

A „SUPERBO VOLO“ BALBO LÉGI ÚTJÁNAK JELENTŐSÉGE

Hosszú előkészület után 1933 július i-én Orbetelliből a 24 Savoia Marchetti S—55. repülőgépből álló olasz ú. n. „Azúrflotta“ az Északatlanti Óceánon át vezető repülésre startolt Chicago végcéllal. Evvel a repüléssel az olaszok oly teljesítményre vállalkoztak, ami a repülés történetében eddig még ismeretlen volt és elérhetetlennek látszott. A vállalkozás nagyszerűen sikerült és a teljesítmény annál bámulatramétoóbb, mint hogy az olasz repülés alig 1923 óta, tehát kereken tíz év alatt, a fasiszta kormány uralomrajutásával, vad káoszról fejlődött ki olyan időben, amikor Franciaország, Anglia és Amerika már alaposan megszervezett, kiterjedt és fejlett légügyi szervezettel bírtak. A sors és kitartás azonban a fiatal olasz repülés számára tartotta fenn azt a dicsőséget, hogy egy vízirepülőhad zárt kötelékben az Alpok nehéz terepe és az Óceán felett átrepüljön, hogy az Egyesült Államok világkiállítására ellátogasson és az olasz színeket odaát hatalmas, dicsőséges légitottával csillogtassa.

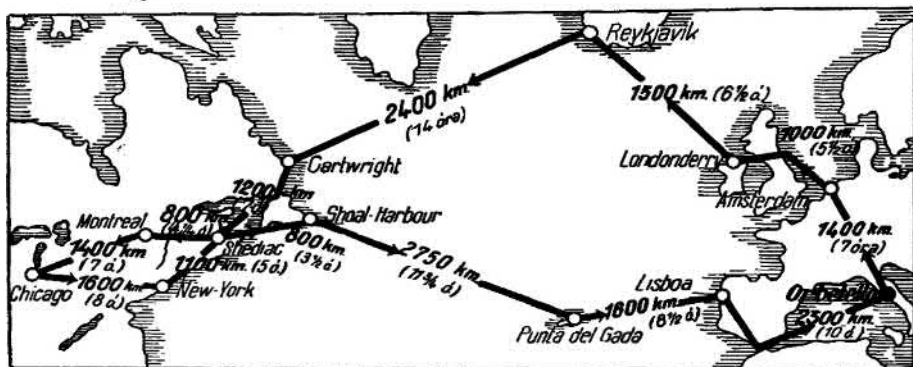
A SZÁZ FÖNYI legénységgel és Balbo tábornok, légügyi miniszter parancsnoksága alatt végrehajtott vállalkozást Mussolini és Balbo már a braziliai óceánrepülés eredményes befejezése után jelentették be és eredetileg földkörüli repülésnek tervezték. Csak a keletázsiai háborús bonyodalom miatt változott meg ez a terv, de kétségtelen, hogy hamarosan erre is sor fog kerülni.

A chicagói repülés az udvariassági tényen kívül elsősorban hatalompolitikai, propaganda és főleg azt a célt szolgálta, hogy az Európa és Amerika közötti légiforgalom problémájának gyakorlati lehetőségeit vizsgálja. Most már némi idő múltával a kihatásokat nézve, érdemes ezekkel a célokkal bővebben foglalkozni. Kétségtelen, hogy a vállalkozás a fellépő nehézségeket (magas hegység, terep, időjárás), továbbá az út hosszúságát illetően (a világ kerületének fél berepülését jelenti) egyedülálló teljesítményt jelent. A tömegvállalkozás előtt ezen a vonalon ezideig csak négy ízben sikerült kelet-nyugati irányban az Óceánt átrepülni, ami mutatja e repülés rendkívüli értékét.

Vonalvezetés. A Róma—Chicago-i és visszavezető utat három szakaszra oszthatjuk: az európaira, az atlantira és az amerikaiira.

Az európai szakasz az Alpok övének átrepülése miatt jelentett nagy nehézségeket, mert túlnyomóan kedvezőtlen időjárás mellett túlterhelt vízigépekkel és hozzá zárt kötelékben kellett magashegységet átrepülni.

