

**Ritter P. Tibor- Nemlaha György – Straub Dezső**  
**Csodahajó**  
**Noé bárkájától a szárnyashajóig**  
**Világutazás Kiskönyvtár 2007**  
**28-30. oldalak (Részlet)**

## **Noé Bárkájától a Szárnyashajóig**

### **Az új technika forradalmasítja a hajózást**

...

A motoros hajók egy sajátos fajtája az úgynevezett **szárnyashajó**, melynek műszaki alapjait az olasz Enrico Forlanini mérnök 1895-től 1905-ig tartó kísérletei teremtették meg. Az általa kidolgozott alapvető elvek kimondják, hogy a hajótestre a víz felszíne alatt elhelyezett szárny szerkezetek segítségével a sebesség növelésének függvényében létrehozott dinamikus felhajtóerő által a hajótest kiemelkedik a víz felszíne fölé. Az addig vízbe merült hajótest megszabadul a víz hidrodinamikai ellenállásától és a meghajtó motor teljesítményétől függően egy jelentősen megnövelt haladási sebességet ér el.



Olaszországon kívül folytak még szárnyashajó kísérletek Angliában, Amerikában és Németországban is egészen a második világháborút megelőző évekig. A német fejlesztési munkák mögött kifejezetten katonai törekvések rejlettek.

Magyarországon dr. Fényes Kornél műegyetemi magántanár a légcsvár és hidrodinamika jeles kutatója, valamint Fényes Iván gépészmérnök foglalkozott 1930 és 1935 között e problémával. Az általuk szerkesztett, egy 15 lóerős benzin üzemű motor által meghajtott - siklóhajóval 1933-ban két hosszabb utat tettek meg. Budapest-Gönyű és Budapest-Bécs között elért átlagsebességük óránként 40 km volt.

A Szovjetunióban 1943-ban indult meg a fejlesztési munka, melynek első része 1958-ra lényegében be is fejeződött: ekkor kezdték meg a 6 személyes VOLGA és NEVKA, valamint a 64 személyes RAKETA típusú szárnyashajók sorozatgyártását. A szovjet belvízi hajózás 1960-ban már 23 vonalon közlekedtetett szárnyashajóval személyszállító járatot, de már tervezték a nagyobb, korszerűbb 120-250 személyes tengeri, beltengeri és folyami típusokat. A szárnyashajókba kezdetben beépített Diesel-motorok eredetileg a második világháború idején - 1942-ben - az USA által a hadfelszerelések szállítását engedélyező ún. „kölcsönbérleti szerződés” alapján kerültek nagyobb mennyiségben a Szovjetunióba.



Az 1950-es években a sebesség növelésének érdekében a Christopher Cockerrel brit mérnök kifejlesztette, a légpárnás hajót. Ennek két változata van. Az egyik, ahol a hajó alatt lévő légpárna teret rugalmas fal zárja körül, a másik, ahol merev az oldalfal és csak a hajó elején farán alkalmazott rugalmas fal zárja körül a légpárna teret. Az első változat egy vagy több légcsavarral meghajtott, ennek folytán víz és tengerpartok szárazföldi szakaszai felett egyaránt közlekedhet, gyakorlatilag „kétéltű” jármű, míg a merev oldalfalas csak a víz felett közlekedik.

...

\*\*\*