

## **Modelarz**

**(Lengyel kiadású modellező havilap)**

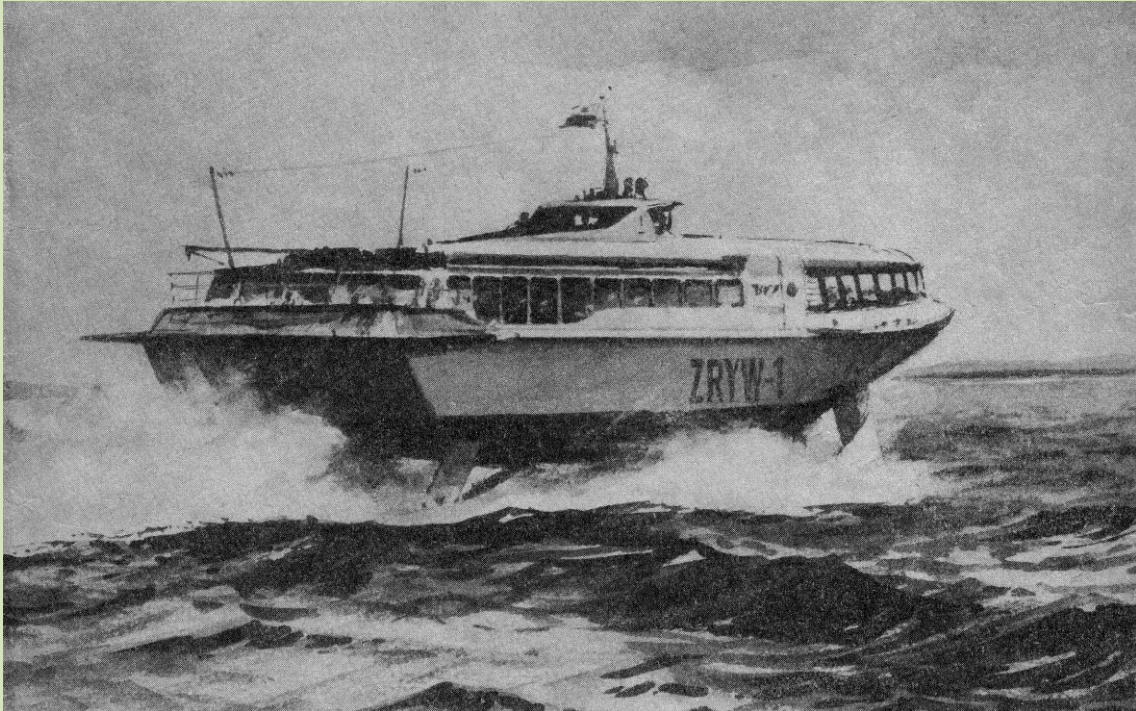
**1965. 11. szám 14-16. oldal és**

**1965. 12. szám 14-16. oldal, és első borító**

*(fordította SRY)*

**Zdzisław Miloslawski**

**„ZRYW”**



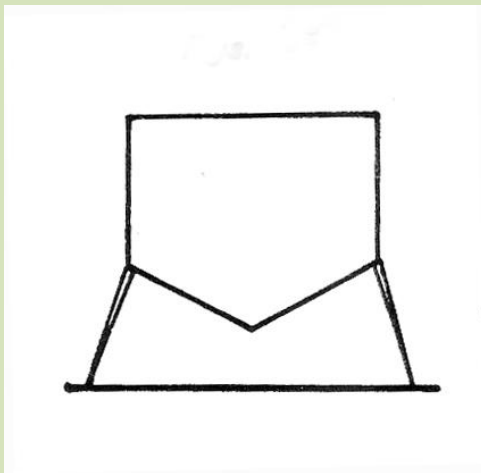
*Modelarz 1965.12. szám borítóképe.*

A szárnyashajó egy olyan új típusú hajó, amely a hajótesthez kapcsolt hordfelületekkel, szárnyakkal van felszerelve. A megfelelően nagy haladási sebesség elérésekor a hajótest a víz színe fölé kerül, a vízzel csak a kis felületű hordszárnyak érintkeznek.