Az atlanti szakaszban az Island—Labrador alszakasz képezte a legnehezebb részt, mert ott sűrű, hirtelen fellépő ködfalakkal kellett számolni. Ott tehát kényszerűségből sor kerül az ú. n. „vakrepülés“-re (tisztán műszerek alapján), ami ugyan ma már egyes repüléseknél nem képez problémát, kötelékben azonban még megfagyott tér-, táv- és magasságkülönbségek mellett is legnagyobb követelményeket támaszt a pilóták iránt, minthogy párszáz méteres eltérés csak másodperceket jelent.



Az amerikai szakaszon a labradori part mentén sűrűn fellépő viharok és ködök képeznek kellemetlen akadályt.

A visszafelé vezető útvonal amerikai szakaszára általában ugyanez mondható. Az óceán átrepülése az uralkodó időjárás szerint vagy Anglia, vagy az Azorok irányában történhetik. Az állandó nyugati légáramlat miatt az út hosszúsága ellenére a repülés könnyebb. A további európai szakasz viszonylagosan könnyű repülést jelent. Az egyes útszakaszok hosszát a mellékelt ábra mutatja.

A REPÜLŐHAD ÖSSZEÁLLÍTÁSA ÉS TAGOZÓDÁSA. A had személyzetét önként jelentkezés és gondos kiválogatás alapján állították össze. A résztvevők általában igen fiatalok voltak és alig volt közöttük olyan, aki az előző 1931-es braziliai repülésben résztvett. Minden gép személyzete négy főből, egy parancsnokból, 1 másodpilótából (tiszték) és egy-egy rádiótávírárszból és szerelőből (altisztek) állott. A személyzetet szinte egy évig az orbetellói különleges iskolában gondosan kiképezték navigációban és távrepülésben a legnehezebb meteorológiai viszonyok mellett.

A repülőhad maga négy századra tagozódott.

Gépfelszerelés. A felhasznált repülőgépek a világhírű „Società Idrovolante Alta Italia“ cég Savoia Marchetti S—55 típusú vízigépei voltak. Ezek a brazíliai óceánrepülés tapasztalatai alapján lényeges javításon estek át és a fasizmus tízéves évfordulójának emlékére S—55—X jelzést kapták.

A gépekben 18 hengeres Isotta-Fraschini „Asso 750“ és 880 Le-t kifejtő motorok voltak beépítve. Repülőgépek teljesen tengerállóak, rádióval, navigációs és minden egyéb műszerrel gazdagon voltak felszerelve.

A repülés végrehajtása. Eredetileg naponta egy-egy útvonal-szakasz átrepülése volt tervbe véve, azonban a kedvezőtlen időjárási viszonyok az indulást késleltették, majd a Reykjavik és a labradori partok előtt makacsul kitartó viharzóna egy heti várakozást parancsolt. Az egyébként zökkenés nélkül haladó Azúrflotta útját csak az amsterdami és azori leszállás alkalmával előállott egy-egy sajnálatosan halálos kimenetelű szerencsétlenség zavarta meg. Részleteiben a repülés a következőképp zajlott le:

1933. július i.: I. Orbetello—Amsterdam szakasz, 1400 km. Többhetes várakozás után július i-én 6 óra 30 perckor K. E. I. (középeurópai idő) szerint indult el Orbetellóból a 24 sor- és 1 tartalékgépből álló repülőhad Balbo tábornok vezetése alatt. A gépek 135 postaszákok vittek el 8400 Európába és 10.500 Amerikába szóló levéllel. Genova, Milánó, a Splügen-hágón át (4000 m-es repülőmagasság) Zürich, Bazel és a Rajna mentén vezetett az út Amsterdamig, ahol a leszállás 13 órakor történt. A leszállásnál az egyik vízigép átvetődött és a gép szerelője, Quintavalle altiszt, sajnos, életét veszítette. A repülés ideje alatt először a francia, majd a hollandi légierők adtak díszkíséretet az Azúrflottának.

1933. júl. 2.: II. Amsterdam—Londonderry szakasz, 1000 km. A következő napon a szerencsétlenül járt gép helyett beállított tartalékgéppel 7 órakor (K. E. I.) indult a 24 gépből álló had és aránylag kedvező idő mellett és az angol légierők egyik csoportjának díszkísérete mellett 12 órakor simán érte el Londonderryt.

