

Η ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ

(Συνέχεια ἐκ προηγουμ. φυλλαδίων, σελ. 79, 93 καὶ 108.)

Θρίαμβος τοῦ 'Ράιτ.

Ὡς προείπομεν, ὁ 'Ράιτ ὁ πρεσβύτερος ἤρξατο τῶν πειραμάτων του ἐν Εὐρώπῃ εἰς τὸ Ἴπποδρόμιον τῆς Hunaudieres, πλησίον τοῦ Mans, τὴν 8 Αὐγούστου 1908, ἤτοι μετὰ 5 ὀλόκληρα ἔτη ἀπὸ τῆς πρώτης ἐν Ἀμερικῇ δι' αὐτοκινήτου μηχανῆς πτήσεως.

Εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς, τὴν πρώτην ἡμέραν, τὸ αεροπλάνον ἐξεκίνησε θριαμβευτικῶς καὶ ἐξετέλεσε ποικίλους ἔλιγμους ἐπὶ 1 λεπτὸν καὶ 45 δευτερόλεπτα. Ἡ εὐχέρεια τῶν κινήσεων καὶ ἡ κομψότης τῶν χειρισμῶν κατέπληξε καὶ ἐνεθουσίασε τὸ μέχρι πρὸ ὀλίγων ἀκόμη στιγμῶν δυσπιστοῦν κοινόν. Ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἐκείνης ὁ 'Ράιτ καθ' ἑκάστην σχεδὸν ἐξετέλει πτητικὰ πειράματα, ἐξασκούμενος ὄλοεν καὶ ἐπανακτῶν ταχύτητα τὴν προτέραν αὐτοῦ εὐχέρειαν. Τὴν 13ην Αὐγούστου διέμεινεν ἐν τῷ ἀέρι πλέον τῶν 8 λεπτῶν, ἀνελθὼν εἰς ὕψος ἀνώτερον τῶν 30 μέτρων. Εἰς πάντας τοὺς κατὰ τὰς ἱστορικὰς ἐκείνας δοκιμὰς παραστάτας, καὶ οὗτοι ἦσαν τὸ ἄνθος τῶν περὶ τὴν αεροπλοΐαν ἀσχολουμένων ἐν Γαλλίᾳ, εἰς πάντας ἐνεποίησεν ἐντύπωσιν ἢ εὐχέρεια μεθ' ἧς ὁ 'Ράιτ ἐξετέλει δυσκολοτάτους ἔλιγμους ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς δυσχερεῖς κινήσεις τῶν γαλλικῶν αεροπλάνων. Ἰδιαιτέρως ἐντύπωσιν προὔξεναι τὸ ὕψος εἰς ὃ ἀνῆρχετο ὁ 'Ράιτ, μέχρις 25 ἢ 30 μέτρων συνήθως, ἐνῶ οἱ Γάλλοι αεροπόροι Φαρμὰν καὶ Δελαγρὰνς οὐδέποτε μέχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ἐτόλμησαν ν' ἀνέλθωσι πλέον τῶν 6-7 μέτρων.

Κατὰ τὸ διάστημα τῶν πτήσεων συνέβη πολλάκις νὰ σταματήσῃ ὁ κινήτης ἐνίοτε δὲ ὁ 'Ράιτ καὶ αὐτοβούλως ἀπέκοπτε τὴν ἀνάφλεξιν τοῦ κινήτου, οὕτως ὥστε νὰ παύσῃ ὑπάρχουσα πᾶσα κινήσιμος δύναμις. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ταύτας ὁ 'Ράιτ κατῆλθε μετὰ τὸ αεροπλάνον του ἡρέμα καὶ ἀσφαλῶς εἰς τὴν γῆν ἐκτελῶν μακράν, κανονικὴν καὶ ὁμαλῶς πρὸς τὴν γῆν κλίνουσαν πτήσιν.

Τὴν 5 Σεπτεμβρίου 1908, ὁ 'Ράιτ ἐξετέλεσε τέλος πτήσιν 20 περίπου λεπτῶν τῆς ὥρας, καταφθάσας τὴν μέχρι τότε ὑπάρχουσαν εὐρωπαϊκὴν ἐπίδοσιν, ἦτις, ὡς προείπομεν, ἐκρατεῖτο ὑπὸ τοῦ Φαρμὰν ἀπὸ τῆς 6ης Ἰουνίου 1908.

