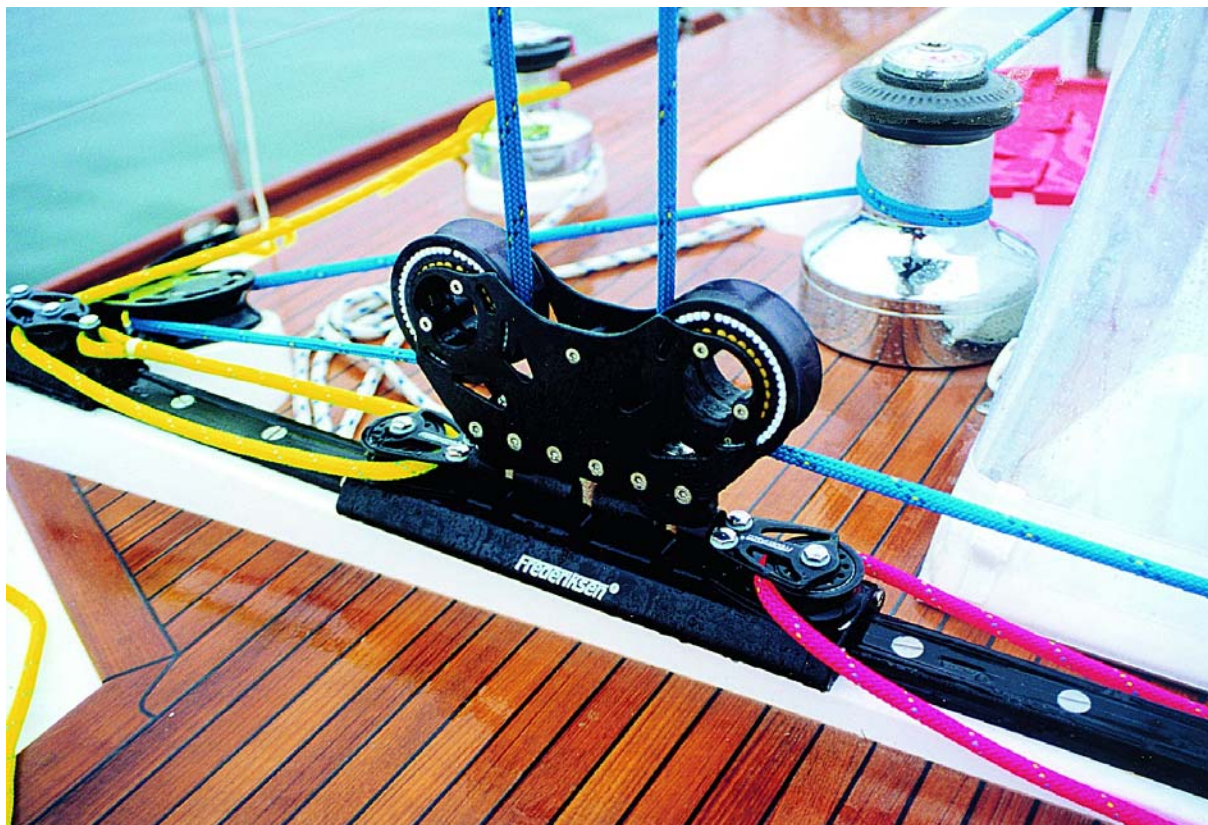


## Így spécizd a túrahajódat 2 - fedélzet

Az előző részben a rigg körüli olyan teendőkkel foglalkoztunk, melyek szükségesek ahhoz, hogy akár vadonatúj gyári vitorlásunk nagyobb örömet szerezzen még a túrázás során is, vagy feltuningoljuk túraversenyzésre alkalmas szintre. Most a fedélzeten nézünk körül hasonló célból.



