

A volt www.yachtlap.hu (már nem elérhető) oldalon 2003.10.15. és 2003.12.08. között megjelent 9 részes cikksorozat.

Szárnyalnak a víztükör felett 2003.10.15. (Szárnyalnak a víztükör felett 1. rész)



(1)

Más nemzetek fiai előtt és egymás között is szívesen dicsekszünk azzal, hogy milyen kreatív nép a magyar. Ez így van rendjén, hiszen valóban sok zseniális találmányt tudhatunk magunkénak. Érdeemes lenne azonban azon is elgondolkodni, hogy hány olyan elfeledett zseni él Magyarországon, akinek a nevét sem ismeri a fiatal generáció? Az egykor egyedülálló, igen jelentős dolgokat alkotó szellemóriások közül néhányan még ma is köztünk élnek, és – lehetőségek híján – magukban őrizgetik hosszú évtizedek alatt megszerzett tudásukat, ötleteiket és szakmájuk titkait, miközben majd szétveti őket a vágy, hogy megoszthassák másokkal gondolataikat és tapasztalataikat.

Kevesen ismerik például Beledi Dezső nevét, pedig ő az egyetlen magyar tervezésű hordszárnyas hajó, a Fecske tervezője és megalkotója. A szárnyashajókról szóló sorozatunkat éppen ezért a ma már 72 éves mérnök kutatásainak és életútjának bemutatásával kezdjük. (A sors fintora, hogy miközben elkészült a speciálisan magyar célokra és hazai igényekre kifejlesztett hajótípus, a belföldi hajózásban napjainkban is kizárólag orosz (egykori szovjet) típusú szárnyashajók vesznek részt.)

A következő két rész a Fecske megalkotásának folyamatát – és a kiválóan sikerült modell mellőzésének okait – ismerteti. Ezután a hazánkban közlekedő szárnyashajók másik négy típusának: a Sirálynak, a Bibicnek, a Súlyomnak és a Vöcsöknek a jellemzőit vesszük sorra. Munkánkat a téma két szakértője, Horváth Péter dunai hajóskapitány, a Mahart Passnave hajózási üzemeltetési felelőse és Dobák István üzemeltetési igazgató mellett, maga a Fecske tervezője Beledi Dezső segítette.

Hogy miben rejlik a hordszárnyas hajók különlegessége? A szárnyashajók olyan speciális hajótípusok, melyeknél a hajótest feneke alatt hordszárnyak vannak kialakítva. Ezeken menet közben dinamikus felhajtóerő lép fel, amely nagyobb sebességnél kiemeli a hajótestet a vízből, így a hajótest sűrűláda és hullámképző ellenállása megszűnik. A hordszárnyak saját ellenállása viszont a 60-70 km/órás sebességnél csak töredéke az azonos sebességgel úszó hagyományos hajótestek ellenállásának.

A szárnyashajók megépítésével ugyan már a XIX. században is kísérleteztek, a kutatásokban csak a II. világháború után sikerült jelentősebb eredményeket elérni. Az egykori Szovjetunióban – ahol a szárazföldi utak hiánya miatt jelentős energiákat fektettek a kísérletezésbe – 1957-ben készült el az első sorozatban gyártott hordszárnyas hajó, a 66 személy szállítására alkalmas Rakéta. Hamarosan megalkották a 150 személyes Meteort, melyet a 300 fő befogadására képes Szputnyik követett.

A hordszárnyas hajók hátránya, hogy felhasználási területük a magas működési költségek miatt igen korlátozott. Az 50-60 km/órás sebességgel közlekedő szárnyasok egy utaskilométerre jutó költségei ugyanis négy-öttször magasabbak a közönséges hajókénál. Gyorsaságuk mellett viszont további előnyük, hogy 2 méter mély vízben is tudnak közlekedni, és igen tartósak: élettartamuk 20-30 évre tehető. Hazánkban jelenleg a Budapest-Pozsony-Bécs és a Budapest-Visegrád-Esztergom útvonalon közlekednek hordszárnyas hajók.