Εἶνε ἀληθές ὅτι εὐθὺς ἀμέσως τὴν ἐπομένην, ἤτοι τὴν 6ην Σεπτεμβρίου, ὁ Δελαγρὰνς ὑπερέβη ἀμφοτέρως ταύτας τὰς ἐπιδόσεις, διαμεί-

νας ἐν τῷ ἀέρι ἡμίσειαν σχεδὸν ὥραν, (29 πρώτα καὶ 53 δεύτερα) μετὰ ὀλίγον μῆκος διαδρομῆς 24 125 μέτρων. Πρὸς καιρὸν πάντες ἐνόμισαν ὅτι ἐπρόκειτο ν' ἀρχίσῃ τρομερὸς ἀγὼν ἐπικρατήσεως μεταξὺ τοῦ Ἀμερικανοῦ καὶ τῶν Γάλλων συναδέλφων του. Ὁ 'Ράιτ ὅμως πολὺ ὀλίγον χρόνον ἀφῆσε τὴν νίκην εἰς εἰς τὰς χεῖρας τῶν Γάλλων, καθ' ὅσον ἔκτοτε εἰς ἕκαστον νέον πείραμά του ὑπερέβαινε πᾶσαν προηγουμένην ἐπίδοσιν, ὑπερβαίνων ἐκάστοτε καὶ τὰ ἴδια αὐτοῦ προηγούμενα κατορθώματα. Ἀμέσως τὴν 16ην Σεπτεμβρίου ὑπερέβη τὸν Δελαγρὰνς ἐκτελέσας πτήσιν διαρκείας 39 λεπτῶν καὶ 18 δευτέρων. Νικήσας οὕτω τὸν Δελαγρὰνς ὑπερέβαινε διὰ πρώτην φορὰν καὶ τὴν ἴδιαν αὐτοῦ ἐπίδοσιν ἐν Ἀμερικῇ, ἦτις, ὡς προείπομεν, ἔλαβε χώραν εἰς τὸ Dayton (Ὀχιο) τὴν 5 Ὀκτωβρίου 1905. (Ἴδε τὸν ἐπισυνημμένον γραφικὸν πίνακα τῶν πτήσεων).

Ἐκτοτε αἱ πρόοδοι τοῦ 'Ράιτ ἐνεφανίζοντο ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον ἀλματικά. Μετ' ὀλίγας ἡμέρας, τὴν 21ην Σεπτεμβρίου ἐξετέλεσε πτήσιν μᾶς ὥρας 31 λεπτῶν καὶ 25 δευτέρων. Οἱ παριστάμενοι κατάπληκτοι καὶ θαυμάζοντες παρετήρουν ἐπὶ μίαν καὶ ἡμίσειαν ὥραν, περιστροφόμενον ἐντὸς τοῦ μεγάλου ἵπποδρομίου τὸ τεχνητὸν πτηνόν. Ἐξετέλεσεν ἐν ὄλῳ 33 στροφάς, ἤτοι ὀλικὴν διαδρομὴν μετρούμενην δι' εὐθειῶν ἐπὶ τῶν τριῶν πασάλων περίεξ τῶν ὁποίων περιέπτατο τὸ αεροπλάνον, μήκους 66 χιλιομέτρων καὶ 600 μέτρων. Πράγματι ὅμως ἐὰν λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν τὴν ἐπιμηκυνσιν κατὰ ἔλιγμους, δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ὅτι ἡ ὀλικὴ διαδρομὴ ὑπῆρξεν 90 περίπου χιλιομέτρων. Ἡ μέση ὄθεν ταχύτης δύναται νὰ ὑπολογισθῇ εἰς 60 τοὐλάχιστον χιλιόμετρα καθ' ὥραν.

Μετὰ τὰς θριαμβευτικὰς ταύτας ἐπιτυχίας ἤρξατο ὁ 'Ράιτ παραλαμβάνων συνεπιβάτας ἐπὶ τοῦ αεροπλάνου του. Τὴν 3ην Ὀκτωβρίου ἐπέταξε μίαν σχεδὸν ὥραν (55 πρώτα καὶ 32 δεύτερα) μετὰ συνοδοιπόρου. Τὴν 5ην Ὀκτωβρίου ἀνύψωσεν ἐπὶ τοῦ αεροπλάνου ἐπιβάτην ζυγίζοντα 108 χιλιόγραμμα καὶ μετ' αὐτοῦ ἐξετέλεσε πτήσιν 5 σχεδὸν λεπτῶν.

