

ausgeführte Tragkörper eine Länge von 62 m, einen größten Durchmesser von 10,5 m und einen Inhalt von 3450 cbm. Die Prallform wird durch ein Ballonet von 900 cbm Fassungsvermögen gesichert, das durch mit Öffnungen versehene Zwischenwände unterteilt ist. Auch der Gasraum ist ähnlich wie bei dem französischen Luftschiff *Liberté* durch sechs gasdichte Zwischenwände in sieben Kammern eingeteilt. Als Kielgerüst dient ein im Innern der Hülle am Boden angeordneter, aus einzelnen gelenkig miteinander verbundenen Teilen bestehender Gitterträger aus Stahlrohr. An diesem ist außen noch ein 25 m langer, senkrecht stehender und mit Stoff bespannter Kielträger befestigt. Eine kurze bootähnliche Gondel ist am Gelenkträger aufgehängt und trägt die auf zwei seitlich hervorragenden hohen Böcken gelagerten Propeller.

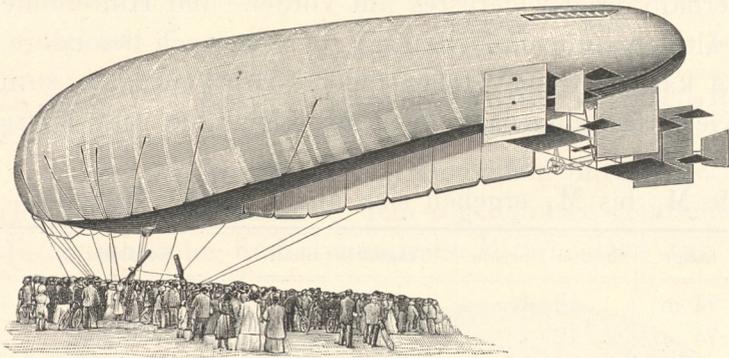


Fig. 1252. Italienisches Militärluftschiff I bis.

Eigenartig sind die Dämpfungs- und Steuerungsorgane, die zu einem kastenartigen, unter dem Heck des Tragkörpers liegenden Gebilde vereinigt sind. Dieses besteht auf jeder Seite aus zwei übereinander liegenden horizontalen Dämpfungsflächen und einer außen liegenden vertikalen Kielfläche. Hinter jeder festen Fläche befindet sich eine entsprechende kleinere biegsame Steuerfläche. Ein großes Seitensteuer liegt in der Mitte in der Verlängerung des Kiels. Der Motor von 120 PS verleiht dem Luftschiff eine Geschwindigkeit von 55 km in der Stunde. Die Tragfähigkeit beträgt 1100 kg Nutzlast. — Nach dem Typ des *I bis* befinden sich zwei weitere, größere Luftschiffe zurzeit im Bau.

Das Luftschiff *Leonardo da Vinci* (Fig. 1253) stellt einen ganz anderen Typ dar. Der Tragkörper hat eine Länge von nur 40 m bei einem größten Durchmesser von 14 m. Die Form entspricht jedoch insofern den neuesten Erfahrungen, als der größte Durchmesser erheblich vor der Mitte liegt, so daß trotz der gedrungenen Form ein verhältnismäßig schlanker Hinterkörper entsteht, der ebenso wie das Vorderteil in eine Spitze ausläuft. Die im Unterteil des Tragkörpers beiderseits sich scharf markierende Kante (s. Fig. 1253) rührt daher, daß der insgesamt 3265 cbm fassende Tragkörper der Höhe nach durch eine gasdichte Stoffbahn in zwei Räume eingeteilt ist, von denen nur der obere, 2950 cbm fassende als Gasraum dient, während der untere ein aus Stahlrohren

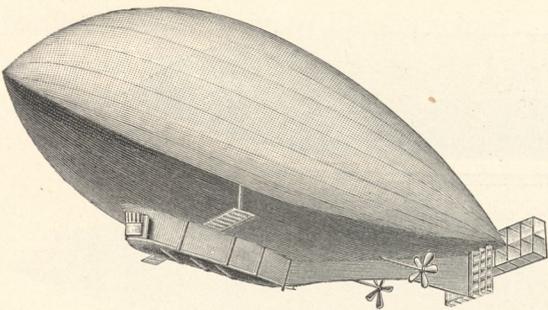


Fig. 1253. Italienisches Luftschiff Leonardo da Vinci.

hergestelltes breites Kielgerüst aufnimmt. Im Gasraum ist noch ein Ballonet von 350 cbm Fassungsvermögen vorgesehen. Auf der Unterseite ist das Gerüst nur mit einem einfachen, luftdurchlässigen Drellstoff bespannt. Die 12 m lange Gondel ist direkt an das Kielgerüst angebaut, völlig mit Segeltuch bespannt und in drei hintereinander liegende Räume (Führerstand, Maschinenstand und Passagierraum) unterteilt. Nach hinten läuft die Gondel in einen schmalen, stoffbespannten Kiel aus, der zu den unterhalb des Hecks des Tragkörpers angeordneten Steuerungsorganen führt. Bei diesen sind die Höhen- und Seitensteuer ähnlich wie beim *I bis* zu einem rahmenartigen Gebilde vereinigt, und zwar besteht dieses auf jeder Seite aus drei senkrechten und fünf wagerechten Flächen, von denen erstere, um senkrechte Achsen drehbar, zur Seitensteuerung, letztere, um wagerechte Achsen drehbar, zur Höhensteuerung dienen. Am hintersten Ende des Tragkörpers sind ferner noch fünf senkrechte Kielflächen und drei wagerechte Dämpfungsflächen, ebenfalls in Kastenform, angeordnet. Zwei fünfzügige Schrauben, deren Wellen im Kielgerüst gelagert sind und mittels Kettenübertragung von einem 40 PS leistenden Motor aus angetrieben werden, verleihen dem Luftschiff eine Eigengeschwindigkeit von 50 km in der Stunde.