

A GYORSREPÜLŐGÉP

— *A gyorsrepülőgép felényire rövidíti meg a repülés időtartamát. — Sebességét nem erősebb motora, hanem törzsének és egyéb részeinek megfelelőbb alakja növeli meg. —*

A közlekedési eszközök történetében példátlan az a gyorsírási fejlődés, amelyet a repülőgép az amerikai Wright-testvérek első sikeres próbálkozásai óta eltelt három évtized alatt megtett. A hadirepülőgépek ezreiről nem szólva, a polgári repülőgépek száza szántják állan-

gában messze túlszárnyalt minden eddigit. Valósággal világszenzáció volt, amikor az egyik ilyen gép közbeeső leszállás nélkül 19 óra alatt tette meg a New-York és Los Angeles közötti 4200 kilométeres utat, ami óránként 221 kilométernyi sebességet jelentett. A következő években



A német Junkers-féle gyorsrepülőgép repülés közben, bevont futószerkezettel.

dóan a levegőt és néhány évvel ezelőtt még elképzelhetetlennek és elérhetetlennek tartott sebességükkel szinte megszüntetik a távolságokat országok és világrészek között.

A nagyobb sebesség azonban nemcsak rekordot vagy időmegtakarítást, hanem egyúttal nagyobb biztonságot is jelent, mert minél nagyobb a repülőgép sebessége, annál könnyebben birkózik meg a légáramlatokkal. A repülőgép-szerkesztők tehát minél nagyobb sebesség elérésére törekedtek s így született meg a gyorsrepülőgép. Az első ilyen repülőgépet Amerikában 1928-ban építették meg s ez sebesség dol-

a gép méginkább tökéletesedett s erre valamennyi nagyobb repülőgépgyár megkezdte a gyorsrepülőgépek építését.

Az első amerikai gyorsrepülőgépeket a repülőgépforgalom szolgálatába állították. De mert ezek a békés célokra szánt repülőgépek gyorsaság dolgában fölülmúlták a legjobb hadirepülőgépeket, hamarosan felköltötték a katonai hatóságok érdeklődését is. Az amerikai hadvezetőség sorra megvásárolta a gyorsrepülőgépeket, amelyeknek kezdetben még szilárd futószerkezetük volt, míg a későbbieket már úgy építették, hogy a futószerkezet repü-

lés közben a repülőgép testébe visszahúzható legyen. Az újítás célja az volt, hogy a futószerkezet légellenállását megszüntessék, ami a repülőgép sebességének jelentékeny fokozódásával járt.

A gyorsrepülőgép nagyobb sebességét ugyanis nem annyira motorjának, hanem inkább annak köszönheti, hogy nincsenek olyan részei, amelyek légellenállását fölöslegesen megnagyobbítanák. Törzse az úgynevezett *á r a m v o n a l* alakjában épül, vagy pedig hátrafelé egyre keskenyedik s hasonló alakot

Az első gyorsrepülőgépeket Amerika gépszerkesztői építették meg és helyezték forgalomba. Európában különösen a német repülőgépgyárak követték az amerikai példát. Egyszerre két géptípussal lepték meg a világot és velük sorra megdöntötték az amerikai rekordokat. Egyikük, a *Heinkel*-gyár gépe, sok tekintetben az amerikai gépekhez hasonló tervek szerint épült, mégpedig az úgynevezett vegyes építési mód szerint fából és fémből, amivel szemben a *Junker*-s-gyár gépének minden része fémből van. Az előbbinek futó-



A Junkers-féle gyorsrepülőgép lebocsátott futószerkezettel, indulás előtt.

kaptak a szárny és kormányfelületek is. Az ilyenfajta repülőgépen tehát mindenütt tükörsíma felületeket látunk, a legcsekélyebb kiemelkedések nélkül. Ablakpárkányoknak nyoma sincsen és még az ajtókilincsek is befelé nyomható, de a síma felületből ki nem emelkedő fémlemezok helyettesítik. A motor fémhüvelybe van beépítve, amivel a légellenállás lényegesen csökkent, sőt újabban ugyanebből a célból a motor átmérőjét is a lehetőség szerint csökkentik. A gyorsrepülőgép szárnyfelületeinek nincsenek, mint a másfajta repülőgépeknek külső támasztórúdjai, mert repülés közben ezek is fölöslegesen szaporítanak a gép légellenállását a sebesség rovására.

