

A repülőverseny

Kik versenyeznek?

Az aviatika mesterei találkozót adtak egymásnak Budapesten. Mindenféle nemzetiségű van közöttük, még egy sereg magyar is. Sajnos, Zsélyi szerencsétlen bukása miatt, aligha állják meg majd a helyüket a külföldiekkel szemben. Ma már valamennyi repülő ember megérkezett a fővárosba. Egy sem jött ide a levegőben, mert most egy kicsit még biztosabb a vasút. A repülőversenyen résztvevők sorát alább közöljük s nevük után jelezzük aeroplánjuk típusát, motorát és az aviatikusok nemzetiségét.

Külföldiek:

1. Amérigo E., Sommer-biplán, Gnôme-motor, Franciaország.
2. Bielowici J. M., Sanchez-Beza, biplán, Gnôme-motor, Franciaország.
3. Booms W., Farman-Werner-Pfleiderer, E. N. V.-motor, Franciaország.
4. Chavez G., H. Farman-biplán, E. N. V.-motor, Franciaország.
5. Chavez G., H. Farman-biplán, Gnôme-motor, Franciaország.
6. Croquet, Blériot-monoplán, Anzani-motor, Franciaország.
7. Efimoff U., Blériot-monoplán, Gnôme-motor, Oroszország.
8. Efimoff U., Voisin-monoplán, E. N. V.-motor, Oroszország.
9. Engelhard P., Wright-monoplán, Wright-motor, Németország.
10. Engelhard P., Wright-monoplán, Wright-motor, Németország.
11. Etrich J., Etrich-monoplán, Clerget-Daimler-motor, Ausztria.
12. Frey A., Sommer-biplán, Gnôme-motor, Németország.
13. Illner K., Etrich-monoplán, Clerget-Daimler-motor, Ausztria.
14. Jaritz P., Jaritz-monoplán, Escher-Schneeweiss-motor, Franciaország.
15. Jullerot H., H. Farman-biplán, E. N. V.-motor, Franciaország.
16. Kinet D. H., Farman-biplán, Gnôme-motor, Franciaország.
17. Krastel H., Blériot-monoplán, Anzani-motor, Franciaország.
18. De Laroche R. báróné, Voisin-biplán, E. N. V.-motor, Franciaország.
19. Latham H., Antoinette-monoplán, Antoinette-motor, Franciaország.
20. Latham H., Antoinette-monoplán, Antoinette-motor, Franciaország.
21. Leblanc A., Blériot-monoplán, Gnôme-motor, Franciaország.
21. Leblanc A., Blériot-monoplán, Gnôme-motor, Franciaország.
23. Montigny gróf, Blériot-monoplán, Anzani-motor, Franciaország.

28. Pischot A., Pischot-monoplán, E. N. V.-motor, Ausztria.
29. Rougier H., Voisin-biplán, E. N. V.-motor, Franciaország.
30. Schindler N., Schindler-monoplán, Daimler-motor, Németország.
31. Steinbeck H., Grade-monoplán, Grade-motor, Németország.
32. Wagner L. A., Hanriot-monoplán, Clerget-motor, Németország.
33. Warchalowski A., Vindobona, Werner, Pfeleiderer, Gnôme-motor, Ausztria.
34. Warchalowski K., Vindobona, Werner, Pfeleiderer, Gnôme-motor, Ausztria.
35. Wienczier E., Antoinette-(Albatros-)monoplán, Antoinette-motor, Ausztria.
36. Wienczier E., Antoinette-(Albatros-)monoplán, Gnôme-motor, Ausztria.
37. Wienczier E., Antoinette-(Albatros-)monoplán, Argus-motor, Ausztria.

Magyarok:

38. Adorján J., Adorján-monoplán, Dédics-motor.
39. Bokor M., Benoid-Bokor-biplán, Grégoire-Gyp-motor.
40. Fiola J., Blériot-monoplán, Fiola-motor.
41. Groh A., Groh-monoplán, Groh-motor.
42. Grusz J., Grusz-monoplán, Anzani-motor.
43. Herczegh E., Herczegh-monoplán, Anzani-motor.
44. Horváth E., Horváth-monoplán, Anzani-motor.
45. Kutassy A., H. Farman-biplán, Vivinus-Gnôme-motor.

Megnyílt az aviatikai osztály.

A versenyek alkalmával az összes aviatikai alkatrészek raktáron tartódnak.

Elsőrangú légszavak (Hélice normale), fuvák, szövefak, Pogon-gyertyák, futókerekek, olaj, benzín, accumulator-főtűs, aszfaltos- és gépműhely.

Bárdi Garage

VI. ker., Mozsár-utca 9. sz.

46. Lorenz V., H. Farman-biplán, Gnôme-motor.
47. Lorenz V., H. Farman-biplán, Gnôme-motor.
48. Penkala E., Penkala-monoplán, Anzani-motor.
49. Stralendorff H. báró, Stralendorff-monoplán, Anzani-motor.
50. Svachulay S., Svachulay-monoplán, Anzani-motor.
51. Szárits J., Szárits-monoplán, Heinz Otto-motor.
52. Szatke F., Szatke-monoplán, Anzani-motor.
53. Székely M., Székely-biplán, Darraq-motor.

Paulhan 27 éves, Párisban született. Még a kormányozható Ville de France léghajón volt mechanikus, a mikor kedvet kapott a repülőgéphez. Folyton egy repülőgép megszerzéséről álmodozott, mignem álmát néhány támogatója megvalósította, megvásárolva részére egy Voision-biplánt. 1909 júniusban Issyben végzett első kísérletei nem sikerültek valami fényesen, sőt a levegő jövődő hőse oly ügyetlenség bizonyult ekkor, hogy Gabriel Voision föladta minden beléje helyezett reményét. De Paulhan Châlonsba utazott s itt egy napon, váratlanul, nagy ügyességre tett szert. Alig egy hónappal első kísérletezése után résztvevő a douai-i héten s július 10-én 12 kilométert repült, 14-én pedig vakmerően

egynegyed óra hosszat elrepült a külváros fölött; 15-én leverte a francia távolsági rekordot 44 kilométeres utjával; 18-án tette meg világszerte feltűnést keltő repülését, a mikor majdnem egy óra hosszat haladt 150 méter magasságban. Másnap Douaiból Arrasba repült, a mely utja Paulhan véglegesen a repülőgép első bajnokai közé emelte. A vichy-i mitingen kevésbé volt szerencsés, mindazáltal végzett

