## I Wilbur Wrights skjul vid Auvours.

*Den 17 december 1903 lyckades bröderna Orville och Wilbur Wright i USA att göra flygningar med en motordriven luftfarkost enligt systemet tyngre än luften. Fem år senare demonstrerade Wilbur Wright brödernas förbättrade flygmaskinstyp i Tyskland och Frankrike. Här nedan återges ett av signaturen Flying (redaktör Anders Pallin) skrivet reportage till Stockholms Dagblad den 23 oktober 1908. Vid återgivandet av den livfulla skildringen har stavningen bibehållits.*

*Amerikanen förevisar sin aeroplan.*

Det var naturligtvis med icke ringa intresse jag i dag från Le Mans begav mig i väg till Auvours för att på Wrights inbjudan bese hans aeroplan och experimentation. För att göra saken ännu mer lockande, hade uppfinnaren lovat att själv demonstrera sin flygmaskin, vilken av alla som sett den, förklarats vara så »underbar».

Det är icke tillräckligt att från Paris göra den långa och ledsamma resan till Le Mans för att få se en skymt av Wright och hans »fågel». Ytterligare måste man nämligen från Le Mans resa med järnväg till den lilla hållplatsen Champagné och därifrån promenera ett par kilometer ut till Champ de Tir d'Auvours, å vars andra ända Wright håller till.

Vägen dit vimlade av folk, och då och då kom en väldig automobil tjutande förbi. I närheten av Wrights hus stod en motorvagn, stor som en houseboat på Themsen och även närmast lik en sådan. Från densamma har en fransk baron med sällskap sedan en månad tillbaka bevakat Wrights minsta rörelser.

Den första tanke man fick vid åsynen av den Wrightska aeroplanen, sedan likheten med alla avbildningar konstaterats, var förvåning över, att hela detta ekipage med två människor och en tung motor ombord kunde drivas fram genom luften med 40 knops fart förmedelst de två små obetydliga, smala propellrarna där bak. Därjämte förvånades jag över de båda bärplanens ringa stigning mot luften.

— Det räcker — sade Wright, som nu gav mig en utförlig beskrivning av sin flygmaskin. Särskilt uppehöll han sig härvid vid det, som är det märkligaste av allt med denna aeroplan, nämligen styrningen i sidled genom den ena vingspetsens höjning och den andras sänkning — något som förlänar »maskinen» en känslighet i flykten, påminnande om fågelns och hans vingrörelser. Denna styrning sker medelst en enkel spak, som Wright håller i höger hand, medan han i den vänstra omfattar spaken till höjdstyret, vilket består av tvenne små plan, utbyggda framför aeroplanen såsom små segel på ett bogspröt.

Aeroplanen är byggd för två personer, som hava plats i bredd till vänster om motorn å undre bärplanet med föraren ytterst. Motorn är monterad till höger om medelplanet, så att dess vikt balanseras av besättningens. Propellrarna sitta i bredd akter om och ungefär mitt emellan de båda bärplanen samt drivas av s.k. Gallés kedjor, av vilka den ena är korsad, så att propellarna rotera åt mot-

satt håll. Detta har den fördelen, att de vridande reaktionsmomenten från propellrarna upphäva varandra.

Kedjorna äro till stor del av sin längd inneslutna i stålrör för att vara väl skyddade, vilket är nödvändigt, då deras riktiga funktionerande är av yttersta vikt.

Motorn har Wilbur Wright själv konstruerat. Den är fyrcylindrig med vattenkylning och utvecklar 24 hästkrafter, vilket är betydligt mindre än Farmans och Delagranges. Att Wright icke desto mindre får lika god fart på sin aeroplan är beroende på, att denna saknar de stora bärplanen i aktern, vilka göra betydande motstånd vid flykten. Motorn gör 1300 varv i minuten och propellrarna, vilka hava en diameter av 2,8 meter, snurra 450 varv under samma tid. Bärplanen hava en bredd av 12,5 meter och en längd i flygriktningen av 2 meter, således tillsammans 50 kv.m:s bäryta. Hela apparatens längd är 9,5 meter. Stommen är av trä och bärplanen äro svagt böjda, mindre än de franska aeroplanens samt klädda med siden.

För att vid uppstigningen sätta fart på aeroplanen placerar Wright denna på en 30 meter lång träskena, å vilken en liten vagn löper, därå maskinen placerats. Vagnen bringas i fart genom en lina med en tung vikt i ändan, vilken släppes ned från en 7 meter hög bock. Propellrarna ha då redan satts i gång, aeroplanen får luft under vingarna och höjer sig efter 15 till 20 meters anlopp.

