

A feleség: És a „de angyalom“ után a másodikat. De ti férfiak nem okultok soha. És most mars aludni.

A férj (szomorúan indul a hálószoba felé.)

A feleség: Hová megy?

A férj (sirva): Aludni...

A feleség: Persze, te azt hiszed, hogy a hálószobában alszol, mikor már rég a perzsa szőnyegek alusznak ott naftalinban. A spejzban alszol, cica, vagy, hogy magyaros legyenek, az éléskamrában, édes.

A férj: De hisz oda nem is fér be az ágy.

A feleség: Ép ezért alszol állva, vagy egy széken ülve, cica.

A férj: Haha!

A feleség: Mi volt ez? Te nevetesz?

A férj: Haha! Ez nem nevetés. Ez sirás. (Elkeseredve.) Mit csináltál a lakással?

A feleség: Nyári alakot adtam neki. A jövő héten utazunk falura, hát elő kellett készíteni, nem csinálhatok mindent az utolsó percben.

A férj: De édesem...

(Hirtelen berohan a spejzba, hangosan sir benn, majd felül a polcra az uborkák mellé és könnyes szemmel elalszik.)

—o—

## Léghajózás és repülés.

### A nemzetközi repülőverseny.

A szombati versenyt elhalasztották.

A nemzetközi repülőverseny mai hetedik napján nem volt repülés. Akik, dacára az esőnek, kimentek a Rákos-mezőre, fekete lobogó és az a különös intelem fogadta, hogy a szombati verseny elmarad. Valamint később a város különböző pontjain fekete zászlók hirdették a verseny elmaradását. Okosan, mert kár lett volna a még ma is okvetetlenkedő időjárás szeszélyeinek kitenni a versenyzőket. Meg aztán, valljuk meg, jól is jött ez az egy napos szünet arra, hogy a megrongálódott gépek kijavítását zavartalanul végezhessék. A mai, szombati, verseny a javítás alatt levő gépek nélkül amúgy is csonka verseny lett volna. Illnernek, Chaveznek, a magassági versenyek hőseinek, azután Wagnernak, az időtartam versenyben elsőnek gépei azok, amelyek nélkül már szinte el se tudjuk képzelni a versenynapot.

És még egyre volt jó ez a mai szünet: arra, hogy két magyar pilóta zavartalanul próbálhatta ki biplánját, még pedig nagy sikerrel. Az egyik Csermely Károly. Itt említjük meg, hogy Molnár Ferenc mai Vasárnapi krónikájában szintén foglalkozik Csermelyvel, aki mai sikeres próbája után helyet kér majd a további versenyeken. A másik sikert érő, repülő magyar pilóta, Hirsch, aki Csermelyvel együtt Párizsban tanulta ki a pilotaságot.

A vasárnapi napon, — mint értesülünk — teljes számban mennek versenybe az összes eddigi pilóták.

#### Gróf Montigny lezuhant.

A nálunk már népszerű gróf Montignyt, a Blériot-pilótát különöse baleszerencse üldözi. Szombaton hajnalban ismét lezuhant. Gépe, amely Szegeden összetört, pénteken este lett kész. A többi aviatikusok figyelmeztették, hogy a gép rosszul van összeállítva, de ő nem hederített rájuk. Szombaton reggel fél hatkor felrepült, háromnegyed kört tett meg, de a 6-ik számú pilónnál két méter magasságról a gépe orral lezuhant és belefuródott a homokba.

Montigny jobb szemén és jobb lábán sebesült meg. Egy fiatal szép leány, aki a gróf társaságában érkezett Budapestre és egy idősebb hölgy hóna alatt támogatva vezették be a pályáról a grófit.

A gép szilánkokra törött.

#### Aviatikusok a rendőrségen.

Frey és Illner vallomása.

