

Címlap-sztori

90 ÉVES A TRAMONTANA

A hajót legendák övezik, nevének hallatán minden balatoni vitorlázó rávágja: „persze, hogy ismerem!” Kis szélben elképesztően gyors, erős szélben minden társánál jobban megdőlő hajó. A mezőnyben messziről is jól felismerhető jellegzetes vitorlázatáról. Az eddig lefutott balatoni Kékszalag-versenyeken a legtöbbször, nyolcszor nyerte el a leggyorsabb hajónak kijáró Kékszalagot.



A Tramontana 1994-ben

A Tramontana vagy ahogyan becézik, a Trami születésének pontos időpontját meglehetősen nagy bizonytalanság, talán soha fel nem lebbenthető fátyol fedi. Az bizonyos, hogy az Adria vizeit szántotta fiatal éveiben, és az első világháború táján kerülhetett a magyar tengerre. A hozzá hasonlatos hajókból számos példány ismeretes a világháborút megelőző évekből, és lehetséges, hogy születési dátuma 1905. Tervezője a Királyi Magyar Yacht Club (K.M.Y.C.) 1927-es évkönyve szerint W. v. Hacht, építője az Öertzwerke. Egyes visszaem-

lékezések úgy tudják, hogy a Trami az akkori Haditengerészeti Akadémiának is helyet adó hadikikötőben, Polában volt otthon, mások szerint Fiume volt a kikötője.

Az 1989-es magyar bajnokság egyik futama után váratlan, a múlt titkait fel-fedő élményben volt része a Trami legénységének. A futam után tettünk-vettünk a hajón, amikor egy szikár, egyenes tartású idősebb hölgy kérte engedélyünket arra, hogy feljöhessen a hajóra. Óvatosan lépkedve körülnézett, majd miután helyet kínáltuk, kezével végigsimít-

va a kockpit faszegélyét, megjegyezte: „Felleted is eljártak az évek, mi is megöregedtünk.” Hamar kiderült, miért kívánta közelebről megnézni a Tramit. Az ő édesanyja kapta nászajándékkul a hajót, amelyen kislányként még ő is vitorlázhatott. A háborút követően a született Széchenyi grófnő – a vendégünk – férjével több évtizedet Afrikában töltött, és nemrégén települtek le Belgiumban. Most hazalátogatva felnőtt fiaival, nekik is szeretné megmutatni a nagymama nászajándék-hajóját.

A régi évkönyvek tanúsága szerint

Műszaki adatok:

Teljes hossza:	12,95 m
Szélessége:	2,23 m
Merülése:	1,80 m
Árbocának teljes hossza:	19,80 m
A fedélzettel mért árbocmagasság:	17,90 m
Nagyvitorla:	74 m ²
Orrvitorla:	31 m ²
Genua:	47 m ²
Típus: 8R-yacht besorolású	

Az R-képlet: $8 \text{ m} = \frac{L + 2d - F + \sqrt{S}}{2.37}$

L = vízvonalhossz

d = a hajóorrtól a vízvonal 55%-ánál mért különbség a függőleges síkban a test felülete mentén mért övkerület és a lánc-övkerület között

F = oldalmagasság (maximum 0,08R+0,25 m, 8R esetében: 0,89 m)

S = vitorlafelület négyzetméterben

A hajótervezők az R-képlet lehetőségeit sokoldalúan kihasználták, a nyert tapasztalatok jelentős mértékben hozzájárultak a gyorsabb hajótestformák kialakulásához. Az R értéke 12, 10, 8, 6 és 5,5 lehet. Az America's Cup futamait 1956-tól 1988-ig 12R osztályban rendezték. 1924–36-ig a 8R és a 6R osztály, 1948-ban a 6R, 1952-ben a 6R és az 5,5R, míg 1956–68-ig az 5,5R osztály szerepelt az olimpiákon.

Tramontana-győzelmek a Kékszalag-versenyeken

A Kékszalag gyorsasági versenyt 1934-től kezdődően 1942-ig minden páros évben rendezték meg.

A háború okozta kényszerű szünet után 1947-től minden páratlan évben futják a leghosszabb távú hazai versenyt.

Év	Kormányos
1940	Kultsárné Gordon Evelyn
1942	Kultsárné Gordon Evelyn
1963	Vályi Pál
1965	Vályi Pál
1971	Bucsy Balázs
1977	Lovas József
1979	Lovas József
1989	Gömöry Pál

Az 1989-ben győztes hajó legénysége:

Gömöry Pál
Kátai Sándor
Tibiássy Béla
Nagy Ferenc
Kellermayer Sándor
Behring Ferenc

megjegyzés: a Kékszalag eredményeinek forrásai meglehetősen ellentmondóak, így a 4. számhoz képest eltérések adódnak. A most közölt adatok – reményeink szerint – hitelesek.



