

Radiateur sammt Wasser- und Benzinreservoir 250 Kilogramm, Gondel 300 Kilogramm, Ballast 250 Kilogramm, Benzin für sechs Stunden Fahrt 300 Kilogramm.

Bei vier Mann Besatzung mit einem Gewichte von zusammen 300 Kilogramm beträgt das projectirte Gesamtgewicht des Apparates 3375 Kilogramm. Da die Tragkraft eines Ballons von 3104 Kilogramm bei Wasserstofffüllung rund 3400 Kilogramm beträgt, würde sich nach obiger Gewichtscalculation ein freier Auftrieb von 25 Kilogramm ergeben.

Mit Rücksicht auf die Erfahrung, dass der bei der wirklichen Ausführung sich ergebende freie Auftrieb stets wesentlich kleiner ist als der auf dem Papier berechnete, scheint der in dem Godard'schen Projecte in Anschlag gebrachte freie Auftrieb von 25 Kilogramm viel zu gering.

Soll mit einiger Sicherheit darauf gerechnet werden können, dass der Apparat sich factisch vom Boden abhebt, so muss der nach der detaillirten Gewichtscalculation des Projectes sich ergebende freie Auftrieb wesentlich grösser als 25 Kilo sein. Man sollte wenigstens das Fünf- bis Zehnfache dieses Werthes in Anschlag bringen, sonst läuft man immer Gefahr, auf dem Boden sitzen zu bleiben oder den Tragballon vergrössern zu müssen.

Die unangenehmen Erfahrungen, welche im Vorjahre Louis Roze und in jüngster Zeit wieder Baron Bradsky-Laboun mit ihren Apparaten gemacht haben, sollten jeden Erfinder zur grössten Vorsicht bei seinen Gewichtscalculationen mahnen.

Auch bei dem Ballonluftschiffe »Pax« des unglücklichen Augusto Severo war der factische freie Auftrieb bekanntlich wesentlich geringer als der nach der rohen Gewichtscalculation berechnete. Der Apparat wurde viel schwerer, als Severo gedacht hatte. Der Erfinder wollte aber um jeden Preis seine »Pax« in die Luft bringen, er opferte deshalb die Sicherheitsdrahtnetze der Motore, das Luftballonet und noch einiges Andere. Die Katastrophe, welche den Erfinder und seinen Begleiter das Leben kostete, war sozusagen nur die nothwendige Folge der schlechten Gewichtscalculation.

Die maximale Fahrgeschwindigkeit des projectirten Ballonluftschiffes von Godard soll in ruhiger Luft 50-4 Kilometer in der Stunde (= 14 Meter in der Secunde) betragen. Ob dieselbe auch factisch erreicht werden wird, ist freilich sehr fraglich.

NOTIZEN.

IN TETSCHEN gerieth am 16. September der Ausstellungsballon bei seiner Füllung in Brand. Die Flammen zerstörten rasch die ganze Hülle des Ballons.

SPELTERINI ist in Luzern angekommen, von wo aus er in Begleitung von M. Willy Hauser neuerdings den Versuch machen will, im Ballon die Alpen zu überfliegen.

AUS TIVOLI wird unter dem Datum des 8. September berichtet: »Im aeronautischen Park des Manöverfeldes von Rom sind drei mit Wasserstoffgas gefüllte Cylinder geplatzt. Vierzehn Soldaten wurden verwundet, davon drei sehr schwer.«

AM 8. SEPTEMBER ist bei den grossen Manövern des 16. und 17. französischen Armeecorps ein nicht bemannter Militär-Ballon-captiv — Signalballon — durchgegangen. Der Appendix war selbstverständlich geschlossen, in Folge dessen platzte der Ballon, nachdem er eine gewisse Höhe erreicht hatte. Die Hülle wurde ganz zerfetzt von einem Husaren aufgefunden.

DR. J. VALENTIN, Adjunct der k. k. Centralanstalt für Meteorologie und Erdmagnetismus in Wien, hat sich zum Beitritt in den Wiener Aero-Club angemeldet. Herr Dr. Valentino ist der junge Gelehrte, welcher bei den bisherigen wissenschaftlichen Hochfahrten des Aero-Clubs stets die Beobachtungen aufnahm; er hat im Ganzen schon zehn Ballonfahrten gemacht.