A csütörtökön történt repülőverseny-katasztrófa ügyében a rendőrség még nem fejezte be a vizsgálatot. Szombatra ismételten beidézték Frey André és Illner Károly aviatikusokat, akik a szerencsétlenség okozói voltak. A kihallgatásokat Becker Ádám rendőrfogalmazó vezette. Először Frey André-t hallgatta ki. Az aviatikus az általános kérdésekre elmondotta, hogy faursi születésű, 24 éves

nőtlen, vagyontalan, középiskolákat végzett, aviatikus. Vallomása, amelyet tolmács segítségével lefordítottak, szó szerint a következő:

— Sommer rendszerű, 11-es biplánommal először szállottam fel azon a napon, amikor a baleset történt. A gép kifogástalanul működött és már 45 percet haladtam a levegőben, épen fordulni akartam, mikor az utolsó billon és az induló vonal között a gyorsabban repülő Illner, Tauba-gépe elért. Illner 10 méterrel fölöttem repült és ahelyett, hogy a szabály értelmében jobbra került volna el, balra került és így a gyors és erős mozgás okozta légáramlat gépemet elsodorta abból az irányból, amelyben haladni akartam. Ugy jöttem a közönség felé és a légáramlat gépemet lenyomta a közönségre. Csak 8—10 méternyire voltam a levegőben és így lehetetlen volt úgy kormányozni a gépet, hogy a közönséget ne érje. Lehetetlen volt ismét fölemelkednem a légáramlat miatt, így történt a baleset. Megjegyzem, hogy a kormányzó készülékem még lezuhanás után is jókarban volt. A balesetnek én nem vagyok az oka. A baj oka Illner, mert neki be kellett volna tartani a 25 méter távolságot gépemtől.

Frey André kihallgatása után déli 12 órakor Illner Károlyra került a sor. Illner schatzlaari (Csehország) születésű, 33 éves, nős, az Etrich-gyár művezetője, igazolványos pilóta, a következőket vallotta:

— E hónap 9-én a versenypályán Etrich Taube nevű monoplánján repültem vagy ötnegyed órát, amikor a baleset bekövetkezett. Frey előttem kéthárom méternyire volt és lassabban haladt, mint én. Ugyanekkor észrevettem, hogy Frey jobbra tart a közönség felé, előre is tisztában voltam azzal, hogy szabályszerűen jobbfelől el nem kerülhetem, anélkül, hogy a közönség felé ne kerüljek. Ezért maradtam amennyire csak lehetett a magasban és ezért közel tartottam magam a pálya baloldaliához. Mikor elértem Freyt, legalább 25 méter magasságban voltam fölötte. Erős szél-lökést éreztem ekkor, mely engem kissé a tribünök felé sodort. Ugyancsak egy szöllökés sodorhatta le Freyt is s mivel én abban az irányban voltam, azért gondolta ő, hogy én voltam a szöllökés okozója. Az nap, ugyanily távolságban több gépet kerültem ki és nem történt egyikkel sem baj. Erős következtetésem az, hogy nem én vagyok a baj oka, hanem a szél. Emellett szól az is, hogy a szél Latham és Bielovucsis aviatikusokat is lenyomta, úgy, hogy le is estek.

Mindkét vallomást jegyzőkönyvbe vették, aztán a két aviatikust elbocsátották.

A rendőrségen különben azt hiszik, hogy senkit sem lehet a katasztróféért felelősségre vonni a az egészet a véletlen szerencsétlenségnek tulajdonítják. Hogy azonban mégis alaposan ismerje a rendőrség a tényállást s annak következményeit, szakértőket fog meghallgatni s azoknak a véleménye alapján fog tovább eljárni ez ügyben.

