

SPORT.

Schwerer als Luft.

Ueber „moderne Flugtechnik“ hielt gestern abend der Ingenieur E. Rumpler einen interessanten Vortrag im Berliner Verein für Luftschiffahrt. Nach seinen Worten hat die öffentliche Meinung in bezug auf die Flugtechnik während der letzten Jahre sehr wesentliche Wandlungen durchgemacht. Früher wurde einfach jede Möglichkeit des menschlichen Fluges verneint; später wurden Fürsprecher des flugtechnischen Problems für überspannt gehalten, heute ist derjenige, der sich mit der Lösung der Flugfrage beschäftigt, ein Sohn seiner Zeit.

Die Möglichkeit des Fluges wird jetzt nicht mehr bezweifelt, wohl aber dessen Wirtschaftlichkeit. Es ist die Meinung vorherrschend, das Fliegen werde immer ein blosser Sport bleiben. Die öffentliche Meinung, die die wirtschaftliche Nutzbarmachung der Luftfahrzeuge bestreitet, steht eigentlich genau auf demselben Standpunkt, den sie anfangs gegenüber dem Automobilismus eingenommen hat. Solange ausschliesslich sportliebende Kreise sich des Automobils bemächtigten hatten, sprach man von diesem in gleicher Weise. Aber der Sport war nur Mittel zum Zweck; durch die Rennen wurden dem Automobilismus neue Anhänger gewonnen und so den Fabriken die Möglichkeit gegeben, die schwierigen Anfänge zu überdauern, bis das automobile Nutzfahrzeug von heute entstanden war und seinen Siegeszug antrat. Aehnlich liegen die Verhältnisse in der Flugtechnik. Auch hier werden zweifellos die Sportsleute als Pioniere unentbehrliche Arbeit leisten. Auch hier ist nach Ansicht des Vortragenden die hohe Wirtschaftlichkeit des Verkehrs frei durch die Lüfte ohne Zweifel. Wenn es sich auch nicht darum handelt, den bestehenden Transportmitteln Konkurrenz zu machen, so genügt es schon, wenn die praktische Ausnutzung der Flugtechnik eine wertvolle Ergänzung zu diesen bildet.

Nachdem der Vortragende die statische Luftschiffahrt gestreift hatte, ging er zur dynamischen über. Die Flugapparate, die nach den Gesetzen dieser Technik gebaut sind, zerfallen in drei Gruppen, in Schraubenflieger, die zwei oder mehrere Schrauben in vertikaler Achse benutzen, um die nötigen Hubkräfte zu erzeugen, in Ruderflieger, die den Vogelflug kopieren, und in Drachenflieger, bei denen die Tragflächen in einen spitzen Winkel gegen die aufsteigenden Luftmassen gestellt werden, wodurch eine Hubwirkung hervorgerufen wird. Der Drachenflieger ist heute der am weitesten vorgeschrittene Flugapparat, der durch die im Auslande unternommenen Versuche im Mittelpunkt des Interesses steht. Die Luftschrauben mit dem sie treibenden Motor sind hier die wichtigsten Organe. Der Vortragende fasste sich in seinen Schlussworten dahin zusammen: Der eine Teil der Flugtechnik, die Ballontechnik, wird in Deutschland von bedeutenden Männern, denen auch reichliche Mitteilungen zur Verfügung stehen, wissenschaftlich bearbeitet. Leider kann dies in gleicher Weise von der dynamischen Flugtechnik nicht behauptet werden. Hier ist bei uns eine recht betrübende Untätigkeit zu verzeichnen, die um so auffallender ist, als gerade im Auslande, wie in Frankreich, England und Amerika auf diesem Gebiet die grössten Anstrengungen gemacht werden.

Dabei vergisst man ganz, dass die Väter der modernen Flugtechnik eigentlich Deutsche sind, denn Kress und Lilienthal haben die Grundlage zu den heutigen ausserhalb Deutschlands erzielten Erfolgen gelegt. Kress hat bereits vor 25 Jahren kleine freifliegende Modelle von Drachenfliegern erbaut und damit die Verwendbarkeit dieses Systems für den freien Flug schon damals erwiesen. Lilienthal hat durch zahllose, sorgfältige Messungen die Luftwiderstände aufgeklärt und sie in seinem heute noch massgeblichen Buche „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“ niedergelegt. Er hat ferner den persönlichen Kunstflug, bei dem er sein Leben einbüsste, bereits vor 15 Jahren auf eine hohe Vollendung gebracht. Obwohl also auch hier wie im Automobilismus von deutschen Männern die ersten schwierigsten Arbeiten geschaffen wurden, überlässt man es dem Auslande, die Vorteile davon zu geniessen.