Robert Gyula

bluz- és pongyola-különlegességek

Budapest,

IV., Váci-utca 13. sz.

néhány szép repülést. Dunkerqueben már újra fényes eredményt ért el; 1 óra 37 percig tartó 73 kilométer hosszú repülésével augusztus 7-én francia rekordot állítva föl. A bethelyi hét szentesítette Paulhan népszerűségét. Mindennap fölszállott (kivéve egy napot, a mikor gépét javította) s bár heves szél volt, a mely többi vetélytársát a reüléstől visszatartotta, leverte Wilburg Wright időtartam- és távolsági rekordját 133 kilométer 676 méter hosszú 2 perc 43 másodpercig tartó repülésével. Ez az eddig hallatlan repülés is csak harmadik díjat hozott azonban neki, a mennyiben ugyanakkor Latham és Henry Farman tulszárnyalták. A tourna-i héten több utat tett meg a helység fölött haladva át. Össztesében, Spaban újabb dicsőségeket aratott. Azon néhány napon, a míg résztvevő a párisi nagy mitingen, újra tanujelét adta vakmerőségének, olyan szélben végezve repülést, a melynek repülőgéppel való legyőzését addig lehetetlennek tartották. A blackpooli miting után visszatérve Chalonsba, 1909 november 9-én 360 méter magas repülésével rekordot állított föl, a melyet azonban egy félóra múlva Latham 410 méter magas repülésével már megdöntött. November 10-én tette meg Paulhan híres mournelon-chalonsi utazását, minden incidens nélkül térve vissza elindulása helyére. A múlt év végén és ez év első negyedében Amerikában Losz-Angelesba tett nevezetes fölszállásokat, mignem Wright testvérekkel szabadalmi perbe keveredve megunt a sok herce-hurcát s visszajött Európába. Amerikában emelkedett Paulhan hivatalos mérés szerint 1250 méter magasra. Itt nem pihent meg babérain, hanem tovább dolgozott s ez évben egymásután ejtette bálulathat a világot óriási sikerével. Ezek közül csak a legutolsót említjük meg, a mikor egy 250.000 koronás díjért Londonból Manchesterbe repült.

Hubert Latham-nak, mint aviatikusnak nevéhez egy sereg kiváló tulajdonság fűződik: merész, ügyes, hidegvérű, bátor, rokonszenves. Bár angol eredetű, igazi francia és pedig párisi előkelő családból való. Mult év márciusában kezdett csak repülni, de azonnal kivételesen ügyes aviatikusnak bizonyult. Két hónappal később egy óra 7 perc és 37 másod-

Repüljön be saját érdekében

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

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

perces repülésével már megszerezte a francia rekordot. A következő hónapban, júliusban, Sangatteban, a Calais-szoros partján telepedett le, hogy előkészüljön a csatorna átrepülésére, a mely szándéka nevét oly népszerűvé tette. Julius 19-én tette meg első kísérletét, de kedvezőtlen körülmények meg-hiusították eredeti terve keresztülvitelében, s a tengerbe bukott. A mi neki nem sikerült, az sikerült már hat nappal később vetélytársának, Blériotnak, a ki világraszóló eseményé avatta a La Manche-csatornán repülőgéppel való átkelését. Mindazonáltal Latham nem bátorlalanodott el.

— Ő volt az első, — mondta, — én leszek a

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.

24. Moser L. H., Hanriot-monoplán, Aster-motor, Franciaország.
25. Paul E., Voisin-biplán, E. N. V.-motor, Franciaország.
26. Paulhan L., H. Farman-biplán, Gnôme-motor, Franciaország.
27. Péquet H., Sanchez-Beza-biplán, Franciaország.

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

NEW-YORK KÁVÉHAZ

a világ legelső kávéháza.

The first coffeehouse in
the world.

Le premier café de monde.

második, — és már két napra rá újra kísérletet tett a csatorna átrepülésére, de Dovertól egy mért-földnyire megint lezuhant. A champagnei versenyen mégis megmutatta a nagyközönségnek, a melynek Latham igazi kedveltje, hogy a legügyesebb aviatikusok közé tartozik. Fényes repüléseivel igazi gyönyörűséget nyújtott a nézőknek. Megnyerte a magassági díjat, második lett a gyorsasági versenyben, harmadik a Gordon-Bennet-díjban és második helyre került a Grand Prixben a távolsági díjban. Résztvett a berlini mitingen, a hol újabb sikereket aratott. Itt követte el azt a bravurt, hogy Berlin külvárosa fölött repült Tempelhofból Johannisthalba, tisztán csak azért, hogy szállítás céljából ne kelljen aeroplánját széjjelszedni s újra összeállítani. Juvisyben kellemtelenségei voltak, de Blackpoolban nem sokára alkalma nyílt megmutatni, hogy még mindig a híres levegő-virtuoz. Bámulatra ragadta az angolokat viharos időben való fölszállásával. Latham az Antoinette-társaságnál, melynek gépeivel oly szép eredményeket mutatott föl, igazgatósági tag és Chalonsban tanítványai kiképzésével foglalkozik. Szórakozásból néha kisebb utazásokat tesz monoplánján. Így például novemberben Polignac márki vadászatára repülve ment és a vadászat után az elejtett vadakat gépjén elhelyezve, egyszerűen visszarepült Mourmelonba. Résztvett legutóbb a heliopoliszi versenyen is szép eredménnyel.

Rougier 33 éves, délfrancia származású ember. Kerékpárosbajnok, majd kiváló automobilversenyző. 1909 februárjában Issyben kezdte aviatikai kiképzését, a mit türelemmel végzett s bizony csak a champagnei verseny utolsó napján kísérte siker szorgalmas munkáját, a mikor is először tett hosszabb és magasabb repülést. Ez időtől kezdve azonban óriás lépéssel haladt előre a dicsőség mezején.

