

Ein deutscher Drachensieger.

Einen neuen Drachensieger hat ein Stuttgarter Ingenieur, Regierungsbaumeister W. J. H o s s m a n n, konstruiert. Er hat seinem Modell, soweit das technisch möglich ist, den Bau des Vogelkörpers zu Grunde. Demgemäß zerfällt das Modell in Rumpf, Schwingen, Kopf (Steuer), Schwanz (Steuer) und Ständer. Der Rumpf ist ein hohes Gerüst aus Metallröhren, in denen das Kühlwasser für die Maschine zirkulieren soll, und weist in seinem unteren Teil einen Aufenthaltswaum für zwei Personen, zwei Maschinen, sowie Steuer- und Benzinbehälter auf. Die Maschinen treiben vier Propellerschrauben, die unabhängig voneinander in Gang gesetzt werden können. Die Steuerung geschieht durch ein Lenkbad, wie beim Automobil, und durch Höhensteuerhebel in sehr einfacher und sicherer Weise. Kennzeichnend sind die Schwingen (Tragflächen), die an der Vorderseite wie der Vogelflügel in Gelenken beweglich sind, also gehoben und gesenkt werden können, was für den Kreis- und Kurvenflug von besonderem Vorteil sein soll. Neu ist auch die Steuerungsvorrichtung, die in korrespondierende Kopf- und Schwanzsteuer zerfällt und ebenfalls parallel mit den Schwingen in vertikaler Richtung beweglich ist. Die Seitensteuerung ist gleichfalls doppelt, vorn und hinten angeordnet. Das Modell ist zunächst als Dreibecker konstruiert, es kann aber, wie der Erfinder sagt, ohne wesentliche Änderung der Konstruktion auch mit nur zwei oder einer Tragfläche hergestellt werden. Die Länge der einzelnen Tragflächen auf jeder Seite des Rumpfes ist 10 Meter, die Gesamtlänge samt dem Rumpf etwa 23 Meter bei 2 Metern Breite.

Modifikation an Farman's Drachensieger.

Farman hat an seinem Drachensieger „Farman I bis“ in jüngster Zeit einige sehr wesentliche Veränderungen vorgenommen. So hat er, um dem Apparate durch Vergrößerung der Tragflächen eine erhöhte statische Stabilität zu geben, eine dritte Fläche — oberhalb der beiden schon vorhandenen Flächen, aber von geringerem Inhalt als diese — anbringen lassen. Aus dem Diplan ist somit ein Dreidecker geworden. Ferner hat Farman — offenbar unter dem Einfluß der Wright'schen Konstruktion — an den äußeren Enden der Tragflächen nach hinten bewegliche Flächen angeordnet, die mit der Seitensteuer so in Verbindung gebracht sind, daß zum Beispiel beim Kurvenfliegen nach links die beweglichen Flächen der rechten Seite gesenkt, die der linken Seite gehoben werden, ebenso wenn der Flugapparat nach rechts kippen will und umgekehrt. Diese beweglichen Verlängerungen der Tragflächen erzeugen also das Verstellen der Tragflächen bei Wright. Der Antoinette-Motor ist wieder an Stelle des luftgekühlten Renault-Motors eingebaut, jedoch, um einen Dauerbetrieb, das heißt Flüge von einer Stunde und darüber zu erreichen, mit einem ausgiebigen Kühlapparat versehen, der über dem Motor bereit platziert ist, daß er voll von dem Luftstrom des dahinter strömenden Propellers getroffen wird.

Die Aeroplaniindustrie in Frankreich.

Der Aeroplan ist in Frankreich bereits Fabrikationsgegenstand einer eigenen Industrie geworden. Das älteste und größte Etablissement ist das der Brüder Voisin in Paris, die die Dreidecker von Farman sowie Delagrange gebaut haben und auch Dreidecker erzeugen. Ferner fabriken die Sociéte Antoinette in Paris und die Firma Canaut-Pellerie in Buc außer kleinen Benzinmotoren auch Monoplane — erstere nach dem System Gastambide, letztere nach dem Typ Canaut-Pellerie's selbst. Dann ist noch die Gesellschaft „Astra“ in Paris zu nennen und jetzt wurde in Dieppe ein neues Unternehmen gegründet, das namentlich die Holzwerkzeuge für Flugapparate nach einem besonderen Verfahren herstellt. Diese Firma bringt, wie der Berliner „A. A. Z.“ berichtet wird, zur Einführung einen neuen Gleitflieger auf den Markt, und zwar nach der Konstruktion B l a n z i, die etwas an die Gleitflieger Lilienthal's erinnert. Im wesentlichen besteht dieser Flieger aus einem Paar Tragflächen, die V-förmig in einem Winkel von 14 Grad nach oben gerichtet sind. Durch oben und unten angebrachte elastische Schnüre werden die Tragflächen in ihrer Lage gehalten. Diese Flächen sind an einem Gerüst befestigt, das

oben mit Stoff wie die Flächen selbst überzogen ist, unten trägt dieses Gerüst eine Gleitbahn, auf der der Sitz des Fliegers gleiten kann, und zwar wird durch die nach vornwärts oder rückwärts gerichtete Gleitbewegung des Sitzes das hinten angebrachte Höhensteuer bedient, indem vom Sitz Schnüre nach zwei am Höhensteuer angebrachten Hebeln führen. Beim Vorwärtsgleiten des Sitzes wird das Steuer nach unten gedreht, wodurch hebt sich der ganze Apparat hinten und senkt sich nach vorne; unterstützt wird diese Bewegung noch dadurch, daß der Schwerpunkt des Ganzen nach vorne verschoben wird. Beim Rückwärtsgleiten dagegen hebt sich hinten der Schwanz, indem zwei oben an den Hebeln des Höhensteuer's angebrachte Spiralfedern die Steuerfläche anziehen. Hierdurch senkt sich der ganze Apparat hinten und hebt sich vorne, eine Bewegung, die ebenfalls durch die Schwerpunktverlegung nach hinten unterstützt wird. Da dann die Tragflächen wieder in der Horizontalen stehen, muß der Flieger höher in die Luft steigen, vorausgesetzt, daß er eine genügende Eigengeschwindigkeit hat oder ein Wind von vorne bläst. Das Gerüst des neuen Gleitfliegers besteht aus Holz, der Überzug der Flächen aus Ballontuch. Die Flächen ergeben zusammen 20 Quadratmeter bei einer Länge des Apparats von 3 Metern 60 Zentimetern und 7 Metern Breite. Das Gewicht des Gleitfliegers beträgt nur circa 30 Kilogramm. Es sollen damit bessere Leistungen gelangen sein als mit den Apparaten nach Chanute.