

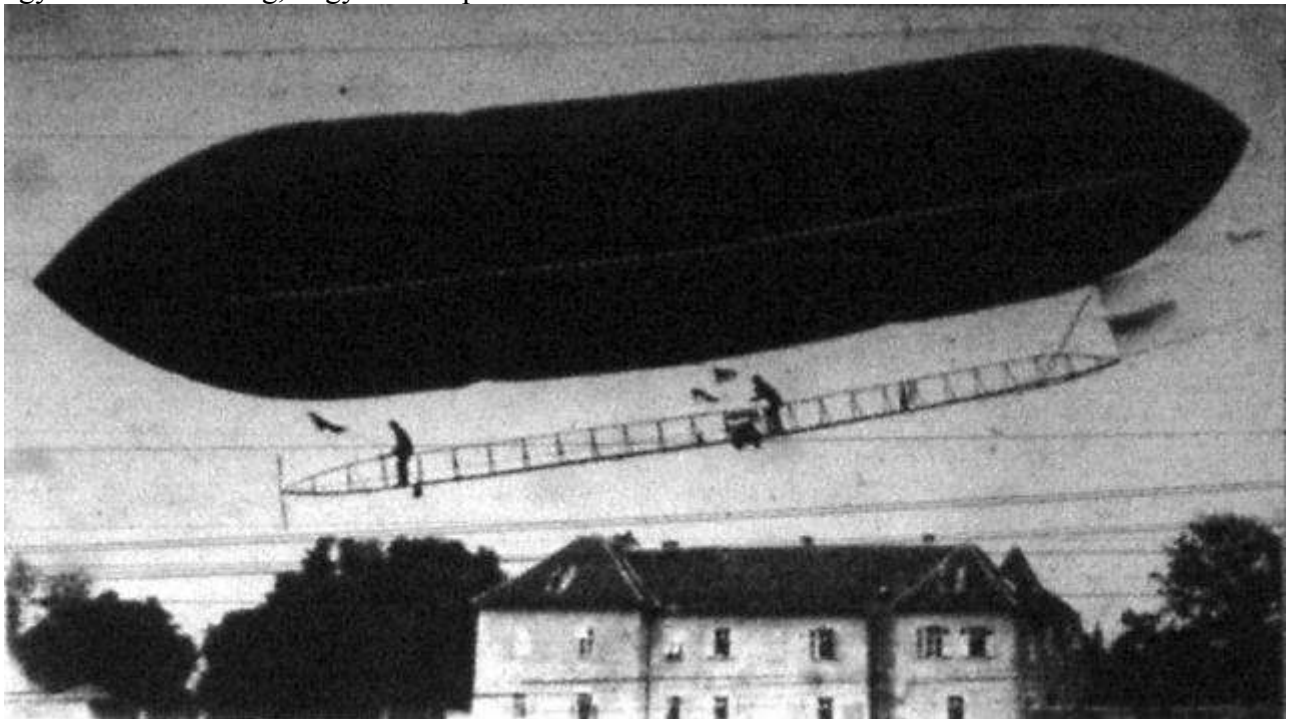
Hadi léghajóink

Korunk legaktuálisabb problémája a kormányozható léghajó. A hadviselés technikája is ettől az eszköztől várja haladását. Franciaországban a Patrieval, Angliában a Nulli Secundussal, Németországban a Parseval és Zeppelin léghajóval arattak számottevő sikereket.

A mi hadi léghajó osztályunk még sokkal fiatalabb, mint a külföldé. Csak 1890-ben szervezték az első magyar-osztrák léghajós csapatot. Akkor még csak egyetlenegy kis kötött-léghajóból (ballon captiv) állt a csapat egész felszerelése, ma már tökéletesen egyenrangú a többi európai nagyhatalom léghajós-osztályával. Már nálunk is méltányolják a léghajó rendkívüli hasznos szerepét a háborúban.

