
Ruják István

OSZTÁLYTÖRTÉNET 1948–2013

OPTIMIST



Nagypapa gyerekeket tanít vitorlázni. Egész életében ezt tette. Csak éppen nagypapa nem öregedett meg. Így aztán különösen jól megértik egymást. Az Optimist 65 évesen, ma is fiatal.

A típus Floridában született, két jóbarát kellemes, őszi, bozogatós társalgásának köszönhetően. Clearwater város Optimist nevű vitorlásklubjában Cliff Mckay polgármester arról beszélt barátjának Clark Mills hajóépítőnek, hogy a gyereket valahogy az utcai csavargás veszélye elől a vízhez kéne csábítani. Esetleg egy nekik való egyszerű kis vitorlással, amit könnyű megépíteni és megvitorlázni. Millsnek tetszett az ötlet, és 1948 tavaszára elkészült a prototípussal, amellyel elsőként a polgármester fia, ifjabb Cliff Mckay szállhatott vízre. A kis hajó remekül vizsgázott, hiszen közel húszcsomós szélben stabilnak és könnyen megvitorlázhatóknak bizonyult. A srác nagyon élvezte a vitorlázást, így rövidesen minden barátja hasonlót kért a szüleitől.

Mills azt is célul tűzte ki, hogy az Optimist könnyen, akár házilag is megépíthető legyen. Ezért egy pram típusú csónakot tervezett, amely lényegében egy tábla rétegelt lemezből elkészíthető. A lapos fenekű és széles lappal lezárt orra révén széles, tágas csónakot nevezik angolul pramnek (meg még a babakocsit). Tulajdonképpen az álló- és folyóvizeinken látható lapos fenekű, egyenesre vágott orrú, manapság leggyakrabban pecázásra használt ladikok is pramek, csak ezt Józsi bá' minek tudná, miközben beveti a halakat...

Egyes források onnan is eredeztetik az Optimist nevet (lásd Wikipedia), hogy Millst a hajó megalkotásakor az Optimist International önszervező egyesület által támogatott »szappantartó derbi« program inspirálta. Ennek keretében apák és fiúk által közösen, házilag épített guruló dobozokban száguldottak le a vállalkozó kedvű srácok a domboldalon. Bár Clark Mills konstrukciós ötleteket valóban merített innen, ám az első Optimist előírásról és építési segédletet nyújtó rajzokon egyértelműen szerepel, hogy »Optimist Class Pram – designed for the Optimist Club of Clearwater by Clark Mills«.

Az Optimist néhány éven belül elterjedt Floridában, majd a keleti parton, végül az Egyesült Államokban mindenfelé. Európában az ötvenes évek elején jelent meg, és a hetvenes években már Ázsiában, Afrikában és Dél-Amerikában is optimisteztek a gyerekek.

Európában a dán Axel Damsgaard módosított valamelyest a terveken. Az osztályelőírás 1960-ban született. 1972-ben a nemzetközi vitorlás szövetség, az IYRU nemzetközi osztálynak ismerte el. 1995-ben az előírásokon sokat pontosítottak, akkor vált igazán one design osztállyá.

A hetvenes évek közepétől nagyon sok olyan műanyag verseny Op épült, amelyhez az építőformát, a negatív sablont egy-egy sikeres típusról koppintották, természetesen a licenc megvásárlása nélkül. Már akkor is nehéz volt szabályos kópiát készíteni, mert nagyon kis tűréshatárok között mozoghatott a hajó mérete, és egy szakszerűtlenül levett vagy nem megfelelő anyagból készített építősablonból kikerülő másolat már többnyire szabálytalan volt. Az 1995-ben pontosított és szigorított osztályelőírás bevezetése óta pedig már csakis olyan építősablonból készülhet műanyag verseny Optimist amelyhez az ősmintát is megvizsgálták.

A világon több mint százhusz országban legalább 160 ezer Optimist tartanak nyilván a nemzeti osztályszövetségeknél, és még ezen kívül is legalább ennyi nem versenyzésre gyártott darab szórakoztatja, tanítja és csábítja vitorlázásra a gyerekeket.

