A magyar repülésügy fejlődése az I. világháború végéig

A magyar repülők helyzete korántsem volt olyan kedvező, mint a külföldi úttörőké. Míg külföldön az állam és a magánemberek tekintélyes összegekkel támogatták a repülés ügyét, addig Magyarországon teljesen közönyösek voltak iránta. Blériot az 1909-es La Manche átrepülése után, ugyanezen év októberében Budapesten ejti bámulatba a nézők ezreit. A hazai repülők pedig még csak a kezdet kezdetén voltak ekkor.

A Magyar Aeroklub 1910-ben nemzetközi versenyt rendezett. Ez technikai szempontból azt jelentette, hogy a külföldi résztvevők sikere a magyar repülés fejlődésére bizonyos hatással volt. A helyzet a repüléstudomány művelése területén is sivár volt. Bánki Donát a műegyetemen az 1913/14. tanévben fakultatív tárgyként kezdte meg az oktatását. Bánki figyelmét a repülés problémáira a stabilizálás kérdésére irányította.

Giroszkóppal vezérelt szervomotoros stabilizátort szerkesztettek Melczer Tibor és Vágó Pál mérnökök. Ennek alapelvei szerint tervezte Vágó a háború után a német Zeiss cég számára repülőgépről fényképező készülék automatikus felfüggesztő szerkezetét.

Külföldön a sorozatos repülésügyi sikerek lehetővé tették a jól bevált géptípusok sorozatgyártását. A hadvezetőség korán felismerte a repülőgép katonai alkalmazásának szükségességét. Gyártható típus nem volt, de ennek ellenére 1913-ban megalakult Budapesten a Magyar Repülőgépgyár, amelynek első vezetője a jó nevű pilóta, Wittmann mérnök volt. 1914-ben az aszódi javítóintézet karosszéria műhelyéből létrejött a Lloyd gyár. A magyar ipar mindjárt a háború első heteiben tudta biztosítani a magyar hadsereg repülőgép-szükségletét. A magyar gyárak 1918-ban 778 repülőtestet (sárkányt), a háború egész tartama alatt 2069 db testet és 1146 db motort gyártottak. Összehasonlításul az ellenséges nagyhatalmak össztermelése 14 000 sárkány és 200 000 motor volt. A szövetséges Németország 47 000 sárkányt és 42 000 db motort gyártott.