

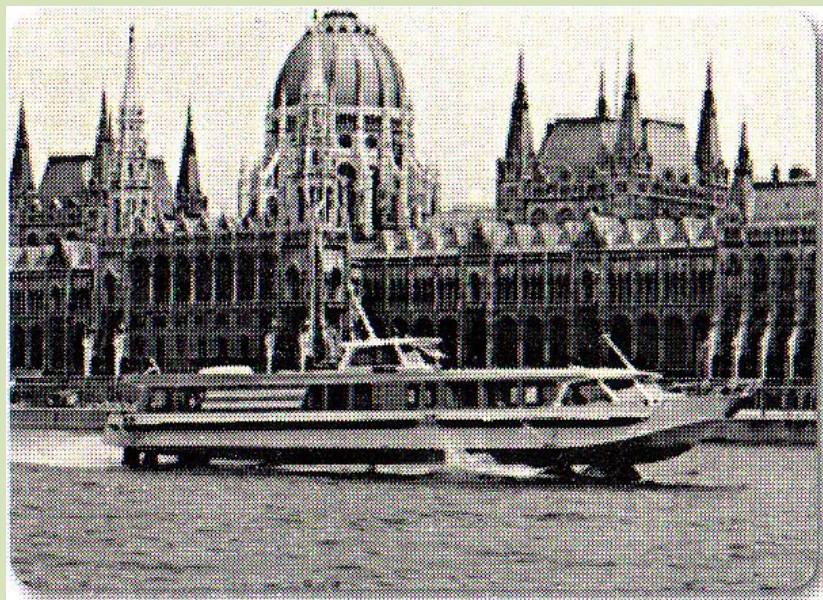
Ritter P. Tibor- Nemlaha György – Straub Dezső
Csodahajó
Noé bárkájától a szárnyashajóig
Világutazás Kiskönyvtár 2007
106-107. oldalak

A „FECSKE” a Dunán és a Velencei Tavon

Beledi Dezső magyar körülményekhez igazított szárnyashajójának a „Fecské”-nek a vízkiszorítása 25 tonna, teljes hossza 24,2, a hajótest szélessége 4,2, teljes szélessége 6,5 méter volt. A hajóba főmotorként egy M50 F-3 típusú 12 hengeres, 4 ütemű, 1000 LE teljesítményű Diesel-motort építettek be. Utazósebességét 55 km/óra-ra tervezték. A Fecske motorja két évig tudott volna felújítás nélkül üzemelni. A hajó orr felőli részében 42 fő számára kényelmes repülőüléseket helyeztek el, a hátsó részbe pedig 18 kirakható ülés került. A motor közelsége miatt ez a rész zajosabb is volt.

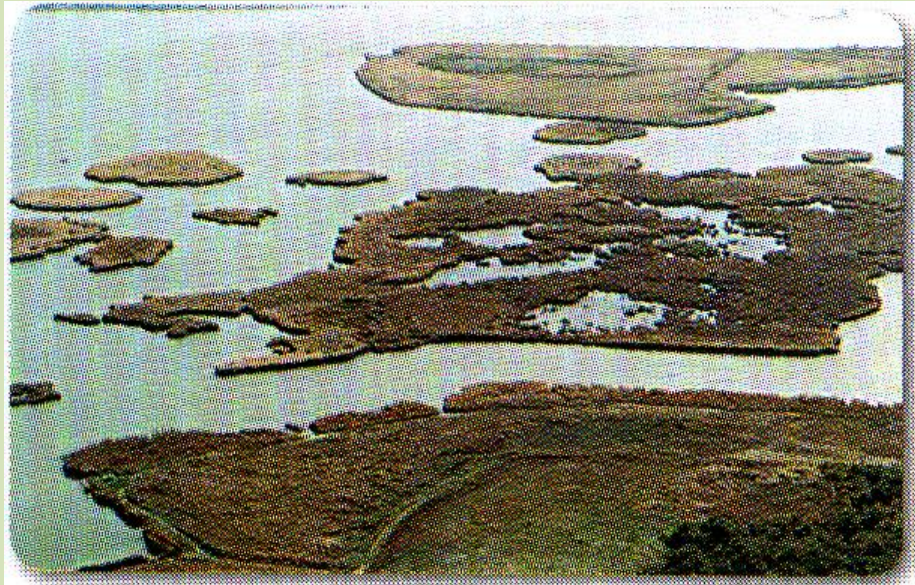
A hajó kisebb tömegű árú, például primőrök szállításra is alkalmas lett volna - nem véletlenül becézték alkotói „kofahajó”-nak.

A „Fecské”-t Szob és Mohács között, homokzsákokkal megrakva, 400 órás próbaüzemben tesztelték. Kijavították gyermekbetegségeit, (néha levált a közönséges acélból készített szárnyak műanyag borítása, másrészt a hajócsavarral volt némi probléma) és a Fecske készen állt az utasok szállítására. A hajó bemutatója 1963-ban kitűnően sikerült Parlament előtt.



A „Fecske” forgalomba állítására mégsem került sor. Ezt részint a hazai ipari háttér korlátozott lehetőségei hiúsították meg, másrészt az orosz fél a Szovjetunióba szállított magyar termékeket egyebek mellett szárnyashajókkal kívánta ellentételezni.

Időközben Magyarországra érkezett, - és bevált – három Rakéta, (azaz Sirály típusú) szárnyashajó, így a Fecske sorozatgyártása végleg lekerült a napirendről.



A Fecskét megfosztották szárnyaitól. A csonka hajótest NADAP néven üzemel tovább a Velencei-tavon már több évtized óta. (Leginkább különjáratként, rendezvények és állófogadások alkalmából használja napjainkban is a **Velencei-tavi Hajózási kht.**, mely ezen kívül még két átkelőhajóval rendelkezik, 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.)



A magyar szárnyashajó-kutatást leállították, s Beledi Dezsőt „megkérték”, tanulmányban számoljon be a fejlesztés „sikertelenségéről”! Beledi erre nem volt hajlandó, s otthagya a hajógyárat.



♣ ARCHIVÁLTA: SRY 2010.12.17. ♣ WWW.SRY.ATW.HU ♣