

Tragflächenstreben angeordnete schmale Flächen bewirkt wird. Zur Stabilisierung dienen wie bei Herring-Curtiß zwei an den vorderen Tragflächenstreben angeordnete, um ihre Vorderkante drehbare Hilfsflächen. Unterhalb der Tragflächen ist ein starkes, nach vorn weit vorspringendes Traggerüst von dreieckigem Querschnitt zur Versteifung des Motors vorgesehen; der untere Längsträger dieses Gerüsts dient gleichzeitig als Landungskufe.

c) **Deutschland.** Auch in Deutschland gibt es eine Reihe leistungsfähiger Flugzeugfabriken; sie sind jedoch zum großen Teil auf den Bau der bewährten französischen und amerikanischen Flugzeugtypen angewiesen; nur wenige unter den deutschen Originalkonstruktionen von Zweideckern sind über das Versuchsstadium hinausgekommen.

Euler. Einer der ersten, der in Deutschland Drachenflugzeuge baute, ist August Euler. Der von ihm konstruierte Doppeldecker (Fig. 1271) ist in Anlehnung an den Voisin-Typ

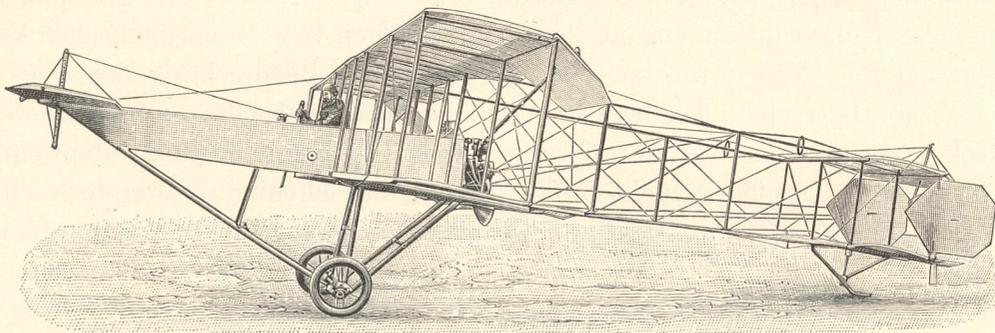


Fig. 1271. Euler-Zweidecker.

entstanden, weist ihm gegenüber jedoch viele Verbesserungen auf. Die vertikalen Längswände sind bei der neuesten Ausführungsform sowohl in der Hauptzelle wie in der Schwanzzelle fortgelassen. Zur Stabilisierung dienen Klappen zu beiden Seiten an der Hinterkante der oberen Haupttragfläche. Zwischen den Tragflächen der Schwanzzelle sitzen zwei nebeneinanderliegende Seitensteuer. Die Höhensteuerung ist dieselbe wie bei Voisin und Farman. Dagegen ist das Fahrgestell gegenüber Voisin erheblich vereinfacht. Außer Laufrädern, an deren Achsen das Flugzeug in Kautschukbändern hängt, sind noch zwischen den Rädern liegende abgefederte Bremskufen vorgesehen.

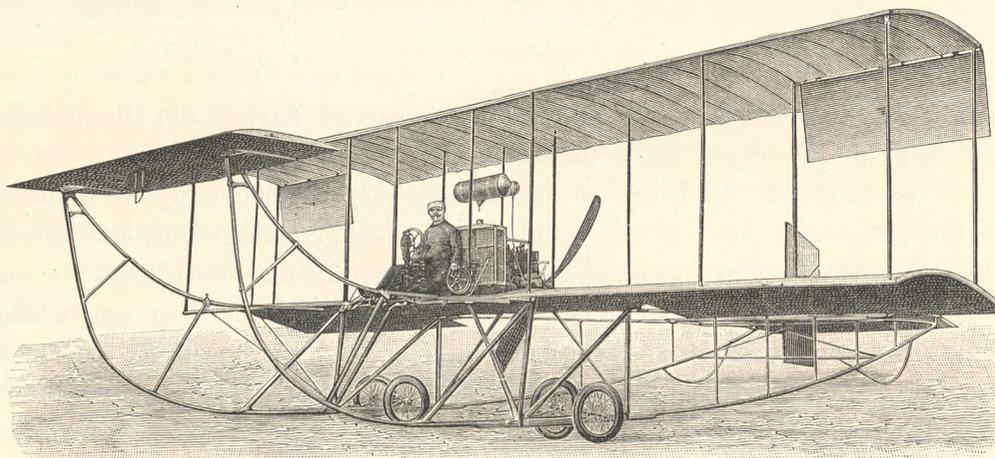


Fig. 1272. Doppeldecker von Dr. Huth.

Huth. Der Doppeldecker von Dr. Huth (Fig. 1272)

stimmt mit dem Sommerschen Flugzeug hinsichtlich der Anordnung der Tragflächen, Stabilisierungsflächen, Höhen- und Seitensteuer im wesentlichen überein. Dagegen unterscheidet er sich erheblich im Unterbau. Die sehr stark ausgeführten Gleitkufen laufen nämlich ununterbrochen vom vorderen Höhensteuer bis zur hinteren Dämpfungsfläche durch. Letztere kann auf dem Unterbau montiert werden und bedarf keiner weiteren Verbindung mit den vorderen Tragflächen, wodurch natürlich an Gewicht gespart wird. Auch vermag das Flugzeug auf sehr unebenem Terrain gefahrlos zu landen.

Siemens-Schuckert. Der Doppeldecker der Siemens-Schuckert-Werke (Fig. 1273) ist eins der größten bisher konstruierten Flugzeuge. Die beiden in einem Abstand von 2,4 m übereinander angeordneten, in der Längsrichtung sehr elastischen Tragflächen haben eine Spannweite von 16,5 m und eine Tiefe von 2,1 m. Vorn liegt ein zweiflächiges Höhensteuer, hinten eine einfache horizontale Schwanzfläche und das Seitensteuer. Ein 50 PS Argus-Motor treibt mittels