1933. júl. 5.: III. Londonderry—Reykjavik szakasz, 1500 km. Rossz időjárás miatt a repülést júl. 5-ig kellett elhalasztani, mely 12 és 16 óra között 200 km-en részben ködben és felhőben vezetett át. A repülés simán történt.

1933. júl. 12.: IV. Reykjavik—Cartwright szakasz, 2400 km. Az Óceánon uralkodó viharzóna folytán előállott kényszerszünet miatt csak júl. 12-én 8 és 20 óra között (K. E. I.) került a sor a legnehezebb szakasz áthidalására. A sűrű ködben és a jégképződés veszélye miatt a gépek laza kötelékben, de egymással állandó rádióösszeköttetésben, Grönland magasságáig 100 m-es magasságban repültek és onnan igen kedvező időben 800 m magasságban érték el Labradort.

1933. júl. 13.: V. Cartwright—Shediac szakasz, 1200 km. Már a következő napon igen kedvező időjárás mellett 13 és 20 óra között (K. E. I.) érte el a repülőhad Shediacot, ahol ezrekre menő tömeg fogadta. Ezzel először sikerült 24 géppel, 100 emberrel zárt kötelékben átrepülni az Óceánt.

1933. júl. 14.: VI. Shediac—Montreal szakasz, 800 km. A nagy út legrövidebb szakaszát igen erős ellenszél mellett 14 és 18 óra között (K. E. I.) hajtotta végre a repülőhad. A kikötőváros egész lakossága egetverő ujjongással és szirénabúgással fogadta Balbo légiflottáját.

1933. júl. 15.: VII. Montreal—Chicago szakasz, 1400 km. A repülés tulajdonképpen céljához, Chicagóba a repülőhad 42 amerikai repülőgép díszkisérete mellett 15 és 22 óra között (K. E. I.) hajtotta végre a repülést. A leszállásnál a Michigan-tó körül kb. 1 milliós tömeg várta. A haza és az egész művelt világ szerencsekívánatai mellett a chicagói tartózkodás alatt a repülőhad állandó ünneplésekben részesült.

1933. júl. 19.: VIII. Chicago—New York szakasz, 1600 km. Üdvölvések között és 36 amerikai gép díszkisérete mellett repült át a légiflotta júl. 19-én 12 és 20 óra között (K. E. I.) New Yorkba, ahol a lakosság óriási tömege fogadta. Másnap az Azurflotta 35 főnyi küldöttségét Washingtonban Rooseveltnél is fogadta.

1933. júl. 25.: IX. New York—Shediac szakasz, 1100 km. A gépek alapos átvizsgálása után júl. 25-én 15 órakor startolt a repülőhad a visszarepülésre, mely eredetileg Új-Fundland—Írland irányában volt tervezve. New York milliós lakossága óriási ünnepléssel vett búcsút a dicsőséges óceánrepülőktől és az amerikai repülőbajtársak kísérete mellett a repülőhad 20 órakor (K. E. I.) érte el célját. Útközben egy gép Rockland mellett olaj csötörés, egy gép St. Johnnál benzinhiány miatt kényszerült leszállni. Mindkét gép azonban még aznap elérte a repülőhadat.

1933. júl. 26.: X. Shediac—Shoal Harbour szakasz, 900 km. Már a következő napon 13 és 17 óra között (K. E. I.) kedvező időben repült át a had Shoal Harbourra az újolagos óceánátrepülés kiindulási pontjára. Egy vízigép motorhiba miatt az Eduard-szigetek mellett kényszerleszállásra kényszerült a nyílt tengeren, ami sémán sikerült.

1933. aug. 8.: XI. Shoal Harbour—Azorok szakasz, 1800 km. Az Új-Fundland és Island közötti kitaró kedvezőtlen időjárás miatt Balbo aug. 3-án hirtelen elhatározta, hogy a déli útvonalon, az Azorokon át repül vissza. Ennek alapján rögtön parancsot kaptak az északi útvonalon cirkáló olasz hajók az áttelepülésre.

