

Chińscy „bracia Wright” – Feng Ru i jego samolot

23 września 2022

21 września 1909 roku ze wzgórza w pobliżu Oakland w USA, z rykiem czterocylindrowego silnika benzynowego, samolot wzbił się w błękitne niebo i powoli wylądował na trawniku po przebyciu ponad 2600 stóp. Tłum wivatował i krzyczał: „Sukces! Udało się!” Podekscytowani ludzie rzucili się do samolotu i witali wysiadającego z niego pilota i konstruktora tego samolotu, Feng Ru. Sukces tego lotu oznaczał, że Chińczycy po raz pierwszy wzbili się w niebo samolotem własnej konstrukcji, wykonali pierwszy załogowy lot z napędem i zapoczątkowali erę chińskiego lotnictwa.

Młodość Feng Ru

Feng Ru urodził się w niespokojnych czasach i miał ciężkie życie. Przyszedł na świat 12 stycznia 1884 r. w biednej rodzinie chłopskiej, w wiosce Xingpu w prowincji Guangdong na południu Chin. Choć jego rodzina była biedna, Feng Ru od dziecka z zainteresowaniem samodzielnie robił latawce, wózki, łódki i inne drobne zabawki. Gdy Feng Ru miał zaledwie 12 lat jego wujek zabrał go do San Francisco, aby tam zarabiać na życie. Po 6 latach wyjechał do Nowego Jorku, gdzie pracował na pół etatu w fabryce i studiował produkcję mechaniczną. Niezależnie od tego, czy pracował w fabryce, czy uczył się w szkole, zawsze lubił zagłębiać się w technologię. Snuł rozważania i często wpadał na nowe pomysły. W ciągu 5 lat spędzonych w Nowym Jorku Feng Ru posiadał rozległą wiedzę na temat produkcji mechanicznej. Biegle posługiwał się 36 rodzajami maszyn, a także wyprodukował kilka pomp wodnych i kafarów. Zaprojektowany i wyprodukowany przez niego nadajnik-odbiornik radiowy cieszył się dużą popularnością wśród użytkowników ze względu na wydajność. Feng Ru stał się wówczas

znanym ekspertem w produkcji maszyn.

Marzenie o lataniu

W 1903 roku bracia Wright ze Stanów Zjednoczonych wykonali pierwszy w historii ludzkości załogowy lot z napędem. Ludzie po raz pierwszy wzbili się w przestworza. To wydarzenie zainspirowało Feng Ru. W tamtym czasie Chiny borykały się z problemami wewnętrznymi i zewnętrznymi i były uciskane przez obce mocarstwa. Feng Ru widział w samolotach perspektywę wzmocnienia obrony narodowej i wpadł na pomysł uratowania kraju za pomocą lotnictwa. W 1906 roku zaledwie rok po zakończeniu wojny rosyjsko-japońskiej (brutalna wojna między Rosją a Japonią na chińskim terytorium, toczyła się w północno-wschodniej części Chin, ówczesne słabe i niekompetentne władze dynastii Qing ogłosiły swoją neutralność. Wojna spowodowała śmierć ponad 20000 Chińczyków i niezliczone straty majątkowe.), Feng Ru był świadomy militarnego znaczenia nowych aparatów lotniczych. Powiedział do swojego asystenta: „Gdybyśmy mieli tysiące samolotów na chińskiej granicy, obce siły z pewnością zostałyby odstraszone”. Jego pomysły zbiegały się z pomysłami generała dywizji Giulio Douhet, włoskiego teoretyka sił powietrznych, który 15 lat później opublikował swoją książkę „The Command of the Air”. Feng Ru przewidział znaczenie lotnictwa w obronie narodowej, wrócił do San Francisco z Nowego Jorku i postanowił poświęcić się rozwojowi lotnictwa.