P.T.

Szárnyakat adott...

2003.10.21.

(Szárnyalnak a víztükör felett 2. rész)



(2)

Csak a véletlenül múlt, hogy Beledi Dezső, az első és egyetlen magyar tervezésű szárnyashajó, a Fecske kitalálója és megalkotója a hajózással kezdett foglalkozni. A mérnöki ambíciókat dédelgető fiatal lakatos szakmunkásként kezdte pályafutását az Ajkai Erőműben, majd a szakérettségi után – anyagi nehézségek miatt - a Szovjetunióba jelentkezett ösztöndíjasnak. Így került az orosz iskolára előkészítő Oleg Kosevoj kollégiumba, ahol a mérnöki osztály elvégzése után három szakra jelentkezett: az energetikus és az építész szakirány mellett - balatoni parti gyerek lévén - a hajómérnöki szakot jelölte meg anélkül, hogy komolyan elgondolkozott volna azon, hogy hajós legyen.

A sors fintora, hogy feljebbvalói végül a hajóépítő szakot választották ki a számára, és Gorkijba küldték, az egykori szovjet ipari és technikai kutatások fellegvárába. A Gorkij Víziszállítás Mérnöki Intézetben magas színvonalú hajóépítési képzést kapott, majd a negyedik év végén egy Magyarországról érkező kérésnek kellett eleget tennie. Feladatául kapta, hogy tudjon meg minél többet a szárnyashajókról és a témában folyó kutatásokról, és ebből a témából írja meg diplomamunkáját.

A diplomamunka elkészítése előtt Beledi Dezső megálmodott és meg is festett egy képet a Balatonon ringatózó Fecskéről, majd belevetette magát a munkába. Csodaszámba ment, hogy a tanszéken engedélyezték számára a téma kutatását, sőt, ahhoz is hozzájárultak, hogy a külföldiek számára zárt városban, a hadi megrendeléseket is teljesítő Vörös Szormovo hajógyárban tanulmányozhassa a szárnyashajók készítésének titkait.

1959-ben, a diplomával a zsebében tért haza Magyarországra. A váci hajógyárban kapott lehetőséget arra, hogy munkája elvégzése mellett egy kísérleti csónak elkészítésével is foglalkozzon. A fiatal műszaki gárda Beledi vezetésével néhány hónap alatt elkészítette az első kísérleti szárnyas csónakot, mely tökéletesen szerepelt a bemutatón 1959. augusztusában. A nap mint nap új feladatot jelentő kísérleti csónakok elkészítése és számos izgalmas szakmai probléma megoldása után, 1961-ben állhattak neki a nagy, 60 személy szállítására alkalmas, kifejezetten magyar igényekre kifejlesztett szárnyashajó, a Fecske prototípusának megépítéséhez.

Bár a Fecske az 1963-as, Parlament előtti bemutatón sebesen szelte a vizet, és a hajó lényegében tökéletesnek bizonyult, mégsem kezdődhetett meg sorozatgyártása. (Ennek okai a következő részben olvashatók.) A kutatást leállították, s a mérnököt megkérték, tanulmányban számoljon be a fejlesztés „sikertelenségéről”. Beledi nem volt hajlandó erre: „Ez körülbelül azt jelentené, mintha valaki szül egy egészséges gyereket, és azt mondanák neki, csináljunk belőle fasírozottat, mert ez így selejt.” Csalódottságában otthagyta a hajógyárat, és időközben megszerzett közgazdász diplomáját felhasználva a Moszkvai Magyar Nagykövetség gazdasági diplomatája lett. 1970 és 1985 között az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Osztályának politikai munkatársaként, majd 1985-1992-ig az Országos Mérésügyi Hivatal elnökeként dolgozott.

