James Salter

A világ első pilótái

David McCullough – A Wright testvérek (Simon and Schuster, 2015, 336 skk.)

A Wright testvérek, Wilbur és Orville fekete zakójukban, fehér ingjükben és gyakran kalapban, kicsit merev, hétköznapi emberekként néznek ránk a fényképekről. Bár nem voltak ikrek – Wilbur négy évvel volt idősebb – képességeik, gondolkodásuk mégis rendkívül hasonló volt. Együtt dolgoztak, és életük nagyobb részében együtt is éltek, józanok, intelligensek és a végletekig erkölcsösek voltak. Egyikük sem házasodott meg soha, úgy tűnik, az egyetlen nő az életükben Katharine húguk volt, aki, amikor végül férjhez ment, annyira felbosszantotta ezzel Orville-t – Wilbur ekkorra már nem élt – hogy nem volt hajlandó elmenni az esküvőjére. Ami Wilburt illeti, ő még párizsi tartózkodása, a Hotel Meurice-ben töltött idő alatt is szívesebben tett hosszú, magányos sétákat az építészetet és a köztereket, vagy a Louvre kincseit csodálva.

Apjuk, a szigorú elveket valló Milton Wright püspök utazó lelkész volt. Neveltetésükben fontos szerepe volt az erkölcsösségnek, de az nem volt kifejezetten vallásosnak mondható. Az akkor 40 000 lakosú ohióí Daytonban éltek, mindannyian tudtak olvasni. A feljegyzések nem beszélnek családi perpatvarról vagy viszályról és Orville szerint, Wright püspök minden témáról szabadon beszélt a gyerekeivel, kivéve a pénzszerzés témáját, aminek csak kevés figyelmet szentelt. „Egy embernek csak annyi pénzre van szüksége, mely elegendő ahhoz, hogy ne legyen mások terhére."

Orville volt a vállalkozóbb szellemű. Még középiskolában megnyitotta saját nyomdáját, majd helyi újságot indított, melyhez Wilbur is csatlakozott. Együtt nyitották meg biciklibolt-jukat és szervizüket 1893-ban. Az üzlet hamarosan sikeres lett, és egy emeletes sarokházba költözhettek, ahol a felső szinten saját biciklimodelljüket gyártották. 1896 nyarán azonban, Orville súlyos beteg lett, tífuszt kapott. Apjuk épp úton volt, így Wilbur és Katharine ápolta, míg napokig öntudatlanul feküdt. A lábadozás idején Wilbur Otto Lilenthalról olvasott fel testvérének, arról a híres német siklórepülő megszállottról, aki épp akkoriban halt meg egy balesetben.

Lilienthal német bányamérnök volt, aki madárszárny formájú repülőszerkezetekkel kezdte és összesen tizennyolc siklórepülővel repült, több mint kétezer repülést hajtva végre velük, így ő lett az első igazi pilóta. Lilienthal egy összekötő rúdba kapaszkodott, lábai szabadon mozogtak, így azokat futásra, ugrásra és a levegőben egyensúlyozásra tudta használni. Épületek tetejéről, meredélyekről nekirugaszkodva, vagy tizennégy méteres mesterséges dombról lefutva szállt fel, és elragadtatással írt a repülés élményéről. Számos cikk és őt a levegőben mutató fénykép jelent meg róla, és terjedt el széles körben. Ikaroszhoz hasonlóan, egy tizenhét méteres zuhanást követően halálos sérülést szenvedett, nem akkor, mikor a szárnyai leestek, hanem mikor egy széllökés úgy tolta felfelé, hogy szárnyai rögzített helyzetbe kerültek. *Opfer müssen gebracht werden* – ezek voltak utolsó szavai – „Áldozatokra szükség van."

