



Szöveg: Melha Márton Kép: Arthur Smeets

# CENTREBOARD 38

## Svert-killer

Teljes hossz 11,99 m Vízvonalhossz 10,53 m Szélesség 3,92 m Merülés 1,20 / 2,50 m  
Víziszorítás 13,5 t Alapvitorlázat 95,6 m<sup>2</sup> Üzemanyagtartály 280 l Ivóvízkészlet 250 l

*Jan van der Weide holland anyagból épít holland hajókat, általában holland vásárlóknak. Mi ebben a különös? Mindezt a széles magyar Alföldön, a bugaci puszta tanyavilágában felépített üzemében teszi. A sok-sok legyártott motoros hajó között a szívének kedves vitorlásokra is sor kerülhetett, és elkészült a Centreboard 38, igazi „vashajós” koncepció alapján – és a szokás kedvéért holland tervezővel. Meghívásának örömmel engedve kétnapos vitorlázás során ismerkedtünk a hajóval, és a holland vízi utak kitűzésének rejtelmével.*

*A kellemes érzet már kívülről megjósolható – az acéltest vidám íveltsége egészséges egyensúlyt teremt a masszív tömzsiség és a bármilyen jellegzetességet eltüntető domborulatok között*

Érkezésemkor a hely szelleme kitesz magáért: a kiadós eső élményét csak a mindezt az arcomba csapó szél tudja fokozni, igazán jólesik tehát a védett lelystadi kikötőben a hajóelső barátságos légköre. A kellemes érzet azonban már kívülről megjósolható – az acéltest vidám íveltsége egészséges egyensúlyt teremt a masszív tömzsiség és a bármilyen jellegzetességet eltüntető domborulatok között. A minden szükséges berendezéssel felszerelt konyhában gyorsan elkészül a vacsora, és ideje elfogyasztani is, hiszen a reggeli indulás négy órára van kitűzve. Hiába, az árapály itt nagy úr, az interneten könnyedén hozzáférhető táblázatokból kinyert adatok szabják meg az útiterv időbeosztását. Hajnalig sajnos nem változik az idő, csak a szél hagy alább, így a cockpit alatt duruzsoló Volkswagen motor erejét felhasználva vágunk neki az IJsselmeer sötét vízének, a szűkös hajóútban a bóják fényei alapján a Lelystad és Enkhuizen közötti gát mentén haladva. Elképesztő fényjáték a vízen – a hajóutat kítűző színes lámpák villogása összekeveredik a gáton épült úton haladó autók fényszóróinak csóváival. Gyorsan egyértelművé válik, hogy aki a holland vizeken szeretne hajózni, annak érdemes újra átnézni a kítűzési és navigációs jelzések szabályzatát. A fények alatt lassan láthatóvá válnak a bóják is, ahogy világosodik, de a nap továbbra sem bukkan elő, csak az eső veri egyre a még ilyen körülmények között is mindenütt csúszásmentes fedélzetet. Már a vízterület közepén járunk, mikor annyi szél támad, hogy érdemes vitorlát bontani. Az eddig motorral kényelmesen tartott hatszomsós sebesség elegendő időtartalmat ad célunk apály előtti eléréséhez, így a nagyvitorlával és gennakerrel elért négy csomó kényelmes tempóját élvezzük, ami meggyőző teljesítmény a 2 Bft. körüli szélben a 14 tonnás acéltesttől. A mintegy száz négyzetméteres bőszeles vitorla szél felőli éle a széliránynak megfelelően a horgonyvezetőre szerelt csigán vagy a spinnakerbumon átfűzött lúvszárral állítható, a mindenütt megtalálható Lewmar csörlőknek, csigáknak és stoppereknek köszönhetően komolyabb erőfeszítés nélkül. Egyedül a kajüttetőre került fallcsörlők körül szűkös a hely – a felhúzókötelek „darálásakor” könnyen áldozatul eshet egy-egy könyök vagy ujjperc, de prototípus lévén Jan együtttérzőn bólint, majd megmutatja a listát, mely folyamatosan bővül a szükséges átalakításokkal, javításokkal. A fejlesztőmunka tehát intenzíven zajlik az első elkészült példány tesztelése alapján – a szükségesnek tartott átalakítások listája közel háromszáz tételt számlál. Közben a megtett mérföldek száma is hasonlóképpen gyarapszik, és az új erőre kapó eső szétveri a maradék kis szelet is, így újra a '90-es évek elején divatos Passatokra emlékeztető kerregéssel, ellenben megbízhatóan működő motoré a főszerep, hiszen délutánra az apály miatt használhatatlanná válik a Waddenzee hajóúton kívüli része, így érdemes sietni. Az édes és sós víz – az IJsselmeer és a Waddenzee – határán épült gáton elérhető három átkelő közül most a kornwederzandi esik útba, innen a zsilipelés és a gáton átvezető autót keresztezése után nyomban a piros és zöld bójákkal szegélyezett hajóútra kerülünk, amit a már csökkenő vízszint miatt ajánlatos szigorúan betartani – a mélység igen közel a kítűzött sávtól néhány deciméteresre csökkenhet. A korai indulásnak köszönhetően ebédidőben érkezünk a térképen előre kiszemelt horgonyzóhelyre, ahol néhány perccel az érkezés után már érezhetően csökken a hajó billegése, majd bő fél óra alatt teljesen megszűnik. A mederben – köszönhetően az előzetes gondos méricskélésnek egy csáklya segítségével – stabilan és viszonylag egyenesen állapodik meg a svert felemelése után a gerincballasztos test, majd az apály csúcán csupán bokáig ér a víz, de nem messze teljesen szárazra került szigetecskék is látszanak. Kitérőnk alkalom egy kis hajómosásra, pakolásra, aztán a meteorológia esti előrejelzése másnapra: 6