#### Az Aero-Klub közlései.

**Akadályversenyek.** A vasárnapi és a következő versenynapok programja szenzációs repülési produkciót ígér. Vasárnap kezdődnek ugyanis az akadályversenyek, amelyek elé maguk az aviatikusok is nagy érdeklődéssel néznek, délelőttönként próbákat tartanak belőle. E versenyszámmal a pálya területén 150 méter távolságban 25 méter magas oszlopok vannak felállítva, az oszlopok pedig zsinorral összekötve olyképen, hogy minden 50 méter távolságban színes ballón függ le. Az aviatikusnak kigyóyszerű ivelésben kell repülnie. Az első ballonnál le, a középsőn fel, a harmadiknál pedig ismét lefelé kell repülnie. A második körnél fordított a sorrend. Az első győztes 2500 koronát, a második 1500 koronát, a harmadik 1000 koronát, a viaszdíj pedig 500 korona. A díjat az az aviatikus kapja, aki a legrövidebb idő alatt végzi el ezt a művész-produkciót.

**Utasverseny.** A terhelési versenyben az első folszállás hétfőn délután lesz. Az első starterek Pischhof és Paulhan naponként több felszállást fognak végezni. Müller Charles impregnációnál az első napon való felszállásra jelentkezett gróf Károlyi Imre, herceg Windischgrätz Lajos, egy magát megnevezni nem akaró arisztokrata hölgy és több előkelő főúr. Illner készülékén lázasan dolgoznak a szerelők és mechanikusok és valószínű, hogy egy-két nap alatt teljesen helyreállítják.

A következő napok versenyszámai. A versenyjegy és pótbizottsága új versenyszámokat fog összeállítani a meeting következő napjaira. Ezek között igen érdekes lesz a különböző típusú gépeknek a felvonulása, amint a levegőben egymást hajezolják

1910. június 12., vasárnap.

fogják. De Laroche bárónő, a világ egyetlen nő aviatikusa, bejelentette, hogy vasárnap félig kedvező időben, is fölszáll és megpróbálkozik Illner és Chavez magassági rekordjának a leverésével. Rougier, a vakmerő francia pilóta, fogadást kötött, hogy még a budapesti meeting alatt 1000 méter magassági rekordot terem. Vasárnap repülni fog egyébként Latham is, akit a budapesti versenyeken eddig a balszerencse üldözött.

**A király jutalma Illnernek.** Bécsből táviratozzák: A király Illnernek, a kitűnő pilotának, Bécs-Ujhelyből Bécsbe történt sikeres röpülésért, mely Ausztriában az első hosszabb röpülés volt, ezer koronát ajándékozott, elismerése jutalmául.

**A jegyek érvényessége vasárnap.** A Magyar Aero-Klub a következő hivatalos közleményt adta ki: A VII. repülő-verseny napot szombat helyett vasárnap tartják meg, eszerint vasárnap érvényesek azok a jegyek, melyeket a VII. versenynapra váltottak. A VIII. verseny napra (vasárnapra) előreváltott jegyek hétfőre érvényesek, azonban akik vasárnap akarják azokat használni, akadálytalanul bebocsátást nyernek a versenytérre, kivéve a számozott páholyjegyeket, mert ezek mindig csak arra a versenynapra érvényesek, amelyekre váltattak. A VIII. versenynapra váltott jegyek a VIII. versenynapon, vagyis hétfőn érvényesek.

**Hajóünnepély a Dunán.** A Feministák Egyesülete, mint említettük, június 14-én, kedden, este hajóünnepélyt rendez az aviatikusok tiszteletére. Az ünnepély este nyolc órakor kezdődik és tekintettel a pazarul kivilágított hajóra, a humorisztikus programszámokra, az elsőrangú orcheszterre, előre is fényesnek ígérkezik. Az ünnepélyt a Leányfalu gőzösön tartják, amely 9, 0 és 11 órakor is visszatér az Eötvös-téri kikötőbe, hogy a későbbben érkező, illetve korábban kiszállni óhajtó közönség kényelmére legyen. Jegyek kaphatók tagok részére két koronáért, azok hozzátartozóinak három koronáért, idegeneknek négy koronáért.