A Lilienthal életéről olvasottak mély és már hosszú idő óta motoszkáló érdeklődést váltottak ki Wilburből, melyet felépülése után öccse is osztott. Kezdetét vette a madarak és a repülés alapos tanulmányozása. Abban a korszakban a repülés iránti érdeklődés több helyről is ösztönzést kapott: Alexander Graham Bell, Thomas Edison, Samuel Langley és mások is foglalkoztak a repülés lehetőségével. Wilbur a Smithsonian Intézetnek küldött levelében az

emberi repülés iránti érdeklődéséről írt, és azt kérte, hogy minden olyan iratot küldjenek meg neki, melyet a Smithsonian a témában publikált, illetve egy listát az angol nyelven elérhető mások által kiadott munkákról. Mikor ezeket megkapták, a testvérek a dokumentumok komoly tanulmányozásába kezdtek. Nem volt sem tapasztalatuk, sem hivatalos műszaki képzettségük, ahogy pénzügyi forrásuk sem, de ahogy David McCullough írja a *Wright fivérekben*, az álomtól nem tudtak szabadulni. Bestseller történelmi munkáival és életrajzaival McCullough kétszer is megnyerte a National Book Award-ot, és a Pulitzer-díjat is, McCullough az amerikaiság egyik legkedveltebb nagykövete, és új, kettős biográfiájának különleges vonzereje van.

Wrighték elő repülője egy bambuszból és papírból készült nagyméretű kétszárnyú sárkány volt, a szárnyak egymás fölött helyezkedtek el, merevítők és cikkcakkban drótok kötötték őket össze. Vezérlő kötelek rendszere tette lehetővé, hogy a földről irányítható legyen. És bár a repülés zuhanással végződött, a teszteket a testvérek sikeresnek értékelték, és a következő nyáron egy emberi méretekre szabott, öt és fél méter szárnyfesztávolságú siklórepülőt építettek, amit először sárkányként akartak reptetni, sikere esetén pedig emberrel együtt. Mint minden sárkánynak, ennek a hatalmas sárkány-siklórepülőnek is szélre volt szüksége a felemelkedéshez, és Wilbur levélben kérte Octave Chanute-t a kiváló mérnököt, a repülés és siklórepülők elismert szaktekintélyét, hogy javasoljon olyan helyszínt, ahol jó az időjárás, és a szélviszonyok is kedvezőek a tesztek elvégzésére. Chanute Dél-Karolina vagy Georgia partjait ajánlotta, ahol a homokos tengerpart is kedvezett a zökkenőmentes landolásnak. A meteorológiai szolgálattól kapott számtalan időjárás-jelentés áttanulmányozását követően a figyelmüket egy Kitty Hawk nevű széles tengerparti sáv keltette fel Észak-Karolina külső partjain, amit csak halászok laktak. Úgy tájékoztatták őket, hogy a szél ott szinte állandó tizenhat-harminckét kilométer per órás sebességgel fúj.

Kitty Hawk egy elzárt terület volt, melyet csak hajóval lehetett megközelíteni. Több mint ezeregyszáz kilométerre esett Daytontól, az út legnagyobb részét vonattal kellett megtenni. Először Wilbur utazott oda, szeptember volt, és még mindig tombolt a forróság. Négy napjába telt, hogy találjon egy hajóst, aki hajlandó átvinni az Albermarle Sound öblön, ám viharba kerültek. A hajóút mindössze hatvannégy kilométer, de nekik két napjukba telt. Wilbur végül partra szállt Kitty Hawkon, ami egy másfél kilométer széles, nyolc kilométer hosszú magányos földdarab, egyetlen apró heggyel. Látott néhány házat, ám a növényzet szinte teljes egészében hiányzott. Keletre terült el az Atlanti-óceán.

