

Milyen repülőgépeket fogunk építeni?

Ismeretes, hogy a győztes hatalmak a békeszerződés értelmében valamennyi repülőgépiunket és repülőgépmotorunkat szétrombolták. A kulturának e példátlanul álló meggyalázása mögött nemcsak *katonai* okokat kell keresnünk, hanem a háttérben *ipari* célok állnak: az antant ugyanis azt remélte, hogy ha gépeinket szétrombolják s az új repülőgépek és motorok építését minden rendelkezésükre álló eszközzel megnehezítik, a háborus szükséglet megszűnté folytán pangásnak indult aero-iparunknak Magyarországon, valamint a többi legyőzött államban legalább ideig-óráig kedvező piacot teremthetnek.

A békeszerződés csak egy félesztendőre tiltotta meg új repülőgépek építését és külföldről való behozatalát, azonban hova-tovább már egy esztendeje lesz, hogy lejárt a félesztendős határidő, de a nagykövetek tanácsa még máig sem oldott fel bennünket e tilalom alól. A végletekig azonban ez sem tarthat, annál kevésbé, mert Németországban már május óta szabad a légi közlekedés s így semmi értelme sincsen, hogy a magyar aviatikát még sokáig rabláncon hordják.

A felszabadulással egyidejűen felmerül a kérdés, hogy melyek azok a repülőgéptípusok, amelyek szerint új gépeinket építeni fogjuk. Sajnos, itt nemcsak az antant rendszabályaival kell számot vetnünk, amely korlátokat állít a magyar aviatika szabad fejlődése elé, hanem tekintetbe kell vennünk az állam mostoha gazdasági viszonyait is, mert a fogunkhoz kell vennünk minden garast, mielőtt kiadniok a zsebünkéből.

A békeszerződés a katonai aviatikától egyelőre elfiltott bennünket. **Az építendő repülőgépek tehát csak a kereskedelem szolgálatában állhatnak** s így a konstruktoroknak a tervezésnél a kereskedelmi célokat — a személy- és a csomagszállítást — kell első sorban szem előtt tartaniok. Ha azonban az antant nálunk is ugyanazokat a korlátozásokat lépteti életbe, amiket a németekre reáakényszerített, — ami több, mint valószínű — akkor e téren nagyon meg lesz kötve a kezünk. E korlátozások értelmében ugyanis az **együléses** gépek csak **60 lóerős** motorral lehetnek ellátva, a **többüléses** gépek pedig csak **600 kg.** terhet vihetnek magukkal s annyi üzemanyagot — benzint és olajat — amennyi négy órai utra elegendő, **160 km.**-nél nem lehet nagyobb a sebességük óránként s az emelkedési képességük nem lépheti túl a **4000 métert.**

E feltételek közül a legsúlyosabb a **600 kg.**-ra korlátozott u. n. „**hasznos súly**“. Repülőgépeink eszerint **5—6 személy**nél nem fogadhatnak be többet. Ezzel szemben az amerikai, valamint a nyugat-európai kereskedelmi légi forgalomban már ma is **15—20 utast szállít egy-egy forgalmi gép.** Csak a nálunk közlekedő francia-oláh társaság repül a háborúból visszamaradt és a polgári forgalomra átszerelt **Henry-Potez**-típusú négyüléses repülőgépekkel. Azonban már ők is tervbe vették, hogy a jövőben **20 üléses** gépeket fognak bevezetni.

Németországban e korlátozások tekintetbe vétele mellett a hatüléses kétfedelű **Junkers**-gépek váltak be leginkább. Ilyen gépekre az utóbbi időben külföldről is sok megrendelést kaptak különösen a nápolyi nem-

zetközi kereskedelmi repülőverseny óta, ahol szintén egy **Junkers**-gép nyerte meg az első díjat.

A kereskedelmi forgalomban a **fémgépeknek** sokkal nagyobb jövőjük van, mint a faszárkányuaknak. Az előbbieket ugyanis ellenállóképesebbek a szélllel s az idő viszontagságaival szemben s így élettartamuk jóval hosszabb az utóbbiakénál.

Ha a bakonyi bauxit-telepeken megindul a rendszeres bauxit-bányászás és az alumínium feldolgozására gyárak létesülnek, akkor a fémgépek előállításához szükséges nyersanyagért nem kell majd külföldre mennünk, mert a bakonyi telepek hozzávetőleges számítás szerint nem kevesebb, mint **180 millió tonna bauxitot tartalmaznak**, amelynek mintegy 50%-át alumíniumoxid alkotja.

A **Junkers**-gépek csekély üzemanyag-fogyasztásuknál fogva is leginkább alkalmasak a kereskedelmi légi forgalomra: a kiadások legnagyobb részét ugyanis az üzemanyag emészti fel. Ebből a szempontból valószínűleg a **200 lóerős** motorok fognak legjobban beválni, a háborus motortípusokkal szemben azonban olyan motorokat kell alkalmazni, amelyek nemcsak **100—300 óráig** üzemképesek, hanem ennél hosszabb élettartamuak.

A forgalmi gépeken kívül **iskolagépekre** is szükségünk lesz az új pilóták kiképzésénél, valamint a régiéket továbbképzésénél. A kiképzésnél az az irányadó, hogy lehetőleg **olcsón, gyorsan és alaposan** történjék.

A repülés technikájának elsajátítására tehát **60—80 lóerős** motorral ellátott iskolagép is elegendő lesz; azok üzemanyagfogyasztása ugyanis jóval kevesebb, mint a nagyobb lóerejű gépeké. Az iskolagépnek továbbá a gurulás tanulmányozására erős futószerszeggel kell rendelkeznie és a törések elkerülése céljából leszállási sebességének kicsinynek kell lenni.

Az eddigi tapasztalat azt mutatta, hogy a gyakorlatban a kétüléses iskolagép alkalmazása jobban bevált, mint az együlésesé. Az akrobatikus kiképzés ugyanis — amire főleg azért van szükség, hogy fejlessze a pilóta lélekjelenlétét s így fokozza az ügyességét és a biztonságérzetét — a kétüléses gépen sokkal könnyebben keresztülvihető, mint az együlésesen.

A kezdő pilótának azonban a nagyobb lóerejű gépekkel is meg kell ismerkednie, mielőtt reábiznáknak az utasok életét.

Erre a célra fog szolgálni az u. n. **forgalmi iskolagép**, amelyet a forgalmi géphez hasonlóan **180—200 lóerős** motorral fognak felszerelni.

A magyar repülőipar jövő termelésének értékesítésére a belföldi szükségleten kívül Lengyelországban, a Balkánon, valamint Törökországban is kedvező piac kínálkozik. Ezekben az államokban ugyanis még nincsenek komolyan számbavehető repülőgépgyárak s mostani szükségletüket nagyobbrészt Franciaországból és Olaszországból fedezik.

Udvary Jenő.

Römer Miklós
fűszerkereskedő

Szeged,

Dugonics-tér.

Telefon 9—83.

Szegedi Építő Részvénytársasági Iroda

Szeged, Kárász-utca 11. Telefon 2-28.

Telep: Petőfi S.-sugáruti vámház mellett. Tel. 9-47.