Az Optimist a gyerekversenyzésben egyeduralkodó osztály. A londoni olimpián részt vett vitorlázók csaknem kilencven százaléka Optimisttel kezdett versenyezni. Többségük már akkor megvillantotta tehetségét a nemzetközi versenyeken.

A kis szélte-hossza egy (hossza 2,36 méter, szélessége 2,16) vízi doboz pillanatok alatt szétszedhető rudazatával meglepően jól vitorlázik. Biztonságos, mégis érzékenyen reagál a kormányozdulatokra, vitorla állításra. Formája és belső tere bátorítóan védi az első vízre szálláskor még többnyire aggodó kezdőket. Mégis mivel az összesen 35 kilós kis



Optimist Múzeum, Esgrus – fotó: Mezei Zoltán



Optimist Múzeum, Esgrus – fotó: Mezei Zoltán



hajó igen fordulékony, siklani és felborulni is képes, ezért szinte minden megtanulható vele, amit a versenytörőlázas-hoz tudni kell. Aki látott már nyolc-tíz éves gyerekeket ötös-hatos szélben »opézni«, annak nem kell indokolni e hajótípus sikerét. Ráadásul népszerűségénél fogva óriási létszámú mezőnyök versenyeznek, így taktikailag is magas szintre juthatnak a legtehetségesebb és legkitartóbb gyerekek. Mire Laserbe, vagy 420-asba ülnek, tudásuk már megfelelően megalapozott lehet.

Mivel Op-éval leginkább tíz-tizenhárom éves gyerekek versenyeznek, általában a papák, családok maguk viszik a nagy versenyekre csemetéiket. Így a kicsiknek és nagyoknak egyaránt hangulatos parti kavalkád szép emlékeket adó velejárója az Op-regattáknak.

Az eddigi legnagyobb mezőny 2012. április 3–8. között a Garda-tavi Torbolóban gyűlt össze. A Guinness rekordok közé is bejegyzett csúcsként a 30. Gardai Optimist Találkozón összesen 1073 hajó versenyzett. Természetesen a futamokon nem egyszerre rajtoltak. A 803 résztvevős ifjúsági osztályban a selejtezők után öt darab 161–162 hajós csoportban (Arany, Ezüst, Bronz, Smaragd és Gyöngy) vitorláztak a lányok és fiúk, illetve a serdülők külön mezőnyében is voltak 266-an. Részt vett az eseményen 14 magyar gyerek is a révfülöpi RIVE, a balatonföldvári Spartacus VE és a balatonfüredi BYC képviselőiben.

Magyarországi kezdetek

Azt, hogy Magyarországon kié volt az első Op, nehéz megmondani, de a hatvanas években már volt egy-két darab. Készítőik akár egymásról sem tudtak. Az egyik ilyen Siófokon a Pempőnek becézett legendás Szabó Imre építette a fiának valamikor a hatvanas években, de az megállapíthatatlan, hogy az első volt-e, ahogy ő állította. *(Tuss Miklós: – Dániából hoztam az Optimist terveit, az ország első Optimistjét fűrészről építettem. Siófokon meglátták a hajó zsenialitását, Takács Pista és a Pempő is épített egyet-egyét. Pempő később kezdte, de előbb befejezte, mint én, így örök vita volt, hogy ki építette az elsőt. – a szerk.)*

Az Op tényleges meghonosodása akkorra tehető, amikor a balatonkenesei Sirály Ktsz. gyárában a hetvenes évek közepén üvegszál-erősítésű műanyag technológiával megkezdték a sorozatgyártást. Ezek persze elsősorban oktatásra alkalmas, a lehetséges minimumsúlynál nehezebb, nem túl jó minőségű darabok voltak, ám lehetővé tették, hogy a típus néhány év alatt elterjedjen. Az Optimist a magyar klubokban, sportiskolákban és nyári vitorlástáborokon is a gyerekek kedvencévé vált.