Orville két héttel később érkezett, és egy sátorban táboroztak le. A körülmények kezdetlegesek voltak, eleinte még víz sem volt. Bár nem voltak nagy természetbarátok, később azt mondták, hogy a Kitty Hawkon, a siklórepülőkkel töltött néhány hét-hónap volt életük legboldogabb időszaka. Orville így írt:

> *„Egyszer forró kétszersültet eszünk tojással és paradicsommal, másszor tojást, majd paradicsomot. Most épp kifogytunk az üzemanyagból és a kávéból. Tehát nincs sem forró italunk, sem kenyerünk, sem kekszünk. A megrendelést elküldtük kedden, de a szelek miatt késik a szállítás. Will »az éhhalál szélén« áll."*

Ahogy beköszöntött az ősz, az éjszakák dermesztő hideggé váltak, gyakoriak voltak a viharok. A sátrat le kellett fogatniuk az erős szél miatt. A siklórepülőt mint sárkányt reptették, mikor a szél túl erős volt, a földhöz rögzítették, és az irányítást tesztelték a kötelek segítségével. Megszámlálhatatlanul sok órát töltöttek otthon a madarak röptének tanulmányozásával, és ezt Kitty Hawkon is folytatták. A sziget egyik lakója így emlékszik:

> *„A tengeri szulákat figyelték, és szárnyaik mozgását próbálták utánozni a karjukkal és a kezükkel. A tengeri szulák szárnyainak minden mozdulatát tudták utánozni, meg voltunk győződve arról, hogy bolondok, ugyanakkor csodáltuk is azt a módot, ahogy a karjaikat erre-arra mozgatták, könyöküket és csuklóikat fel-le hajlítgatták, épp mint a szulák."*

A madarak szárnya boltozatos, azaz íve van. Szárnyaik csúcsának apró mozdításával tudják az irányt és a magasságot változtatni. Ezért a Wright fivérek úgy gondolták, hogy siklórepülőjük szárnyának külső része finom, pilóta általi meghajlíthatóságával irányítani tudják a repülést, és megtartják az egyensúlyt.

Kezdetben Wilbur repült. A homokos lejtőn lefelé szaladt a szélbe a siklórepülővel, míg az elkezdett felemelkedni, ekkor Wilbur felhúzta magát az alsó szárnyra, megfogta az irányítószerkezetet és a horgonyköteleket a géphez rögzítetten hagyva, rövid távot repült. Október közepére, rögzítőkötelek nélkül kilencven-százhúsz métert tett meg.

A következő évben, 1901-ben visszatértek Kitty Hawkra, de az eredmények nem voltak túl kedvezőek - ahogy a szúnyoginvázió sem. A szárnyak ívét úgy módosították, ahogy az Lilienthal számításai szerint optimális volt, de kiderült, hogy első siklórepülőjük jobban repült. Azon az őszön, a biciklibolt felső szintjén egy közel két méter hosszú szélcsatornát építettek, melyet egy gázturbina hajtott, mivel a boltban nem volt áram. Különböző szögekben és szélsebességgel tesztelték azt a körülbelül harmincnyolc szárnyformát, melyeket fűrészpengékből állítottak elő, hogy az emelkedésre és a húzóerőre megbízható számokat nyerjenek. A szög és a sebesség változásával mindkét érték módosul a repülés során.

Az egyensúly és az irányítás kérdése már egész más téma volt. Wilbur, a Westerns Society of Engineers (Nyugati Mérnökök Egyesülete) gyűlésén, Chicagóban tartott beszédében ezt ügyesen elmagyarázta. A beszédre szóló felkérést Chanute-tól kapta, amit kénytelen-kelletlen elfogadott. Mint mondta, egy repülő géphez egyensúly és a levegőben történő irányítás képessége szükséges. Egy papírlapot fogott a kezébe, és a padlóval párhuzamosan tartva, elengedte azt. Egyik oldaláról a másikra forduló, egyik irányból a másikba sikló esését olyan betöretlen lóhoz hasonlította, amit az embernek meg kell tanulnia irányítani ahhoz, hogy vágtázni tudjon. És hogy „ha tényleg tanulni szeretnénk, akkor fel kell pattannunk a gépre, és próbák sorozatával, meg kell ismerkednünk a trükkjeivel". 1902 késő őszén visszatértek Kitty Hawkba. Egy új, a korábbiaknál nagyobb siklórepülőt építettek, napi nyolc-tíz órát dolgoztak a végső előkészületeken, öltötték, varrták az anyagot. Először ember nélküli siklórepülőként röptették, majd óvatosan haladva, pilótával együtt. Orville repült elsőként és később az első zuhanást is ő szenvedte el, a korai időszakban gyakran történtek balesetek. „Reméljük, hogy pár napon belül el tudjuk végezni a javításokat" – írta Wilbur.

