

OLÁH DÓRA

Pihenő

Kezdősebesség

Ha ma kiejtjük azt a szót, hogy motorkerékpár, akkor szinte biztosak lehetünk abban, hogy nem találunk két olyan embert, akik ugyanarra a gépre gondolnak. A sok különböző híres és kevésbé híres márka rengeteg féle-fajta motorral büszkélkedhet, és persze a „hósi halottak” száma sem csekély, akik elhullottak a kísérletezés során. Az, hogy a motorkerékpár hosszú utat tett meg fejlődése során, egyértelmű közhely, de az, hogy az emberek mennyire nem lehetnek biztosak a motorkerékpár versenyképességében még 1965-ben sem, annak bizonyítékául álljon itt egy fejezetcím Rózsa György *Motorkerékpár-típusok* című könyvéből: *Van-e jövője a motorkerékpárnak?* – A szerző érveket és ellenérveket sorol, hisz sokan halotti beszédet tartanak e közlekedési eszköz felett, sőt olyan kijelentés is napvilágot látott, miszerint a kultúrállamokban, a gazdaságilag kiegyensúlyozott országokban is szembetűnő a motorkerékpár-állomány sorvadása. Ezzel analóg egy 29 évvel későbbi idézet Hugo Wilson *A motorkerékpár 100 éve* című könyvéből: *„Egy nemzet motorkerékpár iparának fejlettsége tükrözi gazdasági színvonalát”*. Véleménye szerint a nemzetgazdaság fellendülése azt eredményezi, hogy egyre többen engedhetik meg maguknak az autóvásárlást, így a motorkerékpárok iránti kereslet rohamosan csökken. Ezek szerint minél jobban élnek egy ország lakosai, annál kevesebb motoros furikázik az utcákon? Talán igen, talán nem, ezt a vitát nem én fogom eldönteni, de egy biztos, hogy a motorkerékpárt jelen pillanatban nem fenyegeti a kipusztulás.

A motorbicikli, mint a motor és a kerékpár kölcsönös előnyökön alapuló összeolvadása, csak akkor jöhetett létre, ami-

kor a két különálló elem elért egy olyan fejlettségi szintet, hogy az összeépítés megvalósulhasson. Először vala tehát a kerékpár, amit a 18. század végén találtak fel, de ekkor még nem volt kormányuk, és az emberek a lábukkal a földet lökdösve hajtották. A „múlovaknak” nevezett kerékpárok elsőkérek kormányzása 1817-re megvalósult, és ha már a fanatikus feltalálóról van szó, akkor papírra vetek egy 1842-es esetet, amikor egy skót patkolókovács, *Kirkpatrick Macmillan* szerkesztett egy biciklit, amelynek hátsó kerekét pedálok hajtották, és 225 km-t tett meg vele. A *Rover* biztonsági kerékpár 1885-ben jelent meg és ekkor már találmányok különböző sora tette használhatóbbá a biciklit: fémküllős kerék, tömör gumiabroncs, golyóscsapágy, szabadon futó kerék és lánchajtás.

A gőzgépet szintén a 18. században találták fel, és mivel kis gőzgépeket is terveztek sorozatgyártásra, 1869-ben a francia bicikliteratező, *Michaux és Louis-Guillaume Perreaux* mérnök a „szontrázót” egy ilyen kis szerkentyűvel szerelték fel. Ez a gép 16 km-es próbautat tett meg Párizs és St. Germain között. Elindulásakor a vezetőnek pedáloznia kellett, majd a szabályozókarral a gőzgép biztosította a csekély hajtóerőt. Bár fő céljukat, a 15 km/óra sebességet sikerült elérniük, a kevés gőzmennyiség miatt csak rövid ideig voltak képesek „száguldani”. De a maximális sebesség elérése a felborulás veszélyével járt együtt, ami kockázatos vállalkozás egy alkoholégő és egy forró gázt tartalmazó kazán társaságában.

