégséges 15- 20 körüli helyekkel, ami a biztos aranycsoportot jelenthette volna, hanem mindig határon vitorlázik a top-10 es eredmények reményében. Alapvetően ez jó tulajdonság, de az egy ejtős versenyrendszer ezt nem jutalmazza.

Az ezüstcsoportot is végtelen fegyellemmel és a rá jellemző komolysággal vitorlázta végig. A döntők alatt egy futamgyőzelmet kényszerült UFD-re cserélni, ami nélkül 10 ponttal nyerte volna a csoportját. Az utolsó napra nagyon nyugodtan, kifejezetten lazán állt rajthoz. Ment egy 9. helyet, majd az utolsó futam előtt ötpercesben még a motoroson ülve azt mondta: "Nem sietünk! Most pedig vedd elő a kamerát, mert csinálok egy olyan lee rajtot, amelyet még nem pipáltál." Fennséges jelenet volt. Bende meg is csinálta. Jutalma egy második hely lett. Ezzel 8. helyre jött fel csoportjában.

Azt látom, hogy nyomás alatt kell még fejlődnie vagy lazulnia. Ha ezt kijavítja bármely hajóosztályban a legjobb vitorlázók közé fog tartozni a világon. Hozzáállása és belső fegyelme példaértékű. Gratulálok Bende!

Nagy Bendegúz - HUN 918



Benyó Máté - 21. hely - Ezüstcsoport

Máté kiemelkedően tehetséges és képzett vitorlázó. Ritka jó széltaktikai megérzései vannak. Szinte mindig tudja, hogy mit kell csinálni. Céljaiban csak az ellenfelek nem várt viselkedése zavarhatják meg. A hely egyszerűsége jó rajtot, majd tiszta szelet kívánt, ezzel elzárva a kreativitás útját. Máté ezért nem mindig tudott a legerősebb fegyverével - a következő szélfordulók elkapásával - operálni.

A versenyt jól kezdte. Jó pozíciókat talált a rajnál és szépen vitorlázta végig a megfelelő stratégiát. A második naptól többen szerették volna maguknak azt a pozíciót, így nehezebb lett a dolga. Máténak reális esélye volt az aranycsoportba jutáshoz. Két napig benne volt, de az eredmény becsapós volt, mert a második nap végén még nem volt ejtő, de látszott, hogy hatalmas pontszámokat dobnak ki mögüle, így tudtuk, hogy minimum 15- 20-on belüli helyek kellene. A kvalifikáció utolsó napján nem sikerült tökéletesen az első rajtja, de a jó startégiát követte és ment egy 23-at. Az esélye megmaradt, csak egy hibátlan rajt kellett volna. Máté ezen a ponton lapot húzott a 19-re és kipróbált egy lee rajtot. Máté ezzel az ezüstbe kvalifikálta magát.

A döntőben a gradiens szél megjelenésével a szélfordulók jelentősége is felértékelődött. a lehetőségek is nagyobbak voltak számára. Ha a mezőnykontrollján és a rajtjain tud fejleszteni senki nem akarhatja majd ellenfelének.

Máté okos és kiemelkedő intuícióval rendelkezik, amely a vízen jó vitorlázóvá teszi a parton pedig társait motiválja, segíti vele. Igényli a társaságot, szeret bandázni. Örülök, hogy a szörfözésre is rápróbált.

Máté első VB-jén vett részt, ahol a világ első harmadában végzett. Eredménye önmagáért beszél. Gratulálok Máté!

Benyó Máté - HUN 946



Vladiszavlyev Alexandar - 45. hely - ezüstcsoport

Sok mindent lehetne írni Alexről, kezdve a sajátos hajóvezetési stílusáról, folytatva azzal, hogy egy Olympic tesztvitorlát hozott magával a versenyre, egy nagyságrenddel más árbócdőléssel, mint amit a világ nagy része használ. Mindenből a bátorsága és tehetsége látszik. A nagy rake-jének köszönhetően igazán jó VMG-je van, de nehezen tud belőle élességet csinálni, ami a rajt utáni pozíciókhoz szükséges. Szereti a lee-rajt kifordulásokat, amiből keveset lehetett itt bemutatni. Alex ezért rákényszerült egy stílusváltásra, amit olykor jól bemutatott, olykor pedig belebotlott.