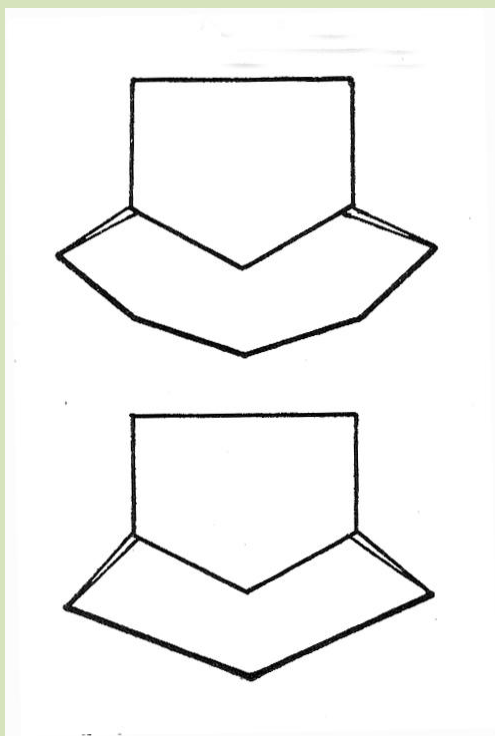
A kísérletek és kutatások a Második Világháború után indultak meg Svájcban,<sup>(1)</sup> minek következtében 1953-ban üzembe helyezték az első szárnyashajót.<sup>(2)</sup> Ezzel egy időben kutatások, kísérletek folytak a Szovjetunióban, Japánban és az NDK-ban is. A Szovjetunióban 1957-ben készült el, és került használatba vételre az első szárnyashajó, a „Rakéta”. Ezt követően rövid idő alatt kilenc különféle szárnyashajótípusból összesen 100 db. épült, és kezdte meg üzemét a Szovjetunió belvízi, és tengerparti vízi-útjain. Az Egyesült Államokban a kutatások a nyílt tengeri üzemre alkalmas, katona szárnyashajók kifejlesztésére irányulnak. Kanadában egy 200 tonna vízkiszorítású hajó megvalósítása van folyamatban, melynek 1966-ra tervezik vízrebocsátását. Magyarországon az első szárnyashajó 1964-ben épült meg.<sup>(3)</sup> Jelenleg a világon több helyen különféle típusú szárnyashajók állnak tervezés és építés alatt.

Az alkalmazási környezet szerint a szárnyashajók csoportosítása:

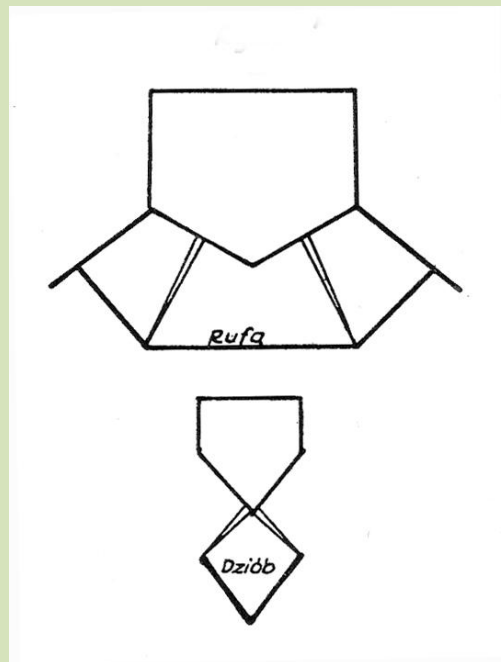
- a) Közvetlenül vízfelszín alatt futó szárnyrendszer (Belvízi üzemeltetés) 1. ábra.
- b) Vízfelszín áttörő szárnyrendszer (Tengerparti üzemeltetés) 2. ábra
- c) Nagy merülésű vízszint alatt futó szárnyrendszer (nyílt tengeri üzemeltetés) 3. ábra.