Chanute látogatott el hozzájuk egy hétre, Augustus Herring nevű társával és saját siklórepülőjükkel, amit tesztelni szerettek volna, ám az nem repült. Az idő téliesre fordult, és az utolsó segítők (beleértve bátyjukat, Lorin Wrightot és egy fiatal pennsylvaniai rajongót) is eltávoztak. Október végén, a hideg, hajnali esőben a testvérek tábort bontottak és hat és fél kilométert gyalogoltak Kitty Hawkig. Az ott töltött két hónap alatt közel ezer repülést hajtottak végre, és mindent elértek, amit reméltek. McCullogh így ír:

> *„Tisztában voltak eredményeik jelentőségével. Tudták, hogy megoldották a repülés problémáját, és még annál is többet. Megszerezték a repüléshez szükséges tudást és képességet. Tudtak szárnyalni és lebegni, süllyedni és emelkedni, körözni és siklani és landolni, és mindezt biztonsággal. Már csak egy motort kellett építeniük."*

A motor, melyet immár beszerelhettek volna, nem állt rendelkezésre. Az általuk ismert minden darab túlságosan nehéz volt. A problémát végül a biciklibolthoz segítőnek felvett Charlie Taylor nevű gépész oldotta meg, és a motort a nulláról építette meg úgy, hogy alig volt tapasztalata. Négy hengere volt, a motorblokk öntött alumíniumból készült és hatvankilenc kilogrammot nyomott. A két darab, két és fél méter hosszú propellert kézzel szabták ki rétegelt falemezből.

1903. szeptember végén tértek vissza Kitty Hawkra. A táborhelyükül szolgáló nagy fészer túlélte a telet, de most egy nagyobbat építettek az összeszerelendő repülőgép számára. A következő hónapban legnagyobb riválisuk, a Smithsonian Intézet munkatársa, Samuel Langley nagy, otromba kinézetű, a gép törzse

felé lejtő szárnyú repülőgépe másodszorra is a Potomac folyóban landolt a felszállást követően. „Úgy tűnik, most mi következünk." – írta Wilbur Chanute-nak. De az időjárás hidegre és esősre fordult. Novemberben leesett az első hó. Új propellertengelyeikre vártak, hogy a folyamatosan eltörő darabokat kicserélhessék.

Első valódi repülési kísérletük – Wilburrel a vezérlőegységnél – gyorsan véget ért. Rosszul kezelte a gépet, amely szinte azonnal visszahuppant a földre, és három napnak kellett eltelnie egy újabb próbához.

Ezúttal Orville következett, és az ideálisnál sokkal esősebb, jeges szélben megindult előre, és a gyaloglási sebességnél alig gyorsabban felemelkedett a propellert forgató motorral, harminchat és fél métert repült, egyenetlenül. Még aznap, negyedik próbálkozásukra, Wilbur 259 métert tudott repülni. Milyen érzés volt a legelső repülőgépet vezetni? Az interneten megtalálható egy interaktív szimuláció, a firstflight.open.ac.uk oldalon, ahol bárki repülhet vele, vagy legalábbis megpróbálhatja. Többféle sebesség közül lehet választani, de kipróbálható a tényleges sebesség is, a széllökésekkel együtt.