A REPÜLŐVERSENYRE Budapestre érkező idegenek kellemes találkozóhelye

jászapáti **Kaszás Lajos** vendéglője
VII., Rákóczi-ut 44.
Elegáns étkező-terem, díszes kerthelyiség.

Brescia valóságos színháza volt a meglepő mutatóványainak. Curtiss után második lett a Grand Prixben, magassági rekordot állítva föl majdnem 200 méter magas repülésével. Az olaszok nagy ünneplésben részesítették. 20.000 ember kísérte ki az állomásra a Marseillaise hangjai mellett és el is késte e miatt a vonatot. A berlini miting hasonló fényes eredménnyel járt számára; 2 óra 41 perc 50 másodperc alatt 130 kilométer utat repült be. Résztvett azután a frankfurti, anverszi versenyeken. Mindhárom helyen a legelső díjakat nyerte el. Blackpoolban még hatalmasabb eredményeket akart feltüntetni, de a kedvezőtlen időjárás miatt nem valósíthatta meg tervezett repülését, mégis első volt a lassúsági díjban, második a távolsági, harmadik a gyorsasági versenyben és a második érdemdíjat kapta. Rougier lett győztese az ideai heliopoliszi mitingnek is. Távolsági és magassági versenyekben első díjat nyert.

Alfred Leblanc ügyes és híres aviatikus. Mielőtt repülőgépre szállt volna, mint léghajós játszott jelentékeny szerepet. Vakmerő és jóban ember. A champagnei miting előtt néhány nappal látott munkához. Első kísérlete alkalmával 300 métert repült, de a leszállásnál a faváz elülső része összetört. Négy nappal később már hatszáz métert repült Issy-les-Moulineuxben. Bethenyben már nyilvánosan is fölszállt, majd résztvett a bresciai mitingen, a hol már díjat is nyert. A berlini mitingen a

rossz időjárás miatt nem aratott sikert. Leblanc igazgatója Blériot paui aviatikus iskolájának s mint ilyen, több sikeres repülést tett, egy ízben száz méter magasságban néhány kilométeres utat egy falu fölött. A tavasszal sokat írtak róla az újságok, a midőn Szan-Szebasztianban belezuhant a tengerbe.

Földváry Imre

férfidívat-, fehérnemű-
és kalap-raktárai ::
Főüzlet: BUDAPEST Fiók:
Kossuth Lajos-u. 18. VIII., Rákóczi-ut 7.
Arjegyzék.

De Laroche báróné az első női pilóta, Latham tanítványa, már a múlt év elején Chalonsban szép eredményeket ért el. Részt vett a heliopoliszi versenyben, a hol több díjat vitt el.

Engelhardt porosz kapitány a még fejletlen német aviatikai gárda legkiválóbb tagja.

Etrich a legszerencsésebb osztrák repülő és gépépítő. Monoplánján Ilner nevű pilótája nemrég Bécsujhelyről Bécsbe és vissza szállt.

Frey württembergi aviatikus. Kilenc évig Amerikában küzdött a megélhetésért. Vagyona téven szert, Párisba ment, a hol az aviatikának szentelte életét. Sommer-biplánján május 23-án négyszáz méter magasságban elrepült Berlin háztengerei fölött.

Kinet Dániel francia pilóta. A két utassal való repülésben az övé a világrekord (2 óra 9 perc 54 másodperc).

Varhalovszki osztrák pilóta. Farman-gépe van. Egy kísérletezés után Bécsujhelyen az idén áprilisban egy óráig repült. Utassal tizenhét percig volt a levegőben. Ő volt az első, a ki repülés közben sikerült fényképfelvételeket csinált.

Wienziars sziléziai aviatikus, a nouremeloni iskola tanítványa. Nemrég Strasszburg fölött szállt el s megkerülte a híres dómot.

A magyarok közül a nevezettek még nem produkáltak számbavehető repülést. Nagy része ismeretlen.

Mielőtt nyaralóba megyünk :: vagy elutazunk ::

helyezzük biztonságba értékpapirjainkat, ékszerünket, biztosítási kötvényeinket és egyéb okmányainkat

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

Budapest, Hermes-udvar, IV., Koronaherceg-utca 5. szám
rendelkezésre bocsátja a célra — esetleg csak nyáron át is — a tűz- és betörésmentes, vasbeton-szerkezettel újonnan épített

SAFE-DEPOSIT

helyiségeiben levő pénztárfiókokat a föl saját zára mellett. — Nagyobb terjedelmű béröndök vagy ládák is elfogadhatnak nyáron át megőrzésre a helyiségben. A bérőfedeknek a szelvények lefejtése és sorsolások ellenőrzése céljából modern berendezésű dolgozó-fülkék állnak rendelkezésre.

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

Külső pénztárcákat, valamint a bel- és külföldi fűrdőhelyekre és városokra szóló hitelleveleket a legelőször feltételek mellett engedünk át.

Takarékbetétet a legkedvezőbb kamattal mellett kamatoztatunk.

A verseny intézői.

A budapesti repülőversenyt a Magyar Aero-Klub kebelében alakult sportbizottság intézi, a mely megcsinálta a verseny tervezetét és díjait, a mi különben Tolnay Lajos igazgató munkája, a mit rendkívül áttekinthetősége miatt a francia sportkörök igaz elismeréssel fogadtak.

A szervező-bizottság állapította meg a Versenybíró-ság tagjait, a melynek elnökévé Edelsheim-Gyulay Lipót grófot választotta meg. E zsűri nemzetközi jellegű; a külföldi szimpatizáit a verseny iránt azzal fejezte ki, hogy legkiválóbbjait delegálta e szép hatáskörű testületbe.

Igy Franciaország, a világ legnagyobb aeromauta mecenását küldte ki, Henry Deutsch de la Meurthe-t, a ki egymaga óriás vagyont áldozott e tudomány előrevitelének és magának történelmi nevet vívott ki Franciaországban. Németország a nagytudású és hírv Busley professzort küldte ki. Nem kevésbé kiváló az osztrák léghajózás tulajdonképpen megteremtője, Silberer, a kinek szintén sokban köszönhetjük, hogy az egész külföld osztatlan rokonérzéssel

Sportképekkiállítás

Winkle Nándor

műkereskedésében, IV., Váci-utca 2. szám.

