

Santos Dumont léghajója

Az ember már jó ideje hatalmába ejtette a szárazföldön kívül a vizet is és most minden törekvésével azon van, hogy a levegőt is meghódítsa.

Ez a vágya még nem teljesült, mikor a Montgolfier testvérek a léghajót föltalálták: ugyan már tudott röpdülni, de nem kénye-kedve szerint. A léghajót a szél szeszélye oda hajtja, ahová neki tetszik. Ezen a bajon már régóta szerettek volna segíteni a tudósok, akik mind nagyobb hévvel kutatnak a léghajó kormányozhatóságának titka után.

Ezek a tudósok már a vizsgálatok első idejében két pártra szakadtak. Az egyik azt vallja, hogy a röpdülőgép kérdését csak léghajóval kapcsolatban lehet megoldani, vagyis olyan anyaggal, amely könnyebb, mint a levegő.

Ezekkel ellentétben a másik párt emberei azt állítják, hogy az ilyen könnyű testek nem állhatnak ellen a légáramlatoknak és azért röpdülőgépüket úgy akarják megszerkeszteni, hogy az semmiféle léggömbbel ne álljon kapcsolatban.

Az ilyen repülőgépek a madarak repülését veszik mintául; szárnyaik vannak, melyeket a motor hajt.

Az egyik párt vezére Zeppelin gróf, aki szivar alakú léghajójával múlt év októberében igen sikerült fölszállást rendezett. A másik párt legkiválóbb tudósa Santos Dumont, aki saját találmányú repülőgépével legutóbb nagy sikerrel szállt föl a levegőbe.

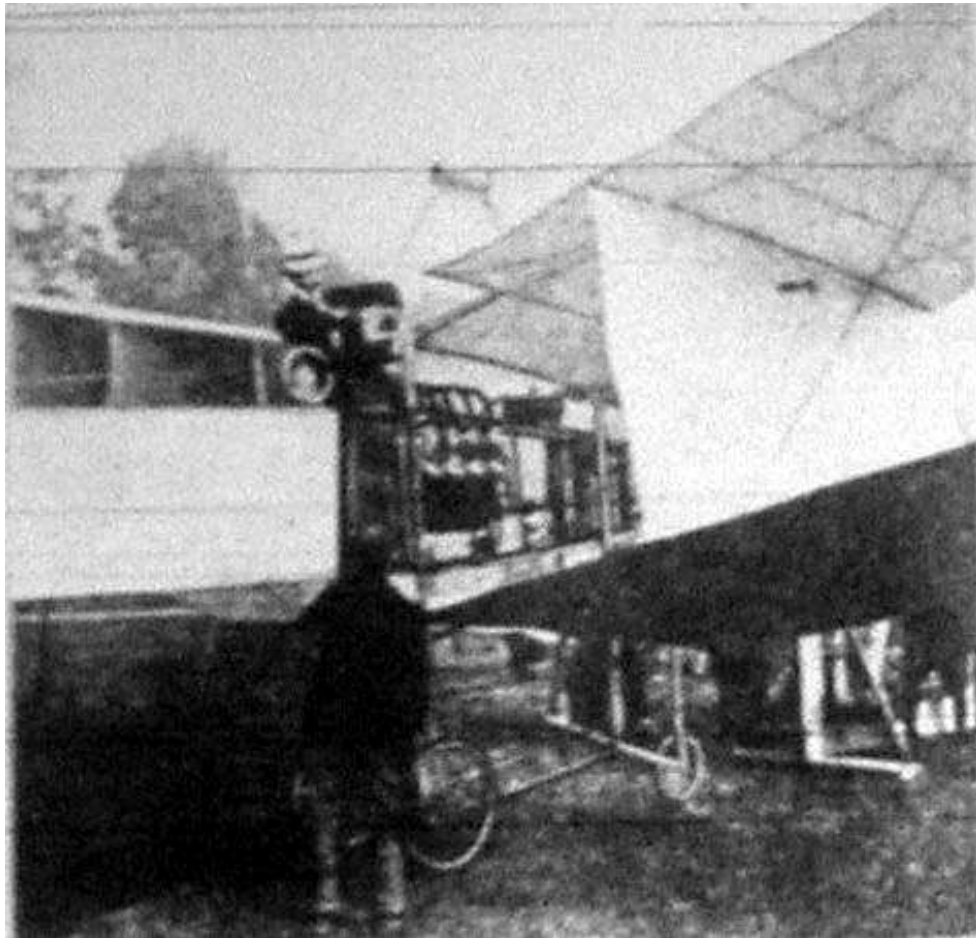
Ezt a fölszállást, amely a párisi városliget egyik óriási térségén történt, ábrázolja mai számunkban bemutatott fénykép-fölvételünk. Santos Dumont léghajója kerekeken nyugvó szerkezet, amelyen egy 50 lóerejű villamos motor két vászonból készített szárnyat és egy csavarszerű kormányt hajt.

Az egész gép 300 kilogramm súlyú. Santos Dumont ezen felszállása alkalmával 220 méternyi utat tett meg a levegőben, a földtől mintegy 3-5 méternyi magasságban. Ezzel a kísérletével a derék feltaláló elnyerte a párisi léghajósegylet által kitűzött tiszteletdíjat, egy 300 frank értékű műtárgyat.

Erre ugyan Santos Dumont nem szorult, mert dúsgazdag ember, aki már eddig is százezreket költött vizsgálataira és nagy vagyonát ezentúl is arra fogja fordítani, hogy világszerte föltűnést keltett találmányát tökéletesítse.



A készülék röpdében



A repülőgép közepe az utas helye a motor a kerekek



Az egész készülék előlről a kormány



Az egész készülék hátulról a csavar



Santos Dumont

1907. január

A „Patrie” kormányozható hadi léghajó

„Ám higyjék egyes szomszédaink, hogy az ő jövőjük a tengeren van, én azt hiszem, és ismételten hangoztatom, hogy Franciaország jövője a légtérben van” – e büszke szavakat Ferber kapitány röpítette világgá a múlt év november 10-én Santos Dumont tiszteletére rendezett lakomán.

És valóban, a francziák úgy a repülőgépek, mint a kormányozható léghajók tekintetében oly előnyöket szereztek a többi nemzetek felett, a melyeket sokáig megtarthatnak, ha továbbra is céltudatosan kihasználják őket.

Igaz ugyan, hogy a repülőgépek még csak a kezdet kezdetén vannak (de éppen ez a kezdeményezés a lényeges!), de a léghajók kormányozhatósága már elérte náluk első befejezettségét, mellyel hadi célokra gyakorlatilag értékesíthetővé vált. Az első igazi hadi

léghajó, melynek felépítése nem drága „kísérlet” volt a francia hadügyminisztérium részéről, hanem „megrendelés”, melynek átvétele csak akkor vált kötelezővé, a midőn megfelelő volta bizonyos előre megállapított feltételekkel beigazolást nyert, a „Patrie” nevet viseli.