Καθ' ὅλον τὸν ἐπόμενον μῆνα Νοέμβριον ὡς καὶ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1908 ὁ 'Ράιτ ἐξηκολούθησε μεθ' ὅλον τὸν ἐπελθόντα χειμῶνα, νὰ ἐκτελῇ πειράματα καὶ συγχρόνως νὰ ἐκγυμνάξῃ εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ αεροπλάνου τρεῖς ἀεροναύτας, καθ' ὅσον τοῦτο τῷ ἐπέβαλον οἱ ὄροι τῶν μετὰ τῆς ὁμάδος ἦτις εἶχεν ἐξαγοράσει τὴν ἐφεύρεσιν συμφωνιῶν. Ὁ ὄρος τῆς ἐκτελέσεως πτήσεως 50 χιλιομέτρων εἶχε πρὸ πολλοῦ ἐκπληρωθῆ.

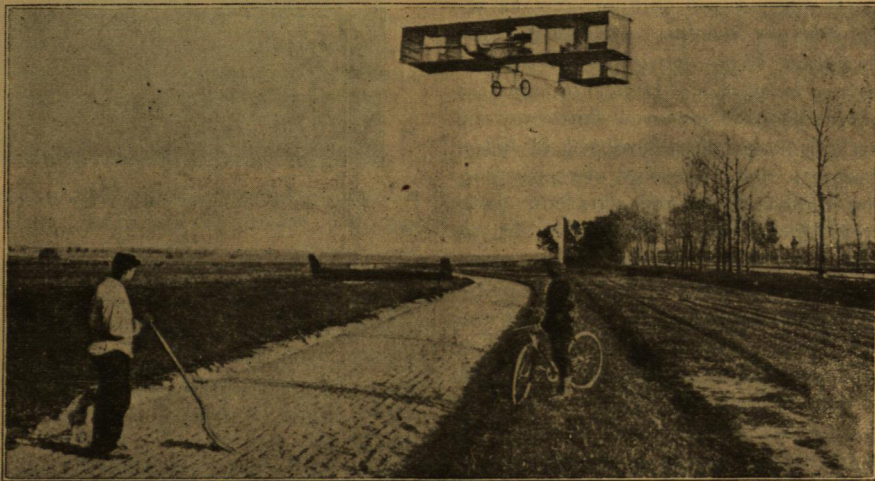
Τὴν 18ην Δεκεμβρίου ὁ Ῥάιτ ἐξετέλεσε θαναμασίαν πτήσιν καθ' ἣν διὰ πρώτην φοράν ἀνήλθεν εἰς ὕψος 115 μέτρων, κερδίσας οὕτω τὸ βραβεῖον τῶν 100 μέτρων. Τέλος τὴν 31 Δεκεμβρίου ἐκλείσεν ἐνδόξως τὸ ἔτος 1908, τὸ τόσον πλούσιον ἤδη εἰς δόξαν καὶ δι' αὐτὸν καὶ τὴν ἀεροπολίαν ἐν γένει. Ἡ κατὰ τὴν ἐσπέραν τῆς ἡμέρας ἐκείνης ἐκτελεσθεῖσα πτήσις παρὰ τοῦ Ῥάιτ διάρκεσε 2 ὥρας 20 λεπτά καὶ 23 δεύτερα. Ἡ διαδρομὴ μετρομένη δι' εὐθειῶν ὑπῆρξεν 124 χιλιομέτρων 700 μέτρων, πράγματι ὅμως λαμβανομένων ὑπ' ὄψει τῶν ἔλιγμων αὐτῆ ἀνήλθεν εἰς 150 τοῦλάχιστον χιλιόμετρα. Ἐννοεῖται ὅτι ἡ πτήσις αὕτη ἐγένετο ὡς καὶ ὅλαι αἱ προηγούμεναι ἐντὸς τοῦ περιορισμένου χώρου τοῦ προωρισμένου διὰ τὰς ἱπποδρομίας.

Τὸ πρῶτον ταξίδιον δι' ἀεροπλάνου.

