

Juliusz Verne

W sprawie "Giganta"

Tytuł oryginału francuskiego: A propos du Géant

Tłumaczenie i przypisy: **ANDRZEJ ZYDORCZAK**

(na podstawie wydania z 1883 roku)

Notka

Esej «W sprawie „Giganta”» ukazał się po raz pierwszy we Francji w „Muzeum Rodzinnym” tom 31, nr 3, s. 92-93 z jedną ilustracją Fellmanna, a następnie został powtórzony dopiero w roku 1978 w książce Charlesa-Noëla Martina „Życie i twórczość Juliusza Verne’a”.

W języku polskim ukazał się po raz pierwszy w „Nautilusie” - piśmie Polskiego Towarzystwa Juliusza Verne'a, nr 2(22) z grudnia 2002 roku.

W „Bibliografii twórczości Juliusza Verne’a – Próba uporządkowania” opublikowanej w zeszycie 7 „Prac Verneologicznych” znajduje się pod pozycją ES 02.

ydaje się, że od czasu odważnych prób Nadara¹

nastąpił nareszcie dalszy postęp w sprawie balonów. Wiedza na temat kierowania balonami stała się w miejscu od dłuższego czasu, dość powiedzieć, że nie uczyniła zbytnich postępów od końca osiemnastego wieku. Ówczesni fizycy wszystko już wymyślili: napełnianie wodorem balonów, siatkę służącą do obejmowania powłoki taftowej²

i przytrzymywania łódki, a wreszcie klapę pozwalającą na wypuszczanie gazu; zostały również wynalezione sposoby podnoszenia się i opuszczania poprzez pozbywanie się balastu albo wypuszczanie gazu. Tak więc, w latach osiemdziesiąt siedemnastego wieku, sztuka aeronautyczna zatrzymała się w miejscu.

Czy można powiedzieć, że próby Nadara spowodowały nowy postęp? Być może. Osobiście jestem skłonny stwierdzić: oczywiście. Otóż dla jakich przyczyn:

Najpierw ten dzielny i nieustraszony artysta odświeżył rzecz już zapomnianą, a mianowicie skorzystał ze swoich dobrych układów w prasie i pośród znajomych dziennikarzy, by zwrócić uwagę ogółu na te zagadnienie. U źródeł wszelkich wielkich odkryć zawsze można znaleźć człowieka o wielkiej mocy ducha, poszukiwacza przeszkód, zakochanego w rzeczach niemożliwych, który próbuje, stara się, odnosi mniejszy lub większy sukces, ale wreszcie rozrusza interes. Wtedy wtrącają się uczeni: dyskutują, piszą, obliczają, aż pewnego pięknego dnia sukces poraża oczy wszystkich.

Do tego właśnie powinny doprowadzić śmiałe wloty Nadara, to znaczy, że umiejętność wznoszenia się i kierowania w powietrzu spowoduje, iż balony staną się kiedyś praktycznym środkiem lokomocji, a potomkowie, jeśli będą sprawiedliwi, powinni właśnie jemu przypisać znaczącą rolę w tym rozpoznaniu.

Nie chciałbym tutaj wcale opowiadać o podróżach „Giganta”,³

bowiem uczynili to już inni, ci, którzy brali udział w jego lotach i byli lepiej usadowieni aby oglądać, a zatem i lepiej mogą o tym opowiadać. Pragnę jedynie w jakichś kilku liniijkach wskazać kierunek, w jakim zdaje się zdążać obecnie wiedza aeronautyczna.

Przede wszystkim, według Nadara, "Gigant" winien być ostatnim balonem. Kłopoty, jakie miał podczas kolejnych opuszczeń na ziemię dowiodły dobitnie, jak ten jakże ogromny aparat jest niebezpieczny w kierowaniu, wręcz niemożliwy do prowadzenia.

