

A repülőverseny

A nyolcadik nap.

— Junius 14. —

Borosan, esővel kezdődött a mai nap, de délelőtt kiderült félig és a délutáni órákig folyton váltogatta egymást derű és boru. A verseny sorsa nagyon bizonytalannak látszott, a meteorológia zivataros esőt jövendölt s a versenyrendezés külön időjosa is esőt, meg szelet jósolt. Hála Istennek, tévedtek. Az ég délután kiderült és a jó idő megszilárdult. Ideálisan alkalmas volt a versenyre. A szél is elült, még szellő sem lengett, s a jelző zászló, a melyet tegnap vihar tépett, most mozdulatlanul csüngött le az árbocról.

A mai napnak nagy eseménye van: *Paulhan* versenyzett a magassági díjért és kitűnő diszpozícióban lévén maga is, gépe is, *fölszállt* körülbelül ezer méter magasra. Repülése és merész légi játéka folytonosan fokozódó izgatottságban tartotta a közönséget és egyik csodálkozásból a másikba ejtette. A közelből csak egészen hátraszegett nyakkal lehetett mozdulatait figyelni, a távolban pedig egészen eltörpült, valóban madárnak látszott csak és olykor-olykor, a mikor füstfelhők mögé bujt, egyáltalán nem is látszott. Körülbelül félóraig maradt a levegőben és egyenes irányban ereszkedett le, szépen, egyenletesen, csak akkor csinált szép kerek fordulatot, a mikor gépe már egészen közel volt a földhöz. *Efimov*, a ki már kijött a kórházból, váratlanul, nevezés nélkül, a közönség nagy meglepetésére, szintén fölszállt. Ő is a magassági díjra pályázott, de meg sem tudta közelíteni *Paulhan* rekordját, még háromszáz méterig sem tudott emelkedni. A közönség, a melynek imponált hősiessége, ezért is meleg és hosszas tapsal jutalmazta, a mikor leszállt.

Ma ismét startolt *de Laroche* bárónó is, kevéssel azután, hogy *Latham* fölemelkedett. Gépének elejét szép virágbokréta ékesítette, ő maga ismert furcsa öltözékében volt. Most is érdekes és szimpatikus volt a megjelenése. A gépet messzire elvontatta a hangárjától s a közönség láthafta, a mint gyalogosan a gépe után sétált. A bárónó az időtartam- és a távolsági versenyben vett részt szép eredménnyel és úgy látszik, jó napja volt, mert magasra is merészkedett. Leszálltakor őt is zajosan megtapsolta az elismeréssel egyébként meglehetősen fukar közönség.

A mai verseny harmadik nevezetessége a német nevű franciának, *Wagnernek* a fölszállása volt. Őt óra után kivontatta szitakötő alakú mo-

jutott a kinos vergődésnél: hat óra után fölszállt és kecses alakú gépével csaknem két óráig röpt. Mikor a versenynek vége volt már és eldőrdült a nyolc órai ágyuszó, *Wagner* még akkor sem szállt le, sőt messzire kirepült a pályáról, csaknem a villamos vasutára várakozó közönség feje fölé.

A belga *Kinet* óvatos volt ma és nem sokat repült. Komoly versenyző volt a magassági díjért *Frey* Alfréd is, de úgy látszik, nem volt egészen formában, mert még *Efimov*val sem tudott egy vonalra emelkedni. Szép volt a francia *Jullerot*, *Paul* és *Rougier* fölszállása is. A franciákra szépen rásütött ma a siker napja.

Ma ismét szép közönsége volt a versenynek. A starthelyen sűrű tömegben hullámozott a közönség s a tribünön is sok hely volt elfoglalva; a tizkoronás tribün egészen megtelt, az ötkoronás helyen egyszer sem voltak még annyian, mint ma s az állóhelyek közönsége, a mely máskor alig látszott, most széles és hosszú fekete sávot mutatott. A kerítésen túl pedig ezer meg ezer ember nézte a gyönyörű látványt — ingyen.

A starthelyen és a tizkoronás helyen most már több idegen szót hallhattunk, mint az eddigi versenynapokon. Rendkívül elegáns, de nekünk kissé excentrikusnak tetsző párisi toalettek és kalapok jelennek meg s vonják magukra a figyelmet. Új formák, új színek, új ötletek bukannak föl ezeken az idegen hölgyeken.

Megnyílt az aviatikai osztály.

A versenyek alkalmával az összes aviatikai alkatrészek raktáron fartaftnak.

Elsőrangú légszavak (Hélice normale), favázak, szövetek, Pogon-gyertyák, futókerek, olaj, benzín, a cumulafor-föltés, aszfalos- és gépműhely. .:

Bárdi Garage

VI. ker., Mozsár-utca 9. sz.

Ma alig volt szünet, a gépek folyton röpködtek, öt-hat is egyszerre, igazán alig jutott idő a sétára és uzsonnára.

Menjünk tovább a husz- és tizkoronás helyről. Az ötkoronás helyen nincs sok látnivaló. Közepes módu polgári közönség van itt, a mely nem excellál semmivel. Becsületesen érdeklődik, meghozza azt az áldozatot, a melyet a kultúra, a társadalmi állás és az érdeklődő emberi természet megkíván tőle s ezzel vége. Már az állóhelyek érdekesebbek. A budapestien kívül sok vidékit is látunk itt, sőt falusi embereket is. Nagy csoport rutént veszünk észre egy helyen. Ősi népviseletük elárulja, hogy a viláfgalagomtól elrejtett faluban élnek, hegyek között, Isten a megmondhatója, milyen szegény sorban. És eljöttek, mert híret vették, hogy a kultúrának nagyszerű új ajándékát láthatják itt s a kultúra hatalmas vonzó és egyesítő erő. És vannak itt az ország különböző széléről való magyar parasztok is. A magyar nép valamennyi rétegének érdeklődése a repülés iránt némi kárpótlás nekünk azért, hogy a repülők versenyében magyar ember nem tudott még igazán boldogulni.

A verseny.