Ugyanebben az időben *Sylvester Roper* Amerikában készített egy gőzhajtásos járművet. Az amerikai *Copeland* fivérek 1884-ben előállították a „*Penny Farthing*” gőzhaj-

tású bicikli prototípusát, és a sorozatgyártás is megindult. A meghajtás egyéb lehetőségeit gazdagította a „Cynosphere” nevű találmány, amelynek ketreckszerű kerekeiben kutyák futottak, vagy az a megoldás, melyet minden 100 yard (91,344 m) után fel kellett húzni. A korai feltalálók sok nehézséggel találtak szemben magukat, hiszen a motorosoknak jelentős súllyal, csekély stabilitással, szélszélyes működéssel kellett megbirkózniuk, valamint egy utcasaroknál történő kanyarodás is hatalmas bonyodalmakat okozhatott.

A 19. század végére Anglia lett a motorkerékpár-gyártás fellegvára, de a brit honatyák jócskán megnehezítették a kezdeteket. Az 1861-es és 1865-ös lokomotív-törvények a mechanikus járművek sebességét országutakon 4, városokban 2 mérföld/óra korlátozták, és azt is előírták, hogy minden lokomotívnek 3 fős személyzettel kell részt vennie a forgalomban. Még ennél is tovább szigorították a közlekedést, hisz a kísérők egyikének hatvan méterrel a jármű előtt haladva vörös zászlóval kellett figyelmeztetnie a járókelőket. A parlamenti képviselők óvatosságuk csak a mai fülnek tűnhet feleslegesnek, a múlt századi átlagember komolyan megrémülhetett a vasabroncsos kerekeken dübörgő, gőzt eregető, csattogó, süvöltő szerkezettől. A törvények még azt is előírták, hogy ha a jármű vezetője lófogattal találkozik, akkor köteles időben az út szélére húzódni, és kiengedni a gőzt. Egy 1878-as módosítás már nem tette kötelezővé a vörös zászló használatát, és az elől haladó figyelmeztető futárnak már csak 20 méterrel kellett a jármű előtt haladnia. De ez csekély engedmény volt, és bizony nem tette von-



zóbbá a motorbicikli tervezését, sőt még a kerékpárhasználóknak is meggyűlt a bajuk a rend őreivel, hisz a „veszélyes hajtás” miatt gyakran megbírságot kaptak a kerekezőket, persze a kincstár érdekeit messzemenően figyelembe véve.

Az 1867-es év forradalmi dátum. Dr. Nikolaus Otto szabadalmaztatta a négyütemű motor meghajtási elvét, mellyel a párizsi világkiállításon aranyérmét nyert. Asszisztense, Gottlieb Daimler fejlesztette ki saját belső égésű motorját, amelyet egy favázás gépbe épített be 1885-ben. Ezt a szerkezetet tartja a történelem az első motorkerékpárnak, holott négy kerék segítette a haladást. A találmányt „Petróleumos lovaglókocsi” néven jegyeztette be a Szabadalmi Hivatal. A motor fordulatszám 7000/min volt, és a jármű közepén függőlegesen helyezték el, a hajtás szíj segítségével jutott el az előtét-tengely szíjtárcsájához majd fogaskerék-át-tételen keresztül a hátsó kerékhez. Az alul elhelyezett kipufogószelep mechanikus vezérlésű volt, a konstrukció „ioe” vezérlés, (inlet = szívás, over = fölött, exhaus = kipufogás szavakból) vagy vegyes vezérlés néven lett ismert. Daimler Einspurnak, va-

gyis *Egynyomúnak* keresztelt gépén kétfokozatú áttételt dolgozott ki, de az áttétel megváltoztatása csak megállással volt lehetséges, a „gyors” fokozatban pedig 12 km/óra végsebességre számíthatott a vezető. A Daimler gyár a nevezetes motorral együtt 1903-ban leégett, de az *Egynyomú* későbbiekben elkészített hű másolatát a Münchener Műszaki Múzeumban őrzik. 1885. november 10-én *Daimler* fia, *Paul* 9,5 km-t motorozott Cannstattból Untertürkheimbe és vissza, így ő lett a világ első motorosa. Útja során az átforrósodott motor a novemberi hideg ellenére megperzselte a nyeret. *Daimler* asszisztense, *Maybach* feltalálta a porlasztással működő karburátort. A *Hildebrand* fivérek és társuk, *Alois Wolfmüller* egy kéthengeres, négyütemű motort szereltek egy különlegesen megszerkesztett, hagyományosnál erősebb vázra 1894-ben, és így 24 mérföld/óra sebességgel száguldozhattak.