A versenyélet fellendülésében sok lelkes segítő és szülő mellett a legfontosabb szerepet Kálóczy Antal, azaz Tapsi játszotta. A külföldről behozott minőségi versenyhajók nagyon drágák voltak, de a bekerült néhány darabbal vitorlázó gyerekek könnyedén verték a nehezebb magyar hajókban ülő versenytársaikat. Ahhoz viszont, hogy nagy mezőny legyen, sok gyerek kapjon kedvet az opézéshez, elérhető áron, versenyképes hajókra volt szükség. A nyolcvanas évek elején megszületett »Tapsimist« ezt a szerepet töltötte be, kiválóan. A Tapsi által ezekben az években készített kb. 150 hajó révén a mezőny ugrásszerűen megnőtt, és a legügyesebbek ezekkel már megszorongatták, sőt, megverték az addig utolérhetetlen importhajókkal versenyzőket.

Az első Optimist Magyar Bajnokságot 1974-ben rendezték, és az akkor Spartacus színekben versenyző Dániel Gáboré lett az első aranyérem. Ő később junior válogatottságig vitte 470-esben, nagyhajós bajnokságokat is nyert, ma pedig elsősorban siófoki edzőként és kiváló versenyrendezőként ismert a versenyéletben. Akkoriban még csak Sirály műanyaghajók és egyedi építésű, esetenként nagyon könnyűre és így gyorsra sikeredett fahajók voltak a magyar mezőnyben.

A hetvenes évek végén és a nyolcvanas évek elején már bőséggel találhatunk az Optimist élvonalak között olyan ne-

veket, akik ma a magyar vitorlázás legeredményesebb versenyzői. Például a tízszeres Kékszalag-győztes Litkey Farkas 1977-ben, a kilencszeres világbajnok és négyszeres Európa-bajnok Majthényi Szabolcs 1983-ban volt (serdülő) Op magyar bajnok.

1984-ben vett részt először magyar csapat a világbajnokságon. A következő években szép sikerek születtek elsősorban az Eszes testvérek, Bernadett és Tamás révén. Kiemelkedő szereplésükben főszerepet játszott, hogy édesapjuk Eszes Béla, aki korábban ismert versenyző volt, majd kiváló edző lett, rengeteget foglalkozott velük. Így tehetségük mellé még rengeteg edzés és versenyzés párosult, ami természetesen elengedhetetlen ahhoz, hogy valaki nemzetközi szinten is kiemelkedő eredményeket érhesen el.

Eszes Detta 1986–88 között megbízhatóan a női Optimist nemzetközi élmezőnyébe tartozott. 1986-ban az Európa-bajnokságon 13. Ő érte el az első nemzetközileg is figyelemre méltó magyar optimistes eredményt, amikor az 1987-es görögországi Európa-bajnokságon optimistes pályafutását egy ötödik hellyel koronázta meg. Majd 1988-ban a világbajnokságon nyolcadik, a női mezőnyben negyedik; az Európa Kupán második, a nők között pedig első helyen végzett.

1987-ben Kálóczy Antalt az Európai Optimist Szövetség alelnökévé választották, és ezt a tisztséget két évig töltötte be.

Detta öccse Eszes Tamás a fiúk között tartósan a legjobbak közé tartozott. 1988 és 1990 között minden évben bekerült Európa tíz legjobbja közé! Az Európa-bajnokságokon 8., 6., 7. helyezeket ért el. Rövid 420-asozás után Laserbe ült, és ebben a hajóosztályban bő egy évtizeden át egyeduralkodó volt Magyarországon. Kilencszer nyert Magyar Bajnokságot az olimpiai osztályban. 1994-ben Laser ifjúsági Európa-bajnokságon harmadik, a világbajnokságon negyedik lett. Rövidesen már a felnőttek között is a legjobbak közé tartozott. 1996-ban az Európa-bajnokságon ötödik helyet szerzett. Két olimpián is részt vett, ma pedig edzőként dolgozik. Egyéni felkészítő és csoportos edzésein és táborain szinte minden komolyan versenyző magyar laseres tanult, illetve tanul napjainkban is.