*1. ábra.*



*2. ábra.*



**3.ábra.**

(Feliratok fordítása: Rufa : tat; Dziób: orr)

A kívánatos kis súly elérése érdekében a szárnyashajók hajóteste duraluminiumból, a hordszárnyak polírozott felületű rozsdamentes acélból készülnek. Ezt az építési módot a Szovjetunióban fejlesztették ki. A meghajtómotornak nagyteljesítményű, de egyben kis tömegű belsőégésű motort építenek be.

Lengyelországban a szárnyashajó megvalósítását célzó első kísérletek 1956-ban indultak meg. A „ZRYW-1”<sup>(4)</sup> volt az első lengyel építésű hordszárnyas hajó amit a tengerparti hajózás követelményeinek megfelelően alakítottak ki. A szárnyashajó forgalomba állításával a Scsecsiny-Świnoujście közötti utazás<sup>(5)</sup> időtartama 2/3-ára csökkent. A „ZRYW-1” nagy kényelmet is biztosít utasainak az utastérben elhelyezett puha kanapészerű ülésekkel. A hajó építéséhez sok műanyagból készült alkatrészt használtak fel. Maximális sebessége 70 km/óra, bemeült úszásban elérheti a 40 km/ó sebességet.<sup>(6)</sup> A hajó tulajdonosa és üzemeltetője a Scsecsiny-i Szállítási Vállalat.

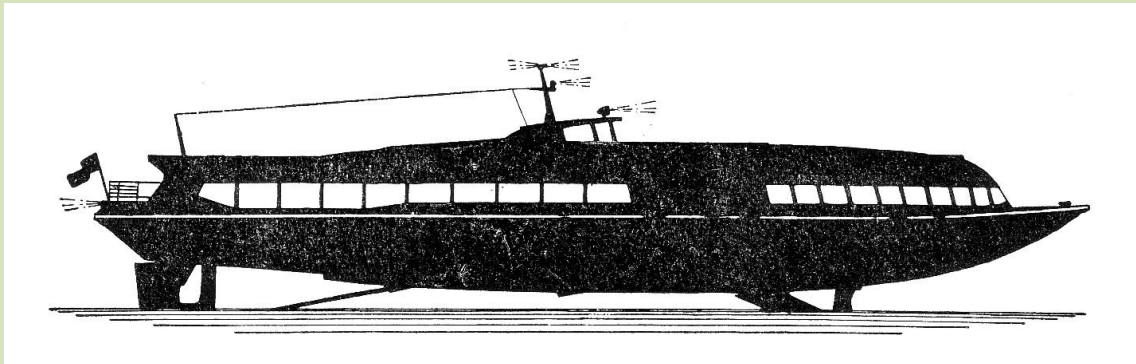
#### **Műszaki adatok:**

Teljes hossz: 27,40 m  
 Legnagyobb szélesség: 6,60 m  
 Hajótest szélessége: 4,40 m  
 Szabad oldalmagasság: 2,05 m  
 Álló helyzeti merülés: 2,23 m  
 Merülés szárnyakon haladva: 1,10 m  
 Vízkiszorítás: 29 tonna  
 Motorteljesítmény: 1200 LE.  
 Legnagyobb sebesség: 70 km/h.  
 Utas befogadó képesség: 76 fő  
 Személyzet: 4 fő

A teljes hajótest duralumíniumból készült hegesztéssel. A hordszárnyak rozsdamentes acél anyagúak. A hajót felszerelték 5 megerősített kötélbakkal, a horgony és a kikötőkötelek rögzítésére, valamint rádiótelefonnal is.