Érdekes módon, a daytoni újságok alig tettek említést a repülésről, és az Associated Press sem kívánt róla tudósítani. A norfolki újság, A *Virginian-Pilot egy meglehetősen pontatlan tájékoztatást adott az eseményről, melyet más újságok*, például a *New York Times* és a *Washington Post* átvettek. A meteorológiai állomásról küldött távirat így szólt:

> NÉGY SIKERES REPÜLÉS CSÜTÖRTÖK REGGEL MIND HARMINCNÉGY KILOMÉTERES SZÉLBEN SZINTRŐL INDULVA MOTORRAL EGYEDÜL ÁTLAGSEBESSÉG A LEVEGŐBEN ÖTVEN KILOMÉTER A LEGHOSSZABB 57 MÁSODPERC ÉRTESÍTSD A SAJTÓT KARÁCSONYRA OTTHON LESZÜNK ORVELLE [sic] WRIGHT

Az általuk vezetett repülőgép, a First Flyer összeroncsolódott, mikor egy hirtelen széllökés átfordította a tengerparton, és széttörte a szárnyait. Azon a tavaszon egy új gépet építettek Daytonban, és a várostól 13 kilométerre eső Huffman Praire nevű hatalmas mezőn repültek vele. Ez lett a pilótaiskolájuk. Tökéletesen elsajátították a fel- és leszállás technikáját és a repülés közbeni manőverezést, ez volt leghatásosabb. A repülések maguk nem voltak titkosak, bárki ott lehetett és nézhette, de a fényképkészítés tilos volt. Attól tartottak, hogy találmányukat valaki lemásolhatja.

Elsősorban a kormánynak ajánlották fel a gépet, ám csak egy semmitmondó, elutasító válaszlevelet kaptak. Ám az angolok egy tisztet küldtek hozzájuk vizsgálódni, akinek ugyan csak a gépről repülés közben készült fényképet mutatták meg, mégis árajánlatot kért tőlük. A franciák szintén érdeklődést mutattak és civil ruhás katonai delegációt küldtek Daytonba. Ajánlatuk egy millió frank volt egy repülőre, ami akkor 200.000 dollárnak felelt meg, a feltételük az volt, a repülő elér bizonyos repülési magasságokat, távolságot és sebességet. Magát a repülőt ők sem, csak a fényképét látták és szemtanúk beszámolóit hallották. Párizsban nyílt kétkedéssel fogadták a repülés hírét, egy vezércikk például így szólt:

> *„A Wright fivérek repültek, vagy mégsem. A birtokukban van egy gép, vagy nincs. Valójában vagy repülők, vagy hazugok. Repülni nehéz… Mondani viszont könnyű, hogy »Repültünk«."*

Végül nem írtak alá szerződést, és nem volt a kezükben semmi, csak a Flyer új, erősebb változata, és egy New York-i cég, az Európában hadászati eszközök értékesítésében tapasztalatot szerzett, Flint & Company ajánlata. Ugyanakkor az európai érdeklődés és türelmetlenség egyre nőtt, különösen néhány francia pilóta eredményeit látva. Alberto Santos-Dumont, izgatott közönség előtt, 221 métert repült szerkezetével. Wrighték meg voltak győződve arról, hogy előnyük mind a repülőgép, mind a levegőben szerzett tapasztalat tekintetében megbízhatóan fennáll. A Flint & Company európai képviselőjének növekvő nyugtalanságára válaszul, megállapodtak, hogy egyik, vagy akár mindkét

Wright testvér Európába utazik, hogy állításaikat igazolják. Hatalmas összegek és értékesítési mennyiségek forogtak kockán.

Az utazásra végül Wilburt választották, aki 1907 májusában egyetlen bőrönddel szállt hajóra Európa felé. A Flint képviselője, Hart Berg azonnal felismerte, amint a vonatról leszállt. Jelentésében ezt írta: Wright „szemében ott volt a zsenikre jellemző sajátos tekintet, így kétségem sem lehetett, hogy kicsoda ő". Párizsban Wilburt a Hotel Meurice kastélyszállóban szállásolták el. Szinte azonnal megkezdődtek a tárgyalások a franciákkal.

McCullough szentimentális, szinte útikönyvszerű leírást ad Párizsról, részben a Wilbur által írt levelek alapján. Van benne valamilyen csendes vágyódás, a hosszú séták, a látottak szépsége, Wilbur váratlan érdeklődése a művészetek iránt – különösen a Louvre festményeit illetően – a parkok és szabadtéri kávéházak csodálata, a város atmoszférája, melyet a Berg vendégeként nagyszerű éttermekben elköltött vacsorák még jobban felerősítettek.