IN TOULON wurden vom 8. bis 13. September mit dem Marineballon »l'Auxiliaire« verschiedene Uebungen ausgeführt, und zwar unter Anderem: Captivaufstiege, Transporte über die Bucht im Schlepptau eines Dampfbootes, Transporte über das Festland mit Ueberwindung von Hindernissen. Der Ballon, welcher zu diesen Uebungen verwendet wurde, ist derselbe, mit dem der Schiffsleutnant Baudie am 9. Juni d. J. bei einer Freifahrt einen tragischen Tod fand.

AUS RUSSLAND, und zwar aus Krasne wird vom 8. September berichtet: »Ein österreichischer Militärballon, der mit den Oberleutenants Engel und Werner am 7. September in Przemyśl aufstieg, ist 30 Kilometer nördlich von Kowel in den Rokitisümpfen gelandet.« Kowel ist Kreishauptstadt im europäisch-russischen Gouvernement Wolhynien und liegt am Turjajfluss. Die Länge der zurückgelegten Strecke beträgt beiläufig 240 bis 250 Kilometer.

IN PARIS wurde an dem Hause Nr. 64 der Avenue du Maine zur Erinnerung an die Katastrophe des »Pax« von Augusto Severo eine marmorne Gedenktafel angebracht. Auf derselben sind die Namen des verunglückten Erfinders und seines Begleiters auf der Todesfahrt »Saché« sammt dem Datum der Katastrophe eingegraben. Die Kosten der Gedenktafel wurden durch eine Subscription der Pariser Bevölkerung, welche auf Anregung des Aero-Club veranstaltet wurde, aufgebracht.

IN BATH wurde kürzlich zur Erinnerung an den hundertsten Jahrestag des ersten Aufstieges von Garnerin ein grosses Fest veranstaltet. Bei demselben experimentirte ein gewisser Mr. Cody mit einem Drachenflieger seiner Erfindung; derselbe gleicht einem grossen Vogel von sechs Meter Spannweite. Der Apparat wurde unbemannt als Drache lancirt und hielt sich während mehrerer Stunden in der Luft. Der Erfinder schnitt sodann die Fesselleine ab, worauf der Drache, ohne zu kippen, sanft zu Boden glitt.

SANTOS-DUMONT lässt durch ein Pariser Fachblatt seine eigenen über den projectirten »Santos-Dumont Nr. 9« den Vertretern zweier grosser Tagesblätter kürzlich gemachten authentischen Angaben neustens wieder demüthigen. Dieselben seien theilweise uncorrect. Er habe bloss M. Lachambre den Auftrag erteilt, ein Modell des projectirten Apparates herzustellen; dasselbe werde in den

nächsten Wochen fertig werden. Ueber die Form und die Dimensionen des projectirten Vehikels könne er vorläufig noch gar keine bestimmten Angaben machen. Dies wäre erst nach einem Studium des Modells möglich.

IN BOVOLONE bei Verona stieg vor Kurzem der Aëronaut Prati mit einer Mongolfiere auf. Beim Abstieg, als sich der Ballon schon nahe dem Erdboden befand, sprang er herab. Die Entfernung betrug aber noch zwölf Meter, und Prati fiel so unglücklich auf, dass ihm eine gebrochene Rippe in die Lunge drang. Er starb sogleich. — Es ist das ein Fall, der aufs Neue beweist, was jüngst in unserem Artikel über »Sinnestäuschungen im Ballon« besprochen wurde, dass man nämlich beim raschen Herabkommen aus der Höhe sehr leicht die Entfernung unterschätzt, die man noch vom Erdboden entfernt ist.

