

befejezőse utájn, 1981-ben a hajóra szinte ráj sem lehetett ismerni. Az őjjá;őpá-tá@s vezetá'je, V. T. Rojev Á-gy ká'jszÁ meg az Ájtá@pá-tá@sben rá@szt vevá'k munkájjájt: A Szedov Á'nÁ'knek ká'jszÁ'nheti Á'jjá;szÁ¼letÁ@sÁ@t, hiszen, s ezt n elÁ@gszer ismÁ@telni, Á'nÁ'k szinte Á'jbÁ¼ megÁ@pá-tettÁ@k a hajórt!

Az Ájtá@pá-tá@s utájn, má@g 1981-ben a hajó elsÁ' Á'otja - májr A. B. Perevozcsikov parancsnoká;ga alatt - DájniÁ;ba veze Vitus Jonassen Bering neves dájn tengerÁ@s szÁ¼letÁ@sÁ@nek 300. Á@vfordulá;ájt megÁ¼nneplá' vitorlÁ;stalÁ;lkozÁ¼ra. E egy sor Á@rdekes vitorlÁ;szÁ@t ká'vetkezett: 1984-ben pÁ@ldÁ;ul a hajó SkandinÁ;via megkerÁ¼lÁ@sÁ@vel Arhangelszke vitorlÁ;jzott a vá;ros 400 Á@ves fennÁ;llÁ;szÁ;nak Á¼nnepe@re. EttÁ'l kezdve a Szedov rendszeresen rá@szt vett az International Sail Training Association nemzetká'zi vitorlÁ;stalÁ;lkozÁ;in: leghosszabb Á'otjájt 1992-ben, a Kolumbusz-emiÁ@kversenyen teljesÁ-tette.

Sajnos azonban a csÁ@csot mindig lejtá' ká'veti: 1993-ban a HalÁ;szati MinisztÁ@rium olyan rossz anyagi helyzetbe kerÁ¼lt, hogy a hajó leÁ;llÁ-tá;szÁ;it fontolgatta, pedig akkor májr a nyugati Á@rdeklÁ'dÁ'knek is lehetÁ'sÁ@gÁ¼k volt - fizetá' utaská@v venniÁ¼k a hajó Á'otjain. Mindehhez 1994-ben má@g esedÁ@kessÁ@ vá;lt a soron ká'vetkező' regiszteri szemle Á@s az azt megelá'zó' karbantartá¼ nagyjavÁ-tá;js. Erre NÁ@metorszá;gban kerÁ¼lt sor, a hajó Á¼zemeltetÁ@sÁ@ben rá@szes partnervá; jelentá's segÁ-tsÁ@gÁ@vel. A javÁ-tá;st vá@gzó' hajógyÁ;ir is kitett magÁ;@rt, pÁ@ldÁ;ul dá-jmentesen - szakmai ká-vÁ;ncsi felmÁ@rtÁ@k a ká¼lhÁ@j lemezvastagsÁ;gájt (1500 ponton!) Á@s megÁ;llapÁ-tottÁ;ik, hogy az 1921-ben Á@pá-tett acÁ@ hajó legjobban igÁ@nybe vett zÁ;nÁ;ban, a vá-zvonal ká'rnýÁ@kÁ@n sem veszített tá-z szÁ;zalÁ@knÁ;il tÁ'bbet vastagsÁ;gÁ;ba¼ a Á@pá-tá@se Á¼ta eltelt 73 Á@v alatt! KruppÁ@k annak idejÁ@n megadtÁ;ik a má'djÁ;tÁ llyen já' minÁ'sÁ@gu anyagbÁ¼ manaps nemigen Á@pá-tenek kereskedelmi hajórt. De szÁ¼ksÁ@g is van a szilÁ;rdsÁ;gra: a hajó rá@gi anyakikÁ'rtÁ'je, Riga ma Lettorszá;g fovÁ;rosa, az Á'j kikÁ'rtÁ', Murmanszk pedig nem Á@ppen ká-mÁ@letes Á@ghajlatÁ;rá¼ hÁ-res.