Καθ' ὃν χρόνον ὁ Ῥάιτ τοιοῦτους κατήνεγκε θριάμβους, οἱ ἄλλοι ἀεροπόροι, δηλαδή οἱ

Γάλλοι, καθ' ὅσον ἐκτὸς τῶν Ῥάιτ [πάντες οἱ ἄλλοι οἱ ἐπιτυχόντες εἰς τὴν δι' ἀεροπλάνου πτήσιν εἶνε ἀποκλειστικῶς γαλλικῆς ἐθνικότητος, οἱ Γάλλοι λέγομεν δὲν ἔπαυσαν ἐργαζόμενοι καὶ προοδεύοντες. Ἐκ τῶν ἤδη μνημονευθέντων ὁ Φαρμὰν ἰδίως ὑπῆρξεν ὁ ἐξακολουθήσας μὲ ἐπιμονὴν τὰ πειράματά του καὶ ὁ μᾶλλον ἐπιτυχόν. Τὴν 29 Σεπτεμβρίου 1908 ἐξετέλεσεν ἐν Chalons πτήσιν διαρκείας 43 λεπτῶν ἐλθὼν οὕτως ἐπὶ κεφαλῆς ὅλων τῶν ἄλλων πλὴν τοῦ Ῥάιτ ἀεροπόρων, ὅσον ἀφορᾷ τὴν διάρκειαν τῆς διαμονῆς ἐν τῷ ἀέρι.

Ἡ σπουδαιότερα ὅμως ἐπιτυχία τοῦ Φαρμὰν ὑπῆρξεν ἡ θαναμασία καὶ τολμηρὰ πτήσις ἣν ἐξετέλεσε τὴν 30ην Ὀκτωβρίου 1908. Πράγματι ἐνῶ μέχρι τῆς ἡμέρας ἐκείνης πάντα τὰ προηγούμενα ἀεροπτητικὰ πειράματα ἐγένοντο ἐντὸς ὄρισμένων χώρων πρὸς τοῦτο ἐκλεγέντων, ἄνευ δηλαδὴ ἐμποδίων ἢ ἐπικινδύνων σημείων, τὴν ἡμέραν ἐκείνην ὁ Φαρμὰν ἐτόλμησε νὰ πετάξῃ διὰ πρώτην φοράν ὑπεράνω ἀγρῶν, δένδρων, ποταμῶν καὶ χωριῶν.



Εἰκ. 9. — Ὁ Φαρμὰν ἐκτελῶν τὸ ἐναέριον ταξίδιον ἀπὸ Σαλὸν εἰς Ρέιμς τὴν 30ην Ὀκτωβρίου 1908.

Ἀπὸ τινος τῷ ὄντι χρόνου εἶχεν ὁ ἀεροναύτης οὗτος πολὺ ἐξοικειωθῆ εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ ἀεροπλάνου του. Ἐνθαρρυνόμενος ὑπὸ τοῦ παραδείγματος τοῦ Ῥάιτ, ἤρχισε νὰ ἀνέρχηται εἰς ὕψη σχετικῶς μεγάλα, 40 ἢ 45 μέτρων, νὰ παραλαμβάνῃ συνοδοιπόρον, νὰ σταματᾷ αἰφνιδίως τὸν κινητὴν καὶ νὰ κατέρχεται εἰς τὴν γῆν ὀλισθαίνων εἰς τὸν ἀέρα ἄνευ κινητήριου μηχανήματος κτλ.

Τὴν 30ην λοιπὸν Ὀκτωβρίου ὁ Φαρμὰν ἐπιβάς τοῦ ἀεροπλάνου του ἐγκατέλειπεν αἰφνιδίως τὸ πεδῖον τῶν ἀσκήσεων τοῦ Chalons, ὅπου συνήθως ἐξετέλει τὰ πειράματά του καὶ ἀφοῦ ἀνήλθεν εἰς ὕψος 40 περίπου μέτρων ἔλαβεν ἄνευ διαταγμοῦ τὴν πρὸς τὸ Reims διεύθυνσιν, πετῶν ἄνωθεν πάσης τῆς κατοικημένης χώρας.

