

DÉNES BALÁZS-NÉMETH ÁRON

Maxik délről

Szuperjachtok ismeretlen világa

A 2006-os Sydney–Hobart egyik, a világsajtót is bejárt képén (1. lapunk 18. oldalát) az látszik, amint egy helikopter ment egy sérült vitorlázót egy törött árbocú hajó fedélzetéről. Ami megdöbbentő, az a hajó és a mentőhelikopter egymáshoz viszonyított mérete, a sérült Maximus legalább kétszer akkora, mint a felette a levegőben álló gépmadár. Hol és miért készülnek ezek a fantasztikus hajók, a legnagyobb maxik, amelyek a világ leggyorsabb egytestű hajóinak számítanak?

Nézzük először is, milyen hajókról beszélünk. Az új-zélandi Maximus és a Konica Minolta (a korábbi Zana), az ausztrál Wild Oats XI, a Skandia, az Alfa Romeo, a Diabetes (a korábbi Nicorette) tartoznak a csodahajók e csoportjába, már ami a déli vizeken lévőket illeti. A fentiekén kívül a Z86-os Morning Glory és a 84 lábás Damiani említendő még, és egy-két „kisebb”, 65-70 lábás minimaxi, de ebbe a kategóriába már az újabb Volvo-hajók, sőt a korábbi VOR-széria egységei is beletartoznak a maguk 70, illetve 60 lábás hosszával.

Ha egyszerűen akarunk fogalmazni, akkor azt mondhatjuk, egy maxi attól maxi, hogy nagy. Nagyon nagy. A déli csodagépek közül a Diabetes 80 lábás, az Alfa Romeo, a Wild Oats, a Skandia, a Konica Minolta és a Maximus mind 98 láb hosszú. Ez persze nem véletlen, a hajók IRC-besorolását a 98 lábat meghaladó méret már oly mértékben változtatná meg, hogy e méreten belül kell maradni. Arról nem beszélve, hogy – mégiscsak ausztrál egységekről van szó – a jelenleginél néhány méterrel nagyobb árbocok már a Sydney Harbour Bridge alatt sem férnének el...

A vitorlázás technikai sport, és ez persze a maxik fejlesztésén is érződik, az újabb hajók simán verik például a néhány évvel korábban építetteket. De egy-egy újabb beruházás sokszor nem csak azon múlik, hogy sikerült-e újabb megoldásokat kitalálni a gyorsítás érdekében vagy kopogtattak-e a fejlesztők egy új, könnyebb és erősebb anyaggal egy maxiépítésre fogható milliárdos ajtaján. Bob Oatley, akinek minden eddigi hajóját Wild Oatsnak hívták, például 2005 júniusában még be sem fejezte a 66

Maxik egymás között: Alfa Romeo, Wild Oats, Konica Minolta – testközelben



Wild Oats XI

Fotó: Andrea Francolini/DPPi

lábás Wild Oats X építetését, amikor hírtét vette, hogy a 2005-ös Sydney–Hobartra elkészül az új, 98 lábás Alfa Romeo. Ennyi hír elég volt Oatleynak (aki egyébként Ausztrália-szerte azzal lett híres, hogy néhány évvel ezelőtt tokkal-vonóval megvette a Hamilton-szigetet, Ausztrália egyik legdrágább üdülőparadicsomát) ahhoz, hogy döntsön a Wild Oats XI-ről, melyet végül nemcsak hogy megrendelt, hanem meg is építtetett a 2005-ös Sydney–Hobartra, olyanmódon, hogy a hajó sok év után először képes volt az abszolút és a korrigált elsőség elhódítására is.

Az egyik terület, mely folyamatosan fejlődött, sőt fejlődik ma is a maxik világában, a

tőkesúly dönthetősége. A 4 éve épült Skandian a tőkesúly még csak 15 fokban volt dönthető. A vele egyidős, és akkori legnagyobb vetélytársának számító Zana kielje nem volt dönthető, de a hajó mindkét oldalán volt egy-egy víztartály, melybe 4 tonna vizet lehet szivattyúzni – ezt a megoldást alkalmazták a korábbi VOR60-as hajókon, azokban a tartályokban 2500 liter víz fért el. A két hajó – melyek közül a 2003-as Sydney–Hobartot a Skandia nyerte a Zana előtt – méretre pontosan egyezett, de IRC-besorolásuk mégis jelentősen különbözött, a Zanán ugyanis voltak backstage-ek, a Skandiának pedig akkoriban csak két szálingja tartotta a 40 méteres árbocot.