Különösen Lipót Szalvátor főhercegnek köszönhet sokat léghajós osztályunk. Lipót Szalvátor maga is kiváló léghajós, a ki számos utat tett meg Meteor nevű léggömjén. Őt és feleségét, Blanka főhercegnőt, valamint léghajós-osztályunk kiváló parancsnokát Hinterstoisser Ferencz kapitányt ábrázolja egyik eredeti felvételünk, a mely a léghajós osztály szemeringi gyakorlatán készült.

A másik képünk a magyar-osztrák kormányozható sárkány-léghajót ábrázolja felszállás előtt a Szemeringen. A léghajó hosszukás, ovál alaku és a katonai szakértők véleménye szerint kiváló szerkezetű. Persze, a kísérletek eredménye katonai titok, de a beavatottak véleménye szerint a mi léghajóink bátran versenyezhetnek a német katonai léghajókkal. Ámbár még egyik se mutatta meg, hogy mire képes háború esetén.



Az első osztrák kormányozható léghajó

Adja az Isten, hogy minél későbben bizonyítsák be a gyakorlatban, hogy a hadi léghajó a mai hadviselés egyik legfontosabb eszköze. Annyi bizonyos, hogy a léghajók kormányozhatósága esetén a hadi léghajós-osztályokra elsőrendű feladat vár és így fejlesztésük kiváló érdeke minden hatalomnak.

