
**Att Flyga Om Flymaskiner Och Flygkonst (Swedish
Edition)**

Dahlbeck Olle Dahlbeck

Title: Att Flyga Om Flymaskiner Och Flygkonst (Swedish Edition)

Author: Dahlbeck Olle Dahlbeck

This is an exact replica of a book. The book reprint was manually improved by a team of professionals, as opposed to automatic/OCR processes used by some companies. However, the book may still have imperfections such as missing pages, poor pictures, errant marks, etc. that were a part of the original text. We appreciate your understanding of the imperfections which can not be improved, and hope you will enjoy reading this book.



OLLE DAHLBECK

ATT FLYGA

OM FLYGMASKINER
OCH FLYGKONST

MEDE 114 BILDER





820,147
295-C

ATT FLYGA

OM FLYGMASKINER OCH FLYGKONST

AV

OLLE DAHLBECK och **EDV. DAHLBECK**
Löjtnant Jur. stud.

MED 114 BILDER



STOCKHOLM
ALBERT BONNIERS FÖRLAG

TL 670
.D3

Copyright. Albert Bonnier 1912.

1.3.
August
1896, 20

STOCKHOLM
ALB. BONNIERS BOKTRYCKERI 1912

INNEHÅLL.

<i>Litet om flygteknikens utveckling</i>	1
<i>Systemet tyngre än luft</i>	5
I. Aeroplan.....	5
II. Ornithopter	7
III. Heliocopter	7
<i>Motorn</i>	9
<i>Aeroplanet</i>	15
<i>Huru man lär sig att flyga</i>	18
<i>Aeroplan typer och konstruktörer</i>	35
Frankrike:	
I. Blériot	35
II. Nieuport	40
III. Sommer.....	43
IV. R. E. P. (Robert Esnault-Pelterie)	45
V. Farman (Henry).....	47
VI. Deperdussin.....	49
VII. Antoinette.....	50
VIII. Breguet	52
IX. Morane	53
X. Paulhan	55
XI. Santos-Dumont (Demoiselle).....	56
XII. Voisin	57
Amerika:	
I. Wright	58
II. Curtiss	60
England:	
I. Graham-White	61
II. Bristol.....	62
III. Cody	63
Tyskland.....	64
Österrike.....	65

INNEHÅLL

<i>Sverige</i>	66
<i>Hydroaeroplan och aeroplan på skidor</i>	71
Hydroaeroplan	71
Aeroplan på skidor	73
<i>Huru man flyger och huru man finner vägen i lufthavet</i>	74
<i>Flygningens jättesteg framåt — och nästa steg</i>	87
<i>Vilken praktisk användning kan man vänta att aeroplanet närmast får?</i>	90
<i>Snapshots och kuriosa</i>	91

Litet om flygteknikens utveckling.

Ikaros må sova lugn i sin grav. Det är ju annars hans öde, att med sin härliga men kanske något apokryfiska flygning och sorgliga ändalykt inleda varje bok om flygning.

Leonardo da Vinci därefter. Båda byggde på idén, att människan skulle flyga som en fågel d. v. s. genom att flaxa med vingar. Ännu i dag tro många, att detta är idealet varefter vi skola sträva. Man säger, att fåglarna och för övrigt alla djur, som behärska luftelementet, röra sig däri på detta sätt, alltså måste människan gå samma väg. Mot detta kan man invända, att människan behärskar ganska väl vattnet, men större delen av våra fartyg vifta varken med stjärt eller fenor.

Den rörelse en fågelvinge utför har man lyckats kinomato-grafera och sedan kunnat studera mycket noggrant. Den är mycket komplicerad. För att kunna efterhärma denna rörelse behövs en maskin, som är tusen gånger mer invecklad än vår explosionsmotor. Svårigheten att få en sådan maskin att fungera tillförlitligt bör stå klart för envar.

