

Egy vihar tanulságai



2010 május 15-én a délutáni órákban a Balatonra rég nem látott erősségű szélvihar csapott le. Ami tovább rontotta a helyzetet, nem a megszokott félórás-órás viharról volt szó, hanem napokig fújt a 100 km/órát is gyakorta meghaladó szél, ráadásul temérdek mennyiségű esővel. A balatoni hajóállományban százmilliók károk keletkeztek. Ideje megvonni a tanulságokat.

Az előrejelzés

A meteorológia ma már meghökkentő pontossággal képes előre jelezni egy rendkívüli vihart. Így volt ez most is. Már keddtől kezdve minden időjárás jelentésben elhangzott, hogy a hét végén nyugat-Magyarországon, de főleg a Bakony és a Balaton térségében mire lehet számítani. Ezen kívül voltak szép számmal helyi kezdeményezések is. Szemesen például már péntek déltől kezdve egy autó járta a községet és arról hangosbemondóval hívták fel a lakosságot, hogy tegye meg a szükséges óvintézkedéseket a másnapra várható vihar előtt. Az előrejelzésre tehát nem lehet panasza senkinek, azoknak a károsultaknak sem, akiknek lett volna lehetőségük előzetesen a károkat elhárítani, de nem tették meg.

A gondos hajótulajdonos

Ennyi figyelmeztetés hallatán a gondos hajótulajdonos már a szombat délutánra beígért vihar előtti napon, de legalább szombat délelőtt lemegy a hajójához és átnézi, milyen tennivalói vannak a hajón. Gondoltam én, naivan. Nos, én ebben az időszakban Szemes és Lelle között „ingáztam”, de nem emlékszem, hogy akár egy ilyen hajóst láttam volna, aki megelőző intézkedéseket tesz. Beszéltem néhány hajóstársammal telefonon, azok tipikus válasza ez volt: rossz időt jósolnak a hét végére, így nem megyünk le.

A bajok tehát itt kezdődnek. Sokan úgy gondolják, hogy a hajó épségének a megőrzése a kikötői személyzet dolga. Majd ők elrendezik a dolgokat, ha baj van. A kikötő felelősége

valóban elég széleskörű, de az biztosan nem tartozik bele, ha a hajót a tulajdonos úgy hagyja magára, hogy annak esélye sincs egy ilyen erős, többnapos vihar átvészelésére.

De lássuk, mit is tehetünk (tehattunk volna) hajónk megóvása érdekében?

Kikötés, kikötőkötél



Az interneten megjelent számos kép a károsodott hajókról. A legtöbb fotó a betört orrú, felszakadt tükrű hajókról szól, de még félig összetört, az üzemanyagvezetéken lógó külmotort is látni. A következmény nem csupán a hajó sérülése lehet, volt példa arra is, hogy a hajótest és a tükrök között résen keresztül a hajó megtelt vízzel és elsüllyedt. Ezek a hajók nem a megfelelő távolságra voltak rögzítve a parttól. Igen jellemző, gyakran előforduló hiba. Legtöbb hajóstársunknál a

hajó és a stég távolságának beállítását a kényelmes ki- és beszállás szempontja határozza meg. Ez rendben is lenne, ha folyamatosan a hajón vagy a közelbe tartózkodunk. Azonban a hajót magára hagyni hosszabb időre ilyen helyzetben már eleve magában hordozza a károsodás lehetőségét. Mérjük be azt a távolságot, amit a legénység (család) legmozgékonyabb tagja még biztosan át tud ugrani és távozáskor ennek megfelelően, minél jobban távolítsuk el a hajót a stégtől. Gondoljunk arra, hogy a vihar nyomására a kötelek nyúlnak, a hajó 30-40cm-rel is közelebb kerülhet a stéghez.

Az a felfogás, amit Pomucz Tamástól olvashattunk az interneten (Sailing.hu: a vihar Siófokon járt...) más hajóalkatrész kereskedésben is jól ismert; az elnyűtt felhúzó vagy schott jó lesz még kikötőkötélnek. Tamás írásához még valamit hozzátennék saját tapasztalatunkból. Mi azzal idegesítjük kötélvásárlási szándékkal érkező vevőinket, hogy megkérdezzük: milyen célra szánja a kötelet? Nem ritkán azt a választ kapjuk: nem mindegy az? Nos, egyáltalán nem. A felhúzó-, schot- és mooring köteleknek alapvetően különböznek a fizikai tulajdonságaik. A jó kikötőkötél erős, de rugalmas. Nyúlása akár 15-20% is lehet a szakítószilárdság közelében, ami persze egy felhúzókötélnél nem fordulhat elő, ott 2-5% a nyúlásérték. Míg a horgonykötelek esetében azt mondták a régiek, hogy az el kell bírja a hajó súlyát, a kikötőkötél szakítószilárdsága legyen a hajó súlyának 50-60%-a.

