

Spannweite von 13,5 m und eine Gesamtlänge von 11 m. Die Tiefe der Flügel beträgt 2,5 m, ihre Fläche 34 qm. Der Rumpf ist als fischförmiger Träger aus amerikanischem Spezialholz hergestellt und trägt an seinem Hinterende das Höhensteuer, davor eine feste horizontale Dämpfungsfläche; diese wird von dem ausgeschnittenen dreieckigen Seitensteuer gekreuzt, vor dessen Oberteil eine dreieckige Kielfläche liegt. Das Fahrgestell besteht aus zwei nebeneinander liegenden, längslaufenden und abgefederten Kufen, die elastisch an der Achse der außerhalb der Kufen liegenden Laufräder aufgehängt sind. Der Führersitz liegt im Rumpf hinter dem Passagiersitz. Die Stabilisierung geschieht durch Verwindung mittels Fußhebel, die Höhensteuerung durch einen Handhebel, der mit einem Handrad zur Seitensteuerung ausgerüstet ist. Ein Argusmotor von 50 PS treibt die in üblicher Weise vorn angeordnete Schraube.

Sonstige deutsche Eindecker. Im Versuchsstadium befindet sich in Deutschland noch eine große Zahl von Eindeckern. Erwähnt seien die Typen von *Goedecker, Haefelin, Harnuschke, Heidenreich, Heitmann, Otto, Schulze-Magdeburg, Schröder* und *Strack*. Von diesen haben einige bereits recht gute Flugleistungen vollbracht.

b) Österreich. Etrich.
Ein Flugzeug, das sowohl seiner eigenartig durchdachten Konstruktion wie seiner Flugleistungen und vor allem seiner hervorragenden Stabilität wegen ganz besonderer Erwähnung wert ist, ist der österreichische Eindecker von Etrich. Dieses Flugzeug ist hervorgegangen aus dem Gleitflieger, den der Ingenieur Wels unter Unterstützung von Etrich konstruiert hatte und mit dem bereits 1907 hervorragende Gleitflüge ausgeführt wurden. Durch Einbau eines Motors wurde der Gleitflieger in einen Drachenflieger umgewandelt, der dann von Etrich allein weiter vervollkommen wurde. Das Eigenartigste an dem Etrich-Eindecker ist die Form der Tragfläche, die dem Flugsamen der *Zanonia*, eines javanischen Baumes, nachgebildet ist. Die Tragflächen sind in der Längsrichtung nicht nur einfach, sondern doppelt gewölbt, und zwar vorn konkav, hinten konvex. Von der Mitte nach den Enden zu nimmt die konkave Wölbung in ihrer Längenausdehnung ab, die konvexe zu. An den Enden, die im Grundriß nach hinten zurückgeholt sind

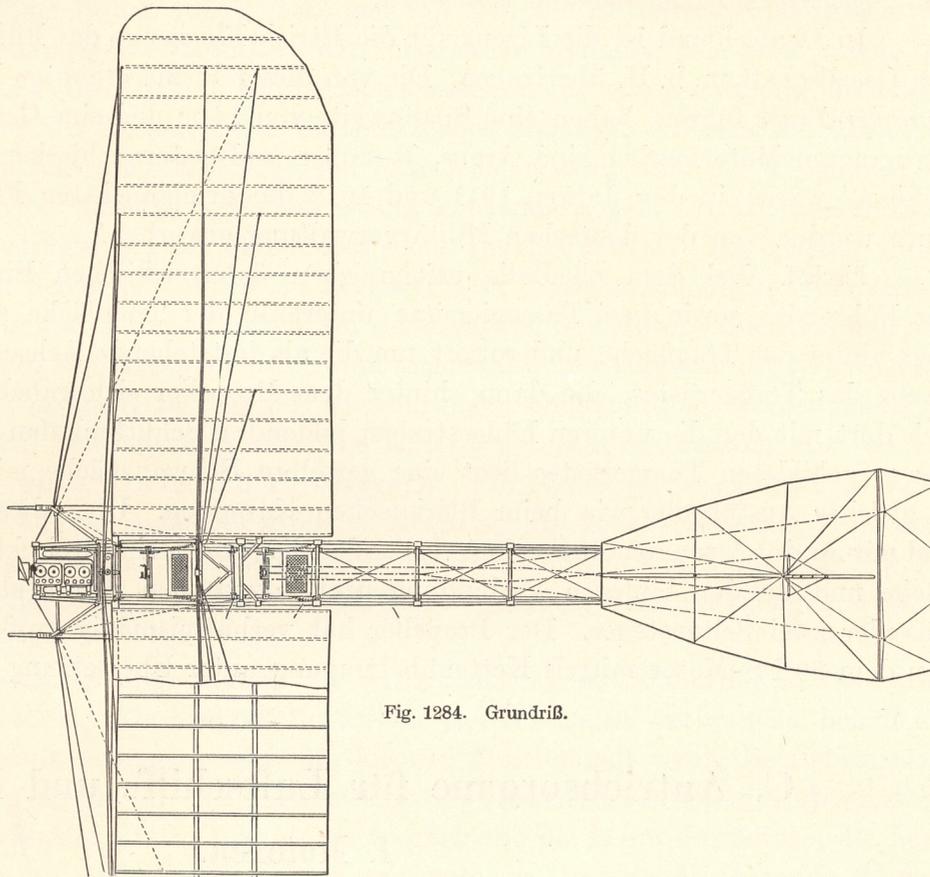


Fig. 1284. Grundriß.

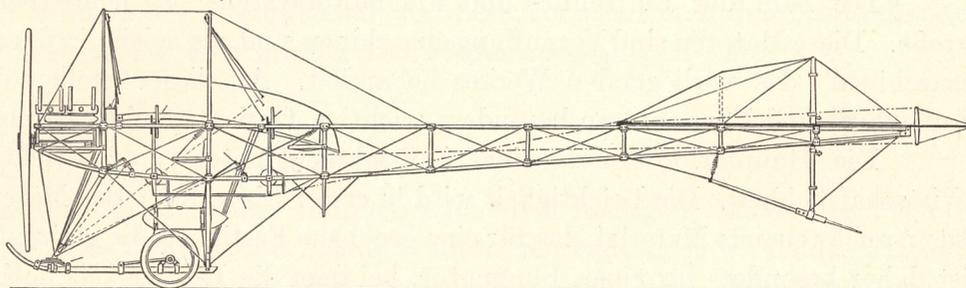


Fig. 1285. Längsschnitt.

Fig. 1284 und 1285. Harlan-Eindecker.

Fig. 1284 und 1285. Harlan-Eindecker.