Jag kan flyga tre och en halv timme — sade Wright — så länge räcka mina 44 liter bensin, varav 12 åtgå i timmen. Under den tiden skall jag hinna 200 km med en fart av 60 km i timmen.

Sedan jag vederbörligen sett mig mätt på flygmaskinen tittade jag mig också intresserat omkring i detta »skjul», där amerikanen bott tillsammans med sin aeroplan ända sedan han kom från Amerika, svartsjukt vakande över sin drake. På ett brädgolv över ett par stockar under taket hade Wright sin bädd, som utgjordes av ett par filtar, i ett hörn av skjulet hade han sitt kontor, bestående av en brädskiva på 4 stolpar jämte en låda till stol, och på golvet stod ett fotogenkök — det var köksavdelningen. I sanning en egendomlig bostad för en millionär!

Det hade emellertid så småningom hunnit bli mörkt ute, och den kyla, som härskat de senaste dagarna gjorde sig särskilt kännbar nu, sedan solen gått ned.

Wrights två montörer och medhjälpare fyllde en fyrgryta med vedpinnar, tände på »brasan» och flyttade in densamma i skjulet. Wright bjöd mig stiga in och satte fram en låda åt mig att sitta på, slog sig själv ned på en annan, och så började vi språka om det ena och andra medan elden flammade och sprakade och fantastiskt belyste den väldiga flygmaskinen, vilken fyllde upp större delen av skjulet såsom med ett väldigt skelett.

— Det har blivit förfärligt kallt, sade Wright. I natt måste vi gå upp alla tre klockan två och klä på oss, för vi stodo inte ut med kylan. Men det är väl snart slut med det här jobbet nu. Själv har jag egentligen inte längre med saken att göra. Jag har sålt min maskin och har intet personligt intresse av saken mer. Men jag får hjälpa köparne litet förstås, särskilt med det för dem viktiga provet, då aeroplanen skall visas inför representanter för franska regeringen till vilken

köparne vilja sälja ett betydande parti. Det vore ju roligt för dem om en större order följde på min förevisning, som skall gå av stapeln i morgon, då en mängd herrar skola komma hit i automobil från Paris. Men blåser det så, som det gjort nu de tre sista dagarna, kan jag ej gå upp.

Det går inte, sade Wright och nickade mot det stora föremålet i mörkret.

Wright berättar, att Lazare Weiller, representant för de syndikat som köpt tillverkningsrätten av hans aeroplan i Frankrike för en halv million francs, är ytterst optimistisk vis-à-vis aeroplanens framtid. Han anser, att flygmaskinen kommer att spela en huvudsak i kommande krig och förstöra alla världens flottor. För vad ett slagskepp kostar skulle man kunna bygga 5000 aeroplan, och ingen flotta i världen skall vara i stånd att överleva ett anfall av 40 eller 50 av dessa flygande maskiner, av vilka var och en släpper ned 100 kg dynamit på sitt skepp.

Det där har han sagt till mig, säger Wright, men det tror jag inte så mycket på. Faktum är emellertid, att Weiller redan gått i författning om byggande av 50 aeroplan efter min oförändrade ritning.

Jag tyckte ni förra gången sade, att ni fått en million?

Nej. En halv. Men det räcker. Få vi 500.000 francs av ett tiotal länder, så kan man ju vara nöjd, sade Wright och skrattade. Närmast är det nu Förenta Staterna, som spekulerar på »fågeln», fortsatte han, och så snart jag lärt ett par av syndikatets ingeniörer konsten att flyga, så reser jag hem till Amerika för att tillsammans med min bror återupptaga provfärden inför Statens representanter, och nog tänker jag att det skall bli affär av.

Hur mår er bror nu?

Jo, han är bättre. Vår syster har vårdat honom hela tiden på lasarettet, och om en vecka skall han få förflyttas därifrån och hem.

Den där är inte den första aeroplanen vi gjort, fortsatte Wright efter en stund. Det är den sjunde. Vi ha byggt ungefär en vart år sedan 1900. De första voro ganska enkla, må ni tro. Dem skjutsade vi ut från en brant och läto dem glida ned till marken. Men nu är den också efter allt experimenterande så bra, att vi, jag och min bror, inte kunna göra den bättre. Nu kan vi inte hitta på något mera. Det får andra göra. Under massproduktionen, som nu skall börja hittar man väl så småningom på den ena och andra förbättringen.