Μετὰ πτήσιν 20 λεπτῶν τῆς ὥρας κατήλθεν

οικειοθελῶς ὀλίγον πρὸ τοῦ Reims, εἰς τὸ ἐκεῖ στρατόπεδον τοῦ ἱππικοῦ. Ἡ διανυθεῖσα ἀπόστασις ὑπῆρξεν 27 ἐν ὄλφ χιλιομέτρων ὅπερ ἀποδεικνύει ταχύτητα 73 χιλιομέτρων καθ' ὥραν. Καὶ τοιοῦτοτρόπως ὁ Φαρμὰν ἀπέκτησε τὴν ἐπίζηλον δόξαν τοῦ πρώτου ἐκτελέσαντος ἐναέριον πτήσιν ἀπὸ πόλεως εἰς πόλιν.

Δι' ἐπιτυχία τῶν ἄλλων ἀεροπλάνων.

Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω μνημονευθέντων ἀεροπλάνων πλεῖστα ὅσα ἕτερα ἐνεφανίσθησαν, ἐν Γαλλίᾳ ἰδίως, κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον ἐπιτυχόντα. Μεταξὺ τῶν πρώτων δέον νὰ ἀναφέρωμεν τὰ ἀεροπλάνα τῶν Gody, Brabanzon, Gasmer, Yuia, Gourpy, Tatin, Antoinette, Dufaux, Zens, Ferber, Gastambide, Rep, Bleriot κτλ. κτλ.

Καίτοι τὰ πλεῖστα τῶν κατασκευασθέντων ἀεροπλάνων εἶνε διεπίπεδα, ὡς τὰ γνωστά ἡμῖν τῶν Ράιτ, Σάντος-Δουμόν, Φαρμὰν καὶ Δελαγκράνζ, ἐν τούτοις ἔγιναν πολλὰ τοιαῦτα καὶ μονοεπίπεδα καὶ τριεπίπεδα, ἔτι δὲ καὶ πολυεπίπεδα. Ἡ αὐξήσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιπέδων, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐπιφέρει μεγαλειτέραν εὐστάθειαν καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐπιτρέπει τὴν αὐξήσιν τῆς φερούσης ἐπιφανείας. Ἡ τελευταία ἰδιότης τῶν πολυεπιπέδων ἀεροπλάνων ἐπιτρέπει τὴν ἐλάττωσιν τῆς κινητηρίου δυνάμεως ἐξ ἄλλου ὅμως ἐπιφέρει καὶ ἐλάττωσιν τῆς ταχύτητος, καθ' ὅσον αὐξάνει ἢ ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου ἀντίστασις τοῦ ἀέρος. Ἐκ τούτου ἐξάγεται ὅτι τὰ πολυεπίπεδα ἀεροπλάνα ἔχουσιν ἰδίως προορισμὸν νὰ χρησιμεύσωσιν εἰς τοὺς ἐπιθυμοῦντας νὰ χρησιμοποιήσωσι ταῦτα διὰ περιπάτου, περιηγήσεις καὶ διασκέδασεις, διότι θὰ εἶνε οἰκονομικά, εὐσταθῆ καὶ μικρᾶς ταχύτητος, ἄρα εὐχεροῦς χειρισμοῦ καὶ ἀσφαλῆ.

Τοῦναντίον τὰ μονοεπίπεδα ἀεροπλάνα, ἢ «μονοπλάνα» λεγόμενα, ὡς ἐκ τῆς ἐλαττώσεως τῆς φερούσης ἐπιφανείας ἔχουσι κατ' ἀνάγκην μεγάλην ταχύτητα. Εἶνε ὅθεν μᾶλλον προωρισμένα νὰ χρησιμεύσωσι διὰ ταχυδρομικῆν ἢ κατοπτειτικῆν ὑπηρεσίαν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω μνημονευθέντων ἀεροπλάνων μονοεπίπεδα εἶνε τὰ τρία τελευταία. Ἰδιαιτέραν ὅμως μνείαν δέον νὰ κάμωμεν τῶν μονοπλάνων τοῦ Louis Bleriot ὅστις δικαίως θεωρεῖται, μετὰ τὸν Ράιτ, ὁ μᾶλλον ἀξίος θυμασμοῦ καὶ ἐκτιμῆσεως ἐκ πάντων τῶν ἄλλων ἀεροπόρων καὶ διὰ τὰ ἀποτελέσματα ἅτινα ἐπέτυχεν ἀλλὰ καὶ διότι μόνος, ἐφευῖρεν, ἐσχεδίασε, κατεσκεύασε καὶ ὠδήγησε τὴν τόσον ἐπιτυχή μονοεπίπεδον συσκευὴν του. Ἀπὸ ἐτῶν ὁ Ble-

