

Repült egy magyar aviatikus.

Zsélyi utóda:
Székely Mihály.

(Az Est tudósítójától.)

A repülőtelep mostohagyermekai, a magyar aviatikusok közül ma hajnalban diadalmasan emelkedett a levegőbe egy karcsu, könnyed kis biplán. Székely Mihály Budapesti mérnök ült rajta, fiatal, félig még gyerekember.

Öt hete dolgozik gépén; tegnap készült el vele és ma volt első, sikeres felszállása.

Magyar biplán a levegőben.

Ma hajnalban, ötödfél órakor, az eső éppen szünetelt, csak sűrű, borongós felhők borultak nagy szélcsend közepette a repülőterre, a mikor kivontattak egy apró, könnyed, minden eddigi típustól lényegesen különböző repülőgépet a porondra.

Székely Mihály magyar mérnök gépe volt. Kicsiny, könnyed, két-siku ez a gép. Elöl két keskeny, de keskenységéhez képest feltűnően hosszú felület van rajta. A felső hosszabb az alsónál. Azonkívül a felső felület kétoldalt még két mozgatható leffentyűvel van meghosszabbítva. Ezek az egyensúlyozófelületek, a melyeket mozgatva stabilizálja a pilóta a gépét. A zárka is kicsiny. Elöl van a magassági kormány, hátul az oldalkormány. Alacsony alváza van és *elöl van elhelyezve Darracq-mótora*, valamint a fából való légsavár, a mely olyan, mint a Blériot gépén.

Tegnap futópróbát tartott. Ma kivontatván a gépet a porondra, mintegy ötszáz métert futott a földön, Székely meg volt elégedve a motor működésével, megfordította tehát a gépét és

rövid nekifutás után fölemelkedett.

Egy méter magasságban szállt a kis magyar biplán. Mintegy száz métert tett meg a levegőben, *egy fordulót is tett*, megkerült egy pilónt.

Aztán leszállt.

Néhány perc múlva a gép újra nekifutott magyar utasával. Most rögtön öt méter magasra emelkedett a gép, tán ötven-hatvan métert tett meg, ekkor *ingadozni kezdett*, Székely tehát gyorsan leszállt.

A körülállók, az ifju magyar mérnök barátai és Az Est tudósítója meghatottan nézték a magyar gép viselkedését. Melegen üdvözölték a fiatal aviatikust.

Székely Mihály.

■ A levegő magyar küzdője, Székely Mihály huszonöt esztendősi fiatalember. Alacsony termetű, kis angol bajszu, barnahaju, nagyon csinos fiu. Kék szeméből lelkesedés és szelidség sugárzik, míg az arca vágásán energia látszik. Egyike a legszimpatikusabb megjelenéseknek.

Szentesi parasztagazda fia; ősmagyar föld termette a repülés problémájának ezt a magyar harcosát. Tanulmányait a maga erejéből kellett végeznie. Tavaly kapta mérnöki diplomáját a budapesti műegyetemen. A repülés problémájával két éve foglalkozik. Pénze nem volt a kísérletezésre; ismerősei, a kik biztak benne, bocsátották rendelkezésére a szükséges pénzt. Legutóbb Zsélyi assisztense volt, vele dolgozott, a szerencsétlen magyar aviatikus gépén.

A maga gépét Székely most öt hete kezdte építeni a 3. számú hangárban. Ott kopácsolt naphosszat munkásaival, a kik vele izgultak, lelkesedtek. Tegnap készült el a gép. Ma felszállt vele.

Részt vesz a pesti versenyen.

Munkatársunk melegen kívánt szerencsét Székelynek a sikerült repüléshez és megkérdezte, volt-e valami baj, mikor másodszor leszállt?

— Igen, az oldalsó egyensúlyozófelületek tulságos nagyok, a gép tulságosan reagál a mozgatásukra. Sejtettem ezt már, a mikor a gépem befejezéséhez közeledtem. De azért meg akartam kísérni ma a felszállást. Most majd hejrehozom ezt a hibát és *ha csak lehet* még részt veszek a budapesti meetingen. Remélem, hogy a gépem *külföldi repülőversenyeken* fog még szállani.

Ott állt a hangár előtt Paulhan a feleségével és nézték az apró magyar gépet, a mely az ő régi bevált hatalmas Farmanjuknak fog tán egykor konkurenciát csinálni...

Fedák Sári a levegőben.

Fedák Sári tegnap kinn volt a repülőversenyen, a hol érintkezésbe lépett a rendezősséggel abban az irányban, hogy ő is — repülni szeretne. Nemhogy szeretne, hanem okvetlenül repülni akar, még pedig azonnal. Az udvarias rendezőség azonnal protegálta a primadonna óhaját Paulhannál, a ki díjtalanul vállalta Fedák Sári felszállítását. Minthogy tegnap egyáltalán nem volt repülés, Fedák felszállása az első szép napra marad.

Hirsch a Voisin-gépen.

Ma a magyar repülők napja volt. Van künn a versenyter végén egy hangár; abban két magyar fiúnak, Hirschnek és Csermelynek a Voisin-gépe. Ezek künn Franciaországban megtanulták a repülést, megszerezték a pilótaigazolványt és vásároltak egy Voisin-gépet.

Ma reggel kivontatták a gépet a porondra és Hirsch fölszállt a Voisinre. *Két kilométert* repült szépen, zavar nélkül és biztosan leszállt.

A mai repülés.

