

Milyen magasan repül a madár

Az újabban mind gyakoribbá váló léghajóutazások egyebeken kívül érdekes megfigyelésekre adtak alkalmat a tekintetben, hogy milyen magasra szoktak felrepülni az egyes madarak.

Hergesell strassburgi léghajós azt mondja, hogy egy alkalommal 3000 méter magasságban találkozott egy sassal, máskor 900 méter magasságban látott két gólyát. Mások más alkalommal pacsirtákat láttak ezer méter, hollókat pedig ezernégyszáz méter magasságban.

Ezeket azonban kivételes eseteknek kell tekinteni, mert rendes körülmények közt ilyen magasra nem repülnek a madarak. Ezer méteren felül vajmi ritkán találkozik léghajós madárral, sőt négyszáz méteren felül is alig van madár. A legtöbb madár ezen alul szokott repülni.

A német ornithológiai társaság kísérleteket tett arra nézve, hogy mikép viselkednek a madarak a légkör magasán fekvő vidékeken. Galambokat és egyéb madarakat vittek fel léggömbökben 900-3000 méter magasságra.

Ha a levegő tiszta volt, a madarak függőleges irányban lefelé repültek, az alsóbb légrétegekbe, ha ellenben felhők fedték el az alantabb fekvő légrétegeket, a madarak hosszabb vagy rövidebb ideig a léghajó körül röpködtek, aztán egyszerre mint a villám repültek lefelé, a merre a napfény leginkább keresztül hatolt a felhőkön.

A felhők hatása a galamboknak arra a képességére, melylyel a kellő irányt megtalálják, egy érdekes kísérlettel bizonyított be. Postagalambokat felhős időben 50 kilométer magasságra vittek fel szokott helyük fölé. Az első postagalamb csak három óra múlva érkezett haza, a másik egy órával később; az utolsók estefelé kerültek vissza, holott kora reggel bocsátották el őket.

Ugyanezt a kísérletet ismételték meg derült időben, mikor nem voltak felhők s ekkor a galambok átlag negyvenöt perc alatt hazataláltak.

1902. január

Léghajón Bécsből Pécsre

Lipót Salvátor főherceg, bécsi hadosztályparancsnok 1902. január 10-én léghajóval tette meg a Bécsből Pécsre vezető 400 kilométeres utat.

Lipót Salvátor főhercegről tudni kell, hogy szenvedélyes léghajós volt, de a Bécs-Pécs közötti útjánál érdekesebbet még nem tett meg. Több mint 400 km-t repült öt órán át minden nehézség nélkül.

A főherceg 1902. január 9-én reggel 8 órakor szállt fel léghajóján Heinter-Stoisser százados és kormányos, valamint Respaldira Alfonzó báró fregatt kapitány társaságában. Ekkor még köd borult a császárvárosra. Rövid idő után, Bécsújhely magasságában kitisztult az idő. A Dunántúl felett csaknem 100 km óránkénti sebességgel haladtak olyan magasságban, hogy csak iránytű segítségével állapíthatták meg, merre jár a léghajó.



A leszállás 13 órakor történt meg a rádfai pusztánál a nyílt mezőn, amit segítettek az itt dolgozó emberek is. A léghajó látványa nem okozott a helyieknek meglepetést vagy akár megdöbbenést, mert közel volt ide a pécsvidéki hadgyakorlatok sikeres végrehajtásához felépített léghajó állomás.

A szerkezetet Heinter-Stoisser százados irányításával azonnal kocsira emelték és a pécsi vasútállomásra szállították, ahol vasúti kocsiban 19 óra 45 perckor Bécs felé indították.

A főherceg közben kísérőivel Pécsre hajtatott és a Hajó Szállóban (Király utca 3.) megpihent. Később sétát tett a városban, az utcán több törzstisztet megszólított, Alt Sámuel alezredessel hosszabb időt töltött.