A szerteágazó érdeklődésű mérnök a szárnyashajón kívül a vízsugár-hajtóművekkel is foglalkozott, aktív szerepet vállalt a hazai számítástechnikai ipar megteremtésében, a Mérés és Automatizálás Tudományos Egyesület társelnöke és a nemzetközi mérésügyi szervezetek magyar tagozatának vezetője volt. A ma már visszavonultan élő, 72 éves kutatónak még mindig rengeteg energiája van, jelenleg amatőr szerzőként számítógépes zenét komponál. A birtokában levő feljegyzések, jegyzőkönyvek és mérések alapján ma is meg lehetne építeni a kifejezetten magyar körülményekre kifejlesztett, az orosz modelleknél gazdaságosabban működő szárnyashajót, de e gazdag dokumentáció ez idáig senkinek sem keltette fel az érdeklődését.

P.T.

Mielőtt a Duna vize felett elsiklott a Fecske

2003.10.29.

(Szárnyalnak a víztükör felett 3. rész)



(3)

Annak ellenére, hogy a szárnyashajók fejlesztésére a II. világháború után több országban egyre több időt és energiát fordítottak, hazánkban a hajós szakemberek sokáig nem tulajdonítottak nagy jelentőséget e problémának. Igaz, hazai viszonylatban a belső piac nem volt nagy, hiszen a vízi közlekedés az utasforgalomban harmadrendű szerepet töltött be. Egyes vonalakon (például a Budapest - Mohács, vagy a Budapest – Bécs útvonalon, illetve a Balatonon) azonban szükség lett volna a szárnyashajók üzemeltetésére, így célszerűnek látszott az önálló hordszárnyas hajó kifejlesztése.

A szovjet sikereken felbuzdulva azonban 1959-ben nálunk is napirendre került a kérdés, és a Dunai Hajógyárban szerény lehetőségek közt, az orosz tapasztalatok felhasználásával kísérleteket kezdtek egy, a hazai viszonyoknak leginkább megfelelő hordszárnyas hajótípus kialakítására.

A munka a hajógyár váci egységében folyt. A mérnöki tanulmányait a Szovjetunióban végző, a szárnyashajók terén sok tudással és tapasztalattal rendelkező Beledi Dezső és gárdája néhány hónap alatt elkészített egy hordszárnyas motorcsónakot, melynek súlya két utassal 400 kilogramm volt, és mely a 18 lőerős motorral 56 km/órás sebességet tudott elérni. A csónak szárnyrendszere a felszínhatás elvén stabilizált kisméretű változathoz tartozott, melyet tisztán elméleti számítások alapján terveztek meg. Az első magyar hordszárnyas csónak kitűnően szerepelt a tesztelések során és a vízi bemutatón is. A kutatások tovább folytak. A kísérleti csónak népszerűsége a sorozatban gyártható sport, illetve túracsonak hordszárnyas kialakítására ösztönzött, ezért a váci gyárban az alumíniumtestű NIXY túracsonakokat felhajtható szárnyrendszerrel szerelték fel. A típus úgy megnyerte a norvégek tetszését, hogy 50 darabot vásároltak belőle. A további üzletet az hiúsította meg, hogy a norvégek – akik otthon hatszáz százalékos haszonkulccsal adták volna tovább a hajókat - sokallták a csónakok árát.

Ezután Beledi Dezső és csapata egy négyszemélyes csónakot épített. A HSZ-2 jelű, 1500 kilogramm súlyú beépített motoros kísérleti hajót 1961-ben és 1962-ben próbálták ki. Összesen négy kísérleti csónakot készítettek, mire 1961-ben nekikezdhettek a 60 személyes hordszárnyas hajó terveinek kidolgozásához. Elkészítették a hajó 1:20 léptékű modelljét, melyet számos mérésnek vetettek alá. A modellt – a fiatal mérnök irigyeinek nyomására - Bécsben is felépítették, hogy itt „független” szakértők is elvégezzék a tesztelését. Jellemző, hogy a bécsi mérnökök hosszas sikertelen próbálkozás után, végül is csak Beledi segítségével tudták a modellt vizsgálható állapotba hozni ... A modell ezután már nagyszerűen viselkedett és a vontatási kísérleteket követően, 1961-ben a magyar mérnökök megkapták a pénzt a hajó megépítésére.

P.T.