Albert de Dion gróf és *Georges Bouton* *Daimler* eredeti tervei alapján 1884-ben egy 120 cm³-es motort készítettek, vákuumos szívószeleppel és mechanikusan működteztetett kipufogószeleppel. Az 1880/min-nál magasabb fordulatszám több, mint a kétszerese volt a *Daimler*-motornak, de a hűtés nem bizonyult elég hatékonynak, és a kopás túl nagy mértékű volt. De ez a szerkezet örökre beírta magát a történelembe, ez lett a mai modern négyütemű motorok alapja. A Párizsban élő kivándorolt orosz testvérpár, *Michel* és *Eugene Werner* 1897-ben készítették el gépét: az első kerék felett helyezték el a kicsi *De Dion* jellegű motort, ami egy sodrott nyersbőr szíjjal hajtotta a kereket. A *De Dijon* tervezésének jelentősége ebben az időben vitathatatlan, számos tervezőre gyakorolt hatást Európában és Amerikában egyaránt.

A századfordulón ez a motor volt az etalon, hisz egy valóban használható motor-kerékpárrá vált a következő újítások során: továbbfejlesztett karburátor, kerékabroncs

és elektromos gyújtás. Persze mai szemmel nézve több hiányosságot is felfedezhetünk: nem volt tengelykapcsolója, a fékek rossz hatásfokúak voltak, nem volt rugózása és a kis teljesítmény miatt az emelkedőkön a vezetőnek pedáloznia kellett. A megfelelő hajtómű tehát már rendelkezésre állt, de ezzel még nem oldódott meg az összes probléma. A közvetlen hajtókarok használhatatlansága az irgalmatlan lökések miatt hamar bebizonyosodott, ezért egyelőre a széles lapos szíj tűnt ideálisnak, mivel megcsúszásai kellemesen eltüntették a motor rángásait. A szíj különféle feszítőszerkezetek nélkül nem volt megbízható, és azonnal meg kellett szakítani az utazást, ha olaj vagy sár csapódott a tárcsára. Az izzócsöves gyújtás jelentette a következő bonyodalmat: a csövet hevítő spiritusz vagy alkoholláng minduntalanul kialudt a szélben, és ez teljesen lelassította az elindulást. Ha ugyanis kialudt a láng, akkor a motorosnak le kellett szállnia a nyeregből feltölteni a tartályt, begyújtani az égőt, hevíteni, várni, és ezek után jöhetett az újabb fuvallat. Ennek a nehézkes műveletsornak lehet tulajdonítani, hogy a hősi időkben az autósok és motorosok „Jó gyújtást!” felkiáltással köszöntötték egymást. A szerkezet használhatóságát nem könnyítette meg a párologtató rendszeren alapuló gázosítás sem. A forró kipufogógázok egy részét csövön átvezették egy benzintartályon. A hő hatására az üzemanyag párologni kezdett, és ezt a gőzt szívta be a motor a tartály felső harmadában elhelyezett csövön keresztül. A hidegindítás nem egyszerű feladat, és ráadásul sokan az izzócsőnél bevált hevítési eljárást kiterjesztették az üzemanyagra is, de mindez csak az eladónak kedvezett, feltéve ha a motoros túlélte a kísérletezést, és maradt kedve újabb rendeléshez. Ezekhez az ingyencségekhez járult még a gyakori defekt, a rossz időjárás, és a zakatoló motorból a ruhára fröccsenő forró olaj. Így hát a 19. század motorosának

nemcsak kiváló sportembernek, de erősen elkötelezettnek is kellett lennie.