## Építési leírás

A közölt tervrajzok alapján a hajó modelljét csak tapasztalt hajómodellező tudja megépíteni, vagy ilyen modellező, klubvezető segítségével kell igénybe venni. A hajótestet és a felépítményt legcélszerűbb egy sablonra héjszerkezetként megépíteni, majd a sablont eltávolítani. A hordszárnyakat fából készítjük, ügyelve a szárnyprofilok alakjának helyes kialakítására. Az egyes alkatrészeket nagyon pontosan, és szilárdan ragasszuk össze, ez különösen fontos a hordszárnyak, és az azokat tartó lábak esetében.



*A cikk címe melletti illusztráció*

## A modell festése

A „RYW-1” szárnyashajó modell festésére leginkább megfelelő az un. „nitro” festék.

1. Sötét piros - a nyugalmi vízvonál alatti részek, kivéve a kormánylapát és a hordszárnyak.
2. Szürke árnyalatú fehér - , hátsó külső és belső mellvéd-, felépítmény-, kormányállás-oldalfalai, mentőtutaj konténere.
3. Szürke – az alsó fedélzet padlózata.
4. Sötétszürke (palaszürke) – A „ZRYW-1” felirat a szárnyashajó oldalán.
5. Fehér – Kormányállás teteje, korlátok, Tatfedélzet oldalfalai, árboc, reflektor, árbocon lévő antennák (44. alkatrész), a felépítmény oldalán lévő szárny alakú lemezek, csúszófedél (28. alkatrész), a beltér mennyezete, mentőmellények, a „Szczecin” felirat vörös alapon.
6. Kakaóbarna – Felső fedélzet padlózata
7. Vörös – hordszárnyakat tartó lábak a hajótesttől a hordszárnyakig, bal oldali helyzetjelző lámpa, mentőmellény, a „ZWIR-1” felirat a kormányon, Szczecin város címere.
8. Aranyszín – Szczecin város címere körül a díszítő szegély
9. Zöld – Jobb oldali hajzetjelző lámpa
10. Tengerkék – A hajó belső személyzeti terei, kormányállás beltéré, motortér fala.
11. Sötétkék – Legénységi pihenő beltéré
12. Szürke – Motortér és legénységi helységek ablakai, ajtói, a motortér mennyezete
13. Kék- fedélzeti WC helység
14. Kék – Szczecin város címerének háttere
15. Fekete – horgony.

16. Mahagóni – lépcsők.

17. Színtelen lakkozás – kormánykerék

18. Festetlen – hordszárnyak és kormánylapát, ezek polírozott acél színűek. Utastéri padok lábai, utastéri lépcsőkörlátok, ezek alumínium színűek.

19. Világoskék – utastéri padok kárpitozása.

### Archiváló/fordító megjegyzései:

(1) A szerző itt a svájci SUPRAMAR cég által végzett kísérletekre utalhat, és valamiért figyelmen kívül hagyja a Második Világháború alatti és az azt megelőző időszak szárnyashajózásban elért eredményeit.

(2) 1953. május 15.-én tette meg első útját a Svájc és Olaszország közötti Maggiore tavon a SUPRAMAR cég PT-10 típusú szárnyashajója. Ezzel kezdődött meg a hordszárnyas hajók polgári alkalmazása.

