

# DAS K.U.K. MILITÄRLUFTSCHIFF M.II „LEBAUDY“.

**Die Luftschifferabteilung in Fischamend hatte die Aufgabe, Lenkluftschiffe verschiedener Bauart zu testen, um die Vor- und Nachteile zu erforschen. Das Lebaudy-Luftschiff war ein französischer Entwurf, und gleich vorweg, es hat den Anforderungen des Militärs nicht entsprochen.**

## LEBAUDY

### Erstfahrt:

30. Mai 1910 Fischamend

### Außerdienststellung:

Mitte 1911

### Typ:

Halbstarres Prallluftschiff mit einem großen Zentralballonnet und einer Wassergewichtssteuerungsanlage (Verpumpen von Wasser zwischen Bug und Heckbereich, um die Neigung für das Steigen und Sinken zu steuern)

### Entwurf:

Ing. Julliot und die Brüder Lebaudy, Frankreich

### Hersteller:

Österreichische Motorluftfahrzeuggesellschaft (Lizenz)

### Ballonhülle:

Österreichisch-Amerikanische Gummiwarenfabrik Wien (Lizenz)

### Motor und Motorgondel:

Daimlerwerke in Wiener Neustadt (Porsche)

### Technische Daten:

- Länge 69 m
- Durchmesser 10,4 m
- Traggasinhalt 3200 m<sup>3</sup>
- Höchstgeschwindigkeit 45 km/h
- Reichweite 450 km.

### Motorisierung:

1 x Austro-Daimler (100PS), zwei zweiflügelige Luftschrauben mit je 3m Durchmesser.

Das „Lebaudy“ Luftschiff beim Ausbringen aus der großen Ballonhalle (1911).



Die ersten Bestandteile des neuen Luftschiffes trafen am 8. Mai 1910 in Fischamend ein. In Anwesenheit einer Vielzahl französischer Monteure erfolgte der erste Montageversuch, welcher am 18. Mai bereits wegen einer Unzahl von Mängeln eingestellt wurde. Erste Fahrversuche wurden erst am 30. Mai und am 1. Juni 1910 durchgeführt, aber an eine Übernahme war weiterhin nicht zu denken. Fieberhaft arbeitete man an den nötigen Korrekturen, bis es dann doch am 8. Juni 1910 zur ersten Ausfahrt nach Schwechat und zur Jagdausstellung nach Wien kam.

Die Abnahmefahrt, um die geforderten Leistungen zu überprüfen, fand am 20. Juni 1910 statt. Obwohl bei den Militärs allgemeine Zufriedenheit zu herrschen schien, überzeugte es in Wirklichkeit nicht und wurde Mitte Juli „vorläufig außer Dienst gestellt“, weil bei weiteren Testfahrten festgestellt wurde, dass die Auslegung der Höhenruderfläche zu klein war und dass auch die Nutzlast zu gering war und so die vollständige Gondelausrüstung nicht zu tragen vermochte.

Gegen Ende 1910 wurde ein Reparatur- und Änderungsvorschlag zusammen mit der Lebaudy-Gesellschaft erarbeitet, welcher ab 10. Jänner 1911 in die Tat umgesetzt werden sollte.

Damit ergab sich (unter Berücksichtigung des etwa 60 kg höheren Hüllengewichtes) eine Erhöhung der Tragkraft um etwa 340 kg, um für mögliche

einschlägige Versuche auch zusätzlich einen Funktelegraphen einbauen zu können.

Am 10. Februar 1911 erfolgten neuerlich zwei Abnahmefahrten. An der ersten Fahrt nahmen teil: Kommandant Hauptmann Tepser, Oberleutnant Mannsbarth, Oberleutnant Kaiser, Oberleutnant Weiss, der französische Ingenieur Capassar und zwei Unteroffiziere. Die endgültige Übernahme durch die Heeresverwaltung erfolgte am 15. Februar 1911. Im März 1911 wurden einige Übungsfahrten ohne Zwischenfall und zufriedenstellend absolviert.

Am 18. März fand eine Überlandfahrt nach Linz statt. Um 7 Uhr 15 war Start in Fischamend, der Weg führte über Wien und St. Pölten direkt nach Linz mit Ankunftszeit 12 Uhr 30. Die Strecke von etwa 240 km wurde mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 48 km/h bewältigt. Die Landung auf einem Exerzierplatz verlief glatt. Am 19. und 20. März herrschten derartige Windverhältnisse, dass an eine Rückfahrt nach

Fischamend nicht zu denken war. Da es in Linz keine Ballonhalle gab, musste der „Lebaudy“ auf dem Exerzierplatz im Freien verankert werden. Windböen bis 100 km/h brachten unkalkulierbare Risiken mit sich, sodass man sich entschließen musste, das Gas und die Luft aus dem Ballonet entweichen zu lassen. Das Luftschiff wurde abgebaut und per Schiff über die Donau nach Fischamend gebracht und am 27. März in die Ballonhalle transportiert. Gondel und Motoreinheit wurden per Bahn nach Fischamend zurückgebracht.

Wie in der Generalstabsstudie von 1907 angeregt, stellte „Lebaudy“ ja eine Art Studienobjekt dar, mit welchem (parallel zum „Parseval“) Erfahrungen im Bau und Betrieb von Motorballons gewonnen werden sollten. Die vergleichsweise hohe Zahl bereits im Zuge der Übernahme aufgetretener Probleme, einschließlich der Erfordernis einer neuen, größeren Hülle, dürften die Entscheidung, den „Lebaudy“ nicht wieder aufzubauen, wesentlich beeinflusst haben.

„Lebaudy“ im Jänner 1911, unter dem Heck das Gaswerk und unter dem Bug die Villa des damaligen Bürgermeisters August Schütz.