AUS PARIS wird uns berichtet: »Die ersten Versuche mit dem neuen Ballonluftschiffe von Baron Bradsky-Laboun, welche am 20. September hätten begonnen werden sollen, mussten in Folge einer unerwarteten »Panne« für längere Zeit aufgeschoben werden. Es hat sich nämlich herausgestellt, dass der freie Auftrieb des voll ausgerüsteten Ballons zu gering ist. Die Hülle des Tragballons soll nun vergrössert werden. Durch diese Reconstructionsarbeiten wird sich der Beginn der ersten Probeversuche wohl wieder um mehrere Wochen verzögern. Die Vergrösserung der Capacität des Tragballons soll in der Weise erfolgen, dass in der Mitte ein Segment von 80 Cubikmeter Inhalt eingesetzt wird.«

M. G. GIBON in Paris hat ein französisches Patent auf ein neues Ballonluftschiff erhalten. Der Tragballon desselben besitzt eine doppelte Hülle mit ellipsoidalem Querschnitt. Die äussere entsprechend versteifte Hülle communicirt mittelst eines gemeinsamen Sicherheitsventils mit dem Innenraume des Tragballons. Die Gondel hat die Form eines Bootes und ist nach Art des Ballonluftschiffes von Santos-Dumont mittelst dünnen Drähten an dem Tragballon befestigt. Das projectirte Luftvehikel besitzt kein Steuer, die Steuerung im horizontalen und verticalen Sinne soll durch verschiebbare Gegengewichte erreicht werden. Nähere Angaben gerade über die interessantesten und wichtigsten Details, Dimensionen des Tragballons, Propeller, Motor u. s. w., fehlen leider. Es lässt sich deshalb augenblicklich auch kein Urtheil darüber abgeben, ob das neue Project überhaupt ernst zu nehmen ist oder ob es sich nicht wieder um eine der unzähligen Dilettanten-Dutzendconstructions handelt.

CAPITÄN FERBER, Commandant der 17. Batterie in Nizza und Mitglied des Pariser »Aéro-Clubs«, experimentirt, wie bereits berichtet wurde, seit einiger Zeit mit einem Gleitapparate Lilienthal'scher Construction. In Folge der französischen Seemannöver musste der Erfinder seine Versuche längere Zeit unterbrechen. Er hat dieselben vor Kurzem mit einem neuen Apparate wieder aufgenommen. Capitän Ferber scheint mit seiner Gleitmaschine Lilienthal'scher Construction keine guten Erfahrungen gemacht zu haben, denn sein neuer Apparat soll nach dem System der bekannten Hargrave-Drachen construirt sein. Ferber hofft mit der neuen Gleitmaschine wesentlich bessere Resultate zu erzielen. Wir können der Anschauung des Erfinders, dass eine Gleitmaschine, welche auf dem Princip der Hargrave-Drachen basiert, der Lilienthal'schen Construction vorzuziehen sei, durchaus nicht theilen. Zwischen Gleitmaschinen und Drachen besteht nämlich ein principieller Unterschied. Es kann in Folge dessen ein Apparat, welcher sich als Drache vorzüglich bewährt, nur sehr mässige Resultate ergeben, wenn man ihn als Gleitmaschine lancirt und umgekehrt. Wenn Capitän Ferber mit einer Gleitmaschine Lilienthal'scher Construction keine zufriedenstellenden Resultate erzielt hat, liegt die Schuld zweifellos nicht an dem System, sondern entweder an der unzweckmässigen Ausführung des Apparates oder an der Art der Lancirung der Maschine. So vorzüglich sich auch der Hargrave-Drache als Fessel-drache bewährt hat, so unrationell scheint seine Verwendung als Gleitmaschine (freier Drache) zu sein. Der Uebergang vom System der Lilienthal'schen Gleitmaschine zum System der Hargrave-Drachen bezeichnet deshalb keineswegs einen Fortschritt, sondern er stellt im Gegentheil einen erheblichen Rückschritt dar.