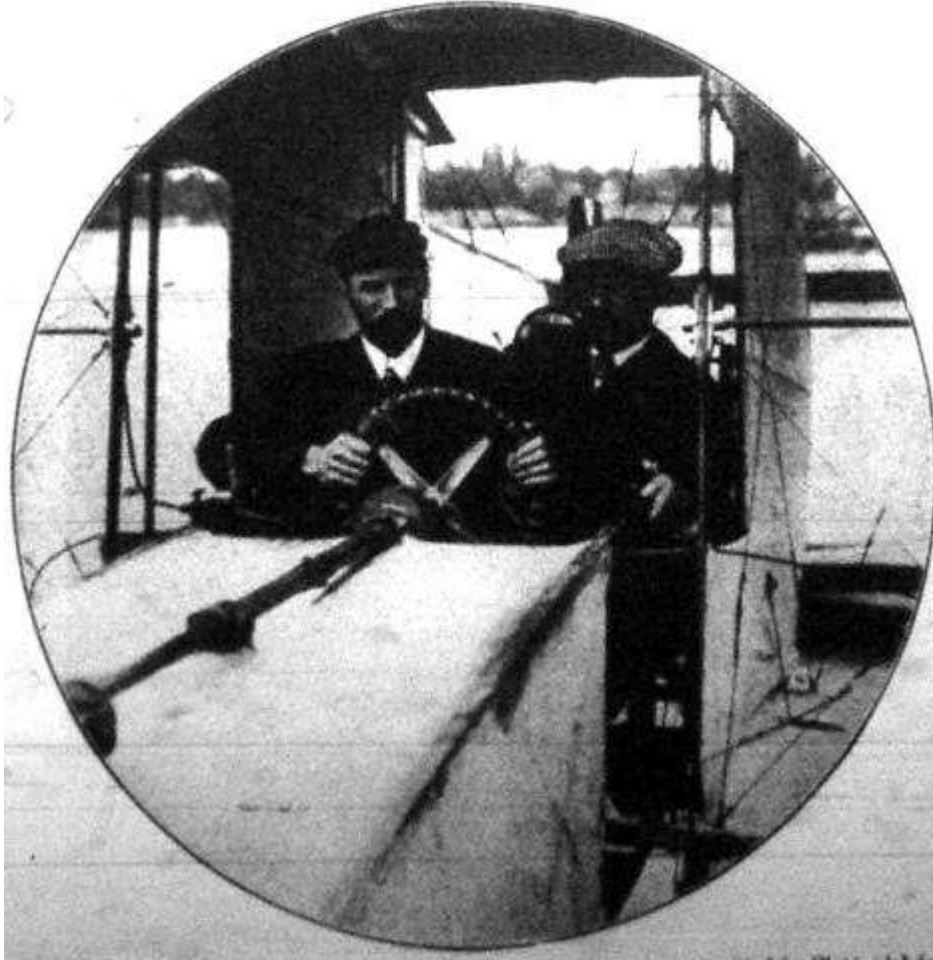
1908. április

A repülőgép diadala

Többször adtunk már hírt Farmannak, a híres párisi léghajósnak kísérleteiről, melyek bizonyítást tesznek arról, hogy az ő sárkányszerkezetű gépe megoldotta a léggömb nélküli repülés kérdését és kellő tökéletesítés után gyakorlati célokra is használható lesz.

Farman most 6000 frankba fogadott, hogy gépével akár egy kilométernyi utat is megtesz – hátrafelé. Sőt, hogy repülőgépének erejét is bebizonyítsa, arra is vállalkozott, hogy erre a különös légútra társat is visz magával. Vállalkozó persze nagyon sok akadt, de Farman ezek közül Archdeacont, a léghajósport lelkes mecénását tisztelte meg azzal, hogy útitársául választotta.

A felszállás több ezer ember jelenlétében a párisi Bois de Boulogne (városliget) egyik tisztásán történt. Farman fényes stílusban nyerte meg a fogadást: 1240 métert tett meg hátrafelé a levegőben, anélkül, hogy egyszer is érintette volna a földet.



Farman a híres párisi léghajós a minap ismét felszállott sárkány-alakú repülőgépével
1908, június

Zeppelin gróf legújabb felszállása

Zeppelin gróf, a híres léghajós, a minap ismét felszállt több újabb szerkezettel ellátott léghajójával a Bodeni-tó mellett fekvő Friedrichshafenben.

Kísérlete minden eddiginél nagyobb sikerrel járt. Minden irányban bekalandozta Radensburg környékét, majd visszatért a Bodeni-tóra, ezt megkerülte 500 méternyi magasságban. Kétórai előre kijelölt menet után a léghajó még egy teljes óráig keringett minden irányban, míg a sötétség be nem állott. Azután beszüntette motorainak működését, mire a szél visszavitte Friedrichshafenbe. Ez a kísérlet ismét bebizonyította, hogy a Zeppelin-féle léghajó kiváló röpképességében nem lehet többé kételkedni.

Zeppelin léghajója szivaralakú és alumíniumból készült. 13 rekeszből áll, s így, ha az egyik elromlik, a többi fönntartja. Az egész léghajó selyemmel van bevonva. Négy, aránylag kis csavar hajtja, kettő az előrészen, kettő pedig a hátsó részen van elhelyezve. Két, ugyancsak alumíniumból készült csónak van a léggömb alsó részén elhelyezve mozgékonyan, ezek között egy 40 méter hosszú folyosóval, melyen közlekedni lehet.

A léggömb a Bodeni-tó partján épített félszerben van elhelyezve. Egy ott levő sínszerkezeten nyugszik, ezzel együtt húzzák ki a félszerből és a sínekről száll fel. Rendkívül érdekes ez az óriási leláncolt tutajon álló építmény, amely lehetővé teszi azt, hogy a léghajó az indulása után következő időben a víz fölött röpkülve, semmi akadályba se ütközzék, míg el nem éri a rendes magasságot.

A 70 éves Zeppelin grófnak legutóbbi kísérlete is fényesen sikerült. Nehéz viszonyok közt, fellegekbe nyúló hegyek fölött és erős szél ellenében tizenhét óráig maradt a levegőben és léghajója mindvégig engedelmeskedett kormányosának. Ez a nagy siker most a léghajósok javára billentette a mérleget, szemben azokkal, a kik a repülőgép hívei. Most már valószínűnek látszik, hogy Zeppelinnek sikerülni fog léghajóját huszonnégy óráig, sőt még tovább is, föltétlen biztonsággal kormányozni. E mellett az óriási léghajón húsz ember is utazhatik, a minek katonai szempontból igen nagy fontossága van.