szerkezete is olyan, mint az amerikai gépeké: repülés közben oldalirányban csappantható föl a repülőgép testébe, míg a Junkers-gép futószerkezetét függőleges irányban lehet a gép testébe visszahúzni s repülés közben csak a futókerekek gumibroncsa áll ki. A gép törzse és szárnyfelülete a Heinkel-gépnél is teljesen síma fémlemizzel van borítva, motorja 630 lóerejű és a 3 főnyi személyzetten kívül 4 utas szállítására van berendezve. A Junkers-gép motorja 525 lóerejű, személyzete 2 főből áll, de ezzel szemben 6 utast szállíthat.

A német gyorsrepülőgépek abban is felülmúlják az amerikaiakat, hogy rádióállomásuk is van, ami a repülés

biztonsága szempontjából megbecsülhetetlenül fontos, mert állandó összeköttetést tarthatnak fenn útvonaluk időjelző állomásaival s mindenkor a beérkezett időjárás-jelentések szerint irányíthatják útjukat és idejekorán kitérhetnek a fenyegető viharfelhők elől.

Az eddig használt repülőgépek közepes sebessége a legritkább esetben haladta meg óránként a 160—170 kilométert, míg a Heinkel-féle gyorsrepülőgép 348 kilométeres óránkénti középsebességgel felénivel megrövidíti a repülés időtartamát. Berlinből Rómába 4 és egynegyedóra alatt, Londonba pedig negyedfél óra alatt repülnek.

Kedvező körülmények között sebességük még fokozható és ilyenkor 370 kilométeres óránkénti sebességet is elérhetnek. A Junkers-gépek sebessége valamivel csekélyebb: óránként mintegy 270 kilométer.

A gyorsrepülőgépekben az utasfülke méretei a hely- és súlymegtakarítás céljából valamivel szűkebbre vannak szabva a megszokottnál. Belsejük leginkább a nagyobb túraautók belsejére emlékeztet, azzal a különbséggel mégis, hogy valamivel magasabb. A gyorsrepülőgép utasai előtt azonban az utazás gyorsasága a főcél, amelynek kedvéért a nagyobb kényelemről is szívesen lemondanak.

SZIÁM

— *A sárگا köpenyek országa. — Körülbelül akkora, mint a békebeli Magyarország s 12 millió lakója van. — Fővárosa, Bangkok. — A sárgaköpenyes buddhista papok. —*

Sziám 320 ezer négyszögkilométer területével akkora, mint Magyarország volt a világháború előtt. A nagy ázsiai országok, Hátsóindia és Kína közé ékelődve azonban parányi, törpe országnak látszik. Kétségtelen, hogy ez az ország a maga 12 millió lakójával jelentéktelen az ázsiai országok között, de mégis megérdemli érdeklődésünket, mert Japán kivételével egyetlen ázsiai ország sem tanult annyit Európától, mint Sziám. Az uralkodócsalád is híve az európai műveltség átültetésének, de a keleti szokások, a keleti szellem sérelme nélkül. Így aztán főleg a főváros, kelet és nyugat keveredése: az utcákon az autók mellett ökörfogatok és elefántok cammognak, a közlekedési rendőr nem egyszer megállítja

a forgalmat, hogy áteressen valami középkori ruhákban pompázó vallásos díszmenetet s a modern kórházaknál sokan többre becsülik még ma is a rinocerosz-szarvból, kígyóepéből s más különös anyagokból főzött varázsitalokat.

Szját nyelvükön Muang Thai az ország neve, ami szabad országot jelent. Ennek a névnek azonban nem sok értelme volt különösen a multban, mert a rabszolgaságot csak néhány évtizede törölték el s az ország a legújabb időkig az uralkodócsalád korlátlan uralma alatt állott. Csak két év óta kapott Sziám alkotmányt. A név legfőbb azt jelölhette, hogy azon törzsek közül, amelyek északról Ázsia déli részeibe sodródtak, egyedül a sziámiaknak sikerült független or-