

# Automobilismus und Flugwesen

## Vom Volks-Auto zum Volks-Flugzeug.

Henry Ford hat das Automobil nicht erfunden. Henry Ford war auch nicht der Gründer der ersten Automobilfabrik. Henry Ford hat aber mit intuitivem Blick die Entwicklungsmöglichkeit vom Luxus- zum Volks-Auto erschaut. Henry Ford ist so durch die gigantische Exploitation seiner billigen Kraftwagentype zum reichsten Mann Amerikas geworden.

Wir wissen heute, daß (von den rein militärischen Bedürfnissen abgesehen) dem Aeroplan in seiner dermaligen primitiven Entwicklungsform (mit den starren und ungeduckten Flügeln) weder als Sport- noch auch als Verkehrsflugzeug eine wesentliche Bedeutung zukommen kann. Gegen die Verwendung der Aeroplane als Sportflugzeug spricht die noch immer sehr dürftige Sicherheit, die jetzt ausschließlich auf der störungsfreien Arbeit des Motors basiert und deshalb schon bei jedem geringsten Gebrechen der Maschine in Frage gestellt wird und weiters müßte auch wegen der heute noch viel zu hohen Kosten für Betrieb und Amortisierung die Schaffung eines blühenden Flugsports wohl noch lange ein Traum bleiben.

„Das Ideal der Luftschiffahrt müssen wir in dem persönlichen Kunstfliegen nach dem Vorbilde des Segelfluges der Vögel sehen. Ein Hilfsmotor von wenigen Pferdestärken Leistung würde dann zum Betriebe eines Flugzeuges zur Ausführung des Einzelfluges in windsüßiger Luft hinreichen. Dadurch würden die Kosten der Flugwerke außerordentlich herabgedrückt und die Fliegekunst könnte (etwa in Analogie zum Fahrrad) eine sehr weite Verbreitung gewinnen. Die Vorbedingung für die Lösung des Problems des Segelfluges nach Vogelart wäre die Schaffung eines völlig kipp- und sturzsicheren Gleit- bzw. Drachenfliegers, der auch in wirbeligen, böigen Winden Abstürze ausschließen würde. Wir können keinen Beweis dafür erbringen, daß die vorausgesetzte Lösung des Stabilisierungsproblems mit einem allgemeinen Grundgesetz der Mechanik oder Physik im Widerspruche stünde. Es verstößt deshalb auch nicht gegen den Geist wissenschaftlicher Forschung, wenn wir die Versuche zur Lösung des Flugproblems auf der von dem deutschen Flugforscher Otto Lilienthal gewiesenen Bahn fortsetzen, also den Übergang vom Gleit- zum Segelflug (mit Hilfsmotor) versuchen. Erst wenn dieses Ziel erreicht ist, wird die Menschheit sich der vollkommensten Lösung des Problems des vogelgleichen Fluges freuen können. Dann erst beginnt das Zeitalter des fliegenden Menschen, in dem die Luftschiffahrt einen neuen Kulturfaktor bilden muß, von dessen Bedeutung wir heute uns noch kaum eine zutreffende Vorstellung machen können.“

So schrieb ich vor mehr als einem

Jahrzehnt (1911) in meinem Buche: „Die Luftschiffahrt“ (Leipzig, Band 30 der Naturwissenschaftlichen Bibliothek).

Der motorlose Flug ist heute bereits zur Tatsache geworden. Der deutsche Flieger Hentzen hat bei den heurigen Wettbewerben in der Rhön einen motorlosen Schwebeflug im aufsteigenden Winde von 3 Stunden 10 Minuten ausgeführt und der französische Pilot Maneyrolle bei den englischen Wettflügen in Ifford Hill um den „Daily Mail“-Preis von 1000 Pfund Sterling mit einem motorlosen Flug von 3 Stunden 22 Minuten den Rekord des Deutschen geschlagen.

So verdienstvoll diese Leistungen an sich auch sind und so hoch ich sie persönlich einschätze, darf man doch die Tatsache nicht verschweigen, daß sie uns dem Endziele des automatischen kipp- und sturzsicheren Segelfluges technisch doch noch um keinen Schritt näher gebracht haben. Und gerade in der automatischen Kipp- und Sturzsicherung und somit in der Ausschaltung jeglichen Gefahrmomentes sehe ich auch heute noch immer den Angelpunkt der ganzen praktischen Fliegerei.

Alle bisherigen Rekordflüge mit motorlosen Maschinen wurden von erstklassigen Piloten zustande gebracht. Wollte man aber mit einer derartigen Konstruktion sich etwa auf die Rax oder sonst einen höheren Berg im

Gebirge wagen, so würde auch sofort die praktische Unbrauchbarkeit dieser motorlosen Gleitflieger ohne automatische Kipp- und Sturzsicherung zutage treten.