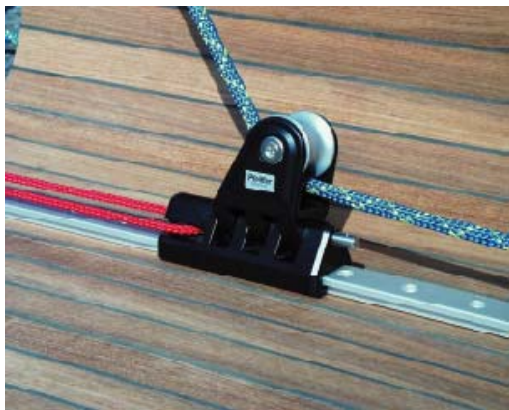
A vitorlaállítás fedélzeti szerelvényeinél bőséges lehetőségeink vannak a változtatásra. A hajók **nagyvitorla traveller-rendszerei** általában úgy vannak szerelve gyárilag, hogy a nagyvitorla-schott alsó behúzópontját jelentő kocsi két állítható sínstopper között mozoghasson. A stopperek beállítását már közepes szélben is csak igen nagy erő kifejtés árán tudjuk megváltoztatni, pedig ez a hajó stabilitása, sebességének megtartása miatt éppen ilyenkor válik szükségessé. Nem beszélve a versenyzésről, amikor nagyrészt a lee-kocsi folyamatos állításán múlik cirkáló-szakaszban a hajó sebessége. Ezen segít a köteles, áttételes kocsi-állítási rendszer, mely lehetővé teszi, hogy a genuacsörló segítségével vagy – kisebb hajókon - akár szabad kézzel a behúzópontra menet közben is változtatni tudjunk.



Csaknem minden szerelvénygyártó kínál olyan csomagokat, mely tartalmazza a szükséges kiegészítőket (a kocsihoz szerelhető fordítócsiga és kötélindító fül, sínvégre rögzíthető fordítócsigákat), melyekkel traveller-rendszerünket - a hajó méretétől függően - 1:2, 1:3, 1:4 áttételű kötelesre alakíthatjuk át. Az állítókötélet aztán vagy a klemmel felszerelt sínvégcsigánál vagy teljesen független kötélfogóban rögzíthetjük.

Léteznek magán a travelleren való megfogási megoldások. Ez utóbbi továbbfejlesztett változata az automata traveller, melynél a lúvoldali szár meghúzása esetén a leeoldali azonnal kienged és felszabadítja a kocsit, hogy azt lúvba húzhassuk. szabaddá teszi a kocsit. Ez kétségkívül hasznos segítség, de ne feledjük, csak középklemmes megoldásnál alkalmazható. Ekkor a kormányosnak vagy a legénység egy tagjának amúgyis le kell nyúlni a travellerhez, így legfeljebb a lee-oldali köté kiakasztásnak műveletét spóroljuk meg általa, amihez képest bölcsebb, ha azt forduláskor eleve megteesszük.





A **genuakocsiknál** hasonló a helyzet. Alapesetben stopperes genuakocsikat kapunk a hajóval. Ezek mozgatása terhelés alatt ugyancsak nem lehetséges, sőt még azzal a kényelmetlenséggel is jár, hogy az esetleg erősen megdőlt hajó szél alatti oldalán, az oldalfedélzeten egyensúlyozva kell megkísérelnünk a kocsi állítását. Ez nem csak a vitorla alakjának módosításakor válhat szükségessé. A roll-fock használata alkalmával minden reffelési helyzetet követnünk kell a genuakocsival. Ez túrahajón is szükségessé teszi, hogy a kocsi a kokpitból, kötelek segítségével állíthassuk a megfelelő helyzetbe. Az átalakításhoz szükségünk van egy szimpla sínvégcsigára, néhány méter 6-8 mm-es kötélre és egy

kötélrögzítő szerelvényre. A korszerű genuakocsikat úgy gyártják, hogy azon a stopper kiiktatható legyen és így átalakítás nélkül alkalmassá tehető köteles szabályozásra is. Ha nem ilyen kocsi van, akkor ennek cseréje is szükségessé válik. Ha genuakocsit kell cserélni, érdemes rögtön 1:4-es áttételű szabályozási rendszert kialakítani.



1:4 áttétellel állítható genuakocsi használjuk.

