

Repülőgépen Londonból Ausztráliába.*

Sir Ross Smith a világháborút a palesztinai harctéren, ausztráliai repülőknél szolgálta végig. Néhány nagyobb repülés, egy indiai kirándulás az 1918. évi fegyverszünet után azt a szándékot érlelték meg benne, hogy gépén tegye meg az utat Kairóból Ausztráliába. Saját állítása szerint békés célok voltak e tervek mozgatói: be akarta bizonyítani, hogy nagy távolságokra, kereskedelmi célokra is használhatók már a modern nagy gépek.

Tervének kivitele céljából 1919. februárius 10.-én Kalkuttából vitorlásokon útnak indultak 7000 gallon petróleummal és kellő mennyiségű készletekkel, hogy a tervezett állomásokon e készleteket elhelyezzék. Sajnos, 2 nappal később a Bengáli-öbölben hajójuk tüzet fogott s éppen csak pusztá életüket menthették meg. Az indiai kormány azonban másik hajót bocsátott rendelkezésükre és 3 havi fáradozás árán elérték céljukat, kiszemelték a leszállásra alkalmas helyeket s elhelyezték a készleteket. Börnóban, Singorában, Hollandus-Indiában, Borneóban és Sziámban jártak. Indiába való visszatértekor arról értesül, hogy repülőgépe időközben egy afgán bombavető-expedíción lötkrement, egyben azt is megtudja azonban, hogy az ausztráliai kormány 10.000 fontnyi díjat (20—25 millió korona) tűzött ki olyan repülőgép jutalmazására, melyet ausztrálieiak 30 nap alatt Londonból Ausztráliába kormányoznak. Erre Londonba utazik, ahol a Vickers-cég készséggel rendelkezésre bocsát egy Standard-Vickers-Vimy-gépet, két 360 lóerős motorral, 10—10 méteres szárnyakkal, a megterhelt gép súlya 6½ tonna = 6500 kg. Ugyanoly típus, mint az, mellyel Sir John Alcock átrepülte az Atlanti-Oceánt. A rendelkezésre álló időt teljesen kitöltik az előkészületek: gondoskodás a kellő mennyiségű benzinről és kenőolajokról a leszállások helyén, a pontos útvonal megállapítása, hangárok biztosításai, lérképek beszerzése, stb., stb.

Az út első szakaszát személyesen nem ösmerte, Kalkuttáig azonban biztos lehetett, hogy mindenütt talál brit repülőtereket és repülőcsapatokat. Az utolsó szakasz ellenben kétségkívül a legveszedelmesebb és legkockázatosabb. Leszállásra alkalmas hely kevés van és készletek is csak annyiban, amennyiben ő maga gondoskodott azokról. Leszállást tervezett Rangunban, Bangkokban, Szingapurban és Batáviában. Innen azonban Port Darwinig, 1750 mérföldnyi szakaszon nem volt lehetőség a leszállásra. A Vimy-gép ezt ugyan győzné — az addig megtett több, mint 100 órai repülés, 10.000 mérföld után azonban mégis csak kétes vállalkozás volna. Ezért meg kellett kérni a jávai hollandi parancsnoktól, grófl Van Limberg Sturum-ot, hogy legalább egy helyen a maláj szigetvilágban gondoskodják hangárról. Tíz nap múlva megérkezett a sürgönyválasz, nem is egy, két leszállásra alkalmas helyet készítették elő: Bima-ban és Atambó-ban (Szumbava és Timor szigeteken). Így a gépet csak 1000 mérföldes megszakítás nélkül való útra kellett benzinrel megterhelni. Végül elkészült a munka. A gép teljesítőképessége egyszeri felszállással 13 órai repülés volt, óránként 80 mérföldes sebességgel (1040 mérföld).

Időközben beköszöntött a november, ködös, havas, éppen nem kedvező időjárásával.

* Talán különösképpen tetszik, hogy a „Föld és ember”-ben ez az útleírás helyet találhatott. Az út eredeti leírása a washingtoni *The National Geographic Magazine* 1921. évi márciusi számában jelent meg 110 lapnyi terjedelemben, gyönyörű képmellékletekkel. Az útleírás kiragadott részletei igazolni fogják azt a véleményüket, hogy a geográfust is érdeklik az aviatika vívmányai.

