

25. Sep. 1894

A. M. Herring Esq
342 West 58th St N. Y.

Mein werter Herr.

Ich danke Ihnen, dass Sie Herrn French gebeten haben, mir Ihr Schreiben vom 19. (an ihn) zu senden, und ich hoffe, da ich Sie seit dem 1. Februar 1892 kenne, als ich einen Absatz über Ihre Experimente aus einer Zeitung von Rochester (NY) ausgeschnitten habe, dass ich Kontakt mit Ihnen aufnehmen kann, insbesondere nach den vielen Lobeshymnen, die ich von Herrn French gehört habe.

Ihr Brief interessiert mich sehr, und ich freue mich besonders, dass Sie die Versuche von Herrn Lilienthal wiederholt haben, die, obwohl sie meiner Meinung nach die Lösung der Frage mehr vorangebracht zu haben scheinen als alle bisher erprobten, in meinen Kopf Bedenken hinterlassen haben, dass er noch nicht alle Voraussetzungen für einen vollständigen Erfolg erfüllt hat. - Dazu können Sie mich eventuell beraten.

Ich vermute, dass sein Apparat ständige persönliche Eingriffe erfordert, um das Gleichgewicht aufrechtzuerhalten und dass dies, wenn ein Motor hinzugefügt wird, es mehr als einen einzelnen Mann benötigt um den Motor anzutreiben und gleichzeitig das Gleichgewicht zu bewahren, besonders wenn es gewünscht wird den Kurs zu ändern, entweder nach oben oder unten oder seitwärts.

Mit anderen Worten, ich denke, dass das Gleichgewicht automatisch gehalten werden sollte, ich glaube, dass es bei den hochfliegenden Vögeln größtenteils so ist, und ich stelle mir vor, dass es in einer künstlichen Maschine erreicht werden kann.

Erzählen Sie mir bitte, auf welche Schwierigkeiten Sie gestoßen sind, wenn Sie mir Ihrem Gerät nach unten gleiten, und ob Sie der Meinung sind, dass wir uns dann treffen und den Motor dabei laufen lassen können.

Ich bin erstaunt über das geringe Gewicht Ihrer Flügel (26 ½ lbs), während Lilienthals 44 lbs wiegen und ein von mir entworfenes Set (auf einem völlig anderen Plan)

mich mit einem geschätzten Gewicht von etwa 90 lbs entmutigte.

[Seite 2]

Ich bin auch daran interessiert zu wissen, ob Sie durch die Verzerrung Ihrer Oberflächen während der Fahrt oder das Flattern Ihres Stoffes beunruhigt wurden. Maxim hatte große Probleme mit diesen Ursachen, bis er seine Flächen verdoppelte und Löcher in die untere Schicht bohrte, damit der Druck die beiden auseinanderreißen konnte. Teilweise vielleicht wegen dieser Anordnung, die den Widerstand erhöht, scheint er aber abgehoben zu haben: $10.000/363 = 28$ lbs. per H.P. in seinem letzten Flug.

Als Ergebnis meiner Studien schien es mir, dass der nächste Schritt, nachdem ich gelernt hatte, nach unten zu gleiten, der Versuch war, wie die Vögel im Wind zu schweben, und dass die Einführung eines Motors verfrüht war, bis der Segelflug gemeistert war. Ich kann mich jedoch irren, wenn ich den Flug als vergleichsweise einfach betrachte, und es ist vielleicht der schwierigste Punkt in der gesamten Flugtechnik. Sie scheinen, durch Ihren Artikel in Nr. 3 von „Aeronautics“, die Vögel beobachtet zu haben, was ist Ihre Meinung?

Ich bedauere es sehr, Sie nicht in New York getroffen zu haben. Ich hätte Ihnen von meinem kürzlichen Besuch bei Herrn Huffaker in East Tennessee erzählt, um seine Behauptung zu bestätigen, dass der Bussard in einer toten Ruhe schwebt. Wir fanden eine Strömung von 1 Fuß pro Sekunde am Boden und schätzten sie auf 5 Fuß pro Sekunde, wo sich die Bussarde befanden. Ich hatte sie zuvor in Florida gesehen, mit einer persönlichen Geschwindigkeit von 30 Fuß pro Sekunde und einer Meeresbrise von 7,5 Fuß pro Sekunde.

Erwidernd
O. Chanute