Ehhez olyan kocsi van szükségünk, melynek elején egy beépített fordítócsiga és egy kötélindító fül is található. Ekkor a sín elejére dupla fordítócsigát kell felszerelni. Az állítókötel rögzítésére kisebb hajókon elég egy klemm vagy kötélfogó, nagyobbakra (36 lábtól) célszerű fallstopper alkalmazni. Az a leghelyesebb, ha a képen látható forgózsámolyos, kötélvezető klemmet



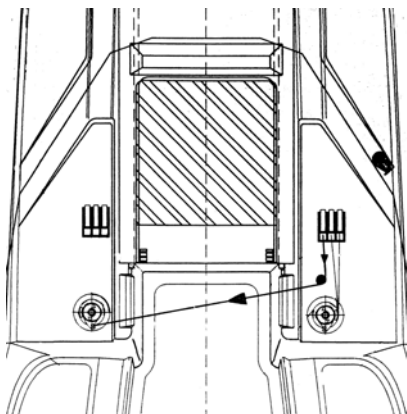
Forgózsámolyos klemm görgős kötélvezetővel

A **nagyvitorla-schott** áttételét kis szélben túl nagynak érezzük, erős szélben pedig keveselljük. A versenyhajókról meghonosodott felezős schott túrahajón is jó megoldást jelent erre a problémára.

A schottkötel mindkét vége egy speciálisan kialakított dupla klemmben van rögzítve. A klemmpofák közötti rést egy recés lemez osztja két részre. A lemez és a fél klemm rögzít egy-egy kötélzárat. Ha mindkettőt egyszerre húzzuk vagy engedjük, nagyobb a szükséges erő kifejtés, de gyorsabban végezhetjük el a vitorla állítását. Ha csak az egyik kötélzárat kezeljük, az erő feleződik, azonban a boom mozgása lassabban megy végbe.

1:2/1:4, 1:3/1:6 vagy 1:4/1:8 áttételek kialakítására van lehetőség.

A felezős schottok csigái speciálisak, azok másra nemigen használhatók, ezért nem olcsók. Ha már ilyenbe beruházunk, érdemes a csigákra patentseklit szerelnünk vagy eleve úgy rendelnünk az összeállítást, hogy az egész rendszer – már csak biztonsági okok miatt is – használaton kívül gyorsan és könnyen leszerelhető legyen.



A **csörlőkezelés** is komfortosítható.

A csörlő irányterelő csiga használata sok kényelmetlenségtől megóv. Erős szélben senki nem szívesen megy le lee-be a fallstopperbe rögzített köteleket állítani. Ha a fallstopperek mögé egy megfelelő erősségű terelőcsigát rögzítünk, ennek segítségével a behúzást a lúvdali csörlőnél tehetjük meg, így máris egyszerűbbé válik a vitorla-élállító, alba vagy reffkötelek menet közbeni kezelésének feladata.





A **spinnakerezés** látszólag a versenyhajók privilégiuma. De ki ne vágya arra, hogy a nagy színes ballon alatt rohanjon hátszélben vagy raumban. Ha gyárilag nem is szereltek fel spinnaker-alkalmatosságot, a feladat utólagosan sem megoldhatatlan. A gyárilag felszerelt fedélzeti terelőcsigák és fallstopperek általában lehetőséget adnak arra, hogy legalább a spinnaker felhúzó kötelét befogadják. Ha több tartalék helyünk is van, akkor a spinnaker-bum liftjét és albáját is hátravezethetjük a felhúzócsörliőhöz. Ezután már „csak” a spi-bum árbochoz való rögzítését (sinen futó állítható kocsival vagy fix szemmel), a spinnakerschot hátsó fordítócsigáját és a spi-bum albázásához és felhúzásához szükséges szerelvényeket, a spi-bumot és a köteleket kell beszerezni és felszerelni – természetesen magán a spinnaker-ballonon túl. Most ennek részletezésébe nem megyünk bele, csupán néhány szerelvényezési ötletet ismertetünk.

A spinnaker albázása nem megkerülhető. Ehhez szükséges egy dekszem beépítése az orrfedélzeten, melyhez az alba alsó csigáját rögzítjük. Célszerű, ha ezt lehajtható kivitelben szerezünk be, mert a fix szem örökösen problémát fog okozni a deck közepén a kötelek beakadása és balesetveszélyessége miatt.