Theoretisch und konstruktiv ist das Problem der automatischen Kipp- und Sturzsicherung durch die von mir angegebenen Gleichgewichtsorgane in Verbindung mit der selbsttätigen Flügelnverstellung bei Störungen und die pneumatisch pulsierenden Flügel schon lange gelöst. Weshalb die automatische kipp- und sturzsichere Segelflugmaschine trotzdem nicht schon längst gebaut werden konnte? — Weil es eine Sisyphus-Arbeit war, den österreichischen Finanziers den Glauben an die Entwicklungsfähigkeit der Aviatik zu suggerieren und weil die Kapitalisten sich erst nach unendlich mühevollen Kämpfen überzeugen ließen, daß mit meiner automatische kipp- und sturzsicheren Motor-Segelflugmaschine auch viel Geld zu verdienen wäre durch den Bau und Absatz von Apparaten in der ganzen Welt wegen der noch geringfügigen bzw. dem völligen Mangel an Konkurrenz.

Schon die Ergebnisse der Wettbewerbe in der Rhön, in Cambegrasse und in Ifford Hill, wo es deutschen und französischen Fliegern gelang, Flüge ohne Motor von drei Stunden und länger auszuführen, haben nun

plötzlich das Interesse der Flugfreunde der ganzen Welt wachgerufen. Der schärfer Blickende merkt auch schon deutlich, daß sich da eine „Konjunktur“ eröffnet und ich all die Jahre her doch nicht ein falscher Prophet war, sondern die Erfüllung meiner Prognosen nun schon mit den Händen greifbar nahegerückt ist.

„Wir hatten bisher in Ihnen nur immer bloß den Theoretiker, den Gelehrten und Schriftsteller gesehen, den Idealisten, der für eine Zukunftssache kämpft, die nicht sofort klingenden Gewinn verspricht und die uns deshalb kühl ließ.“ So sprachen die Finanziers und Kapitalisten vordem zu mir. Heute haben dieselben praktischen Geldmänner schon umgelernt und sie sagen jetzt: „Ja wenn man mit Ihrer automatische kipp- und sturzsicheren Segelflugmaschine schon ohne Risiko viel Geld verdienen kann und dazu ausländische Valuta in Haufen, ja dann möchte ich mich doch auch gerne an Ihrem Syndikat beteiligen.“

So merkwürdig sind doch diese „Praktiker“. Zuerst: Unglaube, Mißtrauen, Zweifel und wenn „die Kuh aus dem Stalle ist“, wie der Bauer so anschaulich sagt, dann möchte jedermann sie erwerben.

Dr. Raimund Nimmführ.

## Aus dem Oesterreichischen Automobilklub.

Präsident Dr. Friedrich Haymerle berichtet über die Londoner Konferenz der Association internationale:

Am 20. Dezember v. J. versammelten sich die Mitglieder des Österreichischen Automobilklubs zu einer Silvesterfeier, die durch den Bericht des Clubpräsidenten Dr. Friedrich Haymerle über das Ergebnis der Londoner Konferenz des internationalen Automobilverbandes besondere Bedeutung gewann. Wie bekannt, hat seinerzeit der Verband zu dieser Konferenz auch an den Österreichischen Automobilklub eine Einladung gesendet, derzufolge Präsident Dr. Haymerle und Vorstandsmitglied Karl Fasbender als Delegierte nach London fuhren.

Der Bericht des Präsidenten über das Ergebnis dieser Delegiertenfahrt enthält soviel des Interessanten und insbesondere für die internationale Stellung des österreichischen Automobilismus Hochwichtigen, daß wir, trotzdem wir leider nicht in der Lage waren, den Bericht unmittelbar von Herrn Dr. Haymerle selbst zu hören, uns veranlaßt fühlen, die Hauptpunkte desselben unseren Lesern mitzuteilen. Wir stehen nicht auf dem Standpunkt, über Dinge, die man uns nicht zuträgt, aus verletzter Eitelkeit zu schweigen und den Wert der Geschehnisse zu verkleinern nur deshalb, weil wir sie nur auf Umwegen erfahren. Wir haben dies auch anläßlich der Stiftung des Semmering-Wanderpreises und der Gründung des Wanderpreis-Komitees nicht getan. Aber ein Wort des Tadel

# GOODRICH

## Souple-Cordes-Pneumatiks u. Vollgummireifen

Mittleuropäische Zentralleitung und Transillager:

Telephon 7388 **GUTTMANN & Co.** Telephon 49905

**WIEN, III., Ungargasse Nr. 12 a.**

**VERTRIEBSSTELLEN:**

**KAUFMANN & EISSLER**

Pneu-Reparaturen Autozubehöre

**WIEN, III., Ungargasse 12 a, Telephon 7388 und 2801/VI.**

**FORCHTNER & WYNER Ges. m. b. H.**

**WIEN, I., Elisabethstraße Nr. 13.**

Telegramm-Adresse: AUTOWYNER WIEN. TELEPHONE 5818, 1105/II.

## Österreichische



## Automobil-Fabriks A.G.

vorm. „Austro-Fiat“ Wien

Verkaufsstelle für  
Wien und Nieder-  
österreich:  
Wien,  
I., Kärntnering 15,  
Telephon 8854.

Der vornehmste, beste

# Gebrauchs- und Luxuswagen

ist der neue Gräf & Stift 7/20 HP.

Fabrik: Wien, XIX., Weinberggasse 70.