Alexnak nem úgy sikerült a verseny eleje, ahogy szeretne volna. A selejtező második és harmadik napján azonban már tudott 10 körüli eredményt elérni. Ezzel ki tudta egyenlíteni a rajthibákból, majd az azt követő negatívokból összeszedett hátrányt. Alex az ezüstcsoportba kvalifikálta magát, és a döntők folyamán tudott csoportjában előre jönni. Eredménye 40% -os ami nagyon jó mert, neki is ez volt az első VB-je, és Ő még EB-én sem szerepelt előtte.

Alex többféle rajtpozíciót és startégiát kipróbált. Alapvetően igyekezte a jobb oldalt játszani, de a próbálgató, lólépéses résznél általában túl hamar jött vissza. Nála éreztem azt, hogy a kísérletező stílusának köszönhetően, gyorsan képes lenne elsajátítani a mezőnytaktikai lehetőségeket, amik a feljövételhez szükségesek. Néhányat be is mutatott közülük. Ezek inkább intuitív megoldások voltak, de gyakran sikeresek. Alex futameredményei nagyon változatosak, sokféle megoldást kipróbált. Nagy utat tett meg!

Alex időnként extra motivációt igényel, időnként pedig madarat lehet vele fogatni. Nagyon hálás versenyző. Társasági személyiség, társai is kedvelik. Már nagyon jól szörfözik is. Gratulálok Alex!

Vladiszavlyev Alexandar - HUN 1379



Csapatverseny:

A csapatversenyre két alkalommal edzettünk. A ciprusi tartózkodásunk alatt a hollandokkal, a balatonfüredi edzésünk alatt pedig a BYC csapata ellen. Tudtuk, hogy a biztos 16-ba jutáshoz 1-2 nemzetközi csapatverseny tapasztalatra lenne szükség. Célunk az volt, hogy legalább egy futamot nyerjünk. Ez meg is történt. Kikaptunk RSA ellen, majd nyertünk Japán ellen. Végül kiestünk Horvátország ellen.

A csapatverseny nagyon fárasztó. Nem igazán szerencsés, hogy az egyéni VB közepén van. Több indítványról hallani, hogy változtassák meg a lebonyolítást, tettek is rá kísérletet. Addig is komolyan kell mérlegelni, hogy mennyi időt szán rá a csapat. A Mi idei felkészülésünkbe nem fért bele, hogy elutazzunk nemzetközi versenyekre. Ennek megfelelően is állítottunk célt. Illetve örültünk a pihenő napnak.

Megfigyelések, Érdekességek, statisztikák:

- Marco Gradoni (ITA) másodszor világbajnok, 2 futam kivételével mindet megnyerte
- Marco Gradoni speciális - kereskedelmi forgalomban nem kapható- One vitorlával versenyez. Gaffja rövidebb, puhább (szintén egyedi).
- Több - nem magyar- versenyző kapta meg a 3. Büntetését a 42-es szabály miatt.
- Egy top 10-re is esélyes Thai versenyző nem állt ki a 3. büntetésre és minden futamban DNE-t kapott.
- Összefüggés van a VB tapasztalat és az eredmény között.
- A második helyezett Staphan Baker (USA) családja motorost bérelt és széladatokat mértek és rádión keresztül informálták az amerikai edzőt.
- Az ötödik helyezett Mick Mohr (GER) két hónapot töltött a VB helyszínen.
- A verseny folyamán élő nyomkövetés, valamint közvetítés van. A parthoz közeli verseny távcsővel követhető a partról. Az edzőknek a rajt vonal alatti várakozó zónában kell maradnia. Ők látnak a legkevesebbet a versenyből.
- A VB résztvevőknek nem azonos minőségű ellátása. A magyar csapat egy igen jónak mondható szállodában lakott és étkezett, de nem volt mindenki ilyen szerencsés.
- A versenyen kétféle charter hajó volt. A lengyel NewBlue és a kínai Zou. A Zou puhább volt és gyengébb minőségű anyagokból készült, de szerencsére ilyen rövid idő alatt még nem estek szét.
- A motorosunkat Martin Atilla (LAT) edzőjével Rene Abne-vel osztottuk meg. Martin 11. helyen végzett, de a top 10-be kerülés volt a célja. Martin 1 pont büntetést kapott, mert csapatvezetője (édesanyja) nem írta alá a Sign-In papírt beérkezéskor. Ezen az egy ponton múlt számára a top 10.

Kiegészítő programok

A verseny előtt laza szörfözést választottunk kiegészítő programként. A verseny közben lévő pihenőnapon Jet Skivel, és fánkozással kockáztattuk az esetleges kéztöréseket. A verseny végén pedig szörfüzést, illetve medencés lazulást választottak a gyerekek.



Köszönetnyilvánítás

Elsősorban szeretném megköszönni a **versenyző ópésoknak** a kemény edzéseket, és a kitartásukat, hogy ennyi szenvedéllyel, mégis sportszerűen vitorláznak. A **szülőknak** a türelmet, támogatást, és biztatást. Köszönjük a **Magyar Vitorlás Szövetségnek** és a **T-Systemsnek** a jelentős szponzorációt. Köszönjük a **WizzAirnek** a csoport és csomagkedvezményt. Köszönjük **Holczhauser Andrásnak és az MVSZ titkárságnak** a rugalmas ügyintézését. Köszönjük **Gereben Mátyásnak** a leutazást és, hogy a rá oly jellemző laza eleganciával és profrrszionalizmussal képviselte a magyar ópézást az éves közgyűlésen. Köszönjük **Böröcz Bencének** a szabályismereti elméleti és gyakorlati képzést. A gyerekek klubjainak(**BYC, EGIS, SVE, THE,**) és edzőiknek - **Bagyó Áronnak, Bányai Attilának, Perjés Bálintnak, Szalontai Bencének és Török Péternek** - a szakmai együttgondolkodást. Köszönjük **Böröcz Istvánnak** és a **BYC-nek** az edzésünkön a helyszín biztosítását. Köszönjük **Nagy Istvánnak és Szabó Vilmosnak** az edzésen lévő motorcsónak felajánlást. Köszönjük **Tóth Monának és a Roosternek** a Bibeket és a pólókat. Köszönjük **Temple Rékának** a logótervezést, a cseretrikók megszervezését, valamint a repülőjegyek lefoglalását az edzésen. Köszönjük **Vladiszavlyev Zsanettnek** a sapkák elkészítését. Köszönjük a **Magyar Optimist Osztálysövetségnek** a támogatást.

Kiemelten szeretném megköszönni **Szalontai Bence** csapatvezetőnk munkáját, hogy a legjobb körülményeket biztosította, mert Mi voltunk a legjobb szállodában, mi kaptuk a legjobb motorost. Megszervezte a három heti élelmezésünket, pótalkatrészek leszállítását. Elintézte, hogy előre felmérhessük a vitorlákat. Még a legvégén is két busz jött értünk, hogy biztosan beférjünk. Minden hadszíntéren kiemelkedő munkát végzett. Gratulálok Bence!

Magam részéről nagy megtiszteltetésnek éreztem a VB csapat szakmai vezetését, mely feladatot igyekeztem legjobb tudásom szerint, becsülettel elvégezni. Köszönöm a felkérést.

Hajrá magyar ópésok!

Brencsán Dávid