DURCH GROSSE NACHLÄSSIGKEIT ist dieser Tage in der militär-aeronautischen Anstalt ein Soldat bei einer Ballonfüllung um's Leben gekommen. In den Tagesblättern vom 12. September wurde darüber folgende Mittheilung gemacht: »Der der militär-aeronautischen Anstalt zugehörte Pioniercorporal Johann Wrucic hat in der Nacht während der Füllung eines Ballons den Tod gefunden. Wrucic hatte Tags vorher den Auftrag erhalten, den Jubiläumsballon, welcher heute zeitlich Morgens eine Freifahrt machen sollte, mit Gas zu füllen. Eine solche Füllung erfordert mehrere Stunden und wird unter Beobachtung genau vorgeschriebener Vorsichtsmaassnahmen stets von mehreren Soldaten vorgenommen. Wrucic, dem für die Arbeit zwei Mann zugewiesen waren, nahm nun diese, als er die Ballonfüllung in Angriff nahm, gegen den ausdrücklichen Befehl nicht in Anspruch. Gegen 2 Uhr Morgens wurde er dann neben dem Ballon bewusstlos aufgefunden. Es wurde die Meldung erstattet, ärztliche Hilfe war alsbald thätig, doch konnte Wrucic nicht mehr wiedererweckt werden; er war bereits todt, durch ausströmendes Gas erstickt. Es wurde eine Untersuchung eingeleitet, durch welche festgestellt werden soll, warum der Corporal gegen besseres Wissen und die stricte militärische Verordnung, die er als älterer Mannschaftsangehöriger der Luftschifferabtheilung sehr gut gekannt hat, eine so schwere Fahrlässigkeit und Disciplinwidrigkeit begangen, indem er den Ballon allein füllte. Wrucic hätte schon in acht Tagen auf Urlaub gehen sollen. Er war aus Göding gebürtig.« — So die Darstellung in den Tagesblättern, die offenbar von officieller Seite stammt. Die darin enthaltene Bemerkung, dass hier eine schwere Fahrlässigkeit vorliegt, ist sehr zu treffend, nur ist sie an die falsche Adresse gerichtet. Es geht denn doch nicht an, dass man jetzt dem armen Teufel, der dabei umgekommen ist, auch noch die ganze Schuld in die Schuhe schiebt. Eine Ballonfüllung ist kein Kinderspiel und sollte eben nicht ein paar Leuten der Mannschaft allein überlassen bleiben, besonders wenn so viel Personal zur Verfügung ist, wie beim Militär.

ÜBER DIE FAHRT BACON'S, welche, wie kürzlich berichtet wurde, einen so traurigen Ausgang nahm, werden uns noch folgende Details mitgetheilt: »Am 1. September wurde in London von dem Aëronauten J. M. Bacon mit Unterstützung der englischen Regierung eine militärische Ballonfahrt ausgeführt; dieselbe sollte eine Wettfahrt zwischen einem Ballon und einer grösseren Zahl von Radfahrern darstellen. Es wurde vorausgesetzt, dass der Ballon mit wichtigen Kriegsdepeschen aufgestiegen wäre und von Radfahrern verfolgt würde, die ihn jene abjagen sollten. Um den Versuch besonders schwierig für den Luftschiffer zu gestalten, wurde vereinbart, dass der Ballon mit dem Wind etwa 25 Kilometer weit fliegen, dann landen und schliesslich wieder aufsteigen sollte, ehe ihn die Verfolger erreicht hätten. Andererseits sollte den Radfahrern ihre Aufgabe dadurch erschwert werden, dass der Aufstieg des Ballons nicht auf freiem Felde, sondern in der Stadt erfolgte, da es sonst zu leicht gewesen wäre, ihn bei der Landung einzuholen. So hatten die Radler erst etwa 15 Kilometer in den verkehrsreichen Strassen zurückzulegen, ehe sie ihre Leistungsfähigkeit unbehindert entfalten konnten. Die Zahl der Verfolger betrug 50 und bestand grösstentheils aus Freiwilligen eines Londoner Regiments, verstärkt durch andere junge Leute. Damit sich kein »wilder Radfahrer« an dem eigenartigen Rennen betheiligen konnte, erhielt bei der Abfahrt jeder Beauftragte eine Bescheinigung. Etwas nach 4 Uhr Nachmittags ging der Ballon in die Höhe; im Korbe befanden sich ausser Bacon und seiner Gattin noch drei Theilnehmer. Der Ballon flog zunächst rasch gegen Südwest. Sobald ihn die an einem nahegelegenen Platz versammelten Radfahrer erblickten, nahmen sie die Verfolgung auf dem kürzesten Wege auf. Die Wettfahrt endete mit einer Niederlage des Ballons, denn um 5 $\frac{1}{2}$ Uhr bereits befanden sich die Radfahrer im Besitz der vorgeblichen Depeschen. Bacon schreibt den Misserfolg ausschliesslich den ungünstigen Witterungs- und Geländeverhältnissen zu. Der Wind war ziemlich schwach geworden und die Fahrt ging so langsam von statten, dass die Besatzung des Ballons, nachdem die bis zu dessen Landung verabredete Entfernung zurückgelegt war, bereits die Radfahrer in geringer Entfernung erblickte. Die vollkommen ebene Beschaffenheit des Bodens benahm den Luftschiffern jede Möglichkeit des Entkommens, wenn die Fahrt nicht verlängert werden durfte.«