November 12-én reggel 8 órakor ködös, fagyos időben indulék Hounslow-ból, Anglia legnagyobb kereskedelmi légiikötőjéből. Sir Ross Smith kísérei öccse: Sir Keith Smith és két repülőszázadbeli őrmester: W. H. Shiers és I. M. Bennett. A hivatalos meteorológiai jelentés szerint az időjárás repülésre alkalmatlan. 600 m. magasságban a ködből kiemelkednek. Mindenfelé gyönyörű, verőfényes napsütés, alattuk azonban a köd eltakarja a Földet. Iránytű szerint veszik útjokat Folkstone felé, amint azonban a La Manche-Csatorna fölé érnek, elcsúszik a köd s alattuk a háborgó tenger habzik. A gép lenséges biztonsággal repült, óránként 90 mérföldes sebességgel Franciaország felé. A nagy gépek és pilótájuk között egyszerű egyetértés fejlődik ki; egyik a másikat egészíti ki. A gép a végrehajtó, a pilóta a szellemi erő. Az emeltyük és kormány a gép idegrendszere, melyen keresztül kifejezésre jut a pilóta akarata. Az aeroplán az emberi alkotások közül leginkább közelíti meg az élőlényt. A levegőben a repülőgép megszűnik egyszerű gépezetnek lenni: a repülő temperamentumának valóságos kifejezője. A motorok ennek a teremtménynek tüdői. Ezeknek bámulatos megbízhatósága és rendkívüli bonyolultsága ugyanolyan, mint az ember anatómiája. Ha mind a két motor teljesen azonos sebességgel halad, egyenletes, zakatoló zaj keletkezik. bum-bum-bum, ez jelzi a repülőnek, hogy minden rendben van.»

Ugy látszott, az időjárás meghazudtolja a hivatalos jeitést. Alig érték el azonban a francia partot, mindenfelől felhők tornyosultak és amikor át akartak hatolni a felhőtorlaszon, olyan hóviharba jutottak, hogy meg kellett fordulniok és az előbbi verőfényes vidéken igyekeztek a felhők fölé kerülni. Amikor ez még 1300 m. magasságban sem sikerült, leereszkedtek, hogy a felhők alatt surranjanak tovább. Itt azonban olyan sűrű volt a hóvihar, hogy alig látták a szárnyak végét. Nem maradt más hátra, fel kellett kapaszkodni 3000 m.-es magasságba és a felhőtenger fölött iránytűvel nekivágni az első nap állomásának, Lyon-nak.

A kép, mely eléjük tárult olyan volt, mint a sarkvidéki táj. A hatalmas felhőtenger hullámhegyei olyanok voltak, mint a hóborította csúcsok. Itt-ott hatalmas kumuluszók meredeztek a nap felé, mintha az alattuk elterülő tömegnek erupciói volnának.

A felhőóceánnak se vége, se hossza, a pilóták elvesztették minden távolságbecslő érzéküket. A felhőkön táncolva, kísértetiesen suhant tovább a nagy gépmadár árnyéka. Az árnyék körül, mint valami dicsfény, pompás kerek szivárvány díszlett. Soha még ebben a felső világban, ennek ismeretlen szinpompájában ember még nem gyönyörködött. Három óra hosszat száguldtak így, örült iramban, anélkül, hogy a Földet megpillantották volna. Egyre remélték, hogy vége lesz a felhőknek és ismét szép, verőfényes vidékeket pillanthatnak meg. Keith 15 percnként megállapította a térképen a gép helyzetét.

Idővel azonban annyira átfáztak valamennyien, hogy a gép kormányzása meglehetősen bizonytalanra vált. Elhatározták tehát, hogy aláereszkednek s áthaltnak a félelmetes felhő-óceánon. 300 m.-nyire a Föld fölött egy nagy várost pillantottak meg, melyről kiderült, hogy Roanne, tehát a 3 órás utazás alatt nem tévesztették irányt s már csak 40 mérföldnyire vannak Lyontól. 510 mérföldet tettek meg az első napon, oly időben, hogy a francia tisztok odalenn a Rhone partján hitetlenül fogadták beszámolójukat és végképpen nem akarták elhinni, hogy másnap Rómába akarnak utazni.