1903-ban már Európában és Amerikában is gyártottak motorokat. 1914-ig számos fejlesztést alkalmaztak, a motor teljesítményének növelésére tett kísérletek eredményesek voltak, és új hiányosságokra hívták fel a figyelmet, így a fejlődés körforgásszerűvé vált. 1914-re a mai motorkerékpár alkotóelemeit alkalmazták, és az elkövetkező években már nem a motorok ugrásszerű fejlődéséről, hanem kis változásairól számolhatunk be. Mára a motorkerékpár-gyártás iparágga nőtte ki magát, gyárak alakultak, a márkákat milliókért reklámozzák, és nemcsak a közlekedésben, de a versenyzésben is teret hódítottak.

Az első francia *Grand-Prix* versenyt 1913-ban szervezték, ami olyan hatalmas versenysorozattá nőtte ki magát, hogy az 1949-től megrendezett világbajnokság *Grand-Prix* versenyek sorozatából állt. Mai ismereteink fényében, amikor már külön versenyeznek 50, 80, 125, 250, 350, vagy 500 km³

gépekkel, amikor külön vannak szupermotorversenyek, megbízhatósági versenyek, *Tourist Trophy*, motokrossz, triál sivatagi, salakpályás, gyorsulási és oldalkocsis versenyek, szóval a mai időkben akár mulatságosnak is tűnhet az a mondat, amit zárásul írnek le Bálint Sándor könyvéből, aki egy századfordulón megjelent szaklapból idézett: „...a motorkerékpározás úri sportnak nagyon is poros, sáros, kenőcsös, petróleumos, olajos, benzines, bukfencezős és minden egyéb, csak nem a kényesebb ízlésnek megfelelő”.

Felhasznált irodalom

BÁLINT SÁNDOR: *Motorkerékpárok*. Budapest, 1988, Móra könyvkiadó.

OCSKAY ZOLTÁN: *A motorkerékpár története*. Budapest, 1993, Varga és társa Bt.

RÓZSA GYÖRGY: *Motorkerékpár-típusok*. Budapest, 1965, Műszaki könyvkiadó.

WILSON, HUGO: *A motorkerékpár száz éve*. Fordította: Czító Győző. 1994, Gemini Budapest Kiadó.

háború végére körülbelül 6 000 főre duzzadt.4

RÓNYAI LÁSZLÓ

Óceánok átrepülése

„Az óceánrepülés ma még kezdetleges, veszélyes és nem gyors. De mindegyik óceánrepülő hős. Ez olyan ..., mint az első csónak lehetett a tengeren” – nyilatkozta egy Eckener nevű olvasó a Pesti Futár 1928. évi november 15. számában.

Olyan fanatikusok voltak ezek a személyek, hogy az életüket is feláldozták az óceánok átrepülésének sikeréért, akkor is, ha a technikai feltételek még nem voltak adottak, a szerencsére, időjárásra bízták magukat. Nagy jelentőséggel bírt a versenyzők körének kiszélesedése, hiszen a későbbiekben nők is aktívan részt vettek. Bár ők jóval

kevesebben voltak, még ha sikerült is nekik, – mégsem úgy ünnepelték őket mint a férfiakat, akiket valóságos hősöknek írtak le, és akiknek általában egy kis ünnepséget is rendeztek – csupán néhány újságcikkben jelentek meg.

A nagy vízek átrepülése kezdődött ballonokkal, és egyelőre csak kisebb távon. Az első ilyen kísérlet 1785. január 7-én történt, amikor Blanchard és Jaffries átrepülte a La Manche-csatornát Dover és Guines között. A fiatal Blanchard már évek óta kísérletezett repülőszerkezetekkel és automatikus „önjáró” kocsikkal. Az elindulás már baljósan

mutakozott: felszálláskor a tömeg nem csapott tetszészajt, felszállás után pedig néhány mérföldre a ballon rohamosan vesztett repülési magasságából, ugyanis a hideg pára lecsapódott a burkolatra, a hidrogén pedig összehúzódott. Legelsőnek kidobálták a homokballozokat, majd az evezőktől, vitorláktól, horgonyoktól, műszerektől, postaszákoktól (Blanchardék voltak az elsők a világon, akik légi postát vállaltak), végül minden mozdítható tárgytól. A ballon még mindig csak evickélt, majd Blachard hirtelen elővette a kését – az utazók közben felkapaszkodtak a gömb kötélzetére –, és egymás után nyisszantotta el a tartószálakat a gondolától. Szerencséjükre a szél is elkezdett ekkorra fújni, a nap is kisütött, majd két óra után földet értek. Blanchardék sikerük után XVI. Lajos tizenkét ezer livre-rel jutalmazta meg, és 1200 livre évi járadékot rendelt számukra.

