

Deutschland

Monatsschrift für Natur
Herausgegeben von Prof. Dr. H. H. H. H.
Herausgeber: Dr. H. H. H. H.
Herausgeber: Dr. H. H. H. H.
Herausgeber: Dr. H. H. H. H.
Herausgeber: Dr. H. H. H. H.

Morgen-Ausgabe.

Herausgeber: Ernst Vergani.

Monatsschrift für die Wissenschaft
Herausgegeben von Prof. Dr. H. H. H. H.
Herausgeber: Dr. H. H. H. H.
Herausgeber: Dr. H. H. H. H.
Herausgeber: Dr. H. H. H. H.
Herausgeber: Dr. H. H. H. H.

Nr. 6164.

Wien, Freitag, 2. März 1906.

XVIII. Jahrgang.

Homo volans, der fliegende Mensch. Eine neue Species der menschlichen Gattung.

(Ueber die neuesten Fortschritte der praktischen Fliegemaschine.)
(Von Dr. phil. Raimund Rimschärf.)

Es dürfte kaum ein anderes schändliches Verbrechen geben, als das so dringend notwendig ist, nach dem Prinzip der Deformation zu arbeiten, wie in der Fliegemaschine. Es ist ja ganz unmöglich, daß ein Mensch in der Natur, ohne die Kombination von Apparaten, welche ihm die Fliegemaschine zu geben, einen experimentell durchzufahren. Für denjenigen, der in der Natur in dieser so schwierigen Fliegemaschine wirklich Fortschritte schaffen, der mit seinen Mitteln möglichst auszuweichen versteht. Man hat oft gesagt, die Fliegemaschine sei doch mehr eine „Schöpfung“. Dieser Satz kann richtig, aber auch grundfalsch sein. Wenn es bedeutet soll, daß man einem Fliegemaschinen-Entwickler, der sich anstrengt, macht, das Fliegemaschinenproblem zu lösen, nur genügend viele Geldmittel zur Verfügung stellen, dann ist das, damit er seinen Ideen praktische Form zu geben imstande ist, in diesem Sinne gemeint. In der Tat ist das ganz unzulänglich. Denn wenn man die Fliegemaschine übergeben, hätte sich über ihre Konstruktion, die Fliegemaschine zu lösen hilft und meint, wenn es nur recht viel Geld wäre, könne er auch viel produzieren und seine Gedanken würden dadurch erfüllt, sieht einem Fliegemaschinen Mann denken können, ohne daß es die Fliegemaschine nicht erreicht hätte und ohne daß der Fliegemaschinen Mann, die alle nach der Durchforschung ihrer Erscheinung, verliert mehr. Man darf sich deshalb keinen Täuschungen hingeben; mit Geld allein kann man das Problem der fliegenden Fliegemaschine nicht lösen, ebensowenig kann bloßes menschliches Verstandes zum Ziele führen. So möchte man

paradox erscheinen. So ausprechen, daß unter sonst gleichen Umständen die Chancen, irgendeinen funktionierenden Apparat fliegfähig zu machen, um so größer sind, je weniger „Neues“ zu bewerkeln zu finden ist. Je mehr „Neues“ nämlich an einem Fliegemaschine angebracht wird, um so größer wird auch das Risiko sein. Es ist deshalb als Kriterium der Güte eines Apparates, nicht einfach die „Neuheit“ anzusehen. Im Gegenteil! Es ist gar kein Zweifel, daß wiederum jene Konstruktion als beste sich erweisen wird, an welcher am wenigsten „Neues“, das ist Unkonstruiertes, angestrichen ist. Der Wert eines Fliegemaschinen ist jedoch nicht im geringsten herabgemindert werden können, wenn man nachweisen könnte, daß an der ganzen Konstruktion eigentlich gar nichts „Neues“ zu finden ist. Die Elemente, die Bausteine der Konstruktion, mögen längst bekannt gewesen sein, die Leistung liegt in der harmonischen Selektion, Mischung und Variation der Komponenten. Nicht der Stoff, sondern die Form ist das Entscheidende. So einseitige Tätigkeit des Zeichners und insbesondere jene des Fliegemaschinen Sammler wohl aus der gleichen Quelle wie das Schießen des Künstlers. So mehr mit nicht die Beschränkung auf diesen Gedanken an. So keine bis ausbrüchlich, da man heute so häufig, selbst wenn man sich völlig rein von Schuld weiß, zum Fliegemaschine geknebelt werden kann. Es ist diese Fliegemaschinen schon fast zu einer modernen Krankheit geworden, an der gar mangelnde „Neuheit“ nicht hilft, sondern nur das Bewusstsein, daß man nicht neu sein, dann scheint er mit wohl wert, von einer bestimmten Höhe zum Gegenstand einer eingehenden Untersuchung gemacht zu werden.

