

Új léghajó-típus

Nemrégben az alsóausztriai iparegyesület ülésén lovag Walach Róbert cs. és kir. főhadnagy érdekes találmányt mutatott be a nagy számban megjelent érdeklődő közönségnek. A találmány ugyanis egy teljes új rendszerű léghajóra vonatkozik. Sikertelenül Walach hadnagynak – persze egyelőre csak kísérleti modelben – megszerkeszteni az aczélburkolatból álló léghajót. Walach hadnagynak az volt ugyanis az eszméje, „hogyan olyan léghajószerkezetet eszeljen ki”, amely egyrészt a tömeges, másrészt pedig a hosszú időre berendezett utas-szállításra alkalmas.

Kísérletezés közben rájött, hogy erre a célra legalkalmasabb az aczélbádóg, mert az ebből készült léghajó – természetesen kormányozható léghajóról lévén szó, az alakja megfelel az ismert Zeppelin-formáknak – heteken át használható a nélkül, hogy komolyabb sérülés érne.

1910. április

A Zeppelin II. katasztrófája

Gróf Zeppelin, a ballonok kormányozhatóságának makacs és zseniális matadorját, megint kudarcz érte.

A Zeppelin II. léghajója a múlt héten, hétfőn délben pozdorjává tört és ezzel ismét bebizonyult, a mit már mindenki tud, egyedül Zeppelin nem akar elhinni az ő szívós kitartásával, hogy a kormányozható ballon csak egy költséges nagy játékszer. Játékszere a tervező elmének, de még inkább a zabolázatlan elemeknek.

Limburg an der Lahne közelében tépte el a vihar a lehorgonyzott Zeppelin II. léghajót és miután húsz percig tovaröpítette a levegőben, Weilburgnál összeroncsolva vágta a földhöz. Limburg an der Lahne mellett két század léghajós katona foglalkozott a Zeppelin II. töltésével. Még nem volt a ballon teljesen megtöltve, amikor olyan erős szélvihar támadt, hogy emberi erő többé nem volt képes a léghajót kötelein megtartani.

A léghajó kormányzás nélkül fölemelkedett a magasba; de mivel a ballon nem volt egészen gázzal telve, a vihar a fákhöz, domboldalokhoz vagdosta. A léghajó bordázatának gerendái szerteúzódtak. Az egyik oldalán levő ballonettek gáztartalma a repedés következtében kiömlött. Ekkor a szél még egyszer felkapta a léghajót, és olyan erővel csapta ismét a földhöz, hogy - mint képünkön látható – ízzé-porrá tört és forgácsolódott. A kár 200 ezer márka.



Szerencse, hogy emberéletben nem esett kár.

1910. május

A „Deutschland VII. Z.” pusztulása

Zeppelinnek, a németek híres kormányozható léghajókonstruktorának immár nem egy drága léghajóját érte súlyos katasztrófa. Zeppelin azonban és vele együtt a német közvélemény mindannyiszor meg tudott vigasztalódni, mert a németységben óriási nagy az önérzet és önbizalom.

Legutóbb, miután az ismert katasztrófák után új léghajókat építtetett Zeppelin, egy merész elhatározással az őt támogató társasággal egyetértőleg megépítette az első személyszállításra berendezett kormányozható expressz-léghajót. A mi kényelmet el lehet képzelni, mindazzal be volt rendezve a léghajó alulsó két oldalán elhelyezett személyszállító szalon. Épp úgy lehetett képzelni, mintha valami fejedelmi kényelemmel berendezett Pullmann-rendszerű vasuti szalonkocsi szállodogna a levegőben.

Csak hogy ezt a léghajót, a mely harmincz-negyven utasra volt berendezve és a melyen egy személy három órai utért száznyolcvan koronát fizetett, végzetes katasztrófa érte. Ezerkétszáz méter magasságban Osnabrück környékén egy viharfelhő elragadta, majd egy légáramlat lefelé sodorta, miközben a léghajó egyik motorja eltört. Erre a léghajó óriási sebességgel zuhanni kezdett, de szerencsére a tentoburgi erdő fölé került, a hol egy hatalmas fatörzs furódott a léghajó s ez akadályozta meg a léghajó leesését. Így menekültek meg az utasok. Maga a léghajó azonban elpusztult.