A Patrie sikere Henri Julliot mérnök nevéhez fűződik. Julliot 1896 óta tanulmányozza a léghajók kormányozhatóságának kérdését.

A moissoni telepen kellő személyzet állt Julliot rendelkezésére, hogy rendszeres és fokozatos kísérletekkel megállapíthassa azokat a módosításokat, a melyekkel az eredeti típus járását gyorsabbá és biztosabbá lehet tenni. Így született meg 1905-ben a második Lebaudy-féle típus, a melynek tökéletessége bámulatba ejtette a léghajós világot. A léghajó már 1906 november 15-én elkészült és oly jól sikerült, hogy már 10 napi próba után végleg a katonaság kezébe mehetett át.

A Patrie eleje orsóalakúan hegyes, - ez a fél-orsó mintegy 2/3 részét teszi egész hosszának, - hátsó része ellipsoid-alakban legömbölyített, közepe hengerded. Hossza 60 méter, legnagyobb keresztmetszetének átmérője 10 m. 30 cm., köbtartalma 3150 m³. Az előző két típus csak 58 méter hosszú volt, az 1905-ös 2960 m³ köbtartalmú, a legrégebbi pedig ennél kisség karcsúbb lévén, még valamivel kisebb.

Burkolóanyagul kettős selyemszövetet használtak, mellyel két kaucsukréteg váltakozik. Hogy a léggömb be ne horpadjon, Dupuy de Lome (1872) classikus módszere szerint egy kisebb levegővel töltött zsák, ú. n. ballonnet, van a belsejében, a melyet egy a motor által hajtott ventilátor táplál, úgy hogy evvel a nagy léggömb belsejében állandóan valamivel magasabb nyomást lehet fenntartani, mint a külső levegőé.

A csavarok kétkarúak, a karok aczélcsőből, a lapátok nickel-aczélból készültek. A két csavar a sajka jobb és bal oldalán van szimmetrikusan elhelyezve, és egymással ellentétesen forog. Legnagyobb sebességük percenkint mintegy 1000 fordulatra tehető.

A sajka 6 méter hosszú, 160 centiméter széles és csak 80 cm. mély. Alakja megegyezik az előző mintákéval, csak terjedelme lett nagyobb, úgy hogy 6 ember elég kényelmesen elférhessen benne. Váza aczélcsőből van és olyan páncéllal van borítva, a milyeneket újabb időben az ágyúkra szoktak alkalmazni, hogy a tüzekeket a gyalogsági puskatűz ellen megvédjék.

A sajkában futnak össze a kormányzás összes szálai, úgyesen egy helyre csoportosítva, úgy hogy mindig a kormányos szeme előtt és keze ügyében legyenek.

A léghajó személyzete három emberből áll: egy parancsnokból, egy kormányosból és egy gépészből. De befogadási képessége 6 emberre van számítva. Ennyi volt rajta a legtöbb kísérlet alkalmával, főleg kezdetben, a mikor kettős személyzete volt, t. i. katonai és polgári, hogy az előbbieket az utóbbiak vezetése alatt elsajátíthassák a kezelést.

Egy katonai különítmény Boris hadnagy vezetése alatt, aki a hajó kormányosának lett kiszemelve, már november elején megérkezett Moissonba, hogy az utolsó munkálatokban való részvétel által a rájuk bízandó léghajó kezelésének minden csínját-bínját megismerjék, így részt vettek a szerelésben, a töltésnél, a súlyméréseknél, a fix pont körüli és a pórázon vezetett kísérleteknél, az egyensúlyozásnál, a felfüggesztések szabályozásánál, valamint a motor és a csavarok kipróbálásánál stb.

Az első szabad felszállás (a moissoni kísérletek sorozatában a 80-adik) november 16-án történt. A november 26-iki felszállásnál mintegy 2 óra alatt 93 kilométert tettek meg vele, ismételten megkerülve a Szajna moissoni nagy kanyarulatát és pontosan visszatérve a kiindulási helyre. Ez több mint 45 kilométernyi középsebességnek felel meg.

Ezután a bizottság megtette jelentését és a hadügyminiszter jóváhagyta az átvételt, úgy hogy másnap, 27-én, a léghajó kormányzása teljesen katonai kezekbe ment át.

A Patrie végleges állomáshelye Verdun lesz, a melyet saját erejéből szándékozik elérni. A francia hadügyminisztérium még két hasonló típusú léghajó készítésére adott megbízást a

moissoni telepnek. Az 1907-ben készülendő a „République”, az 1908-as a „Démocratie” nevet fogja viselni.

Ezek még valamivel nagyobbak lesznek és a Patrie-val szerzett tapasztalatok alapján bizonyára tökéletesebbek is. A négy léghajót a négy legfontosabb erőd Verdun, Toul, Épinal és Belfort között fogják elosztani, a melyek majdnem egyenes vonalban fekszenek a német határ közelében, egymástól körülbelül egyenlő (60-70 kilométernyi) távolságban.

Ez már egy egész kis légi hajóhad lesz, amelynek hadászati fontosságát könnyű belátni. Háború esetén az olyan léghajó, mint a Patrie, feltétlen ura a levegőnek. Puskatűz egyáltalában nem árthat neki; a sajkát és a benne ülőket páncél véd, a ballont pedig hiába éri a puskagolyó, mert az általa okozott kis nyíláson, mely a feszültség folytán még össze is húzódik, nincs is vagy jelentéktelen a gázvesztés.

A tábori ágyúk legfeljebb 4-500 méter magasságba érnek fel, ezt a Patrie játszva felülmúlhatja, mert túlsúlyának kellő feláldozásával 3 embert 1000 méter magasságra felvihet. Ennyire legfeljebb a várágyúk és taraczkok érhetnek fel, de ezeknek a kezelése és beirányítása oly nehézkes, hogy egy személyvonat sebességével mozgó léghajónak, melynek magasságát és helyzetét is nehéz megítélni, nincs mit tartani tőlük, mert hisz az ilyen ágyúkat csak fokozatosan tudják a hibás lövések felhasználásával a célra „belőni”.

De mielőtt egy másik lövést tehetnének, a léghajó, pl. két kilométernyi lőtávolságból, 3 perc alatt a tüzéség felett teremhet és felettük nyugodtan megállva, egész útegek legénységét pár perc alatt agyonbombázza. Ilyenkor legfeljebb rakétákkal lehetne ellene védekezni, de ezek nem mennek fel valami magasra.

A kormányozható léghajó fölénye nyilvánvaló: rendszeres közlekedést teremthet, a minek az ostromlott város lakosságára és helyőrségére mindenesetre mérhetetlen erkölcsi hatása van. Mit szóljunk végre a léghajóról, mint támadó eszközről?