Az első lépést a motoros repülés felé a Wright-testvérek valósították meg. 1900–1903 között még csak siklórepülést végeztek, 1901-ben Kitty Hawkban (USA, keleti part) siklórepülési kísérletekbe fogtak, 1902-ben pedig már több mint ezer siklórepülés volt mögöttük. 1903. december 17-én végrehajtották az első motoros repülést. Az általuk tervezett kisgép 12 lóerős, 110 kg tömegű volt. Egy pénzérme döntötte el, hogy Wilbur üljön be először a gépbe. 1908-ban Európába utaztak, hogy bemutassák repülésüket. A francia sajtó egy picit ellenségesen fogadta őket; repülésüket „amerikai blöffnek” minősítette. Európa más országaiban nagy szenzációt keltettek.

Ez a kísérleti távolságban még nagyon kicsi (maximum 50 méter), levegőben tartózkodása rövid ideig tartott (12 másodperc), viszont annál nagyobb volt a fogadtatása.

Az első nagyobb távolsági repülést H. Farman hajtotta végre mintegy öt év múlva, 1908. október 30-án. Bouyból indult, s a 27 km-re fekvő Reimsben landolt.

A következő távrepülést a híres Louis Blériot (1872–1936) francia pilóta tette meg, aki 1909. július 25-én átrepülte a csatornát Calais és Dover között. A távolság ugyan nem volt 23 kilométer csak 11, de repülővel elsőnek repült át nyílt vízen. A gépe fa rácsszerkezetű, a törzse huzalmerevítésű, vászonborítású, hátul nyitott. A távolságot 37 perc alatt tette meg. Hajnali 4-kor startolt, és a felesége is mellette ült. „Egyáltalán nem féltem” – mondta az újságíróknak. „Mondhatom, a hullámok mozgása a magasból nem valami tetszetős... mikor visszafordultam, hogy meggyőződjek, vajon a helyes irányban haladok-e, már nem láttam semmit. Sem Franciaországot, sem Angliát. Ekkor tört rám a tudat, hogy egészen egyedül vagyok... Végre megpillantottam egy mezőt, mely alkalmasnak látszott a leszállásra. Leállítottam a motort, és a gép simán földet ért.” Az eredmény nagy volt, de a fogadtatása megosztotta a két nemzetet. Az angolok az újsághír után csak a fejüket csóválták, ugyanis jól látták, hogy ez az elszigeteltség elvének csorbulását fogja jelenteni, márpedig világhatalmi állását ezzel biztosította. A problémát úgy akarták megoldani, hogy nem minden államnak engedik meg Anglia területe felett a repülést és az oda leszállást. A franciák éltették és ünnepelték Blériot-t. Amikor visszatért, virágeső hullt a gépére és a Temps című lap a következőket írta: „Blériot repülése új korszakot jelez az emberiség történetében. Soha többé nem lehet háború. Az országhatárok elmosódnak, a háborúság a barbár idők értelmetlen emléke lesz.”

A következő lépés a Földközi-tenger átrepülése volt 1913. szeptember 23-án: Roland Garvos Morane egyfedelű repülőgéppel St. Raphaël és Bizerta között repülte át a vizet.

Az igazi kihívást a pilótáknak mégis az óceánok jelentették, most már ez jelentett mérföldkövet, ez vált etalonná. A mércét

Alcock (1892–1919) és Brown állította fel. Szárazföldi repülőgéppükkel, leszállás nélkül átrepülték az Atlanti-óceánt Új-Foundland és Írország között 1919. június 14–15. között. A 3032 km-es távolságot 16 óra 12 perc alatt tették meg Vickers Vimy géppükkel. Az eredményük érdekes módon nem keltett nagy feltűnést, talán azért mert „csak” 3032 km-t repültek, de mégis ők voltak az elsők.