Racing, Hunting, Caching, Shuting, Polo etc.

vélekedik versenyünkről. Anglia Roger W. Wallace-t küldte ki, az Angol Aero-Klub kitűnő elnökét.

A cs. és kir. aeronatikai intézet Schleyer tábornokot a katonai közlekedési csapatok fejt küldte ki. A zsűri összeállítása a következő:

Elnök: Edelsheim-Gyulay Lipót gróf. Anglia részéről Roger W. Wallace, Ausztria részéről Silberer Viktor, Franciaország részéről H. Deutsch de la Meurthe, Németország részéről Busley, a cs. és kir. aeron. intézet részéről Schleyer tábornok, Magyarország részéről Andrassy Géza gróf, Gerenday György, Hatvany József báró, Széchenyi László gróf, ifjabb Tolnay Lajos, Zichy B. Rezső gróf.

A Magyar Aero-Klub sportbizottsága a verseny rendezésénél szem előtt tartja a Nemzetközi Léghajózási Szövetség szabályait.

A Sportbizottság különben a következő tagokból áll: Elnök: Zichy Béla Rezső gróf. Alelnök: Gerenday György; tagok: Asbóth Jenő, Bersztovszky Béla dr., Dessewffy Arisztid, Edelsheim-Gyulay Lipót gróf, Hoffmann Géza, Hoffmann Lajos, Král Sándor, Lauber Dezső, Massány Ernő dr., Merse Pál, Muzsa Gyula, Piony Béla, Polónyi Dezső, Rohonczy Lőrinc, Rudnay Egyed, Szahlander Béla, Szemere Miklós, Sztankovich Szilárd, Tolnay Lajos, Vécsey Miklós báró, Windischgrätz Lajos herceg, Vidéki Emil.

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.

A sportbizottság tagjai állanak minden egyes verseny élén. Az ő vezetésük alatt történik a verseny egész lefolyásának ellenőrzése. Segítségükre vannak az igen nagy hatáskörrel bíró sportbiztosok, a kik be vannak osztva az egyes versenyszámokhoz, s ezek idejét, repülési magasságát és időtartamát, repülésének szabályosságát, stb. följegyezik, kihágások esetében esetleg büntetést rónak ki.

A versenypályán a legfőbb rendelkezéseket a Versenyintézőség végzi, a mely bizottság öt tagból áll, ezek: Andrassy Géza gróf, Károlyi Imre gróf, Sztáray Sándor gróf, ifjabb Tolnay Lajos, Zichy Béla Rezső gróf.

Weszely István

sport-ajdonságok üzlete kirakatát
IV. ker., Váci-utca 3. sz.,
tessék megnézni!

Gyermekek
öröme:

Repülőverseny
emléktárgyak:

Latham, Grade,
Demoiselle,
Blériot repülő-
gép- és modellek

Repülőgép
modell al-
katrészek.



ROYAL ORFEUM

ERZSÉBET-KÖRUT 31. TELEFON 110-22

Egyetlen városi mulatóhely.

Minden este 8 1/4 órakor

a szenzációs új júniusi műsor.

Fritz Grünbaum és

Carli Nagelmüller

Uj bohózatok!

Schlesinger bácsi mint aviatikus.

Pepita Muki, Little Taté

és az összes elsőrangú új attrakciók.

A Lebaudy sebessége.

Fisamend, jun. 3.

(Kiküldött munkatársunktól.) Tegnap reggel, ragyogó júniusi hajnalon jött elő harmadszor a Lebaudy kormányozható léghajó a tornyos ballon-házból, hogy eleget próbáljon tenni ama föltételek eljérének, melyek alapján el kell dölnie, hogy van-e katonai értéke, avagy nincs.

A léghajó sebessége fontos kérdés, mert főként ezen fordul meg, hogy adhat-e a Lebaudy-ért félmillió koronát a magyar és osztrák hadvezetőség, vagy pedig lemond a vásárról, azon az alapon, hogy a léghajó sem a sebességi, sem a magassági, sem az időbeli föltételnek eleget tenni nem tud.

Ennek eldöntéséhez voltaképpen nincs is szükség közvetlen kísérletezésre s kivált a Lebaudy-nál ez most már semmi egyéb pusztá formáságnál, a mellyel el lehet ugyan még pár napig halasztani az ítélet kimondását, de a Lebaudy mai állapotában többé semmi hatalom a gyászos visszautasítástól meg nem mentheti, ha a kísérletek ellenőrzésére delegált katonai bizottság anyagi és erkölcsi felelősségének magaslatáról kimondja a döntő szót.

Mi e szót már több fejtegetésünk kapcsán kimondottuk és állításaink helyességét semmi megterkedés meg nem másíthatja, mert igen egyszerű, de megfellebbezhetetlen technikai törvények következtében a Lebaudy nem röpködhet 12.5 méteres sebességgel, nem emelkedhetik 1500 méter magasságra és nem tartózkodhatik 12 órán át üzemképesen a levegőben.

Tegnap a sebesség ellenőrzésére került a sor és a rossz eredmény fényesen beigazolta, hogy nem voltunk elfogultak a Lebaudyval szemben, midőn ezt eleve megjósoltuk. Ezt mindenki előre is gondolhatta, a ki figyelemmel kísérte, hogy a Lebaudy 120 lóerejű mótora csak 3700 köbméteres ballon vontatására épült, míg ma ugyanerre a hajtógépre az a földadat háramlik, hogy egy 4800 köbméteres ballonóriást hozzon lendületbe, mert a francia gyár, mely a burkot építette, eltért az eredeti tervtől és a Lebaudyt 1100 m³-rel nagyobb térfogattal szállította. A sebességben ennél fogva világos, hogy csökkenésnek kell elkövetkeznie, épp úgy, mint a hogyan egy szekér sem mozog egyenlő sebességgel, ha póniló, vagy pedig igásló van eléje fogva... A kétszerkettő: négy törvénye ez és ezt kijátszani, megkerülni nem lehet. A Lebaudy-nak mai nagyságához 160 lóerejű mótorra lenne szüksége és akkor, föltéve, hogy a formája is helyesen van megtervezve, remélni lehetne, hogy a megkívánt tizenharmadfél méter sebességgel, a mi óránként 45 kilométernek felel meg, mozogni bír.