A Fecske

2003.11.03.

(Szárnyalnak a víztükör felett 4. rész)



(4)

A kísérleti csónakokkal elért kedvező eredmények alapján 1961-ben Beledi Dezső és csapata 18 millió forintot kapott a Fecske prototípusának elkészítésére. A hajó megalkotása - hála a tervező egykori lakatos praxisának – könnyen és gyorsan ment. Jellemző, hogy az építéséhez az egykori Szovjetunióból is kértek segítséget. A KGST malmai azonban lassan öröltek: a szovjet mérnökök akkor értek Magyarországra, amikor a prototípus már elkészült ...

A magyar körülményekhez igazított hajó vízkiszorítása 25 tonna, teljes hossza 24,2, a hajótest szélessége 4,2, teljes szélessége 6,5 méter volt. Hordszárnya szinte teljesen azonos volt a legutolsó kísérleti csónak szárny szerkezetével. A hajóba főmotorként egy M50 F-3 típusú 12 hengeres, 4 ütemű feltöltésű, 1000 LE. teljesítményű Diesel-motort építettek be. Utazósebességét – az oroszok 70 km/órás teljesítményével szemben – 55 km/óra terveztek. Ennél a sebességnél a Fecske csúcsban 1000 LE-teljesítményű diesel motorja csak 600 LE-t vett igénybe, míg az orosz motor igénybevétele 900 és 1000 LE között ingadozott. Ez azt eredményezte, hogy azokban évente, 600 üzemóra után, le kellett cserélni a motor főbb alkatrészeit, míg a Fecske két évig tudott volna felújítás nélkül üzemelni. A hajó orr felőli részében 42 fő számára kényelmes repülőüléseket helyeztek el, hátuljában pedig 18 kirakható ülés került. A motor közelsége miatt ugyanis ez a rész zajosabb volt, így a Fecskét „kofahajónak” tervezték, ami kisebb tömegű árú, pl. primőrök szállításra is alkalmas lett volna.

Az üzembe állítás előtt a hajót Szob és Mohács között, homokzsákokkal megpakolva 400 óras próbaüzemben tesztelték. Kijavították gyermekbetegségeit, a Fecske készen állt az utasok szállítására. A hajó 1963-as díszes bemutatója is kitűnően sikerült, a hajó büszkén szelte a vizet a Parlament előtt. A tervezőket külön örömmel töltötte el, hogy a gyakorlati adatok szinte hajszára igazolták a tervezetteket. (A csehek azonnal megvásárolták volna a modellt, de Beledi Dezső – a kezdeti apró hibák miatt – ezt nem vállalhatta. A Fecske ekkor két tökéletlenséggel küzdött: egyrészt néha levált a közönséges acélból készített szárnyak műanyag borítása, másrészt a hajócsavarral volt némi probléma, de ezt végül kijavították.)

A hibátlanul működő Fecske azonban sohasem tölthette be azt a hivatását, melyre tervezői sok év megszállott munkával létrehozták. A kudarcnak prózai okai voltak. Akkoriban szűnt meg a jóvátétel címén szállított termékek hányada a kölcsönös áruforgalomban. Az egykori Szovjetunióba szállított magyar termékeket az orosz fél egyebek mellett szárnyashajókkal kívánta ellentételezni. Mivel a Tervhivatalban sem preferálták a magyar fejlesztést, belementek az üzletbe. Hazánkba érkezett a három Rakéta, azaz Sirály típusú szárnyashajó, így a Fecske sorozatgyártására már nem volt szükség. A másik tényező, mely a Fecske magyarországi gyártását gyakorlatilag ellehetlenítette, hogy az exportban érdekelt gyártók nem vállalták a kizárólag tőlük beszerezhető motorok szállítását a konkurenciává vált Magyarországra.

A minisztérium azonnal megvonta a fejlesztés támogatását. Bár a Fecske sok tekintetben túlszárnyalta Szovjetunióból származó társait, a témával való kutatásokat leállították. A Fecskét megfosztották szárnyaitól. A csónka hajótest NADAP néven üzemelt tovább a Velencei-tavon még több évtizeden át.