Képünkön jól láthatjuk az óriási léghajót, amint Konstanz városa fölött röpkül el.
1908. július

Zeppelin a katasztrófa után

Az öreg württembergi generális, a ki a múlt héten negyvennyolcz óra alatt megérte a legnagyobb dicsőséget és a legnagyobb fájdalmat, a mi embernek megadathatik, azóta már – megint rajzolja, tervezi, csinálja a hajóját, a mely fölszállván, úgy arasson diadalt a kék levegőn, hogy ne kelljen belépusztulnia a diadalába.

Semmire se juthatott kevesebb ideje gróf Zeppelinnek, mint arra, hogy elcsüggedjen. Ki se csordulhatott a könny a szeméből, mikor büszke légi táltosa pusztulását meghallotta, már mint egy végtelen áradat özönlötte körül egy egész nemzetnek, félszáz millió embernek tüzes bizalma, bátorítása, lelkes vigasztalás. Császár és koldus versenyzett, hogy melyik kapja a vállára, melyik érhesen közelebb hozzá a lelke támogatására.

Mi a valóságos értéke a Zeppelin találmányának még abban az esetben is, ha a sikere harmóniáját nem rontja meg semmiféle katasztrófa: erről lehet és fognak is még sokat beszélni. Igen komoly helyen, ott, a hol a tudományos fölkészültség hivatottságával nézik és méregetik a dolgot: a ragyogó eredmény nem némított el minden szkepszist és kevés a hajlandóság a diadal véglegességének elismerésére.

De a nemzeti lélek ama megnyilatkozása előtt, a mely Zeppelin sikere és még inkább a szerencsétlensége nyomán föltárult: ez igenis elnémít, meghat, megragad és kalaplevételre kényszerít minden igazságos embert. Ez teljes, ez tökéletes, ez szárnyal olyan magasan, mint a mennyire akár a legtokéletesebb léghajó is fölemelkedhetik. A németiség együttérzésének azt a fajtáját, a mely a nemzet-testből sarjadzott nagy eszmék kiválóságát öntudatnak szívja magába és az összetartozás erős elemévé teszi: a németeknél sokszor megtaláljuk olyan mértékben is, a mely már torzul és visszatetszően hat.

A milyen kietlen és bántó dolognak érezzük azt, ha emberekben semmi fogékonyság se mutatkozik meg a nemzet nagyjainak értéke és tisztelete iránt, olyan visszatetsző és hol sértő, hol meg nevetséges a mindennapi életben a németeknek az a folyton kiütköző hajlandósága, a mely valamennyiük egyéni tulajdonságának akarja éreztetni összes nagyjaink kiválóságát. Mintha minden német ember külön-külön maga csinálta volna meg a német birodalmi egységet és írta volna Schillernek meg Goethének a költeményeit.

Mondom: ez a túlzottsága egy erénynek a köznapiságban visszásan és visszatetszően hat, de hogy nem egyéb, mint egy erénynek a túlzása, ez gyönyörűen beigazolódott egy rendkívüliség fényében, a melyben az igazi lelke úgy ragyogott ki, hogy a szemünk elkáprázhatott a látásától. Azoknak, a kiknek lelke, figyelme, pénze, minden áldozóképessége ily nyíltan, ily mohón, ily korlátlanul áll rendelkezésre annak, a ki a soraik közül valami nagyot alkot vagy nagyra tör: azoknak meg van a joguk, hogy a dicsősége közvetlen osztályosaiúl érezzék magukat, mert tele vannak készséggel és vággyal, hogy, ha az alkotás értelmében nem is lehetnek a munkában e nagyoknak társai, támogatói, szolgálói legyenek.

Megilletődve és tisztelettel nézzük ezt a gyönyörű megnyilatkozást. Tisztelettel és fájdalommal, mert nem tud eszünkbe nem jutni egy egész sereg nagyszerű magyar törekvés, a melyek elsodródtek vagy elbuktak, mert a közömbösség hideg levegőjét itthon ki nem bírhatták...

