

Feuilleton.

Der Sieg des Drachenfliegers.

Von Hauptmann a. D. Hildebrandt.

Schrittweise erobert sich die Flugmaschine die Luft: am 23. Oktober 1906 durchflog der als Aerostatiker vorher schon rühmlichst bekannte Brasilianer Santos Dumont mit seiner Luftschiffkonstruktion Nr. 14 auf dem Felde von Bagatelle bei Paris eine Strecke von etwa 70 bis 100 m und gewann damit den vom Flugtechniker Archdeacon für Durchmessung von 25 Meter gestifteten Preis. Dies ist vorläufig als der erste unanfechtbar festgestellte Flug einer Maschine „Schwerer als die Luft“ anzusehen, solange nämlich, bis die Gebrüder Wright in Dayton aus ihrer Reserve heraustreten und beweisen, daß sie zu jener Zeit schon weit mehr erreicht haben.

Am 13. November 1906 gelangt es sodann Santos Dumont, 220 Meter zurückzulegen: dann tritt eine Pause in den Erfolgen ein. Am 26. Oktober 1907 gewinnt Henri Farman den Preis für 150 Meter, die in einem geschlossenen Kreise durchflogen werden, und jetzt ist es demselben Erfinder gelungen, auch den großen Preis Deutsch-Archdeacon in der Höhe von 50.000 Frank heimzubringen für die Durchmessung von 1000 Metern in kreisförmigem Fluge.

Mit Freuden haben die hochherzigen Stifter ihr Geld geopfert, und schon bereiteten sie in Verbindung mit dem Aeroklub von Frankreich die Beschaffung eines Preises von 100.000 Frank vor, die dem zufallen sollen, der 12 Kilometer in geschlossener Bahn bewältigen wird. Es dies ein großer Sprung, der aber nach Ansicht der französischen Fachleute bald ausgeführt werden wird.

Dem Laien könnte es so scheinen, als ob diese großen

Fortschritte ganz überraschend kämen und als ob selbst Fachleute diese schnelle Entwicklung des aerodynamischen Fluges nicht vorausgesehen hätten. Es muß allerdings zugegeben werden, daß viele berufene Luftschiffer dem Problem „schwerer als die Luft“ noch vor kurzem sehr skeptisch gegenüberstanden haben, beziehungsweise noch jetzt gegenüberstehen; aber es kann wohl nach den jüngsten Erfolgen kaum noch einem Zweifel unterliegen, daß die ablehnende Haltung hinfort vollkommen unberechtigt ist. Warum soll der Farman'sche Drachenflieger, der 1400 Meter im Kreise zurückgelegt hat, nicht auch 14.000 Meter in Bälde durchfliegen können, wenn sein Führer nur Heizmaterial, Kühlwasser und alle für den Motor erforderlichen Materialien mit sich zu nehmen vermag? Man muß sich allerdings auf alle möglichen Einwände gefaßt machen, deren Haltlosigkeit jedoch bald nachweisbar sind, da sie meist nicht auf Tatsachen gegründet sind, sondern lediglich aus irgend welchen Gründen die Stimmung für die Flugmaschinen flau machen wollen.

Als Santos Dumont seinen ersten, gewaltiges Ansehen in der ganzen Welt erregenden Flug ausgeführt hatte, waren die Kritiker — meist bedingungslose Anhänger der Ballonluftschiffe — sofort bei der Hand mit der Erklärung, daß der im Bau von Lenkballons so erfolgreiche Brasilianer nur einen „Gleitflug“ gemacht habe; das heißt, sein Aeroplan sei nur in leicht abwärts geneigter Bahn durch die Luft gegliitten. Eine wellenförmige Linie könne nur durch verschiedene vertikale Luftströmungen hervorgerufen sein. Hätten diese Leute recht gehabt, so wären allerdings gegen die klassischen Versuche des großen Berliner Meisters Otto Lilienthal keine oder nur unwesentliche Fortschritte erzielt. Man kann den Segnern der Flugmaschine, die vielfach in Wahrung berechtigter Interessen handeln — sie wollen verhalten, daß die Finanzleute etwa für aerodynamische Luftschiffe das gute Geld zur Verfügung stellen, das sie selbst für Lenkballons gerne haben möchten und auch erhalten — nicht zustimmen.

