

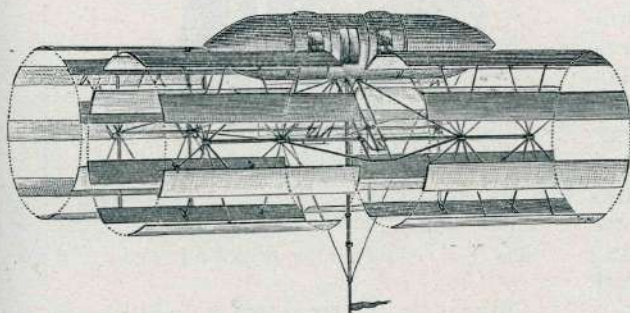
sune zrak od sebe za sabo in se tako nekako sunkoma pomika naprej. Po tem principu sestavljen zrakoplav je patentiral v Novem Jorku dr. S. B. Batteij.

Njegov zrakoplav je podoben smodki, ki je proti koncema vedno tanjša. Ves aparat sestoji iz aluminijevega ogrodja, prevlečenega s tanko odejo, ki je tudi iz aluminija. Na obeh straneh so po dolgem pritrjene precej široke plošče po vsej dolgoti zrakoplava; na enem koncu pa je majhen strojček, ki v kratkih odmorih vžiga krogelje, sestoječe iz lahko vnetljive snovi. To vžiganje proizvoda po trditvi izumitelja močan sunek vselej, kadar ena imenovanih krogelj puhne iz stroja. Po tem načelu se pomika zrakoplav dalje; ker se pa opisani, uri podobni strojček obrača lahko na desno ali levo, se dá z njim tudi zrakoplav obračati kakor čoln s krmilom.

Nekoliko drugačen zrakoplav je sestavil Riddle v Crowleyu v deželi Tehas v Ameriki. Mislimo si cilindar, razdeljen v zgornji in spodnji del; prvi je za stroje, drugi pa je sobica za zrakoplovce. Na obeh straneh tega cilindra so v podobi križa pritrjena vesla, ki se sučejo, zadaj pa je pritrjeno jadro in dolgo veslo kot krmilo. Vse to visi pod balonom, ki je polkrogla, katere ravna ploskev je obrnjena navzdol. Imenovana polkrogla ima dva oddelka, napolnjena s plinom, in sicer zato, da zrakoplav ne pade, četudi iz enega oddelka plin uide.

Z opisanim zrakoplavom je mogoče jadrati na vse strani; tudi se dá obračati poljubno po zraku. Tako vsaj trdi Riddle; če je res, ne vemo. —

Jako zanimiv je projekt prof. Wellnerja v Brnu. (Glej sliko 1.) — Zrakoplav ima ladjo v obliki smodke, na obeh straneh ena-



Slika 1. Wellnerjev zrakoplav.

komerno poostreno. V ladji je prostor za stroj, kotel, premog in potnike. Na obeh straneh ladje pa sta dve, cilindru podobni

kolesi. Na njih prečkah pa so pritrjena podolgasta vesla okoli in okoli. Stroj suče venomer ta vesla, ki sestoje lahko na vsaki strani tudi iz treh posameznih delov. Kolesa imajo v premeru 6,4 m, dolgoti pa 20 m, in se 135krat zasučejo v minuti. Tako velik zrakoplav ima 6400 kg dvigalne moči in prostora za 8 oseb.

Zrakoplav za dva moža s strojem 30 do 40 konjskih sil bi veljal 40—60.000 gld. Profesor Wellner pa sam trdi, da je treba še mnogo drugih stvari natanko premisliti, preden se prične graditi zrakoplav. Posebno je važno določiti, kakšen parni ali električni stroj je najprikladnejši, iz kake tvarine naj sestoje vesla itd.

Težavno in dolgočasno bi bilo vse posamezne načrte natanko opisavati, vendar naj omenim na kratko angleških, ameriških in avstralskih sistemov.

Hargrave je konstruiral zrakoplav, ki v glavnem obstoji iz dolzega droga, v katerem je stisnjen zrak, da goni majhen stroj na koncu droga; stroj sam pa suče dve vesli. Ostali prostor na drogu ima na obeh straneh pritrjena štirioglasta jadra. —

Langley je naredil zrakoplav, katerega glavni del je podoben ribi brez repne plavute. Namesto plavute pa ima na dveh drogih pritrjena vesla v podobi žarkov. Na obeh straneh „ribe“ sta dve jadri kot peruti.

Tudi Edison je sestavil podoben zrakoplav. V glavnem delu je podoben ribi, ki ima na koncu veliko plavuto, ob strani pa po tri zmajevim perutim podobna jadra.

Le Compagnon-ov zrakoplav je podoben smodki v običajni obliki. (Gl. sliko 2). — Na obeh straneh ima po dvoje perutnic, ki sta podobni perutim kačjega pastirja. Peruti pa so tako majhne v primeri z balonom, da je dvomljiva njih vodilna moč. Zrakoplav ima električen stroj, težek 19 kg, in perutnice zamahnejo 250krat v minuti. Poizkusi z malim modelom niso pokazali posebnih uspehov.

Kakor sem že omenil, se pri današnjih zrakoplavih gleda na to, da bi jih bilo moči svojevoljno voditi po zraku; kajti vse drugo se je več ali manj že doseglo, le krmariti poljubno zrakoplava še ne znamo. Mnogo mehanikov, n. pr. Giffard, Dupuy de Lôme, Tissandier, Renard, Krebs, Hänlein, dr. Wölferl in drugi so se trudili, da to dosežejo, a na jako neroden način. Pritrdili so namreč jadra, vijake