Egy kormányozható léghajóból néhány ember rövid idő alatt egész csapatokat összebombázza, vagy szétkergethet. Igaz, hogy az első hágai békeértekezleten a résztvevő államok 5 évre egyezményt kötöttek, melyben kötelezték magukat, hogy egymás ellen nem fognak léghajókból vetett robbanó bombákkal harcolni.

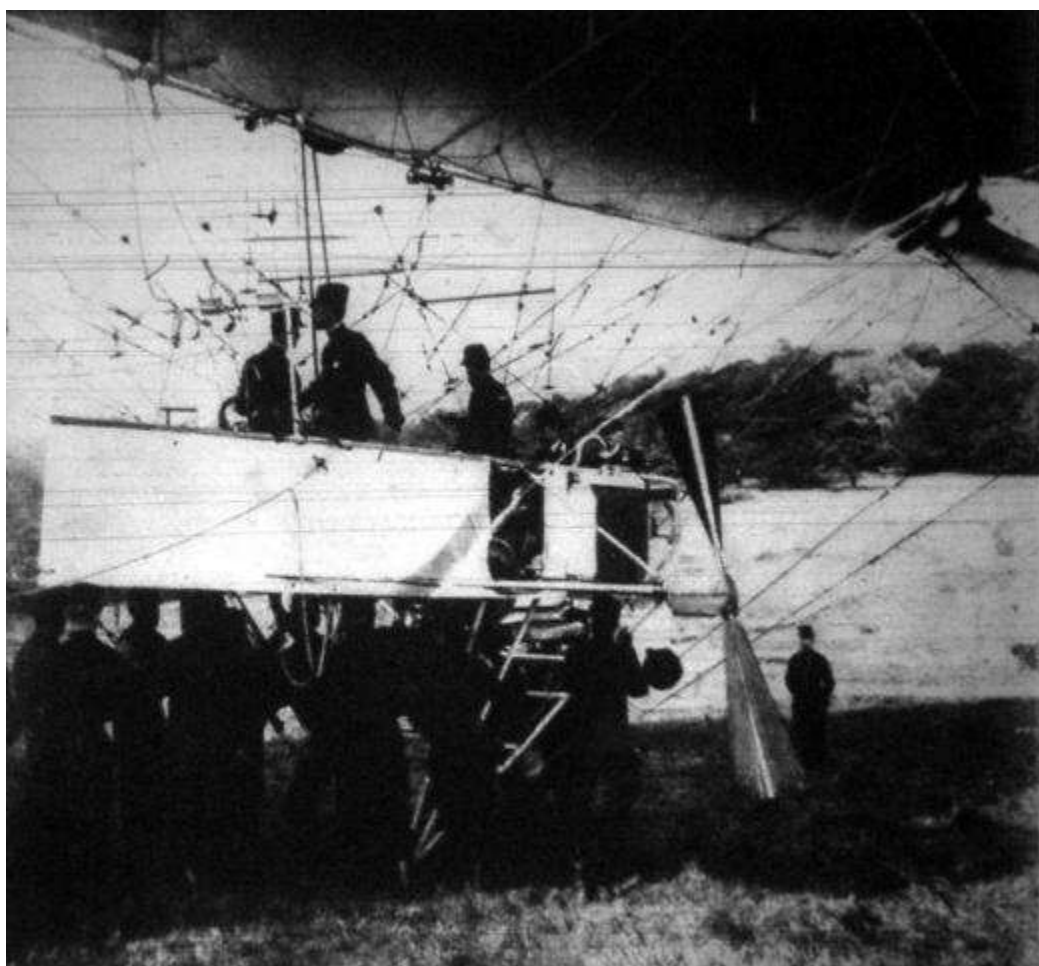
De ezen egyezmény határideje már lejárt és kérdés, vajon a nemsokára összeülő hágai értekezleten a francziák hozzá fognak-e járulni a megújításához. Annyi bizonyos, hogy a Toul Lebaudy-féle léghajóból ilyen bombavetési gyakorlatokat is tartottak.

Ez elől a megállapodás elől idővel tán még sem lehet majd kitérni. De oly megegyezés aligha jöhet létre, hogy a légi járművel egymás ellen ne harcoljanak. Mit fog hozni ez irányban a jövő fejlődés, nehéz elképzelni: sikerülni fog-e az álhumanizmusnak e téren is bizonyos korlátozásokat megállapítani, hogy a háború borzalmainak enyhítésével magát a háborút fenntarthassa, vagy ellenkezőleg a légi csaták szinte elképzelhetetlen borzalmait végül lehetlenné teszi majd a háborút és megszülik az örök békét?

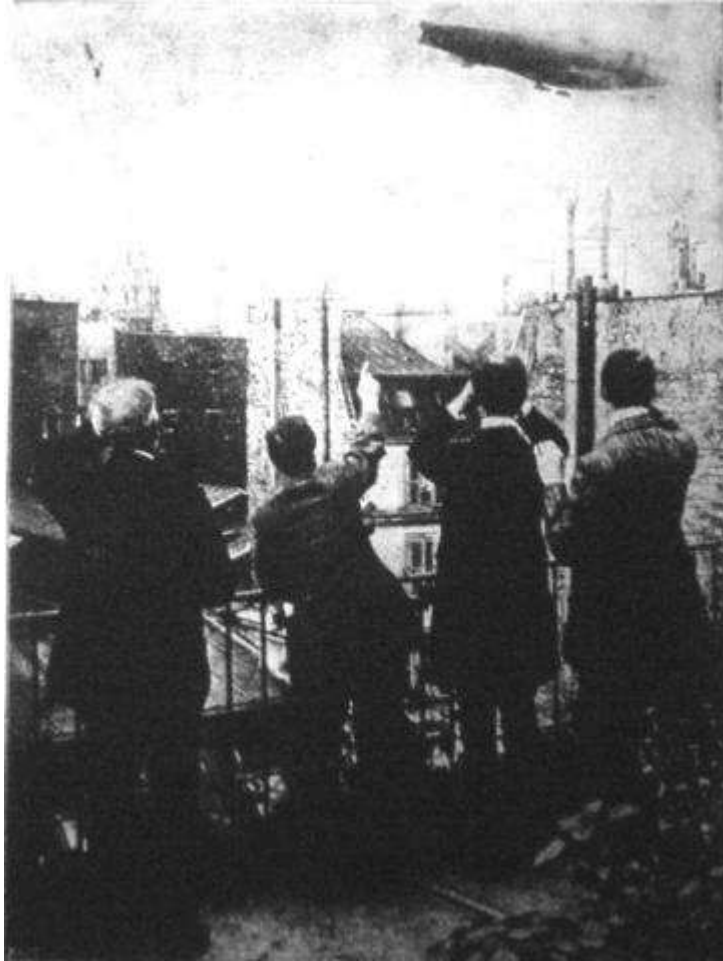
Egyelőre csak az a bizonyos, hogy a léghajók kormányozhatóságának immár elég kielégítő megoldása jelentékeny új hadi terheket jelent.