Hogy a Lebaudy önsebessége mennyi, azt ma még egészen pontosan nem tudjuk megállapítani, mert ehhez még néhány kísérlet ellenőrzésére van szükségünk. Ámde azt máris határozottan állíthatjuk eddigi méréseink alapján, hogy ez az önsebesség hét és kilenc méter közt ingadozik másodpercenként, vagyis a legjobb esetben is negyedfélméterrel kevesebb annál, a mennyit a hadsereg szerződése a Lebaudy-tól megkíván.

A laikus olvasó előtt ez a különbség talán csekélységnek látszhatik, de mindjárt nem lesz az, ha jelezzük, hogy ez a különbség óránként tiztizenkét kilométerrel kisebb sebességet jelent, mint ama 45 kilométeres sebesség, mellyel a Lebaudy-nak haladnia kellene.

De jelent a gyakorlatban és a tapasztalatokra támaszkodó szakember előtt még egyebet is: jelenti azt, hogy a léghajó mozgása mily mértékben független az esetleges és mindig várható széljárásoktól. Egy tengeri hajó, melynek motora óránként 20 kilométeres sebességet kölcsönöz, már urrá válik mindenféle áramlatokon. Egy léghajó ellenben ugyanezzel a sebességgel haladva a levegőben, még minden szél-locskének játékszere s míg a gőzhajó már negyven kilométerrel nyilsebesen szeli a hullámokat, addig a léghajó éppen csak hogy már kissé függetlenebbül kezd odafönn mozogni. Az igazi megbízhatóság és hasznavehetőség pedig csak ennél nagyobb sebességnél következik el.

A Lebaudy-nak még 40 kilométeres sebessége sincs, mert mótora is gyöngye, alakja sem tökéletes. Az utóbbi miatt a hadvezetőség, mely mindenben egyengeti a Lebaudy átvételének útját, a léghajó lefotografizását még az országról sem tűri meg s a ki mégis elköveti ezt a vakmerőséget, masinája elkobzásával és áristommal büntetik. Ez a barátilag

SEMLER J. csász. és kir. udv. szállító

Budapest, Deák Ferenc-utca és Bécsi-utca sarok.

Raktárba érkeztek a legújabb angol gyapjuszövetek, alpacasüsteretek, vásznak, angol plaidok, gyapjú aeroplán szövetekben. — Minták kívánatra.

segédkező buzgalom azonban a milyen naiv és átlátszó egy olyan léghajónál, melynek minden részecskéje a legpontosabban ösmeretes, mint például a Lebaudy-nál, teljesen kárbavesztett fáradság, mert a gyűrűk és ráncok sokasága, továbbá az egyenetlen terhelés folytán előállott kettős horpadás már rövid egy órai üzem után a Lebaudy mértéktelen gázvesztése folytán pusztá szemmel is fölfedezhető, analízálható s belőle a léghajóra nézve szintén sujtó következtetés vonható le. A ballon deformációja ugyanis szintén a sebesség rovására megy.

A csekély sebesség és az üzem megbízhatatlansága az oka, hogy a léghajó újabb fölszállása tegnap délután és ma hajnalban is elmaradt a 3-4 méteres sebességű szellő miatt, mely alig hogy megrezgettette a fák levelét, bár a fölszállásra olyan előkelő vendége lett volna mindkét alkalommal a léghajónak, mint Schleyer Lipót tábornok, a monarchia közlekedési brigádjának parancsnoka, a ki civilben van itt és tegnap óta hiába várja, hogy a gyönyörű csendes időben a Lebaudyval fölszállhasson!

Győződjön meg arról, hogy a legjobb fehér férfi ingek simalejű 4.—, szegélyes elejű 5.—, piké elejű 5-50 K-ért kapható
KUNZ ÁRUHÁZ Deák Ferenc-utca 10. szám.

AVIATIKAI HIREK.

Paulhan a szolferinói csatamező fölött.

Május 28-án történt, mint annak idején egy rövid távirat már jelentette, hogy Paulhan átrepült Veronából a 18 kilométer távolságban levő Szolferinóba s ott virágot tett le az elesett francia katonák emlékoszlopára, majd pedig égháboruban visszarepült Veronába. A vakmerő légi utazást Luigi Barzini, a híres olasz újságíró a következőképpen írta le:

Paulhan ma a levegő fejedelme, repülőgépe mint fejedelmi vándormadár hasítja a gomolygó felhőket, megmutatta ma, hogy urrá tud lenni a vihar és orkán fölött is.

Kilenc és fél óra volt reggel, midőn Paulhan elővonatta gépét hangárjából. Felesége átölelte: — A' biento! mon Lulu!

Az aviatikus megcsókolta felesége kezét: — A' biento!

Paulhan a nyeregbe ült. Ölében egy nagy szegfü-bokrétá feküdt, francia és olasz nemzetiségű csokorral összekötve. A szalagon egy arany viráglevél, ezzel a fölírással: A francia aviatikusok Olaszországért meghalt testvéreiknek.

Még néhány kiáltás: — Au revoir! A' biento! Bonne chance! — és Paulhan gépe, mint karcsu madár már a levegőben szállott. A katonai parancsnokság 60 lóerős gépe, meg a mi autónk szélesebben indult meg Villafranca felé, hogy kövessük Paulhan útját. Fönt a magasban, négyszáz méternyire a föld fölött, mint

RADÓ ALADÁR

a főváros előkelő és legnagyobb bluz- és pongyola-áruháza

Belváros, Bécsi-u. 5.