Redan i mitten av 1800-talet slog man därför in på en annan väg. Man byggde maskiner med fasta vingar, ställda så att framkanten var något högre än bakkanten samt tog till drivkraft en propeller liknande den, som användes på ångbåtar, men som arbetade i luft.

Redan 1843 stod nedanstående planskiss av ett aeroplan i L'illustration. Den är ritad av Henson och antagligen den första i sitt slag. Man frapperas av likheten mellan denna skiss och våra modärna aeroplan. Stagningen av vingarna är nästan i detalj densamma som nu användes av den franska

Antoinettemaskinen och stjärten är konstruerad efter samma idé, som den för den tyska Rumpler-Taube.



Hensons aeroplan 1813.

Största svårigheten för 1800-talets aeroplankonstruktörer var att finna en lämplig drivkraft. Det enda man hade att hålla sig till var ju ångmaskinen och denna representerade ju en avsevärd tyngd. Sir Hiram Maxim visade dock att den kunde användas. Han konstruerade 1895 ett aeroplan med respektingivande dimensioner.



Maxims aeroplan 1895.

Det vägde 4,000 kg., hade en bäryta av 500 m^2 och drevs av en ångmaskin på 300 hästkrafter. För säkerhetens skull hade han låtit fastkedja aeroplanet vid en järnräls utefter vilket det skulle löpa under flykten. Men bärkraften var för stark, rälsen bröts sönder, aeroplanet höjde sig frigjort för att strax därefter dimpa ned. Just i våra dagar har den gamle pioniären konstruerat en ny maskin. Några resultat föreligga dock icke ännu.

Den, som man i allmänhet utpekar för att vara den första som med vett och vilja lyfte sig från marken i aeroplan, var fransmannen Ader. Det var år 1897.



Aders aeroplan.

Under de korta flygningar man under 1800-talet gjort hade man kommit att inse svårigheten av att hålla jämvikt i luften. Det var för att övervinna denna svårighet samt för att finna lämpligaste formen på vingarna som man på olika håll började göra försök med glidflygare.

De första gjordes i Amerika av prof. Langley, i Tyskland av Lilienthal. Langley startade från en pråm på floden Potomac.



Langley 1903 (eft. L'aviation).

Lilienthal fick en hel skara efterföljare och elever. En av dessa var Chanute, som i sin tur var lärare till bröderna Wright. Andra elever som sedan nått berömmelse voro Pilcher och Ferber. Lilienthal började sina experiment omkr. 1890, störtade och dog under en flykt 1896. Han gjorde under denna tid 2,000 flykter, de längsta på omkr. 100 meter.

Redan såsom glidflygare hade bröderna Wright blivit berömda och snart började man viska om, att de löst flygproblemet genom att sätta in automobilmotorer på sina apparater.

Resultaten hemlighöllös dock strängt och det hela ansågs allmänt såsom amerikansk bluff. Detta var år 1903.

Samtidigt arbetade i Frankrike kapten Ferber, Voisin och Blériot, Delagranges, bröderna Farman och Sommer på problemets lösning. Sedan bröderna Wright även kommit över till Frankrike tog saken bättre fart. Motorer och maskiner förbättrades, rekord följde på rekord och på våren 1909, då Blériot flög över Engelska Kanalen, kan man säga att flygfrågan inträdde i ett nytt skede.



Lilienthal.

Händelserna följa nu slag i slag. Det som anses omöjligt ena dagen, utföres den andra, det som är ett vägstycke i dag gör man som tidsfördriv i morgon. När Blériot 1909 flög från Frankrike till England, prisades hans bragd över hela världen och man reste monument på den plats, där han landade; redan sommaren 1911 flögo 12 aeroplan samtidigt på given signal samma väg.

De resultat man hittills uppnått äro i siffror följande: den längsta tid man flugit är 11 timmar, den längsta vägsträcka man tillryggalagt är 720 kilometer och den största hastighet man uppnått är omkring 170 kilometer i timmen.