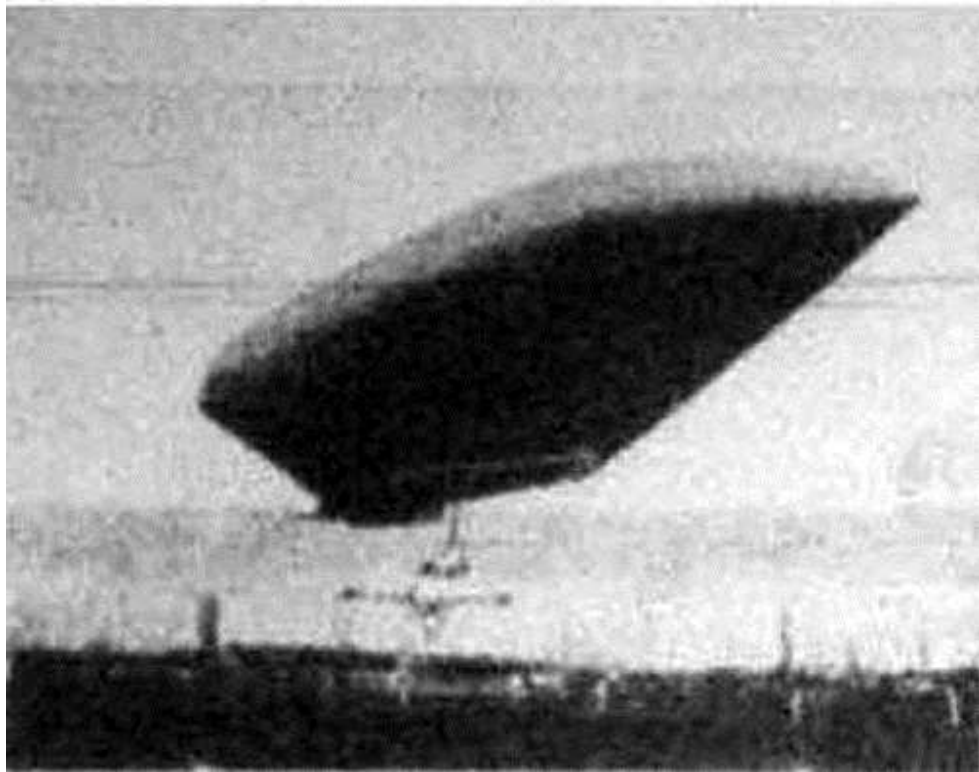
A francia hadügyminiszter a léghajó-raj egy másik léghajójáról nézi a Patrie fölszállását



