

[Seite 1]

Jan 15 1900

M. [?] Paul

253 W 46. st [?]

Werter Herr.

Seit meiner Rückkehr aus Europa bin ich geschäftlich so unter Druck geraten, dass ich die Pläne von Herrn Custead, die in Ihrem Brief vom 9. diesen Monats enthalten waren, nicht früher prüfen konnte.

Mr. Custeads vorgeschlagene Flügelbewegung ist ziemlich genial, aber ich befürchte, dass er sich leider in seinen Gewichtsangaben täuscht. Ich glaube nicht, dass ein zuverlässiger Kohlendioxidmotor mit einer Leistung von 35 PS, einschließlich Kraftstoffbehälter und Versorgung, der nur 150 Pfund wiegt, beschafft werden kann. Unter der Annahme, dass das Gewicht der gesamten Maschine als 250 lbs angegeben werden kann, bleiben für einen kleinen [?] Länge und 12 Fuß Breite und einer Tiefe von 8 Fuß in der Mitte nur 100 lbs für 8 [?], für die Welle, die Kupplungen, das [?], den Propeller und das Ruder übrig.

Mir ist klar, dass die 100 lbs sehr stark erhöht werden müssen und auch das Gewicht von zwei Männern vorgesehen werden muss, von denen einer den Motor antreibt

[Seite 2]

und der andere lenkt.

Wenn jedoch die Gewichte erhöht werden, muss auch die Größe der Flügel erhöht werden. Bisher haben Lilienthal und Pilcher (ganz zu schweigen von meinen eigenen Experimenten) herausgefunden, dass ungefähr ein Drittel Quadratfuß an Oberfläche erforderlich ist, um ein Pfund zu tragen. Wenn die Flügelfläche vergrößert wird, erhöht sich auch das Gewicht und es wird mehr Leistung im Motor benötigt, so dass die Unbrauchbarkeit bald erreicht wird.

Mr. Custeads Design ähnelt etwas dem von Struve & Telescheff, das 1864 geplant wurde, oder dem von [?] im Jahr 1871, das zu schwer gewesen wäre, um es prinzipiell mit [?] zu vergleichen.

Ich schicke Ihnen die Papiere zurück. Ich möchte den Vorschlag in keiner Weise aufgreifen.

Mit freundlichen Grüßen

O. Chanute