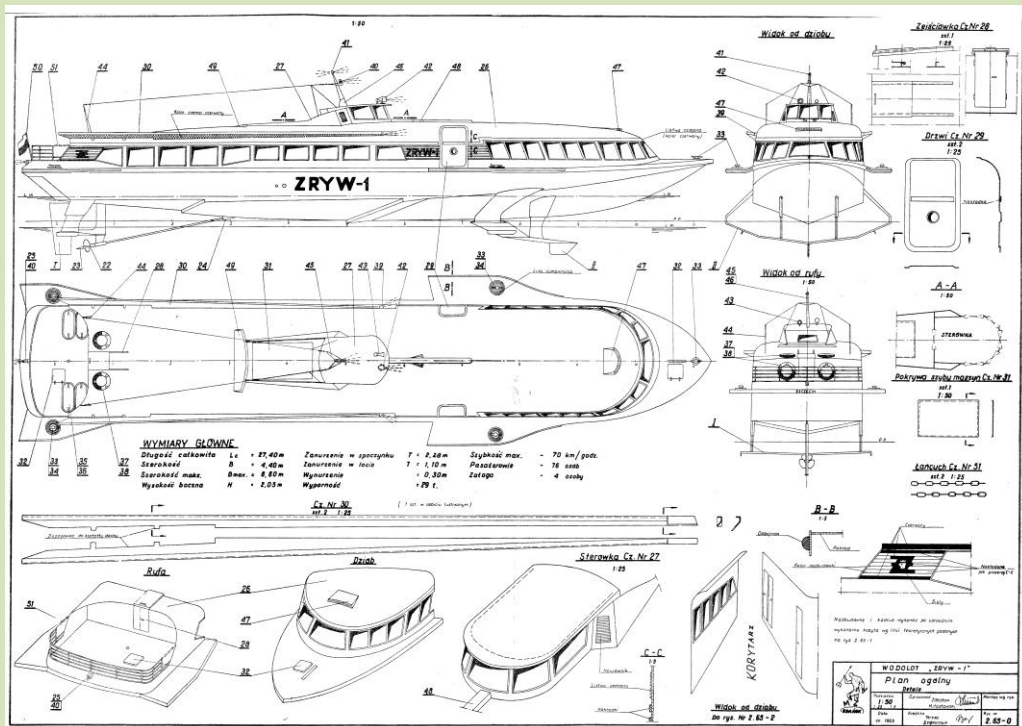
(3) 1964-ben mutatta be a Magyar Hajó- és Darugyár, Váci Gyáregysége a nagyközönségnek a Beledi Dezső tervez alapján épült „FECSKE” nevű 60 személyes hordszárnyas utas-hajót.