A találkozók és tárgyalások franciául folytak és hónapokig tartottak, mindig azzal az előfeltevéssel, hogy minden a repülés bemutatásától függ. A tárgyalások csak egy bizonyos pontig juthattak a gép nélkül, melyet végül becsomagoltak, és júliusban hajóra is rakták. Orville ezt követően érkezett Franciaországba.

A bemutatót a megállapodás hiánya miatt többször is el kellett halasztani, így az úgymond szűzrepülés csak hónapokkal később történt meg. Mindeközben a Wright fivérek figyelemre méltó nyugalmat tanúsítottak, míg rivális pilóták és gépeik különböző szintű sikereket értek el.

A franciáknak ígért bemutatót Le Mans mellett tartották egy versenypályán, egy nagyrészt újjáépített géppel, mivel az Amerikából küldött darab szinte teljes egészében megsemmisült a Le Havre-i vámoltatás során. A tribünön nagyrészt helyiekből álló, várakozással teli tömeg, és számos riporter és újságíró foglalt helyet. 1908 augusztusa volt, majdnem négy év és nyolc hónap telt el az első, történelmi repülés óta. Délután háromkor egy csillogó, fehér gép gurult ki a kocsiszínből, de Wilbur előkészületei annyira aprólékosak voltak, hogy már hat óra is elmúlt, mikor halk hangon bejelentette: „Uraim, repülni fogok." Nyugodt és magabiztos volt, annak ellenére, hogy a testvéreket hencegőknek és csalóknak tartották. Berg később ezt mondta:

> *„Ami számomra a legdrámaibb hatást tette, az volt, hogy egyáltalán nem volt úgy öltözve, mint aki vakmerő, vagy szokatlan tettet készül végrehajtani. Természetesen nem volt erre a célra készített pilótasisakja vagy kabátja, mivel akkoriban ilyen felszerelés még nem is létezett. Abban a szürke öltönyben volt, amit gyakran viselt, és sapkában. És mint mindig, amikor nem overallt hordott, magas, keményített gallér volt rajta."*

Üdvrivalgás kíséretében szállt fel, megfordult, és a tömeg felé vette az irányt. Kecsesen manőverezett, több teljes kört is megtett, és finoman landolt, mindössze méterekre attól a helytől, ahonnan felszállt. Kevesebb, mint két percig volt a levegőben. A tömeg őrjöngött. Louis Blériot, aki maga is pilóta volt, és jelen volt az eseményen, le volt nyűgözve. Ahogy maguk a franciák is. Azonnal kinyilvánították tetszésüket. A Wright testvérek teljesítményével kapcsolatos minden kétkedés elillant, az emberek tudták, hogy új korszak kezdődött. Wilbur Le Mans-ben maradt a nyáron és egész ősszel, utasokat vitt fel magával. A tömeg özönlött, mágnások, királyok, Európa minden szegletében lakó emberek érkeztek autókkal és különvonatokkal.

Orville próbarepülés közben kis híján halálos balesetet szenvedett a viginiai Fort Myerben, ahol a hadseregnek készült bemutatni a repülőt. A propeller egyik része letört, olyan rezgést indítva ezzel, amitől az egyik feszítődrót elszabadult, és a lapátra csavarodott. A repülő irányíthatatlanná vált, egyik, majd másik irányba fordult, végül beleállt a földbe. A gép utasa, Thomas Selfridge hadnagy órákon belül meghalt. Orville-t törött lábbal, csípővel és bordákkal szállították kórházba, ahol húga ápolta, aki azonnal elindult hozzá, mikor a hírt meghallotta. Hat hét telt el, mire ki tudott kelni az ágyból, és mankók segítségével lábra tudott

állni. Ennek ellenére ő és Katharine Európába hajóztak, hogy Wilburrel legyenek, aki hajnali egykor selyem kalapban és szmokingban várta őket a párizsi pályaudvaron.