Przy wsparciu finansowym innych chińskich imigrantów w USA, w 1907 roku Feng Ru wraz ze swoimi asystentami zaczął prace nad rozwojem samolotu. Mimo zgromadzonych doświadczeń w produkcji maszyn proces budowy samolotu nie przebiegał gładko. Parę lat wcześniej samolot braci Wright wykonał swój dziewiczy lot, a patent na rysunki został przyznany na 30 lat, dlatego nie było żadnych informacji ani materiałów referencyjnych. Feng Ru mógł tylko czerpać wiedzę z czasopism i książek. Jednocześnie prowadził niezależne obserwacje i wnikliwą analizę, aby

rozwiązać problemy projektowe. Na łamach ówczesnej gazety „The San Francisco Call” napisano: „Feng Ru przeczytał dużą ilość opracowań naukowych i technicznych, które piętrzyły się jak biblioteka”.

W maju 1908 roku, w Oakland, mieście na wschód od San Francisco, Feng Ru wynajął na warsztat pomieszczenie o powierzchni zaledwie 7,5 metra kwadratowego i założył tam firmę produkującą samoloty nazywaną: Fabryka Maszyn Produkcyjnych Guangdong. Była to jedna z pierwszych firm lotniczych w Kalifornii USA. To tutaj Feng Ru i jego zespół pokonywali kolejne trudności techniczne. Po nieustannych wysiłkach i dzięki ciężkiej pracy, we wrześniu 1909 r. Feng Ru i jego pomocnicy zbudowali pierwszy samolot chińskiej konstrukcji, który nazwano „Feng Ru No. 1”. Od premiery pierwszego samolotu na świecie dzieliło go niecałe 6 lat.

Pierwszy udany lot testowy

21 września 1909 r. to dzień, który na zawsze zostanie zapamiętany. Około 18:00 Feng Ru wzbił się w powietrze w samolocie własnej produkcji i wykonał udany pierwszy lot w Oakland. Od zaprojektowania i wyprodukowania do udanego pierwszego lotu minął tylko rok i dwa miesiące. Samolot ten był podobny do maszyny braci Wrighta i również był dwupłatowcem, ale do końca podwozia przymocowane były cztery koła. Samolot miał około 7,43 metra długości, rozpiętość skrzydeł około 7,62 metra i wysokość około 2,45 metra. Całość konstrukcji składa się z drewna, płótna i niewielkiej ilości stalowych prętów. Waga własna oscylowała między 130 a 150 kg. Czterocylinndrowy silnik benzynowy napędzał dwułopatowe śmigło o średnicy około 1,8 metra. Warto dodać, że silnik tego samolotu został samodzielnie opracowany przez Feng Ru i jego asystentów.

„Feng Ru No. 1” wzbił się na wysokość 15 stóp (około 4,6 metra) nad ziemią i pokonał odległość 806 metrów,

przekraczając rekord lotu testowego braci Wright, który wynosił 260 metrów. Podczas lądowania śmigło samolotu nagle pękło, ale na szczęście nie doszło do poważnego wypadku i Feng Ru wylądował bezpiecznie. Sukces pierwszego lotu wywołał w okolicy ogromną sensację. Feng Ru był pierwszą osobą, która pilotowała samolot na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, a chińskie i zachodnie gazety pospieszyły o tym donieść. Amerykańska gazeta „San Francisco Examiner” opublikowała na pierwszej stronie, w widocznym miejscu, duże zdjęcie Feng Ru z podpisem „Wright of the East” i skomentowała, że „w dziedzinie lotnictwa Chińczycy zostawili białych w tyle!”.

Po początkowym sukcesie Feng Ru zaczął opracowywać samoloty o dużej mocy. Mimo że podczas lotów testowych wielokrotnie mierzył się z porażką, nie zniechęcił się. Rodzice wysyłali listy, namawiając go do powrotu do Chin, ale Feng Ru odmówił. Upierał się, że jeśli budowa samolotu się nie powiedzie, nie wróci do Chin. Po wielu niepowodzeniach, w styczniu 1911 roku Feng Ru pomyślnie opracował nowy typ samolotu, nazwany „Feng Ru No. 2” (siódmy samolot, który Feng Ru zbudował w ciągu 5 lat).