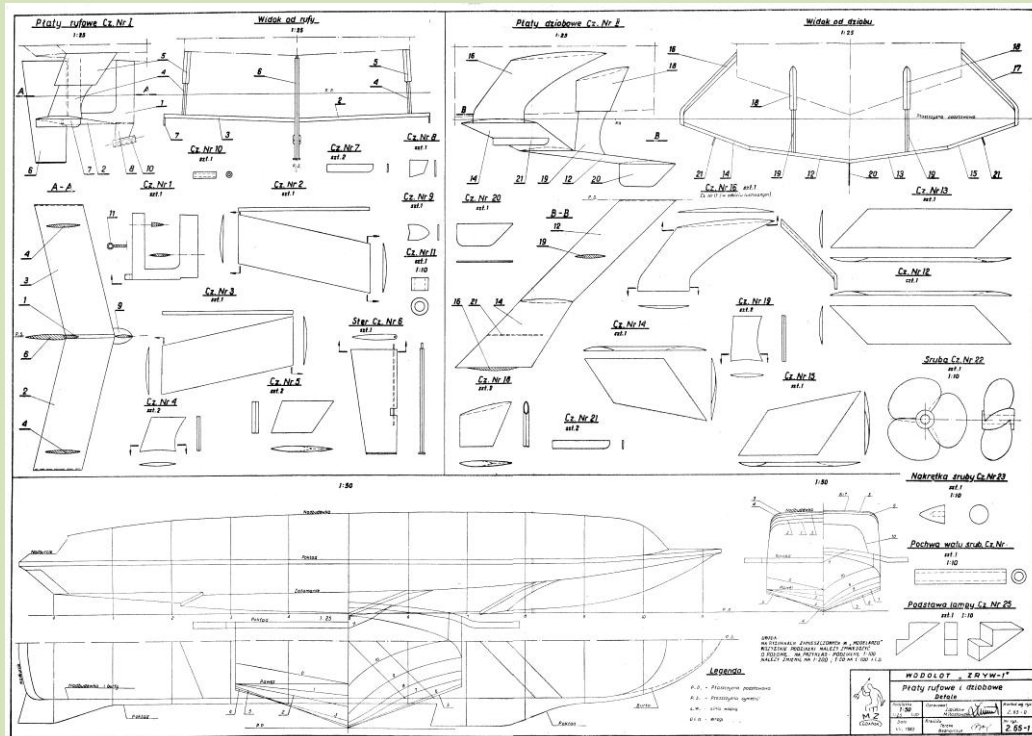
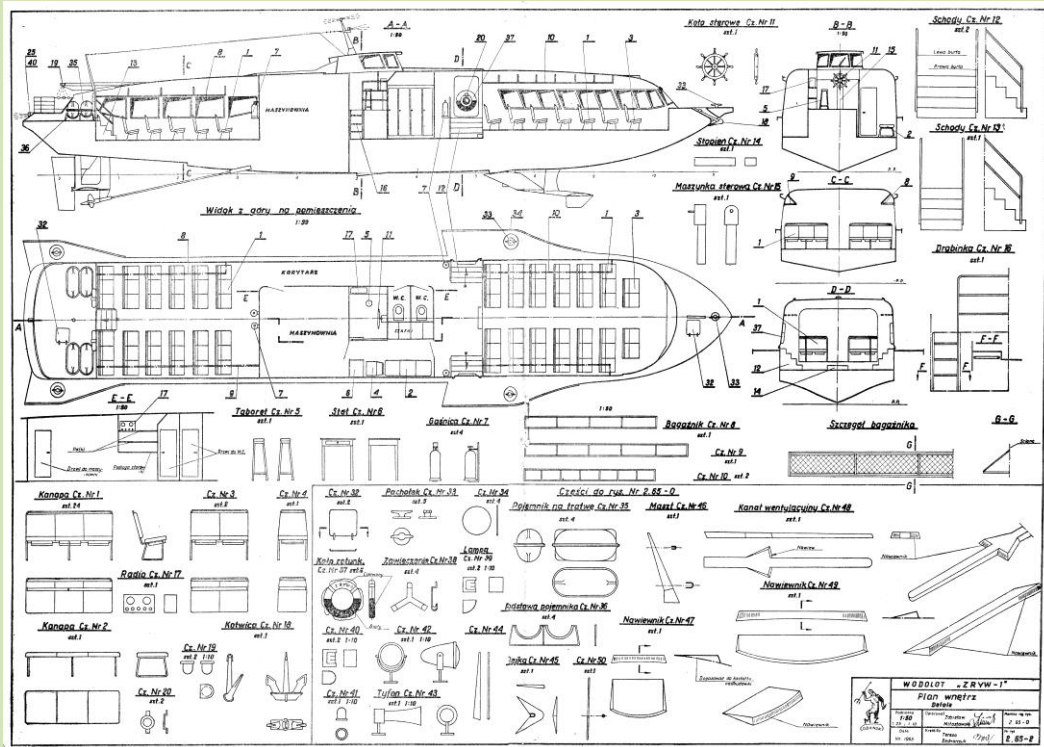
(4) A „Zryw” szó jelentése: nekilendülés.

(5) A Scsecsiny-Świnoujście közötti út kb. 60 km. hosszúságú, igen változatos, tagolt vízviszonyok mellett. Áthalad tengermelléki vizeken, épített hajózócsatornán és folyami szakaszon is. Itt található bakvíz, és édesvízi is, valamint a legváltozatosabb hullámképek és szélviszonyok. Ez az útvonal a lengyel ipar, hajógyártás és tengeri áruforgalom szempontjából igen fontos. Az útvonal tisztán szárazföldön haladva kb. 144 km lenne, így a napi személyfogyalom és tömegközlekedés is vízi úton zajlik.

(6) Viharban, erős hullámszásban a szárnyashajók kénytelenek lelassítani, és hagyományos hajók módjára, merüléssel úszásban haladni, ezért fontos tengeri üzemű szárnyashajóknál a bemerült állapotban elérhető sebesség nagyságának megadása.

### A modell rajzai





(A rajzok nagy méretben letölthetőek a [www.sry.atw.hu](http://www.sry.atw.hu) oldalról)

\*\*\*