Czy dojdzie więc do tego, że tak po prostu zlikwiduje się balony? Czy to jest rzecz możliwa? Pan Babinet [4](#)

jest o tym przekonany, jakby ta myśl wyszła od niego. Panowie de Ponton d'Amécourt i de La Landelle [5](#)

potwierdzili, że pokonali trudności i rozwiązali problem.

Ale przed wdaniem się w szczegóły ich wynalazku, dokończmy sprawę z balonami, i pozwólcie mi opowiedzieć Wam o aparacie pana de Luze. [6](#)

Widziałem jego funkcjonujący model i to jest z całą pewnością bardzo przemyślane urządzenie, mogące kierować statkiem powietrznym, jeżeli aerostat jest rzeczą dającą się kierować. Skądinąd wynalazca był logiczny: zamiast starać się pchać łódkę, on starał się popychać balon.

Dlatego też nadał mu formę wydłużonego cylindra. Na tym cylindrze umieścił ramiona śmigieł. Oba końce cylindra powiązał z łódką za pomocą lin zwijanych na blokach; liny te przeznaczone są do nadawania, za pomocą dowolnego silnika, ruchu obrotowego cylindra, co powoduje, że balon dosłownie wkręca się w powietrze.

Pewnym jest, że ten aparat działa, i to działa bardzo dobrze. Nie będzie on mógł, bez wątpienia, działać przy bardzo silnych prądach powietrza, ale wierzę, że przy umiarkowanym wietrze powinno dać się nim kierować. Zresztą aeronauta będzie miał jeszcze do swojej dyspozycji odchylny płaty które, wyciągane w jednym czy drugim kierunku, pozwolą mu poruszać się istnymi pionowymi zygzakami.

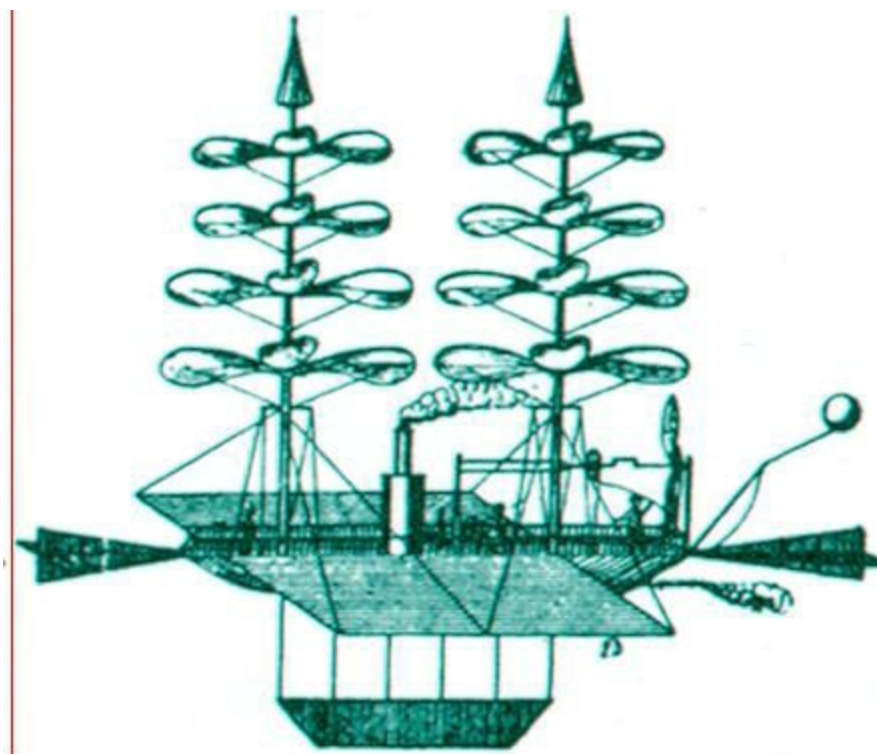
Swój balon pragnie zbudować z miedzi w taki sposób, aby zapobiec ubytkowi czystego wodoru, bardzo lekkiego gazu. Pan de Luze ma nadzieję wywoływać ruchy wznoszące i opadające przy pomocy rodzaju worka umieszczonego wewnątrz balonu, do którego będzie właczał powietrze za pomocą pompy.