A spinnaker sarkainál használjunk speciális patentsekkiket, melyek erre a célra lettek kifejlesztve. Fentre forgózemeset, az alsó sarkokhoz, a schotok csatlakoztatásához fix sekkiket. Ha a spinnakerrel valami baj lenne, ezek könnyen oldhatók terhelés alatt is. Akár távirányítással is, ha egy vékony segédkötelet is beiktatunk. Ezen kívül nagy előnyük, hogy legömbölyített, zárt alakjuk miatt nem akadnak bele az oldalmerevítőbe, mellyel számos kellemetlen és kárt is eredményezhető helyzetet elkerülhetünk.

Szükség lehet a spinnaker-schot ún. hűgőzésére is. Erre szoros menetben, bő félszélben kerül sor, amikor a spi-bum már csaknem ráfekszik az előmerevítőre. Annak érdekében, hogy a spinnakerschot ilyenkor ne veszítse el hatékonyságát, továbbá, hogy a bum „hintázását” csökkentsük, a spi-schotot ki kell feszítenünk egy egyszerű csigásor segítségével a hajó legszélesebb pontjához. A hűgő csigásor alsó végét rögzíthetjük egy relingszemmel, mely a gyári lábrelingekhez jól illeszkedik.



A spinnakerbum használaton kívüli tárolása örök probléma. Ha a külső végét felhúzzuk az árboc mellé mindig kéznél van ugyan, de verődik, csörömpöl, nem ritkán az árbocfényt is veszélyezteti. Arról nem beszélve, hogy leeresztéskor a veret megszorulhat a gyűrűben, így el is törhet. Abban az esetben ajánlható az árbocon való tárolás, ha olyan hosszú spinnaker-sínünk van, melynek felső vége és a fedélzet szintje közötti távolság befogadja a bum teljes hosszát. Ekkor a kocsi és vele együtt a spi-bum belső végét felhúzhatjuk a felső állásba, így a külső vég az árboc mellé kerül, azt pedig egy szemhez rögzíthetjük a decken vagy az árboctalpnál. Ha ez a lehetőség nem áll fenn, marad a decken vagy relingen való elhelyezés. Egyszerűbb esetben alkalmazható a képen látható műanyag papucs, ha nehezebb és nagyobb a spinnaker-bumunk, a fémkeretes tartó lehet a jobb megoldás, melyet vagy a fedélzetre vagy a relingszlopokhoz rögzíthetünk.



Relingszlopra rögzíthető spi-bum rögzítő



Fedélzeti spi-bum rögzítőkeret



A **kikötőbikák** mindig útban vannak. Különösen az orrfedélzeten, ahol a focschoth ebbe szinte mindig beakad forduláskor. Ez kellemetlenséget, néha nehéz helyzeteket okoz, versenyben pedig fontos helyezést elvesztésével járhat. Aki szívesen barkácsol és szereti a szép megoldásokat, annak a süllyeszthető kikötőbikát ajánljuk. Ha emellett döntünk, azt is figyelembe kell venni, hogy van-e a fedélzet alatt annyi hely, hogy az orrkajüt „esztétikailag” is elviselje a bika alul 5-6 cm-re belógó dobozát. Ez a megoldás bár nem olcsó, tökéletesnek mondható. A bika „szarvát” gombnyomásra egy rugó löki ki normális helyzetébe, süllyesztése pedig még egyszerűbb, talpunkkal finoman lenyomva a rögzítőstift beakad és a bika a fedélzet síkjába simul.



Egyszerűbb és lényegesen olcsóbb megoldást jelenthet, ha a bikára csak egy beakadást gátló „sapkát” él tart



Kanyarodjunk vissza még egy kicsit a **csörlőkhöz**. A kötélfogós változatra kitérni már úgyszólván felesleges, hiszen az új gyári hajókon, különösen az importból származókon már nem is találkozunk hagyományos csörlővel. Itt az extrát ma már az elektromos és hidraulikus meghajtású csörlők jelentik. Hihetetlen kényelmet jelent. Elsősorban a kajüttetőn elhelyezett felhúzócsörlőknél szokták alkalmazni, ahol bizony egy spinnaker-felhúzás után kapkodva szedjük a levegőt. Gombnyomásra mindez könnyebb és gyorsabb, ami különösen versenyben nagy előnyt jelenthet.

