

Der gegenwärtige Stand der Flugtechnik.

Wien, 11. Juni.

Einer Einladung der neugegründeten aeronautischen Sektion des Österreichischen Automobilklubs Folge leistend, hielt gestern abends Herr Professor Aliborn aus Hamburg in den Klubräumlichkeiten einen Vortrag über Flugtechnik. Dem Vortrag wohnten bei Erzherzog Josef Ferdinand, Fürst Dietrichstein, Statthalter Graf Kielmansegg, General Sebmil, Oberst Langer, der Vizepräsident des Automobilklubs Major Wolf, Hauptmann Hinterstoißer, ferner zahlreiche Klubmitglieder und viele Offiziere von der militär-aeronautischen Anstalt.

Der Vortragende begann mit der Ansührung der Meisflüge der Brüder Lillenthal in Berlin, deren große Verdienste um die Sache der Aviation er rühmend hervorhob. Nach diesen zeichnete sich Wilber in England aus, der gleich Lillenthal bei einem Meisversuche den Tod fand. In Amerika machten Chanute und Herring rein empirische Versuche, die nicht zur Lösung des Problems der Stabilität führten. Von den Brüdern Wright, deren Flüge bekanntlich stark angezweifelt werden, erzählte der Vortragende, daß sie voll Berücksichtigung für die Sache der Aviation und materiell sehr gut finanziert seien. Die wichtigsten Typen der Flugapparate sind die Flügelschlagflieger, die Schraubenflieger und die Drachensflieger, diese letzter Motorgleitflieger genannt. Die Flügelschlagflieger wurden und werden nicht nur von Vögeln, von wissenschaftlich nicht Gebildeten konstruiert, die den Vogelflug nachahmen wollen. Der Muskel ist der wunderbarste Motor, wir müssen aber darauf verzichten, die Natur in dieser Beziehung nachahmen zu wollen, die technischen Schwierigkeiten sind zu groß. Wozu übrigens die Natur nachahmen wollen? Wir sind der Natur in gewisser Hinsicht ja überlegen, denn die organische Natur kennt kein Rad. Die Schiffschraube — ebenso die Luftschraube — ist auch eine Form des Rades. Es wird nun niemandem einfallen, die Schiffschraube etwa durch entenschnitzige Rössen ersetzen zu wollen. Andererseits hat es sich als unmöglich herausgestellt, einen Flügelschlagflieger durch Menschenkraft zu bewegen. Der Apparat hat auch den schweren Nachteil, daß er, wenn der Motor versagt, sich zur Erde abstürzt, ebenso wie es auch der Schraubenflieger tut. Motorgleitflieger mit breiten Tragflächen sind unter anderem die Apparate der erfolgreichen Sturzkörper Farman und Delagrange. Allein ein Fliegen mit diesen Aeroplanen ist nur möglich, wenn die Luft ruhig ist oder bloß schwache Bewegungen aufweist. Farman und Delagrange haben, wie Professor Aliborn ausführte, nicht eine abschließende Lösung der Flügelfrage erbracht, sondern nur ein erstes erfolgreiches Gelingen besanden, dessen Wert darin liegt, daß es ermutigend auf die eigene Truppe einwirkt. Die letzte Verarbeitung hat der Automobilitismus geleistet, dem die Schöpfung eines leichten, zuverlässigen Motors zu danken ist. Jetzt handelt es sich darum, die Tragkraft der Flächen und die Wirkung der Luftschrauben zu erhöhen und das Problem der Stabilität weiter zu erforschen.

Zum Schluß machte Professor Aliborn sehr interessante, von Demonstrationen begleitete Mitteilungen über den Samen einer japanischen Pflanze, der Ranunkula, der einen natürlichen Gleitflieger von vollkommener Stabilität darstellt. Der Vortragende hatte seinerzeit auf diese Meisfliegerform in der Natur aufmerksam gemacht und seine Anregung wurde auch von den bekannten österreichischen Flugtechnikern, den Herren Giesch und Ingenieur Weiss, akzeptiert. Diese haben inzwischen eine lange Reihe erfolgreicher Meisflüge, darunter welche bis 240 Meter Länge, ohne jeden Unfall bei der Landung absolviert. Jetzt sind sie bekanntlich damit beschäftigt, ihren Gleitflieger durch Einbau eines 25 HP. Motors in einen Motorflieger zu verwandeln. Der Vortragende schloß seine Ausführungen unter lebhaftem Beifall mit dem Wunsche, daß die weiteren Versuche der genannten österreichischen Flugtechniker von dem gleichen Erfolge wie bisher begleitet sein mögen, weil dann Aussicht bestehe, daß die Führung auf dem Gebiete der Aviation von Deutschland auf Österreich übergehe.