2010|05|30
A közlekedés forradalma 1900-1929. - A repülőgép

Szerző: Szemenyei Márta

Majd ha nékem sok pénzem lesz, felülök a repülőre... Hányszor énekeltük végig ezt a sort, hányszor néztük a levegőben a CSODÁt! Hogyan tud fennmaradni, hogyan tud egyáltalán felszállni, mikor nehezebb a fém a levegőné?... Ki találta ki, ki alkotta meg elsőként a gépmadarat? Feltettük a kérdést apánknak, ő pedig hosszan elgondolkozott, kezdte volna az elejéről, Daidalos és Ikaros... De nem ez érdekelt, nem a fejlődés, a hosszas emberéleteket is megkövetelő kísérletezés... Ki alkotta az első repülőgépet, amelyik olyan, mint a mostani, csak egy kicsit régebbi? Aztán elérkezett a várva várt nap, TU 144-es, Moszkvába a Ferihegy 2-ről. Hölgyeim és Uraim! Itt a repülőgép kapitánya beszél, magasságunk tízezer méter...

A repülés vágya olyan régi, mint maga az emberiség. Az ókori írásmaradványok a görög mondák, a biblia, mind megemlékeznek olyan emberekről, akik a levegőbe emelkedtek s ott lebegtek, s mindezek arra mutatnak hogy az emberiség vágya, a levegőt szelni madárként, ott élt az ősök lelkében már a legrégibb korban is.

A legelső ember a világon, a kinek tényleges repülő kísérleteiről hiteles tanusítványaink vannak, a német Otto Lilienthal volt. Ez a korán elhalt zseniális ember a repülés talányát szintén a madarak repülésének módszere alapján akarta megoldani. Az ő elmélete alapján állították össze a modern konstruktőrök a madarak repülésének és a mai repülőgépek szerkezetének összehasonlítását. A felrepülésnél tisztán a madár alakja mutatja meg a mai felrepülő gép helyzetét.

Ő nemcsak a repülés atyamestere, hanem a kétfedelű gépek a biplánok feltalálója is. Berlin közeli ún. Nagy-Lichterfeldén végzett kísérleti repüléseket. Itt egy téglagyár hulladékából alakíttatott ki magának egy kb. 14 m magas és 61 m átmérőjű kúp alakú mesterséges dombot, hogy a széliránynak megfelelően – minden irányban – tudjon siklásokat végezni. Akkoriban már Otto Lilienthal mérnök „légi mutatványai” nagy nyilvánosságot kaptak, a berliniek csapatostul mentek oda, hogy megnézzék az első repülő embert. Otto végül 1895-ben megépítette szintén madárszerű szárnyakkal rendelkező új kétfedelű siklórepülőgépét.

Halála is a repüléssel függ össze. 1896. augusztus 9-én a rhinowi dombokon éppen egy kétfedelű kísérleti siklógéppel végzett repülés közben mintegy 15 méter magasból lezuhant. Utolsó szavai: „Áldozatok nélkül pedig nem megy…”

A kétfedelű gépek formáját már nem tudjuk a madárvilágban megtalálni, ellenben a rovarok világa igen sok példát nyújt.

Az alakot tekintve, a repülőgép csalódásig hasonlít valami óriási szitakötőhöz. A gép teste orsóalakú, a pilóta pedig a gép testében ül benn, olyképpen tehát, hogy nem éri őt a rettenetes légnyomás, a mely a gyors repülés alkalmával elkerülhetetlen, azután a légcsavar rettentő gyors forgása sem zavarja a szabad tekintetet és nyugodt lélegzést.

Gustave Whitehead 1901. augusztus 14-én, több mint húsz szemtanú előtt Nr. 21 nevű gépével először repült motoros repülőgéppel.