Ha azonban nincs elektromos csörlőnk, marad a hagyományos fizikai erő kifejtés a csörlőkarral. A jobb hajóépítők adnak egy tartót a karhoz, ez azonban vagy kevés, vagy rossz helyen van. Hogy ne kelljen örökké keresni a kart, jól tesszük, ha ebből minden lehetséges helyen felszerelünk egyet-



egyed, hogy mindig elérhető távolságban legyen. Ehhez persze elegendő kar is szükséges. Ha csörlőkart veszünk, csak a rugó rögzítésűt válasszuk. A karok csereszabatosak, attól nem kell tartanunk, hogy a más márkájú kar nem passzol a csörlőnkbe.

Ne feledkezzünk meg a csörlő zsírozásáról sem. Minden gyártó gondosan leírja a kezelési utasításában, hogy a csörlőt igénybevételtől függően többször, de szezononként legalább egyszer zsírozni kell. A kiszáradt csörlő nem csak nehezebben forog, de a kopások következtében az élettartama is jelentősen lecsökken.



Felhúzóköteleinket ne hagyjuk szerteszét a kokpitban hányódni. Akár versenyzésről, akár túrázásról van szó, a vitorlák felhúzása után akár száz méternyi kötélt kerül a kabintetőre, alig várva, hogy egy nagyobb megdőlésnél lecsússzon a kajüttelejáróba vagy a kokpitba. A kötelek elrendezésére, a csúszkálás megakadályozására két bevált módszer létezik. Az egyik a zsákos, a másik a gombos. A zsákos azt jelenti, hogy akár házilagosan elkészített kötéltartó zsákokat erősítünk fel a felhúzócsörlők mögötti kajütfalra és ebbe tesszük a fölös kötélmennyiséget. A gombos pedig úgy működik, hogy egy korongot, melynek egyik oldala be van sliccelve, felerősítünk a kajütfalra úgy. Hogy a csavarral rászorítunk még egy 20-30 cm hosszúságú vékony (2-3 mm-es) kötélturkot. Ezt átvetve a rendezett kötelek kötegén a hurkot visszaakasztjuk a korong besliccelt felső peremébe, mely így már stabilan rögzíti a köteleinket.



**et.** Ezek stift nélküliek, kezelésük még gémbereedett ujjakkal is könnyű és gyors. Különösen a nagyvitorla és gènuva schottok, az összes spinnaker-szerelvény, tehát a gyakran és nehéz testhelyzetben kezelendő seklik mindenképp patentek legyenek. Forgó és fix kivitelben is kaphatók, ezt is vegyük figyelembe, amikor elhatározzuk ezek alkalmazását. Figyeljünk a seklik minőségére is. Ha tengerre szállunk, csakis az A4 vagy AISI 316 minőségű rozsdamentes (saválló) acélból készületeket használjuk. Belvízen megfelel az A2 (AISI 304) minőség is.



Hajónkon rengeteg rozsdamentes szerelvényt találunk. Ezek közül mindegyik fontos tartószerkezeti funkciót lát el, különösen a spannerek, a vanttücsök, a vanttücsök, seklik stb. A rozsdamentes acélszerelvények legyenek bármilyen jó minőségűek is, kezelést igényelnek. Különösen fontos ez a tengeren, ahol a sós, páradús levegő ha nem is támadja meg a saválló acélt, felületi elszíneződéseket mégis okozhat. Még a legkitűnőbb anyagokkal dolgozó francia Wichard is ajánl egy olyan passzíváló és fényesítő krémet, mely ezeket az elszíneződéseket eltünteti, illetve kialakulásukat meg lehet előzni használatával. Balatoni körülmények között pedig az itt szokásos A2 minőségű anyagok kezelésével érhetünk el hasonló eredményt.