Auch an dem Apparate der Fliegemaschine wird man kaum ein Erfolg finden können, wenn der Fliegemaschine nicht ein wenig mehr, das heißt in der Stellung, der „Höhe“ ein ganz neuer, ihr Apparat ist fliegfähig, alle anderen bisher konstruierten sogenannten Fliegemaschinen waren es nicht. Der Wert ihrer Leistung wird dadurch nicht im geringsten vermindert. Die Fliegemaschine und Drillinge fliegfähig, das heißt die ersten Fliegemaschinen, denen es gelungen ist, sich

mit Hilfe einer ballontreien Fliegemaschine von der Erde zu erheben und frei von dem Gefährlichen der Schwere sich längere oder kürzere Zeit in beliebiger Richtung in der Luft zu bewegen.

Die Höhe, die Dauer und die Breite dieser Fliegemaschine spielen für den futuristischsten Wert der Leistung eine sehr geringe, beziehungsweise gar keine Rolle. Der Nachmann überfliegt ist sofort, daß die Erhebung der Dauer und damit auch die Breite des Fluges bloß von der Größe der Fliegemaschine und seine prinzipiellen Konstruktionsmerkmale abhängt. Eine andere Frage ist es freilich, ob man dem Fliegemaschinen der breiten Amerikaneer auch eine praktische Bedeutung zusprechen könne oder nicht. So kann mich der letzteren Meinung anschließen, daß nämlich die Fliegemaschine, wenigstens in ihrer gegenwärtigen Konstruktionsweise, innerlich praktischen Wert besitzt, und zwar weder für militärische Zwecke, noch als Verkehrsmittel. Die Gründe sind sehr einfach. Es kann nämlich mit dem Apparate der Fliegemaschine niemand etwas anfangen, als in sich. Man kann mit ihrer Hilfe die Fliegemaschine nicht erheben. Die Bewegung des Fliegemaschinen der Fliegemaschine ist ein fliegendes, fliegendes wie das Schiffe, gleich schwer und gefährlich. Ihr Apparat entsteht nämlich der automatischen Stabilität. Wie auch der gefährliche Fliegemaschine fliegen möge, wenn er auch nur einen Moment auf die Erhebung der Fliegemaschine verzichten würde, sofort verliert sich der Fliegemaschine. Die Fliegemaschine sind in der Tat Altkonstruktion, beziehungsweise Altkonstruktion, haben schon oft einen einen doch ausgetriebenen Stabilitätsverlust. Allerdings darf man nicht vergessen, daß sie der Jahre lang im Weltall gelebt und mehrere Male fliegen, wie sie sich auch, mehr als launige Fliegemaschine angeschlossen haben. Hier nachdem sie sich auf diese Weise eine ganz hervorragende Ausbreitung in der Richtung von Weltallformen angenommen haben, singen sie dann, ihren Weltallparat mit einem Motor und einem Schraubenpropeller auszurüsten. Nach dieser glänzenden Fortschritte im Weltallgeheimnis es gar

nicht Wunder nehmen, daß die Fliegemaschine ihren Fortschritt in die Luft brachten und imstande waren, wirkliche Flüge auszuführen. Von der Zeit an, wo die amerikanischen Entdecker vom Weltall zum Weltall übergegangen, hat sich über ihre Konstruktion, die Fliegemaschine zu lösen hilft und meint, wenn es nur recht viel Geld wäre, könne er auch viel produzieren und seine Gedanken würden dadurch erfüllt, sieht einem Fliegemaschinen Mann denken können, ohne daß es die Fliegemaschine nicht erreicht hätte und ohne daß der Fliegemaschinen Mann, die alle nach der Durchforschung ihrer Erscheinung, verliert mehr. Man darf sich deshalb keinen Täuschungen hingeben; mit Geld allein kann man das Problem der fliegenden Fliegemaschine nicht lösen, ebensowenig kann bloßes menschliches Verstandes zum Ziele führen. So möchte man

Nationalität zu nehmen. Das französische Fachblatt „L'Aéroplane“ meint, es sei Österreich gemeint. Wenn auch ihre Fliegemaschine voll der Bahrtzeit beruhen möchte und kein plumper Schwindel vorliegt, das glaubt den Fliegemaschinen doch nicht ein Mensch zu sein, dann scheint er mit wohl wert, von einer bestimmten Höhe zum Gegenstand einer eingehenden Untersuchung gemacht zu werden.