Háttér a fejlődéshez

Ezeknek az előzményeknek, a markánsan javuló magyar optimistes eredményeknek és a lelkes, aktív szervezőmunkának köszönhetően Magyarország 1988-ban Optimist Európa-bajnokságot rendezhetett Balatonalmádiban. Az előversenyen 240 gyerek rajtolt! Az utána következő világverseny az egyik legjobban rendezett Európa-bajnokság volt, melyet hazai szinten azóta is ritkán látott, példamutató módon nyomon követte a média. Így a magyar sportbarátok is azonnal tudomást szerezhettek az ekkor feltűnő Eszes Tamás futamgyőzelméről.

A fokozódó versenyzői aktivitáshoz megfelelő háttérrel jelentett a nemzetközi versenyek rendezése, és az erősödő hajóépítői háttér. A Sirály Opék gyártása ugyan még a nyolcvanas években abbamaradt, és a kilencvenes években Kálóczy Antal is felhagyott Optimist programjával, ám néhány felejthető próbálkozás után új gyártó tűnt fel a színen Hodács Lajos személyében. Ő kisebb mennyiségben, de az IODA, a Nemzetközi Optimist Dingi Szövetség által 1995-ben jelentősen megszigorított építési feltételeknek megfelelő, világszínvonalú hajókat gyárt. A Hook Opék (azaz HODÁCS-OK) Optimistek több magyar bajnoki címmel büszkélkedhetnek, és elérhető áron adnak lehetőséget a gyerekeknek arra, hogy a nemzetközi porondon is sikeres versenyzőkké fejlődhessenek. Sajnos a magyar optimistesek nem használják ki eléggé azt a különleges lehetőséget, amit egy ilyen színvonalas hazai gyártóval való együttműködés jelenthet. Természetesen ebben a korban erről még nem a gyerekek tehetnek, hanem a szüleik és egyesületeik, akik gyakran inkább a drágább, divatosabb »nyerő« márkákat veszik, holott a Hook Opék is bebizonyították már számos alkalommal, hogy győzelemre ugyanúgy képesek, mint a nevesebb külföldi gyártmányú hajók.



Optimist Múzeum, Esgrus – foto: Mezei Zoltán

Az első nagy sikerek Eszes Bélaéhoz kötődnek

Majthényi Szabolcs is itt kezdte



Visszaesés után fejlődés

A kilencvenes évek második felében hanyatlásnak indult a hazai Op versenyzés, és a nemzetközi részvétel is. Megváltozott a gazdasági helyzet, a vitorlázás struktúrája, és rövid távon egyik sem kedvezett az Optimistnek.

A politikai változások miatt átalakuló gazdasági viszonyok a tradicionális vitorlás egyesületek sorvadását, fokozatos megszűnését hozták. Az egykor nagy állami szocialista vállalatok által fenntartott klubok költségvetése drasztikusan csökkent, majd többségük fokozatosan eltűnt vagy átalakult. Ugyanígy sorvadásnak indult a Velencei-tavi Vízi Sportiskola is, amely a hetvenes évek közepétől a legfontosabb és leghatékonyabb magyar utánpótlás-nevelő bázis volt.

A klubok helyett az utánpótlással ritkán és főleg nem szervezeten foglalkozó marinák, jachtkikötők jelentek meg. A versenyeket fenntartása és finanszírozása egyre inkább az egyénekre, az utánpótlásban főleg a szülőkre terhelődött. Szinte a semmiből kellett újra építkezni, egy új stílusban. A régi szocialista struktúrák felbomlottak, a nyugati rendszerű vitorlás versenyélethez pedig a többség nem találhatott egykönnyen anyagi hátteret.

Am a szülők mindig aktívák és építkeznek a gyerekeik szebb élete érdekében. Mellettük egy fiatal, huszonéves, ambíciózus edzői gárda is megjelent, akik aktív, esetleg kifejezetten sikeres versenyzői karrierjüket feladva kezdtek táborok szervezésébe, utánpótlás-nevelő munkába.