(Deák Ferenc-utca sarok)

Elismert szolid áruház!

kis fekete madár uszott a felhők között az aeroplan. Valeggióban éppen vásár volt. Az emberek ajkán fölhangzott a kiáltás: Aeroplan! Mindenki az utcára tódult, a kereskedők sátrukat otthagyták, lázas ujongás zúgott át a városban, amint először megjelent az ódon városka fölött a sas-ember. Az égen mind sötétebbek lettek a felhők, Paulhan elveszett szemünk előtt! Míg mi földhöz kötött foglyok, nagy kerülővel jutottunk el a szolferinói emlékoszlophoz, ő szabadon repülve, mint büszke sas, egyenesen alá szállott az emlék mellé és ledobta a virágcsoportot.

Midőn megérkeztünk, már Paulhan gépe ott állott a mezőn és Paulhan nyugodtan várt nyergében bennünket. Grimaldi tüzérgenerális hozzáróhant, megölelte és megcsókolta. Mély meghatottság vett erőt mindenkin, a midőn a francia és olasz hősök sirja fölött az olasz hadsereg ősz tábornoka üdvözölte a latin szellem diadalát.

Vihar közeledett, lehetetlennek látszott, hogy Paulhan ismét a levegőbe szálljon. Ő mosolyogva vállalt vont és gépe elindult. Kétséggel követtük szemünkkel útját, de alig láthattuk pillanatokig, a sötét felhőkben eltűnt. Valóságos bömbőlő vihar közben indultunk vissza, alig reménykedve, hogy Paulhan útja sikerülhessen.

Midőn az aviatikai térre értünk, már Paulhan átöltözve várt. Megkérdeztük, hogy a vihar utólérte-e.

— Átrepültem rajta, — felelte, — rettenetesebb orkán alig tudok elképzelni. Szerencsére három-négy perc alatt már fölötté voltam, a legnagyobb baj az volt, hogy a földből nem láthattam semmit. Kóvályognom kellett ide-oda, míg egy felhőre át tájékozódni tudtam. Ez az ut sokkal nehezebb volt, mint a london—manchesteri.

Ekkor érkezett oda Paulhan felesége. Átölelte férjét, kinek életéért remegnie kellett. Paulhan szeretettel nézett rá. Az asszony kedveskedve mondja: — A szegfű szerencsét hozott neked!

Paulhan felesége adta ugyanis férjének a szegfű-bokrétát.

Zsélyi Aladár állapota. Zsélyi Aladár állapotában tartós a javulás. Hőmérséklete, valamint érverése is egészen normális, úgy, hogy folyógyógyulása most már csak idő kérdése. Kezelőorvosa azonban úgy intézkedett, hogy látogatót még ne bocsássonak hozzá, mert az esetleges izgalmak megáthatnának neki.

— A rákosi repülőteréről. A rákosi repülőversenyterén szombaton délelőtt lázas munka folyt. Az összes aviatikusok megérkeztek már és kora reggel óta kint voltak a versenyterén, a hol kiki elfoglalta hangárját. A hangárok előtt hatalmas butorszállító kocsik állanak, ezeken hozták a párisi különvonat vagonjaiból át a repülőterre az aeroplanokat. A repülőgépek felszerelése, montírozása egész dél-

„GÓLYA”-ÁRUHÁZ

Bosnyák Bleier Izsó
Budapest, VI., Nagymező-utca 12. szám

(az Andrássy-ut mellett).

Külön férfi-divatosztály!

Külön női-divatosztály!

Külön baby kelengyeosztály!

Képes nagy árjegyzék és mintagyűjtemény ingyen és bérmentve.

Szigoruan szabott előnyös árak!

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 vezérképviselete.

Telefon: 91-57. és 73-65.

Latham, Blériot, Farman stb. aviatikusok az „Elszakithatatlan” Gutmann-féle vászonruhákban repülnek, s azokat Gutmann J. és Társa cégnél Budapest, Rákóczi-ut 16. sz. a. szerezték be.

előtt folyt, s a versenytér igazi gyártelep képét nyújtotta, a hol száz meg száz aviatikus, szerelő és montör dolgozott szakadatlanul. A közönséget erre a nagy munkára való tekintettel egyáltalában nem bocsátották be.

— **József királyi hercegek a repülőversenyeken.** A budapesti repülőmiting elnöksége nevében a Magyar Aero-Klub meghívta a versenyekre József királyi herceget és családját is. A Magyar Aero-Klub fölterjesztésére ma a következő távirat érkezett József királyi herceg főudvarmesteri hivatalától:

Május 31-én kelt nagybecsű átiratukra válaszul, van szerencsém szíves tudomásukra hozni, hogy ő császári és királyi fenségeik a repülőversenyeken való részvételüket, a mennyiben Budapesten tartózkodnak, kilátásba helyezni méltóztattak: Szapáry gróf főudvarmester.

— **A rendőrség intézkedése.** A Magyar Aero-Klub igazgatósága még a múlt hónap végén jelentette a rendőrségnek, hogy június 5-dike és 15-dike között a rákosi lovassági gyakorlóterén nemzeti repülőversenyt óhajtott rendezni. Boda Dezső dr. főkapitány a bejelentést tudomásul vette, ám a rendőrhatalom engedelmét a következő föltételek mellett adta meg:

1. Gépekkel a közönség által elfoglalt helyek fölé emelkedni és egyáltalában a közönség fölött repülni tilos.

2. A versenypályán a nézőtereket elhatároló korlátokon belül csupán a versenyek vezetőségének és a rendezőnek, a hivatalosan kirendelt hatósági közegeknek, a versenyeken résztvevőknek és ezek segéd személyzetének szabad tartózkodni. Egyéb közönséget e helyre behoztatni nem szabad.

3. A verseny rendezősége gondoskodni tartozik

AVIATEUR—AVIATIKUS KERINGŐ Irta: P. Nagy Albert
megjelent **Rozsnyai Károly** könyv- és zenemű- és kapható **Budapest, Múzeum-körút 15. szám.**

Ingyen-árjegyzékek: színpadi művekről, szövegeiről, hegedű-, orgona- és harmonium-kottákról, a zeneakadémiai tananyagról.

arról, hogy a közönség részére szolgáló tribünök és ülőhelyek a kerületi tűzrendészeti bizottság által idejekorán megvizsgáltassanak és az esetleg biztonsági szempontból elrendelt pótlásokat és óvintézkedéseket kellő időben elvégezzék.

