

ELEKTROMOS HAJÓK HAZAI ANYAGBÓL

LÁTOGATÁS A WIA BOATS ÜZEMÉBEN



Viszkei András, a talán legsikeresebb hazai elektromoshajó-gyártó üzem tulajdonosa és irányítója a Balatonfői Yacht Club éttermében vár. Csak kávézás közben derül ki, hogy az egykori ügyvéd és reklámszakember érdekeltségi körébe tartozik ez a kikötő is.

GAZDASÁGOS FOKOZATBAN AZ ALAPGARNITÚRÁVAL IS TÍZ ÓRA ALATT AKÁR A TELJES BALATONT VÉGIG LEHET HAJÓZNI EGY AKKUTÖLTÉSSEL

„Gyerekkori álmom a hajózás, és úgy alakult az életem, hogy egyre több érdekes feladatot találtam ezen a területen. Öröm látni, hogy az elképzeléseimre vevők az emberek. Ezt a kikötőt sokan szeretik, nem utolsósorban a hangulatáért – a néhány kilométerre innen gyártott elektromos hajókat

meg a mértéktartó praktikumért. Ahol lehet, magyar beszállítókat választottunk. Ez jó néhány területen sikerült is – természetesen úgy, hogy a minőségi igényeinkből nem engedtünk." Vendéglátóm vékony, szívós, csillogó szemű ember. Az a típus, aki ha valamit a fejébe vesz, meg is valósítja.

„Mi hajót építünk, nemcsak státuszszimbólumot" – mondja Viszkei úr, és az a tény, hogy a Balatonon már 15 darab fut a különféle WIA típusokból, az elképzelés helyességét igazolja. Jelenleg három változatot gyártanak az üzemben. A 20.5, 26.5 és 34.5 lábas hajók egytől egyig tengeri mentőcsónakokra, halászhajókra emlékeztető praktikus úszótestek, kényelmes cockpittal, bőséges fedett térrel.

2005-ben kezdődött a történet... „Hiányzott a hazai piacról a megfizethető, Balatonon is használható motoros túrahajó. Minden üzleti ötlet megvalósítása előtt jó, ha az ember elképzezi azt, aki majd meg fogja vásárolni az adott terméket. Nos, én azokra gondoltam, akik szeretnek hajózni – de nincs kedvük megtanulni a vitorlázás fortélyait. Szeretnének kényelmes hajót – megfizethető áron. És végül: szeretnék a Balatonon használni. Azaz csak az elektromos meghajtás jöhetett szóba, hiszen itt a tavon a belsőégésű motorok használata tilos.

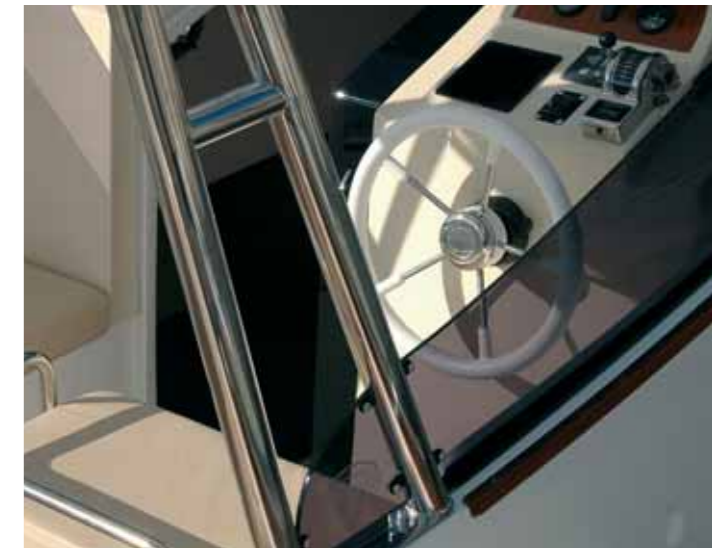
Egy hajóépítő barátommal építettük az első, húsz és fél lábas változatot. Először arra gondoltam, hogy egy meglévő hajóépítő céggel gyártatom le a hajót, és jómagam csak a forgalmazással és a további termékfejlesztéssel foglalkozom. Aztán ez a sorozatos csúszások és minőségi problémák miatt nem jött össze. Végül emiatt döntöttem a saját üzem mellett. Időközben Hargitai Csaba hajómérnök és Grescsák Zoltán műhelyvezető kollégám közreműködésével elkészültek a további változatok is."

Ezek sem koppintások, „újrarendelések" – eredeti hazai tervezés mindegyik. A legkisebbik változathoz még éppen nem kell hajóvezetői papír – a hossza egy centivel rövidebb, és az erőforrás egy tízed kilowattal gyengébb a jogszabályban rögzített határértéknél. Ilyen, amikor egy ügyvéd hajót tervezet...

A huszonhat és fél lábas változatba már 12 kilowattos motort építettek, három fekhely, külön WC, és hatalmas cockpit tartozik a hajóhoz. A műhelyben meg éppen most készül a legújabb és legnagyobb típus: a harmincnégy és fél lábas hajó két önálló kabinnal, szalonnal és öt fekhellyel már igazán kényelmes megoldás.