Á@m a hajó Á@s a legÁ@nysÁ@ge bá-rja a viszontagsÁ;gokat. 1995-96-ban pÁ@ldÁ;ul olyan Á'otra kerÁ¼lt sor, amelynek hossza csak a 1992-es Kolumbusz-emiÁ@kverseny haladta meg. A hajó MurmanszkbÁ¼ elindulva Á@rintette Bremerhaven, La Coruna, Santa Cruz de Tenerife, a Madeira-szigeti Funchal kikÁ'rtÁ'jÁ@t, megfordult az Azori-szigeteken, visszafelÁ@ benÁ@zet Cherbourg, Emden, Bergen, Stavanger, Koppenhá;ga, Karlskrona, WarnemÁ¼nde, Wismar kikÁ'rtÁ'jÁ@be, majd Kielbe, a hajó szÁ¼lÁ'vá;rosÁ;ba, ahol megÁ¼nnepeleÁ@k fennÁ;llÁ;szÁ;nak 75. Á@vfordulá;ájt. Há;romnapos kieli tartÁ¼zkodá;js utájn Szedov Stockholmba, onnan Szankt-Petyerburgba vitorlÁ;jzott, ott fejezve be 9850 má@rfÁ'ldes (18 240 km-es) Á'otjájt. Ennek mindjÁ;rt a legelejÁ@n, a Nordkapp-fok (EurÁ¼pa Á@szaiki csÁ@csa) ká'zelÁ@ben a hajó olyan viharba kerÁ¼lt, hogy a legfeljebb 45 má@ter/mÁ;jsodperc (162 km/Á¼ra) szÁ@lsebessÁ@g má@rÁ@sÁ@re alkalmas anemomÁ@terek felÁ¼l á@zkiakadt má-nusz 8 Á@C hÁ'mÁ@rsÁ@kletnÁ@l). Alig csitult el az idÁ', egy má;jsodik, ugyanilyen erejÁ± orkÁ;jn csapott le a hajóra. A má; Á;rboc Á@s a tatÁ;rboc felsÁ' tarcsvitorlÁ;ji (az Á;rbocok ká'zÁ'rtt felhá@zott há;romszÁ'gletÁ± vitorlÁ;ik) elszÁ;lltak, az orrvitorlakÁ'rtetek jobb oldali oznijeit (vezetá'gyÁ±rÁ±it) tartÁ¼ bak kiszakadt, má;js baj viszont nem tÁ'rtÁ@nt, ezeket peig a vihar elmÁ@ltÁ;val meg tudÁ;ik javÁ-tani, illetve a vitorlÁ;kat a tartalÁ@kokra ki lehetett cserÁ@lni. A hajó bá'cmanjai (fedÁ@lzetmesterei) ká'zÁ'rtt vitorlavarrÁ¼, Á;cs- Á@s hajólakatos mester is volt, Á-gy Á'nerÁ'bÁ'l sok mindent meg tudtak oldani. Sajnos a hajónak 1996 utájn nyomÁ;it vesztettem, legalÁ;bbis Á-rÁ;jsos formÁ;ban. AzÁ¼ta csak itt-ott lá;tom felvillanni a nagyvitorlÁ;jsok talÁ;lkozÁ;it megÁ'rtÁ'rtkÁ-tÁ' tÁ@vÁ@omÁ±sorokban (a National Geographic vagy az Eurosport vitorlÁ;smagazinjaiban talÁ;lkoztam vele egyszer-kÁ@tszer), hajósmagazinok cÁ-mlap-illusztrÁ;ciÁ¼jakÁ@nt vagy a napilapok (a mi szÁ;razfÁ'ldi orszÁ;gunkban sajnos rendkÁ-vÁ¼l ritkÁ;jn elÁ'fordulÁ¼) vitorlÁ;zá;jszal kapcsolatos hÁ-reiben.