Augusztus 8-án 8 és 12 óra között (K. E. I.) részben sűrű ködben kitűnően hajtotta végre az átrepülést a repülőhad és kikötési nehézségek miatt 9 gép Pellegrini tábornok parancsnoksága alatt Hortában, 15 gép Balbo tábornok parancsnoksága alatt Punta Delgadában szállott le.

1933. aug. 9.: XII. Azorok—Lissabon szakasz, 2200 km. 6 óra tájban (K. E. I.) gyülekezett Punta Delgada fölött a repülőhad, hogy útját Lissabon felé folytassa. A Balbo-csoport egyik gépe azonban a nagy hullámverésben a startnál elsüllyedt, mely szerencsétlenségénél a gép tönkrement és teljes személyzete megsebesült. Sajnálatosan Squaglia hadnagy később belehalt sérüléseibe. Balbo tábornok a levegőből rádióval rögtön parancsot adott egy rajnak visszatérésre és esetleges segítségnyújtásra. 20 géppel 15 órakor beérkezett Lissabonba és röviddel utána megérkezett a visszarendelt raj is. Squaglia hadnagy halála miatt a gyász jeléül minden ünnepélyes fogadtatás elmaradt Lissabonban.

1933. aug. 13.: XIII. Lissabon—Róma, Ostia szakasz, 2300 km. 7 és 8 óra között (K. E. I.) gyülekezett a repülőhad az utolsó szakasz átrepülésére. Gibraltáron, Mallorcán, Sardinian átrepülve, 18 óra 35 perckor érték el Ostiát.

SZÁZEZRES TÖMEGEK Mussolinival az élen fogadták az Azurflotta győzelmes személyzetét. Győzelmi menet Rómába, kihallgatás a királynál, átvonulás a Konstantin-ív alatt, miként a régi rómaiaknál. Kitüntetések és előléptetések a tisztek és legénység számára, végül Balbo tábornok légimarsallá való kinevezése — képezték új Itália köszönetét és háláját az Azurflotta dicsőséges tette számára.

AZ EGÉSZ VILÁG bámulattal és elismeréssel adózott a fasiszta Olaszország fiatal légijerének ezért a páratlan tömeges sportteljesítményért. Oroszlánrésze Balbo légimarsallt illeti meg, aki mint Európa kétségtelenül legismertebb és legnépszerűbb légügyi minisztere, céltudatos, sohasem lankadó energiával küzdött Olaszország légi érvényesüléséért (Coscienza aeronautica) és ennek fáradhatatlan szervezője és szellemi vezetője lett. Ferrarában született 1896-ban. A háborúból, ahol mint alpini tiszt teljesített szolgálatot, Udinéba tért vissza és megalapította a „L'Alpino“ című lapot. Lapjával a fasiszta eszmék szolgálatába állt. A történelmi római menet óta, mint Mussolini négy alvezérének egyike, először mint a fasiszta milícia főparancsnoka, azután 1925-ben gazdasági és 1926-ban légügyi államtitkár lett. Rövid hónapok alatt megszerezte a pilótabizonyítványt és kitűnő szakemberré képezte ki magát. 1928-ban a légierők tábornokává, 1929-ben légügyi miniszterré és végül 1933. aug. 14-én légimarsallá lépett elő. Fiatal tetterejét és fanatizmusát heves egyéniségének lobbanékonyásával vetette latba az olasz légügy fejlesztésére és ennek jellemzője, hogy minden szervezési és vezetési munkán kívül, mint vezetőpilóta a gyakorlati távrepüléseken és nagy nemzetközi repülőraideken személyesen is résztvett. Említésre méltó erre vonatkozó klasszikus kijelentése: „A repülés olyasvalami, amit nem hátulról tolni, hanem előről húzni kell!“

A „Crociera aerea del decennale“ óceánrepülés, mint eddig egyedülálló sportteljesítmény, még technikai, kereskedelmi és gazdasági, végül katonai szemszögből érdemel méltatást.