1908. augusztus

Léghajók és repülőgépek

A miről ezer mérnök és százszorannyi laikus eddig csak ábrándozott: a kormányozható léghajó és a repülőgép már megvan. Merev acél és alumínium keretbe foglalt ballonokkal félnapi, mázsás repülőgépekkel másfél órai utakat ma könnyű szerrel száguldoznak be a levegő oceánjában, melynek a tenger fölött az az előnye van, hogy benne számtalan irányú mozgás lehetséges.

Sajnos, valamennyi ilyen hír a külföldről jön, mert Magyarországon a mesterséges repülés problémájával csak merész fantáziájú, de egyébként teljesen laikus mesteremberek foglalkoznak, a kiknek a levegő különleges sajátosságairól halvány sejtelmük sincs.

A múlt század nyolczvanas éveiben érthetetlen módon az a nézet vált meggyőződéssé az aviatikával, vagyis a mesterséges repüléssel szakszerűleg foglalkozók közt, hogy a repülés nem fortély, hanem erő kérdése.

Némelyik mérnök még azzal az állítással is meglepte a világot, hogy például egy fecske, a mely reggeltől estig minden fáradság nélkül röpköd, naponkint száz és száz lóerőt pazarol el. Mindenki elhitte ezt abban az időben, a míg Platte be nem bizonyította, hogy az ilyen állítás képtelenség, mert erőt nem lehet kifejteni anyagelhasználás nélkül, az a pár ezer szúnyog és légy pedig, a mit a fecske egy nap alatt megeszik, nem szolgáltathat száz és száz lóerőt.

A téves felfogásnak azonban mégis volt valami haszna: a mérnökök hozzáláttak repülési célokra alkalmas könnyű, de erős hajtógépek készítéséhez. És be kell ismerni azt is, hogy a nagy sikerek, a melyekkel ebben az évben Farman, Delagrange, Blériot, a két Wright testvér, továbbá gróf Zeppelin, valamint Parseval és Gross őrnagyok a világot bámulatba ejtették, kizárólag ezeknek a benzin-motoroknak köszönhetők.

Ez idő szerint a mesterséges repülésnek csupán kétféle módja foglalkoztatja a szakembereket: az egyik mód a szivaralakú ballonnal, a másik mód a sárkányszerkezettel akarja a kérdést végleg megoldani.

Mindenki tudja, hogy a ballon könnyebb a levegőnél és ebből az okból tíz-tizenöt embert is fölvisz a levegőbe. Ha szélcsend van, vagy csupán mérsékelt szél fúj, a ballon kormányzása ma már nem nehéz feladat. Erősebb szelek azonban elsodorják könnyörtelenül és ez ellen nincsen segítség. A gáz pedig, a mely belőlük állandóan ömlik, minden pillanatban annak van kitéve, hogy tüzet fog a benzinmotor szikrájától és akkor a ballonnak vége van.

Tíz ilyen kormányozható léghajó közül eddig vagy nyolcz felrobbant, vagy egy erősebb szélben tört millió darabra. Minthogy pedig egy-egy ilyen léghajó legalább három-négyszázezer korona költséget emészt fel, nyilvánvaló, hogy a ballonrendszer kultiválása nagyon drága multság, amelyet igazán csak a hadügyi kormányok engedhetnek meg maguknak.

A sárkányrendszer már olcsóbb, de azért sokkal szebb kilátásokkal kecsegtet. Az eredmények, a melyeket eddig produkált, máris nagyszerűek. Ki nem hallotta pár év előtt Santos-Dumont, az idén pedig Farman, a két Wright-testvér és Delagrange neveit minduntalan emlegetni?

Ezek is mindnyájan egy csapáson haladnak és gépeiken csupán a motor szerkezete és a hajtócsavar elhelyezése más. Minthogy ezek a gépek sokat fognak még magukról beszéltetni, érdemes megismertetni a sárkányrendszer lényegét a magyar közönséggel.