A Szedov má±szaki adatai a mi hajó má@reteinkhez szokott ember szÁ;imÁ;ra megrÁ;zá¼ak. Az Ájtá@pá-tá@s utájn a hajó a alÁ;bbi fá' má@retekkel rendelkezik: legnagyobb hossza az orrsudarat is beleszá;imÁ-tva 117,50 má@ter, vá-zvonalhossza 97,90 má@ter, szÁ@lessÁ@ge a fá'bordÁ;jn 14,66 má@ter, oldalmagassÁ;ga 8,75 má@ter, legnagyobb megengedett merÁ¼lÁ@ má@ter. A hajó teljes vá-zkiszorÁ-tá;sa 7320 tonna, az Á¼zemi fá'gÁ@pteljesÁ-tmÁ@ny 795 kW (1080 LE), a legnagyobb elÁ@ teljesÁ-tmÁ@ny 855 kW. A ná@gyszÁ;rnýÁ@ hajócsavar Á;tmÁ@rÁ'je 2200 mm. A gÁ@pet szÁ@lcsendben, szÁ±k vá-zterÁ¼let bonyolult navigÁ;ciÁ¼s szituÁ;ciÁ¼kban, csatorná;kban Á@s szorosokban, kikÁ'rtÁ'kbe valÁ¼ be- Á@s kihajózá;skor, folyÁ¼kon, vá@gÁ¼l pedig elÁ're nem lá;thatÁ¼ havariahelyzetekben hasznÁ;ljÁ;ik (ellenszÁ@lben Á@s viharban nem, akkor vitorlÁ;znak). A hajó 14-16 mm vastagsÁ;gÁ@ szegecselt acÁ@llemez ká¼lhÁ@jjal, harÁ;ntbordÁ;js rendszerben, kÁ@t teljes vá-zmentes acÁ@llemez fedÁ@lzetel, egy hosszÁ@ felÁ@pá-tmÁ@nyfedÁ@lzetel (Quarterdeck), egy rá'vid orrfedÁ@lzetel, kovÁ;csolt acÁ@ orrtÁ'kÁ@vel Á@s acÁ@lá'ntvá@nybÁ'l kÁ@szÁ¼lt fartÁ'kÁ@vel Á@pÁ¼lt; az acÁ@l hajógerinc keresztmetszete 75x250 mm. A acÁ@llemez keresztvá;laszfalal hÁ@t vá-zmentes rekeszre van felosztva. A felsÁ' fedÁ@lzetten kÁ@t fedÁ@lzeti há;iz Á;ll: az orr hajóhá'rá;hÁ;iz, a má'gÁ'rtte lá@vÁ' a 12 szemÁ@lyes navigÁ;ciÁ¼s gyakorlá'shelyisÁ@g, ennek teteje a parancsnoki gyakorlá'shá' A hosszÁ@ felÁ@pá-tmÁ@nyfedÁ@lzetten (tattedÁ@lzetten) megmaradt a rá@gi fedÁ@lzeti há;iz, ebben van a parancsnok kajÁ¼jt navigÁ;ciÁ¼s kabin, felette a vezÁ@nylá' parancsnoki hÁ-ddal. A kÁ@t leghÁ;tsÁ¼ Á;rboc ká'zÁ'rtt a felÁ@pá-tmÁ@nyfedÁ@lzetten egy fedÁ@lzeti há;iz Á@pÁ¼lt, benne rá;diÁ¼kajÁ¼t Á@s az Á¼gyeletes Á'rtiszt szolgálati kajÁ¼tje. A 160 tisztjelÁ'rt Á@s utas, tovÁ;bbÁ; a 64 fá's szemÁ@lyzet szÁ;imÁ;ra kialakÁ-tott há;ilÁ¼helyisÁ@gek, ká'zÁ'rtssÁ@ggi Á@s szanitÁ;ris helyisÁ@gek, hajó mozi, tantermek Á@s irodÁ;ik a fedÁ@lká'zt Á@s a farfelÁ@pá-tmÁ@nyt foglalÁ;ik el; a hajó Á¼zemet Á@s a szemÁ@lyzet szÁ¼ kiszolgálÁ¼ raktÁ;rak, Á@desvá-z-, szennyvá-z-, ballasztvá-z- Á@s olajtankok, tovÁ;bbÁ; a gÁ@ptÁ@r a hajótestben kapott szabad fedÁ@lzet- Á@s felÁ@pá-tmÁ@nytetÁ' felÁ¼letek fenyÁ'fa burkolattal vannak ellÁ;tva. A hajó fedÁ@lzeti csÁ'rlÁ'i villam kÁ@zi Á¼zemÁ±ek; kÁ@t darab, egyenkÁ@nt 3500 kg tá'imegÁ± AdmiralitÁ;js horgonya, egy 1250 kg-os tartalÁ@k horgonya Á@ 500 kg-os kukÁ;zá¼horgonya van (ezzel lehet vá@gezni sekÁ@ly vá-zen, szÁ@lcsendben, motor ná@lkÁ¼l az Á;itÁ;llÁ;st egyik