Die verschiedenen Flüge sind in Paris stets von einer einwandfreien Kommission des Aeroklubs festgestellt worden, die meist zu gleichen Teilen aus Anhängern beider Richtungen, Aerostatikern und Aerodynamikern, zusammengelegt war. Ein Zweifel kann nicht mehr herrschen; es sind richtige Vorwärtssflüge ausgeführt! Derselbe Umstand, dem die Lenkballons ihre Fortschritte und Erfolge verdanken, hat auch der Flugmaschine geholfen: das Vorhandensein kräftiger und dabei leichter Motoren. Solange die starken Maschinen noch sehr schwer waren, konnten weder die Ballons noch die Flugapparate vorwärtskommen.

Es ist kein Zufall, daß gerade die Drachenflieger in letzter Zeit von Erfolgen beglückt sind. Unter einem Drachenflieger versteht man eine Flugmaschine, bei der wenige große oder viele kleine, meist schräg gegen die Horizontale gestellte Flächen, die eben oder gewölbt sein können, in der Hauptsache die Last in der Luft tragen sollen. Die Vorwärtsbewegung wird entweder durch die Schwerkraft selbst erzielt wenn man von erhöhten Punkten in sanft abwärts geneigter Bahn eine Strecke weit fortfliegt — Gleitflieger — oder durch die Kraft eines Motors, der Luftschrauben, in Bewegung setzt. Die Direktion in vertikaler Richtung erreicht man entweder durch die schräge Einstellung der Hauptflächen selbst oder durch entsprechende Drehung besonderer horizontaler Steuer. Die Lenkung in wagerechter Richtung wird meistens durch die Lage besonderer vertikaler Flächen bedingt.

Weniger aussichtsvoll als die Aeroplane, sind die Flügel-, Schrauben- und Schaufelradflieger, wenngleich man nicht behaupten darf, daß nicht aus diesen Systemen ein brauchbarer Flugapparat entsteht. Ein sehr eigenartiger und geschickt erdachter Flügelflieger ist jetzt im Bau; Esniader, ein Ingenieur Schülle und sein Sohn, Oberleutnant im 1. Kurhessischen Infanterie-Regiment Nr. 81 in Frankfurt am Main.

In welcher Form die Aeroplane gebaut werden, scheint

darin Schuld, wenn ihnen, gewiß nicht zu ihrem unger-

für die Erfolge nicht so wichtig zu sein, wie man früher dachte. Einfache Hargrave Drachen — Kommoden ohne Schublade und Rückenwand vergleichbar — hatte Santos Dumont neben- und hintereinander angeordnet. Ähnliche Konstruktionen haben auch Archdeacon, Wrights und viele andere angewandt. Einfache, flügelbirmige oder rechteckige Flächen haben andere gebaut; mit allen Abarten der Drachenflieger sind schon Erfolge erzielt. Es ist hier genau so, wie bei den Formen der Ballon-Luftschiffe: wenn die Gestalt nur langgestreckt ist, so kann der Luftwiderstand genügend überwunden werden.

Die Schwierigkeit liegt bei den Aeroplanen hauptsächlich auch beim Abflug. Man muß erst eine gewisse Geschwindigkeit erreichen, damit sich unter den Flächen das genügend dichte Luftpolster bildet, welches das gesamte Gewicht des Fliegers zu tragen vermag. Um diese Schnelligkeit zu erreichen, laufen die meisten Aeroplane auf Rädern zunächst eine Strecke über die Erde und erheben sich erst nach Zurücklegen von mehreren Hundert Metern. Der leider zu früh verstorbene geniale Flugtechniker Professor Langley ließ seine Maschine von dem Dache eines Hauses ablaufen, damit sie im Falle die Luft komprimierte. Einfacher hat dies Regierungsrat Hofmann, dem anscheinend Langley die Idee in anderer Form nachgemacht hat, sich ausgedacht. Er hat seinem Drachenflieger Stelzen zu geben, die beim Abflug hochgerissen werden. Der Apparat fällt zunächst, verdichtet die Luft unter den Tragflächen und steigt dann langsam in die Höhe. Ein mit einem Motor ausgerüstetes Modell hat oft in freiem Fluge die Richtigkeit von Hofmanns Gedanken bewiesen.

Hoffentlich werden überall aus den Siegen des Drachenfliegers in Frankreich auch bald die richtigen Konsequenzen geworden.