

höhte Sicherheit im Luftbetriebe, vulgär ausgedrückt will man der Luft Balken geben, die selbst noch nicht einmal das Wasser hat. Man will als letztes und natürlich erstrebenswertestes Ziel einen Absturz des Flugzeuges unmöglich machen, eine heute freilich noch immer bestehende Gefahr, die ganz erklärlicher Weise viele von dem Fliegen abschreckt. Man hat die verschiedensten Erfindungen in dieser Richtung hin gemacht, eine der interessantesten und auch aussichtsreichsten ist die Konstruktion der sogenannten Spaltflügel, die gerade jetzt die Aufmerksamkeit der Fachkreise in Anspruch nimmt. Auf die besonderen technischen Feinheiten dieser Spaltflügel einzugehen, würde zu weit führen. Es handelt sich um eine Einrichtung, die an der vorderen und hinteren Kante der Tragflügel des Flugzeuges beweglich angebracht ist und die von den Piloten je nach Belieben geöffnet oder geschlossen werden kann. Die Erfolge, die man mit dieser Konstruktion bisher schon errungen hat, sind außergewöhnlich. Die Idee des Spaltflügels ist aus der höchsten Not eines praktischen Fliegerlebens geboren. Im Kriege stürzte der damalige Fliegeroffizier und jetzige Flugzeugingenieur Dr. Lachmann mit einem Flugzeug aus großer Höhe ab. Er kam mit dem Leben davon, aber auf seinem Krankenlager kam er auf den Gedanken des Spaltflügels, den, ohne daß er davon etwas wußte, auch schon einer der besten englischen Flugzeugkonstrukteure, Handley-Page, gehabt hatte. Nach dem Kriege erst kamen diese beiden Männer zu gemeinsamer Arbeit zusammen und entwickelten ihre Idee erfolgreich weiter. Der Spaltflügel, der übrigens zum ersten Male an den Zeitungsflugzeugen des Verlages Ullstein praktisch erprobt wurde, gilt heute als eines der größten Sicherheitsflugmittel für Flugzeuge.

Der Berliner Ingenieur Erich Offermann will mit der Luftbremse das gleiche Problem lösen. Sein Interesse konzentriert sich besonders auf die Gewähr einer sicheren Landung. Die Lan-

dungsmethode, die wir heute anwenden, ist, soweit es sich um den Gleitflug, also den ersten Teil des Vorgangs beim Landen handelt, vergleichbar mit einem Automobil, welches ohne Bremsen einen Berg hinunterläuft und geduldig abwarten muß, bis Reibungen und Luftwiderstand die Energie vernichtet haben, die der Höhe des Berges entspricht. Es ist erstaunlich, daß wir bisher immer noch glaubten, beim Flugzeug auf die Bremsen verzichten zu können, wenn wir aus irgendeiner Flughöhe herab einen bestimmt festgelegten Platz, also den Flugplatz oder sogar das Notlandungsgelände erreichen wollen. Wir helfen uns dabei mit Kurven, die eingelegt werden, die aber immer da eine Gefahr bedeuten, wo das Flugzeug aus irgendeinem Grunde zur schnellen Landung gezwungen ist.

Abstürzende Flugzeuge will man übrigens auch durch Fallschirme retten. In Amerika haben kürzlich in dieser Hinsicht erfolgreiche Versuche stattgefunden. Ein Versuchsflugzeug stieg auf eine Höhe von 800 Meter, wo der Flieger Gas wegnahm und die Steuerung losließ. Als das Flugzeug zu fallen begann, wurde ein kleiner Fallschirm benutzt, der einen großen Schirm von über 50 Metern Durchmesser erst in dem Augenblick zum Entfalten brachte, als das Flugzeug schon im abstürzenden Trudeln war. Nach Öffnen des großen Fallschirmes richtete sich die Maschine wieder auf und sank langsam zu Boden.

Schwierigkeiten bestehen immer noch im Start der Flugzeuge. Hier stoßen die sich bekämpfenden Interessen der Wirtschaftlichkeit und Sicherheit aneinander. Wirtschaftlichkeit verlangt große Zuladung, also ein gutes Verhältnis vom Leergewicht zur Fracht, und Sicherheit seinerseits verlangt wieder, daß dieses Verhältnis nicht ungebührlich überschritten wird. Hierüber wachen gewisse Abnahme- und Zulassungsbedingungen der Behörden. Bei den Ozeanflügen hat man in dieser Beziehung beide Augen zugedrückt und zudrücken müssen, sonst wäre kein einziger zustande gekommen.