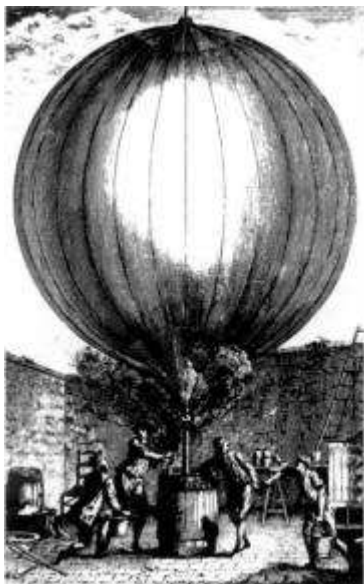
A Tausz-féle dohánytőzsdében 15 db pécsi látképet vásárolt, amit feleségének, Blanka főhercegnőnek és leányainak küldött el Bécsbe. A helyi tisztikar szinte azonnal értesült a magas rangú vendég érkezéséről. Így a vacsorát a főherceggel együtt a Secessió sörözőben költötték el, ahol a léghajós fesztelenül társalgott a tisztekkel, elsősorban légi útjának élményeit osztotta meg velük.

Este 23 óra 10 perckor a főherceg a Budapest felé induló személyvonattal Kelenföld - Bruckon át visszautazott Bécsbe.

1902. január

A léghajó feltalálása és a véletlen

A léghajó feltalálására állítólag egy érdekes véletlen vezetett. Mongolfier felesége egy mulatságra akart menni. Kimosta e célra a szoknyáját s mosás után szárítani akasztotta egy erősen befűtött kis kályha fölé. A meleg levegő felduzzasztotta a szoknyát, mely erre fölszállt a szoba mennyezetéig. Az asszony elcsodálkozva behívta az urát, a ki gondolkodóba esett a dolgon és nemsokára megcsinálta az első léghajót, mely tudvalevőleg meleg levegővel volt töltve.



1902. február

Baleset egy léghajóval

A bécsi katonai léghajózási osztályból gyakran szállnak föl léghajóval. Legutóbb Jankovics főhadnagy a bosnyák ezredből és Fabró Móricz sorhajó-hadnagy.

Szalvátor főherceg léghajóján szálltak föl s Pápára jutottak, de leszállni sehoggy sem tudtak. Ilyen helyzetben jutottak el Pápától éjszakra a pusztá-gyimóthi pusztára délután fél 4 óra tájban. Itt ismét le akartak szállni, de nem tudtak. Majdnem háromnegyed óráig mozgott ide-oda ugy 30-40 méter magasságban a léghajó, míg a kötelek több helyen a földet érték. A válságos helyzetben, midőn a léghajó emelkedni kezdett, lekiáltottak, hogy fogják el a köteleket, a mi meg is történt, de a léghajó a kosárral oly gyorsan esett le, hogy a bennülők földobódtak és ennek következtében Fabró Móricz hadnagynak a jobb lábszára eltörött. A sebesültet Mayer Lajos pusztá-gyimóthi nagybérlő lakására szállították ápolás végett.

1902. február

Léghajók fölszállása a Margit-szigetről

A léghajózás az utóbbi időkben nagyot fejlődött. Bár a kormányzó léghajót máig nem sikerült feltalálni és Santos Dumont és mások kísérletei most is kísérletek, a levegőt járó készülékek tökélesedtek.

Főleg úgy, hogy a fölszállásra, bizonyos vidék áttekintésére szerelhessék föl. Ennek a hadsereg vehetné hasznát. A katonaságnál tehát Európában külön léghajó osztályt szerveztek. A mi hadseregünknel is. Nem, mint sportot űzik, hanem mint a hirádo és kémlelő szolgálat kiegészítójét. Bécsben a hadsereg szervezetébe illesztve működik a léghajózó osztály, mely az 1896-iki budapesti ezredéves kiállításon is bemutatta gyakorlottságát.

Budapesten a léghajózási kísérletekhez való csatlakozás szempontjából alakult a *Magyar Aero-klub*. Célül tűzte ki a tudományos kutatást; nevezetesen részt vesz a nemzetközi meteorológiai munkálatokban. Törekedni fog arra is, hogy a léghajózást hazánkban lehetőleg meghonosítsa és megkedveltesse.

