



Gratisbeilage zum „Wochenblatt für Wilsdruff und die Umgegend“.

Verlag von Arthur Zschunke, Wilsdruff.

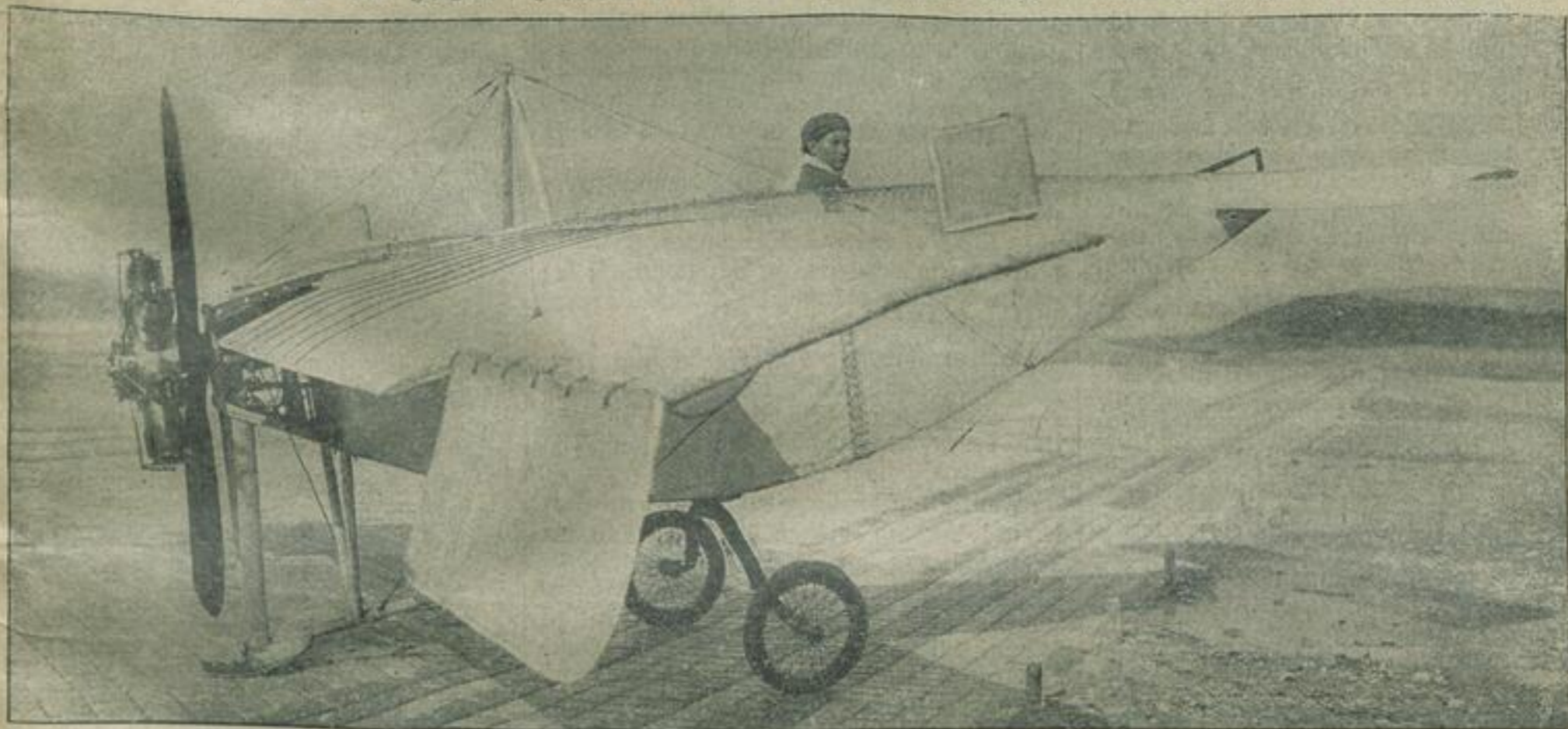
XI 44

Während die ersten brauchbaren Flugmaschinen — Wright, Voisin, Farman — vorwiegend Zweidecker waren, beherrscht neuerdings der Eindecker die Situation. Auf jeder Flugkonkurrenz kann man beobachten, wie der Eindecker den Doppeldecker verdrängt. Eigentlich sachliche Gründe kann man dafür kaum anführen. Die Zweidecker haben sogar bei den Luftmaschinen meist sehr günstig abgeschlossen, und stehen an Betriebssicherheit den Eindeckern nicht nach, wenn diese auch meist eine größere

Die Entwicklung der Flugtechnik

gern sehen. So wenden sich mehr und mehr Berufsfieger dem Eindecker zu, und unter den verschiedenen Typen dieser Flugmaschinenspezies können die graziösesten Formen wieder auf die meisten Liebhaber rechnen. Insofern ist es für die Fabrikanten keines-

ist vorn im Körper der Motor eingebaut und vor diesem, auf der Kurbelwelle montiert, der Propeller. Am hinteren, schneidensförmig verlaufenden Ende des Bootes ist eine einstellbare, vertikale Fläche angebracht, die als Seitensteuer dient, und zu beiden Seiten des Körpers horizontale Schwanzflächen, die teilweise ebenfalls drehbar sind und so als Höhensteuer bezw. zur Erhaltung der Stabilität dienen. Dieser Körper ruht auf einem Anlaufgestell, in dem meist vorn zwei und hinten ein Anlaufrad angebracht ist. In vie-



Blériot-Eindecker mit bootsförmigem Rumpf.

Schnelligkeit entfalten. Indessen ist dieser letztere Vorzug doch wohl nicht ausschlaggebend für die offenkundige Bevorzugung der Eindecker. Man hat neuerdings auch bei den Doppeldeckern Reintypen gebaut, die außerordentlich hohe Geschwindigkeiten entwickeln. Vornehmlich sind es wohl ästhetische Rücksichten, denen die Eindecker ihre Beliebtheit verdanken. Ihre graziöse Form hat ihnen von Anfang an die Gunst der großen Masse verschafft. Solange aber das Fliegen vorwiegend noch auf eine Art Schau- stellung hin ausläuft, kann es den Fliegern nicht gleichgültig sein, was die Zuschauer

wegs gleichgültig, welche Form sie ihren Maschinen geben. Es hat sich daher auch schon im Laufe der Zeit, so kurz sie auch ist, eine Einheitsform herausgebildet, der sich die verschiedensten deutschen, französischen und anderen Modelle immer mehr annähern, so daß man schon geradezu von einer Standardtype sprechen kann. Diese Standardtype kann man wie folgt charakterisieren: An einem langen Körper von der Form eines Rennbootes, der nach vorn stumpfer, nach hinten schlanker verläuft, sind vorn, etwa an der Oberkante, zu beiden Seiten gewölbte Tragflächen angebracht; zwischen den Tragflächen

len Fällen ist jedoch das dritte hintere Rad fortgelassen, resp. durch einen Sporn ersetzt. Auch der neue Blérioteindecker, den unsere Abbildung zeigt, hat zum Teil diese Grundform. Besonders der bootsförmige Körper tritt klar hervor. In Einzelheiten finden sich jedoch recht erhebliche Abweichungen. So ist der Propeller am äußersten Ende der Maschine angebracht, unmittelbar über dem Sporn, auf dem hinten die Maschine ruht. Besonders charakteristisch ist jedoch die eigenartige Form der Tragflächen. Diese sind außerordentlich klein, während das Schwanzstück dafür umso breiter ist.