(A Zana egyébként jelenleg Spanyolországban kihasználatlanul áll, mert tulajdonosa tönkrement, de legalábbis nem tudja a hajó fenntartásához szükséges összeget biztosítani). A Maximus, a Wild Oats és az Alfa Romeo tőkesúlya már 45-50 fokos szögben dönthető, és ez nem teszi szükségessé a vízballasztok alkalmazását. Ha arra gondolunk, hogy milyen erők hatnak akkor, amikor egy 15 tonnás tőkesúlyt egy-egy fordulónál a hidraulikának át kell tennie egyik oldalról a másikra, akkor nem lehet csodálkozni azon, hogy a kioldóért felelős rendszerek bizony sokszor meghibásodnak – nem véletlen, hogy a VOR70-es hajókon is ez a hidraulika volt az egyik legkritikusabb pont az utolsó Volvo versenyen.



Konoca Minolta (ex-Nicorette)

Fotó: Daniel Forale/DPPi

A Maximus 6 méterre merülő tőkesúlyát egyébként hátszélben vagy kikötőben mintegy 2 méterrel feljebb is lehet húzni. A dönthető tőkesúly természetesen kihívást teremt az oldalirányú sodródás tekintetében, erre a problémára többféle megoldás létezik. A VOR70-esek lee és luv oldali svertekkel, a fenti nagy maxik egy, középen található, a kiel laterálfelületét pótoló hatalmas karbonuszonnyal rendelkeznek, de a Skandia 2006-os felújítása során egyenesen egy, az árboc előtt elhelyezkedő kormánylapátot kapott, ez volt az az alkatrész, amely a legutóbbi Sydney–Hobarton eltört, és Wharington így került a másodikról a harmadik helyre egy VOR70-es mögé.

A hajók anyaga természetesen minden esetben karbon, és a minden eset nemcsak arra vonatkozik, hogy a fenti hajók mindegyike ebből az anyagból készült, hanem arra is, hogy a hajókon belül is minden karbon – még a WC ülőkéje is. Nincs ez másképp a rudazattal sem, a 40-42 méteres árbocokat és a hozzá tartozó bummokat a kezelhetőség miatt nem is lehetne másból készíteni. A merevítőkötelzet nem fémből, hanem a legújabb fejlesztésű Future Fibres PBO kötelekből áll. Amik egyrészt 30 százalékkal könnyebbek, másrészt kevésbé nyúlnak, harmadrészt egy esetleges havária esetén nagyságrendekkel egyszerűbben elvághatók rozsdamentes acél társaiknál. Az árboc Vendée Globe- és



Maximus

Fotó: Marlene Groszko/DPPi



Skandia

Fotó: Christophe Launay/DPPi

egyéb Open 60-as hajókon megfigyelhető elfordíthatóságát csak a Maximuson alkalmazták egyelőre, itt az árboc – hasonlóan a nagy többtestű hajókhoz – egy titánium-ötvözetből készült gömbön nyugszik, és egy jó méteres karbon erőkaral lehet forgatni. Az elforgatással a nagyvitóra belépő éle lesz kedvezőbb formájú, az elforgatás szöge cirkálásnál 10-15, hátszélben pedig 40-55 fok között változik. Az árboc merevítésére többféle megoldás használatos. A Skandia korábbi rudazata, és a Maximuson az alsó száling alatt van még egy rövid keresztmerevítő gyémántszáling, mely a bumm felett erősíti az árbocot, de ez nem



Alfa Romeo

Foto: Christophe Soreml/DPR

változtat azon a furcsa érzeten, amit egy 40 méteres árboc látványa okoz mindössze két keresztmervítővel), a többi hajó 5 szálingos megoldással él. A nagyvitorlát felhúzott állapotban nem a fallkötél, hanem az árboc tehermentesítése érdekében egy, a felhúzókoszin lévő, a topveretbe illeszkedő kampó tartja. Ez az alkatrész gyakran szolgáltat okot a mászásra, mely mászás e hajókon rutinműveletnek számít – annak ellenére, hogy a 15. emelet magasságában szerelni a hullámok között nem igazán szívderítő feladat.