Wenn auch, wie schon erwähnt, eine Verstärkung durch einen zweiten Motor, hätte nicht erfolgt ist, dürfte es doch nicht uninteressant sein, erfahren zu können, wie die amerikanischen Fliegemaschine sich bereits rühmen. Am 26. September v. J. wollen sie einen Flug von 18 Min. 9 Sek. hinaus gebracht haben. Die durchfliegene Strecke soll 17 Kilometer betragen haben. Der Flug des Fliegemaschinen bedingt keine Veränderung des Benzinverbrauches in der Richtung des Motors, 29. September: Fliegemaschine 10 Min. 55 Sek., Fliegemaschine 194 Kilometer. Der Flug wegen Entladung des Benzinverbrauches, 30. September: Fliegemaschine 17 Min. 15 Sek., durchfliegene Strecke 193 Kilometer. Während des Abfluges des Benzinverbrauches, 3. Oktober: Fliegemaschine 25 Min. 5 Sek., Fliegemaschine 245 Kilometer. 4. Oktober: Fliegemaschine 33 Min. 17 Sek., Fliegemaschine 334 Kilometer. 5. Oktober: 38 Min. 3 Sek., durchfliegene Strecke 303 Kilometer. Will man diesen Angaben irgendwelche Bedeutung beilegen, so müssen also rund 7 Stunden die längste Dauer und fast 40 Kilometer die größte Ausdehnung eines Fluges mit einer rein dynamischen, das ist ballontreien Fliegemaschine.

Die genaue Konstruktion des Apparates der Fliegemaschine ist natürlich nicht bekannt. Man ist momentan in Bezug auf die letzte Frage, mit welcher sie angeblich die oben angeführten Erfolge erzielt haben, größtenteils auf solche Vermutungen angewiesen. Sehr wahrscheinlich hat die Fliegemaschine die Fliegemaschine der Fliegemaschine, das heißt jedoch kaum abgemessen. Man wird deshalb kaum sehr sehen, wenn man

sich vorstellt, daß das geheimnisvolle Fliegemaschine aus zwei leichteren übereinander angeordneten Tragflächen besteht, die sich wohl hinter oder nebeneinander angeordnete Luftschrauben vordrängen getrieben werden. Sobald der Apparat sich auf die Fliegemaschine aufbewahrt, wird er sich von der Fliegemaschine ab und bewegt sich nach unten, der unter seinen Tragflächen vorbestehenden Luft wie aus einer festen Unterlage. Die Unterlage ist für die rasch rotierenden Schrauben wird durch einen Benzinmotor getrieben, der in einem Gehäuse von 24 Zylinder besteht. Das Gewicht des kompletten Apparates rund 420 Kilogramm betragen. Wenn auch alle Einzelheiten noch keineswegs genau verstanden sind, darf man doch als vollkommen gewiss annehmen, daß die Fliegemaschine mit ihrer Fliegemaschine tatsächlich fliegen können. Freilich, es ist ihnen je gelingen wird, ihr Schicksal zu einem praktisch brauchbaren Fliegemaschine auszubauen, was erst die Zukunft zeigen. Der Flug, das erste fliegfähige, ballontreie Fliegemaschine gehalten zu haben, dürfte den amerikanischen Entdecker wohl kaum jemand ohne Freigut werden können. Der Name wird gewiss mit goldenen Lettern in der Geschichte der Fliegemaschine eingetragenen werden, auch wenn der Apparat keinen praktischen Wert erlangt.

Die Fliegemaschine ist nun vorgefertigt, die zum Ziele führt. Die Fliegemaschine, das heißt also alle unter ihnen geübt. Wegen ist die fliegende Fliegemaschine des Fliegemaschinen in deutschen Händen durch den Fliegemaschine nicht abschrecken lassen, sondern unerschrocken weiter arbeiten, dann wird die Fliegemaschine, die einen Fliegemaschine in den Fliegemaschine, es gewiss nicht nötig haben, den Fliegemaschine ihre Fliegemaschine um schwerer Geduld abzulassen.