P.T.

Az első menetrendszerinti szárnyashajók a Dunán

2003.11.06.

(Szárnyalnak a víztükör felett 5. rész)



(5)

A Sirály I., II. és III.

A közúti közlekedés fejlődése, és ezen belül a személyautók elterjedése nyomán a hajózás a XX. század első felében elvesztette versenyképességét. A gyorsabb és kényelmesebb közúti közlekedés következtében a hajózás népszerűsége csökkent, a menetrend szerint közlekedő járatokat nagyobb részt már csak a kikapcsolódni vágyók vették igénybe. A belföldi vízi utakon közlekedő hagyományos vízkiszorításos hajók már régen elérték legnagyobb sebességük felső határát, de 13-22 kilométer/órás átlagsebességük ekkor már tarthatatlanul lassúnak bizonyult. A hordszárnyas hajók kifejlesztésével azonban változott a helyzet: a kisebb ellenállású siklóhajók 55-60 kilométer/órás sebességgel szeltek a vizet, így az 1960-as években hazánkban is megkezdődött a szárnyashajók alkalmazása a vízi közlekedésben.

A Szovjetunió az 50-es, hatvanas években világszerte volt ebben az iparágban. 1957-ben készítették el az első sorozatban gyártott hordszárnyas hajót, a 66 személy szállítására alkalmas Rakétát, mely a legsikeresebb és a legelterjedtebb típus volt. Sikerességére mi sem jellemzőbb, hogy ezek a hajók Angliában épp úgy közlekedtek, mint a Rajnán.

Az előző cikkekben bemutattuk a magyar mérnökök által kifejlesztett szárnyashajó, a Fecske gyártásának zsákutcába jutását. A Fecske bemutatójával egy esztendőben, 1962. augusztusában érkezett meg Budapestre az első magyar tulajdonú szárnyashajó, a Raketa 283., illetve a Raketa 291., amelyek Sirály I., Sirály II. néven kerültek Budapestre forgalomba. Az egyenként 4,6 millió forintért megvásárolt hajók 64 fő szállítására voltak alkalmasak, menetsebességük 60 kilométer volt óránként.

A Sirály még elmaradt a mai utasszállítók kényelmétől: bár a függönyök, a padlószőnyeg és a kényelmes ülések növelték az utasok komfortérzetét, a hajó egyetlen utasterén a kilátás korlátozott volt, és a zárt utasterbe a motor hangja is behallatszott. (Az utasterben a zajszint 84 dB-es értéke az jócskán meghaladta az ajánlott 40 - 45 dB-t.). A hajó nyitott farrészét választó utasok mentesültek ezektől a kellemetlenségektől. Az utaster hátsó részében elhelyezett büfé tovább fokozta az utazók jókedvét.

Az 1962-es, 1963-as év bejáratással, igényfelméréssel, és próbautakkal telt. A Sirály testvérpár a belföldi menetrendi forgalomba hivatalosan csak 1964-től kapcsolódott be. Ebben az évben azonban a MAHART menetrendben már szerepel a Budapest-Mohács, illetve a Budapest-Esztergom közötti járat, egy évvel később pedig a Sirályok Budapest-Bécs között is megkezdik az utasok szállítását.

A kedvező tapasztalatok alapján a MAHART 1976-ban újabb szárnyashajót vásárolt az osztrák hajózási vállalatától 2,4 millió forintért, ez lett a Sirály III. (A hajót "használtan", egy kicsit sérült állapotban sikerült beszerezni.) A Sirály I., és Sirály II. ms-ok 1983-ban kerültek leselejtezésre. (A Sirály I. egy ütközés miatt, az utóbbi műszaki állapota miatt..) A Sirály III. még 3 évet szolgált a MAHART flottájában, és csak három évvel később, 1986-ban lett leselejtezve. (A Sirályok utóélete is kalandos: egyikük a Balatonon kikötött állóhajóként, mint kocsmá funkcionált, a másik pedig a hegyeshalmi határátkelő mögött egy rét kellős közepén állványokon várta jobb sorsát...)