Az előnyszámot jelentősen befolyásolják a hajón lévő elektromos csörlők is. A Maximuson és a Konicán minden csörlő kézi, de azért a vitorlák felhúzására e két hajón is elektromos, illetve hidraulikus erőt használnak. Erre több okból is szükség van, egyrészt a több száz kilós vitorlákat így akár felhúzásnál, akár reffelésnél jóval könnyebb mozgatni, másrészt szerelés esetén az árbocra mászót nem kell emberi erővel felrángatni, harmadrészt a versenyen kívüli szállítások során a hajón természetesen nem tartózkodik a versenyen megszokott 22-24 fős legénység, és egy-egy vitorlacsere megoldhatatlan feladat lenne az elektromos felhúzó nélkül. Az Alfa Romeón majdnem mindegyik, a Wild Oatson az összes csörlő hidraulikusan működik, de a vitorlák éleit (a grósz alsó élét, és a focok alsó bekötését) hidraulikus pumppal állítják minden maxin. Az Alfa Romeón a négy legfontosabb csörlő a Harken új generációs fejlesztése, és első sebességi fokozatban 90 méter/perc a teljesítményük. A hidraulikák és az elektromos csörlők miatt egyébként ezeknek a hajók-

nak vitorlázás közben óriási energiára van szükségük, melyet az akkumulátorok nem tudnának biztosítani, ezért a hajók motorja a generátorok miatt folyamatosan megy – féltetni azért nem kell a versenyzők fülét és nyugalma, 20 csomó környékén a csendes suhanás nem ismert fogalom. Apropos, sebesség: a 98 lábás hajók elméleti végsebessége 43-45 csomó környékén is lehet,



Maxi belülről nézve...



Fotó: Németh Áron

azonban a kavitáció miatt a kormányozhatóság fenntartása 35 csomó felett már gondokat okozhat. A versenyeken bizonyos szélereő felett ezeken a hajókon a kérdés nem az, hogy miként menjenek gyorsan: célba érni és nyerni az tud, aki eléggé vissza tudja fogni a hajó sebességét ahhoz, hogy ne törjön el rajta semmi.

A legénység a 98 lábás hajókon egy versenyen 22-24 fő, ez két váltásban dolgozó csapatot jelent, de természetesen ha helyzet van, akkor előfordul, hogy mindenki a fedélzeten dolgozik. Egy-egy vitorla csere utáni elcsomagolása 5-6 embernek akár többórás munkát is jelenthet.

A nagy maxik szinte kivétel nélkül egy-egy nagyon gazdag, és kellő mértékben megszállott vitorlázó tulajdonában állnak. A két tényező nem vagylagos, hanem együttes fennállásához van arra szükség, hogy valaki 1,5-2 milliárd forintot költson egy ilyen hajó megépítésére, és további 40-60 millió forintot évente a versenyztetésére – ha valaki csak nagyon gazdag, és csak szereti a vizet, akkor biztos nem egy, a part menti versenyzésen kívül szinte semmire sem alkalmas hajót fog venni ennyi pénzért. Bár a Maximus 2006-ban indult egy Atlanti-átkelő versenyen, ezek a maxik nem igazán alkalmasak a nyílt óceáni versenyzésre. Kontinensek között általában hajóval szállítják őket, ez nem feltétlenül olcsóbb, mint a lábon való szállítás, de feltétlenül biztonságosabb – a lábon való szállítás közben, ugyanúgy, ahogy a hajókkal való versenyzés közben, óhatatlanul törnek-szakadnak egyes, általában igen drága alkatrészek...