

## Hajóbemutató

# BALATON 295

A VEGA YACHT BEMUTATTA ELSŐ, ÖNÁLLÓ TERVEZÉSŰ HAJÓJÁT, A BALATON 295-ÖST. A CÉG AZ ELMŰLT ÉVEK SORÁN TÖBB MINT KÉTSZÁZ, NAGYON SZÉPEN KIVITELEZETT, JÓ MINŐSÉGŰ BALATON 25-ÖST ÉPÍTETT. AZ ÜZEM A BALATONFÜREDI HAJÓGYÁR TERÜLETÉN MŰKÖDIK, ITT KÉSZÜLTEK A BALATON SOROZAT VITORLÁSAI. ÚJ HAJÓJUK ENNEK A KÉT TRADÍCIÓNAK A JEGYÉBEN KAPTA A BALATON 295-ÖS NEVET. EGYÉBKÉNT NINCS KÖZVETLEN KAPCSOLAT A KORÁBBI BALATON SZÉRIA ÉS AZ ÚJ HAJÓ KÖZÖTT. A TERV TELJESEN EGYEDI, ÖNÁLLÓ MUNKA, A FORMAVILÁGON TERMÉSZETESEN MEGFIGYELHETŐ KORÁBBI TÍPUSOK HATÁSA, DE EZEK AZ ELEMEEK NEM A BALATON SOROZATRA HAJAZNAK.





A Balaton 295-ös érkezését már hosszú ideje vártuk. Lassan készült és gondos, szép munka született. A Vega Yacht híres minőségi munkájáról, Balaton 25-ösei csillogóan szépek, tartósak és erősek. Emellett az éppen aktuális előnyszámmal versenyképesek is voltak a túrahajók között. A cég több bajnok hajót is épített. Láng Péter tulajdonos maga is hosszú éveken át versenyzett Balaton 25-össel, majd J-24-es osztályban kezdett vitorlázni. Mindkét típussal nyert Magyar Bajnokságot. A tudás és a tapasztalat adott; kérdés, hogy ez elég-e egy új modell kifejlesztéséhez?

A koncepció híven követi a korábbi Balaton modellek hagyományát, vonalaiban pedig egyértelműen felfedezhető a J-hajók hatása. A 295-ös ezzel együtt teljesen egyedül, semmivel össze nem keverhető hajó. Megmondom őszintén nekem nem minden perspektívából tetszik. Sőt! Néha úgy érzem, hogy lehetne szélesebb az oldalmagasságához képest és talán hosszabb is. Természetesen tudom, hogy manapság ebben a kategóriában „jogos” elvárás az állómagasság. Nincs mit tenni, a versenytársak sem szebbek. A cikk megírásához készülődve formálódott a véleményem. Ez a hajó olyan, mint az igazán jó zene. Lassan hat. A könnyűzenét, a slágereket az ember azonnal kedveli és nagyon hamar megunja. A jó muzsika talán bánt először, nem esik jól, de több meghallgatás után lassan felfedezzük benne az izgalmas gondolatokat, a szépséget. Ez a hajó is ilyen. Minél többet nézegettem a fényképeket annál inkább a gondosan kidolgozott részletek hatása alá kerültem. Az egyszerű formák, ívek, a tiszta kidolgozás olyan erény, ami ritka manapság.

Az első benyomás mindig a motorral, a propellerral és a kormányval kapcsolatos. A hajó kis sebességnél is azonnal reagál a kormányra, nem sodródik, pontosan, jól vezethető. Az irányváltó balkézre esik. Közel van az üléshez, kényelmesen kezelhető. Manapság egy kilencméteres hajó nem feltétlenül készül kórkormányval. Ebben az osztályban mindenképpen ezt javaslom. Egyszerűbben, jobban használható, mint a rúd-kormány, kevesebb helyet foglal el a cockpitból és rendkívül primitíven rögzíthető egy csavar segítségével; így egyedül is jól vezethető a vitorlás. A hajó felszerelésének a kialakítása túravitorlázásra van optimalizálva. A leekocsi a kabintetőre került. Így nagyon kicsi erőkaron tud csak dolgozni a nagyschot, viszont teljesen szabadon marad a cockpit. Leekocsira azért van szükség, mert a nagy erők miatt egyszerűbb azt kezelni póffős szélben, mint csörlőn keresztül a schotot engedni és visszahúzni. A génuacsörlő megfelelően hátul van, a kormányos kényelmesen eléri. A szoliter-használathoz azért jó egy autopilot. A cockpitban négy fő kényelmesen elfér, és van még két jó ülés a farkorláton kialakított székeken. A hajó farát egy kivehető pad zárja le, mögötte a testből kialakított lépcső vezet a vízhez. Az utolsó lépcsőfokban van a fürdőlétra. A hajó tele van apró, gondoskodó részletekkel. A habléc dőlésszöge optimális, erős szélben kényelmesen lehet rajta ülni. A cockpitban a kormányosállás előtti munkatér két ember számára elegendő. Manővereknél érdemes a negyedik versenyzőnek az árboc előtt járni, vagy leülni a kormányossal ellentétes oldalra, és forduló után visszatérni a munkaterületre. Fel- és leszereléskor, amikor nem keresztbe húzzák a köteleket megfelelő hely van a munkát elvégezni. Amikor ezen gondolkodtam akkor jöttem rá, hogy mi a különbség a 295-ös és a többi, ma korszerűnek ítélt, hasonló méretű hajó között. Ez a vitorlás



megpróbál úgy elegendő helyet biztosítani utasainak, hogy egységes hajó maradjon, amelynek van eleje, közepe és vége. Manapság nem ez a trend. A hajók többsége úgy készül ebben a kategóriában, hogy fognak egy 36 láb hosszú hajót, és harminc lábnál levágják a végét. Hatalmas a cockpit, de nincs semmi formája a hajónak.

A frakcionális árboc egy pár szálinggal van szerelve, fix achterstag merevíti. A teszthajóban lévő cső túl van méretezve, versenyre érdemes lesz könnyebb, jobban kezelhető árbocot választani. Túravitorlázáshoz ez is tökéletesen megfelel.

A képeken látható hajóbelső kialakítása egy verzió a négyféle lehetőség közül. Ennek a hosszában elhelyezett konyhának az a hátránya, hogy a szalonban az egyik ágyat fel kell áldoznunk érte. Természetesen lényegesen nagyobb, jobban használható konyhát kapunk cserébe. Ez a hajó tengeri használatra van kialakítva. A konyha előtt kapott helyet a pilotasztal, amelyet le lehet süllyeszteni és így egy szép kanapét kapunk. A szalonsztalet használaton kívül a vakárbocon csúsztatják föl a plafonig. Ebben a hajóban öt, az alapváltozatban hat ágyat találunk, kettőt az orrkabinban, kettőt a farkabinban és kettőt a szalonban. Természetesen a berendezés része egy szép tágas fürdőszoba is.

A 295-öst a gyártó jelenleg akcióban kínálja nagyon versenyképes áron. Érdemes jelentkezni egy tesztvitorlázásra, mert egy nagyon kellemes, jól használható vitorlást ismerhetünk meg.

L. F.

Fotó: Szekeres

#### Technikai adatok

|                  |                     |
|------------------|---------------------|
| Hosszúság:       | 8,90 m              |
| Szélesség:       | 2,99 m              |
| Merülés:         | 1,40 m              |
| Árboc hossz:     | 11,40 m             |
| Vitorlafelület:  | 42,6 m <sup>2</sup> |
| Tömeg:           | 2940 kg             |
| Tőkésúly tömege: | 180 kg              |