



Micro Magic Beállítási Segédlet

Az alábbi beállítási segédlet azokat a beállításokat tartalmazza, melyeket versenyről versenyre én is használok a Micro Magic hajómon az „A” righez. Más hajók esetében eltérések lehetnek.

Ifj. Csóka László HUN 23

1. A hajó súlypontja

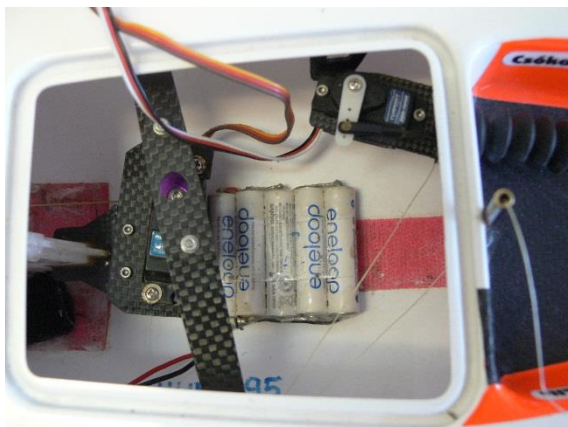
1.1 Árboctalp

Az árboctalpat minden esetben a leghátsó pozícióban fixen rögzítve használok. Az árbocot nem döntöm soha előrébb annak érdekében, hogy a vitorlázat súlypontja előrébb kerüljön. Csak nagyon minimálisan lehetne a súlypontot változtatni, de cserébe a riget újra be kellene állítani.



1.2. Az akkumulátor helyzete

Először kádban le kell ellenőrizni a hajó vízvonalának helyzetét tükörsima vízben (a kád tökéletesen megfelel). Alaphelyzetben a vízvonal akkor tökéletes, ha pont a Micro Magic tükrénél ér véget és a tükör már nem ér vízbe (ez akkor a legjobb, ha a Micro Magic súlya a minimálisan szükséges 860 és 865 gramm között van). Ezt az állapotot kell eltalálni az akkumulátor mozgatásával. Ez lesz az akkumulátor alaphelyzete, mely nekem a bal oldali képen látszik. Kicsi lengedező szélben ez a tökéletes pozíció a versenyzéshez, a szél erősödésével az akkumulátort egyre hátrébb rakom, hogy a hajó minél inkább képes legyen megtartani az egyensúlyát és nem menjen szél fele. Az akkumulátorom leghátsó pozíciója a jobb oldali képen látszik, melyet igen erős szélben használok.

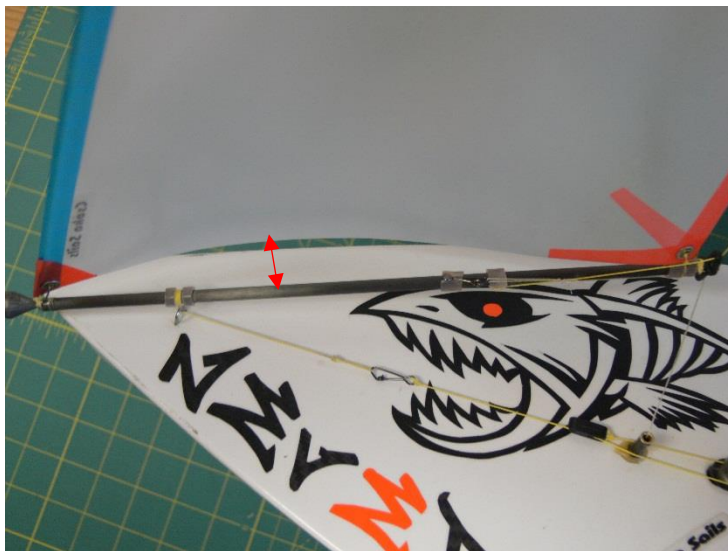


2. Vitorla beállítás

Lényeges, hogy az álló kötélzet minden körülmények között feszüljön, soha ne legyen laza. Ezt az achter és a forstag feszítésével lehet elérni. Az alábbi beállításokat pedig minden esetben a távirányítón teljesen behúzott vitorlákra kell érteni.

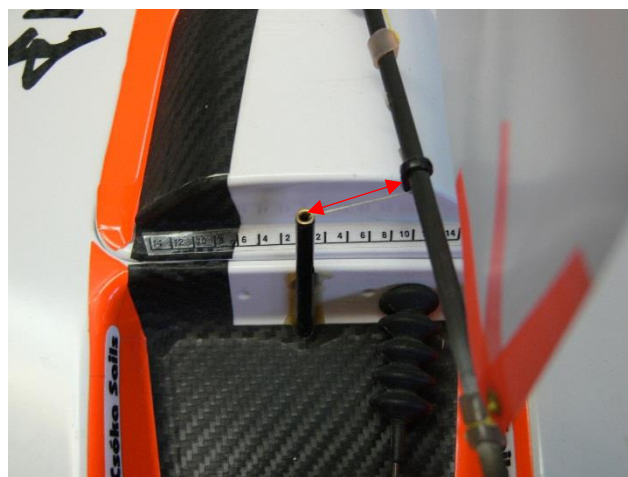
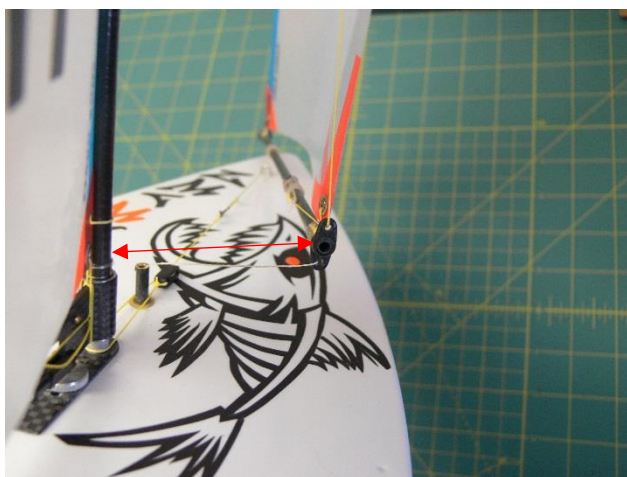
2.1 Öblösség állítás