Az átütő siker majdnem tíz évet váratott magára; az Atlanti-óceán átrepülése 1927. május 20. és 21. között valósult meg. A pilóta Párizsban leszállva, szalmakalappal a fején ezt mondta: „I’m Lindbergh”. Emberünket Charles Lindbergh Ryan-nek hívták (1902–1974), a felsőszárnyas gépével New Yorkból szállt fel és Párizsban landolt, repülése pedig óceánátrepülések, föld körüli repülések sorozatát indította el. A repülőgéppel (Spirit of St. Louis) 5810 km-t tett meg 33 és fél óra alatt. A repülés igen izgalmas volt, ráadásul rádiókészülék nélkül vágott neki az útnak. A rádióról azt nyilatkozta, hogy „csak helyet foglal”. A pilóta csomagja néhány szendvics, két termosz és egy szalmakalap volt. Összesen a motornak önsúlyán kívül még így is 2500 kilogrammot kellett felemelnie. A felszállás idején ködös, esős idő volt, de nem tárgtott, elindult. Az újságírók előtt mesélte el útját: „Ültem a gépen, és hallgattam a motor egyenletes kattogását... Idegeim rendben voltak, és a gép is biztatóan dübörgött. Jó mérnökök készítették, miért ne sikerülne? Nagyon hideg volt. Különösen akkor, mikor sötétben hatalmas hóvihár tört rám. A szárnyak jegesedni kezdtek. Egészen alacsonyan szálltam... Szinte éreztem, hogy a gép egyre nehezebb lesz a ráakadó hótól és jégtől, hallottam a motor hangján, ahogy küzd az akadályokkal. Mikor hajnalodni kezdett... kijutottam a viharzónából... csakhamar megpillantottam a partot, és diadalmasan felkiáltottam: átrepültem!”

Sikere után diadalmenetben vitték be Párizsba, és azt mondta ekkor, hogy már tudta, hogy közel az az idő, amikor valaki átrepül az óceánon. „Gondoltam, én lépek a jó öreg Kolumbusz helyébe levegőben, hogy felfedezzem – Európát.” Egy évvel később Lindbergh levelet írt a párizsi amerikai követhoz óceán-átrepülésének évfordulóján, melyben őszinte tiszteletét fejezi ki Franciaország iránt, és nem látszik benne semmi ellenséges érzés: Kedves Követ Úr! Ezen az estén van egy éve annak, hogy leszálltam Párizsban... amelyet én jelenleg második hazámnak tisztetek. Szeretném, ha ezt az estét még az ön követségén és az én francia barátaim között tölthetném el. Párizs nem látszik már 3600 kilométernyi távolságnak... Ezen az estén nem lehetek Önökkel, de gondolatom Párizs és Franciaországé.”

Természetesen nem maradhatott ki a Csendes-óceán sem. Kingford Smith és három kísérője 1928. május 31. és június 9-e között repülte át, útközben megszakításokkal. Csütörtök reggel (május 31.) indultak 8 óra 35 perckor a Southern Cross (Délkereszt) nevű három motoros repülőgéppükkel az oaklandi repülőtérről, és másnap reggel (jún. 1.) 9 óra 50 perckor Honolulu repülő tereére, Wheelerbe érkeztek. A 3870 kilométeres utat 27 óra és 27 perc alatt tették meg. Péntek reggel szikratávíróval üzentek Honoluluba, hogy eltévedtek. A honolulu katonai repülőosztag már intézkedett volna, mikor megjelent a repülő, majd a város felett több kört írt le. Vasárnap estig maradtak ott, és a következő céljuk a Fidzsi-szigetek volt 4700 kilométerre.