Tizennégy aviatikus versenyzett ma a díjakért és pedig a franciák közül: *Paulhan*, *Latham*, *Wagner*, *Paul*, *Jullerot*, *Rougier*, *Amerigo*, *de Laroche* bárónó; az osztrákok közül: *Varhalovszky*, *Pischof*; továbbá a német *Frey* és *Engelhard*, az orosz *Efimov*, a ki minapi bukásában szerzett sérülését már kiheverte, végül a belga *Kinet*.

Az idő kedvezett a versenynek, bár a mikor elősnek negyedfél órakor *Latham* a levegőbe szökkent, még négy méteres volt a szél sebessége. Mégis negy-

Robert Gyula

bluz- és pongyola - különlegességek

Budapest,

IV., Váci-utca 13. sz.

ven percig repült s ez alatt a közönség megbámulhatta művészetét. *Latham* különben még háromszor fölszállt rövid időre, utoljára tiz perccel nyolc óra előtt s ekkor csaknem száz méter magasságban végezte szédítő keringését.

Varhalovszky biplánja csak a startversenyben indult, de bár több ízben startolt, nem verte le *Paulhan* 11½ méteres rekordját.

A mai verseny pálmáját *Paulhan* vitte el. Két versenyszámban is megszerezte az elsőseget, a melyet senki sem tudott tőle elvitatni Budapesten. Előbb egy utassal negyvenhat perccel repült egyhuzamban, azután már estefelé a magasságra pályázott. Az intézőség irodájában, a hol nevezését bejelentette, így szólt:

— Most olyan magasra fogok emelkedni, a milyenre csak bírok.

Természetesen ez a kijelentése, a melyet elterjesztettek a közönség körében is, lázas érdeklődést keltett s a mikor egy-két perccel hét óra után a levegőbe röppent, senki sem kísérte már figyelemmel a többi öt-hat gépet, a mely nagy összevisszaságban kerengett, hanem minden messzelátó *Paulhan* biplánjára, a *La Gypaete*-re irányult.

És *Paulhan* röpülésében volt is annyi látnivaló, hogy teljesen lekösse a figyelmet. Mig a többi aviatikus, a kit eddig magasra törni láttunk, egy-egy körben alig ötven méterrel birt fölebb emelkedni, *Paulhan* mindjárt a starttól kezdve az egyenes vonalban meredek lejtőben száz méter magasságra jutott. Az első pályakör befejeztével már három-négy-száz méter magasan uszott. Gépe még mindig ferdén állott s látszott, mint száll fokról-fokra fölebb. Ekkor még pusztá szemmel is kivehető volt az alakja,

Repüljön be saját érdekében

és tekintse meg teljes kiárnyításban levő raktáramat: I. rendű női- és férfiposztók, gyapjú ruhakelmék, vásznak stb. hallatlan olcsó árak.

GERGELY posztó és szövet nagy raktár Budapest, IV., Koronaherceg-u. 3. az udvarban jobbra.

a mint ugyancsak kemény erőfeszítéssel húzta maga felé a magassági kormány rudját.

Vele egy időben hárman is versenyeztek a magassági díjra, de messze alatta maradtak *Paulhan*-nak, a ki néhány perc múlva már olyan magasságban lebegett, hogy hatalmas gépe nem látszott nagyobb, mint egy tyukketrec. A mikor a tribün-től messze, a pálya tulsó végén is tuljárt, a felhős

Levélpapírosokat ::
Látképeslapokat és
Emléktárgyakat
nagy választékban tart

Rigler József Ede

:: papírneműgyár részvénytársaság ::

BUDAPEST, { V., Erzsébet-tér 19. sz.
IV., Egyetem-tér 5-6.
VI., Rózsa-utca 55. sz.

noplánját és négyszer-ötször is megkísérelte a fölszállást, de csak futni tudott, fölemelkedni nem. A közönség már csufolni kezdte, mert a poros *Engelhardt* kapitány, a ki utassal szállt föl, a mechanikusával, kevés próbálkozás után is kitűnően röpködött. De végre *Wagner* is tovább

FODOR JÓZSEF cs. és kir. udvari butorgyár BUDAPEST, IV., Kecskeméti-utca 6.

Feltűnő olcsó

Magyar Miklós divatházában

Budapest, VI., Andrassy-ut 33. sz.

Utazó-kosztüm	25.—	frt
Vászon-kosztüm	18.—	"
Lüster-köppeny	10.—	"
Madera és zeffir-bluzok	3.90	"
Pongyola	5.—	"
Grenadin-ruha	35.—	"
Fulard-selyem-ruha	40.—	"

hátterben szinte egészen eltűnt s olyanformán festett a vászonmadár, mintha pókhálóból szőtték volna.

Végre, a mikor már-már elvesztette a közönség a szeme elől, huszonnégy pernyi repülés után visszatért a versenytérre s megkezdte káprázatosan ügyes leereszkedését. A mint merész lejtőn egyre jobban lesüllyedt, nőttön-nőtt a gép s egyszerre csak egészen lesiklott a földre. Pontosan oda érkezett, a honnan fölszállott volt. Egetverő éljenzés és taps köszöntötte a felhőkből megtért légi utast. Ifju Tolnay Lajos, az Aero-Klub igazgatója, eléje szaladt s melegen gratulált neki a gyönyörű eredményért.

Paulhant láthatóan kimerítette a megjárt veszedelmes út. Szólni nem tudott, csak hagyta, hogy szorongassák a kezét. Homlokáról csurgott az izzadság, bár az ezerméteres magasságban már erősen hűvös a levegő. A mikor kissé erőre kapott, a bírói páholyhoz ment s bejelentette, hogy a magával vitt magasságmérő *ezerszázhetvenöt métert mutatott*. A földről teodolittal végzett mérés jóval alacsonyabbra teszi Paulhan eredményét.

Wagner, a kit a közönség találóan elnevezett a *levegő napszámosának*, ma nehezen talált bele rendes kerékvágásába. Háromszor is nekiindult, de mindannyiszor le-leszállt. Végre egynegyed hét óra

A REPÜLŐVERSENYRE

Budapestre érkező idegenek

kellemes falálkozóhelye

jászapáti Kaszás Lajos vendéglője

VII., Rákóczi-ut 44.