ZUSCHRIFTEN.

Geehrter Herr Redacteur!

Aus Warschau wurde kürzlich berichtet: »Ein hier aufgestiegener Luftballon der militär-aeronautischen Abtheilung begegnete in einer Höhe von 320 Metern einen zweiten Luftballon, der ihm aus der Richtung von Nowogeorgiewsk entgegenkam. Die ebenso seltene als interessante Begegnung in den Lüften blieb jedoch insofern ohne Resultat, als alle Bemühungen, eine Verständigung zwischen den beiden Ballons herzustellen, an der Grösse der Distanz scheiterten. Auch schoben sich nach einer Weile so dichte Wolkenschichten dazwischen, dass sich die beiden Luftschiffe aus den Augen verloren.« Halten Sie dies für möglich?

Hochachtungsvoll

Ein Wiener Abonnent.

Eine Begegnung zweier an verschiedenen Orten aufgestiegenen Ballons in der Luft ist sehr wohl möglich. Es brauchen nur zwei verschiedene Luftströmungen übereinander zu bestehen und der eine Ballon in der einen, der andere in der zweiten dahinzuziehen. Auf diese Weise können sich die Bahnen der Ballons direct kreuzen und einer über den anderen hinwegziehen. Allerdings dürfte ein solcher Fall zu den allergrössten Seltenheiten gehören.

Die Redaction.

Geehrter Herr Redacteur!

Ohne auf die Frage, ob eine rationelle praktische Lösung des Flugproblems durch das sogenannte »Princip der theilweisen Entlastung« möglich ist oder nicht, einzugehen, möchte ich bloss zwei grobe Unrichtigkeiten hiermit richtigstellen, welche sich in der Zuschrift des Herrn General-directionsrathes August Platte vom 1. September vorfinden.

Schon in Nr. 105 der »Allgemeinen Sport-Zeitung« vom 29. December 1901 suchte Herr A. Platte seinen Anschauungen über die Vortheile des Wellenfluges dadurch besonderen Nachdruck zu verleihen, dass er erklärte, der verstorbene Professor Johann von Radinger hätte »seit Jahren im mündlichen Verkehr die Vortheile des Wellenfluges zustimmend anerkannt« und in einer Broschüre über den Kress'schen Drachenflieger »auch schriftlich vertreten«. Auch in der letzten Zuschrift schreibt Herr A. Platte wieder: »Die verstorbenen Professoren Radinger und Miller-Hauenfels haben die Richtigkeit obiger Argumentationen und der daraus gezogenen Folgerungen auch bestätigt, aber die Flugtechniker haben, wie es schon so geht, die Schriften dieser Herren wahrscheinlich nicht einmal gelesen, geschweige denn studirt und es einfacher gefunden, dieselben ganz zu ignoriren.«