riot εἶχεν ἐμπνευσθῆ ἀπὸ τὴν πεποιθήσιν ὅτι τὸ μονοεπίπεδον ἦτο ἡ ἐπιτυχεστέρα μορφή τῶν ἀεροπλάνων καὶ ἔκτοτε ἐπεχείρησε τὴν κατασκευὴν σειρᾶς ὀλοκλήρου μονοπλάνων εἰς τὰ ὅποια πάντοτε ἔδωσεν ἐξωτερικὸν τύπον κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον ὁμοιάζοντα τῷ πτηνόν. Τὸ ἀρχαιότερον τῶν ὑποδειγμάτων τοῦ μονοπλάνου Βλεριὸ εἶνε τὸ ἐν τῷ παραρτήματι τοῦ προηγουμένου φυλλαδίου ὑπὸ τῆς εἰκόνας 4 παριστανόμενον, τὸ δὲ τελευταῖον τὸ ἐν τῇ παρακειμένῃ εἰκόνι 10. Τὸ μονοπλάνον τοῦτο



Εἰκ. 10. — Τὸ μονοεπίπεδον τοῦ Βλεριὸ.

ἔχει μῆκος 10 μέτρων καὶ εἶνε ἐφωδιασμένον μὲ κινητὴν Antoinette 65 ἵππων καὶ 16 κυλίνδρων. Ὁ Βλεριὸ ἤρξατο τῶν πειραμάτων του τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1907. Τὴν 12ῃν Ἰουλίου 1908 κατώρθωσε νὰ ἐκτελέσῃ πτήσιν 8 λεπτῶν καὶ 24 δευτέρων. Ἡ ταχύτης ἦν ὁ Βλεριὸ ἐπετύγχανεν ἀνήρχετο εἰς 80 μέχρι 90 χιλιομέτρων καθ' ὥραν. Τὸ τοιοῦτον τῷ παρεῖχε τὸ πλεονέκτημα νὰ δύναται νὰ ἀντιμετωπίζη λίαν δυνατοὺς ἀνέμους. Οὕτω τὴν 11 Σεπτεμβρίου 1908 ἐξετέλεσε πτήσεις ὑπὸ σφοδρότατον ἄνεμον ἔχοντα ταχύτητα 40 περίπου χιλιομέτρων. Βεβαίως τὰ διεπίπεδα δὲν θὰ ἐτόλμων ν' ἀντιμετωπίσωσι τοιοῦτον ἄνεμον. Ἐξ ἄλλου ὅμως ἡ μεγάλη αὕτη ταχύτης καθιστᾷ τὴν χρῆσιν τοῦ ἀεροπλάνου πολὺ δυσχερεστέραν, τοῦτο δὲ προσεπύρρυσεν εἰς τὸν Βλεριὸ ὄχι ὀλίγα ἀτυχήματα, μὲ ὕλικας μόνον εὐτυχῶς ζημίαις. Ἰδίως καθίστατο δύσκολος ἡ πτήσεις ἐντὸς τῶν ἐπὶ σκοπῶ τῶν πτητικῶν δοκιμῶν διατεθέντων χώρων, τῶν «ἀεροδρομιῶν». Ὁ Βλεριὸ ὅθεν δὲν ἐδίστασε καὶ οὕτος, δευτέρως

