

A magánrepülés az Északamerikai Egyesült Államokban.

John Paul Andrews: Az ön saját repülőgépe (Your Personal Plane).

Az Amerikai Fegyveres Erők (American Armed Forces) parancsnoksága az amerikai kiadókkal megállapodást kötött, amely szerint a háború tartamára a Háborús Könyvügyi Tanács (Council on Books in Wartime) a fegyveres erők tagjainak kizárólagos használatára, haszon nélkül könyveket ad ki. Ezek egyszerűbb formában jelentek meg, mint a könyvpiacra, de teljes szöveggel és nem kerültek kereskedelmi forgalomba.

Ez olyan megoldás, amelyet véleményem szerint nálunk is megfontolás tárgyává kellene tenni.

Ebben a sorozatban igen sok könyv jelent meg és ezek között az „Ön saját repülőgépe“. Hogy milyen fontosnak tartják Amerikában a magánrepülés ügyét, mutatja, hogy az előszót a világpolitikában nagy nevezetességre szert tett Henry A. Wallace, a Department of Commerce (a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztériumnak felel meg) akkori vezetője írta. Ebben kifejti, hogy a háború óriási repülőgépipar kifejlesztését tette szükségessé, amely 1944-ben 1,900.000 munkást foglalkoztatott 20 milliárd dollár értéket termelt. Káros volna a befektetett tőkét és a szakmunkások szakképzettségét veszendőbe menni hagyni, ezért a polgári repülés fejlesztésére kell törekedni. Becslése szerint 2 éven belül (az előszót 1945-ben írta) a polgári repülőgépek gyártása 150.000, 8—10^{éven} belül 400.000 munkásnak adhat közvetlenül vagy közvetve munkát és jövedelme 1,700.000.000 dollár körül lesz. A polgári repülés fejlesztése terén nagyon fontos a magánrepülés elősegítése *állami támogatással is* és ezzel kapcsolatban új repülőterek építése. Egészen szokatlanul hangzik ez a magánkezdeményezés hazájában, azonban Wallace úgy véli, hogy az ezekben befektetett tőke épügy kifizetődik, mint az országutak építése esetén és a polgári repülés fejlesztése közvetve az egész nemzetgazdaságra is hasznos, élénkítő hatással lesz.

A könyv célja elsősorban az, hogy mindenkinek, aki a „saját repülőgép“ gondolatával foglalkozik, bemutassa a helyzetet.

1941-ben az USA-ban a bejegyzett könnyű repülőgépek száma „csak“ 24.124 volt, míg a gépkocsiké 27,400.000.

A könnyű repülőgépipar ezért csak mellékesnek látszott a gépkocsi ipar mellett, bár 7 év alatt (1935—42) 100,000.000 dollár értéket termelt, az előállított repülőgépek nagyobb része 2000 dollárnál olcsóbb volt. A felfelé ívelő fejlődést megakadályozta a háború. Újramegindulásának első évében azonban már 200,000.000 (illetőleg a mellékiparokéval 350.000.000) dollár értékű termelésre lehet számítani.

A szerző szerint a legfontosabb az érdeklődők meggyőzése arról, hogy szükségük van repülőgépre, hogy repülőgéppel, bár használata valamivel még drágább a gépkocsinál, gyorsabban, messzebb és biztonságosabban utazhatnak, mint bármilyen földi járművel és hogy üzemköltségei nem lényegesen nagyobbak a nagyobb és gyorsabb gépkocsikénál; mert ha a repülőgép elveszti a fényűzés látszatát, a gyártónak nyert ügye van.

Az elhalálozási lehetőségeket illetőleg tájékozódásul szolgáljon, hogy a háború előtti években az USA-ban statisztikai adatok szerint a magánrepülőgépek évi utasmérföld (1 mérföld 1,609 km) teljesítménye (528 millió), a gépkocsié (500.000 millió) és a vasutaké (24.000 millió) mellett ugyan messze elmaradt, azonban, míg a gépkocsi utazások átlagos hosszúsága csak 15 mérföld, addig a repülőgép utazásoké 420 mérföld volt. A gépkocsi utazások legnagyobb része 6 mérföldnél rövidebb, ezeket tehát repülőgéppel nem észszerű elvégezni. Viszont hosszabb utak esetén a saját repülőgép nagy időmegtakarítást jelent, ami például kereskedelmi utazóknak különösen fontos.

Általában várható, hogy a magánrepülőgép tulajdonosok a repülőgépvezető növendékek, a kereskedelmi utazók, magánvállalatok és azok közül fognak kikerülni, akik idáig két gépkocsit tudtak tartani. A háború alatt szünetelő szünidei utazások iránti kedv fokozott újjáéledése is növeli az érdeklődést a magánrepülés iránt.

Az oklahomai „repülő-farmerek“ példája pedig megmutatta, hogy a mező- és erdőgazdaságban milyen kitűnő szolgáltatásokat tehet a repülőgép (vetés, permetezés, felügyelet repülőgépről, piacra szállítás).

Arra azonban nagyon nehéz még hozzávetőleges adatokat is mondani, hogy hány könnyű repülőgép lesz az évi szükséglet és még kevésbé, hogy a forgalom lebonyolításához hány új repülőtér lesz majd szükséges. Mégis megközelítő becslés szerint 350.000 repülőgépet lehet mint legkisebb szükségletet előirányozni négy év alatti gyártásra. Ez 2000 dollár átlagos árral évi 200.000.000 dollár értéket jelent, ami az 1943. évi egész ipari termelésnek ugyan csak 10%-a, de a nagy repülőgépgyártó iparral együtt felülmúlná a hatalmas amerikai gépkocsiipart.