Márczius 2-án alakult meg Budapesten az új klub, a melynek védnökségét Lipót Szalvátor főherceg vállalta el, a ki Bécsből több léghajózást tett *Meteor* léggömbjével.



A Magyar Aero-klub érdekes működését azzal kezdte meg, hogy május elsejének reggelén a Margit-sziget sporttelepről két fölszállást rendezett léghajóval. Egyiket Lipót Szalvátor főherceg *Meteor* léggömbjével. A margit-szigeti ünnepély programját így állapították meg: Gróf Széchenyi Béla koronaőr, a klub elnöke, megköszönte a főhercegnek a védnökség elfogadását.

Augusztai főhercegnő megkeresztelte a magyar klub léggömbjét *Turul* névre. Apró, iránymutató ballonok felbocsátása. A főherceg ballonja: a *Meteor* elindult. A ballont a főherceg maga vezette. Kiséretében gróf Majláth László főrendiházi tag, továbbá Král Sándor tüzérfőhadnagy, a klub egyik kapitánya utaztak.

A magyar ballonozás kezdetei



Az ember először hőlégballonnal emelkedett sikeresen a levegőbe. Ezt a felemelő érzést Jean-Francois Pilâtre de Rozier francia fizikus és Francois d'Arlandes márki élte át elsőként, Etienne-Jacques és Joseph-Michel Montgolfier által készített hőlégballonnal 1783. november 21-én, Franciaországban, Bois de Boulogne-ban. 9 kilométeres utat tettek meg 100 m magasan, Párizs felett. A hőlégballon magassága 22 m, átmérője közel 14,5 m és térfogata 2000 m³ volt. Ekkor kezdődött a levegő meghódítása.

A léggömb kísérletek izgalomba hozták egész Európát. Magyarországon először 1783-ban Nyemecz tanár az állam költségén tett kísérletet a Montgolfier testvérek utánczására, de mindkét próbálkozása

csődöt mondott. 1874-ben viszont két hidrogénnel töltött "repülő golyóbis" emelkedett föl. Az elsőt a zágrábi születésű Domin Ferenc József jezsuita szerzetes, a másodikat az 1746. május 6-án Kunszentmártonban született Szablik István piarista készítette. Kísérletéről a Pressburger Zeitung 1784. július 27-én így számolt be:

"Szablik léggömbje 14 finoman kidolgozott, vörösre és fehérre festett, kencével bevont ökörhólyagból készült. A szabályos gömb alakú "égi golyóbis", miután megtöltötték "gyúlékony levegővel" [hidrogén], 11 órakor emelkedett fel. A 21 hüvelyk [55 cm] átmérőjű léggömb merőlegesen szállt a magasba és mintegy 24 ölnyi [45 m] magasságot ért el. Negyedóra múltán azonban elszakította kötelét és délnyugat felé szállt egyre magassabbra, míg azután egy első osztályú csillag nagyságúvá zsugorodott. (...)

Szablik eredményes kísérletének értékéből mit sem von le az, hogy léggömbje a hidrogén tömegesebb előállításának nehézkes volta és valószínűleg pénzsűke miatt is - viszonylag kis méretű volt."

Az első felszállást Magyarországon Manner és Kraskovits bécsi fizikus-doktorok ballonja hajtotta végre. 1811. június 3-án "hétfőn estve nem ugyan a Labyrinthból, hanem tágas mezőrűl Pesten a Város Erdeje (Városliget) mellül Magyar Országban legelőször felemelkedett egy új vadonatúj Dedalusként Menner úr a levegői golyóbisával. Ez olyan nagy volt, hogy 3600 akó bor bele fért volna."