μετά τὸν Φαρμάν, νὰ πετάξῃ ὑπεράνω τῶν ἀγρῶν καὶ τῶν χωρίων. Πράγματι τὴν 30ῴην Ὀκτωβρίου 1908, ἦτοι τὴν ἐπιμένην ἀκριβῶς τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ Φαρμάν ἐξετέλεσε τὸ πρῶτον ταξίδειον ἀπὸ Σαλὸν εἰς Ῥέμς, κατώρθωσε νὰ κάμῃ καὶ οὗτος ἐναέριον ταξίδιον, τὸ πρῶτον διὰ μονοπλάνου, ἀπὸ τοῦ Toury εἰς τὸ Artenay ἀπέχον περὶ τὰ 15 χιλιόμετρα καὶ τὰνάπαλιν. Ἡ ὅλη διάρκεια τῆς πτήσεως ὑπῆρξε 40 λεπτῶν χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ ὁ χρόνος τῶν δύο κατὰ τὸ ταξίδιον στάσεων. Ἡ ταχύτης ἀνήλθε κατὰ μέσον ὄρον εἰς 85 χιλιόμετρα. Ὁ Βλεριὸς ὑπῆρξεν οὕτως ὁ πρῶτος ἐκτελέσας δι' ἀεροπλάνου ἐναέριον ταξίδιον, κλειστόν, καὶ μετὰ στάσεων.

Τὸ μέλλον τῶν ἀεροπλάνων.

Μετὰ τὴν ἐπισκόπησιν τῶν μέχρι τοῦδε ἐπιτυχῶς δι' ἀεροπλάνου γενομένων πειραμάτων ἴδομεν κατὰ πόσον τὰ ἀερόπλοια ταῦτα ἀνταποκρίνονται εἰς τοὺς ὄρους οὓς ἐν τῇ ἀρχῇ διετυπώσαμεν ὡς ὄντας ἀπαραιτήτους διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς βιομηχανικῆς ἐπιτυχίας.

Ἐν πρώτοις ὅσον ἀφορᾷ τὴν ταχύτητα εἶδομεν ὅτι τὰ ἀεροπλάνα ὑπερέβησαν ἤδη κατὰ πολὺ τὰ πηδαλιουχούμενα, ὅτι τὸ μονοπλάνον Βλεριὸς ἐπέτυχε ταχύτητα 80-90 χιλιομέτρων καὶ ὅτι τοῦτο τῷ ἐπέτρεψε νὰ διαμείνῃ ἐν τῇ ἀτμοσφαίρᾳ ὑπὸ ἄνεμον 40 χιλιομέτρων, πρᾶγμα ὅπερ οὐδὲν πηδαλιουχούμενον βεβαίως θ' ἀπετόλμα. Ἀλλὰ καὶ τὸ μέλλον ὑπὸ τὴν ἐποψίν ταύτην εἶνε ὑπὲρ τῶν ἀεροπλάνων, καθ' ὅσον διὰ ταῦτα δὲν ὑπάρχει ὄριον εἰδικοῦ βάρους. Πράγματι ἐξ ὅσων ἐν τῇ θεωρίᾳ τῶν ἀεροπλάνων συνοπτικῶς ἐξεθέσαμεν ἐξάγεται ὅτι δι' ἐν ἀεροπλάνον ὄρισμένον σχήματος καὶ ὄρισμένον διαστάσεων δύναται τις αὐξάνων τὴν ταχύτητα ν' αὐξήσῃ ἀναλόγως καὶ τὸ βάρος. Ἄρα εἰς τὰ ἀεροπλάνα ἀσφαλῶς θὰ ἐπιτευχθῶσιν αἱ μεγάλαι ταχύτητες, τῶν 120-150 χιλιομέτρων αἱ ἀπαιτούμεναι διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν μεγάλων ἀνέμων. Εἰς τοῦτο βεβαίως θὰ συντελέσωσι καὶ οἱ ἀεριοστρόβιλοι (turbines à gaz) εἰς τὴν τελειοποίησιν τῶν ὁποίων ἀπὸ τίνος ἐργάζονται πολλαχοῦ. Δεύτερον ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀσφάλειαν κατὰ τὰς στάσεις. Εἶδομεν ἤδη ὅτι εὐθὺς ὡς τὸ κινητήριον μηχανήμα σταματήσῃ, τὸ ἀεροπλάνον κατέρχεται ἠρέμα καὶ ἀσφαλῶς εἰς τὴν γῆν (ιδίως πειράματα τοῦ Ράιτ) καὶ ἀναχωρεῖ ἐκ νέου διὰ τῶν ἰδίων του μέσων (ταξίδιον τοῦ Βλεριό).

Ἐξ ἄλλου τὸ ἀεροπλάνον κατὰ τὴν εἰς τὴν

γῆν κάθοδόν του, δύναται νὰ ἐξασφαλισθῇ εὐκόλως καὶ τελείως ἀπὸ τῆς καταιγίδος ὡς ἐκ τοῦ μικροῦ του ὄγκου.

