NŐK AZ AVIATIKÁBAN.

Írta: LÁSZLÓ ARTÚR.

A levegő meghódítása történetének alig van szaka, mely ne mutatna kiváló női szereplőket A léghajózásnak tulajdonképpeni története 1783 június 4-ével, a Montgolfier fivérek első nyilvános kísérletével kezdődik, de már néhány esztendővel ezután akadtak nők, akik a légi utazás előfeltételének, a különösen abban az időben vakmerőséggel határos bátorságnak legszebb tanújelét adták. Sőt Garnerín asszony (1797) a vakmerőségben felöl is múlta légi kollégáit, amennyiben légi útjait rendszerint azzal fejezte be, hogy az elért tetemes magasságból ejtő ernyővel ugrott le Hosszú listát állíthatunk össze azokról a nőkről, akik akár a sport kedvéért, akár tudományos vizsgálódás céljából többször és sikerrel küzdöttek meg a magasabb régiók veszélyeivel. Sok adatot találunk róluk az aeronautika történetének minden fázisában. Az 1909. évi M/m. frankfurti aeronautikai kiállítás lapja is beszámolt róluk. Minthogy azonban a mai kor gyermekei jobban érdeklődnek a levegőnél nehezebb repülőgépeknek sportja és technikája, vagyis

az aviatika iránt, nézzük, vajjon mutat-e az aviatika is kiváló női szereplőket?

A mai aviatika az automobilizmusnak köszönheti eredetét, abból fejlődött ki, mert az automobilmotor, a vezérlő szerkezetek, stb. fejlődése tette lehetővé a mai repülőgépek alapját képező problémának gyakorlati megvalósítását. Minthogy már most a különböző automobilversenyeken, melyek a nagy gyorsaság, útnehézségek és egyéb akadályok és veszélyek folytán a résztvevőktől rendkívüli higgadtságot, ügyességet és kitartást követelnek meg, gyakran tűntek ki a nők, sőt első díjak nyerteseiként is, a kutató már előre tudja, hogy a bár fokozottabb nehézségeket magában rejtő aviatika sem szűkölködhet női szereplőkben.

Mikor a „Wright-fivérek (kiknek Katarina nővére is említést érdemel) először vonták magukra az egész világ figyelmét franciaországi repüléseikkel, nem egy nő akadt, aki légi útitársul szegődött a (két utassal való repülésnél fokozottabb mértékben) veszélyes vállalkozáshoz. De ezzel nem elégedtek meg, hanem csakhamar felcsaptak önálló pilótáknak és azóta az „aviatrice”-k száma folyton szaporodik, különösen kitűnt közülök De la Roche bárónő és Miss Spencer Kavanagh, aki Pau-ban nagy sikerrel vezette Blériot-féle monoplanját De la Roche bárónő az egyiptomi Heliopolisben március elején megtartott repülőgépversenyen is kitűnt, amennyiben Bogos-Nubar pasa díjáért küzdve (feltétel: Heliopolisból a piramisokhoz és vissza) megnyerte az Í000 frankos díjat. A kultúra diadalának valóban gyönyörű képe lehetett, midőn Ős-Egyiptom évezredes romjai a szfinxek és piramisok felett a XX. században megjelent korunk legnagyobb vívmánya és büszkesége, a repülőgép és – azt egy nő vezette!

Néhány héttel ezelőtt egy-két szaklap röviden említette, hogy Bécs közelében siklórepülési versenyt tartottak meg, melyben egy bécsi kisasszony lett az első díj nyertese. Ebben a rövidke hírben a sorok írója még a fent említetteknél is fényesebb adatot lát. A sikló repülőgép, melyben nincsen semmiféle hajtó szerkezet (motor és légcsavar) és melyet valamely magasabb pontról pl. dombról egyszerűen lebocsátanak, a legveszélyesebb repülő alkalmatosság, (az aviatika első úttörője: Lilienthal halálát is sikló repülőgép okozta) mégis a sport és a tudomány szempontjából fontos kísérletek tárgya lévén, többször akadtak vezetői, nő azonban az említett versenyen első ízben és íme mindjárt a legnagyobb sikerrel próbálkozott vele·

Nincsen emberi tényked és, mely annyi lélekjelenlétet, vakmerőséget, kitartást és ügyességet igényelne, mint a repülőgépek vezetése. A jó pilóta tulajdonságai az „Übermensch” tulajdonságaival határosak és az előítéleteknek össze kell zsugorodniuk ama tény előtt, hogy ezen Obermenschek között nők is akadtak és akadnak, még pedig folyton gyarapodó számban.