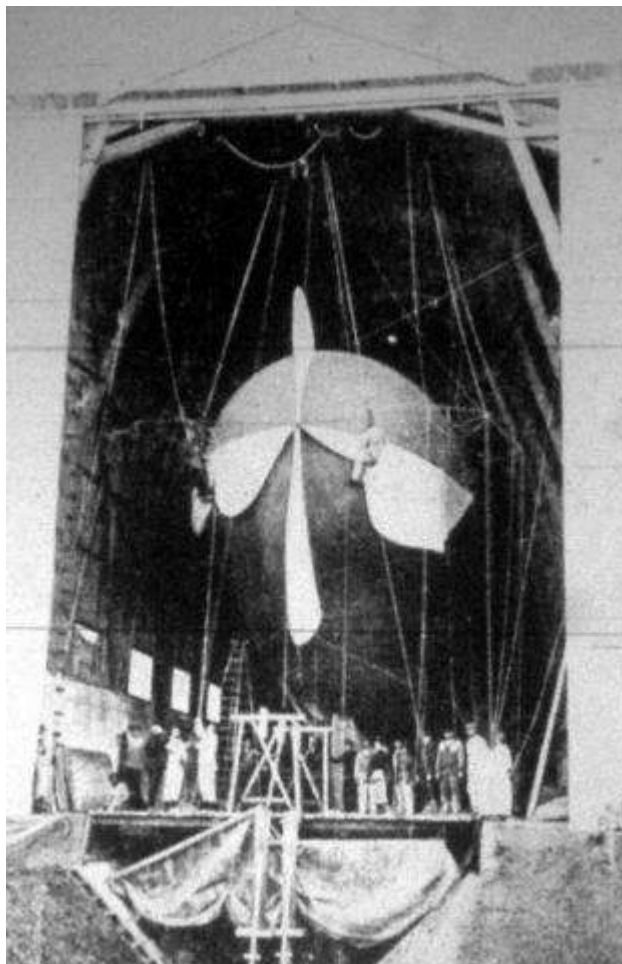
A Patrie fölszállása



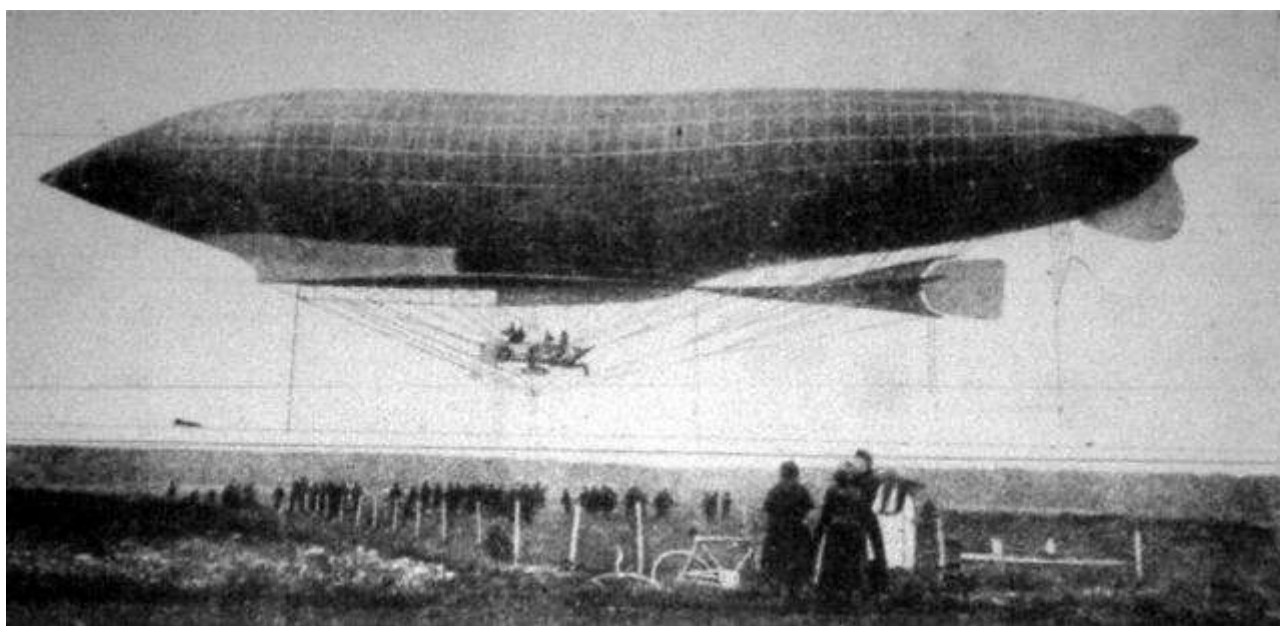
A Patrie első útja



A Lebaudy féle léghajók őse



A Patria bódéja szerelés közben



A Patrie felröppenése

Dr. Visnya Aladár
1907. június

Egész az éjszaki pólusig

Júliusban fent a sarkvidéken is nyár van. Az ég tetején minden huszonnégy órában megteszi körútját a nap, és nem nyugszik le este. Hónapokig tart a fényes nappal, az éjszaki sarkon teljes fél esztendeig. Ha nem borítja el köd vagy felhő az eget, a levegő tele van csodás tüneményekkel.

Jégcsillogás kápráztatja el a szemet és a mennyboltozaton meg lehet látni, - mint valami térképen, - hogy harmincz-negyven kilométernyi területben hol van jég és hol van nyílt víztükör. Majd a fénytörés csodálatos játéka ejtik zavarba és ámulatba a sarkvidék vándorát. A jég szárazföldnek látszik, a szárazföld nyílt tengernek.

Most összébúznak a jéghegyek, majd meg végtelennek és simának látszik a jégmező. Távoli hajók ködfátyolképei tűnnek fel a levegőben, a jégen úszva, vagy árboczukkal lefelé. A sarkvidék délibábja ez, csodásabb és változatosabb, mint a szomjúságtól epedő nagy alföld vízárt mutató tündérképe. Most eső zuhog, vagy hó esik. A nap elbújik a felhők mögé s hirtelen, átmenet nélkül beáll a téli fagy s az úszó jégmezők hirtelen szörnyű jégsivataggá szorulnak össze.

De ha kisüt a nap, egyszerre felvirrad ismét a sarkvidéki nyár bűbájos időszaka. Néhanapján köd borítja el a tájat, alacsonyan elterülő köd s az árboczkosárban fekvő matróz előtt megjelenik a ködszivárvány. Lát több szivárványos udvart, melynek egy közepe van. Néha négyet, ötöt is, s az udvarok középpontjában megpillantja a saját képének árnyékát is. Az éjszaki Spitzbergák tájékán egy léghajós láthatja most repülő alkotmányának kosarában ülő szilhuettjét a ködszivárvány középső körében, mely ragyogó fényével glóriát von a léghajó és a léghajós árnyéka körül.

Az amerikai Wellman ez a léghajós. Június eleje óta van fenn a Spitzbergákon és gyakori repülő-próbákkal készül nagy útjára, melynek programja: léghajón fel egészen az éjszaki pólusig.

A tíz év előtt eltűnt Andrée példája tüzei kétségtelenül ezt a merész vállalkozót. Vajon számot vet-e magával ő is, miként a norvég léghajós tíz évvel ezelőtt, hogy sok valószínűség szerint a halál útjára indul? Aligha.

A boldogtalan Andrée, és társai a Sas léghajó kosarában: Strindberg Nils és Fränkel Kund, örökre eltűntek az éjszaki jégmezők végtelenségében, mint félszázad évvel ezelőtt hajósnépével együtt a legbátrabb és legnagyobb sarkvidéki utazók egyike: John Franklin. Tizennégy évig keresték a sarkvidék szorosai és ismeretlen szigetei közt az eltűnt Franklin-expedicziót, míg az északamerikai jegestenger Vilmos-szigetén megtalálták a bátrak csontjait és feljegyzéseit. A Sas roncsait talán nem lelik meg soha.

Sajátszerű, de logikus rendelkezése a sorsnak, hogy a pólus rejtelseinek elszánt keresője gyanánt az ideális törekvésekkel szaturált norvég léghajós után a gyakorlatias Amerika szülötte jelentkezik. Azt mondják, és joggal, hogy az éjszaki sark elérése vagy megközelítése tisztán ideális cél, mely a tudományt jelentékenyen mondható felfedezéssel nem gyarapíthatja. A mi a tudományt a nagy angol, dán és amerikai felfedezések után mélyebben érdekelhette: el van érve 1831 óta, midőn az angol Ross Boothia földjén, az észak-amerikai jégmezők közt felfedezte és megállapította az éjszaki mágnesi sark hollétét.

De az emberiség egyik legnemesebb tulajdona mégis mindig csak az idealizmus volt s az idealizmus látszólag hasznot nem hajtó céljai vitték előre mindig a művelődést, az emberiség gyakorlati haladása pedig ősidők óta mindig az igaz művelődés talajában fogant.

Wellman két sikertelen sarki expedíciója után vállalkozik most a legnagyobbra: hogy elérje azt, a mit Andrée el nem érhetett. Sőt céljaiban még továbbra megy mint Andrée: bevallja, hogy utazásának nem az a célja, hogy léghajóján átrepüljön a föld gömbsisakjának valamely

részén – a hova a légáramlatok szeszélye viszi, - hanem az, hogy átkeljen a földnek azon a pontosan körülírt matematikai pontján, melynek Éjszaki Sark a neve.

Ehhez képest az volt minden törekvése, hogy kipótolja és kiköszörülje Andrée vállalkozásának minden csorbáját és hiányosságát. Andrée léghajója a szelek tehetetlen játéka volt. Az ő léghajója: az Amerika – kormányozható léghajó. Ő maga legalább annak mondja. Az Amerika hatalmas, hosszúkás alakú léghajó. Ballonjának hossza 184 láb, legnagyobb szélességének átmérője 52 láb, köbtartalma 265,000 köb láb. Csak Zeppelin léghajója nagyobb nála. Teherbírása 97 és fél métermázsa.

Élelmet annyit vehet fel, hogy a csónakján lévő 10-12 férfi és 12 sarkvidéki kutya bőségesen élélhet belőle tíz hónapig. A léghajó két oldalán két hatalmas, tizenegy láb átmérőjű csavarszárnyat forgat percenkint 380-szoros körforgással a hetven lóerejű motor, melyet a hajón beraktározott petróleum és a gömb gázfölslege lát el bőséges hajtóerővel. Kilencszáz négyszögláb nagyságú kormánylapát ad irányt a léghajó hátulsó végén a gázerővel hajtott levegőbeli alkotmánynak.