Gegenüber diesen Ausführungen sei Folgendes constatirt: Es ist absolut unrichtig, wenn Herr A. Platte behauptet, Professor Radinger habe die Vortheile des Wellenfluges in dem am 14. August 1898 in der »Neuen Freien Presse« erschienenen Artikel: »Das Flugschiff von Kress«, welcher auch als Separatdruck erschienen ist, »schriftlich vertreten«. Zum Beweise seien aus der genannten Broschüre jene Stellen, welche auf den Wellenflug Bezug haben, wörtlich angeführt. Seite 15 schreibt Professor Radinger Folgendes: »Hob sich nur erst ein Fahrzeug in die Luft, so wird auch die heute noch offene Frage beantwortet sein, ob man zum Dauerfluge, wenn er nur erst eingeleitet ist, überhaupt weiterer Kraft oder Arbeit bedarf, oder ob nicht der Schweb- oder Wellenflug durch die Benützung des in der Höhe stets wehenden Windes allein möglich sei. Adler, Schwalben und Möven

zeigen es uns nämlich, dass auch ohne irgend einen Flügel-schlag die Luft sie eilig oder kreisend trägt. Dies wird so erklärt, dass sich der Vogel vorerst mit gespannten Schwingen auf die Luft lege, wobei er sich auf ihr nach abwärts gleiten lässt. Dadurch wächst gleichsam durch den leisen Absturz seine Geschwindigkeit, und hat er deren ein gewisses Maass erreicht, so richte er sich nunmehr nach aufwärts, wodurch er wieder, insbesondere bei Gegenwind, in die Höhe getragen werde. Der Flug erfolge daher in einer Wellenlinie ohne Aufwand von Kraft und ohne Ermüdung... Solcher Flug, welcher gewissen Vögeln stunden- oder tagelange Reisen thatsächlich gestattet, dürfte auch menschlichen Flugschiffen nicht versagt sein, und dann wäre bald die Luftfahrt über's Meer ein Spiel, und die ganze Erde könnte in wenig Tagen umkreist sein...«

Wer Deutsch zu lesen versteht, erkennt sofort, dass Herr A. Platte mit Unrecht Professor Radinger als Anhänger des Wellenfluges hinstellt; denn schon aus der Form, in welcher Professor Radinger über den Wellenflug spricht, erhellt doch wohl deutlich, dass er sich über die Frage, welche Flugart die rationellere ist, gar kein eigenes Urtheil anmaass. Aber selbst, wenn dies der Fall wäre, würde daraus noch gar nichts folgen; denn Professor Radinger war wohl ein hervorragender Maschinen-techniker, in der eigentlichen Flugtechnik und der Luftschiffahrt überhaupt war er aber Zeit seines Lebens bloss ein Laie, der wohl alle Fortschritte und Neuerungen in der Luftschiffahrt mit dem regsten Interesse verfolgte, ohne jedoch selbst irgendwie activ auf den Entwicklungsgang der Flugtechnik Einfluss zu nehmen. Professor Radinger hat sich auch gar nie auf den Fachmann in der eigentlichen Flugtechnik hinausgespielt. Er konnte dies auch umso weniger, als er ja auf diesem Forschungsgebiete keineswegs ganz auf der Höhe der Zeit stand; dies erhellt deutlich aus mehreren groben Unrichtigkeiten, welche sich in der Broschüre »Das Flugschiff von Kress« vorfinden. Es sei hier zum Beweise bloss auf ein sehr auffallendes Beispiel dieser Art hingewiesen. Seite 6 der genannten Broschüre schreibt Professor Radinger: »Lilienthal vermochte sich mit fallschirmartigen Tragflächen durch persönliche Körperkraft allein bereits hoch und weit durch die Luft zu bewegen.« Jeder Fachmann weiss, dass dies völlig unrichtig ist; denn Lilienthal führte bloss sogenannte Gleitflüge aus, bei denen er nicht die geringste active Muskelarbeit zu leisten hatte; die gesammte Flugarbeit wurde dabei vielmehr von der Schwerkraft und der Energie der strömenden Luft geleistet.