Tak oto, bardzo pobieżnie omówiony, przedstawia się jego wynalazek. Można dostrzec, że najbardziej interesujące w nim jest to, iż balon sam stanowi śrubę napędową. Czy pan de Luze odniesie sukces? Z pewnością to zobaczymy, ponieważ wkrótce projektuje się dwudniową powietrzną przejażdżkę nad Paryżem.

Pozwólcie jednak że powrócę do projektu panów de Pontona d'Amécourta i de La Landelle'a. Jest to sprawa bardzo poważna, bowiem należy wiedzieć czy ich pomysł można wykorzystać w praktyce za pomocą środków, które aktualnie stawia do ich dyspozycji współczesna technika.

Znacie zapewne zabawki dziecięce w kształcie łopatek, którym nadaje się silną rotację przy pomocy szybko odwijanego sznurka; obiekt wznosi się i szybuje w powietrzu, dopóki jego śmigła zachowują swój ruch obrotowy; jeżeliby ten ruch kontynuować, aparat nigdy nie spadłby na ziemię. Wyobraźcie sobie czynnik, np. jakąś sprężynę, która działa nieustannie – wtedy zabawka będzie działać ciągle.

Działanie tej zabawki legło u podstaw założeń budowy helikoptera pana de Pontona d'Amécourta. Powietrze oferuje dostateczny punkt oporu dla śmigła, które uderza pod skosem. Wszystko to jest fizycznie możliwe, ponieważ na własne oczy widziałem funkcjonowanie modeli aparatów zbudowanych przez tych panów; naciągnięta sprężyna, rozprężając się nagle, podnosiła się razem ze śmigłem.



XIX-wieczny model helikoptera

Ale oczywiście słup powietrza wywołany działaniem śmigła dawałby aparatowi odwrotny ruch obrotowy. Trzeba więc było zapobiec tej niedogodności, ponieważ aeronauta zostałby błyskawicznie odurzony przez ten walec powietrzny. Toteż, przy pomocy dwóch śmigieł, ułożonych warstwowo, i obracających się w przeciwnych kierunkach, pan de Ponton d'Amécourt potrafił doprowadzić go do zupełnej nieruchomości.

Stosując trzecie, pionowe śmigło, może kierować swoim aparatem w dowolny sposób. Tak więc,

używając dwóch pierwszych śmigieł helikopter utrzymuje się w powietrzu, natomiast przy pomocy trzeciego przesuwa się tak, jakby znajdował się w wodzie.

Tak więc teoretycznie helikopter został już wynaleziony, lecz czy uda się ten wynalazek wykorzystać praktycznie? Wszystko będzie zależec od silnika wprawiającego w ruch śmigła. Niezbędne jest, aby był on zarazem mocny i lekki. Niestety, jak dotąd maszyny na zgęszczone powietrze lub na parę, zbudowane z aluminium lub żelaza, nie dają zadawalających rezultatów.

Doskonale zdaję sobie sprawę z tego, że eksperymentatorzy pracowali jedynie na modelach, i aby rzecz miała się sprawdzić, trzeba działać na szerszą skalę, gdyż w miarę jak powiększa się masa aparatu, jego ciężar względny zmniejsza się. Rzeczywiście, maszyna o mocy dwudziestu koni mechanicznych waży dużo mniej, niż dwadzieścia maszyn o mocy jednego konia mechanicznego. Oczekujmy więc cierpliwie na eksperymenty bardziej przełomowe. Wynalazcy są ludźmi wykształconymi oraz stanowczymi i z pewnością będą dążyć do dokończenia swego odkrycia.

