TEKNIKHISTORISKA NOTISER

Tord Ångström: Orville Wright och Smithsonian Institution

TORD ÅNGSTRÖM

Orville Wright och Smithsonian Institution

En mycket uppmärksammad konflikt uppstod i början av 1900-talet mellan Smithsonian Institution i Washington och Orville Wright. Dr Samuel P. Langley hade varit institutionens direktör och sekreterare ända till sin död år 1906. Han visade alltid den största aktning för bröderna Wright och gjorde aldrig ens ett försök att minska det allmänna erkännandet av deras banbrytande arbete.

Dr Langley hade på sin tid av amerikanska staten fått i uppdrag att konstruera ett flygplan och för detta ändamål erhållit ett direkt anslag om 50 000 dollar och dessutom tilldelats ett anslag från Hodgkins fond. Vid två flygförsök som han utförde år 1903 havererade flygplanet redan vid starten. Något positivt bidrag till den flygtekniska utvecklingen lämnade försöken icke och Langleys teorier och undersökningar visade sig i stor utsträckning vara behäftade med allvarliga fel.

Efter Langleys död sökte många av hans vänner och lärjungar på olika sätt bereda honom större erkännande och därmed en mera framskjuten plats i den historiska utvecklingen än som var sakligt motiverat. En rättvis och rimlig avvägning mellan hans insatser och bröderna Wrights gjorde man inte. Tvärtom lämnade institutionen offentligt rent felaktiga och missvisande uppgifter.

Kulmen nåddes efter det Glenn Curtiss hade dömts för intrång i Wrights patenträtt. Genom utslaget hade bröderna Wright erkänts som pionjärer och deras ställning som de första som lyckats konstruera ett funktionsdugligt flygplan kunde förefalla obestridd. Curtiss och hans medarbetare sökte emellertid nu göra gällande, att Langleys flygplan tidigare än Wrights förverkligat förutsättningarna för motordriven flygning. Detta menade man skulle kunna bevisas genom att man lånade Langleys flygplan, som fanns utställt hos Smithsonian Institution och med detta företog en demonstrationsflygning. Curtiss erhöll av institutionen rätt att för detta ändamål disponera flygplanet. Man försåg det med flottörer och utförde på Lake Keuka den 28 maj och 2 juni 1914 några korta flyghopp med mindre än 5 sekunders varaktighet. Innebörden av försöken redovisades på ett i grunden missvisande sätt i Smithsonian Institutions årsrapport för 1914 (sid. 221).

Orville Wright utsatte försöken för saklig kritik och fäste uppmärksamheten på den mycket omfattande rekonstruktion av flygplanet som föregått proven. Han gjorde gällande, att Langleys maskin i sin ursprungliga form över huvud taget inte haft förutsättningar för flygning.

År 1921 lämnade Griffith Brewer en redogörelse för de av Curtiss vidtagna förändringarnas omfattning vid ett föredrag som han höll i London inför Royal Aeronautical Society. Fred C. Kelly redogjorde i sin bok "The Wright Brothers" (sid. 241—268) för icke mindre än 35 ändringar som vidtagits, vilket helt enkelt måste ha inneburit, att originalet *icke* varit i besittning av förutsättningar för flygning.

Curtiss misslyckades i sina försök att försvara sig inför domstolen, men från Smithsonian Institution fortsatte man försöken att nedvärdera Wrights insatser. Orville Wright skrev med anledning härav år 1928:

"Trots denna utdragna förtalskampanj höll jag mig tyst förlitande mig på att vem som helst som undersökte fakta skulle kunna framlägga dessa. Jag hade

trott, att sanningen möjligtvis skulle komma till sin rätt, men jag har funnit, att den tysta sanningen icke kan övervinna misstag och oriktigheter, som understöds av en oavbruten propaganda...

... Jag har offentligt uttryckt en önskan, att mina anklagelser mot Smithsonian skall undersökas av någon opartisk instans. Detta förslag har icke besvarats.

När jag översänder vårt 1903-flygplan till Science Museum i London, tror jag, att det kommer att bedömas objektivt och erhålla det erkännande det kan vara berättigat att erhålla. Jag beklagar, mer än någon annan, att denna åtgärd blivit nödvändig."

Ställd inför en hård press med övervältigande bevisning måste Smithsonian slutligen ge vika. Den nytillträdande sekreteraren i institutionen presenterade 1942 en omfattande och saklig rapport, i vilken han beklagade, att institutets tjänstemän lämnat vilseledande uppgifter. Han beklagade, att Langleys maskin inför allmänheten presenterats som det första bemannade flygplan, som varit i stånd att utföra en fri flygning. Deklarationen var i förväg godkänd av Orville Wright. Som en följd därav återsändes Wrights flygplan typ 1903, som sedan år 1928 varit utställt i Science Museum, South Kensington, till Smithsonian Institution i Washington. Det installerades där den 17 december 1948. Orville Wright var då ej längre i livet. Han hade avlidit den 30 januari samma år.

Orville Wright förde i denna affär en ihärdig och målmedveten strid för redbarhet, hederlighet och sanning.

Den långvariga konflikten mellan Orville Wright och Smithsonian Institution är ett exempel ur flygteknikens historia på hur historiska fakta kan förvanskas, när nationella eller personliga intressen tillåtes spela in vid bedömningen. Att det förekommit andra snedvridna framställningar av historiska händelseförlopp framgår av Charles H. Gibbs-Smiths på annat ställe i denna årsbok recenserade arbete om Clément Ader och hans plats i flygets historia.

Tord Ångström