

УРА, НИЕ ЛЕТИМЪ!

ОТЪ ЧИЧО АНТОНЪ

(Продължение отъ книгата първа)

Само тогавашниятъ шраваджии и патукоши артисти не се уплашиха, а на много място поставиха „детето“ като номеръ въ програмата си, като го рекламираха по най-красивия начинъ. И до днесъ, въ много музеи съ запазенъ подобенъ роля на фантастични реклами на оние „въздушни аеробети“, както на присмивъ починали да ги наричатъ.

Какъ френската революция отъ 1794 г. подигнала малко стойността на балона, тъй като посленна извършила известно приложение за военни цели; дори въ Медонъ до Парижъ било основано „вървено въздухоплавателно училище“. Но то не прокикъло дълго, защото самъ Наполеонъ го закрилъ въ 1809 година.

Дълго следъ това въздухоплаването не направило илю крачка напредъ. Може би, само заради туй, защото въпрѣвъ всички усилия не се успѣло да се снабди летящия кошъ съ гориво. Правилн се все нови и нови опити и се живѣли само нови и нови неуспѣхи. Къмъ срѣдата на деветнадесетия вѣкъ французина Хенри Жифаръ построи дорнъ белонъ, снабденъ съ малка парна машинна, предназначена да изпълнява управлението — разбира се, пакъ безъ успѣхъ. Починали да се чуватъ гласове, че конструиранто на балона е на съсекъ хрипъ, пакъ, че той не е необходимо да биле полетъ отъ въздухъ, че законитъ на въздухоплаването трѣбва да се оставяватъ и уредя да се снабди съ придвижваща го машинна и не се стигало до никакъвъ положителенъ резултатъ.

Правилн се най-различни опити, строили се хубавици и хвърчилообразни балони, въ формата на пури или на риба, казвало се до частични резултати, но жървата точка не можела да се пресочи. Изглеждавало, като че ли въздухътъ не искалъ да се остави равнодушенъ да го завладѣвъ, — донато презъ лѣтото на 1884 година се прѣснала по свѣта

една новина, която събудила всеобщо внимание. Двама французки офицери, Кребсъ и Ренардъ, направили единъ апаратъ, който следъ едно летене отъ 20 минути, слѣзали на скъщото място, отъ кадето и излетѣли. Тѣхрѣе дългитъ, приличащъ на заострана круша балонъ, билъ снабденъ съ единъ въртящъ се върху множество оси и макарни косги, направенъ отъ бамбуковн прѣвичи, на единия край на който било прикрепено особенъ видъ коритило, а на другия една дукрирлана перка, движена отъ малка динамомашина. Чрезъ завъртане на бамбуковна мостъ се измѣствало положението на перката и коритилото спрямо осята на балона, а съ това се и измѣняло и регулирала посоката на летението му.

Цѣла Франция ликувала! Франция, която първа отъ всички страни била починала да атакува небето, още веднѣжъ изпреварила свѣта! Но скоро асичко утнхнало, защото и апаратъ на Кребсъ и Ренардъ неможалъ да намери практично приложение.

Най-после трѣбвало кося, съ което мнозина се били зели съ жаръ и вѣра и свършавало неуспѣшно, да се завърши и постигне отъ единъ нѣмецъ: Графъ Фердинандъ фонъ Цепелинъ, вюртембергския генералъ.

Единъ день той държалъ въ Штутгардъ една сказка, въ която изказвалъ своитъ възгледъ и разбираня относно строемъ на въздушни кораби. — Цепелинътъ на бялцето — казалъ той — трѣбва да биле много голѣмъ, а се заловилъ за работъ и построи въздушенъ корабъ, дългъ 128 метра, съ два

отъ въздухъ и снабденъ съ мотори. Пристъпушиятъ слушали думитъ му вѣдливо или недоверчиво клатѣли глава, като мислели, че добрия графъ се е забъркалъ въ една идея, върху която не си струва човѣкъ да си губи времето. Но Цепелинъ не се оставилъ да го заблудява, а се заловилъ за работъ и построи въздушенъ корабъ, дългъ 128 метра, съ два