Rankiem 18 stycznia 1911 r. Feng Ru odbył publicznie lot testowy w Oakland. Samolot kołował około 30,5 metra po ziemi, wzbił się w niebo, wzniósł na wysokość około 12 metrów i przeleciał wokół placu około 1600 metrów, po czym poleciał w kierunku zatoki San Francisco, a następnie wrócił i powoli wylądował na placu. Lot trwał 4 minuty i zakończył się pełnym sukcesem. Amerykańska gazeta „The San Francisco Sunday Call”, w artykule zatytułowanym „He will fit wings to the Chinese Dragon”, zamieściła zdjęcia Feng Ru, jego samolotu i ilustrację smoka, szczegółowo opisując historię Feng Ru.

Feng Ru wprowadził ulepszenia do samolotu i wielokrotnie latał nim po zatoce. Samolot rozwijał maksymalną prędkość 105 kilometrów na godzinę i wzbijał się na wysokość przeszło 220 m. Osiągi samolotu odpowiadały ówczesnemu światowemu poziomowi zaawansowania. Loty przyciągały tłumy gapiów, a gazety

europejskie i amerykańskie opisywały je z dużym uznaniem.

Powrót do ojczyzny

W lutym 1911 r. Feng Ru odrzucił oferty pracy od wielu firm w USA, wrócił do ojczyzny statkiem z pracownikami firmy, maszynami i sprzętem oraz dwoma samolotami. 10 października 1911 r. wybuchła rewolucja Xinhai (wydarzenia, które rozegrały się w Chinach pomiędzy 10 października 1911 a 12 lutego 1912 roku. Rewolucja Xinhai obaliła ostatnią dynastię cesarską Chin, dynastię Qing i ustanowiła Republikę Chińską). Feng Ru poświęcił się sprawie rewolucji i wkrótce został mianowany przez władze rewolucyjne dowódcą lotnictwa Armii Rewolucyjnej Guangdong, stając się pierwszym dowódcą lotnictwa w Chinach. Założył firmę Guangdong Aircraft Company w Yantang w Kantonie, która była pierwszą firmą produkującą samoloty w Chinach. W marcu 1912 roku zbudował samolot podobny do „Feng Ru No. 2”, który był jednocześnie pierwszym samolotem wyprodukowanym w Chinach i otworzył pierwszą stronę historii chińskiego przemysłu lotniczego.

W celu podniesienia świadomości i poparcia Chińczyków dla przemysłu lotniczego, na zaproszenie ówczesnego rządu, Feng Ru aktywnie angażował się w pokazy lotnicze. W kwietniu 1912 roku wykonał pokaz lotniczy w powiecie Taishan w prowincji Guangdong. Pierwszy raz Chińczyk pilotował samodzielnie zbudowany samolot podczas publicznego lotu nad przestrzenią powietrzną ojczyzny. Pokaz obejrzało ponad 2000 osób, co było bezprecedensowe.

Kolejny lot, 25 sierpnia 1912 roku na lotnisku Yantang w Kantonie miał tragiczny finał. Feng Ru wzbił się w powietrze samolotem własnej konstrukcji na wysokość około 36 metrów. W tym czasie samolot działał normalnie, ale zbyt szybkie wznoszenie samolotu spowodowało przeciągnięcie, czyli znaczny, gwałtowny spadek siły nośnej i gwałtowny przyrost oporu aerodynamicznego, na skutek zbyt dużego kąta natarcia

skrzydła. Samolot pilotowany przez Feng Ru runął na ziemię. Pomoc medyczna udzielona w szpitalu okazała się nieskuteczna. Feng Ru zmarł w wieku 29 lat. Umierający Feng Ru wciąż zachęcał swoich asystentów: „Nie zatrzymujcie postępu z powodu mojej śmierci, pamiętajcie, że jest to faza nieunikniona”.

Autorstwo: Stan L. Z

Źródło: Trybuna.info