Eine weitere grobe Unrichtigkeit enthält der Absatz, in dem Herr A. Platte über Dr. Danilewsky's Apparat spricht. Es heisst dort: »Dr. Danilewsky fliegt schon seit Jahren mit theilweiser Entlastung und nur mit Erfolg. Aber Russland ist weit, und man sieht nicht oder will nicht sehen, was dort vorgeht: Danilewsky arbeitet mit einem recht schlecht construirten, durchaus nicht muster-giltigen Apparate und verwendet nur 30 Kilogramm Uebergewicht, und doch erzielte er mit diesem miserablen Apparat zehn Meter pro Secunde schnellen und gut lenkbaren Flug! Wer, frage ich, hat ihm das schon nachgemacht?«

Jeder unbefangene Leser, dem Danilewsky's Apparat und seine Leistungen nicht näher bekannt sind, muss doch wohl aus der apodiktischen Form, in welcher Herr A. Platte erklärt, der russische Erfinder fliege »schon seit Jahren« mit Fluggeschwindigkeiten von 10 (schreibe zehn) Meter in der Secunde, den Schluss ziehen, dass Dr. Danilewsky factisch im Stande ist, eine gewisse Strecke in der Luft, sagen wir z. B. 10 Kilometer mit einer Secundengeschwindigkeit von 10 Meter, also in der Zeit von 10 $\frac{1}{2}$ Minuten zurückzulegen. Das ist aber keineswegs der Fall. Santos-Dumont hat bei seiner berühmten Fahrt um den Eiffelturm vom 19. October v. J., durch welche er den 100.000 Francs-Preis errang, eine Strecke von 11 Kilometer in 30 Minuten 40 $\frac{1}{2}$ Secunden absolvirt. Daraus folgt eine mittlere Fluggeschwindigkeit von 5-9 Meter in der Secunde. Dr. Danilewsky soll nun nach den Angaben des Herrn A. Platte mit fast doppelt so grosser Geschwindigkeit fliegen!! Dies scheint doch wohl ganz unglaublich und entspricht auch keineswegs den Thatsachen. Herr A. Platte hat nämlich vergessen zu sagen, dass Dr. Danilewsky ja gar nicht horizontal fliegt, sondern schräg nach unten. Von einem wirklichen Fliegen kann ja bei Danilewsky überhaupt gar keine Rede sein, denn der Erfinder hat sein Vehikel lediglich durch die Muskelkraft der Arme und Beine seines Mechanikers antreiben lassen. Was erreicht wurde, war lediglich ein wellenförmiges, langsames Aufsteigen und schräges Niedersinken des Apparates, selbstverständlich in vollkommener Windstille, denn der geringste Luftwiderstand trägt das Vehikel, wohin es ihm beliebt. Dr. Danilewsky hat bei keinem seiner sogenannten »Flüge« (?) eine nennenswerthe Strecke zurückgelegt; die mittlere Fluggeschwindigkeit ist, auf die horizontale Flugbahn bezogen, gewiss sehr wesentlich kleiner als die mittelst der automobilen Ballonluftschiffe von Renard und Krebs oder Santos-Dumont erreichten Geschwindigkeiten. Für praktische Zwecke ist einzig und allein die auf die horizontale Flugbahn bezogene mittlere Fluggeschwindigkeit von Belang, und es hat nicht das geringste Interesse, zu wissen, dass irgend ein Ballonluftschiff, z. B. jenes von Dr. Danilewsky, beim schrägen Absturz, wie Herr A. Platte behauptet, eine Geschwindigkeit von zehn Meter in der Secunde erreichen kann. Es erscheint daher als eine Entstellung oder zumindestens Verschleierung der Thatsachen, wenn man ohne jegliche Interpretation einfach die apodiktische Behauptung aufstellt, »Dr. Danilewsky erzielt mit seinem Apparat zehn Meter pro Secunde schnellen und guten Flug«.

Die Versuche Danilewsky's sind überhaupt weiter nichts als zwecklose Spielereien, aus denen absolut gar nichts folgt, und der Apparat Danilewsky's kann sich auch nicht einmal annähernd mit dem automobilen Ballonluftschiffe von Renard und Krebs, geschweige denn mit jenem von Santos-Dumont messen.

Hochachtungsvoll

Graz, am 11. September 1902.

Aérophil.