P.T.

Foto: Wáhr János

A két sólyom

2003.11.17.

(Szárnyalnak a víztükör felett 6. rész)



(6)

A szárnyashajók egyre növekvő népszerűsége miatt a MAHART 1972-ben újabb hajótípust vásárolt a Szovjetunióból, 14 millió forintért. A szintén sorozatban gyártott Meteor típusú hordszárnyas hajót hazánkban az elegáns Sólyom néven „anyakönyvezték”.

A Sólyom elméletileg 116 utas kényelmes elhelyezését biztosította, de csomagtér kialakítása miatt a hajók befogadóképessége 104 főre csökkent. A hajó a menetsebessége 60 kilométer volt óránként. A hajó kényelmesebb volt a Sirályoknál: három, átjáróval elkülönített utasterét repülőgép ülésekkel, padlószőnyeggel, függönyökkel és beépített hangszórókkal látták el. Az ételért és az italokért sem kellett a hátsó részbe menni, hiszen korszerűsített büfé a középső utasterben kapott helyet. A Sólyom további előnye a Sirályal szemben, hogy az ülések kialakításánál ügyeltek arra, hogy a motor dübörgése ne csökkentse az utazás élményét. Az utasterek zajszintje megfelelt a nemzetközi normáknak.

A Sólyom I. 28 éves hazai pályafutása során 292 ezer utast szállított, és több mint 1 millió kilométert úszott. A kedvező üzemeltetési tapasztalatok birtokában a MAHART 1990-ben újabb Meteorot vásárolt a Sirályok leselejtezése miatti kapacitáshiány pótlására. A Sólyom II. ára közel 18 millió forint volt.

Az idősebb testvér 1997-ben vonult "nyugdíjba", és – szörnyű leírni- mint hulladékfém egy kohóban fejezte be pályafutását. A Sólyom I. pótlására a MAHART új hajót szerzett be a közelmúltban Hollandiából, 156 ezer euróért. A legifjabb testvér, a Sólyom III. egy ideig a Rajnán üzemelt. Magyarországi üzembe állítása cikkünk megírásával egy időben folyik, forgalomba állítása a jövő évi szezon kezdetére várható.

P.T.

A négy Vöcsök 2003.11.24. (Szárnyalnak a víztükör felett 7. rész)



(7)

Az 1965-ös évtől menetrendszerűen közlekedő Budapest-Bécs járat kezdetben két naponként közlekedett. A hajó hétfőn, szerdán és pénteken Budapestről indult, kedden, csütörtökön és szombaton pedig Bécsből. A járat azonban olyan népszerű volt, hogy 1968-ban megszüntették a kétnaponkénti járatot, és ettől fogva minden nap járt hajó a két főváros között. 1978-ban, amikor Ausztria és Magyarország között megszűnt a vízumkényszer, újabb járatral bővült a menetrendi forgalom: már vasárnap is indult szárnyashajó Bécsbe. 1985-ben az aránylag egyenletes és magas forgalom lehetővé tette egy új, főszezoni, úgynevezett betétjárat beindítását. A nyári hónapokban így már naponta két hajó indult Bécsbe, egy reggel, egy pedig kora délután.

A járatsűrűség megduplázódása indokolta az újabb hajóvásárlásokat. A Voszod II. típusú hajócsalád tagjai, a Vöcsök I. ms 1978-ban 11,3 millió, a Vöcsök II. 1986-ban 11,6 millió, a Vöcsök III. 1987-ben 11,6 millió, a Vöcsök IV. pedig 1988-ban 11,2 millió forintért lett beszerezve, ugyancsak a Szovjetunióból.

A Vöcsök 71 utas kényelmes szállítására volt alkalmas, holt vízi menetsebessége 65 kilométer volt óránként. A hajók kettős tagozódása igen jól egyesíti magában a Raketa (Sirály) és a Meteor (Sólyom) típusoknál nyert formatervezési és műszaki tapasztalatokat. Fejlesztésében hangsúlyt kapott az akusztikai körülmények maximális javítása, amit egyrészt korszerű szigetelőanyagok alkalmazásával, másrészt a gép-, és az utastér közé iktatott helyiségek által sikerült elérni.

