



مخترعانی که پیش‌مرگ شدند!

جف بزوس (Jeff Bezos) بنیانگذار شرکت "آمازون" و شرکت فضایی "بلوآوریجین" اخیراً اعلام کرد که در ماه آینده میلادی او و برادرش مارک قرار است...

جف بزوس (Jeff Bezos) بنیانگذار شرکت "آمازون" و شرکت فضایی "بلوآوریجین" اخیراً اعلام کرد که در ماه آینده میلادی او و برادرش مارک قرار است توسط موشک نیوشپرد (New Shepherd) شرکت بلوآوریجین به فضا بروند. بزوس بلوآوریجین را در سال ۲۰۰۰ با تمرکز بر گردشگری فضایی ایجاد کرد. اکنون که وی قصد دارد با موشک شرکت خود به فضا برود، نگاهی به سرگذشت مخترعانی می‌اندازیم که خودشان اختراعاتشان را امتحان کردند.

به گزارش ایسنا و به نقل از آی‌ای، بزوس و برادرش به همراه فردی که برنده ی بلیت ۲.۸ میلیون دلاری سومین صندلی این موشک شده است ماه آینده به فضا خواهند رفت. مسافران در این سفر علاوه بر تماشای منظره ای حیرت انگیز، برای مدت حداقل سه دقیقه بی وزنی را تجربه خواهند کرد.

بزوس به جمع مخترعانی می‌پیوندد که خود اختراعاتشان را امتحان کردند و برخی از آن‌ها به موفقیت‌های چشمگیری دست یافتند و برخی نیز موفقیت چندانی کسب نکردند. نگاهی بیاندازیم به مخترعانی که اولین کسانی بودند که اختراعاتشان را مورد آزمایش قرار دادند.

فرانسیس ادگار استنلی (Francis Edgar Stanley)، ماشین بخار استنلی

فرانسیس ادگار استنلی و برادر دوقلویش فریلن اسکار استنلی (Freelan Oscar Stanley) در سال ۱۸۹۴ متولد شدند. فرانسیس پس از تحصیل در دانشگاه مین (Maine) در فارمینگتون (Farmington) به عکاسی علاقه مند شد و یک استودیو عکاسی در سال ۱۸۷۴ تأسیس کرد.

تأسیس این استودیو موفقیت آمیز بود و او توانست اولین ایربراش که برای رنگی کردن تصاویر مورد استفاده قرار می‌گیرد را اختراع کند. مدتی نگذشت که برادرش نیز به او پیوست. این دو برادر از کیفیت صفحات خشک عکاسی که در آن زمان به طور گسترده ای مورد استفاده بود ناراضی بودند.

صفحات خشک نوع بهبود یافته ی صفحات عکاسی بودند.

این دو برادر دستگاهی برای حل مشکل شان اختراع کردند و شرکت صفحات خشک استنلی را در ماساچوست تأسیس کردند. درآمد این شرکت سالانه یک میلیون دلار بود با این حال برادران استنلی پس از آن که به موضوع جدیدی علاقه مند شدند عکاسی را رها کرده و به دنبال ماشین های بخار رفتند.

این دو برادر شرکت حمل و نقل استنلی موتور را تأسیس که مشهورترین خودروهای بخار استنلی در آن ساخته شد. این خودروها بدنه ی چوبی سبکی داشتند که بر روی قاب های فولادی سوار بودند.

برادران استنلی با ماشین های خود در مسابقات شرکت می کردند و با موتورهای بخار در مقابل ماشین های بنزینی رقابت می کردند و در بسیاری موارد برنده مسابقه می شدند. در سال ۱۹۰۶ یکی از خودروهای استنلی با سرعت ۱۰۶ کیلومتر بر ۲۸.۲ ثانیه رکورد جهانی را شکست و با سرعت ۲۰۵ کیلومتر بر ساعت به حرکت درآمد. این رکورد تا سال ۲۰۰۹ پابرجا بود.

با آغاز سال ۱۹۱۲، سیستم استارت الکتریکی در خودروهای دارای احتراق داخلی جایگزین هندل ها شد و فروش خودروها افزایش یافت. پیش از این خودروها به صورت دستی و با کمک هندل روشن می شدند.