Ha jól választottuk ki a kikötőkötelet, még akkor is számos veszély leselkedik rá. Egy rossz rögzítés az oszlopon vagy a parti bikán könnyen elszabadulhat. Még gyakoribb azonban a dörzsölődés okozta kötélszakadás. Legyen bármilyen jó a kötélen, ha a lábrelingen vagy a kötéilveretőben (szarvasbikán) folyamatosan dörzsölődik, azt nem bírja sokáig. Egy ismerősöm a vadonatúj 38 lábás hajójának kikötőkötélét a kötéilveretőn keresztül vezette a bika és a hajóorr melletti facölöp között. A kötélen emiatt 70 fokban megtört, minek következtében előre alig tartott valamit, inkább oldalirányú volt a terhelése. Ráadásul a kötéilveretőn reszelődött napokon keresztül, míg meg nem adta magát. Ekkora hajókon már lehetne oldalgörgővel felszerelt kötéilverető, ezen sajnos nem volt. Megoldás lett volna még, ha a dörzsölődő szakaszra felhúz egy védőcsövet (akár slagot, ahogy néhány hajón látni lehet), de az is, ha a kötéilveretőt kihagyva, közvetlenül vezeti a kötelet kb. 45 fokban a bikához. Nem ez történt, így a hajó elszabadult és rendesen megsérült.

A tengerésznóta is ezt mondja: mi van, ha elszakad a kötél? Van pótkötél. És akkor is még jöhet a pót-pót kötél. Ne szégyelljünk tehát felrakni egy második kikötőkötelet a legkritikusabb helyekre, aminek más a húzásiránya vagy koptatási kitettsége.

A szélnek kitett felület csökkentése

Vihar közeledtével nézzük át a hajót: mi állhat a szél útjában? Mi növeli azt a felületet, ami megsokszorozza a hajóra nehezedő szélnyomást. Mindenekelőtt hajtsuk össze a biminit és a sprayhoodot. A hajó úgyis elázik az esőtől és a spricctől, nincs tehát nagy jelentősége, ha ettől a védelemtől megfosztjuk. Sokan úgy gondolják, hogy az orrvitorla feltekerése a profilforstágra elégséges. Rengeteg ilyen feltekert génuát bontott ki a szél és szedett cafatokra. Ha nincs felhúzható fockzsákunk, ne kockáztassunk: húzzuk le az orrvitorlát, ha nagy vihart várunk. A viharról készült fotókon sok zászlót, relingre kitett molinót is lehet látni. (Talán a hajókiállítás miatt) Ezek is szélfogóként működnek, sok-sok mázsányi súllyal növelve a hajót terhelő szélnyomást. Ne vitorlássunk a parton, azaz ne a parton vitorlássunk! Láttunk olyan perseninget is, amely nem volt jól lekötve, kibontotta a szél a nagyvitorlát és azt is elszaggatta. De hát ez már tényleg a hanyagság kategóriája.

Puffer



A vihar után sorra jöttek vevők, akik kinézték a webáruházban a vastag falú, erősített fülű HD (heavy duty) minőségű puffereket. Sajnálattal közöltem velük, hogy azt nem tartjuk raktáron, mert eddig kevesen voltak hajlandók ennek a felárát megfizetni. Hát most egyszeribe sokan lettek. A négyezer forintos, ráadásul alulméretezett puffer az első nagyobb ütésnél szétdurrant, mégiscsak az a 10 ezer forintos kellene, mert a keletkezett kár a pufferek költségének sokszorosára rúgott. Aztán itt van

a tojáspuffer. A tengeri hajósok jól ismerik, a balatoniak számára, akik csak mostanában álltak át farral való kikötésre, még egy kicsit új. Arra való, hogy a hajó farára kötve tompítsa a stéggel való ütközést. Igaz ez kikötésnél, de viharos időjárás esetére is, tehát ezt állandóra és stabilan rögzíteni kell a hajó farának védelmére. Ez a rész ráadásul sokkal sebezhetőbb is, mint a hajó orra.

Végső tanulság: mielőtt a kikötői személyzetet, a meteorológiát, a kormányt, stb hibáztatnánk hajónk sérülése miatt, előbb gondoljuk át: minden tőlünk elvárható megtettünk?