4. A rendezőség arról is gondoskodni tartozik, hogy a tribünök és hangárok tűzbiztonságának felügyeletére megfelelő tűzország, azonfelül az esetleges balesetekre való figyelemmel az önkéntes mentőegyesület kellő számú őrrel legyen jelen a versenyek alkalmával.

A közrend fentartására a főkapitány nagyszámú rendőrség kivezénylését határozta el. Az összes versenynapokra megbízta Nagy Károly dr. kerületi kapitányt a rendőri intézkedések vezetésével. Kivülé mindennap hat fogalmazó, Lickl Géza rendőrfőparancsnok vezetésével négy rendőrfelügyelő, két lovas altiszt, tizenhét gyalogos altiszt, száznegyvenhét gyalogos rendőr, harminchat lovasrendőr, egy detektívfelügyelő és tizenhét detektív ügyel föl a rendre. A főkapitány utasította továbbá a rendőrfőparancsnokot, hogy a versenyek színhelyére vivő utvonalakra a szabad és akadálytalan közlekedés biztosítása céljából kellő számú rendőrfelügyelőt és rendőrközeget vezényeljen ki. A bérkocsik és egyéb járművek ellenőrzésére minden napra kivezényel a főkapitány két, a közigazgatási osztályhoz beosztott detektívet.

— **Repülőgép Kopenhága fölött.** Kopenhágából jelentik: Nerveo dán aviatikus tegnap este az Ameger-szigeten levő repülőtérről fölszállt, átrepült a kopenhágai tengeri erődön, azután a belső városrészek fölött, elhaladt a városháza tornya fölött, majd visszazárlt kiindulása helyére, a hol tizenhét percnél repülés után kikötött.

— **Posta a versenytér.** A budapesti nemzetközi repülőversenyek tartamára a versenytér igazgatósági épületében kizárólag fölvételi szolgál-

latot teljesítő időszakos posta-, táviró- és telefon-hivatalt rendeztek be.

— **A jegyek árusítása.** A közönség szokatlannul nagy érdeklődést tanúsít a repülőversenyek iránt. Az összes jegyelárusítóhelyekről ujjabb és ujjabb jegyküldeményeket kérnek, hogy a közönséget kiszolgálhassák. Holnap, vasárnap, az üzleti elárusítóhelyek nagyrésze zárva lesz, ezért a verseny intézősége gondoskodott róla, hogy a menetjegyirodában (Vigadó-tér 1.) egész nap folyamán kaphatók legyenek a repülőversenyre szóló belépőjegyek.

— **Az utazási verseny célpontja.** Az utazási versenyre 200.000 korona van kitűzve, tehát ezért folyik majd a leghevesebb küzdelem. A díjat azoknak a versenyzőknek ítélik oda, a kik a versenytérrel fölszállva egy a versenytérrel körülbelül 90—110 km. távolban fekvő célig repülnek és visszarepülnek a versenytérre, a célnál kötelező leszállással. A célt szabad mérlegelése szerint a versenybírósság állapítja meg s esetleg a versenymiting egész tartamára ugyanezt a célt tűzheti ki. A versenyzőknek a célnál legfőbb negyvenöt percig szabad időzniük. A közbeeső leszállásokat megengedik. A versenyzők kötelesek a cél elérését igazoló lepecsételt bizonylatot a célhoz előzetesen kiküldött sportbiztostól átvenni és elhozni. Az oda- és visszautazás összes időtartama 5 órát nem haladhat meg. A célt a kiküldött sportbiztos két darab egymástól körülbelül hatvan méternyire fölláttatott zászlós póznával jelöli meg, a melyek között úgy érkezéskor,

= Magyar vonatkozású = emléktárgyak

Albumok Budapestről

Képes levelezőlapok

Szénásy Béla

csász. és kir. udvari szállító
: levélpapír áruháza :

IV., Ferenciek-tere 9.

(Kossuth Lajos-utcai oldal.)

mint visszainduláskor repülve köteles a versenyző áthaladni. A versenyzőket sportbiztosok kísérik automobilon. Az első díj azt a versenyzőt illeti, a ki a kitűzött földadatot legelőször hajtja végre, a második, illetőleg harmadik díj azt a versenyzőt, a ki másodiknak, illetőleg harmadiknak teljesíti a föltételeket. Az első, illetve második díj nyertese e versenyszámban újra nem indulhat. Az indulásnak délután három órákor kell történnie. Sok vitára szolgáltatott anyagot az a kérdés, hogy a verseny célpontja, illetőleg fordulópontja hol legyen. A vidéki városok száztíz kilométeres körben mind pályáztak érte. Gyöngyös, Kecskemét, Győr, sőt Siófok is a többi közt. Mint értesülünk, a verseny intézősége Győr mellett döntött, mert az uton a külföldi aviatikusok nem tévedhetnek el, hiszen csak a Duna folyását kell követniük.

— **Az eddig elért rekordok.** Távolági rekord. Henry Farman Mourmelon (Franciaország), 1909 november 3-án 4 óra 17 perc 57 másodperc alatt 234 kilométert repült.

Időtartam-rekord Ugyanaz.

Távolági rekord egy utassal. Efimoff Farman-géppel 1910 január 31-én 1 óra 50 perc alatt 158 kilométert repült.

Időtartam-rekord egy utassal. Ugyanaz.

Távolági rekord két utassal. Henry Farman 1910 március 5-én két utassal 1 óra 2 perc alatt 70 kilométert repült. Daniel Kinet az idén Chalonsban 2 óra 19 perc.

Időtartam-rekord két utassal. Ugyanaz.

Magassági rekord. Paulhan Farman-géppel 1910 január 12-én Los-Angelesban (Amerika) 1270 méter.

Start-rekord. Henri H. Curtiss Los-Angelesban 1910 január 11-én, 30 méteres nekifutás után, 6²/₃ másodperc alatt startolt.

Gyorsasági rekord. Leon Delagrangé 1909 október 26-án Doncasterben (Anglia) 80.4 kilométeres sebességgel repült. Paulin Dunard 1909 szeptember 16-án magánmérések szerint 96 kilométeres sebességgel repült. A hivatalos mérések szerint eddig legjobb Christiaen-é, a ki Cannesben óránként 84 kilométeres sebességgel repült.

