

Flugzeugprobe in künstlich erzeugtem Sturm

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **30 (1937)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **11.08.2024**

Nutzungsbedingungen

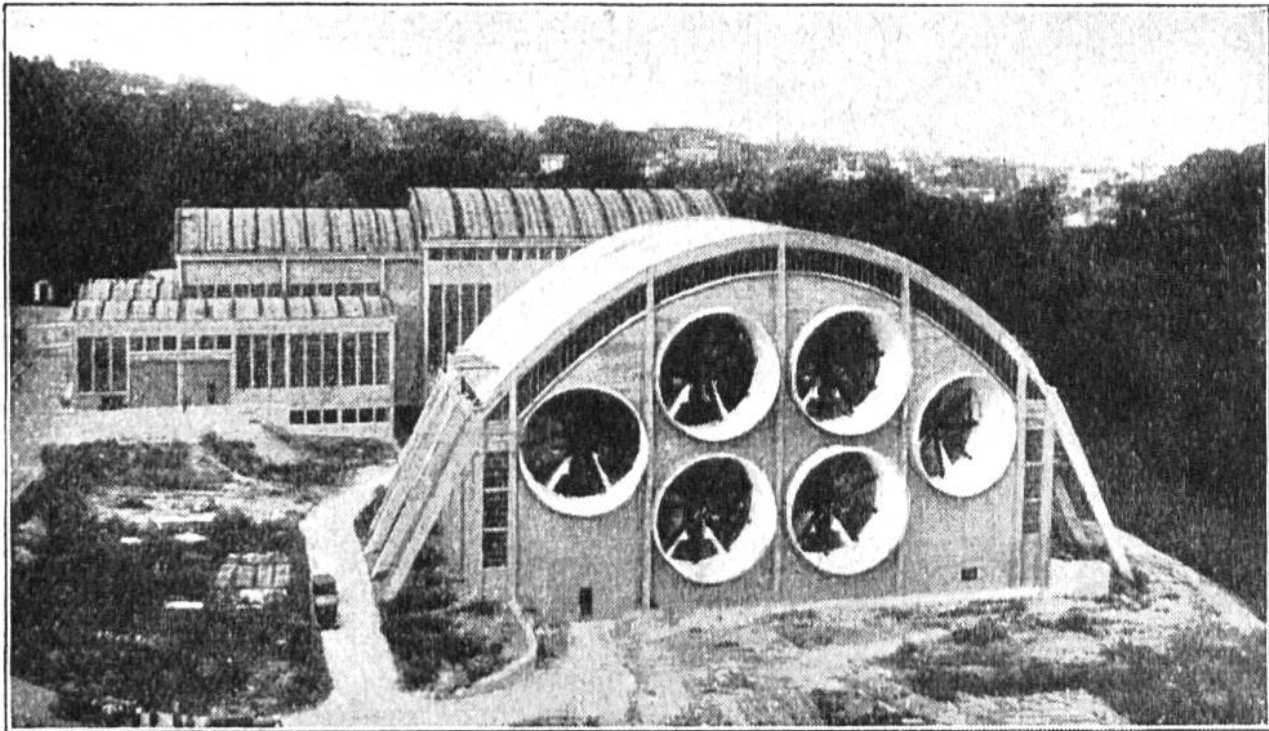
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