Elegáns étkező-terem, díszes kórhelyiség.

táiban sikerült a motorán esett kis hibát kijavítania s a levegőbe emelkedett. Ott is maradt a nyolc órai ágyuszóig. A versenyintézőség az utolsó órák maradt repülő-emberrel is szerett volna már végezni, azért valaki azt indítványozta:

— Le kell lőni!

A következő pillanatban eldőrdült az ágyu vaktöltése s a szorgalmas Wagner csakugyan leereszkedett a földre, mintha csak ágyugolyó érte volna. Ma különben nem volt olyan monoton a repülése, mint máskor, mert olykor-olykor ötven-nyolcvan méter magasságra is emelkedett.

Engelhardt kapitány Wright-gépét háromszor is láttuk a levegőben szítálni. Kettős és ellentétesen forgó csavarával hasonlatos a gépe a denevérhez.

Kinet négyszer szállt föl egy-egy utassal és tizenöt-husz percig kerengett a tőle megszokott biztonsággal.

Nagyon szép volt Frey Alfrédnek, Rougier-nek és Efimov-nak egy időben végzett repülése. Valamennyien a magassági díjra pályáztak, de jelentősebb eredményt nem értek el. Rougier és Frey száz méteren felül emelkedtek, Efimov pedig 255 méterig jutott, a honnan elállított motorral siklott le. Ez a szívós orosz, a kit Paulhan egyetlen veszedelmes ve-

ROYAL ORFEUM

ERZSÉBET-KÖRÚT 31. TELEFON 110-22

Egyetlen városi mulatóhely.

Minden este 8¹/₂ órakor

a szenzációs új júniusi műsor.

Fritz Grünbaum és Carl Nagelmüller

Ubohózatok:

Schlesinger bácsi mint aviatikus.

Pepita Muki, Little Taté

és az összes elsőrangú új attrakciók.

télytársának mondanak, mint ismeretes, a miting elején lezuhant és veséjén súlyosan megsebesült. Az operáció után tegnap még tolokocsin járt a pályán, ma pedig már fölült az aeroplánjára, sőt késő este még utast is vett föl gépére. Pustau porosz kapitány személyében.

De Laroche bárónőről se feledkezzünk meg. Ma is bebizonyította, hogy bátor szive van s hogy erős a karja. Negyed óráig volt fönn a levegőben, állandóan ötven méter magasságban s ma már a fordulásban is teljes gyakorlottságot árult el. Természetes, hogy az udvarias közönség élénken megtapsolta, a mikor a földre ért.

Tíz-husz perces szép repülést produkáltak még Paul, Jullerot, Amerigo és Pischof. Az utóbbi, a ki a győri ut hőse, azért kötött ki olyan gyorsan, mert rosszul fogta el a levegőben s ha sietve le nem száll, katasztrófa éri. Hangárjába kísérték, a hol csakhamar jobban lett.

A közönség teljesen kielégítve a látottaktól, nyolc órakor elhagyta a versenytér.

A VIII. versenynap eredménye.

Magassági verseny: 1. Paulhan 1060 méter, 2. Effimov 256 méter, 3. De Laroche bárónő 138 méter. (Latham 260 méteres repülését, minthogy időn túl történt, nem vettük figyelembe.)

Gyorsasági verseny: 1. Latham 72.86 kilométer óránkénti sebesség, 2. Jullerot 70.22 kilométer, 3. Wagner.

Távolsági verseny: 1. Wagner 110 kilométer 118 m., 2. Paulhan 44 km. 930 m., 3. Latham 44 km. 560 m.

Időtartam-verseny: 1. Wagner 1 óra 43 perc, 30 másodperc, 2. Paulhan 44 perc, 23 másodperc, 3. Latham 39 perc 09 másodperc.

Terhelési-verseny: 1. Paulhan 44 perc 23 másodperc, 2. Kinet 21 perc 06 másodperc.

Mielőtt nyaralóba megyünk
:: vagy elufazunk ::

helyezzük biztonságba értékpapírjainkat, ékszereinket, biztosítási kötvényeinket és egyéb okmányainkat

A „HERMES” Magyar Általános Váltóüzlet R.-t.

Budapest, Hermes-udvar, IV., Koronaherceg-u. 5. sz.

rendelkezésre bocsátja e célra — esetleg csak nyáron át is — a tűz- és betörésmentes, vasbeton-szerkezettel, ujjonnan épített

SAFE-DEPOSIT

helyiségekben levő pénztárfiókokat a fél saját zára mellett. Nagyobb terjedelmű bórindók vagy ládák is elfogadhatnak nyáron át megőrzésre a helyiségben. Abérlofeleknek a szelvények lefejtése és sorsolások ellenőrzése céljából modern berendezésű dolgozó-fülkék állnak rendelkezésre.

Bérleti, illetőleg megőrzési díj 16 kor.-tól kezdve egy egész évre.

Külföldi pénzeszközök, valamint a bel- és külföldi fürdőhelyekre és városaira szóló hitelevelüket a legolcsóbb feltételek mellett engedjük át.

Takarékbetéteket a legkedvezőbb kamatláb mellett kamatoztatunk.

Magyar aviatikusok, a kik röpjének.

Székely Mihály.

Végre! Följegyezhetjük és pedig örömmel, hogy egy szimpatikus magyar ifju, Székely Mihály ma reggel a levegőbe szökken magaszerveztette biplánján és száz méternyi repülés után baj nélkül a földre ereszkedett.

Nem kell kicsinyelni ezt az eredményt, sőt a legnagyobb elismerés hangján kell megemlékeznünk Székely Mihályról, a ki életében ma ült először repülőgépen s máris a levegőbe merészkedett.

A huszonöt éves szarvasi születésű ifju egy évvel ezelőtt hagyta el a mügyetemet s — bár vagyonnal nem rendelkezett — nem vállalt állást, hogy teljesen az aviatikának szentelhesse idejét és tehetségét. Új szerkezetű biplánt tervezett s föladatát a hozzáértők szerint is fényesen oldotta meg.