November 13. Egyikük sem tud franciául s így különböző félreértések után csak 10 órakor indulhatnak. Az Alpokat balra hagyván a Durance-t kereszteztvén, a Riviera mentén haladnak 1500 m. magasságban a kéklő tenger fölött. Génauát és Speziát elhagyván, hirtelen erős keleti szélbe ütköznek és ezért feladják eredeti tervüket: Rómát. Pisának tartanak, ahol másnap is vesztélnék a kedvezőtlen időjárás miatt.

November 15. Pisából Venturinába, ott apró hiba kiküszöbölése után tovább Rómába, ahova kora délután megérkeznek.

November 16. Az eredeti terv szerint Athénbe kellett volna repülniök, mert a krétai repülőteret Angliában nem ajánlották. Rómában azonban Taranto és Kréta érintését ajánlották, mert így a tenger fölött megtett út jóval rövidebb. Ezen a napon tehát Nápoly fölött elrepülvén, Tarantoba érnek. Elég veszedelmes szakasz az Appenino átrepülése.

November 17. Itália sarka — Korfu — a görög part mentén — 200--300 m. magasságban, nehezen küzködve széllel, köddel. Görögországot elhagyván, megváltozott az idő. Az út utolsó része kellemes volt. Ejjeli szállás Kanéában.

November 18. Kréta hegyein keresztül a 250 mérföldnyire fekvő afrikai partokhoz, ott a part mentén Kairóba. Feltűnő a keleti Földközi-Tenger magánya. Két apró hajóval találkozunk mindössze. $7\frac{1}{2}$ óra alatt lettek meg ezt a 680 mérföldnyi utat és amikor megérkeztek a Nilus partjára, megkönnyebbülten lélegzenek fel az ausztrálieiak, mert túl vannak az út nehezebbik részén. Ezután oly vidékek következnek, melyeket mindnyájan jól ismernek több esztendőes harcok idejéből.

November 19. Kairóból Palesztinán keresztül Damaszkuszba.

November 20. Damaszkusz-Tadmur (Palmyra) -Ramadie, ahol a sötétség beálltakor egy tábor közelében kénytelenek leszállani. Hangár nem állott rendelkezésre és ezért az éjszakai szélviharban nehéz munkában.

November 21. Az éjszakai károkat a gépen hamarosan kijavítják és kedvező széllel tovaszállnak. 30 perc múlva átrepülnek Harun al Rasid városát. Bagdadot, majd Kut el Amarát. Három óra múlva Baszrába érnek, ahol egy napot töltenek a brit hangárban a gép rendbehozása céljából.

November 23. Szép, verőfényes időben indulnak Bender-Abbasz-ba. A földi kép azonban sivár. Kopár hegységek környezik a Perzsai-Öblöt, amely smaragd zöld színben pompázik. A megtett út 650 mérföld.

November 24. $8\frac{1}{2}$ óra alatt eléri Karaesit (730 mérföld).

November 25. 9 óra alatt Delhibe jutnak — 750 mérföld, egyuttal a leghosszabb napi szakasz.

November 26. Delhiből Allahabadba $4\frac{1}{2}$ óra alatt.

November 27. Allahabadból — Kalkuttába. Az útnak felén túl vannak.

November 28. Kalkutta — Akiab.

November 29. Akiab — Rangun. Olyan vidéken haladnak, ahol az emberek még repülőgépet nem láttak. Mindenfelé nagy feltűnés. Az újsághírekből tudnak érkezésükről.

