

A Sudár Sport és Regatta átalakította a magyar nagyhajózást. 1985-ben a Sudár III. nevű hajó második lett az Összevont tó'kesúlyos osztály bajnokságán. 1988-ban már önálló osztályként versenyzett. A Balatoni dingi után minden bizonnyal ez a következő' magyar tervezésű önálló osztály a magyar vitorlássport történetében. Aki másként tudja, az most szóljon vagy hallgasson örökre! Kétségtelen, hogy a Sudárnak vannak előzményei, vonalaiban ismert hajók formái köszönnek vissza, ennek ellenére a tény megmásíthatatlan.



A Sudárnak nemcsak az az érdeme, hogy a második magyar tervezésű önálló osztály az országban, hanem az is, hogy teret nyitott egy újfajta versenyzésnek Magyarországon. Ez volt az első olyan osztályhajó, amely elmozdította a vitorlássportot az igazi tömegsport irányába. Itt mindenki kikapcsolódásként, a saját pénzéből, szabadidejében versenyez. Korábban ilyen, egységes osztályban nem volt.

2005 júniusában a Fűzítő Marina ad otthont a Sudár-fesz- tiválnak. Ennek oka, hogy húszéves a Sudár hajócsalád. A rendezők nem titkolt célja, hogy több mint száz hajót mozgósítsanak egy közös ünneplésre, versenyre. Lesz hajóbörze, fotópályázat, családi és baráti beszélgetés. Hogyan született a Sudár, milyenek voltak az első hajók - erről beszélgettünk Scholtz Imrével.

- - - Számos legenda kering a Sudár eredete körül. Mindenki látja, hogy a hajó nem eredeti ötlet alapján született, de mindenki mást tekint forrásnak. Itt az idő, hogy felfedjük a „titkot”.

- Én is azt hiszem. Kezdjük a névvel. Az első Sudár nevű hajó egy tizenhét lábás Flamingó típusú kis hajó volt. Inkább egy kövér pontyhoz hasonlított, mint egy karcsú - sudár - hölgyhöz vagy jegenyéhez, ékessége az orrsudár volt, amelyről a nevét is kapta. Ma ez a hajó nem nagy mutatvány, de abban az időben komoly valuta volt. Beiratkoztam egy tengeri tanfolyamra, de a tanfolyamvezető nem nagyon akart velem szóba állni, mert későn jelentkeztem, amikor azonban megtudta, hogy saját hajóm van, rögtön minden kapu megnyílt. A Sudár aztán lekerült az Adriára, ahol hónapokon át felejthetetlen túrákat tettünk vele. Ma már elképzelhetetlen ahogyan akkor a hajón éltünk, de nagyon élveztük. Hárman hajóztunk ezzel a kis géppel. Tartós tejből beraktároztunk rendszeren, mindenkinek három konzerve volt egy napra, aztán elkötöttünk és élveztük a tengert. Azt a kevés marinát, ami akkor már megépuult, messzire elkerültük. Alig volt a hajónknak merülése, így fantasztikus kis öblökben, halászkikötőkben éjszakáztunk. Szép idő volt. Azt azért tudtuk, hogy ez a hajó nem biztonságos. Gondolkodni kezdtem azon, hogy milyen vitorlást kellene építeni.

-□□□ Honnan tudtad miben áll a hajóépítés?

- Én végzett hajóépítő vagyok. Ez a szakmám. Kajakokat, kenukat és evezős versenyhajókat építettem Party János vezetése alatt. Aztán műanyag bútorokkal kezdtem foglalkozni, de a hajók mindig is érdekelték.

-□□□ Mik voltak a fő szempontok a Sudár megépítésekor?

- A történet 1982-ben kezdődött. Friss három mérföldes tengeri vizsgával a zsebemben az volt a legfontosabb szempont, hogy egy közúton jól szállítható, masszív, tengerálló hajót építsek, amely megfelel az én igényeimnek. Akkoriban az UAZ állt rendelkezésre vontatójárműként. Leszerelhető kiel és egyszerűen szállítható árboc - ezek voltak az alapelvek. Tanulmányozva az akkor népszerű típusok (Soling, H-Boot, International 806) bordarajzait, kiindulásnak egy elől V, hátul kerek bordázatú, nagy ballaszt súlyú típus mellett döntöttem. Igyekeztem úgy meghatározni az arányokat, hogy a hajó az általam támasztott összes követelménynek megfeleljen. Miután a Soling bordázatát kellő méretűre hizlaltam (ebben sokat segített versenyevezőshajó-építő gyakorlatom, mert a versenyzők súlyához kellett a megfelelő vízkiszorítást kialakítani), rájöttem, hogy az majdnem fedi a H-Boot-ét. Mivel azonban a H-Boot négy fővel vitorlázva már farnehéz volt, ezért a hátsó bordákat egy kissé szélesebbre vettem. Kézenfekvő volt, hogy a hajóhoz a kiinduló modellek rudazat- és vitorlá- zatméreteit, tőkésúly- és kormányformáit kisebb módosításokkal felhasználom.