Ámbár napokig vagy hetekig tartó légi utazással a kietlen sarkvidéki tájakon eddig egyáltalán nem tettek próbát, Wellman kijelenti, hogy képes lesz léghajójával megtenni kétszer akkora utat is, mint a mely a Spitzbergáktól a pólushoz és a pólustól vissza a Spitzbergáig visz. - Fel vagyunk készülve – így szólt Wellman két hónappal ezelőtt a londoni Reuter-ügynökség tudósítójának, - minden bekövetkezhető eshetőségre. Ha léghajóm megtagadná a szolgálatot a póluson vagy a pólus közelében, leszállhatunk a jégmezőre s a magunkkal vitt kitűnő anyagból felvert kényelmes sátrunkban tölthetjük el a telet a póluson vagy közelében és szánokon térünk vissza a következő esztendőben.

Hozzá tehetem, hogy számítva az eshetőségekre, tizenkét szibériai kutyát, szánokat és kis csónakokat is viszünk magunkkal. De reméljük, és hisszük, hogy nem lesz reá okunk, hogy e menedékhez folyamodjunk, s hogy léghajónk, az Amerika, elvisz bennünket a pólusra és vissza is szállít bennünket. Azt hiszem, hogy utunk a pólusig tíz vagy húsz napig tart el. Ha elérjük a pólust, utunkat abban az irányban folytatjuk tovább, mely a legkisebb ellenállást fejt ki ellenünkben. A különböző kormányok és földrajzi társaságok elláttak bennünket a sarkvidék legújabb térképeivel és vázlataival s nekünk tökéletesen mindegy lesz, hogy elérve a pólust, Alaskának, Szibériának vagy Grönlandnak térünk-e vissza utunkról. Senki aki kísérletünk nagy nehézségeit tisztábban nem látja, mint jómagam, de a kilátás, nézetem szerint, megérdemli reá fordított fáradságunkat s ha balul üt ki a kísérletünk, az sem fog szegyenünkre válni.

Ellman feltevése szerint a július huszadika és augusztus tizedike közé eső időszak lesz a legalkalmasabb az Amerika felszállására, de ha úgy hozza a szükség, felszáll még augusztus huszadikáig is. Léghajójában, melynek ballonja a legtartósabb és az időbeli várható viszontagságoknak legjobban ellenálló anyagból: selyem, gummi, pamut, gummi, pamut és gummi, tehát összesen hat rétegből van összealkotva, feltétlenül megbízik.

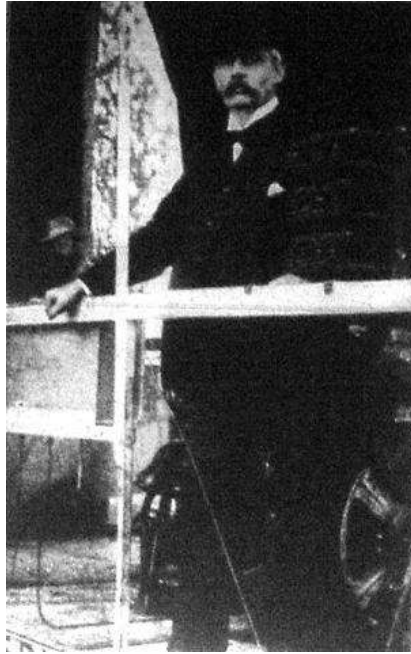
De mások, nem kevésbé gyakorlati emberek, kétséggel fogadják optimizmusát. Így például az amerikai Anthony Fiala (alighanem leszármazottja Fiala Nepomuk János ezredesnek, Bem volt hadsegédének, ki Bem halála után Aleppóból San-Francziskóba vándorolt s hadmérnökkari ezredes lett az Unió hadseregében) mindenek fölött hibáztatja, hogy új szerkezetű léghajóját nem próbálta ki előzetesen az európai vagy ázsiai szárazföldnek a sarkvidéknél jóval kedvezőbb feltételei közt.

Azt mondja Fiala, hogy Wellman nem vetett eléggé számot a sarkvidéki szigetek viharos légáramlataival, hirtelen hőváltásaival, melyek rendkívül veszéllyel járhatnak a léghajósra nézve. A gáz hirtelen összehúzódását könnyen követheti nyomon a lezuhanás, vagy a néha minden átmenet nélkül 55 Fahrenheit-fokra emelkedő hőség következtében való kiterjedését a ballon szétrobbanása. Nem kisebb veszedelemmel fenyegetheti a léghajót a sarkvidéki nyár

jéglerakodása, mely súlyos pánczelt vonhat az egész ballonra s röptének hirtelen végét vetheti.

És van még egy figyelmen kívül nem hagyható nehézség is: az, hogy ritka léghajó tarthatja magát tovább a levegőben harminczhat óránál. Mindenesetre helyes óvatosság Wellmantól, - úgymond Fiala, - hogy kutyákat, szánokat és más czélszerű felszerelést is visz magával; mert ha kénytelen lesz felszállásának helyétől néhány száz mérföldnyire leszállni, meg lesz számára adva a mód, hogy visszafordulhasson és elkerülhesse azt a sorsot, mely a boldogtalan Andréenek és társainak osztályrészül jutott.

Ily jóslatok kísérik útjára a merész léghajóst. A világ azonban bizakodva érdeklődik vállalkozása iránt s kívánja számára a bátrak egyedüli jutalmát és igazolását: a sikert.



Wellmann Valter a hírneves amerikai léghajós amint Amerika nevű kormányozható léghajójának korlátja előtt áll



Nyáron olvad a sarkvidék jege

1907. július

Egy hadi léghajó első utazása

A párisiak a minap igen kellemes meglepetésben részesültek. A „Partrie”, a francia kormány tulajdonában lévő kormányozható léghajó, tette meg Páris tetői felett első nagyobb utazását.

A júliusi nemzeti ünnep alkalmával a longchamps-i csapatszemlén váratlanul megjelent a tömeg fölött, amely ujjongó lelkesedéssel ünnepelte a nagyszerű találmányt.