Rövidesen csatlakozott ehhez a két egészséges maghoz néhány olyan vitorlázó is, akik önerőből saját klubot, kikötőt létrehozva, vagy többen összefogva egy-egy tradicionális klubot jól privatizálva az elmúlt húsz évben fokozatosan létrehozták azt a befogadó egyesületi és infrastrukturális hátteret, amely nélkül hiába lettek volna lelkes szülők és törekvő edzők, nem juthattak volna igazi sikerre. Ha neveket kéne sorolni, a lista mérhetetlenül hosszabb lenne, mint a legutóbbi összetett mondat, és jó eséllyel méltánytalanul kimaradna néhány név.

Jószándékú és kitartó erőfeszítéseiknek köszönhetően az ezredforduló után folyamatosan éledt fel és erősödött meg az utánpótlás-nevelés néhány régi, illetve új helyszínen. Elsősorban Agárdon, Fűzfőn, Almádiban, Füreden, Tihanyban, Földváron, Révfülöpön és Keszthelyen mindenféle központi szervezés nélkül, egymást segítve egyre többen optimalizáltak, és évről évre javult a felkészülési munka hatékonysága.

2001-ben az alulról jövő kezdeményezések eredményeképp megalakult MVSz Utánpótlás Bizottság vezetője Lovas József olyan találkozókat hozott össze, amelyek később tovább lendítették a szekeret. Tagok és nem bizottsági tagok találkoztak és beszélgettek át csendes estéket, hogy eldöntsék milyen módon szervezzék hatékonyabbá a meglévő ambíciózus erőket. A munkába olyan sikeres felnőtt versenyzőket is bevontak, mint Eszes Detta vagy Majthényi Szabolcs, akik szívesen segítettek ötleteikkel és tapasztalataikkal. A beszélgetésekre a felmerülő problémákhoz mindig elhívtak konkrét hozzáértőt. Így gyűléseik nem fulladtak szócséplésbe, amint az gyakran jellemző társadalmi szervezetek ülésein, hanem a három fő erő – szülők, edzők és klubok – összehangolásával értelmes aktivitást szültek.

Az így kialakuló szervezetben mind jobban megtalálták a helyüket a tennivágyók a gyerekek érdekében. Akadt, aki az egyre élénkülő utazásokat szervezte, más utánfutót gyártott, motorost vásárolt, vagyis cselekedett. Ki a vízen, ki a parton.

A vitorlázás szerkezeti váltását finansiális oldalról szintén megszenvedő Magyar Vitorlás Szövetség is egyre többet tudott ehhez anyagilag hozzáadni. A bizottság vezetését 2005-ben Lovas Józseftől a vitorlasként a Velencei-tavon felnőtt, az ottani hőskort versenyzőként aktívan megtapasztalt Váradi Imre vette át. A következő években ő lett az utánpótlás-nevelés fő önkéntese, aki folyamatosan tartotta a kapcsolatot a szülőkkel, edzőkkel, klubokkal. A bizottság pontos rendet alakított ki az MVSz által adható támogatások elosztásának rendjéről.

Európa-bajnokság, Eszes Detta a bójánál

Berez Zsombor

A második sikerszéria

Sok ember összefogása nem csak a versenyzési kedvet, a magyar Optimist mezőny létszámának újbóli növekedését hozta, de az egyre hatékonyabb felkészülés és az áttekinthető támogatás az utazási kedvet is. Míg a kilencvenes években az összes magyar utánpótlás-osztályból az optimistessékekkel együtt évente mindössze 20–30 vitorlázó utazott külföldi versenyekre – ők is elsősorban csak Eb-ekre vagy a szomszédos országok egy-egy kis jelentőségű eseményére –, addig 2005-2006-ban már több, mint százan kapcsolódtak be a nemzetközi vérkeringésbe.

A külföldi versenyeken nemcsak a versenyzők szereztek hasznos tapasztalatokat, hanem az amúgy is nyitott, fiatal edzők is rengeteg hasznos információt szereztek a gyorsan fejlődő modern felkészülési módszerekről.