Azokban a repülőgéphasználat szükségességéről való meggyőződés és a szándék nem elég, ha az anyagi feltételek nincsenek meg.

A magánrepülés előmozdítására legelőször is szükséges a kiképzés költségeinek csökkentése, ez viszont elsősorban a repülőgép kezelésének egyszerűsítésével, a kiképzési repülési órák csökkentésével érhető el.

A repülőgép beszerzési árát illetőleg kedvezőek a kilátások. A háború kifejlesztette nagy repülőgépipar a gyártási módszereket egyszerűsítette, a beszerzett nagyteljesítményű munkagépek beszerzési ára törlesztődött a háborús munkákkal, részben az anyagok is olcsóbbak lettek (pl. az alumíniumlemez 30%-kal), végeredményben a gyártási költség kb. 50%-kal csökkent. Ennek következtében egyrészt lehetséges lesz a könnyű repülőgépeken eddig szokásos acélvázú, vászonborítású szerkezetekről fémborítású héjszerkezetekre áttérni, amelyeknek karbantartási költségei is kisebbek lesznek; másrészt pedig a jelenlegi, illetőleg a háború előtti árak az olcsóbb csoportokban 1500—4000 dollárról remélhetőleg rövidesen 1000—3000 dollárra csökkennek.

A repülőgép elterjedése érdekében szükséges a biztosítási díjak csökkentése is, amely jelenleg évenként a vételár 15—20%-át is kiteszi és több mint tízszerese a gépkocsibiztosítási díjaknak. Ez a csökkentés mindenképpen indokolt, mert egyrészt ma már a legfontosabb baleseti okokat legalább részben kiküszöbölték: már dugóhúzóbiztos repülő-

gépeket is gyártanak és a balesetek 51%-a idáig dugóhúzóból származott, azonkívül a leszállási biztonsági berendezések következtében a leszállási balesetek száma is nagyon csökkent és ezért ma már úgyszólván biztosabb repülőgéppel utazni, mint az utcán átmenni; másrészt a magánrepülőgépek növekvő száma is csökkenti a kockázatot.

Ennek következtében a 80—100 lóerő körüli teljesítményű könnyű repülőgépek teljes üzemeltetési költsége, a karbantartást és értékcsökkenést is beleértve, nem fogja meghaladni mérföldenként a $3\frac{1}{2}$ centet (km-ként kb. $2\frac{1}{4}$ cent) a jelenlegi 11 cent körüli érték helyett, és ez már kisebb, mint az átlagos gépkocsi üzemeltetési költsége.

Igy azután hosszabb úton az utazási költség kisebb lehet, mint gépkocsi, társas gépkocsi, vagy vonat esetén, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy az egyébként többnapos utazással járó szállodai költségek is csökkennek, vagy teljesen elmaradnak.

Különböző igények kielégítésére 4 fajta könnyű repülőgép gyártása látszik szükségesnek: az első kisteljesítményű, olcsó gyakorlógép 1000 dollár körüli árban, a második az átlagos magánrepülőgép: 2—üléssel, 1500—3000 dollár árban, a harmadik ennek fényűzőbb kivitele: 2—4 személyes, 2000—3500 árban, a negyedik, nagyobb teljesítményű, a kifejezetten jó vezetők részére való repülőgép: 2—4 személyes, 2500—4000 dollár árban. A motorteljesítmény 65—125 lóerő, a nagyteljesítményű csoportban 200—400 lóerő, az utazósebesség 90—150 mf/ó (145—250 km/ó), illetőleg 125—200 mf/ó (200—300 km/ó).

A szerző ismerteti a háború előtti gyártmányok és részben a jelenlegi tervek fontosabb adatait, összesen 46 repülőgépet; ezek közül 6 két-éltű és 6 helikopter.

Az úti célok jobb megközelítése és a biztonság fokozása érdekében szaporítani kell a kis repülőterek (legalább még 3000 kell, de kívánatos 15.000), leszállóhelyek és vízi repülőgép kikötők számát, még pedig állami támogatással, mint ahogy a kiváló amerikai úthálózat is épült. Érdemes ezzel kapcsolatban megjegyezni, hogy a nagy amerikai útépitési terv megindulásakor a gépkocsik száma csak annyi volt, mint ma a magánrepülőgépeké.

A magánrepülés fejlődése számos munkaalkalmat fog teremteni részben a repülőtéri szolgálatban, részben repülőgépvezetőként. Kell-e például kedvezőbb beosztás olyan vállalati tisztviselő részére, aki a háborúban repülőgépvezető volt, mint a repülőgépvezető titkáré; így megoldódik a gyakorlatbantartás kérdése is.

Mindezek a vázolt amerikai lehetőségek, sajnos, nagyon távolesnek tőlünk. Azt azonban tanulságként szűrhetjük le, hogy ha a világnak jelenleg leggazdagabb nemzete szükségesnek tartja a magánrepülés kifejlesztését még állami támogatással is, részben a tartalékos repülőgépvezetők, stb. gyakorlatban tartásának érdekében, erre, ha szerényebb keretek közt is, nálunk ugyancsak törekedni kell.

Vasy Géza