Az Esti Kurír június 6-i, szerdai száma beszámol a pilótákról, akik a Fidzsi-szigetektől 400 mérföldnyire, északkeletre viharba kerültek. Hogy a bajt elkerüljék, néha 4000 méter magasra kellett felszállniuk, majd baj nélkül földet értek. Ezzel a nekifutással 4800 kilométert tettek meg a Csen-

des-óceán felett. A végső cél már Ausztrália volt, ami körülbelül 2000 kilométerre fektült. Szombaton közép-európai idő szerint 0 óra 15 perckor érkeztek meg Brisbane repülőterére. Az út első szakasza minden különösebb nehézség nélkül ment végbe. Csupán a tájékozódás volt bizonytalan, a repülőgép mintegy kétszáz kilométernyire Brisbane-től keletre tért le. Összesen körülbelül 10 670 kilométert tettek meg! Az ausztráliai kormány a repülőgépet meg akarta venni, hogy múzeumba rakja e rekord csemény emlékére. Az óceán közvetlen átrepülésére még nem volt mód, erre még körülbelül három évet várni kellett.

A nagy siker után sorra jöttek az újabb és újabb jelentkezők az óceánok átkelésére: De Barros braziliai pilóta augusztus 15-re tervezte indulását. Bert Hasselt amerikai pilóta július első napjaira tervezte a startot. Kubala és Iszikovszki lengyel pilóták június 20-ra tervezték az indulást Párizsból, majd az Azori-szigeteken keresztül haladtak volna New Yorkba.

Ebben az évben megjelentek a porondon a nők is, ugyanis június 7-én (csütörtökön) Stulz és Miss Amalie Earhart szállt fel hidroplánnal, hogy átrepüljék az Atlanti-óceánt. A június 20-i Esti Kurír számol be a sikerük híréről: Burry Portbon szálltak le 12 óra 40 perckor.

Miss Earhart: „Hiányunk volt benzinen, és így nem tudtuk célunkat elérni.”

Stulz: „Benzinkészletünk legfeljebb még 10 mérföldre lett volna elegendő. Örülünk, hogy ha már le kellett szállnunk, ilyen kitűnő helyet találtunk rá. Én különben holt fáradt vagyok, mert az egész út alatt egyetlen pillanatra sem hagyhattam el a kormányt... 4 óra 30 perc óta állandóan sűrű ködben és erős esőben repültünk... Azt hittük, hogy Írország van alattunk.”

Miss E.: A legszencesebb nő vagyok a világon – de most érzem, hogy milyen roppantul el vagyok fáradva.”

A Csendes-óceán közbenső leszállás nélküli átrepülésére 1931. október 4. és 5. között került sor. Pangborn és Herndon amerikai pilóták Japánból startoltak és 41 óra alatt tették meg az utat Amerikába, 200 kilométeres átlagsebességgel haladva a 8 200 kilométeres távot. A szovjetek is beosztottak a versenybe, 1939. április 25-én Kolkinaki (1904–1989, a Szovjetunió kétszeres hőse [1938, 1957]) és Brjundinszkij az Atlanti-óceán felett átrepülték a Moszkva–New York utat 22 óra 56 perc alatt. Ezen a ponton már szinte a sebességrekord felállítása lett a fő hajtóerő, de ennek is megvan a saját története.

Ezek a pilóták a korabeli Pesti Hírlap szerint világrekord-hajhászok. Egy olyan türelmetlen hajszának a részesei, amiben az idő és a tér legyőzése a cél. „Az idő pénz” elvből indultak ki. Az újság szerint a levegőben talán még nagyobb a rekordhajszája, mint a szárazon és a vízen. A távolságrekordon kívül próbálkoztak minél gyorsabban és minél magasabbra eljutni, még ha emberéletbe került, akkor is.

Felhasznált irodalom

PETUR LÁSZLÓ: *Ikarusz szárnyain*. Budapest, 1962, Móra Kiadó.

SZABÓ JÓZSEF (főszerkesztő): *Repülési Lexikon*. I–II. köt. 1991, Akadémiai Kiadó, Jubileumi Kiadás.

WALTER TIBOR: *A repülő ember*. 1942, Stádium.

Forrás

Esti Kurír, 1928. június 3-i sz.;

1928. június 6-i sz.;

1928. június 7-i sz.;

1928. június 10-i sz.;

1928. június 20-i sz.;

Népszava, 1931. október 6-i sz.;

Pesti Futár, XXI. évf. 1928. november 15-i sz.;

Pesti Hírlap, 1931. Nagy naptár.