A Tramontana az eredeti sloop vitorlázattal

jón, hanem elfelé kell tolnia a rudat, amit nem könnyű megszokni. A különös viselkedés oka az, hogy az eredeti gaffos árboc a hajótesten méternyivel túlnyúló hosszú baumjával jól ki lehetett egyensúlyozva erősebb szélben is, és talán a régi vitorlázattal nem is dőlt ennyire. A hosszú, egyenes árboc, a rövidebb, de az árboccsúcstól indított hátramerevítő (ächter) alkalmazását még lehetet-

lenné tevő hosszú vitorlarúd olyan erőelosztást eredményez a vitorlázaton, hogy előáll ez a furcsa, szél alá futó viselkedés. Az árboc áthelyezése műszakilag igen nehéz feladat, nagy átalakítást igényelne, és az eredménye is háromesélyes.

A Trami fedélzetét a teljes puritánság jellemzi: eredeti fabikák, kis kockpit. Csak a legutóbbi időben került rá csörlő, könnyen futó fémcsigák. A belső tér egyszerűen és igen célirányosan van berendezve, a versenyszemélyzet (6 fő) kényelmesen alhat a fa fekvőhelyeken, és van hely a vitorlázásoknak is.

A Tramontana külföldi szemrevételezői igen nagy elismeréssel beszélnek a hajó „korhű” felszereléséről, a régi fahajók utánozhatatlan bájáról. Sajnos a hajó állapota újra fokozatosan hanyatlik, anyaga fárad, palánkjait, árbocát, vitorlát előbb-utóbb cserélni kell. Nagy kérdés, hogy az anyagi bázis nélkül maradt Építők Yacht Klub Egyesület talál-e támogatót a patinás, gyönyörű hajó felújítására. Hogy mennyire szeretheti a versenyző az ilyen öreg hajót, annak tanúsítására szolgáljon a Tramontana jelenlegi kormányosának, Sándor Ferencnek a vallomása: „Az én ismeretségem a hajóval az 1960-as évek elején kezdődött, amikor a Budapesti Építők tulajdonában lévő és Balatonalmádiban állomásozó hajó méretét és szép formáját még



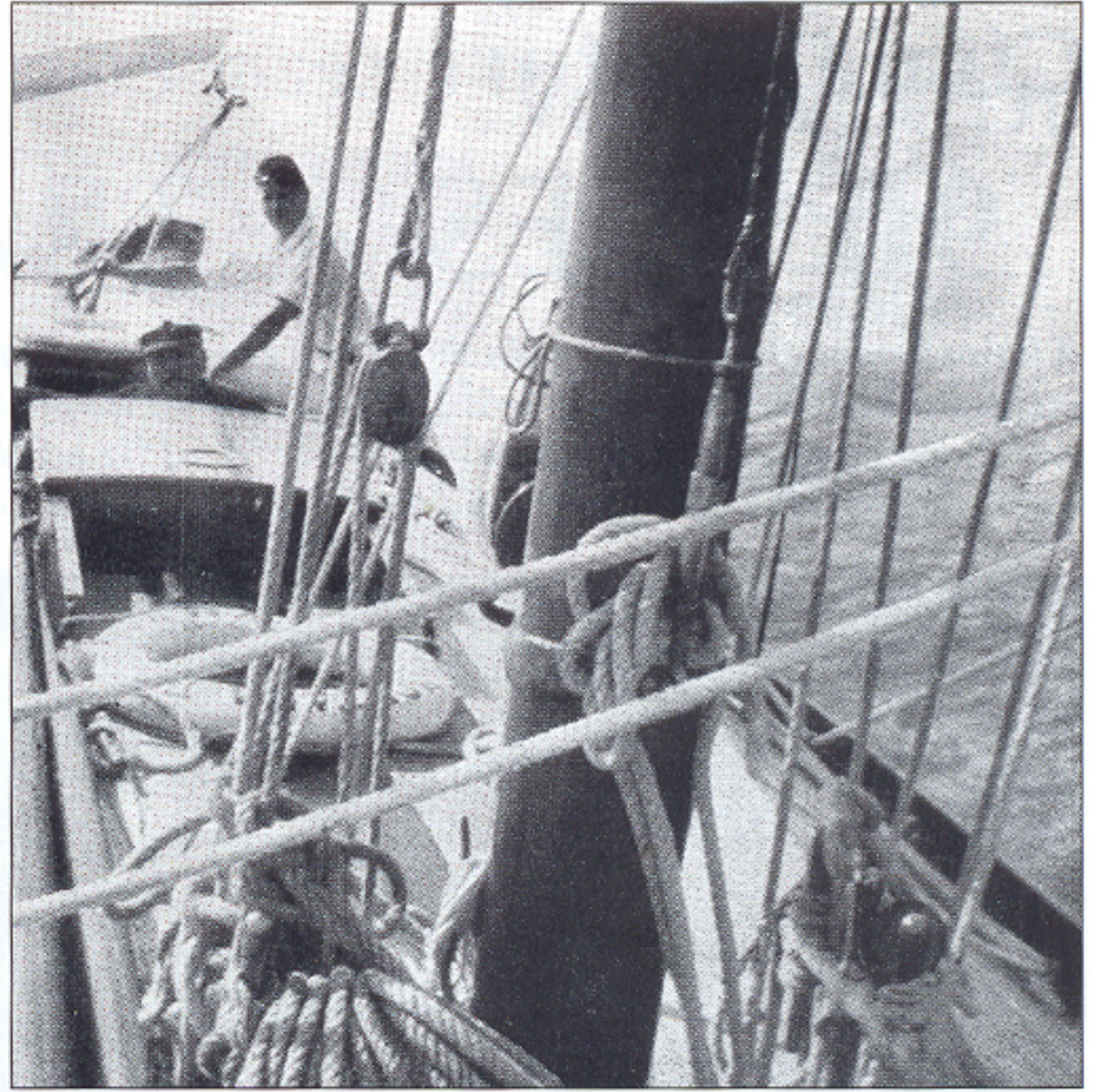
A Tramontana az új, 1927-es vitorlázattal