Aeroplánja több tekintetben eltér az ismert Farman- és Voisin-típustól. Első sorban jóval könnyebb amazoknál, azonkívül felületének köze nincs rekeszekre osztva. Elöl és hátul egy-egy szimmetrikus sikkja van, a melyek egyike (a mellső) a magassági kormány, a hátsó pedig önműködően biztosítja a hosszirányu egyensúlyt, mint például a nyilvessző tolla. Hátul két kisebb vertikális háromszögű felület az oldal-kormányzásra való.

RIVOLI fényképezési és festészeti műterem VII., Rákóczi-ut 30.

Különösen elmés és eredeti a szárnyak közt a jobb és bal szélén elhelyezett egy-egy ferde sík, a mely a fölbillenést védi ki. Ugyanis ezek a ferde síkok akként mozgathatók, hogy a szélnek megfelelően hol a jobb, hol a bal felső szárny meghosszabbítható velük.

Székely csak az idén május elején fogott hozzá tervben már régen kész gépének összeállításához. Minden egyes alkotórészt budapesti iparosokkal készíttetett, a motort kivéve, a mely harminc lóerős Darracque-féle motor. A 3-ik számú hangárban dolgozott embereivel szinte éjjel-nappal s tegnapra készültek el a munkával.

Székelyt nem riasztotta vissza Zsélyi Aladár sorsa, s elhatározta, hogy ma felül a gépre s kipróbálja, hogy gyakorolja magát a kormányzásban. Hajnali ötödfél órakor kitolta a gépét a versenytérre s az aviatikai kolónia tagjainak szemeláttára megtette első kísérletét.

Először csak futópályát tartott, s e közben a földön fordulást is tett. Majd másodszor indult s ekkor rövid nekifutás után 1—2 méterre fölemelkedett a gép és minden ingadozás

Kedves emléket vesz az, a ki

1 üveg sásliliom parfümöt

visz haza 4.50 fillérért.

LUX MIHÁLY drogeria-, vegy- és illatszer-üzlet Budapest, IV., Múzeum-körut 7. sz.

nélkül száz méternyi utat tett meg a levegőben. Most már a levegőben kilencven fokos fordulatra is merészkedett, a mi baj nélkül sikerült. Harmadszor is elindította gépét s most már *hat méternyi magasságban tett meg hatvan méternyi utat*. Mivel még a kormányzásban járatlan, hibát követett el az oldalfelületek kezelésében s gépe erősen oldalt billent. Szerencsére annyira kiparizotta a hibát, hogy baj nélkül kiköthetett.

A repülőversenyben részt fog venni s remélhető, hogy nem mulik el a miting a nélkül, hogy a nemzeti díjat el ne vinné. Székely azt hiszi, hogy az új szerkezetek díját is meg fogják neki itélni.

Székely ma este felé, hetedfél órakor megjelent gépével a versenypályán. Nagy érdeklődéssel fogadták. Csak néhány percig kísérletezett s e közben 20—40 méteres utakat tett meg a levegőben. A hozzáértők ezt szép eredménynek mondják, mert hiszen Székely ma ült először a gépen. Paulhannak annyira tetszett a gép, hogy lefotografázta és gratulált a magyar ifjunak.

Hirsch és Csermely.

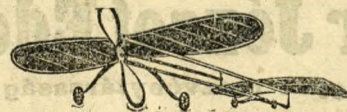
Voisin-biplánjuk van, tehát francia gyárból került ki. Nyilvánosan ma mutatkoztak be

Weszely István

sport-ujdonságok üzlete kirakatát

IV. ker., Váci-utca 9. sz.,

tessék megnézni!



Gyermekek öröme:

Repülőverseny emléktárgyak:

Latham, Grade, Demoiselle, Bleriot repülőgép kis modellek

Repülőgép modell alkatrészek.



Ne vegyen látcsövet, lorgnettát,

migraktáromat (választékomat) meg nem tekintette.
Klein Dezső optikus
 Budapest, Kecskeméti-utca 14. szám.

A BUDAPESTEN június hó 5-től 15-ig, esetleg június hó 20-ikáig tartó

először a nagyközönségnek. Este hét óra után *Csermely* ült föl a gépre s több ízben föl is emelkedett vele. Egyszer négy-öt méter magasságra, de tíz méterrel odébb fölbukott az egész alkotmány. Szerencsére Adorjának nem történt baja, de gépe megsérült.

Adorján János.

Hetek, hónapok óta gurul. Magyar gép, monoplán. Ma végre erőre kapott s a pálya közepén fölemelkedett vagy öt méter magasságra, de tíz méterrel odébb fölbukott az egész alkotmány. Szerencsére Adorjának nem történt baja, de gépe megsérült.

AVIATIKAI HIREK.**A magasságmérés.**

Egyes napilapokban szóvá tették a nemzetközi repülőverseny sportbiztosainak foglalkozását s társadalmi állását s különösen kifogásolták a magasságméréssel megbízott csoport működését. Megkérdeztük erre vonatkozóan *Réthly* Antal dr urat, a meteorológiai intézet asszisztensét, a ki maga is dolgozik a magasságmérő csoportban, s az alábbi fölvilágosítást kaptuk tőle:

A sportbizottság magasságmérő csoportja áll a következő urakból: öt katonatisztből, kik a geodéziát gyakorolják s elő is adják mint tantárgyat, két hadmérnököt, három gépészmérnököt, három

Orosz divat-övek 1:10 korona, drill
 1:30 korona, gumi
 2:50 kor., szövött keztük 1 kor. árban és feljebb kaphatók
KUNZ ÁRUHÁZ Deák Ferenc-utca 10. szám.