„A Balatonon a fedélzeten, a cockpitban élnek az emberek. A kikötőkben, de a vízen is, ez a társasági élet központja. Ezt az igényt próbáltuk meg formába önteni. Egy északi gyártó esetleg más prioritások alapján kénytelen dolgozni." – mondja Viszkei András, miközben egy sáros terepjáróba ülve a műhely felé vesszük az irányt. Nem hagy nyugodni a kérdés: ha ennyire szép és jó minden, akkor vajon miért nem hemzsegnek az elektromos hajók a Balatonon? Hogy állunk az elektromos hajtás – autózásból is ismert – gyerekbetegségeivel? A túl nehéz, alacsony kapacitású akkumulátorokkal, a rossz hatásfokú motorokkal és a nehézkes és túl gyakran szükséges „tankolás" – azaz áramfelvétel kérdéseivel?

„Egy magyarországi cég villanymotorjait használjuk, ők egész Európába szállítanak igen jó hatásfokú erőforrásokat. Mivel viszonylag nagy úszótestekről van szó, nem szembesültünk súly- és helygondokkal. Azaz: a lényegesen drágább lítium-ion akkuk helyett nyugodt szívvel választhattuk a hagyományos savas-zselés blokkokat. Csak egy példa: a közepes méretű hajó másfél tonnájából 350 kilogramm



Ezek sem koppintások, „újrarendelések", eredeti hazai tervezés mindegyik.



az akkumulátorok tömege. Mivel hangsúlyozottan nem siklóhajókról van szó, másodlagos a sebesség. 8-9 kilométeres tempónál hat-hét órát bírnak a telepek, amelyek a hajó alapfelszereléséhez tartoznak. Hét kilométeres sebességnél már tizet. Maximális tempónál másfél óra alatt elfogy az áram, de ez sem baj, hiszen a vevő kérésére akkumulátorokból akár dupla garnitúra is rendelhető. Azonban gazdaságos fokozatban az alapgarnitúrával is tíz óra alatt akár a teljes Balatont végig lehet hajózni egy akkutöltéssel. Erre persze nincs szükség, mert bármelyik kikötőben kaphatunk áramot. A gyakorlat az, hogy a napi kikötődíj befizetése esetén korlátozás nélkül rácsatlakozhatunk a hálózatra. Kiszámoltuk: egy teljes feltöltés ára három-négyszáz forint. Ezt érdemes összehasonlítani a benzin- vagy dízelmotorok fogyasztásával... Száguldozásra itt nincs mód. De nem is erre terveztük ezt a hajót. Hanem arra, amire érdekes módon a legtöbb balatoni túrázó is használja a vitorlását: sokan fel se húzzák a vásznakat, hanem kipöfögnek a kikötő elé piknikezni, fürdeni. Vagy éppen átmotoroznak Füredre vagy Siófokra ebédelni. Ezt a mi hajóinkkal zaj és kipufogógáz nélkül megtehetik. A sebességet egyébként egyre több helyen korlátozzák Európában. A holland csatornákon, a velencei lagúnákban, vagy éppen Londonban, a Temzén sem lehet száguldozni."

Időközben megérkezünk a műhelyhez. Éppen a legnagyobb, 34.5 lábás változat ösmintája készül. A test fenékkel felfelé, számítógéppel kivágott bordametszetekre épült, először fából, majd erre kerültek az üvegszál-aszti rétegek. Éppen a végső csiszolás, finomítás folyik, roppant gondosan – hiszen erre a mintára készül majd a

A dél-olasz gozo-ra emlékeztető formán feltűnik a régi hajókról jól ismert tökegerenda-forma, nem véletlenül. Lapos a test, mindössze hetven centi a merülés: szükség van némi laterálfelületre az iránytartás végett



A deck faváza is készen áll már, itt épp most kezdődött a műanyag rétegek felhordása

sablon. A deck faváza is készen áll már, itt épp most kezdődött a műanyag rétegek felhordása. A dél-olasz gozo-ra emlékeztető formán feltűnik a régi hajókról jól ismert tökegerenda-forma, nem véletlenül. Lapos a test, mindössze hetven centi a merülés: szükség van némi laterálfelületre az iránytartás végett.

Lassan indulunk, hagyjuk az embereket dolgozni. Az jár a fejemben, hogy Viszkei András olyan ember, akinek mindig mindenről eszébe jut valami. A kikötőről, az ott lévő hajósok szokásairól, igényeiről – az elektromos hajó. Az elektromos hajókról pedig ennek a környezetbarát vízi életformának a népszerűsítése. 2009-ben például megszervezik a Zöld szalagot. Egy olyan versenyt, amelyen csak elektromos hajók indulhatnak. A rajt a Kékszalaggal együtt lesz Balatonfüreden, a cél pedig a keleti medence megkerülése. Nem a befutási sorrend lesz a fontos, hanem a részvétel. Ezen a regattán minden induló nyerni fog.