Az elmúlt évtizedben világszerte ugrásszerűen megnőtt az utánpótlás-osztályokban is az aktivitás, így az eredményes szerepléshez már itt is rengeteg edzés és versenyzés szükséges. 2008-ra az utazások, külföldi edzőtáborok révén sikerült elérni, hogy már a legjobb magyar optimistessékek is számottevő téli szünet, kihagyás nélkül végig vitorlazzák az évet. A javuló háttérnek köszönhetően tudásuk gyorsabban gyarapodott, mint ahogy a nemzetközi mezőny fejlődött, így az eredmények is markánsan javultak.

Optimistben gyorsan cserélődnek a generációk, hiszen az élmezőnybe kerülők egy-két év alatt kinövik az osztályt, és mennek tovább nagyobb hajókba. Az ezredforduló körüli években optimistességek bármilyen tehetségesek voltak is még nem juthattak a nemzetközi élmezőnybe. Ám például Hodács Attila, Berecz Zsombor, Bors Bálint, Haidekker István, Vígh András és még sok más már Opében feltűnő tehetség teljesítménye nélkül az őket követők sem érhetek volna nemzetközi sikereket. A stabil fejlődés csak fokozatosan az elődökre támaszkodva építkező lehet. Ha kimarad egy lépcsőfok, megtörik a lendület, és sok mindent újra kell kezdeni.

Az új korszak első kiugró optimistes sikerét végül ismét egy leány hozta. Péch Fanni a révfülöpi RIVE versenyzője a 2008. június 30. és július 5. között a Garda-tavon rendezett Európa-bajnokságon a 95 hajót számláló női mezőnyben a 2. helyen végzett! A hat nap alatt lebonyolított 12 futamból egyet megnyert, és mindegyiken az első tízben futott be a célba.

Ugyanott négy fiú is indult a 142 hajós mezőnyben: Vadnai Benjamin, Péch Lóránt, Huszka Mátyás és Gyapjas Balázs. Közülük Benjamin érte el a legjobb eredményt: 17. lett

A Vadnai-családban minden a gyerekek, Benjamin és öccse Jonatan vitorlázása körül forog. Az apa Vadnai Péter egykori válogatott finnesként jól tudja milyen hatalmas mennyiségű munkát kell elvégezni az eredményesség érdekében. Ők négyen – szülők és gyerekek – mindent megtesznek, ami csak elképzelhető, így a két fiú jelenleg talán a legtöbbet vízben edző magyar vitorlázó. Utánpótlás-korosztályokban biztosan. Hozzák is az eredményeket, világ- és Európa-bajnoki címeket, amelyhez a tudásukat természetesen Optimistben alapozták meg.

2009-ben a szlovéniai Kopernél az Adrián rendezték az Európa-bajnokságot. Vadnai Benjamin a 40 ország közel 250 versenyzőjét felvonultató versenyen ezüstérmet szerzett! Négy nap után már a második helyen állt, majd egyet visszacsúszott. Az utolsó napon aztán nagyon szoros versenyben visszaküzdötte magát a 2. helyre.

Gyapjas Balázs 20. lett, de előtte – lévén nyílt Eb – már két amerikai versenyző is végzett.

Decemberben a Vadnai testvérek Malajziában az Ázsia-bajnokságon versenyeztek. Benji itt is kiválóan vitorlázott és 5. lett a 121 hajós mezőnyben, míg öccse a 30. helyen fejezte be a versenyt.

2010-ben tovább folytatódott a sikerszéria. A lengyelországi Európa-bajnokságon ketten is a legjobb tízben végeztek, amire korábban még soha nem volt példa. Péch Lóránt, Fanni öccse állhatott a dobogó harmadik fokára, Gyapjas

Hodács Attila

Török Péter

Péch Fanni

Vadnai Benjamin





Pécs Lóránt



Huszka Máttyás



Gyapjas Balázs



Vadnai Jonatan

Balázs pedig az ötödik helyen végzett. Mögöttük egy-egy futamban már megvillantották tehetségüket a fiatalabbak is. Vadnai Jonatan 17., Gyapjas Zsombor 30. lett.