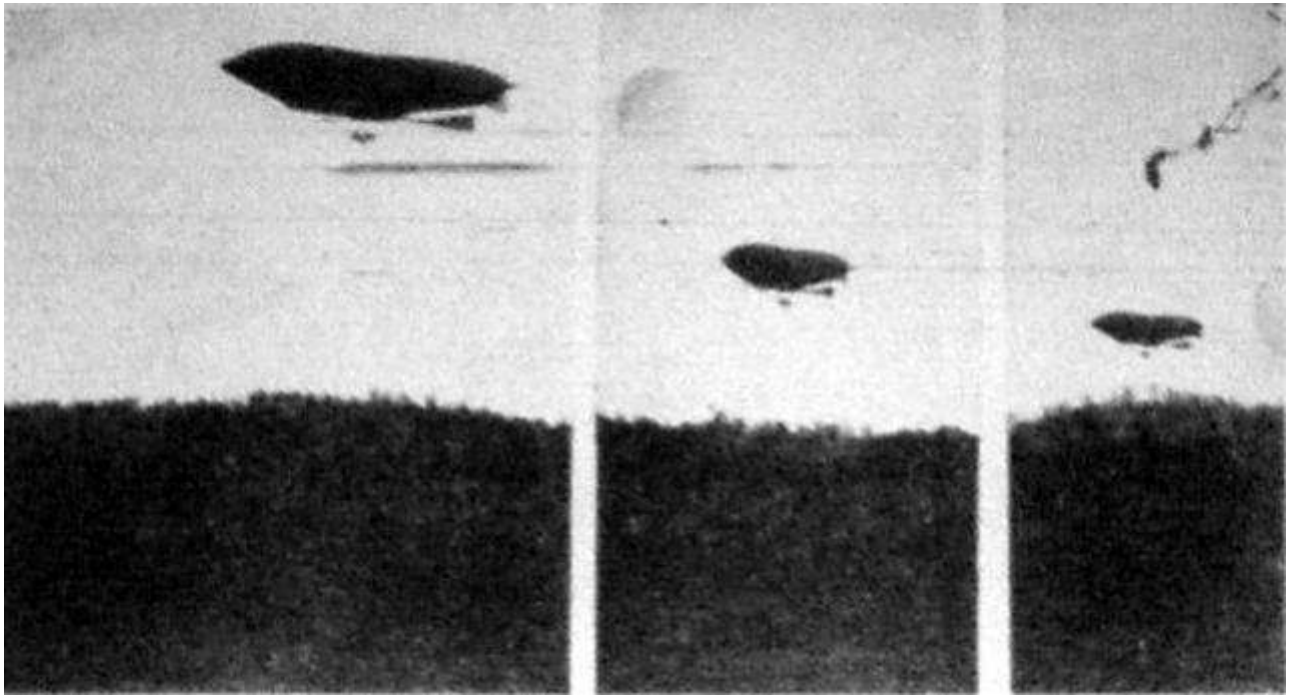
A léghajó egy ideig a katonák fölött röpködött, aztán ismét felszállt és Páris felett körútra indult. A Patrie a párisi lakosság nagy örömére a negyven kilométernyi utat egy óra és húsz perc alatt, másodpercenként hat méter erős szélsebesség ellenére, teljes biztonságban és minden fennakadás nélkül tette meg. A léghajó-kosárban négy személy foglalt helyet: Julliot mérnök, a Patrie feltalálója, a gépész és két katonatiszt, akiknek feladata lesz ezt az első hadi léghajót a német határhoz közel fekvő Verdun várába szállítani, ahol a francia hadügyminiszter már előzetesen nagy léghajóállomást építtetett.

A francziák túlboldogok, mert nemzeti védelmük eszközei egy jelentős fegyverrel gyarapodtak. A léghajó első sorban felderítő és tudósító szolgálatokat fog végezni, de feltalálója szerint a csatákban is részt vehet. Melinittel, vagy más robbanóanyaggal megtöltött löveget dobhat az ellenség sorai közé és így tíz-húsz ilyen léghajó egy egész hadsereget elpusztíthat.

A léghajó, mint ahogy képünkön is láthatjuk, szivaralakú léggömb, amelynek kosara három részre van osztva, az első rész az irányító tiszteké, a hátsó részben pedig az utasok ülnek. Az első utazásban résztvevők szerint az ember el sem képzelheti az állandóságnak és biztonságnak érzetét, mely a léghajó utasaiban támadt.

S ami a legfontosabb, a Patrie megoldotta azt a kérdést, hogyan kell a léghajónak mozdulatlanul megállni a levegőben. Ezt a titkot a francia kormány persze szigorúan őrzi. A leszállás is a legcsekélyebb lökés nélkül megy végbe – ha ugyan igaz, amit a francziák mondanak, akikről tudjuk, hogy nemzeti lelkesedésük néha túlzásokba is ragadja őket. Annyi bizonyos, hogy a Patrie sikere a németekben, a francziák ellenállásában is visszhangot keltett. Ők is próbát tettek egy kormányozható léghajóval, amelyről azt híresztelik, hogy még a Patrie-nál is különb. A francziák persze gúnyos kétkedéssel fogadják ezt az újságot. Az kétségtelen, hogy a francziák büszkék lehetnek az új találmányra, amelynek jövője beláthatatlan.

A legközelebbi háborúnak döntő csatája már valószínűleg a levegőben fog lefolyni.



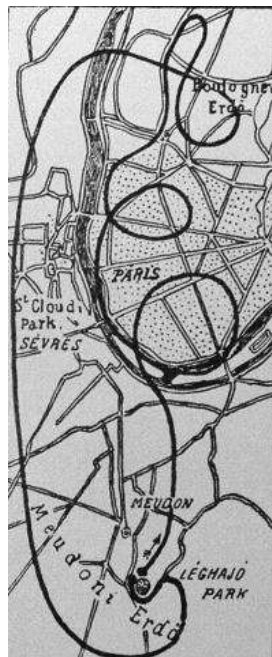
A Patrie feltűnése a Chalais-Meudon melletti dombok mögött, a három fölvételek egy helyről történt



A Patrie Paris felett az Eiffel toronyból nézve



A Patrie Paris felett



A Patrie útja

1907. augusztus

Zeppelin gróf léghajója

Zeppelin gróf, a híres léghajós, a minap ismét felszállt léghajójával a Bodeni-tó mellett fekvő Friedrichshafenben. Kísérlete minden eddiginél nagyobb sikerrel járt. Minden irányban bekalandozta Radensburg környékét, majd visszatért a Bodeni-tóra, ezt megkerülte, előbb 400 méternyi, aztán csupán 20 méternyi magasságban a tó színe fölött.

Kétórai menet után a léghajónak még volt annyi energiája, hogy utasokat változtathatott és aztán még egy teljes óráig keringett minden irányban, míg a sötétség be nem állott. Ez a kísérlet bebizonyította, hogy a Zeppelin-féle léghajó nagyobb röplőképességében nem lehet többé kételkedni.

Zeppelin léghajója szivar alakú és alumíniumból készült. 13 rekeszből áll, s így ha az egyik elromlik, a többi fönntartja. Az egész léghajó selyemmel van bevonva. Négy, aránylag kis csavar hajtja, kettő az előrészben, kettő pedig a hátsó részen van elhelyezve. Két ugyancsak alumíniumból készült csónak van a léggömb alsó részén mozgékonyan elhelyezve, ezek között egy 40 méter hosszú folyosóval, melyen közlekedni lehet.