De semmi sem olyan drága, mint a repülőgép. Ezt is csináltathat már magának akárki, ha van hozzá elég pénze. Francziaországban már repülőgépgyár is van és pedig a Voisin-testvéreké, Páris mellett, Villancourtban. Ennél modernebb gyár 1905-ben csakugyan nincs az egész világon.

A Voisin-testvérek kitünő mechanikusok s akkor szánták rá magukat a repülőgépgyár megalapítására, a mikor a Wright-testvérek és Santos-Dumont kisérleteinek sikere világszerte nagy feltünést keltett.

A Wright-testvérek már 1905. október 5-én nagyszerű rekordot értek el a repülésben: majdnem harminc kilométernyi utat tettek meg repülőgépükön harmincznyolc perc és három másodperc alatt. Egy évvel később a braziliai Santos Dumont ötven méteres repülésével keltett nagy feltűnést Párisban és az egész világon. Majd Fahrmann és Delagrange is sikert arattak a találmányaikkal.

A szárazföldön az egyirányban megtett út tekintetében Blerioté a rekord, mert 1909 július 13-án Etampestől Orleansig repült, és megnyerte a francia aeroklub Prix de Voyage díját (7000 frank).

Junkers repülőgépe 1915-ben egészen fémből van. Nehezebb, mint a levegő, mégis a legmegbízhatóbban repül, fa és a vászon ezzel teljesen elvesztették szerepüket a repülőgép építésében. Junkers ezután a repülőgép motorjának a tökéletesítéséhez fogott, nehéz motor volt a legfőbb akadálya a repülőgép gyors, könnyed mozgásának.

A repülés terén éppen úgy, mint a léghajózás terén kiválóak a német Zeppelin-gyártmányok. A legutóbbi óriási Zeppelin-repülőgép az R. VII, aminek összesen 6 motorja van.

A Siemens-Schuckert-gyár legutóbbi, 1917. évi óriási repülőgépének szárnyhosszúsága 48 m, 6 motorja együttesen 1800 lóerős amelyek négy csavarszárnyat mozgatnak. A repülőgép teljes súlya 16 tonna, melyből 6 tonna jut a teherre. A vele elért magasság 4500 m; átlagos sebessége 130 km óránként.

1919. augusztus 25-e óta különböző francia és angol társaságok rendes, naponkénti légi közlekedést tartanak fönn Páris és London közt. Az utazás ára személyenként az egyes társaságok díjszabása szerint 500 és 700 frank között változik. 7-15 kg poggyászt az utas ingyen vihet.

Amerikában egy milwankeei mérnök Alfréd W. Lawson kormánymegbízásból a New-York-San-Francisko közötti légiút rendes járóművéül megépítette a 26 személy befogadására alkalmas légi omnibuszát. A gép 16 méter hosszú, két „Liberty-motorja van, amelyeken mindegyike 400 lóerős. A szárnyak fesztávolsága mintegy 30 méter. A törzsbe van beépítve a 26 személy számára alkalmas 7 láb széles és 7 láb magas kabin.

A világ legnagyobb repülőgépe a Napler-féle kettősfedelű, mely a londoni Avre-társaság

tulajdona, 1923-ban tette meg első útját. Kilenc és fél óra alatt érkezett Londonból Olaszországba.