A vitorla öblösségét alapesetben a legmélyebb ponton a vitorla belépő élétől számított egyharmad ponton mérem közvetlenül a bummok felett. Alapbeállításnak 1,8 cm-re állítom be mind az orrvitorla mind a nagyvitorla öblösségét. Gyenge fuvallatban az orrvitorlát öblösebbre állítom, a nagyvitorlánál akkor ez egészen elmehet 2,2 cm-ig, míg a nagyvitorla öblössége változatlan marad. Ha a szél erősödne, visszaállítom az egyenlő arányokat és a szél erősödésével egyre kisebb öblösségeket állítok. Az öblösség akár elérheti a 0,0 cm-t is nagy szélben.



2.2 A bummok nyitása

Alaphelyzetben a nagyvitorla bummja 8mm-re van kinyitva a hajó közepétől teljesen behúzott állapotban. Ez a vitorla behúzó pontnál mért adat. Az orrvitorla bummja alaphelyzetben 4,3cm-re van nyitva az árboc közepétől mérve. Ez a orrbumm leghátsó pontjától mért adat. Gyenge fuvallatban az orrvitorlát ki szoktam nyitni jobban egészen addig, míg szembeszeles szakaszon szél felé tolva a hajó orrát be nem lobban előbb, mint a nagyvitorla. Erősödő szélben az orrvitorla bummjának nyitása 4,3cm marad, míg a nagyvitorla bummját elkezdem kiengedni addig míg a hajó túlzott szélbe futása meg nem szűnik.



2.3 Az árboc görbülete

A gyártóktól függően más vitorlához más árbocgörbület szükséges. Ami általánosságban elmondható, hogy addig szabad hátrafele görbíteni az árbocot, míg a vitorlában meg nem jelennek ráncok. A ráncok megjelenése túl nagy árbocgörbületet jelent. Vigyázat! A nagyobb szél okozta anyagnyúlásból adódó ráncok nem összekeverendők a túlzott árbocgörbület okozta ráncokkal.



2.4 Az első élek feszessége

A vitorlák első éleit alapvetően feszesre húzva használom, ami azt jelenti, hogy addig húzom az orrvitorla és a nagyvitorla első élét is, amíg az első él zsákokból ki nem jönnek az apró ráncok. A szél erősödésével az első éleket lelazítom, így az első él zsákokban apró ráncok keletkeznek. Ez is azt a célt szolgálja, hogy a hajó ne menjen annyira szél felé. Fontos!!! Nem az első élben található kötelet lazítom le, hanem magát az első élet. A bele fűzött kötelet nem ajánlott lelazítani. Azokat a nagyvitorlákat melyeken nincs első él zsák csak addig szabad lelazítani, amíg nem kezd a vitorla első éle eltávolodni az árbocból (nem kezd el buggyosodni).

2.5 A vitorlák hátsó éleinek nyitása

Sajnos a vitorlák hátsó élének nyitására nincs egyértelmű módszer, amivel pontosan lehetne mérni a nyitás mértékét számosítva. A nagyvitorla hátsó élének nyitása az albával vagy az achter feszességével állítható. Általánosságban elmondható, hogy minél nagyobb a szél annál feszesebbre kell húzni az achtert, ez egyre jobban kinyitja a vitorla tetejét így megakadályozva a túlzott szél felé futást. Viszont az achter húzásával görbül az árboc is így azt csak addig szabad húzni mielőtt megjelenének a ráncok a nagyvitorlán. Alapbeállításként az albával történő állítást úgy szoktam megoldani a nagyvitorlán, hogy érzésre beállítok valamit, majd figyelem a hajó viselkedését a vízen. Ha túlzottan szenved a hajó és nem akar haladni, akkor nyitok az albán, míg ha gyors a hajó, de nem elég éles akkor zárok az albán. Általánosságban az orrvitorla nyitását a nagyvitorla nyitásához állítom, hogy meglegyen a harmónia. A lényeg, hogy a nagyvitorla hátsó élének az íve lekövesse az orrvitorla hátsó élének az ívét. Kis szélben nyitottabb orrvitorla hátsó éllel szoktam vitorlázni, tehát az orrvitorla nyitottabb a nagyvitorlánál, nagy szélben pedig zártabb orrvitorla hátsó éllel szoktam használni. Ez azt jelenti, hogy a harmónia megbomlik és a két hátsó él nem követi le egymás vonalát. Erre a magyarázat a Micro Magic hajótestének széles mivoltában keresendő, hogy nagyon érzékeny a szél változásaira és hajlamos erősebb szélben jobban szél felé futni.

Remélem az itt leírtak hasznosak lesznek. De azt sem szabad elfelejteni, hogy az itt leírtakon túl még mindenki képes lehet finomítani a beállításokon a saját vezetési stílusához.

Jó szelet!