EGY ASSZONY VILÁGRASZÓLÓ TALÁLMÁNYA.

Írta: LÁSZLÓ ARTÚR.

Nem repülőgépről, sem valami automobilról vagy gépcsónakról van szó, hanem „csak" egy motorról, vagyis hajtógépről, mely azonban az egész járműtechnikát át fogja alakítani és általában hatalmas fejlődést fog teremteni mindenütt, ahol gépmunkának szolgáltatása szükséges, tehát az ipari telepeknél, gyárakban, bányákban, stb.

Hogy ennek a gépnek lényegét megérthessük, jelentőségét kellőképpen méltányolhassuk, tekintetbe keli vennünk, hogy a motortechnikának főelve: minél kisebb helyen, minél kisebb súly mellett a lehető legnagyobb munkamennyiséget produkálni. A legelterjedtebb motor még mindig a gőzgép, jóllehet ez azonos munkateljesítmény mellett a legtöbb helyet igényli és a legnagyobb súlylyal bír.

Nagy haladás volt, mikor a nagy helyet igénylő vízgőzfejlesztésről áttértek az égési anyagoknak pl. a benzinnek elgázosítására és a gépet a gázkeverék robbanása segélyével hajtották. Ezek a gázgépek. Hasonlóképpen nagy haladást mutatnak a gőzturbinák, melyeknél ugyan még mindig van vízgőzt fejlesztő kazán, de maga a gép előnyösebb: a gőzgépnek ide-oda járó dugattyúval bíró hengere és rudazata helyett a kis helyet igénylő és gyorsan forgó lapátos turbinakerék van alkalmazva. Ha az utóbb említett két gépnemnek: a gázgépnek és a gőzturbinának előnyeit egyesítjük, oly gépre jutunk, mely vízgőz helyett robbanó gázkeverékkel, dugattyús henger helyett forgó lapátos kerékkel dolgozik. Ez a gázturbina, mely a motortechnikának említett főelve szempontjából eddig a legelőnyösebb. A gázturbinák közül pedig a tudomány mai állása szerint a legcélszerűbb az a gép, melynél a gázkeverék nem lassan ég el, hanem gyorsan robban. Ez az exploziós gázturbina. És ennek a gépnek, mely a súly és helyszükséglet csökkenése szempontjából a motoroknak eddig legtökéletesebb alakját mutatja, mely a géptechnikának egyik legnagyobb vívmánya, mely joggal tekinthető a jövő motorjának: egy asszony az eredeti feltalálója.

Ez a gép egészen új perspektívát nyit meg mindenütt, ahol gépmunkát kell szolgáltatni; hatalmas gépház helyett kis „gépkunyhóban" férhet el a gép, mely egy egész gyárnak vagy világító telepnek szolgáltatja majdan a szükséges energiát; de többek között közelebb hozza a repülés kérdését is az igazi megoldás felé: hiszen a repülőgépek technikájának „életkérdése" az, hogy minél kisebb súlyú motor a legnagyobb munkát szolgál" tassa és az eddigi repülőgépek sikerei is nagyrészt a könnyű motoroknak köszönhetők. Mennyivel inkább lesz majd ezután, az említett géppel, lehetséges az, hogy az ember igazán erős szélben is repüljön.

Sajátságos, hogy ami annak az asszonynak érdeme, az egyúttal hátráltatja is ennek a nagyszerű gépnek gyors elterjedését – legalább egyelőre. Mert Rappaport asszony gépjét szabadalmaztatta, szabadalma le is járt, szóval, miután a dolog már ismert, más már nem kaphat ily gépre szabadalmat; már pedig a gyárak nem szívesen fognak hozzá egy új gép gyártásához, mely, minthogy szabadalom híjján szabad a verseny, kockázattal jár.

Őszintén szólva, a szakemberek közül is még kevesen tudnak e gépről, mert a gázturbina technikája még a kezdet kereteiben mozog, de akik csak tudomást vesznek e gépről, kell, hogy elismerjék annak nagy jelentőségét. Nekem is véletlenül jutott kezemhez Dr. „Wegner heidelbergi mérnöknek erre vonatkozó új könyve, melynek tanulmányozása közben bukkantam e passzusra: „Der Ur-Erfinder dieser Gasturbine ist übrigens eine Dame, Frau Rosa Rappaport in Breslau, was vielleicht nicht uninteressant ist."

„Nicht uninteressant!" ez erre talán kissé gyenge szó. Mert a feministák büszkén hivatkozhatnak e gépre, hangsúlyozván, hogy a nő még abban a korban is,

amikor a technikai tanulmányokból még legnagyobbrészt ki van rekesztve, máris olyan kiszámíthatatlan fontosságú találmánnyal gazdagította a technikát.