kishajós versenyzőként sokszor megcsodáltam. Közvetlen kapcsolatunk a 1970-es versenyévadban kezdődött, amikor az időközben fiatalon elhunyt Bucsy Balázs kormányos legénységként a hajóra meghívott. Azóta együtt sírok-nevetek a Tramontanával, azóta vált életem meghatározó tényezőjévé a vitorlázás.”

Gömöry Pál–Sándor Ferenc



Fotó 1926-ból: a Tramontana a Balatonon



A Tramontana fedélzete

1926-ban a hajó állomáshelye Balatonföldvár, tulajdonosa Gordon Róbert, aki ekkor miniszteri tanácsos, a Duna–Száva–Adria vasút vezérigazgatója és a K.M.Y.C. vicecommodoréja (elnök helyettese). Lehet hogy ő hozta fel a hajót az Adriáról a Balatonra? 1925-ből származó adat szerint a tulajdonos gróf Somssich Lászlóné, a hajó kikötőhelye Siófok.

Gordon Róbert gyakran bízta a Trami kormányzását klubtársára, dr. Klöss Károlyra, aki vezértitkár a K.M.Y.C.-

ben, neves fotográfus és nyomdatulajdonos.

Az eredetileg gaffos, sloop vitorlázatot Benacsek Jenő műhelyében a korának megfelelő Marconi típusúra cserélik, de az árboc egyenes marad. 1927-től már az idősebb Tolnay Kálmán által készített új vitorlázattal versenyez a hajó.

Az első sikereket a Kékszalagon dr. Kultsár István miniszteri tanácsos, a K.M.Y.C. contrecommodoréjának felesége, született Gordon Evelyn kormányzása alatt éri el a Trami. Könnyű szelekben a hajó feltűnően gyors. Az 1940. és 1942. évi győzelmei után a háború elsöpri a balatoni hajópark sok szép hajóját. A haló poraiból felépülő Tramontana újabb Kékszalagokat nyer. 1979-ben már olyan kritikus az állapota, hogy végveszély fenyegeti. Évek telnek el a felújításhoz szükséges anyagiak előteremtésével, míg Galambos Jenő nyugdíjas hajóépítő mester irányításával az Építők SC balatonalmádi műhelyében újra feléled a Trami.

Az újra versenykész állapotú Tramontana sorra nyeri a gyenge szeles versenyeket, erős szélben azonban nincs semmi esélye a jó helyezésre. A hajó legénysége egyfajta tudathasadásos állapotban versenyez: ha a gyenge szélben fodrozódó apró hullámokon megindul a szeretett hajó – „a Trami elkezd csacsogni” –, kilométereket képes az egész mezőnyre verni, ha azonban a más hajók

számára igen kívánatos élénk vagy erős szél fúj, a Trami lefekszik, mint egy makrancos versenyló, és jócskán emészt a gyenge szélben gyűjtött szeretetet a legénységben. A Trami csodákra képes, lehetetlennek látszó helyzetekből kerül ki győztesen, ha kedvére való szele van.

A hajó különleges viselkedésének egyik markáns jellemzője, hogy mindig leegyerig, azaz szél alá futó, még igen erős szelekben is. A kormányos, ha a megdőló hajón kiül, akkor nem maga felé húzza a kormányt, mint a legtöbb ha-



Gordon Róbert



Jobbra: Gordon Róbert, mellette Klöss Károly