

Landung gefahrloser als z. B. bei einem Fahrzeug starren Systems, da bei starkem Sturm, wo die Verankerung eines Luftschiffes in gefülltem Zustand große Schwierigkeit bereitet (wie die Unfälle der Zeppelin-Luftschiffe und des französischen Ballons *La Patrie* beweisen), der Tragkörper des Parseval entleert werden kann, so daß dem Winde die Angriffsfläche entzogen wird. — Diesen Vorzügen stehen nur einige weniger schwerwiegende Nachteile gegenüber, und zwar zunächst der allen unstarren Fahrzeugen eigene, daß im Falle zu großen Gasverlustes, zu dessen Ausgleich die Ballonets nicht mehr ausreichen, der Tragkörper seine Form und das Luftschiff seine Steuerfähigkeit verliert. Des weiteren wirkt die Höhensteuerung langsamer als bei Fahrzeugen mit außen angebrachten Höhensternen, da das Füllen und Entleeren der Ballonets natürlich langsamer geht als das Einstellen von Höhensternen. Die Nachteile fallen jedoch den Vorzügen gegenüber wenig ins Gewicht, und der Parsevaltyp dürfte unter den Luftschiffen hinsichtlich seiner praktischen Verwendbarkeit heute an erster Stelle stehen. Dies beweist schon die verhältnismäßig große Zahl der bisher erbauten und im Betrieb stehenden Fahrzeuge.

Siemens-Schuckert. Ein in seiner Konstruktion dem Parseval-schen Typ ähnliches, jedoch in erheblich größeren Abmessungen gehaltenes Ballonetluftschiff (Fig. 1238) ist in Berlin bei den Siemens-Schuckert-Werken fertiggestellt und hat wohlgelungene Fahrten ausgeführt. Das Fahrzeug besitzt drei an Stoffbahnen aufgehängte Gondeln, von denen zwei die Maschinenanlage aufnehmen. Das Luftschiff hat einen Tragkörper von 118 m Länge, 13,2 m größtem Durchmesser und einem Inhalt von 13 000 cbm. Der Körper wird durch drei hintereinander liegende Ballonets in Prallform erhalten.

2. Luftschiffe mit unstarrem, durch lange Gondel versteiftem Tragkörper (La France-Typ).

Frankreich. Die französische Militärverwaltung besitzt die erfolgreichsten Fahrzeuge dieser Art, nämlich die Luftschiffe *Ville de Paris*, *Clement Bayard I*, *Ville de Bordeaux*, *Ville de Nancy*, *Colonel Renard* und *Adjutant Réau*. In Privatbesitz befinden sich noch die Luftschiffe *Ville de Pau* und *Ville de Lucerne*. Bei diesen Luftschiffen, die sämtlich in den Astra-Werken erbaut sind, ist die Gondel in großer Länge als Träger ausgebildet und durch Trageile fast mit der ganzen Länge des Tragkörpers verbunden, so daß diesem hierdurch eine gewisse Steifigkeit verliehen wird.

Das älteste der zurzeit noch vorhandenen Luftschiffe dieses Typs ist *Ville de Paris* (Fig. 1239). Dieses Luftschiff hat eine Länge von 61,5 m und einen größten Durchmesser von 10,5 m. Der zigarrenförmige Tragkörper hat einen Inhalt von 3200 cbm und wird durch ein Ballonet von 500 cbm Inhalt prall erhalten. Dieses Ballonet ist insofern eigenartig ausgebildet, als es durch Zwischenwände, die mit Öffnungen versehen sind, in einzelne Abteilungen unterteilt ist; diese Zwischenwände dienen dazu, das Hin- und Herfluten der Luftmassen im Ballonet und hierdurch eintretende plötzliche Schwerpunktsverschiebungen zu verhindern. Die Gondel hat eine Länge von etwa 32 m und hängt 5 m unterhalb des Tragkörpers, mit dem sie durch zwei an verschiedenen Gurten angreifende Systeme von Trageilen verbunden ist. Die vorn an der Gondel angeordnete Zugschraube hat einen Durchmesser von 6,5 m, eine Steigung von 8 m und wird von dem 70 PS leistenden Motor unter Zwischenschaltung eines Übersetzungsgetriebes mit

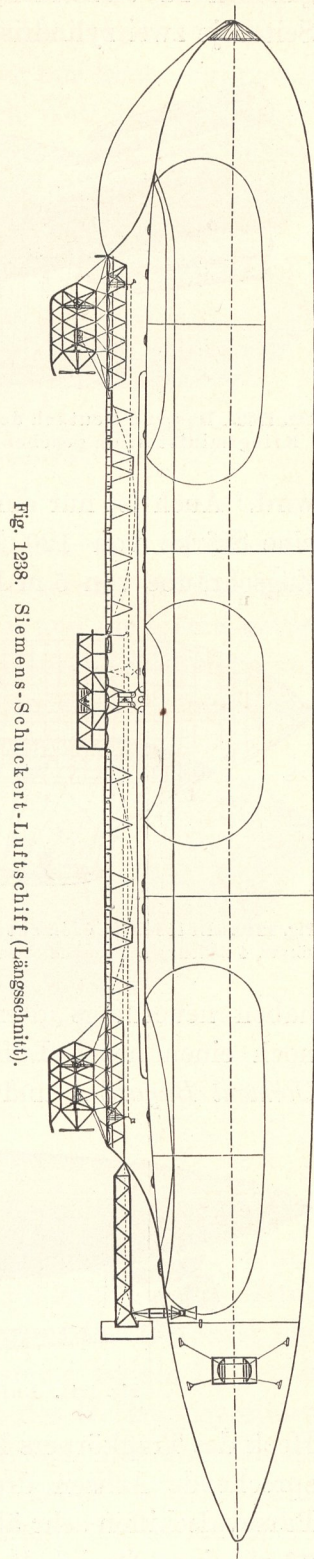


Fig. 1238. Siemens-Schuckert-Luftschiff (Längsschnitt).