Egy dél-franciaországi – és így enyhébb telet élvező – nyaralóhelyen, Pau-ban a repülések folytatódtak. A gép akkor már négyéves volt. Sok repülésen volt már túl, túlélt zuhanásokat és számtalanszor javították már. Ám Wilbur még mindig öt-hat repülést tett naponta, ingyen vitte magával az utasokat. A spanyol és az angol király is ellátogatott Pau-ba, hogy a repülőgépet megnézze. Később, Rómában az olasz király és J.P. Morgan nézte a repüléseket. Katherine életének legboldogabb napjait élte. Többször is felrepült bátyjával, és franciaórákat vett Pau-ban.

Mikor 1909 májusában hazahajóztak, Wilbur már több mint egy évet töltött Európában, és Párizs környékén már meghökkentő számú, összesen tizenöt gyárban építettek repülőket. McCullough így ír:

> *„Ott, Franciaországban történt, az, hogy úgy repült, ahogy ember még sehol ezen a Földön. Le Mans-ban és Pau-ban többet repült, mint bárki korábban, és minden távolsági, sebességi, magassági rekordot és a levegőben töltött idő rekordját megdöntötte, és ő repült először úgy, hogy utast is vitt…”*

A következő években életüket az üzleti ügyek töltötték ki, és az a számos keserű per, melyet szabadalmuk és hírnevük védelme érdekében kellet indítaniuk. 1910 után, egy rövid berlini repülést követően Wilbur soha többé nem szállt gépre. Állandóan üzleti úton volt New Yorkban, Washingtonban vagy újra Európában, mikor a „teljes testi és lelki kimerültségtől” megbetegedett, és 1912-ben belehalt a tífuszba. 45 éves volt.

Orville még hét évig repült, majd eladta a bátyjával közösen alapított Wright Company-t és felállította saját repüléstani laborját. 1948-ban halt meg.

Ő és Wilbur valójában már évekkel korábban elbúcsúztak, mikor a Huffman Prairie-re meghívták az Aeroplane Club of Dayton-t (Daytoni Repülőgép Klub), családjukat, barátaikat és minden érdeklődőt. Azon a napon Orville emlékezetes bemutatót tartott: több manővert is végrehajtott, miközben alacsonyan szállt, és a hihetetlen, 829 méteres magasságig is feljutott. Ő és Wilbur sosem repültek együtt, hogy egy esetleg halálos balesetben nehogy mindketten odavesszenek, így egyikük biztosan életben marad, és folytathatja a munkát. De ezen egy alkalommal együtt szálltak fel, Orville a kormánynál, egymás mellett.

(The New York Review of Books)

Cord Aschenbrenner

A würtenbergi cárnő

Marianna Butenschön: Mária, Oroszország cárnője. Egy württembergi nő a cári trónon (Theiss Verlag, 2015, 432 oldal

Az uralkodói életrajzok kissé divatjamúltak. Így annál is inkább figyelemreméltó a német történész munkája, aki az Alexandra cárnéról, I. Miklós feleségéről szóló könyvét követően egy másik német származású Romanov cárnéról, nevezetesen Miklós édesanyjáról ír. Vajon megtalálhatók-e még azok a legkeményvonalasabb, Európában mindenfelé szétszóródott Romanov-ház hívek, akiknek ez a könyv íródott? Marianna Butenschön, történész, újságíró, Oroszország-tudós, bizonyosan nem Romanov-párti. Sokkal inkább azt mutatja be, hogy a württembergi Zsófia Dorottya hercegnőn keresztül – aki mint I. Pál orosz trónörökös második felesége, 1776-ban vette fel a Mária nevet – milyen nagyszerűen elmesélhető az orosz és az európai történelem egyik fejezete – egy másik, azaz keleti perspektívából nézve. Az olvasó szemei előtt a történetből szépen kibontakozik, hogy ez a cárné, II. Frigyes porosz király unokahúgának lánya és Nagy Katalin menye, milyen fontos szerepet játszott a cári birodalom életében abban, hogy az a Napóleon nevével fémjelzett európai korszakfordító átalakulásból mint vezető európai nagyhatalom kerüljön ki.