Ma délután lesz repülés. A versenyintézőség értesíti a közönséget, hogy mára csak a VIII. napra szóló jegyek érvényesek.

Világrekord a budapesti meetingen.

— Az utolsó napok. —

Hétfőn elmaradt a repülés s ez már a második nap, a melyen nem repülhetnek. A tizenegy napra tervezett versenyt tehát eddig két nappal kell meghosszabbítani s így az utolsó nap tizenhetedikén lenne. Ez azonban igen nagy nehézségekbe fog ütközni, mert vasárnap az aviatikusok nagy részének már *Rouenben kell lenni*, az ott kezdődő meetingen. A franciák tehát erősen ellenezni fogják a meghosszabbítást s hivatkozni fognak a nemzetközi megállapodásokra, a melyet az aviatikai meetingek rendezői még januárban kötöttek. Ez a megállapodás biztosította a meetingek megtartásának sorrendjét s e miatt kell esetleg a budapesti meetinget oly gyászos eredményekkel befejezni, a minőknél különbet értek el bármilyen kis díjazású meetingen.

A budapesti meetingnek ez az eredménye okul fog szolgálni arra, hogy a nemzetek többé ilyfajta egyezményt ne kössenek. Már az idejé miatt is nagy volt az elégedetlenség, mert az a franciáknak hat, Angliának és Olaszországnak két-két meetinget, a többi nemzeteknek pedig csak egy-egy meetinget biztosított. A franciák ezen tulsulya ugyan némileg indokolt és szinte jogosnak látszik, mert egyelőre mégis csak ők vezetnek az aviatikában. A budapesti meeting azonban alaposan megtépázta babérjaikat s ezek után aligha lesz még egy közösen megállapított program. Ezentul konkurencia lesz nemcsak a versenyzők, ha nem a meetingek között is s akkor talán nem kell oly gyenge eredményekért kiadni a díjakat, mint az itt nálunk valószínűleg meg fog történni.

Deutsch de la Meulthe báró közbelépése dacára is, csak az osztrákok szereplésétől várunk sportszerű nagy eredményeket.

Illner és Pischof feirázhatják a franciákat lustaságig menő elbizakodottságukból.

Illner állandóan tanulmányozza a szelek járását s szeretne a multkorighoz hasonló irányú szelet kapni, a melynek segélyével óriási, eddig nem is álmodott gyorsasággal akar Györbe jutni. Pischof is tesz még egy kísérletet s ez talán reábirja a franciákat is, hogy ők is kísérletezzenek.

Erős versengés csak egy versenyben várható s ez a magassági verseny. Eddig *Illner* vezet s győzelmét a franciák aligha fogják eltűniti. Az eddigi eredmények alapján a díjak nagy része nem is kerül kiosztásra. Az eddigi nyerők és a kiadandó díjak a következők:

Az *utazási verseny* 200.000 koronájából eddig senki sem nyert egy koronát sem.

Az *időtartam verseny* 45.000 koronájából eddig négy díj lenne kifizetendő és pedig:

1. Wagner 2 ó. 2 p. 42 mp. 10.000 kor.

2. Illner 1 ó. 45 p. 40 mp. 4000 kor.

3. Kinet 1 ó. 44 p. 10 mp. 2000 kor.

4. Efimoff 1 ó. 4 p. 4 mp. 600 kor.

A *távolsági verseny* 45.000 koronájából eddig nyertek:

1. Wagner 137 km. 385 m. 10.000 kor.

2. Illner 63 km. 8 m. 4000 kor.

3. Efimoff 59 km. 548 m. 2000 kor.

A *magassági verseny* 45.000 koronájából:

1. Illner 449 m. 10.000 kor.

2. Chavez 442 m. 4000 kor.

3. Efimoff 255 m. 2000 kor.

4. Frey Alfréd 184 m.

Gyorsasági verseny. Táv 10 km. 45.000 koronájából:

1. Latham 7 p. 57 mp. 10.000 kor.

2. Paulhan 8 p. 25·5 mp. 4000 kor.

3. Jullerot 8 p. 27·8 mp. 2000 kor.

4. Wagner 8 p. 30 mp. 600 kor.

A *lassusági verseny* (táv. 10 km.) 15.000 koronájából.

1. Frey Alfréd 11 p. 50 mp. 5000 kor.

2. Warchalowszky 11 p. 28 mp. 2000 kor.

3. Frey André 11 p. 20 mp. 1000 kor. *Frey Alfrédet* ezenkívül a világrekord megjavításáért még 4000 korona illeti.

A *terhelési verseny* 15.000 koronájából. 1. Engelhardt 19 p. 52 mp. 5000 kor.

A *startverseny* 8000 koronájából.

1. Paulhan 11 m. 05 cm. 3000 kor.

2. Efimoff 15 m. 1000 kor.

Az összeredmény-versenyben eddig

1. Wagner 10000 kor.

2. Kinet 4000 »

3. Illner 2000 »

A napidíjakon kívül kifizetendő 99.400 korona összegű díjakból tehát eddig nyert:

Wagner 30600 kor.

Illner 20000 »

Latham 10000 »

Frey Alfréd 9600 »

Paulhan 7000 »

Kinet 600 »

Engelhardt 5000 »

Chavez 4000 »

Efimoff 3600 »

Jullerot 2000 »

Warchalowszky 2000 »

Frey André 1000 »

Remélhetőleg ezek az eredmények a hátralévő napokon még megváltoznak.