Tessék elképzelni egy kerekeken járó téglalakot, a melynek hat lapja közül csupán a két legnagyobb és két legkisebb van befödve kifeszített vászonnal. Az alsó lap közepén a gépész foglal helyet, ülve a motor fölött. Ez a motor, amely huszonöt-harmincz lóerejű, a lejtősen állított téglalakot nekihajtja egy propellerrel a levegőnek. Az egész repülőgép egy darabig a földön szalad, de mikor már elég nagy a sebessége, hirtelen felszökik a levegőbe, szakasztott olyan módon, mint szélcsendben a papiros sárkány, amelyet fonálon húz a szaladó gyermek.

Tökéletesen mindegy ugyanis, hogy a sárkányt előlről húzzák-e fonállal, vagy hátulról hajtják propellerrel.

Egészen a múlt évig a sárkánygépek nem bírták magukat a levegőben huzamosabb ideig fenntartani, mert gyenge volt a motorjuk, a mely a propellert forgatta. Ez évi májusban végre olyan kitűnő motort csináltatott Farman a repülő-sárkányához, hogy ez 40-50 kilométer óránkénti kezdősebességgel indulhatott. Ekkor történt az első nagy szenzáció: Farman mintegy hat perczig repült egyfolytában. Igaz, hogy nem jutott magasabbra 5-6 méternél, de kezdetnek elég volt ez is. Egy hét múlva versenytársa, Delagrange már negyedóráig repült, újabb pár hét múlva pedig Wright Orville Washingtonban hetven perczig, bátyja, Wright Wilbur másfél óráig maradt a magasban, olyan repülőgéppel, a mely legalább háromszáz kilogramm súlyú.

Azt lehetne vélni e káprázatos sikerek után, hogy most már tényleg fel van találva az a gép, amely az emberiségnek évezredek óta vágyai netovábbja volt. Sajnos, itt még nem tartunk. A sárkányrendszerű repülőgép tényleg repül ugyan, de mégsem úgy repül, hogy most már mindenki bátran rábízhatná magát és automobil helyett rajta száguldozna.

Egyetlen hiányossága van a sárkányrendszerű repülőgépnek: az, hogy csupán óriási gyorsasággal képesek haladni a levegőben. Mihelyt a gyorsaság csökken, azonnal leszállnak a földre, ha pedig a sebesség hirtelenül szűnik meg, le is esnek és természetesen azonnal összetörnek. Ezenkívül, bármilyen csekély baj támad a motorban, a repülőgép azonnal elveszti az egyensúlyt, amelyet különben is csak akrobata ügyességgel tud a gépész fenntartani.

Látnivaló, hogy a sárkánygépnek tényleg van ugyan jövője, de csak akkor, ha annyira tökéletesítik, hogy lassabban is repülhessen. Mert mint Wright, Farman, Delagrange, Blériot, Hering és a többi professzionátus aeronauta már sejti is, a nagy titoknak ez az egyedüli helyes megfejtése. A sárkánygéppel végzett kísérletek ugyanis mindenben megerősítették Platte német mérnöknek azt a nézetét, hogy a repülésnél nem az erő játssza a főszerepet, hanem egy megfelelő alakú és nagyságú felületnek ügyes beállítása.

Ennek a felületnek nem szabad merevnek, mozdulatlannak lennie, hanem magának is működnie kell, részint azért, hogy még jobban sűrítse maga alatt a levegőt, részint pedig, hogy az egyensúlyozást könnyebbé tegye.

A természettől még egyetlen titkot se lehetett olyan nehezen kicsikarni, mint a repülés titkát. De az emberi szellem végre ki fogja fürkészni az utat, a mely ehhez a titokhoz vezet, miután keresztül-kasul járta az összes tévutakat, nem egy vértanút veszelve el mindegyiken.

1908. október