

Landungsstoß nachgeben und die Kufen zur Wirkung kommen können. Vor den Laufrädern tragen die Schlittenkufen noch kleine Laufrollen. Unter dem Steuerschwanz ist kein Laufrad, sondern nur eine nachgiebige Stütze vorgesehen. Der Farman-Doppeldecker wird in Frankreich in den eigenen Werkstätten des Konstrukteurs, in Deutschland von der „Aviatik“, G. m. b. H. in Mühlhausen, und von den „Albatros-Werken“ in Johannisthal erbaut. Farman verwendet zum Antrieb fast ausschließlich den *Gnôme-Rotationsmotor* (vgl. Abteilung „Verbrennungsmaschinen“, Fig. 264 u. 265, S. 130), die Aviatik G. m. b. H. den deutschen *Argus-Motor*; die Albatros-Werke liefern das Flugzeug sowohl mit Argus- wie mit Gnôme-Motor.

Maurice Farman. Auch der Bruder Henri Farmans, Maurice Farman, hat einen Zweidecker konstruiert (Fig. 1266). An Voisin erinnern die zwischen den Haupttragflächen vorgesehenen vertikalen Längswände sowie die Steuereinrichtung mittels Handrad, an Henri Farman die an der unteren Tragfläche angeordneten Hilfsflächen zur Stabilisierung sowie der Steuerschwanz, der aus zwei übereinanderliegenden

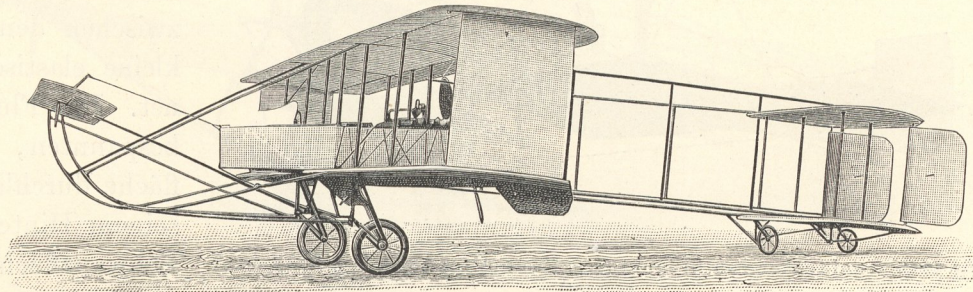


Fig. 1266. Zweidecker von Maurice Farman.

Tragflächen sowie zwei dahinter liegenden, nebeneinander angeordneten Seitenstauern besteht. Die Träger für das vorn liegende einflächige Höhensteuer sind als Gleitkufen ausgebildet; das Fahrgestell besteht aus zwei vorderen größeren und zwei hinteren kleineren Laufrädern. Mit diesem Flugzeug sind bereits eine Reihe erfolgreicher Flüge ausgeführt worden.

Sommer. Ein weiterer erfolgreicher französischer Doppeldecker ist der von Roger-Sommer (Fig. 1267), der auch in Deutschland von den Albatros-Werken gebaut wird. Er ähnelt in vieler Beziehung dem Typ Henri Farman.

Das Flugzeug besteht aus zwei übereinander angeordneten Haupttragflächen, von denen die obere an der Hinterkante beiderseitig mit Hilfsflächen zur Stabilisierung versehen ist, und einer hinteren, mit den Haupttragflächen durch einen obeliskartigen versteiften Träger verbundenen Schwanzfläche. Die Neigung

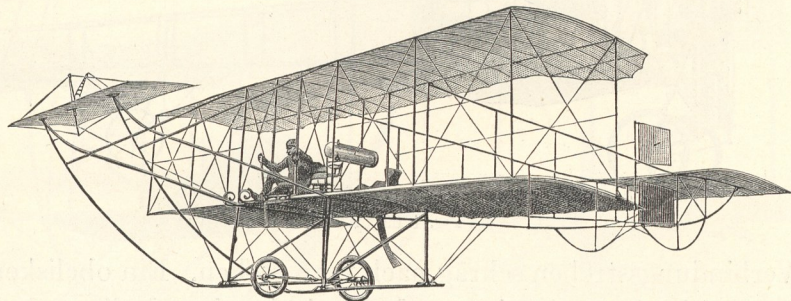


Fig. 1267. Zweidecker von Roger-Sommer.

der Schwanzfläche ist vom Führersitz aus durch ein selbstsperrendes Handrad mittels Kettenübertragung während der Fahrt einstellbar. Das Seitensteuer, das die Schwanzfläche entweder überkreuzt oder vor ihr liegt, wird durch Fußhebel bewegt, das Höhensteuer durch einen Handhebel, der gleichzeitig zur Einstellung der Stabilisierungsflächen dient. Die Träger für das vorn liegende Höhensteuer sind wie bei Maurice Farman als Gleitkufen ausgebildet. Außer diesen Kufen sind unter den Haupttragflächen abgefederte Laufräder und unter der Schwanzfläche kleine Laufräder oder leichte Schlittenkufen vorgesehen.

Bréguet. Ein durch seine Erfolge und seine eigenartige Konstruktion bemerkenswerter neuer französischer Doppeldecker ist der von Bréguet (Fig. 1268). Die beiden übereinander angeordneten Tragflächen, von denen die obere eine größere Spannweite besitzt als die untere, sind in der Mitte unterteilt. Auch sind die Tragflächen nicht, wie sonst üblich, durch zwei vertikale Strebenreihen an der Vorder- und Hinterkante starr verbunden, sondern es ist nur eine, auf etwa ein Viertel der Tragflächentiefe von vorn angeordnete Strebenreihe vorgesehen. Die Tragflächen sind also in der Längsrichtung sehr elastisch und können sich unter dem Einfluß des Luftwiderstandes