



Iktatószám

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

797.5

Hely

Idő

1912. 12.

Személy

Helyszám

Szerző *Gábor Andor*Cím *Magyar aviatika*

Forrás:

*A Nap**Bp.*

(Hely)

1912. IX. 12.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

Oldalsz.

A NAP *12/12*

1912. szeptember 12.

MAGYAR AVIATIKA

- NEM LELEPLEZÉS, CSAK VEGSZÓ -

Kvasz András, a kedves, varnyuevő pilóta vasárnap Aradon repülőnapot tartott, s mert a repülőgépe ez alkalommal ismét rosszul szuperált, lezuhanás után, (ezt a szót kell használni állandóan leszállás helyett), lezuhanás után, vad haraggal benzint öntött a gép szárnyaira, a benzint meggyújtotta, a gépet fölégette. Közben bizonyára — nem voltam ott, csak sejtem, — szikrázóan káromkodott s talán bottal is verte a masinát, mint a gazda a jégverte szőlőt: 'Segítek néked, uramisten, hadd pusztuljon el egészen!' Ha az olvasót el akarnám undorítani e soroktól, azt mondanám, hogy megszorítom Kvasz András olajtól maszatos kezét. Nem szorítom meg, csak üzenek neki, hogy jól tette, hogy bár égetné fel a Zsélyi-III. után, (azt hiszem, ez volt a gépe, de ha nem is ez volt: mellékes), a Horvát-IV.-et, a Kolbányi-V.-öt és a Székely-IX.-et. Amit ez a derék montőr csinált: magyaros temperamentum eredménye; amit a többiek csinálnak, az is a magyar természetből következik.

Teljes öt esztendejüket töltötték el büszke kísérletekkel, közben éheztek is, tehát megszen-telték a hőbortjukat mártíromsággal és mindenki tapsolt nekik. Ez a taps, ez szédítette meg őket. Mert nem volt szükség a vértanuságukra, sőt fölösleges is volt e vértanuság, tehát alapjában ostoba és kellemetlen volt. A rákosi hangárok alatt nem kucorog talán három olyan repülő-ember sem, aki pilótává akarta kiképezni magát, ellenben huszonhárom olyan is fur-farag a deszkavárosban, aki konstruktori dicsőségre pályázik. Ez az, ami nem kell. Amíg a repülő-gép európa-szerte a kitalálás stádiumában volt, addig szép lehetett, hogy magyarok is kísérle-tek s építették az ő gépeiket, amikről biztosak voltunk, hogy utóbb fognak a levegőbe emelkedni, mint a külföldi konstrukciók. Mert a külföldön pénz is állt a kísérletezők rendelkezésére. Amit gondoltak, azt kivihették; ha egy új alkat-rész miatt ujjá kellett szerkeszteni a gépüket,

megtehették. Volt pénzüik. Szegény magyarok ellenben örvendhettek, ha egyetlenegy modellt összeállíthattak. Akkor vége volt a pénzüiknek, s ha ez a modell nem röpült, akkor egy esztendeig nem lehetett másik modellt előállítani.

Közben az idegenek eljutottak a repülésig s gyorsan kezdték a gépeiket tökéletesíteni. Ezen a ponton kellett volna beszünnie a magyar ál-medozásnak, amely addig szép volt, ezután kár-tékonyvá lett. Azt a géptípust, amit Horvát tanár komponált meg, (most ne kutassuk az előbbséget, mert a gondolat sosem azé, aki először elgondolta, hanem azé, aki a legjobb formát adta neki), Bleriot, Etrich, Nieuport s még egy sor idegen ember olyan állapotban prezentálta, hogy röpülni valóban nagyon jól lehetett velük. S mert e röpülés következtében a konstruktorok még több pénzhez jutottak, világos volt, hogy a gépüket, amennyire a típus megengedi, tökéletesíteni fogják. Szegény Horvát tanár konstruktorságának tehát ettől fogva nem volt értelme. Mert ő, pénz híján, csak évek múltán juthatott volna el oda, ahol az idegenek néhány hónap múlva már tartottak. Horvát tanárt mondtam, de ugyanugy mondhattam

volna Zsélyit, Kolbányit és Svachulayt. Nekünk nem magyar géptípusokra van szükségünk, mert ahhoz sokkal több pénz kellene, mint amennyi nekünk nincs, hanem egynéhány jól röpülő emberre. De ezeken a magyar gépeken, amik külön-külön mind csupa nemzeti dicsőségek, elég, ha a pilóta fel tud szállni öt percre. Elég, sőt sok is. Többet kivánni nem lehet tőlük, ahogy az első Blériot-gépektől sem volt több elvárható.

Egyetlenegy ember látszott kis ideig okosabbnak a többinél, Székely Mihály, aki a Budapestten tartott repülőversenyekig meg tudott konstruálni egy furesza kis biplánt, amely fel is szökött a levegőbe. Székely Mihály mintha beérte volna ezzel, látván, hogy a Fahrman-műhely, a Wright testvérek gyára, a bécsi Autoplan és a Lohner-Daimler cég jobb biplánokat állítanak elő, kizárólag azon az alapon, hogy van nekik miből előállítani a gépüket. Székely Mihály tehát abban hagyta a konstruktorságot, pilótává képezte ki magát, s idegen géppel — még csak nem is jó minőségűvel, — szép röpüléseket produkált. Ezzel tudta felébrésztetni újból a magyar közönség érdeklődését

az aviatika iránt annyira, hogy husz- vagy harmincezer koronát össze lehetett gyűjteni. Ezen vehetett volna egy elsőrangú gépet és beröpülhetett volna egész Magyarországot. Ebből ismét aranyeső származott volna a magyar aviatika számára. De nem. Látván a pénzt, Székely Mihály is visszaesett a rajongásba s elkezdte építeni a Székely-II.-t, a Székely-III.-at és a többieket. Mindazokat a gépeket, amikkel egyelőre a Szent István-napi röpülőversenyen alig lehetett röpülni.

Most a pénznek megint vége van, különböző számú Székelyekbe van beleépítve — ami mint ambíció szép, mint közhaszon: semmi — s Székely, aki tudna repülni, nem tud, mert nincs hozzávaló gépe. Most már nem is lesz, mert az idegen gépek közben még tökéletesebbek és még drágábbak lettek. Motor-rablás, gépfelgyújtás: ezek a romantika nefelejcs-csokrai. Dobjuk az árokba őket, legfőbb ideje. És ne kiabáljanak az aviatikusok a közönség közönyéről, mikor itt az eszköz, amelyvel ez a közöny megszüntethető. Röpülni kell, semmi egyéb, csak röpülni kell. Ehhez azonban nem elég az ambíció, a vágy, a jóakarát, ehhez gép kell. Olvan gép, amely röpülni tud. És az Aero-klub ellen sem kell siránkozni. Az Aero-klub, nagy többségében, persze, hogy szintén nem ért az aviatikához, de voltaképpen ahhoz csak az aviatikusoknak kell érteniük. Nincs mit várni az Aero-klubtól, mindent a repüléstől kell várni. Mit csinál e klub? Méreti a szelet. Ez is fölösleges. Aki tud, repüljön szélben, aki nem tud, várja meg a szélcsendet, s aki még akkor sem tud, az tanuljon meg repülni. Oly egyszerű dolgok ezek. És én egy kicsit széggellem magamat, hogy mindezt úgy mondhatom el most, a Garros nevű csibész 4500 méteres magassági rekordja idején, hogy ez friss igazság és nem lapos ostobaság. Mert annak kellene lennie.