Lecz aby to osiągnąć, potrzebne są im pieniądze, być może dużo pieniędzy. Nadar działa z całkowitym poświęceniem aby zdobyć owe środki pieniężne. Dlatego też zwołał szeroką widownię aby przysła zobaczyć jego odważne wzloty balonem. Widzowie zjawiają się w dość dużej liczbie, traktując to, być może, jako współczesny rodzaj rozrywki. Jeżeli Nadar ponownie planuje loty to liczy, że przyniosą mu one wkrótce korzyści i że Pole Marsowe⁷

będzie zbyt małe aby pomieścić wszystkich zgromadzonych.

Widać z tego, że nie chodzi o to, aby szybować czy bujać się w przestworzach, lecz aby w nich żeglować.

Pewien uczony powiedział bardzo dowcipnie: “Człowiek czyni daremne wysiłki, chcąc przemienić się w ptaka, jednak nigdy nie będzie niczym innym jak tylko indykiem, i to indykiem nadzianym farszem”. ⁸

Zachwalajmy więc helikopter, i weźmy sobie za dewizę motto Nadara:

“Wszystko to, co jest możliwe, jest do zrobienia”.

KONIEC

1

Nadar, właściwie Gaspard Félix Tournachon, urodzony 5 kwietnia 1820 roku w Paryżu, zmarł 21 marca 1910 roku. Pisarz francuski, karykaturzysta i fotograf, który zasłynął fotografiami portretowymi zaliczanymi do najlepszych w XIX wieku. Był zapalonym aeronautą do czasu, gdy jego żona wraz z innymi pasażerami została ranna w katastrofie skonstruowanego przez niego olbrzymiego balonu "Gigant". Juliusz Verne jednemu z głównych bohaterów powieści "Z Ziemi na Księżyc" i "Wokół Księżycy" nadał nazwisko Ardan, które jest anagramem słowa Nadar.

2

tafta – rodzaj tkaniny jedwabnej.

3

Gigant (Géant) - wielki balon, wykonany przez braci Godard na zlecenie Félix'a Tournachona. Objętość 6000 metrów sześciennych wodoru, gondola ważyła 1200 kilogramów, był wysoki na 40 m. W czasie swego drugiego lotu w dniu 18 października 1863 roku uległ katastrofie przy lądowaniu. Zatrzymał się wreszcie po ponad kwadransie ciągnięcia po ziemi, a wielu pasażerów odniosło obrażenia, w tym żona Nadara. Mimo wielu późniejszych, pomyślnych lotów, balon nie odniósł sukcesu komercyjnego.

4

Babinet Jacques (1794-1872), fizyk francuski. Głównie zajmował się badaniami dyfrakcji światła. Interesował się też własnościami optycznymi minerałów i opracował nowe przyrządy do pomiaru kątów polaryzacji. Badał też zjawiska optyczne. Juliusz Verne znał go osobiście poprzez Nadara.

5

Gustave wicehrabia de Ponton d'Amécourt (1825-1888) numizmatyk i archeolog francuski, twórca Towarzystwa Numizmatycznego, osobisty przyjaciel Nadara i Verne'a, twórca nazwy "helikopter" w monografii wydanej w 1863 roku "Zdobycie powietrza przez śrubę [śmigło]". Na bazie modelu opisanego w eseju, Verne stworzył "Albatrosa" – statek powietrzny z powieści "Robur Zdobywca"; Guillaume Joseph Gabriel de La Landelle (1812-1886) – pisarz francuski, autor powieści przygodowych; według wielu źródeł pierwszy użył terminu awiacja.

6

Niestety, nie odnalazłem żadnych informacji o tym osobniku. W powieści "Robur Zdobywca"

figuruje pod nazwiskiem: de Luzy.

7

Pole Marsowe – tu: największy obecnie plac Paryża, dawniej teren przeznaczony na ćwiczenia wojskowe, miejsce Wystaw Światowych.

8

Tę wypowiedź uczonego można przetłumaczyć też następująco: “Człowiek czyni nadaremne wysiłki, chcąc się przemienić w ptaka, jednak nigdy nie będzie niczym innym jak tylko głupcem, który dał się wziąć na kawał”.

Spis treści

1
2
3
4
5
6
7
8