mérnököt, egy építészből és négy meteorológusból, a kiknek mindannyinak nagy gyakorlata van a magasságmérésben. Hogy egyes esetekben nem egyezik az aviatikus regisztráló barográfján följegyzett adat a sportbizottság adatával, annak egyszerű magyarázata az, hogy a regisztráló barográfok, a melyeket a repülőgépen elhelyeznek, nem minden esetben működnek kifogástalanul és így a legdurvább hibák állhatnak elő. Ezek a műszerek a csendes járó léghajókban s kis ballonokban igen jól működnek, de bizony a repülőgépekben gyakran fölmondják a szolgálatot, főleg azért is, mert sokan helyesen kezelni sem tudják. A magasságmérés trigonometriai úton történik a legnagyobb gondossággal s az eljárás a következő: Van a repülőtéren két állvány, mindegyikén egy-egy teodolit, a mellyel állandóan követi az észlelő a repülőgépet. A teodolit egy olyan mészalátó, a melyben egy vízszintes és egy erre merőleges fokosztással ellátott kör van s így bármikor rögzíthető a fokosztás leolvasásával a műszer, illetve a repülőgépre irányított mészalátó állása. A két mérőhely telefontal van egymással egybekötve, a mi azért van, hogy a főállomáson lévő megfigyelő, a midőn a mészalátóval állandóan

követi a mozgásban lévő repülőgépet, egy adott telefonjelre, a mely *topp* szó kiáltásával történik, a másik észlelő se mozgassa tovább a távcsövet, hanem rögzítve olvassa le ő is annak állását. Mindkét állomás erre a jelre egy másodpercben észleli meg a műszer állását. Ha a két távcsövet gondolatban meghosszabbítják, akkor azok ott találkoznának, a hol a repülőgép volt a *topp* jel pillanatában. Az észlelés után, miután följegyzik az adatokat, újra kez-

SEMLER J. csász és kir. udv. szállító

Budapest, Deák Ferenc-utca és Bécsi-utca sark.
 Raktárra érkeztek a legújabb angol gyapjuszövetek, alpaca lüszterek, vásznak, angol palédek, gyapjú aeroplán színekben. — Minták kívánatra.

ődök a repülőgép követése a két távcsövel, s ez a két pont a repülőgéppel együtt egy háromszöget alkot, már pedig ismert dolog, hogy ismerve a két szöveget, valamint a bázis vonalat, ki lehet számítani a magasságot. Természetesen figyelembe van véve a háromszögnek a térben való helyzete is.

Az észlelések után, a melyek mindaddig folynak, míg a gép emelkedik, történik az adatoknak grafikus úton való kiszámítása. Ha két-három gép repül egyszerre, bizony percenként, sőt minden fél percben kell észlelni, a mi nagy gyakorlatot igényel.

— **Zsélyi az Aero-Klub tiszteleti tagja.** Mint értesülünk, a Magyar Aero-Klub rendkívüli ülésén elhatározta, hogy *Zsélyi* Aladárt, a szerencsétlenül járt magyar aviatikust a klub tiszteleti tagjává választja. Az erről szóló jegyzőkönyvi kivonatot *Károlyi* Imre gróf elnök megleghangu levél kíséretében megküldötte a még mindig nagybeteg *Zsélyinek*.

— **Aviatikusok a rendőrségen.** A X. kerületi kapitányság vasárnap *Illner* Károly osztrák aviatikust 200 korona pénzbüntetéssel sújtotta, mert pénteken a közönség fölé repült és ezzel a rendőri intézkedéseket megszegte. Az ítéletben a kapitányság kimondotta, hogy nem hajtja be a 200 koronát, csak visszaesés esetén. Holnapra *Rhédey* Miklós rendőrtanácsos, a X. kerületi kapitányság vezetője beidézte *Paulhan*, *De La Roche* bárónő, *Frey* Alfréd és *Julierot* aviatikusokat, a kiket azért von felelősségre.

Sportképműkiállítás

Winkle Nándor
 műkereskedésében, IV., Váci-utca 2. szám.
 Racing, Hunting, Caching, Shuting, Polo etc.

mert szintén a közönség fölött repültek. Beidéztek *Lathamot* is, mert hangárjában állandóan öt hektoliter benzint tartott, holott a benzinkezelésről szóló szabályrendelet értelmében csak 30 kilogram benzint szabadna tartani. Felelősségre vonják ugyancsak holnap *Voilant* Sándort, *Bielovucic* pilóta montőrjét, a ki égő forrasztóval dolgozott a benzinnel telt kanna mellett. Hogy mennyire veszedelmes volt a munka, bizonyítja az is, hogy fölborult egy benzinkanna és a kiömlő benzin meggyuladt. A tüzet homokkal oltották el. A hetedik vádolt az *Aero Klub*, a melynek nevében *Tolnay* Lajos igazgatót idézték be. Az Aero Klub elmulasztotta hangárokból kifüggeszteni a benzinkezelésről szóló szabályrendeletet, holott ezt a tüzrendészeti bizottság elrendelte.

— **Meddig tart a budapesti miting?** Azokkal a híresztelésekkel szemben, mintha a nemzetközi repülőverseny csütörtökön, június 16-án véget érne, a Magyar Távirati Iroda illetékes helyről arról értesül, hogy a program szerint megállapított tizenegy napos mitinget megtartják. Sőt tárgyalás folyik a nemzetközi repülőverseny intéző bizottsága és az aviatikai versenyen résztvevők között, hogy a mitinget június 20-ig bezárólag meghosszabbítsák. Az utóbbi kérdésben a döntés holnap várható, a mikor a tárgyalást befejezik. Arról is szó van, hogy újabb versenydíjakat tűznek ki és a miting hátralévő részét még érdekesebbé és változatosabbá tegyék, mint eddig volt.

— **Zeppelin Bécsben.** Bécsből jelentik nekünk: *Zeppelin* gróf az öszre minden esetre eljön

Földváry Imre férfidivat-, fehérmű- és kalap-raktárai ::

Főüzlet: BUDAPEST Flók: Kossuth Lajos-u. 18. VIII., Rákóczi-ut 7. Arjegyzék.

Bécsbe, és pedig ugyanazon a napon, a melyen *Vilmos* császár szerencsekívánátát fogja kifejezni a királynak nyolcvanadik születésnapja alkalmából. *Vilmos* császár maga fogja a léghajót *Ferenc József* királynak bemutatni.