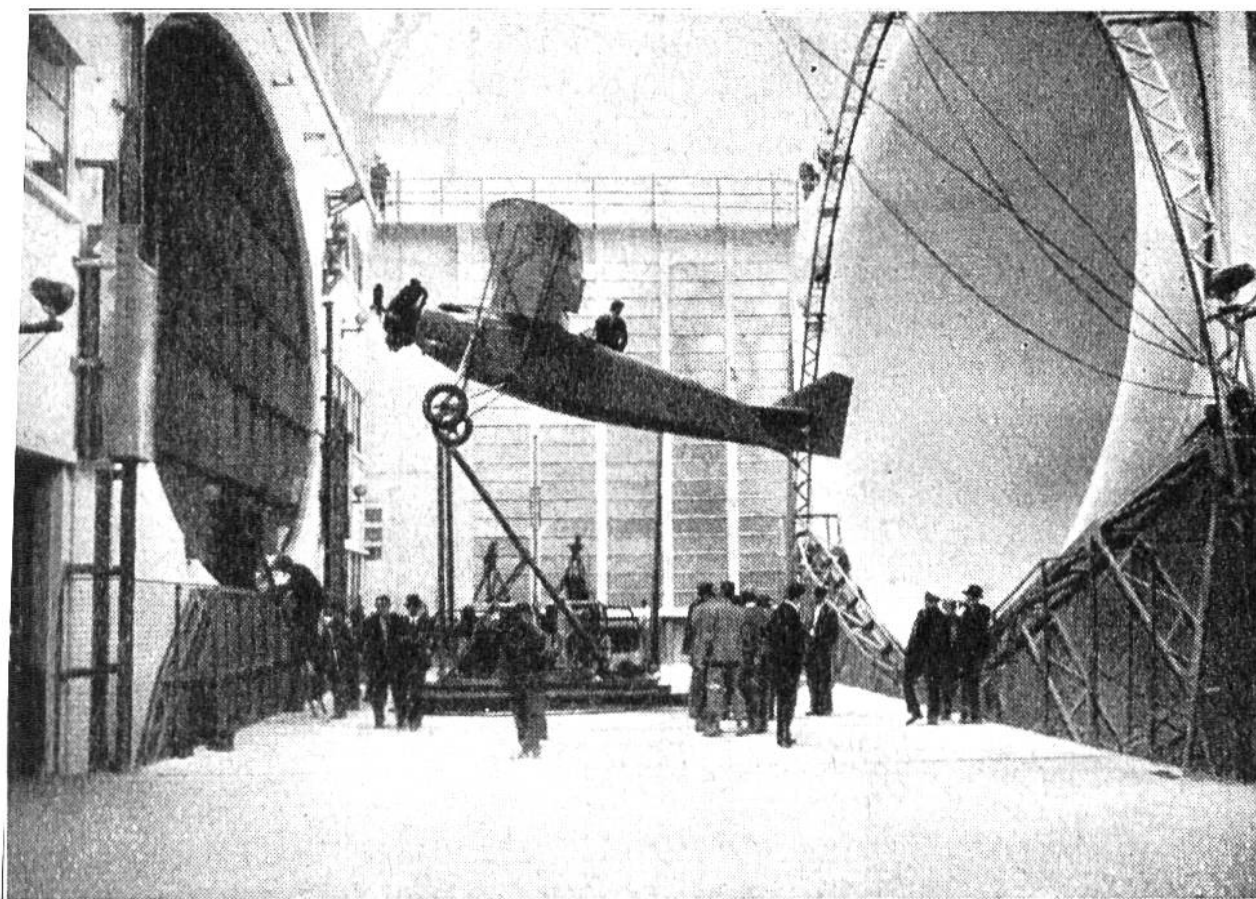


Riesenbauten zur Prüfung von Flugzeugen auf ihre Leistungen und ihre Widerstandsfähigkeit. Mit Hilfe der vorn sichtbaren sechs mächtigen Ventilatoren werden orkanartige Windströmungen erzeugt, denen die Flugzeuge standhalten müssen. Der Bau der neuartigen Anlage war sehr kostspielig, aber es werden dadurch viele schwere Unglücksfälle verhütet. Zum Ermessen der Grösse des gewaltigen Blaswerkes beachte die beiden Autos auf der Strasse.

FLUGZEUGPROBE

in künstlich erzeugtem Sturm.

Mit einem Flugzeug in die Lüfte zu steigen, galt noch vor dreissig Jahren als Tollkühnheit. Heute verkehren Flugzeuge fahrplanmässig auf der ganzen Erde, und man darf sich ihnen getrost anvertrauen. Das stete Streben nach Verbesserung, das Ausprobieren neuer Modelle, die Prüfung der in den Fabriken fertiggestellten Maschinen haben in der Entwicklungszeit des Luftverkehrs zahllose Opfer gefordert und fordern sie immer noch. Dabei war die Prüfung eine ungenügende, denn Konstruktionsmängel und unsichtbare Materialfehler stellen sich meist erst bei ungünstigen Verhältnissen, während eines Weitfluges oder im Sturm heraus. In Chalais-Meudon bei Paris ist nun mit gewaltigen Kosten eine Anlage gebaut worden, in der geprüft wird, ob die Flugzeuge selbst einer übermässigen Beanspruchung standhalten. In einem riesigen, tunnelartigen Kanal sind Ven-



Ein Flugzeug vor der Prüfung. Aus der grossen Öffnung links werden orkanartige Luftströme das Flugzeug umbrausen. Dabei wird man beobachten, wie sich das Flugzeug bei Steuerung, Auftrieb, Niedergang und andern Beanspruchungen verhält.

tilatoren eingebaut, die einen künstlichen Orkan zu erzeugen vermögen. Mit einer Geschwindigkeit von 180 Stundenkilometer saust der Wind den Flugzeugen entgegen. Dabei wird die Widerstandskraft, der Auftrieb, die Wirkung von Ruderausschlägen und manch anderes kontrolliert. Die „Orkanfabrik“ in Chalais-Meudon ist ein schöner Beweis grösster Gewissenhaftigkeit und auch ein Beweis des unerschütterlichen Willens, die Luftschiffahrt immer gefahrloser zu machen.

Grössenunterschied zwischen Sonne und Erde. Ein Reisender, der mit einer Geschwindigkeit von 100 Kilometer in der Stunde die Sonne umkreisen würde, brauchte hiezu bei ununterbrochener Fahrt etwa 5 Jahre, während er schon in 17 Tagen einmal um den Erdäquator fahren könnte.