

Adorján János

(Sorkitófalu, 1882. január 1. – Budapest, 1964. július 2.)

Adorján János gépészmérnök, repülőgép-tervező a hazai repülés egyik úttörő személyisége, gépészmérnöki oklevelét Stuttgartban szerezte 1903-ban, ahol Gottlieb Daimler tanítványa és pártfogoltja volt. 1906–1909 között Párizsban az autóiparban működött, s az akkor kibontakozó francia aviatika hatására kezdett repüléssel foglalkozni. Hazatérve – Magyarországon elsőként – megtervezte és hazai cégekkel elkészíttette repülőgépét és gépének motorját. 1909-ben gróf Andrassy Géza támogatásával, Blériot monoplánjának mintájára építette meg a „Libelle” (Szitakötő) nevű, kéthengeres 25 Le-s Adorján-Dedics motorral szerelt repülőgépét. Első, sikeres felszállását 1910. január 10-én hajtotta végre. A próbaút egyben az első olyan alkalom volt, amikor magyar pilóta magyar tervezésű és kivitelezésű repülőgéppel repült. 1910 őszén a Helios garázs által alapított Blériot-pilótaiskola vezetését vette át, majd 1912-től az autószakmához tért vissza. Több évtizeden át a budapesti Mercedes-képviselőt üzemvezetője volt. A II. világháború után az Ikarus Autóbuszgyár főmérnökeként számos újítással járult hozzá az üzem korszerűsítéséhez és gyártmányai fejlesztéséhez.

Adorján „Libelle” nevű gépe négyszögletes törzzsel és Blériot-éhoz hasonló futóművel készült. Szerkezetileg lényeges eltérése abban volt, hogy a törzs négy hossztartóját bambuszrudak alkották, és ehhez a rácsrudakat bilincsekkel rögzítették. A monoplán szárnya egyfőtartós volt. A gép kormányrendszere gömbcsuklón működő, centrális kormány volt. Az összeépített vízszintes és függőleges kormányosok együtt mozdult el kormányzáskor, így például az oldalkormány kitérésekor a vízszintes helyzetű magassági kormánylap ferde helyzetbe került a gép hossz tengelyéhez képest.



A „Libelle” első próbaútját 1909. december 09-én végezte volna, de a gurulás közben az egyik drótküllős kerék kidőlt. A kerekek agyát ezért meghosszabbították, így a kerekek jobban ellenálltak a fordulókban az oldalirányú erőknél. A munka január elejére készült el. Ekkor Adorján eldöntötte, hogy kipróbálja a „Libellét”. Első sikeres felszállását 1910. január 10-én hajtotta végre. A próbaút egyben az első olyan alkalom volt, amikor magyar pilóta magyar tervezésű és kivitelezésű repülőgéppel repült.

A korabeli sajtó így írt a jeles eseményről: „Adorján beült az ülésbe, és a motort berántották. A pilóta intett, mire mindenki elengedte a gépet, és a Libelle lassan gurulni kezdett. Mikor elérte a megfelelő sebességet, megemelkedett, és egyszer csak fenn volt a levegőben. Szépen, egyenletesen repült a hangárok felé. Magyar pilóta magyar repülőgépen a magyar légtérben, erre eddig még senki sem volt képes.”

Még nem elég!

Nem elég megborzongni,
de lelkesedni kell!
Nem elég fellobogni,
de mindig égni kell!
És nem elég csak égni:
fagyot is bírjon el,
ki acél akar lenni,
suhogni élivel.

Nem elég álmodozni.
Egy nagy-nagy álom kell!
Nem elég megérezni,
de felismerni kell!
Nem elég sejteni,
hogy milyen kor jön el;
jövönket - tudni kell!

Nem elég a célt látni;
járható útja kell!
Nem elég útra lelni,
az úton menni kell!
Egyedül is! Elsőnek,
elől indulni el!
Nem elég elindulni,
de mást is hívni kell!
S csak az hívjon magával,
aki vezetni mer!

Nem elég jóra vágyani:
a jót akarni kell!
És nem elég akarni:
de tenni, tenni kell!
A jószándék kevés!
Több kell: - az értelem!
Mit ér a hűvös ész?!
Több kell: - az érzelem!
Ám nemcsak holmi érzés,
de seb és szenvedély,
keresni, hogy miért élj,
szeress, szenvedj, remélj!

Nem elég - a Világért!
Több kell: - a nemzetért!
Nem elég - a Hazáért!
Több kell most: - népedért!
Nem elég - Igazságért!
- Küzdj azok igazáért,
kiké a szabadság rég,
csak nem látják még,
hogyan nem elég!
Még nem elég!