— **Emlék Zsélyinek.** A Budapesten időző külföldi aviatikusok szép jelét adták kollektív egységüknek *Zsélyi* Aladárral szemben. Ronccsá zuzódott repülőgépeinek egy fadarabjára valamennyien ráírták a nevüket ezzel az ajánlással: *Az egyetlen magyar aviatikusnak, s ezt az emléket holnap délelőtt küldött-ség viszi el a nagybetegnek a szanatóriumba.*

— **Hatvany báróné a repülőgépen.** A mai verseny befejeztével, késő este, a mikor a közönség már eloszlott, *Kinet*-vel fölszállott *Hatvany* Józsefné báróné. *Kinet* kért kört irt le utasával. A báróné az első magyar asszony, a ki repülőgépen a levegőben járt.

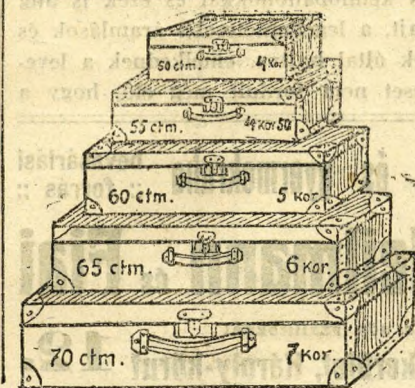
— **Amerikai aviatikusok rekordja.** *Newyorkból* táviratozzák: *Hamilton* aviatikus, a ki tegnap reggel elrepült *Newyorkból* *Filadelphia*-ba és vissza, tegnap este 6 óra 10 perckor *Perth-Amboyban* újra fölszállott és 6 óra 41 perckor *Governors-Islandon* simán leszállott. Ezzel megnyerte azt a 10.000 dolláros díjat, melyet a *filadelfiai Public Ledger* és a *Newyork Times* tűztek ki. — *Indianapolisból* táviratozzák: *Walter Brocklins* aviatikus tegnap *Wright*-féle biplánján fölszállt és 4384.5 lábnyi (1336 méter) magasságot ért el, a mellyel új magassági világrekordot állított föl. (Az eddigi magassági rekord *Paulhané* volt 1270 méterrel.)

— **Andrássy Géza gróf a repülésről.** Jelentették, hogy *Andrássy* Géza gróf vasárnap fölszállt *Paulhannal*. Egy újságírónak a következőket mondotta repülés közben szerzett impresszióiról:

— Csodálatosan mély érzés, a mi repülés közben elfogja az embert. Semmi félelmet nem éreztem, még akkor sem, a mikor az egyik pilonál egy hirtelen szélroham megbillentette a gépet. Ekkor történt, hogy egy papírszeletre föl akartam jegyezni, hogy nagyon kellemes a légi utazás s az volt a szándékom, hogy ledobom azt a földre. *Paulhan* észrevette, hogy miben töröm a fejemet, és nem engedte meg, mert attól félt, hogy a csavar közé kerül a papírdarab és katasztrófa támadhat belőle. Ebből azt következtetem, hogy a repülőgépeknek ezt a formáját hadi célokra nem lehet használni. Ez pedig sokat levon az értékéből. Annyi tény, hogy elragadóan szép repülni.

— **Mi lesz holnap?** *Paulhan* és *Latham* holnap, szerdán, fölveszik a küzdelmet egymás ellen a magassági díjért. A franciák elhatározták, hogy holnap valamennyien fölszállanak és minden erővel azon lesznek, hogy rendkívüli eredményeket érjenek el. Bejelentették egyébként azt is, hogy egy vagy több világrekord is várható. *Illner* kijavított *Galamb* nevű gépével fölszáll és meg akarja védeni az eddigi eredményeket, míg *Pischof* rendkívüli produkciókat ígér. Holnap ismét fölszáll *Efimov*, a ki félig meggyógyulva jelent meg ma a versenyterén és a magassági díjért küzdve, magas repülésével általános bámulatot keltett.

— **A jegypanama.** A rendőrség ma is folytatta a vizsgálatot az ellopott repülőverseny-jegyek dolgában. Azt a fővárosi tisztviselőt, a kit már le tartóztatott a rendőrség, ma átkísérték a királyi ügyészségre. Ma kihallgatták a székesfőváros több tisztviselőjét, valamint néhány bankhivatalnokot. Mindnyájan a jegyekkel bibelődtek, megszámlálták,

**Székely**

bőröndös
 Budapest, VII.,
 Rákóczi-ut 4.

Kizárólagos készítményű bőröndjei
 lealkitúnobbak.

Arjegyzék ingyen.

HELIOS automobilforgalmi részvény-társaság.

Budapest, V., Bálvány-utca 12. sz.

Montigny gróf és Croquet igazgatók
 vezetése alatt

aviatikai osztály.

Blériot, Voisin, Farman repülőgépek.

RENAULT, OPEL, automobilgyár és BÜSSING-teherautóautó kizárólagos vezérképviselője.

Telefon: 91-57. és 73-65.

AVIATEUR—AVIATIKUS KERINGŐ Irta: P. Nagy Albert
 ára 1 kor. 80 állér.
 megjelent és kapható **Rozsnyai Károly** könyv- és zenemű-kereskedésében: Budapest, Múzeum-körút 15. szám.
 Ingyen-árjegyzékek: szírodalmi művekről, zongora-, hegedű-, orgona- és harmónium-kottákról, a zeneakadémiai tananyagról.

átvették, átadták, bélyegezték, csomagolták, ellenőrizték őket, de hogy elvittek volna egyetlenegyét is, azt, — mint mondják — a világ kincséért se tették volna. Hogyan tűnt el tehát a sok jegy, a vizsgálat fog csak erre válaszolni. A valóság, hogy még most is kínálnak olcsón ezeket érő belépőjegyet. Olyik kávéházban valóságos jegybörze van. Ezekre most nagyon is ügyel a rendőrség.