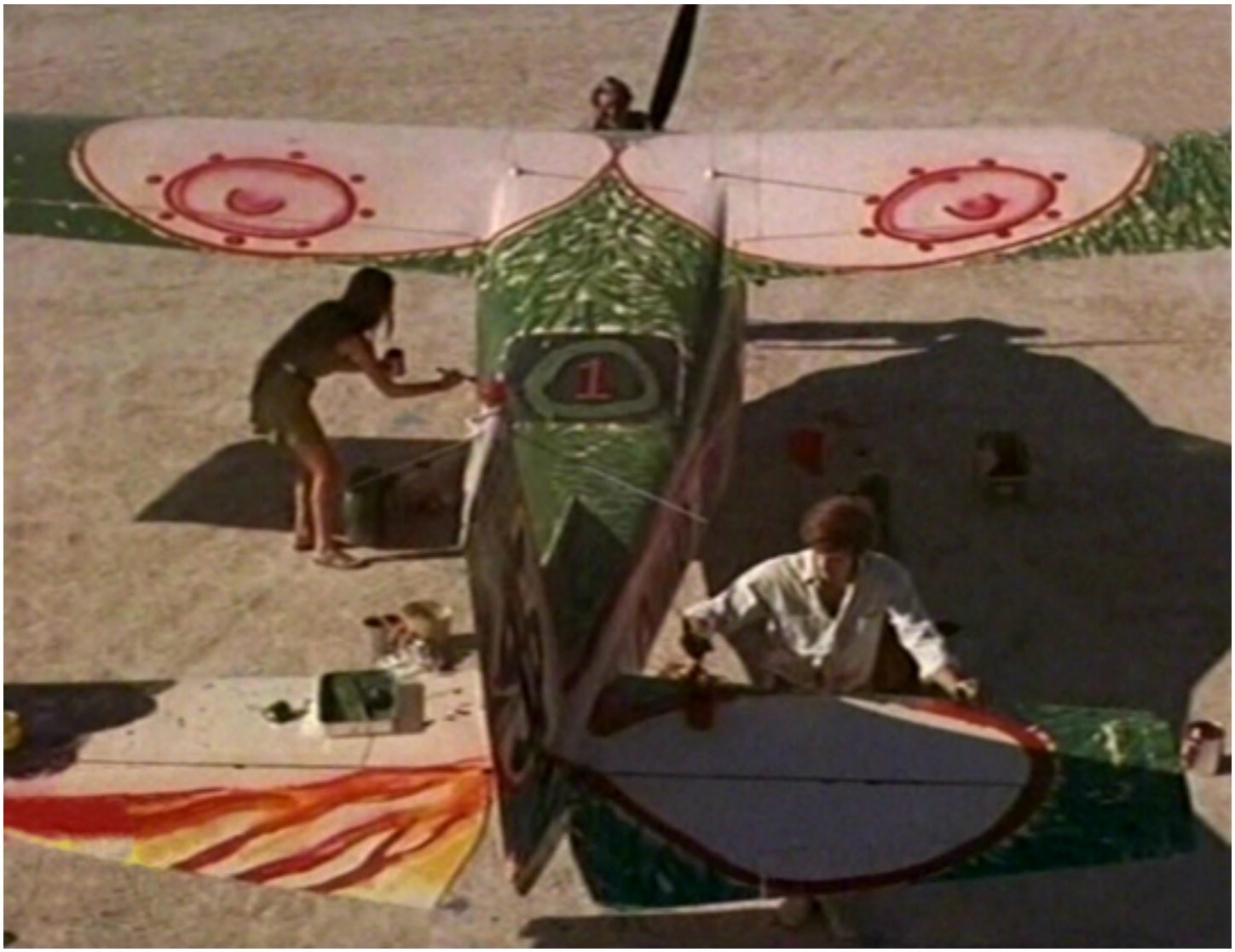
1923-ban túlszárnyalták a repülőgép összes eddigi rekordjait. Franciaországban elérték repülőgéppel a 11 ezer m magasságot, az Egyesült Államokban elérték a 429 ezer km óránkénti sebességet, a 38 óra repüléstartamot és az 5300 km-nyi repüléstávolságot.

Bert Hinckler megdöntötte az úti repülőgépek távolsági rekordját. Az angol pilóta kis aeroplánon 18 nap alatt Londontól Ausztráliába repült 1928-ban.

A Junkers-művek óceánrepülő gépe, a „Bremen” 1928-ban Európából Amerikába repült.

1929-ben a Gloster-Napler csodahidroplánnal Orlebar kapitány 561 kilométeres sebességet ért el az Angliában rendezett nemzetközi gyorsasági repülőversenyen.

Szemenyei Márta


1