

мехарь 11 метра и го снабди с два мотора отъ по 16 конски сили.

И действително, това така издобривно посрещнато чудовище, полетяло! Разбира се, не така свободно и леко, като орела, но все пак по-добре и по-сигурно, отъ който и да е догосваещия балон. Но въпреки възморковиди не били доволни въ никакъ случай отъ постигнатитъ резултатъ. Някой дори писали: „Техническиятъ връзки при такима голъми целелини сѣ непроходими“. Но тѣ се дамили. Защото строителитъ въ Фридрихсхафенъ на езерото Бодензе колоси завладѣли все повече и повече въздуха и скоро следъ 1900 г. графъ Цепелинъ можель вече да предприема дачени полетуваня. Изглеждало вече, че победата е пълна, — когато, изведнѣкъ се случило едно нещастие, което заплашвало да тури край на всички отъ него започнато. Най-големиятъ отъ построителитъ отъ графъ Цепелинъ въздушни корабни при едно полетуване налетѣлъ на бури и наблизо до Естердингтъ експлодиралъ. Това станало презъ 1908 год. Цѣла Германия посрещнала случилото се като национално нещастие и силно за благодаренъ дължа да се причете на помощъ на графъ Цепелина. Отъ всички страни започнали да се спичатъ голѣми парични помощи и въ скоро време той можель да поднови работитъ си и да заврѣчи къмъ нови полетуваня. — Не е необходимо, драги деца, да ви напомнякъ, каква голѣмо роля изигра целелинътъ презъ войната, че днесъ свободно лѣтува отъ Европа за Америка и, че служи за моделъ на всички целелини, строени се въ различнитъ части на свѣта. Но нужно е, все пакъ, да се спомени, че Германия, нахвъръ и върѣда късно да се зае съ идеята за въздухоплаването, за едно много късно време достигна най-големитъ успѣхи.

До днесъ човѣкъ още не е успѣлъ да лети съ собствената си сила. Воникитъ необходими за целѣта помощни апаратъ, изкуственни крила и тѣмъ подобни, не дадоа резултати. Само съ помощта на парашути се успѣ, при скитане отъ голѣма височина безопасно да се спигне на земята. Леонардо да Винчи, когото вече споменахъ, съобщава за употребата на подобенъ уредъ за първи пътъ въ 1495 г. Но изглежда, че много преди това, сваянски фокусници сѣ скивали съ помощта на парашути отъ поврхнитъ на височинитъ авиане. Въ Европа събури всеобщо внимание Монгольфьеръ, който извърши първнитъ спускоулетъ скокъ въ 1777 год., а първия скокъ отъ балонъ извърши Бланшардъ въ 1785 г.

Аероплаветитъ пъкъ почна на принципъ на плъчето лезение, като крилата тухъ сѣ земѣнче съ голѣми носци плоскости. Презъ Ото Лиленталъ направенъ успѣшнн опитъ съ подобенъ летателскъ уредъ. Освенъ многобройнитъ му опити отъ него е написана и книгата „Плъчето лезение като основа на ле-

тателното изкуство“, въ което той показва ценни мисли въ връзка съ устройството и формата на аероплана. Все пакъ нему не биде отредено да разреши проблемата за самолетеното (съ човѣшката сила), а на други, и то чакъ следъ като поставана на аеропланитъ си малки мотори, произвеждащи необходимата за авианетното енергия. Братъа Вринтъ успѣла да извършатъ първнитъ успѣшенъ моторенъ полетъ. Върѣнки, че първоначално не успѣваха да се задържатъ дълго въ въздуха, тѣмъ все пакъ се пава заслугата, че най-после се отличихъ една отъ дълго време вече закночена порта.

Досторечатнитъ имъ полетъ се извърши на 17 декември 1903 г. и отъ тоя денъ въздухоплавателната техника започна единъ събъкавичекъ напредѣтъ. Само четри години следъ Вринтъ, Фарманъ измени съ аероплакъ едно доста дълго разстояние, а въ 1908 год. французина Блерно прелетѣ Ламаншиинъ каналъ. Първнитъ нѣмци, който все въ следѣта година завладѣ въздуха съ аеропланъ бѣше Граде и отъ тогава развитието на моторното лезение тръгна още по-ускорено. Машинитъ се усъвършенствуваха все повече и повече и скоро почнаха така да се подичаватъ на авиачитъ си, както единъ дресиренъ конъ, се подичава на едѣла си. Не следъ дълго бидоа извършени вертикални спусканя, най-напредъ отъ французина Пеле, който докоза по тоя начинъ, че аеропланитъ може да биде паведѣнъ въ всѣко положение, а не скоро следъ това нѣмскитъ Блокъ малко преди почването на войната, постави новъ рекордъ, като се задържа въ въздуха 24 часа. — Та това не е нищо!, ще кажете вие. — Други стояха горе много по дълго! Американскитъ Бърдъ прелетѣ въ 1926 г. севернитъ полюсъ, а съотечественникъ му Линабергъ прелетна Атлантическия океанъ, а Кюль, Фитцморисъ и Хюнеферъ, когато лѣтува отъ Ирландия за Америка, останаа въ въздуха 35 1/2 часа“. Разбира се, разбира се, деца, всичко това е вѣрно, и това сѣ все геройски подвизи. Но тие лѣлоти и конструкторитъ на тѣлитъ машини само продължава това, което други вече, съ трудъ и жертви, бѣха изискали и открили.

И въ всички открития, въ всѣмо нѣщо, което подтиква напредѣтъ, главното и най-важното е качеството. Успѣхитъ е окрѣпѣтъ да е вѣднѣкъ приключилъ, а приключилето е осъществилето вѣднѣкъ почна отъ самосебѣ си. Законите това за презъ цѣлти си животъ, защото, кой знае, дали тѣ или она отъ вѣсъ не ще успѣе също да открие нѣщо и тогава ще кажеть хората: — Първнитъ, който откри основнитъ принципъ на това или нова откритие, открихъ, който наблюдава новитъ пътъ, бѣше единъ отъ малкитъ читатели на „Нова картинка намира“.

Прелева Вуйчо Боня