2011-ben nem folytatódott az eredményes Európa-bajnoki sorozat, amiben az is közre játszott, hogy az év közben leg-sikeresebb magyar optimistes Vadnai Jonatan a decemberi új-zélandi világbajnokságon indult, és az osztály egyedi szabályai értelmében ezt csak úgy tehette meg, ha nem nevez az Európa-bajnokságra. A világbajnokságon 210 versenyző között a 30. helyen végzett, kilencedik legjobb európaiként.

Ugyanekkor sikerült a világbajnokságra direkt ezért látogató Tenke Tibornak elérni, hogy 2013-ra Magyarország, a Spartacus Vitorlás Egylet kapta az Európa-bajnokság rendezésének jogát

Folytatás?

Sajnos az előzőekben leírt nagyszerű összefogás egyes elemei 2010-ben megszűntek. Nem a résztvevők szándéka változott meg, hanem a jó eredményeket elért, az átlagból kiemelkedő utánpótlás-versenyzők felbukkanása után – úgy tűnik – a Magyar Vitorlás Szövetség rossz irányba lépett. Az Utánpótlás Bizottság által felállított támogatási rendszer javítandó hibái indítottak el egy vitasorozatot, amelynek végeredménye a jól működő bizottság felszámolása lett.

Pedig 2010-ben csak az optimisteknek jutott négymilliárd forintnyi támogatás, amit 11 nemzetközi versenyre és edzőtáborra költöttek. Abban az évben 28 optimistes vett részt nemzetközi versenyeken, és közülük a tíz legjobb részesült ebből a támogatásból. Ehhez csatlakozott még a kluboknak juttatott műhelymunka támogatás, amelynek az optimistekesekre eső része körülbelül ötmillió forint volt.

Tehát 2010-ig létre jött a később élversenyzőket felnevelő magyar utánpótlás piramis alapja, amelyre ekkor fel kellett volna építeni a következő szintet, hogy a tömegből eredményeivel már kiemelkedett versenyzők további támogatásáról gondoskodni lehessen. Ám sajnos, ahogy ez nálunk a rendszerint pénzühiányos helyzetekben lenni szokott, a Szövetségben a döntéshozók két táborra szakadtak. A széles bázisú fejlesztés megtorpant, és a helyére megfelelő anyagi és szakmai háttérrel biztosító központi lehetőségek híján – az utóbbi időkhöz – nem került hatékony új elem. A jól működő Utánpótlás Bizottság ellehetetlenült, feloszlott.

Váradai Imre és mások, az utánpótlás-nevelésben fontos szerepet betöltő önkéntes közreműködők is kiszálltak a tevékenységük folytatásához szükséges lehetőségek beszűkülésének hatására.

A magyar optimistek most is sokat utaznak, készülnek és versenyeznek. Hiszen a szülők és az egyesületek aktivitása, együttműködési készsége nem csökkent. Mégis a jól épülő rendszer fontos elemei szűntek meg, és ennek hatása ma érezhető. *(Reméljük, csak átmenetileg, jelenleg alakul újjá az Olimpiai és Élsport- Utánpótlás bizottság – a szerk.)*

Az Optimist doboz formájával sokak számára nem tűnik a nagyobb dingitípusokhoz hasonló jó hajónak. Ám a gyerekek szeretik, és az elmúlt évtizedek bizonyítják, hogy az osztályból kikerülő legtehetségesebbek zökkenőmentesen fejlődnek tovább a »hajóbb formájú« dingikben.

Az Optimist értékét, élvezetes voltát bizonyította számomra amikor Vadnai Jonatan egy riportban, azután, hogy már Laserbe ült át, azt nyilatkozta, hogy az Optimistet jobban szerette. A Lasernél érdekesebbnek, élvezetesebbnek találta vele a vitorlázást, mert az Optimist érzékeny, gyorsan reagáló kis hajó. Akkori, számomra meglepő szavai tudatosították bennem, hogy az Op nem egy lomha kis vitorlás doboz, amint azt kívülről nézve valójában gondoltam. A nemzetközi példák mellett a Vadnai testvérek átülésük után zökkenőmentesen és szinte azonnal szállított kiemelkedő laseres eredményeikkel igazolják, hogy az Optimistben jól fel lehet készülni a nagyobb típusokra, beleértve a siklóhajókat is.