*A középre került cockpit ekkor nyeri el egyik értelmét: a bucskázás tengelyében ülve a hullámok hatását még kevésbé érezni*



Bft. és napsütés, majd gyengülő szél mellett kellemes tavaszi nap. A pihentető alvást a beígért szél keltette zajok szakítják meg, és a dagály időzítésének köszönhetően kényelmes indulás után ismét a hajóút-kítűzés olvasásának rejtelmével foglalkozhatunk, ezúttal azonban végre vitorlával haladva. A Waddenzee érdekes mederviszonyai miatt csak a kítűzött „ösvényeken” célszerű haladni, emiatt a vízterületet a légifolyosókhoz hasonló módon szabdalják föl a bójákkal kítűzött útvonalak. A jó húszcsomós szélben elkel a reffelés a nagyvászonnak, igaz, ezzel egy hatalmas topgenoa és egy mögötte elhelyezkedő kis focok tart egyensúlyt. Rövid állítgatás után a vitorlák összhangba kerülnek, és a 14 tonnás test a hullámokon könnyedén áthatolva ötszomsós tempót diktál. A középre került cockpit ekkor nyeri el egyik értelmét: a bucskázás tengelyében ülve a hullámok hatását még kevésbé érezni. De a belső terekre is jó hatással van ez a kialakítás: a hátul lévő tulajdonosi kabin teljes szélességben elfoglalhatja a hajót, sőt, a konyával ellentétes oldalra még egy kis műhelynek is maradt hely, ide került egyrészt az összes műszer „agya”, de a satus munkapadon gyakorlatilag bármilyen javítási művelet elvégezhető, szakszerviz segítségével is. Erre azonban most nem volt szükség, mivel a masszív konstrukciójú test bármilyen gond nélkül szelte a habokat a kellemesen friss szélben, útban a Den Oever melletti zsilip felé, ahol ismét az IJsselmeer vízére

*Stabilan és viszonylag egyenesen állapodik meg a svert felemelése után a gerincballasztos test, majd az apály csúcán csupán bokáig ér a víz,*



érhetünk. A kifújó szélben olyan érzésem támad, mintha ez a víztest igen hasonló volna a Balatonhoz, csak minden két-háromszor akkora itt – a távolságok, a hullámok és a szél ereje is. A színek, az illatok azonban hasonló érzést keltenek. Közben sorban jönnek a vitorlázat alatti tapasztalatok is: a decken egy szükségtelen küszöb, mely a belső teret hivatott tágítani, ellenben könnyedén orra bukhat a figyelmetlen mancsaft a fardeck felé tartva, ahol acélvázás radararkád tartja a műszerek és kommunikációs eszközök adóvevőit. Megtalálható itt minden – a GPS mellé AIS is jár, és a többféle rádióantenna mellett a radarkupola is ide került. Az autopilot irányérzékelője is az acélkereten kapott helyett, a Raymarine robotkormányá amúgy nagyszerűen teszi a dolgát, dacára a szél erőnek és a hullámok méretének. A cockpitban praktikus az ülés, látszik, hogy ezt nem szalon jelleggel, hanem a nyílt vízben való hosszabb távok leküzdésére tervezték. Ülni föltett lábbal, a dőlés ellen megtámaszkodva lehet kényelmesen, de a széles decken is praktikus helyet foglalni, igaz, itt már nem véd a sprayhood a csípős szél ellen. A hajút közben délnek fordul, és egy hajóroncsot elhagyva a zsilip felé vesszük az irányt. Aki erre hajózna, érdemes az áramlásról is tájékozódnia – a vízbe merülő műszer 4,5 csomós sebességet mutat, szemben a GPS által mért 2-3 csomós haladással... Ennél az átkelőnél is rádióval kell beszélni a toronyba, a közúti híd nyitása és a zsilipelés érdekében. Minden gördülékenyen működik, pár perces manőverrel ismét édesvízen találjuk magunkat, ahol a Balatonnal vont párhuzam még erősebbnek tűnik. Az időközben bő tízcsomósra csitult szélben könnyedén kezelhető a vitorlával együtt felhúzott „hurkából” – vitorlázásból – előbukkanó gennaker, és a kényelem jegyében mást nem is húzunk föl. Mégis jól derülünk, mikor az egy szál aszimmetrikus spinnaker 5-6 csomós sebességgel „repíti” a nehézkes acéltestet. Még magasán a nap, mikor utunk végén az egyik enkhuzeni kikötőben próbálunk tankolni, de már senkit nem találunk a kikötőmesteri irodában. Elképesztő kisváros, keresztbe-kasul átszelik a csatornák, ám szemben a máshol jellemző kialakítással itt minden híd emelhető, így vitorlások is használhatják a vízi „utcákat”. Itt található amúgy az egyik zsilip is, amelyen átkelve már egészen Amszterdamig hajózhatunk. Az új műtárgy nem teszi szükségessé a közúti forgalom leállítását az átkelés idejére, mivel a közutat alagútba vezették, és ez a helyiek szerint sok feszültségtől és gondtól szabadította meg az erre közlekedőket. Irigylésre méltó feszültségek...