Utazási rekord. Louis Paulhan 1910 január 18-án Losz-Angelesban 1 óra 2 perc 42 másodperc

Ne vegyen látszóvet, lorgnettát,

mig raktáromat (választékomat) meg nem tekintette.

Klein Dezső optikus
Budapest, Kecske-méti-utca 14. szám.

alatt 73 kilométert repült városok, földek és tenger fölött. E közben 600 méter magasságot ért el. A múlt hetekben megtette a 290 kilométeres utat London—Manchester közt.

Utazási rekord egy utassal. Paulhan és Paulhanné 1910 január 9-én 34 kilométert repültek 33 perc 45 másodperc alatt.

— **A sebesség mérése.** Legnehezebben megítélhetőnek és ez idő szerint még határozottan rendezetlennek lehet mondani a repülőversenyeken a sebességmegállapítást. Minthogy nem két pont között egyenes vonalban történik a távolság megállapítása, a mai rikordok tudományos szempontból ugyiszlóval értéktelenek és mint sporteredmények is nehezen hasonlíthatók össze egymással. A távolság mérése ugyanis egy sokszög mentén történik, a melynek oldalai, mint hurok, összességükben kisebb távolságot adnak, mint a tulajdonképpen megtett keringő-ut. Azonkívül a pálya megtartása különösen a kanyarulatoknál épp oly nehéz az aviatikusnak, a ki a sebesség teljes érvényesülése érdekében menőn kevesebbet akarva utban veszíteni, mint ennek ellenőrzése a bírának. Nagyobb pályákon ezek a hiányosságok kevesebbet nyomnak a latban, mint a kisebbeken, de éppen e miatt azután az adatok sem egyenlő értékűek. A világszövetség, Fédération Aéronautique Internationale által elismert eredmények között Blériotnak 1909 augusztus 28-ikán Rheimsben elért egyik eredménye adja a legnagyobb gyorsaságot. Ő ugyanis ekkor 7 perc 47¹/₂ másodperc alatt röpülte körül a 10 kilométeres négyszög-alakú pályát, a mi óránként 76.95 km.-nek felel meg. Azóta október 26-ikán, a doncasteri mitingen (Angolország), Delagrangé jobb eredményeket is ért el, a mennyiben az ottani 1¹/₂ angol mérföldes (2400 m.) pályát 1 perc 47¹/₂ másodperc alatt repülte körül, a mi 81.5 km.-es sebességet jelent óránként. Ennek az eredménynek hivatalos szövetségi elismertetéséről ugyan nem érkezett hír, de azért kétségtelennek mondható, hogy Delagrangé az óránként 80 km.-es sebességet jelentékenyen fölül tudta múlni az által, hogy kicsiny La-Manche-típusú Blériot-gépében a 20—25 lóerős Anzani-motort egy 50 lóerős Gnome-motorttal helyettesítette. (Versenyen kívül, Doncasterben 1 perc 43 másodpercet is mértek neki 1¹/₂ angol mérföldre, a mi több, mint 84 km. óránként.) Azt a hírt ellenben, hogy Losz Angeleszben január 11-én Glenn H. Curtiss egy utitárral (!) 88.5 km.-t tett volna meg egy óra alatt, maga az amerikai Aero-Klub elnöke, a ki az ottani versenyeket vezette, megcáfolta. Határozottan kijelentvén, hogy egy szó sem igaz belőle.

— **Mint értesülünk,** a helybeli Bárdi József automobil-részvénytársaság többi üzletágai közé egy most aktuális üzletágot vett föl, ugyanis most nyitotta meg a cég aviatikai osztályát. A céget azt hiszik, bővebben nem kell ismertetnünk, hisz a közönség előtt mint nagy automobil-vállalat már ugyis ismeretes és így remélhető, hogy az aviatika terén is a céghez méltóan fog szerepelni. A repülőgépverseny helyszínén is nagy raktárt tart mindennemű repülőgépalkotórészekben és ott modern aviatikai javító-műhelyt rendez be, hogy az aviatikusok sürgős szükségleteit ott a helyszínen kielégíthesse. Mint hírlík, a cég valószínűleg a Wright-féle repülőgépek képviselését is elvállalja. Ilyen körülmények között tehát teljes bizalommal nézhetünk a Bárdi Garage ezen vállalkozása elé.

— **Sportképek kiállítás.** Az aviatikai versenyek alkalomával eredeti angol sportképekből — Racing, Hunting, Coaching, Shutting, Polo stb. — nagy gyűjteményt mutat az érdeklődőknek Winkle Nándor műkereskedése IV., Váci-utca 2.

— **A Royal-Orfeum igazgatósága** az aviatikai versenyekre ideseregltő külföldiek és vidékiek szórakozására olyan fényes programot állított össze, a mely elejétől végig a slágerek láncolata. Az internacionális rész főerőssége a Grünbaum-pár lesz. Fritz Grünbaum a legkiválóbb német kabaré-költő és mindenfelé teljes siker kíséri nevének, Carli Nagelmüllernek a pompás énekszámait. Azonkívül a többi pompás számok méltó kiegészítői e fényes műsornak.

— **A Semmler posztó-cég** (Budapest, Deák Ferenc-u.) két főnöke a minap visszatért londoni bevásárlási utjáról, a honnét a legújabbban kreált gyapju-szőveteket, alpacca-lisztereket, vásznakat, angol plaideket, aeroplan-szineken magával hozván, azok megtekintésére ez uton meghívja a n. é. vásárló-közönséget.

Pincefelszerelési cikkeket vásároljunk

NAGY IGNÁC-nál, Károly-körút 9. sz.

Borszivattyúk, gumicsövek, rézcápák, palaakadagasztók, kupakolók, szűrőeszközök, boros palackok, paraakadagasztók, borsajtók, szőlőszűzők, erőszó tölcselek, faedények, permetezők nagy raktára.

Legjobb férfi- és gyermekruha bevásárlási forrás ::

Kohn Heilmann és Fiai

cs. és kir. udv. szállítóknál

Budapest, IV. kerület, Károly-körút 12.