

Brief von S. P. Langley an A. M. Herring
handschriftlich, unvollständige Abschrift

Original: Univ. of Chicago, Sammlung Chanute
Übersetzung veröffentlicht in „Otto Lilienthal's Flugtechnische Korrespondenz“
Otto-Lilienthal-Museum Anklam 1993

Berlin, den 6. August 1895

Ich suchte Lilienthal mittags um Zwölf auf. Da er nur wenig Englisch und Französisch sprach, hatten wir einige Schwierigkeiten, uns zu verständigen. Lilienthal glaubt, daß seine Methode des Flügelschlages derjenigen des Propellerfluges überlegen ist, weil dabei die Luft unter den Tragflächen nicht verwirbelt wird. Er zeigte mir einen seiner Flugapparate, d.h. die Flügel ohne Steuerflächen und Schwanz, der, wie er sagte, etwa 13 qm Fläche hat und 20 kg wiegt. Der Apparat ist aus Weidenruten hergestellt, die ziemlich unregelmäßig gewachsen sind. Der Leinenbezug ist so straff gespannt wie ein Trommelfell. Zur Flügelwölbung kann ich nichts sagen, weil ich keine Möglichkeit hatte, sie zu messen. Das Ganze wirkte irgendwie ungehobelt und plump, doch: "Schön ist, was seinen Zweck erfüllt."

Lilienthal sagte, daß er kurz vor der Fertigstellung eines Kohlensäuremotors stehe. Er zeigte mir eine der Kohlensäureflaschen, deren Gewicht mit 3,5 kg angegeben war und deren Inhalt ich auf 2,5 Liter schätze. Dies, sagte er, würde für 100 Flügelschläge oder etwa zwei Minuten Flugdauer ausreichen. Über den Druck kann ich nichts sagen.

[...]

Obwohl ich nur knapp zwei Tage in Berlin war, konnte ich es einrichten, auch zu Lilienthal's Übungsplatz hinauszufahren, um dort mehreren Flugversuchen zuzusehen. Sie waren interessant, doch hatte ich nicht das Gefühl, viel davon lernen zu können.

Lilienthal's "Berg" liegt auf freiem Felde, rund 10 km von Berlin entfernt, und besteht aus einer Erdaufschüttung mit einer Neigung von rund 30 Grad an der Spitze und etwas weniger an der Basis. Die absolute Höhe beträgt 15 m, wovon 12 m aufgeschütteter Sand sind; hinzu kommen drei Meter, die aus Holz gebaut sind, hohl und mit Rasen belegt.

Seine Flugmaschine wirkt, wie ich schon sagte, unnötig plump. Er trägt sie mit einem Assistenten den Sandhügel hinauf bis zum Ansatz, wo er sich umdreht und, mit dem Gesicht zur beabsichtigten Flugrichtung, die Arme durch Manschetten steckt; mit den Händen packt er ein Querholz, die Handflächen nach oben gerichtet. In dieser Position, und vom Assistenten weiterhin unterstützt, steigt er rückwärts gehend die restlichen Meter hinauf. Auf dem Gipfel beugt er sich vorwärts, bis Arme und Oberkörper nahezu einen rechten Winkel zu den Beinen bilden. Er balanciert einen Augenblick lang und läuft dann, immer nach vorn gebeugt, den Rasen hinunter, macht dann an der Kante einen Sprung, der ihn in die Luft bringt. Er segelt danach praktisch parallel zur Neigung des Hanges abwärts und kommt für gewöhnlich nach etwa 50 m wieder auf die Füße.

Ich sah ihn vier oder fünf solcher Gleitflüge ausführen. Sein bester "Flug" war rund 50 m weit bei einer Fallhöhe von 12 m, rechnet man die drei Meter für den Anlauf ab.

Lilienthal experimentierte in meiner Anwesenheit auch mit einem zweiten Flügelpaar, das er auf das erste aufstockte (was er aber nicht erwähnt wissen möchte). Die Resultate waren die gleichen.

Ich fragte ihn, warum er nicht eine Plattform auf dem Hügel errichtet hätte, um davon abzuspringen und auf diese Weisen den Flug einzuleiten. Er sagte, er hätte es versucht, wäre aber wieder davon abgekommen, weil dabei gefährliche Windstöße aufgetreten wären.

Lilienthal war der Meinung, daß es möglich, aber auch sehr gefährlich sein werde, bei starkem Wind unbegrenzt zu fliegen.

Die besondere Gefahr dabei werde sein, daß der Wind auf einen Flügel stärker einwirke als auf den anderen, der Apparat dadurch in der Luft herumgeschleudert werde, seine Geschwindigkeit verliere und abstürze. Diese Gefahr sah auch ich als gegeben an.

Wie ich bereits ausführte, sagte er, daß er einen 2-PS-Kohlensäuremotor baut, der 100 Flügelschläge in zwei Minuten leisten soll.

Er erwähnte, er hätte einen Brief von Ihnen erhalten, und erkundigte sich, wie es Ihnen geht.

[...]

Otto Lilienthal
MUSEUM