helyről a májsikra). Ántétt acél horgonylíncai 57 mm-es kaliberűek (ennyi a línaszemek anyagjának átmérője), hos-
 egyenként 250 méter. A kőzi erővel máskéntetett kormányberendezés 4 db 1,80 méter átmérőjű mahagnifa
 kormánykerékkel, vonólinákból, kátelekből és fogaskerékes kormánygömből áll; kőt kerék kázzás tengely
 parancsnoki híd előtti kormányálláson, májsik kőt kerék (szintén kázzás tengelyen) a kormánylapít felett, a farfed-
 vőszkormányálláson van felszerelve. A hajásn hat nagyméretű mentőcsónak található, mindegyik a maga
 csónakdaruin, ezenkívül rengeteg felfújható és kő darab merev mentőutaj, továbbá mentőmellőny a teljes
 szemőlyzeti és utaslétszájra (plusz 25% tartalék).

A hajás nőgy ájrbocán 32 vitorla feszül, melyek ásszféléte a tarcsvitorlájknál 3900 négyzetméter, azokat is
 beszámítva pedig 4192 négyzetméter. A vitorlájknak ma már dacronból készűlnek, négyzetméterenkénti tömeg
 átlagosan 600 gramm. A legnagyobb vitorla felülele 294 négyzetméter. A hajásgerinc felső ále feletti 62,6 méter
 (előárboc), 63,5 méter (kő kázzás árboc) és 54,7 méter (táárboc) magasságú acélcső árbocok átmérője
 830 mm (előárboc), 750 mm (kő kázzás árboc) és 680 mm (táárboc). A vitorlarudak szintén acélcsőből vannak
 legvastagabb a kázzás 580 mm átmérőjű, ennek hossza 30,4 m. A rudazat ásszálya a kázzással együtt 210
 tonna. A teljes rudazat fautázzat jellegű okkoraárga festékekkel van befestve. A keresztrudak vőgei tradicionálisan fős-
 sző-nőűek, hogy ájjel, sőtáttben a vitorlamanőverek kázzben a rajtuk dolgozók legőnyssőg legalább kázzábelül
 tájjköződni tudjon, mert a fős sző-n sőtáttben is sejthető.

Kőpzeljők el, amikor a tizenőves névendők tisztjelít az ősszaki-sarkkárán tő, ájjel, hőval bőlelt orkánerejő
 a hőszeleles hőznak megfelelő magasságú árbocon vagy a vő-z feletti jő kinyőő vitorlarudak alatt kifeszőtt
 kázzálen állva, egyedül a sajít tudásájban, erejőben és ágyessőgőben (meg a felsőtestőre kantározott, a vő
 kapcsolt vőgő rővid mentő kázzáben) bő-zva dolgozik a jegesre fagyott (az álltalunk megszokott vitorlájknál hőromsző
 vastagabb) nagyméretű vitorlájknak feltekerősső, és mindekázzben jobbról balra 25 fokba dőllőngő alatta az egő
 hajás! Nem vőletlenül volt a nagyvitorlások hőskorára jellemző szőűs: vasemberek fahajőkon. Ma a hajőknak már
 acélból vannak, de a rajtuk szolgálő embereknek még mindig vőgősszőggel és -akarattal kell rendelkezniük, ho-
 megfelelően felkőszőlhessenek a tengerősz hivatásra, az egyik legszőbb, de még ma is egyik legnehezebb szakmájra

Az eredeti cikk a: <http://www.aquamagazin.hu/cikk.php?id=180> cő-men található.