Vår franske flygkollega Delagrange anmärker på, att vi ha två propellrar. Men jag föredrager två goda sådana framför en dålig. Så talar man om min aeroplans ringa bärkraft. Och ändå hade jag Mr. Ballé med mig häromdagen. Han väger 130 kg.

Men vad säger ni om en propeller och två motorer? Aeroplanens största nackdel är väl, att motorn kan stanna och tvinga flygmaskinen att gå ned, innan den nått någon aeroplanstation. Med en extra motor, som ögonblickligt kunde kopplas till, om den andra strejkade, skulle man ju vinna dubbel säkerhet mot nedstigning å ej avsedd plats?

— Man får väl försöka med det då.

Wright stirrade länge in i elden.

— Bygger ni luftslott, frågade jag.

Ja. Det blir ett förskräckligt besvär med de där millionerna, sade amerikanen och såg upp med ett bekymrat uttryck i sitt ansikte.

Hör nu, sade han, det är förfärligt mycket svenskar i Amerika. Varför komma de dit? Är inte Sverige ett bra land? Folket är då åtminstone rasande gott. Att döma av dem som komma däröver. Det är våra bästa invandrare. Vederhäftigt, hederligt och duktigt folk. Hur många invånare har Stockholm?

Elden hade brunnit ned, så att aeroplanen alldeles försvunnit i mörkret. Wrights skarpa, svagt belysta ansikte var det enda jag urskilde runt omkring mig. Det var tid att bryta upp, och när jag låste igen dörren hörde jag stegen knarra under Wright, som klättrade upp till sitt luftiga nattläger på stockverket under taket.

*Överingeniör Tord Ångström har fäst red:s uppmärksamhet på den tidningsartikel som här återgivits.*

## En svensk diplomat på ballongfärd år 1846.

Den 18 oktober 1954 kunde man fira hundraårsminnet av S. A. Andrées födelse, och i dagspressen erinrades om hans äventyrliga färder med luftballong, särskilt om den sista, nordpolsfärden, som fick en så tragisk utgång.

Luftballongen hade som bekant tjänstgjort som transportmedel långt före Andrées tid. Redan år 1783 företogs den första ballongfärden med människor ombord, och tekniken förbättrades under 1800-talet. Charles Green (f. 1785, d. 1870), släplinornas uppfinnare, gjorde den första uppstigningen med en ballong fylld med kolvätegas år 1821, och under åren 1821—52 gjorde han sammanlagt 526 uppstigningar, däribland en luftfärd från London till Weilburg, Nassau, år 1836. Den svenske diplomaten D'Ohsson, Sveriges minister i Berlin under åren 1834—50, kom att deltaga som passagerare i en av de uppstigningar, som Green företog där år 1846, och skildrar denna ovanliga upplevelse i ett brev till sin vän Berzelius den 30 september samma år. Den del av brevet, som handlar om luftfärden, lyder på följande sätt:

»H:r Merian[1] reste till Vien [sic]. Jag gjorde hans bekantskap i Greens gondole, där han redan satt när jag steg in. Han nämnde för mig att han kom ifrån Stockholm, att han åtta dagar förut hade ätit middag hos G:al Peyron, att han upvagtat Frih. Berzelius. Jag frågade honom hvad Du tänkte om Schönbeinska krutet. Han sade att Du med intresse omfattat denna upptäckt. Medan vi således språkade, släpptes tågen, som med möda höllos fast af ett dussin soldater, och vi lemnade jorden i en hastig upstigande fart, han och jag sittande i båda ändarne af båten, och Green stående oss emellan, sysselsatt med att städa och stöka, och tömma ut sandpåsar. Berlin hade vi snart förlorat ur sigte. Vi stego blott till en höjd af emellan 5 och 6000 fot, efter Greens utsago, som var försedd med barometer och thermometer; temperaturförändringen var ringa, 3 à 4 grader; jag kände likväl någon kyla och tog på mig min kappa, men mina unga rese camrater, ehuru sommarklädde, märkte ej skilnaden. Det var en präktig qväll, så lugn, ingen fläkt; dock ströko vi ganska raskt, men utan den minsta

[1]Peter Merian (1795—1883), schweizisk geolog, hade besökt Berzelius i Stockholm.