A legutolsó fölszállás alkalmával a hátsó csónakban Zeppelin gróf, unokaöccse és Parsival őrnagy, a német katonai kormányozható léghajó feltalálója ült, elől pedig nyolcz meghívott vendég.

A léggömb a Bodeni-tó partján épített félszerben van elhelyezve. Egy ott lévő sínszerkezeten nyugszik, ezzel együtt húzzák ki a félszerből és a sínekről száll fel.

Mai számunkban bemutatjuk olvasóinknak a Konstanz városa fölött lebegő kormányozható léghajó képét, amely a legutóbbi sikeres fölszállás alkalmával készült. A város lakosai nézik a röplőgépet és valószínűleg gyorsabban dobog a szívük a boldogság miatt; hiszen német ember az, aki föltalálta ezt a remek kormányozható léghajót!



Zeppelin gróf léghajója a Bodeni-tó mellett

1907. október

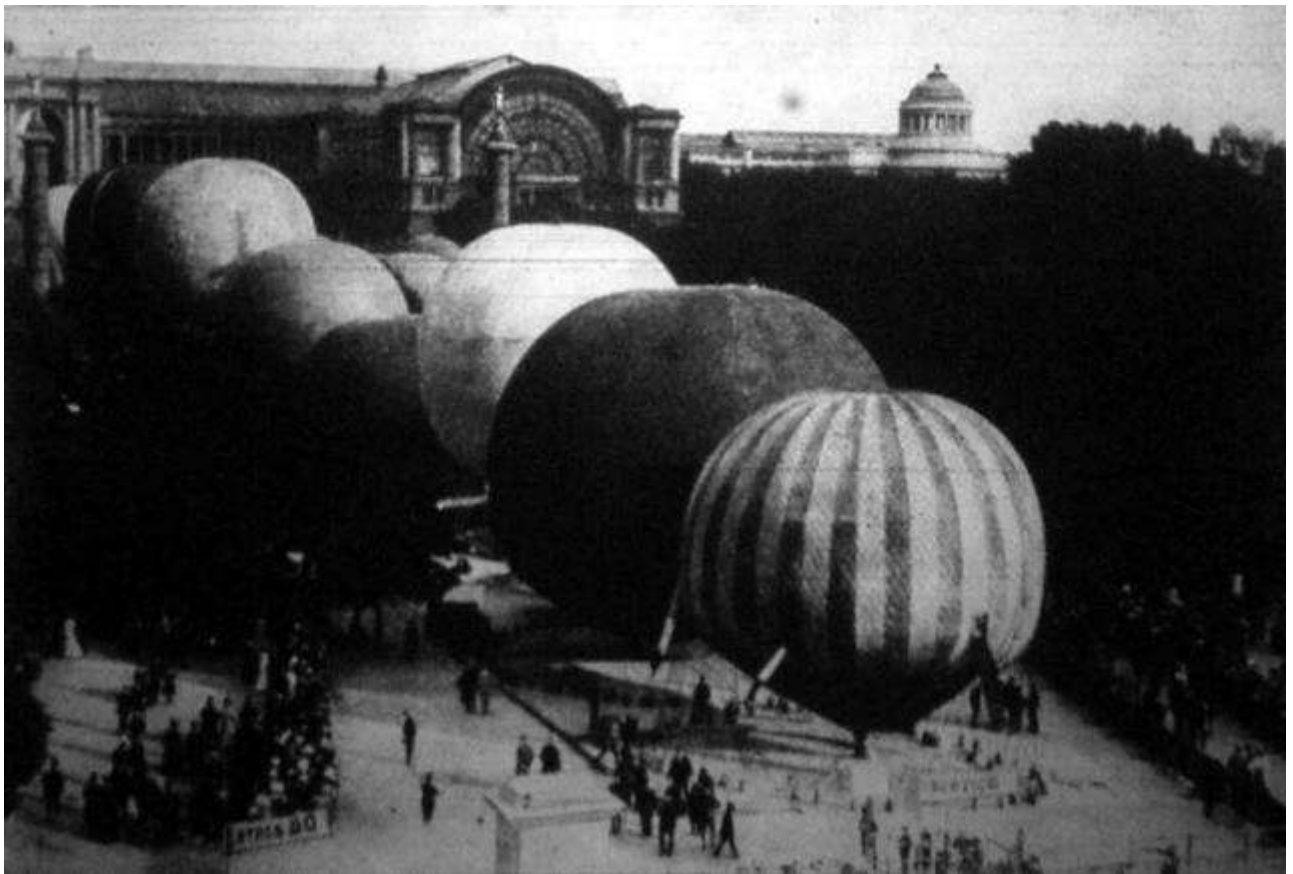
A brüsszeli léghajó-kongresszus

A kormányozható léghajó problémája nagy általánosságban megoldottnak mondható. A francia, német és angol hadi-léghajóval és a Zeppelin-féle léggömbbel végzett kísérletek azt bizonyítják, hogy ezeket a léghajókat tetszés szerint lehet irányítani, még szél ellen is. A repülés problémáinak vizsgálói között azonban vannak olyan tudósok is, akik azt állítják, hogy az lesz az igazi repülőgép, amely léggömb nélkül is meg fog állnia a levegőben. Ezek azt mondják, hogy hosszabb utak megtételére a léggömbök teljesen alkalmatlanok, mert akármilyen jól legyenek is elkészítve, a bennük levő gáz rövid idő múlva kiszivárog belőlük. Ezen elv ellen a léghajósok másik pártja sikra szállt és Brüsszelben, a nemzetközi léghajós kongresszus alkalmával léghajóversenyt rendezett, amelynek nagy díját, egy óriási aranyserleget, azon léghajó részére tűzték ki, amely a leghosszabb utat teszi meg. Huszonkét léghajó jelent meg az indításnál. Gyönyörű látvány volt, mikor a léghajók egymásután felszálltak a levegőbe.

A leghosszabb utat 1000 kilométert, a német „Pommern” nevű léghajó tette meg, s így ennek vezetője Erbslöh léghajós nyerte meg a nagy díjat. A verseny bebizonyította, hogy a léggömbök is képesek nagy távolságok megtételére.

A léghajós kongresszus Bonaparte Roland herceg elnöklete alatt különben érdemes munkát végzett. Alaposan megvitatták a léghajók kormányhatóságának kérdését – különös tekintettel a hadi-léghajókkal végzett legutóbbi kísérletekre.

Mai számunkban bemutatjuk olvasóinknak a léghajóverseny színhelyén készült fényképfelvételünket.



A brüsszeli nemzetközi léghajó kongresszus. Start a versenyen

1907. október