"A léggömb textilből készült, és hidrogénnel volt megtöltve. Selyemháló burkolata volt, amelyről a lefutó 40 erős zsinag tartotta a hosszúkás kosarat. Ebben különféle műszerek és kellékek mellett a léghajós helyezkedett el. A légi járműre a tulajdonosa sasokat és különféle figurákat, feliratokat festett. A léggömb feltöltésének és felbocsátásának időpontját három-három ágyúlövés jelezte. Ez a léggömb volt az első hazánkban, amely nemcsak embert is szállított, hanem Menner dr. - aki egyébként orvos volt - kis selyem ernyőkkel háziállatokat bocsátott a földre sértetlenül s így a nézőközönség először látott ejtőernyővel leereszkedő élőlényeket. A léggömb szabadon a szél áramlatának Gyöngyösig repült és ott utasával simán földet ért."

Ezután már egyre több magyar vonatkozású repülést is dokumentáltak:

1811. szept. 15. dr. Kraskowitz Pozsonyból a Fertő-tó közelébe repül.

1846. márc. 15. a német Lehmann léggömbvezető a pesti Lövölde térről, akkor Hermina mező, szállt fel.

1850. májusában Coxwell európai léggömbkörútjának utasa a magyar Eszterházi Pál.

1857-ben a Moszka léggömböt mutatják be Budapesten 25000 néző előtt.

1875 - Batthyány Elemér Párizsból Pestre léghajózik a francia Coruth léghajóján.

Az 1880-as években már Silberer bécsi tanár léghajója tartotta lázban a pestieket. A nevezetes Vindobona selyemből készült, bizonyos Brissonet párizsi cégénél, kosarát spanyol nádból fonták. Felszállása 1883. június 23-án történt a mai Lövölde térről, a lövölde kertjéből. A Vasárnapi Ujság beszámolót közölt az utazásról, amely Gubacs, Kispest és Szentlőrinc felett Alsó-Pakonyig tartott. Godard francia léghajós többszöri felszállása alkalmából a léggömb kosara alatt felerősített trapézon akrobaták mutatványaival szórakoztatta a közönséget.

Ugyanekkor egy hatalmas katonai léggömb a kiállítás tere fölé sokszor felemelkedve módot adott arra, hogy a páratlan kiállítást madártávlatból megtekintsék utasai (összesen 7017 utas.)

"1896. június 26-án Tolnay Lajos, Konkoly-Thege Miklós, az ó-gyallai csillagdának egy hivatalnoka és a meteorológiai intézet kiállítási csarnokának vezetője Godard kapitánnyal, a Ballon Captif tulajdonosával, szabad léghajó utazást tett a milleniumi kiállítás területéről, amely látványosságot a közönség ingyen élvezhette."

"Érdekes, hogy Godard mily egyszerű módon állapítja meg az ereszkedést és emelkedést. Minden segédeszköz használata nélkül nem tesz egyebet, mint széttépett papirdarabokat dob ki a kosárból s ha a papirdarabok emelkednek, a ballon kelleténél jobban ereszkedik, ha a papirdarabok esnek, akkor a léghajó emelkedik, ha a papirszeletkéék libegni látszanak, a ballon is körülbelül egy magasságban mozog vagy gyöngén ereszkedik, ez a legegyszerűbb mód és a legpraktikusabb eszköz a niveau-különbözet meghatározására."

A magyar származású fakereskedőnek, Schwarcz Dávidnak támad az a gondolata, hogy egy alumínium léghajót építsen. A merev vázú léghajó 1897. november 3-án Berlinben emelkedett fel egyetlen, balszerencsés útjára.



Aki egyszer repül ballonnal, azt örökre megragadja az élmény és mindent megtesz azért, hogy ismét a levegőbe emelkedhessen. Így volt ezzel Tolnay Lajos és Konkoly-Thege Miklós, akik öt évvel az első repülésük után, 1902-ben már alapító tagjai voltak a Lipót Szalvátor főherceg védnöksége alatt, Budapesten megalakult az első magyar aéro-klubnak.

A Magyar Aero Club 1902-ben Augsburgban megvásárolta a Turul nevű léggömböt, ami az első ballon volt magyar tulajdonban, ami képes volt embereket is szállítani.

1902. május