در سال ۱۹۱۸ برادران استنلی شرکت خود را فروختند در حالی که تا آن زمان ۱۰ هزار خودروی بخار تولید کرده بودند. در همان سال فرانسیس در حالی که یکی از خودروهای خودشان را می راند به توده ای از چوب برخورد کرد و جان خود را از دست داد. در سال ۱۹۲۴ شرکت استنلی موتور برای همیشه تعطیل شد.

مایکل داکر (Michael Dacre)، هواپیمای جت پاد

در سال ۱۹۸۸ این شرکت در بریتانیا و کوالالامپور برای ساخت هواپیمای اوکن جت پاد (Avcen Jetpod) با یکدیگر به همکاری پرداختند. هواپیمایی که اوج گیری و فرود کوتاهی داشته باشد و برای حمل و نقل نظامی یا تاکسی هواپیمایی مناسب باشد.

ادعا می شد که حداکثر سرعت این جت پاد ۵۵۰ کیلومتر بر ساعت است و برای برخاستن از زمین و فرود تنها به ۱۲۵ متر فضا نیاز دارد این قابلیت به هواپیما امکان انجام عملیات در نزدیکی شهرها را می داد.

در ۱۶ اوت سال ۲۰۰۹ در مالزی داکر سوار بر نمونه ی اولیه جت پاد شد و پس از سه بار تلاش ناموفق توانست در هوا معلق بماند اما در نهایت سقوط کرد و جان خود را از دست داد.

اوتو لیلینتال (Otto Lilienthal)؛ گلايدر

اوتو لیلینتال در سال ۱۸۴۸ در امپراطوری آلمان متولد شد. از سنین کودکی او و برادرش گوستاو به پرواز علاقه داشتند.

او به عنوان یک مهندس یک دستگاه حفاری اختراع کرد و شرکتی برای تولید موتور و دیگ بخار تأسیس کرد. از سال ۱۸۹۱ لیلینتال بیش از دو هزار پرواز با گلايدهایی که خودش طراحی کرده بود انجام داد و تا ارتفاع ۲۵۰ متر نیز اوج گرفت. او همچنین هواگرد تک باله و دوباله را نیز ساخت.

در سال ۱۸۹۴ تپه ای ۱۵ متری در نزدیکی خانه خود ساخت که به او امکان پرواز با گلایدرهایش را می داد. در نهم اوت سال ۱۸۹۶ او پیش از آن که گلايدر باز شود از روی تپه پرید این اتفاق باعث شکستن گردن او شد و لیلینتال روز بعد جان خود را از دست داد.

بری مارشال (Barry Marshall)، باکتری روده

در سال ۱۹۸۵ بری مارشال و همکارش در بیمارستان رویال پرث (Royal Perth) در استرالیا مقاله هایی ارائه کردند که در آن ادعا می کردند باکتری روده عامل بیماری زخم معده است اما هیچ کدام از این مقاله ها منتشر نشد. تا آن زمان جامعه پزشکی معتقد بودند که چنین بیماری هایی ناشی از استرس است. مارشال برای این که حرف خود را ثابت کند محلولی حاوی باکتری هلیکوباکتر پیلوری (Helicobacter pylori) را نوشید به این امید که این محلول باعث ایجاد بیماری زخم معده شود که می توانست آن را با آنتی بیوتیک درمان کند. پس از چند روز او بیمار شد و آندوسکوپی نشان داد که باکتری ها درون معده او گسترش یافته اند و باید آنتی بیوتیک مصرف کند. این بیماری برای او و همکارش فایده نیز داشت زیرا آن ها در سال ۲۰۰۵ موفق به دریافت جایزه ی نوبل پزشکی شدند و امروزه افرادی که از بیماری زخم معده رنج می برند از آنتی بیوتیک استفاده می کنند.

فرد دوزنبرگ (Fred Duesenberg) - اتومبیل

فرد دوزنبرگ در سال ۱۸۷۶ در آلمان متولد شد. پس از مرگ پدرش خانواده به ایالات متحده آمریکا مهاجرت کردند. دوزنبرگ و برادرش آگی هر دو به مکانیک علاقه نشان دادند و هر دوی آن ها به سمت ساخت موتورهای احتراق درونی بنزین سوز رفتند. اولین خودروی آن ها دو سیلندری بود و پس از آن یک خودروی چهار سیلندری ساختند. خودروی بعدی دارای موتور هشت سیلندر خطی بود که اختراع خودشان بود. برای فروش بیشتر خودروهایشان را وارد عرصه ی مسابقات اتومبیل رانی کردند. در آوریل سال ۱۹۲۰ یکی از خودروهای مسابقه ی دوزنبرگ رکورد سرعت را شکست و توانست با سرعت ۲۵۱.۱۳۲ کیلومتر بر ساعت حرکت کند.

