

Bejczy Árpád előadása a Pozsonyi Urániában.

A pozsonyi állami fémipari szakiskola igazgatója szombaton ismét megjelent a Pozsonyi Uránia felolvasó asztala mellett, hogy ez alkalommal napjainknak legizgatóbb műszaki kérdéséről, a repülés problémájáról tartson előadást. Bejczy Árpád előadásainak közvetlenségét nagyon emeli az a körülmény, hogy előadásait nem engedi az írott forma által békóba szorítani, hanem szabad előadásban ismerteti tárgyát és ezáltal a legnehezebb műszaki kérdéseket is meg tudja értetni laikus közönségével.

Bejczy Árpád szombati Uránia-előadásában röviden méltatta azokat a kísérleteket, amelyek Beutolomeo Gusztávnak 1709-ben felszállott meleg levegővel töltött ballonnjától Blériot monoplánjáig a tökéletesedés göröngyös útját jelzik. Kétszáz esztendeig kutatott a fáradhatatlan emberi elme, míg el-

jutottunk odáig, hogy a Rákos mezején százvezrek örömmujjongása között szárnyaira emelkedett a gépsárkány. Szállt magasan a fejünk felett a verőfényes őszi levegőben biztos röptével, nyilsebesen egyenes irányban, vagy merészen csapongva, amint egy nyugodt, erős kéznek egyetlen mozdulata repülését féken tartotta és irányította.

De csakis a repülés komoly kísérleteit lehet 200 esztendő határoszlopai közé szorítani, maga a repülés vágya egykoru az emberiséggel.

Az emberiség régi vágya a repülés — kezdi előadását Bejczy Árpád és rámutat számtalan példára, amely arról tanuskodik, hogy az emberek elméjét a repülés problémája rég időktől fogva foglalkoztatja.

A mitológia szerint Dedalos repült, Ikaros oly magasra jutott, hogy viasz-szárnyait a nap heve megolvastotta. Nagy Sándornak oly trónusa volt, melyet 8 griffmadár hordott a vállain és hogy ezek felemeljék a magasba a trónust, fejük felett egy-egy huszárab lógott. A középkorban is hallunk gőzsárkányokról, melyek segélyével az ember a magasba juthat. Leonardo da Vinci ránk maradt vázlati tanuskodnak arról, hogy ez a szellemóriás is foglalkozott a repülés problémájával.

Francisco Lana jezsuita páter fizikai szempontból tökéletesen helyes, de gyakorlatilag megvalósíthatatlan módon, légüres gömbök segélyével óhajt fölemelkedni. Végre 1709-ben Bartolomeo Guzmán melegített levegővel töltött gömbbel tett kísérletet; de a fölszállás kétségbe vonhatatlan sikerének érdeme a Montgolfier tetsvéreké, kik 1783-ban szállanak fel melegített levegő segélyével. Még ugyanezen évben sikerült Charles Kiváló természettudósnak Archimedes elve alapján levegőnél kisebb fajsúlylyal bíró gázzal (hidrogénnel) töltött gömböt a magasba juttatni. Közel 100 esztendeig a charlierek voltak a magasba emelkedés egyetlen eszközei. Lejutni már azután könnyebb volt pl. ejtőernyővel.

Amint a repülés lehetősége biztosítva volt, az ember kutató törekvése a kormányozhatóság problémája felé irányult és megindult a tervezéseknek hosszú sorozata. Meusnier már 1784-ben szabadalmaztat egy kormányozható léghajót, mely azonban annyi sok társával együtt csak tervezet maradt; Giffard az első, aki 1854-ben olyan léghajót szerkeszt, amelyet csendes időben kormányozhatni is lehet. Eredményt azonban nem ér el vele, mert akkor még hiányoznak a meteriológiai és aviatikai tapasztalatok és hiányzik a legfontosabb kellék: a könnyű motor. Ez irányban Lilienthal tesz alapvető kísérleteket, melyek közben a tudós halálát leli. Kimutatja, hogy a vitorlázáshoz erő nem kell és hogy a homorú felületek alkalmasabbak a repülésre, a sík felületeknél. Lilienthal követői, köztük Martin a kolozsvári egyetem tanára kimutatja, hogy 26 kilogramm lóerőnkénti súlyú motorral a repülés problémája megoldottnak tekinthető. Hiram Maxim 230 lóerős gépével nemcsak a magasba emelkedik, hanem magával rántja a sineket és a talpfákat is. A Wright-testvérek kísérletezései is csak akkor járnak sikerrel, mikor az automobilizmus révén az explóziós motorok sohasem álmodott tökéletességre jutottak. Az explóziós motorok tehát biztosítják a repülő gépek tökéletesítésének feltételeit. Előadásának további folyamán Bejczy Árpád foglalkozik a szakemberek azon véleményével, mely szerint a kormányozható léghajó kérdését nem tartották életképesnek. Ezzel szemben kimutatja, hogy manap már tagadhatatlan, hogy a repülés problémájának megoldásából ezek is jogos részt követelnek maguknak. A kormányozható léghajó rövid ismertetése után foglalkozik a szakembereknek azon nézetével, mely

szerint a levegő meghódításának megoldását a levegőnél nehezebb gépektől várták. Az első pozitív kísérletről, mely hiteles tanuk szeme előtt ment végbe, 1903 január hó 13-án vetünk hirt. Ekkor sikerült Santos Dumonnak először a földről felemelkednie, pár napra rá követi ezt Farman még nagyobb sikerű felszállása aeroplánjával.

Ezek után ismerteti az előadó a különféle repülőgép rendszereket. A sárkány repülőgépén kívül még a madárrepülését utánzó szárnyas repülőgéppel is történtek próbálkozások, melyek azonban mostanáig nem jártak eredménynyel. Harmadik fajtája a repülőgépeknek a csavaros repülőgép, mely rendszer, habár elméletileg tökéletesebb, mint a szárnyas repülőgép, gyakorlati sikerrel szintén nem dícselkedhetik. Végül megemlékezik a szerző Bachili pozsonyi feltaláló heli-cop tervének ismertetésével, mely a szakörök érdeklődését annyira magára vonta, hogy ezen repülőgép építése máris munkába vétetett.

Az érdekesítő Uránia előadást Bejczy Árpád Blériot wieni felszállását ábrázoló képek bemutatásával fejezte be, amelyet a közönség nagy érdeklődéssel nézett.

J. Z.