— **Léghajó a tenger fölött.** Záróból jelentik: Tegnap este egy léghajó, a mely a tenger felől jött, elrepült a város fölött Velebit-Planina irányában.

— **Ha a repülő-versenyre kimegy,** okvetlenül vigyen magával egy Isola palackot, mely az italt jég hidegen tartja minden előkészület nélkül napokon át. Ára 7 és 9 korona. Kapható Plökl és Haas sportházában, Andrassy-ut 13.

Adatok Frey balesetéhez.

Csütörtök délután, mint ismeretes, a rákosi repülőtéren sajnálatos, súlyos baleset történt, a mely csak a sors különös kegyelme folytán nem végződött több halálessel. Figyelemmel kísértem az ügy fejleményeit s miután tegnap arról győződtem meg, hogy esetleg ártatlanok bűnhődjenek, kötelességemnek tartom az esetet megvilágítani, mert meggyőződésem, hogy az egyedüli helyes elbírálás a balesetnek a meteorológiai tudomány szolgáltatja ismeretek figyelembevételével lehetséges. Mielőtt rátérnék magára az esetre, ismertetem az *egyedüli bűnöst, a szelet*, mert a szél törvényszerű viselkedésével magyarázatát adhatjuk a balesetnek. Minek keresnénk szándékosan bűnöst ott, a hol az elemek egyike bűnös és csak áldozatok vannak. Vagy kisebb az áldozatok szenvedése, ha ártatlanok is szenvednek?

Régi tapasztalati tény, hogy a szél ereje, tehát sebessége is a talaj felett levő különböző magasságokban más és más. Általában a magassággal növekedik. Ennek igen egyszerű példáját a sárkányt eregető gyermek kezében láthatjuk. A míg szélcsend uralkodik az alsó régiókban, s a gyermek sárkányát nem tudja a levegőbe emelni, addig kis nekifutással műszert hoz létre és a sárkány felemelkedik. Ekkor továbbfutnia már nem kell, mert a sárkány oly régióba emelkedett, a melyben már a szél vízszintes áramlása elég nagy ahhoz, hogy a sárkányt annak felületére gyakorolt nyomással a levegőben fenntartsa.

A ki tengeren utazott, vagy egy kikötőben megfigyelte a vitorlás hajókat, láthatta, hogy gyakran a felső vitorlák dagadnak a szélből s az alsók petyhüden lógnak le. Sőt a hajó födélzetén teljes szélcsend uralkodik, valamint a hajó farán vagy orrán lévő jelzőzászló meg sem libben.

A közönséges léghajókon tett utak is rámutatnak arra, hogy milyen nagy sebessége lehet a felsőbb levegőrétegeknek akkor, midőn alul alig egy-két méteres szélben indult el a léghajó. Természetes, ezen a járóműn nem lehet érezni a szelet, mert hisz a levegő magával viszi az egész léghajót, a mely teljesen rabja a szabad áramlásnak.

Ennek bizonyítékai azok a nagy sebességek is, a melyeket ilyen szabad ballonokkal el lehetett érní olyan időben, a midőn a talaj színén szélcsend volt. Egy pár hónapja Budapesten a Meteorológiai Intézetben is megfigyelik a felsőbb légrétegeket, szabadjárásra engedett kis kémlőballonokkal és ezek is alig hagyják el a talajt, a legellentétebb áramlások és változó sebességek által hajtvva, emelkednek a levegőbe és olyan eset nem fordult még elő, hogy a

Legjobb férfi- és gyermekruha bevásárlási forrás ::

Kohn Heilmann és Fiai

cs. és kir. udv. szállítóknál

Budapest, IV. kerület, Károly-körút 12.

ballon fölhajtó erejének megfelelően csak nyil-irányban függőlegesen emelkedett volna fölfelé.

Különösen áll ez az eset akkor, a midőn a légnyomás helyzetének eloszlása is felette kedvező, a midőn tehát a megfigyelő hely nincs egy magasnyomású terület közepe táján, a hol felhőtlen szép idő van, mert itt a szél ereje csökken, hanem borus időben, mert midőn depresszióban vagyunk, akkor a szél ereje gyorsabban növekedik a magassággal, különösen gyorsan az alsóbb felhőbb régiója tájékán. (Hann, Teisserenc de Bort.)

Az itt elmondottaknak azonban bizonyítékát is kell adni és erre Stevenson angol meteorológus fölötte érdekes megfigyelési sorozatát említem föl. Stevenson a szelet egy tizenöt méter magas hajóárbóc különböző pontjain észlelte egy kanalas anemomé-

EPSTEIN — BUDAPEST, —
 VI., Andrassy-ut 40. sz.
KOBRAK cipőkülönlegességek.

terrel és a szél növekedése egy aránylag gyöngye talajmenti szél esetében a következő volt:

Magasság	0.	3.	6.	9.	12.	15.2 m.
Szélesség	3.6	8.2	8.7	9.0	9.1	9.4 m.

másodpercenként.

Egy másik esetben, a midőn a hajó födélzetén is viharos szél volt, az alábbi megfigyelési sorozatot nyerte:

Magasság	0.4	1.1	2.7	4.3	7.6	15.5 m.
Szélesség	9.8	11.4	14.2	15.1	16.8	19.2 m.

másodpercenként.

Mint látjuk, a két megfigyelési sorozat főtanulása az, hogy alul csöndesebb idők uralkodása esetén a szél rohamosan, lökészerűen és nem egyenletesen növekedik. Ha pedig alul igen élénk szél van, a szél erősbödése a magassággal egyenletesebben megy végbe. Végül még meg kell említenem, hogy a nagy átlagokban is mutatkozik ezen törvényszerűség, így például Párisban a Tour St. Jacqueson 21 méter magasságban s a szél átlagos sebessége nyáron 2.1, míg az Eifel-tornyon 305 méter magasságban 7.8 méter másodpercenként. A szélnek ily nagymértékű sebesség-növekedése körülbelül 2000 méter magasságig tart, tehát épp abban a régióban megy ez végbe, a melyben a légi járóművek rendszerint közlekednek.