در دوم ژوئیه سال ۱۹۳۲ فرد دوزنبرگ در حالی که از نیویورک به ایندیاناپولیس (Indianapolis) باز می گشت کنترل ماشین را از دست داد و سه هفته پس از تصادف جان خود را از دست داد.

هوراس هونلی (Horace Hunley) - زیردریایی

در سال ۱۸۶۱ ایالات متلفه آمریکا جایزه ای ۵۰ هزار دلاری برای ساخت یک زیردریایی که بتواند کشتی های ایالت های شمالی (اتحادیه) را در پی جنگ داخلی غرق کند تعیین کرد. در آن زمان هونلی یک وکیل بود. هونلی با همکاری جیمز مک کلینتاک (James McClintock) و باکستر واتسون (Baxter Watson) زیردریایی "Pioneer" را ساختند اما برای جلوگیری از تسلط دشمن بر آن مجبور به نابودی آن شدند. در تلاش دوم آن ها زیر دریایی "American Diver" را ساختند که آن نیز در تلاش برای حمله به دشمن غرق شد. در نهایت هونلی به تنهایی زیر دریایی "H.L. Hunley" را ساخت و فرماندهی آن را در آزمایشی در ۱۵ اکتبر سال ۱۸۶۳ بر عهده گرفت. این زیردریایی نیز غرق شد و هونلی و هشت خدمه دیگر را با خود به اعماق آب برد. در سال ۱۸۶۴ زیردریایی هونلی از آب بیرون کشیده شد و موفق به غرق کردن یکی از کشتی های دشمن شد اما پس از حمله بار دیگر غرق شد. در سال ۲۰۰۰ برای بار دوم این زیردریایی را از آب بیرون کشیدند.

توماس اندروز جی آر (Thomas Andrews Jr.) کشتی

در سال ۱۹۰۷ اندروز به همراه ویلیام پیری (William Pirrie) و الکساندر کارلیسل (Alexander Carlisle) طراحی سه کشتی آرام اس اولمپیک، آرام اس تایتانیک و آرام اس بریتانیک را آغاز کردند. این کشتی ها به گونه ای طراحی شده بودند که بزرگ ترین و ایمن ترین کشتی ها باشند. پیشنهاد اندروز مبنی بر حمل ۴۸ کشتی نجات به جای ۲۰ کشتی رد شد. در ۱۰ آوریل سال ۱۹۱۲ اندروز به همراه سایر اعضا سوار بر تایتانیک عازم سفر شدند. این کشتی در روز ۱۴ آوریل در ساعت ۱۱:۴۰ شب به کوه یخ برخورد کرد و اندروز همراه با ۱۵۰۰ نفر از مسافران غرق شد.

فرانتس رایشلت (Franz Reichelt) - چتر نجات

فرانتس رایشلت در سال ۱۸۷۸ در پادشاهی بوهیم متولد شد.

او در سال ۱۸۹۸ به پاریس مهاجرت کرد و در آن جا شروع به خیاطی کرد. تا سال ۱۹۱۰ چترهای نجات تنها برای استفاده در ارتفاعات زیاد قابل استفاده بودند. رایشلت شروع به ساخت نوعی چتر نجات به شکل لباس کرد.

او طراحی خود را بر روی آدمک هایی آزمایش کرد اما هیچ کدام موفق نبودند. در سال ۱۹۱۱ جایزه ای ۱۰ هزار فرانکی به هر کسی که بتواند برای خلبانان چتری طراحی کند پیشنهاد شد. رایشلت طراحی خود را بهبود بخشید و آن را پوشید و از ارتفاعی هشت تا ۱۰ متری پایین پرید. چتر نجات او باز هم شکست خورد و سقوطش بر روی تلی از کاه منجر به شکستن پایش شد. در سال ۱۹۱۲ رایشلت مجوز آزمایش چتر نجاتش به وسیله ی یک آدمک را گرفت و به همراه دو نفر از دوستانش به بالای برج ایفل رفت اما آنجا اعلام کرد که خودش آزمایش را اجرا می کند. رایشلت از ارتفاعی ۵۷ متری به پایین پرید اما چتر نجاتش به جای باز شدن دور بدنش پیچید و رایشلت به زمین برخورد کرد.