

durchgearbeitet; sowohl die Längsrippen wie die Querrippen sind als parabolisch gewölbte, fachwerkartig gebaute Eschenholzträger hergestellt. Zwischen den Hauptrippen liegen noch dünne Hilfsrippen, um die richtige Wölbung der Bespannung zu sichern. Die Flügel werden nach unten mit dem Fahrgestell und nach oben mit einem aus dem Rumpf hervorragenden Mast fest verspannt. Hinter den Tragflächen liegt im Rumpf ein bequemer Sitz für den Führer. Eigenartig ist die Ausbildung der Steuerungsorgane. Am Hinterende des Flugzeuges, in Höhe der Oberkante des Rumpfes, liegt ein Höhensteuer 5 von dreieckiger Grundrißform, oberhalb und unterhalb desselben je ein ebenfalls dreieckiges Seitensteuer 3. Die Dreiecksform dieser Seitensteuer, die miteinander zwangsläufig verbunden sind und stets in gleichem Sinne verstellt werden, hat den Zweck, für den Ausschlag des Höhensteuers genügend Platz zu schaffen. Vor dem oberen Seitensteuer liegt

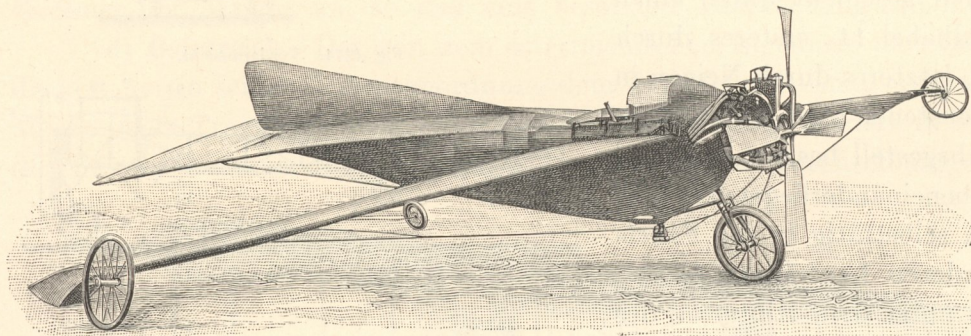


Fig. 1278. Eindecker Esnault Pelterie.

aus in bequemer Weise erfolgen. Zu beiden Seiten des Sitzes, außerhalb des Rumpfes, ist je ein um eine horizontale Querwelle drehbares selbstsperrendes Steuerrad vorgesehen, und zwar dient das linke zur Verwindung, das rechte zur Höhensteuerung; die Seitensteuer werden durch Fußhebel bewegt. Außerdem liegen vor dem Führersitz noch zwei kleine Handräder, die mittels langer Übertragungsgestänge die Benzinzufuhr und Zündung des Motors regeln. Hinter dem

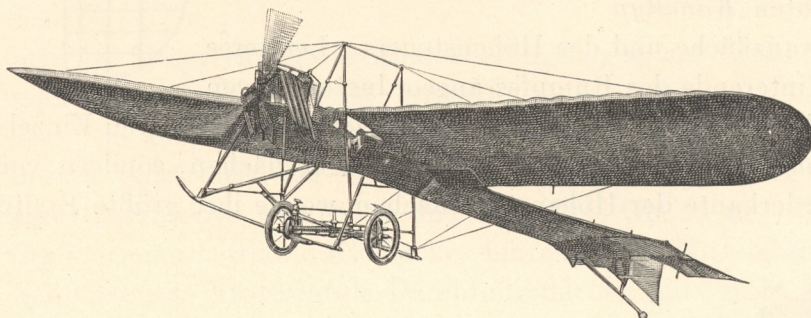


Fig. 1279. Eindecker Hanriot.

Sitz ist der Rumpf auf seiner ganzen Länge mit Stoff bespannt, vor dem Sitz dagegen werden die Seitenwände des Rumpfes durch den Kühler gebildet, der aus einer Reihe von dicht übereinanderliegenden horizontalen Rohren hergestellt ist. Das Fahrgestell besteht aus zwei unterhalb der Tragflächen nebeneinander angeordneten, pneumatisch abgefederten Laufrädern, vor denen ein schräg nach vorn gerichteter, an der Spitze kufenartig ausgebildeter Sporn 6 vorgesehen ist. Der Schwanz ist nur durch ein kurzes Kufenstückchen gestützt, da er beim Anfahren durch den Luftwiderstand sofort angehoben wird, so daß das Flugzeug nur auf seinen vorderen Laufrädern rollt.

Esnault Pelterie. Ein Flugzeug, das in seiner Konstruktion von dem Normaltyp erheblich abweicht, ist der Eindecker von Robert Esnault Pelterie, nach den Anfangsbuchstaben des Namens seines Konstrukteurs *R. E. P.* genannt (Fig. 1278). Bei diesem sind die Tragflächen nicht, wie sonst üblich, starr mit dem Rumpfe verbunden, sondern mittels einer Hebelkonstruktion gelenkig am Gerüst befestigt, und zwar werden die Tragflächen gleichzeitig mit der Verwindung auch in bezug auf die Mittelebene seitlich verschoben. Die Verwindung erfolgt dadurch, daß die vorderen und hinteren Querstreben in entgegengesetztem Sinne um die Längsachse geneigt werden. Durch diese Anordnung will der Konstrukteur eine erhöhte Sicherheit der Seitenstabilität erzielen. Propeller und Motor, letzterer eigener Konstruktion, liegen in üblicher Weise am Vorderende des ganz aus Stahlrohr hergestellten Rumpfes. Am Hinterende des Rumpfes sitzt eine als Höhensteuer

eine Kielfläche 2, vor dem Höhensteuer eine horizontale Dämpfungsfäche 4. Zur Erhaltung der Querstabilität werden die Haupttragflächen verwunden. Die Bewegung sämtlicher Steuerorgane sowie die Bedienung des Motors kann vom Steuersitz

aus in bequemer Weise erfolgen. Zu beiden Seiten des Sitzes, außerhalb des Rumpfes, ist je ein um eine horizontale Querwelle drehbares selbstsperrendes Steuerrad vorgesehen, und zwar dient das linke zur Verwindung, das rechte zur Höhensteuerung; die Seitensteuer werden durch Fußhebel bewegt. Außerdem liegen vor dem Führersitz noch zwei kleine Handräder, die mittels langer Übertragungsgestänge die Benzinzufuhr und Zündung des Motors regeln. Hinter dem