TECHNIKAI SZEMPONTBÓL nem eléggé méltatható a 20.000 km-es repülés egyrészt a személyzet, másrészt az anyag szempontjából. A fasiszta olyan ifjú generációt teremtett, melyre a repülés igen nagy hatással van és csodálatos teljesítményekre sarkalja. Az olasz repülés immár azt a nagy továbbfejlődést mutatja, hogy az individuális csúcsteljesítményekről áttérhetnek a kollektív vállalkozásokra, mint amelyek a tömegteljesítmény fejlesztésére és megítélésére a legnagyobb értékkel bírnak. A távrepülési

vállalkozások sora és 900 gépes légihadgyakorlatok mind ezt mutatják az utóbbi évek folyamán.

De nemcsak a gondos, minden időjárási és egyéb nehézségek melletti kiképzés és továbbképzésnek, hanem a gondos műszaki előkészítésnek, a repülőgépanyag alapos kifejlesztésének köszönhető az, hogy ezt a 13 szakaszos óriási utat, mely eléri a föld kerületének felét, jóformán zökkenő nélkül tehették meg. Ez a teljesítmény egészen elsőrangú repülőiparra és igen megbízható műszaki szolgálatra vall.

KERESKEDELMI és közgazdasági szempontból Olaszország mint tengerővezte ország számára, rendkívüli jelentőséggel bír úgy kereskedelmi, mint hatalmpolitikai vonatkozásban a nagy tranzóceán légiforgalmi vonalhálózatba való bekapcsolódás és egyes vonalak birtoklása. Olaszországban felismerték a kezdeményezés jelentőségét és ezért a Földközi-tengeren át és a délamerikai latin államokba vezető utakon kívül, a régóta tervezett Európa—amerikai légiforgalom lehetőségeinek vizsgálatára és kipróbálására is vállalkoztak. A tömegvállalkozás sikere a nagy tervet bizonyára nagy lépéssel vitte előre a megvalósulás felé.

Természetesen ezek a sikerek az olasz repülőgépiparnak is hatalmas propagandát jelentenek. Eredménye eddig az, hogy míg 1930-ban a világ repülőipar export piacát 90%-ig a franciák és részben az angolok tartották kezükben, addig Olaszország most váratlanul és hirtelen előretört és délamerikai, kínai, balkáni szállításaival piacot tudott teremteni a belföldön magas színvonalon fenntartani kívánatos hazai repülőipar számára. Ez viszont a repülőipar jó foglalkoztatásán és a munkanélküliség csökkentésén kívül megint hozzájárul a légierők előnyös anyagfelszerelési továbbfejlődéséhez.

KATONAI szempontból említést érdemel, hogy a vállalkozás résztvevői természetesen katonák és a gépanyag is katonai volt. Ez a tény különösen Franciaországban és Jugoszláviában — érthető okokból — bizonyos mértékig különleges reflexiókat váltott ki a napisajtóban. Az említett államok támadószándékot látnak benne és azzal érvelnek, hogy ezzel a felfegyverzett géptípussal Bukarest—London—Észak-Afrika félkörben bármikor támadást rendezhetnek, holott egyáltalában nem ez a valóság. Közismert, hogy az olasz félsziget kiterjedt partvidékével és északon koncentrált iparával annyira nyílt határokkal rendelkezik, hogy a nemzeti önvédelem keretében a hatásos védelmet természetesen csak a légierők nyújthatják.

A fasiszmus munkája, mely önértetes nemzeti gondolkodással, helyes külpolitikával és céltudatos munkával oly hatalmas erőt váltott ki az olasz nemzetből, máris meghozta gyümölcsét. Az önálló légierő, a nagy repülővállalkozások és önálló légiháború gondolata, melyet a néhai Giulio Douhet olasz tábornok elmélete alapján „douhetizmus”-nak neveznek, az ország eredményes védelme szempontjából nem találhatott volna jobb morális atmoszférát, mint a fasiszta új Itáliában.

Mussolini békés politikája közismert, mégis olyan gyakorlati erőpróbák, mint ezek a sorozatos nagyteljesítményű repülések, sokban hozzájárultak ahhoz, hogy Olaszország irányadó politikai hatalommá lépett elő Európában. Minden állam csak bámulattal adózhat ennek az óriási fejlődésnek.

VITÉZ SZENTNÉMÉDY FERENC