Az évek folyamán mind a négy hajón több - szintén az utasok komfortérzetét növelő - korszerűsítést hajtottak végre. Elsősorban a büfék kaptak tágasabb teret és a csomagteret is elkülönítették. A kényelmet szolgáló átalakítások miatt a hajók befogadóképessége 62 főre csökkent.

A négy hajóból jelenleg három üzemel, Vöcsök I. ms. 2002. évi szezon végén lett leselejtezve.

P.T.

A Bíbicek 2003.12.01. (Szárnyalnak a víztükör felett 8. rész)



(8)

A Duna ingadozó vízállása majdnem minden évben komoly gondot okozott a MAHART-nak, hiszen ősszel a gyakori alacsony vízállás miatt sokszor le kellett állítani a járatokat. Bár a szárnyashajók menetben - azaz szárnyon repülve - a vízkiszorításos hajókhöz viszonyítva sekély merülésűek, a biztonságos hajózáshoz és kikötéshez megfelelő vízmélység kell, hiszen álló helyzetben vagy úszó állapotban a hajó merülése nagy.

A cég vezetősége a problémák megoldására olyan hajótípust keresett, amely rendelkezik a szárnyashajóra jellemző haladási sebességgel, de alkalmas alacsony vízállás melletti közlekedésre is. Így találtak rá a belorusz gomeli hajógyárban sorozatban gyártott Polesje IV. típusra, mely megfelelt a fenti kritériumoknak. A két hajót 1992. júliusában vette meg a MAHART darabonként 220 ezer USA dollárért. A Bíbic I. és Bíbic II. névre keresztelt szárnyashajók szakmai bemutatója 1992. augusztus 6-án volt.

A Bíbicek utas befogadó képessége 54 fő, de ez a szám a büfé kialakításával 44-re csökkent. A hajó holt vízi menetsebessége 67 kilométer óránként. A hajó belső utasterének berendezése - kisebb méretéből fakadóan - igen szerény volt. Bár a vállalat új ülések beszerelésével és padlószőnyeggel próbált a helyzeten javítani, de a hajó utastere így is egy jobb minőségű autóbushoz hasonló. A luxuskörülmények hiánya azonban cseppet sem befolyásolja a szárnyashajózás élményét.

Kényelmetlenebb, hogy hajó sekély merülése miatt igen érzékeny a hullámrázásra, hullámos vízen igen "döcögve" halad. Egy nagyobb hullámokat gerjesztő tolóhajó előzése például kellemetlen érzéseket kelt az utasban.

Az első két hajó a megvásárlás után rövid időn belül forgalomba állt a bécsi járaton. A Bíbicek csatát nyertek az alacsony vízállással szemben, olyannyira, hogy a társaság két újabb hajóra adott megrendelést. Az új hajók – a Bíbic III. és a Bíbic IV. - 1983-tól szelik a Duna habjait.

A Bíbicek nem csak a kisvizes időszakban hasznosíthatók kitűnően. Általuk - illetve velük - szárnyashajóval bármikor végig lehet hajózni a Szentendrei Duna-ágban, a Tiszán, vagy például a Sión Szekszárdig a dunai torkolattól.

P.T.

A szárnyashajózás jelene

2003.12.08.
(Szárnyalnak a víztükör felett 9. rész)



(9)

Mint ahogy arról korábbi cikkünkben beszámoltunk, a magyar fejlesztésű szárnyashajó, a Fecske átalakítások után, NADAP néven állt szolgálatba a Velencei-tavon. Egykori kapitányától, Papp Istvántól megtudtuk, hogy a hajó 1968-69 környékén került hozzájuk, és azóta is náluk üzemel. Mostanában leginkább különjáratként, rendezvények és állófogadások alkalmából használják, de igény szerint menetrendszerinti járatként is üzemel Agárd és Pákozd között, illetve a velencei-tavi körjáraton. A NADAP-ot az utóbbi évtizedek során többször átalakították. A középső utasteréből a hajó hátuljára került a motor, melyet a korábbi hajócsavarosról z-hajtóműves, 240 LE-s motorra cserélték. Belső burkolatát kicserélték, legutóbb az első utastér asztalait, padjait újították fel.