Az utasoknak a pusztai ijedségen kívül semmi bajuk sem történt. A léghajó zuhanását egy közelben lévő század katona észrevette, odasietett és az utasokat kiségitte a tönkrement léghajóból. Érdekes, hogy Zeppelint és a mögötte álló konzorciumot még ez a katasztrófa sem térítette el a terveitől. Zeppelin ugyanis kijelentette, hogy az ő merevrendszerű léghajótípusa a legalkalmasabb a légi utazásra és ha történnek is balesetek, mindazok csak arra valók, hogy a típuson javítsanak, tökéletesítsenek, a rendszertől és a szerkezettől Zeppelin eltérni nem hajlandó.

Zeppelin konzorciuma alig a katasztrófa megtörténte után megnyugtatta Zeppelint, hogy további százezreket bocsát rendelkezéséer, csak építse meg a következő léghajót is. Az elpusztult „Deutschland Z. VII.” léghajóról készített felvételeink elég közvetlenségben mutatják be a léghajó, mint légi személyszállító eszköz belső berendezését. Talán lehet, hogy a következő Zeppelin-hajó szerencsésebb lesz?...

1910. július

Léghajón az Atlanti-oczeánon át

Wellmann Valter, a hirneves, merész amerikai léghajós a múlt évben expedíciót szervezett, hogy az Atlanti-oczeán felett tegye meg a légi utat gey erre alkalmas léghajóban. Ez az expedíciója azonban a Spitzbergákon hajótörést szenvedett, de távolról sem csüggesztette el a merész léghajóst, a ki az újonnan megépített és most összehasonlíthatatlanul jobban felszerelt Amerika nevű kormányozható léghajóval Atlanti-Cityből (Newjersey államból) utnak indult.

Wellmann parancsnoksága alatt résztvesznek az expedícióban: Melvin Vaniman főmérnök és Louis Loud mechanikus, a kik már az északsarki expedícióban is részt vettek; Simon Murray, az Oceanic nevű angol gőzös egyik tisztje; Jack Irvin, a Markoni-féle távirót kezelője és Fred B. Anbert, a ki Wellmannak valóságos jobbkeze.

Ami a léghajót illeti, megjegyezzük, hogy az Amerika a Zeppelin-féle léghajók után a legnagyobb, mert hossza 228, szélessége pedig 52 láb. Fogalmat alkothatunk a nagyságról, ha tudjuk, hogy gáztartójának köbtartalma 341 cm. Köbláb, ez pedig 24 ezer font emelőképességnek felel meg.

Az a hajó, ahol a személyzetet, a motorokat, a különböző mechanikai, hajózási és csillagászati eszközöket, a mentőcsónakokat, a markoni-féle távirót, s a harmincz napra való élelmiszereket elhelyezik, 156 láb hosszú és 4500 fontot nyom.

1910. szeptember

Léghajón Párisból Londonba

Eddigélé a repülőgép sportja terén kétségtelenül a francziáké volt az elsőség. A sokféle siker, de egyuttal számos katasztrófa is francia nevekhez, francia gépekhez fűződik. Repülőgépeket gyárilag és pedig nagy számban francia földön állítanak elő, úgy hogy ezen a téren Franciaország vezet a leghatározottabban.

Legujabban a francziák már a léghajózás terén is magukhoz akarják ragadni a vezető szerepet és a mint az eredmény mutatja, a siker kezd is mutatkozni. Ha pedig a francziák olyan arányokba aratják majd a siker babérait, a mint azt a közelmultban cselekedték, akkor alig férhet kétség ahhoz, hogy a francziák ismét az első vonalba küzdi fel magukat és elragadják a németek elől a dicsőség pálmáját.

A közeli napokban a Clement Bayard nevü kormányozható francia léghajóval tették meg a francziák az első nevezetes kísérletet. A léghajó ugynevezett félmerev rendszerű, nem úgy mint a Zeppelin-féle német léghajó, a mely tudvalevőleg a feltétlen merev típus szerint épült. Most pedig megtörtént az a nevezetes dolog, - és ez némileg bosszantja a németeket – hogy egy francia kormányozható léghajó Párisból Londonba repült. Az eredmény módfelett megörvendeztette a francziákat. Tudvalevőleg a „France” nevü francia kormányozható léghajó teljesen elpusztult.

Azóta sokféleképp próbálták a francziák kiköszörülni ezt a csorbát, de úgy látszik, hogy csak most sikerült a Clement Bayard kormányozható léghajóban és annak típusában ráakadniok a jelen viszonyok között legalkalmasabb léghajóra.

1910. november