De nemcsak a magasság, hanem a talaj felü-

= Magyar vonatkozásu = emléktárgyak

Albumok Budapestről

Képes levelezőlapok

Szénásy Béla

csász. és kir. udvari szállító
 ; levélpapír áruháza :

10., Ferenciek-ter 9.

(Kossuth Lajos-utcai oldal.)

lete, még kisebbszabásu egyenlenségei is nagy mértékben hozzájárulnak a szél erejének megváltoztatásához. A kirándulásokhoz szokott ember minduntalan tapasztalhatja, hogy egyes helyeken teljes szélcsöndben járhat, sőt le kell vetnie a kabátot a nagy hőség miatt, majd hirtelen kis emelkedés, vagy utirányváltoztatás után élénk szél fúj és föl kell vennie a felöltőt, nehogy a nyár közepette meghűljön. Ezt a talaj egyenlenségei okozzák. A szél a legegyszerűsebben siklik tova asztalsima, teljesen sík területeken, mint például Alföldünkön is, de ha fák, erdők vagy dombsorozatok állanak útjában, ezek máris ellentállást fejtenek ki. Már pedig tudni való, hogyha valahol ellenállásra találunk, ez az el-

Pincefelszerelési cikket vásároljunk
NAGY IGNÁC-nál, Károly-körút 9. sz.
 Borszivattyúk, gumicsövek, rézcspapok, palackdugasztók, kupakolók, szűrőkészülékek, boros palackok, parafadugasztók, borsajtók, szőlőzúzó, erjesztő tölcserék, faedények, permetezők nagy raktára.

lenállás csak fokozni fogja a támadást. A szél is nagyobb erővel emelkedik át az ellenálló közegen és egy kis szélárnyékos hely után annál élénkebben csap le a tulsó oldalon. Ha már így van ez sík területen, mennyire inkább áll oly helyen, a melyben nagyobb-nívó-különbségek vannak.

A csütörtöki, június 9-iki szomorú baleset alkalmával mint sportbiztos teljesítettem szolgálatot a rákosi repülőter második, úgynevezett B. magasságmérő-emelvényen. Föladatom volt a szélesség észlelése és egyuttal segitettem a repülőgépek magasságmérésében is. A délután folyamán a szél sebességére nézve a következő adatokat jegyeztem föl:

Egész délután északkeleti szél fújt. 5 óra 22 perckor 3.5 méter másodpercenként, 5.35 órakor 2.8, öt perc múlva 3.5, majd 6 órakor teljes szélcsend és egy 20 percig tartó átlagészlelés szerint a szél sebessége csak 0.4 méter volt. Hat óra 40 perckor már ismét 2 métert meghaladta a szél sebessége, még 6 óra 56 perckor közvetlenül Frey leszállása után 1.7 méter.

A szél-megfigyelésekre meg kell jegyezni, hogy az észlelések két és fél méter magasságban történtek és az itt szolgáltatott adatok bizonyjal jóval kisebbek azoknál az értékeknél, melyeket egy teljesen szabad felállításban épp abba a magasságban nyertünk volna, a melyből Freynek hirtelen alá kellett szállania. A szél, mint már ebből is látni, nem volt egyenletes. A délután folyamán folyton változott és épp a baleset előtt majdnem teljes szélcsend volt egy ideig, ez pedig rendszerint meg szokta előzni az élénkebb rohamokat. Így volt a Frey-féle baleset idejekor is. Meggyőződésem, hogy *nem Illner közelsége*, mely a nemzetközi megállapodások szerint is szabályszerű volt, és a sportbiztosok által is szabályszerűnek minősített, volt az oka Frey hirtelen leszállásának, hanem a szélnek éppen az időjárási helyzetből folyó *lökészerű* viselkedése.

Napok óta hazánk fölött egy alacsony nyomású légtömeg helyezkedett el és ez volt az oka annak a sok zivatarképződésnek és élénk lökészerű szélnek is, amelynek nem egy repülőgép esett áldozatul a miting első napjain. Egyik nap a másik után pusztultak el az aeroplánok a böe-jellegű szelek miatt és sajnos, *Freyt egy ilyen böe kapta meg Illnerrel együtt és ez nyomta le őket*, Frey André a szél heljebb nyomta, mert ő nem tudott biplánjával oly gyorsan a lökészerű szél örvényének ellentállani, mint Illner az ő monoplánjával.

Véleményem szerint tehát *Illner nem hibás, de Frey sem az*, teljesen érthető azonban, hogy Frey André Illnert okolja, mert azt véli, hogy az általa okozott légörvény hozta volna létre az ő balesetét. A légörvény mindkettőjüket érte. Lehet, hogy Frey erősebben, de Illner gépe jobban tudott ellentállni. Szerencse még, hogy Illnert is le nem nyomta a szél. Az adott esetben csak egy ki nem kerülhető szerencsétlenségről van szó, de semmiesetre sem vétkes könnyelműségről.

Réthly Antal,
 meteorológiai intézeti asszistens.

nemzetközi repülőversenyéről

cégünk készíti kizárólagos joggal

a kinematográfiai felvételt

Nagyarányu szervezetünk folytán azon kellemes helyzetben vagyunk, hogy a versenyter minden napi eseményeit fölvehessük és az ezt követő 48 óra múlva minden rendelőnek a jól sikerült filmet a szokásos 1 korona 20 filléres áron visszaadás kötelezettsége nélkül szállíthassuk, feltéve, hogy a rendelések nekünk idejében foladattak.

A megnyitó napról felvett képünk a következőket tartalmazza: A montégyesület felvonulása. — József főherceg és kíséretének érkezése. — Paulhan megajvítja a világrekordot a startolásban (6 méter 80 cm.). — Paulhan, Eímoff, Kinet, Wienziens, Frey repülése, Latham balesete. Ezen képünk már ma valamennyi mozgóképszínházban látható. Ugy az egész sorozatra, mint pedig egyes filmekre szóló rendelések

Pathé Frères, Ferenc József-rakpart 17.,
 címre kértnek.