A Közlekedési Múzeum hajózástörténeti kiállításán ugyan néhány mondat erejéig foglalkoznak a szárnyashajózással, de Beledi Dezső kimagasló eredményeire és a fejlesztés gyümölcseré, a Fecskére sem szavak, sem képek nem emlékeztetnek. Az intézet vezetője szerint ennek oka a múzeum korlátozott szellemi és térbeli kapacitása, valamint az a tény, hogy a magyar hajózás történetének eme apró szegmense a Közlekedési Múzeum életében nem kiemelt fontosságú. Némi reményre ad okot, hogy a múzeum a kiállítás megújítását és kibővítését tervezi. „A magyar hajózás száz éve” című kiállításon talán Beledi Dezső és a Fecske is kap egy emléktáblát vagy egy fényképet, hiszen az intézmény vezetője ígéretet tett arra, hogy felveszi a kapcsolatot a mérnökkel.

A méltó emlékezés fontos lenne, hiszen a szárnyashajózás ma is igen népszerű kikapcsolódási program. A MAHART PassNave szárnyashajó parkjában jelenleg a 104 személyes Sólyom, három 62 személyes Vöcsök és négy 44 személyes Bóbita található. Jelenleg szezonban a Budapest-Pozsony-Bécs és a Budapest-Visegrád-Esztergom vonalon üzemelnek menetrendszerű járatok. Az idei év előzményei nyomán 2004-ben ez utóbbi járat hivatalosan Komáromig fog közlekedni, ami a Monostori erőd idegenforgalmi fellendülésének köszönhető.

A jegyek árából a csoportok, a nemzetközi diákigazolvánnyal rendelkezők és a retúr jegyet váltók kedvezményt kapnak, sőt, a Budapest-Bécs vonalon a MAHART igen jelentős, 50%-os kedvezményt nyújt magyar állampolgároknak. Természetesen egy egész hajó - konkrét útvonalra vagy meghatározott időtartalomra való - kibérlésére is van lehetőség. A szárnyashajózással kapcsolatos további információk a www.mahartpassnave.hu weboldalon található.

P.T.

Az archiváló megjegyzései:

A cikksorozat fényképfelvételeihez nem mellékeltek leírásokat. Ezek:

- (1) Az „SZH1” kíréleti motorcsónak König külmotorral és vízfelszint áttörő (később elvetett) szárnyrendszerrel szerelt változata.
- (2) Beledi Dezső a rajztáblánál, alkotói munka közben.
- (3) A „FECSKE” modelljének nyíltvízi vontatásos kísérlete. Megfelelő teszt-medence hiányában ilyen ötletes megoldással vizsgálták a hajó futási jellemzőit. A modellt egy motorcsónak oldalához rögzítették konzollal, olyan módon, hogy a motorcsónak saját hullámai ne ériék el a modellt.
- (4) A „FECSKE” a Parlament előtti Duna-szakaszon, szárnyakon futva, hegymenetben az 1963-as bemutatón.
- (5) A „SIRÁLY” a Gellért-hegy előtti Duna-szakaszon vízkiszorításos hegymenetben.
- (6) A „SÓLYOM II.” menetben, szárnyakra kiemelkedve.
- (7) A „VÖCSÖK II.” menetben, szárnyakra kiemelkedve.
- (8) A „BÍBIC I.” menetben, szárnyakra kiemelkedve.
- (9) A „NADAP” (ex. „FECSKE”) az Agárdi-kikötőben a Velencei-tavon.

♣ ARCHIVÁLTA: SRY 2013.09.22. ♣ www.sry.atw.hu ♣

