

Ein amerikanischer Luftschiffer in Wien.

Wien, 18. März.

Es wurde bereits berichtet, daß die Wiener Flugtechniker zu Ehren eines amerikanischen Collegen ein Festbankett gaben. Ueber diesen amerikanischen Gast macht uns ein bekannter Fachmann und Freund unseres Blattes folgende Mittheilungen: Octave Chanute aus Chicago (nicht Chamite, wie es irrthümlich in der ersten Notiz hieß) ist gegenwärtig einer der berühmtesten und erfolgreichsten amerikanischen Flugtechniker; er ist der Nestor der Aviatik in der Neuen Welt und heute der älteste und einzige unmittelbare Schüler des genialen deutschen Flugforschers Otto Lilienthal in Berlin, welcher im Jahre 1896 in Folge eines unglücklichen Zufalles seine ungebändigte Fliegeluft mit dem Leben büßte, nachdem er sechs Jahre lang mit dem besten Erfolge zahllose Flugversuche ausgeführt hatte. Während bei uns in Europa und speciell in Deutschland und Oesterreich die Bedeutung Otto Lilienthal's für die Flugtechnik noch durchaus nicht vollständig erkannt wird und man in Folge dessen noch immer auf schlechterdings aussichtslose Projecte nutzlos Zeit und Geld verschwendet, haben die Amerikaner Dank ihrem angeborenen praktischen Instinct sofort den eigentlichen Kern der Lebensarbeit Otto Lilienthal's richtig gewürdigt und durch Fortentwicklung auf der Basis des von diesem versuchten Princips des persönlichen Kunstfluges mit ihren Apparaten auch schon ganz schöne und nennenswerthe Resultate erzielt. Octave Chanute war der Erste, welcher, angeregt durch Lilienthal, schon im Jahre 1895 mit seinem Schüler A. M. Herring an die Construction einer ganzen Serie von „Gleitmaschinen“ schritt, mit denen er auch im Laufe von mehreren Jahren gegen tausend Flüge ausführte, ohne daß dabei auch nur der geringste Unfall sich ereignet hätte. Nach der von den amerikanischen Flugtechnikern eingeführten Terminologie faßt man jetzt unter dem Begriff „Gleitmaschine“ alle ballonfreien Luftvehikel zusammen, welche ohne Zuhilfenahme irgend welcher motorischen Kräfte lediglich durch die Spannkraft der Lage (potentielle Energie der Schwere) und die Energie des Windes ihren Antrieb erhalten. Ein dauernder Flug in gleichbleibender Höhe nach beliebiger Richtung, welcher das Ideal der Flugtechniker darstellt, ist natürlich mit einer Gleitmaschine nicht erreichbar, sondern es kann bloß ein mehr oder weniger schräg abwärts führender Flug, ein Niedergleiten durch die Luft stattfinden, wobei aber der Apparat dennoch eine sehr beträchtliche Strecke in horizontaler Richtung zurücklegen kann, ehe das Anlanden auf dem Boden erfolgt. Durch Verbesserung der Construction des Apparates und entsprechende Uebung kann die Flugweite einer Gleitmaschine stetig vergrößert werden. Otto Lilienthal und seine Schüler Octave Chanute, Herring und Wright haben im Gleitfluge mit verschieden construirten Apparaten schon ganz beachtenswerthe Erfolge erzielt. Die Gleitmaschine bildet sozusagen die Vorstufe für die eigentliche ballonfreie Flugmaschine, welche im Stande sein muß, in jeder beliebigen Richtung in gleichbleibender Höhe, unabhängig von der Energie der Schwere, lediglich durch die Eigenkraft ihres Motors sich durch die Luft zu bewegen. Mr. Octave Chanute hat im Jahre 1895 und den folgenden Jahren mehr als ein Duzend von Apparaten verschiedener Construction ausprobiert. Die erste Type war eine ziemlich getreue Copie des Lilienthal'schen Segelapparates mit einer Flügelfläche. Die Versuche mit diesem Apparat wurden aber bald aufgegeben, da derselbe schwer steuerbar war und die Gleitflüge deshalb zu gefährlich schienen. Bei den folgenden Apparaten ging Chanute zu selbstständigen Constructionen über; er baute zunächst eine Reihe von Gleitmaschinen mit sechs Paaren von Flügeln und führte mit denselben zahlreiche Flüge aus. Schließlich reducirte Chanute die Zahl der Flügelflächen bis auf zwei und schuf damit eine Type von Gleitmaschinen, welche die Leistungen der Segelapparate von Lilienthal und Pilcher in England sehr wesentlich übertraf. Chanute's zweiflächige Gleitmaschine zeichnet sich namentlich durch leichte Steuerbarkeit und die dadurch bedingte große Sicherheit der Gleitflüge aus. Es hat sich auch während der mehrjährigen Versuche nicht der geringste ernste Unfall ereignet. Mr. Chanute, der trotz seiner 72 Jahre noch ein sehr agiler und elastischer Herr ist, fühlt sich indeß doch schon zu alt, um die praktischen Flugversuche selbst fortzuführen; er hat in den Brüdern Wright in Dayton (Ohio) begeisterte Schüler gefunden, welche in den beiden letzten Jahren die praktischen Flugversuche im Geiste ihres Meisters Chanute fortsetzten und dessen Gleitmaschine auch wesentlich verbesserten.“