November 30. Emlékezetes nap. A monszun-vidékre érve, telhő takarta a hegyvidéket, melyen pedig át akartak hatolni, hogy a félsziget keleti felén, a Szjámi öbölben Bangkokba érjenek. Térképük nem voltak elég részletesek, a vidéket nem ösmerték. Végre is találmra neki-vágtak egy szélesebb völgynek, de azon sem jutottak a keresett hágóhoz. Nem maradt más hátra, fel kellett emelkedni 3000 m. fölé — ez volt a Vimy legmagasabb útja — és a felhők között mint hajó a ködben szirt-tek között, állandóan remegve az azonnali pusztulás jelentő össze-ütközéstől, siklottak tova, egyellen iránytűre bízva magukat. Óráknak tet-zett ez a kínos, bizonytalan száguldás 100 mérföldes sebességgel a fel-hőkben, pedig csak 12 percig tartott. Azután ismét leereszkesznek. Amint elérik a 2100 m.-t, a hegység jelzett magasságát, lélekzetet visszafogva figyelik, nem ütődnek-e valami sziklacúcsba. De nem történik semmi, csak a motorok zúgnak és a gépmadár rohan vakon. 500 m.-ig kellett leereszkeszniök, hogy kijussanak a sötét fellegekből és megpillantsák a szép, buja növényzetű tájat, melyről később megtudták, hogy őserdő, melybe még az ember nem tette be lábát. Nemsokára leszállanak a cél, Bangkok közelében.

December 1. Bangkok — Szingora. Ugyancsak nehéz szakasz. A zúgó monszun szél szárnyaikba kap és mint könnyű játékszert dobja ide-oda a gépet. A patakokban alázúduló víztől alig látnak valamit, de

útljok utolsó órájában megmenekülnek a fergeteg és a felhők elől, szép időben érnek földet. Éjszaka megérkezik azonban az orkán, melyet egyszer már átélveztek és kis híjja, hogy nagyobb kárt nem okoz a vadul lépdesett gépben. Reggelre azonban tengerre változott a tájék, 250 mm. volt az éjjeli csapadék. 2-ikán zuhog az eső, későn érkezik az igért benzin, tehát nem indulnak.

December 3. Atrépiük ismét a Malakka-félszigetet és a nyugati parton, kedvezőbb feltételek mellett, a NW monszun árnyékában folytatják az útát és este Szingapurba érnek, ahol december 4-ét a gép rendbehozatalával töltik el. Szingapurban nagy a hőség, ami az európai téli időjárásból érkezőknek különösen elviselhetetlen.

December 5. Szumatra partjainak mentében, ezen a napon haladnak el az egyenlítő fölött, több equatori jellegzetes helyi zivatar út-vonalát keresztezve. Majd egy gőzöst hagynak el, melyről később kisu, hogy dróttalan távirószervezetével Batáviába híru adta a repülőgép érkezését. Alattuk gyönyörű tájék surran el. Ezernyi apró zöld sziget a mélységesen kék tengerben, amelyen a fehér vitorlájú halászbárkák miriádjai mozognak. 9 órai repülés után Batáviába érnek (650 mérföld).

December 6. Jáva szigete fölött. Elbűvölő látvány ez a hatalmas kert, melyből óriási vulkánok emelkednek ki, mindenütt a kultúra nyomaival, a hegyoldalokban magasra kapaszkodó vasutakkal, a tenger partján a sok öntözött rizsfölddel. Szurabajában csaknem végzetes leszállás: a gép belekerül a mocsárba, melyből a hollandi mérnökök segítségével, fáradságos munkával kiszabadulnak.

December 7. Szurabaja — Bima (Szumbava).

December 8. Bima — Atamböa (Timor).

Atamböából december 10-én 8 óra 35 perckor indulnak el és átrepülvén a Timor-Tengeren, 2 órákor megpillantják a hazai földet és pontosan 3 órákor dobogó szívvel földre szállanak. 27 nap és 20 óra telt el azóta, hogy Hounslowt elhagyták és ilyenképpen a legnagyobb légiútat tették meg, megnyervén a nagy díjat is, melyet 4 egyenlő részben egymásközt megosztottak. A történelmi nevezetességű gépet a Vickers-cég az ausztráliai kormánynak adományozta.

Ez a kivonatos tudósítás fogalmat ad arról a küzdelemről, melyet az ember napjainkban vív a számára megnyílt új tér, a levegő birokáért. Látjuk, hogy minő hihetetlenek az új vívmányok, mily nagyszerű a technika haladása. Látjuk, hogy minő új helyzetekbe jut ennek révén az ember s milyen egészen új perspektíva nyílik előtte. Látjuk azonban azt is, hogy mennyire az elején vagyunk e nagy munkának, milyen nagy nehézségek tornyosulnak, milyen problémák várnak még megoldásra.

Kogutowicz Károly.