

Közelebbről meg nem határozható újságcikk

(A Pest-Megyei Hírlap-ban jelent meg 1959-1961 között)

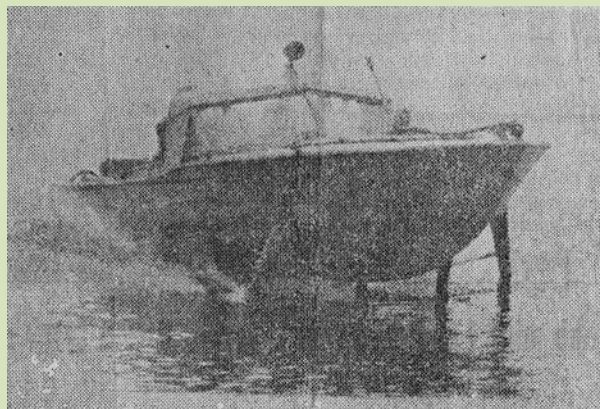
Repülő a szárnyas csónak

Bóg, remeg a motor, „porzik” alattunk a víz. A szárnyascsónak hasítja a Dunát. Árral szemben úszik, sebesen, s ahogy gázt kap a motor, úgy nő az iram is: már negyven, negyvenöt, majd közel ötven kilométer... Egy gyors személyvonat halad így a földön, sima síneken, könnyen gördülő kerekeken.

A szárnyas csónak vágja, hasítja a Dunát. A csípős levegő az arcomba csapódik, amikor a szélvédő mögül kihajolva nézem a szárnyakat, azokat az erős, a csónaktest alá szerelt, kacsaláb formájú vaslapátokat, amelyek rövid felgyorsulás után szinte az egész hajót kiemelik a vízből. Kiemelik, s a víz ellenállása már csak a szárnyakra korlátozódik. S ezért bírja a motor a tempót: állóvízi átlagot számítva, közel hatvan kilométeres óránkénti sebességgel száguld a csónak.

De ez a közel hatvan nem elég. A cél: hatvanöt kilométer. Ezt kell elérni, mint ahogy elérték az is, hogy az egy esztendő előtti jó negyven kilométeres sebességről már hatvanra szökkent a mutató.

Fekes* Gábor, a váci „Dunai Hajógyár” fiatal főkonstruktőre vezeti most a csónakot. Helyettese Cserkaszky Antal, a fotóriporter és én gubbasztunk még az üléseken. S élvezzük – most már az árral egyirányban úszunk- a majd hetven kilométeres sebességgel felénk közeledő város panorámáját.



Fél órája még csak „szárazon”, a főkonstruktőr szobájában ismerkedtünk a szárnyas csónakkal. Fekes* Gábor elmondta, hogy a Szovjetunióban és a nyugati államokban már szép hagyományai, eredményei vannak ennek az új megoldásnak. A cél: a legolcsóbb úton, a vízen, minél kevesebb üzemanyag felhasználásával és minél nagyobb számban szállítani az embereket – és minél sebesebben.

Az első hazai kísérletek 1959-ben kezdődtek meg a Dunai hajógyárban. Beledi Dezső mérnöknek a „szárnyashajó atyjának” és munkatársainak rendelkezésére állt a jelentős ottani eredményekről és tapasztalatokból leszűrt szovjet szakirodalom, ám a magyar szárnyashajót, a sajátos magyar viszonyoknak megfelelően kellett megalkotni.

Előbb egy kétszemélyes csónakot szereltek fel szárnyakkal, majd tavaly novemberben egy négy személyes csónakot építettek. S az elméleti számítások után a gyakorlatban, a vízén kísérleteztek tovább. A szárnyak helyes beállítása, a hajócsavar megfelelő módosításai alapján felszökött a sebesség, ám még így is sokat kell próbálkozni, hogy elérjék a reális, hatvanöt kilométeres állóvázi sebességet.

A jövő tavaszra, nyárra – az eddigi eredmények tanulsága szerint – eljutnak a hatvanötig. Ám az igazi munka csak ezután kezdődik meg. Hiszen a négy személyes változat jól felhasználható szolgálati célokra (vízi mentéseknél például), vízitaxinak is kiváló, de igazi jelentőséget a tömeges forgalom gazdaságosabbá és gyorsabbá tétele adja. A négy személyes csónak tapasztalatainak felhasználásával hatvan személyes szárnyashajót építenek s ha ezt is kikísérletezték és megállta a helyét a gyakorlatban, már gyorsabban lehet eljutni Budapestről Mohácsra hajóval, mint személyvonattal.

A Balaton, a Duna és a Tisza gyors és olcsó víziutakká válnak. S akkor talán – akár a régi autókat – megmosolyogjuk ezt a négy személyes szárnyascsónakot, amely jelenleg Magyarország leggyorsabb vízijárműve, s amely a hazai szárnyashajózás legfiatalabb hajtása.

Murányi József

** Az archiváló megjegyzése: A cikk szerzője itt hibásan írta Fekecs Gábor nevét*