Ὅσον ἀφορᾷ τὸν τέταρτον καὶ τελευταῖον ὄρον, τὸν τῆς δαπάνης, καὶ οὗτος εἶνε εὐνοϊκὸς διὰ τὸ ἀεροπλάνον. Ἡ πρώτη δαπάνη τῆς κατασκευῆς ἀνέρχεται εἰς 20-30 χιλιάδων δραμῶν, ἦτοι ὀλιγώτερον τοῦ δεκάτου τῆς τοῦ πηδαλιουχομένου. Διὰ δὲ τὰ ἔξοδα τῆς συντηρήσεως ἢ παραβολῆ εἶνε ἔτι πλέον ὑπὲρ τοῦ ἀεροπλάνου, διότι ἢ μὲν δαπάνη τῆς βενζίνης ἦτις ἄλλως τε δὲν εἶνε σημαντικὴ δύναται νὰ θεωρηθῇ περιῶπον ἢ αὐτῇ, ἀλλ' ἔλλειπει τὸ κολοσσαῖον ἔξοδον τοῦ ὑδρογόνου. Ἄλλως τε ἐκτὸς τῆς καυσίμου ὕλης οὐδὲν σχεδὸν ἄλλο ἔξοδον ὑπάρχει εἰς τὸ ἀεροπλάνον.

Δυνάμεθα ἐκ τούτων νὰ συμπεράνωμεν ὅτι τὸ ἀεροπλάνον συντόμως μέλλει νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς μέσον συγκοινωνίας γενικὸν καὶ ἀσφαλές; Τὰ μέχρι τοῦδε ἀποτελέσματα δὲν ἔφθασαν ἀκόμη δυστυχῶς εἰς τὸ εὐχάριστον σημεῖον ὥστε νὰ δυνάμεθα μετὰ πεποιθήσεως ν' ἀπαντήσωμεν καταφατικῶς, τοῦλάχιστον διὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον. Ἄν καὶ τὰ κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος 1908 καταπληκτικὰ ὄντως γεγονότα μᾶς ἐπιτρέπουσιν εὐλόγως νὰ ἔχωμεν τὴν πεποιθήσιν ὅτι τὸ προσεχὲς αὐτὸ μέλλον θ' ἀποβῇ ἔτι γονιμώτερον καὶ θὰ λύσῃ ὀλοσχερῶς καὶ βιομηχανικῶς τὸ πρόβλημα, ἐν τούτοις δὲν δυνάμεθα ἢ ν' ἀνομολογήσωμεν ὅτι μέχρι τοῦδε τὸ προνόμιον τῆς πτήσεως ἐν τῷ ἀέρι κατέχουσιν ὀλίγοι ἐξαιρετικοὶ ἄνδρες, ἀφιερῶσαντες εἰς τὴν πρὸς τοῦτο ἐξάσκησιν, ἰδιοφυΐαν, κόπους, περιουσίαν, καὶ οὐχὶ ὀλίγα ἔτη τῆς ζωῆς των. Δὲν δυνάμεθα ὁμως καὶ νὰ μὴ παραδεχθῶμεν ὅτι διὰ μερικὰς τινὰς χρήσεις ἢ χρησιμοποίησις τοῦ ἀεροπλάνου φαίνεται προσεχέστατη. Ἐν πρώτοις τὰ ταχυδρομεῖα καὶ οἱ ἐπείγόμενοι ταξιδιωταὶ θέλουσιν εὐρεῖ ἐν αὐτῷ τὸ καλλίτερον μέσον πρὸς συντόμεισιν τῶν μεταξὺ τῶν πόλεων ἀποστάσεων. Οἱ περιηγηταὶ θέλουσιν ἐπιτύχῃ μέσον μεταφορᾶς ὄραιοτερον, ἀνετώτερον καὶ οικονομικώτερον τοῦ αὐτοκινήτου. Τέλος ὁ στρατὸς θέλει εὐρη ἐν αὐτῷ θαυμάσιον ὄργανον ἀναγνωρίσεων ὡς ἐκ τοῦ μικροῦ του ὄγκου καὶ τῆς μεγάλης του ταχύτητος.

Σ. ΑΓΑΠΗΤΟΣ
Μηχανικός.