

Wie das erste Flugzeug entstand

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **36 (1942)**

Heft 23

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-925853>

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.

Zur Belehrung und Unterhaltung

Wie das erste Flugzeug entstand.

Die Beherrschung der Flugkunst in allen Ländern erscheint uns heute als etwas durchaus Selbstverständliches; niemand denkt mehr daran, daß Farman vor 34 Jahren die Welt durch einen kurzen Flug in Erstaunen setzte, und es denkt erst recht niemand daran, wie vor 38 Jahren das erste Flugzeug, das der Brüder Wright, unter unsäglichen Schwierigkeiten entstand und sich zum erstenmal in die Lüfte erhob. Bereits im Jahre 1902 hatten die Wrights mit motorlosen Gleitfliegern, auf den Erfolgen Otto Lilienthals weiter bauend, erfolgreiche Gleitflüge gemacht. Nun wollten sie einen Motor in die Maschine einbauen und schrieben gleichzeitig an eine ganze Reihe von Automobilfabrikanten, sie brauchten einen Motor, der achtzig Pferdekräfte entwickeln, dabei ein Gewicht von siebenzig Kilogramm nicht übersteigen sollte. Sie bekamen überall die Antwort, eine solche Maschine gäbe es nicht; nur ein Haus bot einen Motor von acht Pferdekräften an, der nur 48 Kilogramm wiegen sollte. Die Brüder Wright ließen sich diesen aber nicht schicken, weil er nach den Beschreibungen ganz unzureichend sein mußte.

So stand es fest, daß sie auch die Aufgabe, einen Motor zu bauen, selbst lösen mußten, und sofort machten sie sich ans Werk. „Es war offenbar“, so etwa erzählt Orville Wright selbst, „ein kühnes Unternehmen, und niemand wollte unsere Versuche ernst nehmen. In der Ueberzeugung, daß es uns gelinge, einen vierzylindrigen Motor zu bauen, der höchstens 70 Kilogramm wöge, machten wir uns ans Werk; übrigens waren wir keine Neulinge auf diesem Gebiete, denn wir hatten einen Motor mit Luftkühlung für unsere Werkstätte selbst gebaut ... Alles ging gut, nur fanden wir kein Mittel zur Schmierung der Zylinder, während der Motor arbeitet, und daher war es unmöglich, ihn länger als eine Minute laufen zu lassen. Während dieser Zeitspanne entwickelte er neun Pferdekräfte. Wir waren ganz zufrieden mit dem Ergebnis, und meinten, am Tage, wo wir eine Schmierung erfanden, müßte alles in Ordnung sein.“ Plötzlich tauchte eine neue Schwierigkeit auf. Zum Antrieb sollte eine Luftschraube dienen, und die

Brüder Wright hatten bis dahin angenommen, das Problem der Schraube sei von den Schiffbauern endgültig gelöst und sie brauchten nur eine Schraube ähnlich der zu verwenden, wie die Schiffe sie haben. Als sie sich jedoch ein paar Fachwerke kommen ließen, waren sie höchst betroffen, als sie lauter Formeln vorfanden, so daß eine Uebertragung der Verhältnisse im Wasser auf das Arbeiten der Luftschraube unmöglich war. Sie hatten langwierige, kostspielige und entmutigende Versuche auszuführen, als sie sich ans Werk machten, eine Schraube zu erfinden; Tag für Tag besprachen sie nichts als ihre Schraube, und erst nach zweimonatlicher Arbeit hatten sie einen ungefähren Begriff von der Art, wie Luft und Schraube auf einander wirken. Nun entschieden sie sich zur Anwendung von zwei Schrauben, erstens, weil dadurch die Kreiswirkung aufgehoben wird, zweitens aber, um eine größere wirksame Fläche zu haben. Als sie auf ihrem Flugfelde Kitty Hawk in einiger Entfernung von Dayton, ihre Siebensachen beisammen hatten, als sie ferner einen furchtbaren Wirbelsturm überstanden hatten, der beinahe die ganze bisherige Arbeit vernichtet hätte, bauten sie den Motor in die Flugmaschine ein.

Das erste, was der neu eingebaute Motor bei seinem Antrieb bewirkte, war ein Bruch einer Luftschraube. Sie mußte zur Ausbesserung nach Dayton geschickt werden, und so waren wieder vierzehn Tage verloren. Dann kam — es war im Winter 1903/04 — heftiger Frost, der alle Versuche unmöglich machte, dann verzögerte ein neuer Luftschraubenbruch die ersten Flugversuche mit dem Motor, endlich aber kam der Tag, an dem das Flugzeug wieder auf die Abflugschiene gesetzt wurde, und nun sollte endlich geflogen werden. Der Flieger hatte nur noch Platz zu nehmen, dann konnte der Motor angeworfen werden und der Flug beginnen.

„Wer sollte zuerst aufsteigen? Wir entschieden die Sache mit einer Münze. Wibur gewann, ich stellte mich neben einem Flügel des Flugzeuges auf, um es während des Ablaufs auf der Gleitschiene im Gleichgewichte zu halten, aber als die Verankerung gelöst wurde, flog das Flugzeug so rasch davon, daß ich mich nur wenige Meter daneben halten konnte; nach 15 bis 20 Metern erhob es sich ein paar Fuß in die Luft, schwankte und kam dann am Fuße des Hügel (auf den man die Abflug-

schiene verlegt hatte) im Abstände von 105 Fuß (31 Metern) auf den Boden. Mein Chronometer zeigte, daß der Flug dreieinhalb Sekunden gedauert hatte. Bei der Landung stieß der linke Flügel zuerst auf, die Maschine drehte sich um sich selbst, eine der Gleitkufen bohrte sich in den Boden und brach ab, auch andere Teile waren zertrümmert, aber der Schaden war nicht groß: der Motor hatte sich als kräftig genug erwiesen, die Maschine in die Luft zu tragen, und der Versuch hatte gezeigt, daß die Abflugvorrichtungen sicher und praktisch waren. Alles in allem: wir waren nicht unzufrieden.“ Das war der erste Motorflug in der Geschichte des Flugzeuges „schwerer als die Luft“. Den zweiten Flug machte Orville Wright über 35 Meter in zwölf Sekunden, und beim dritten Flug brachte es Wilbur Wright auf 55 Meter. Als schließlich ein Flug von 254 Metern in 59 Sekunden zurückgelegt wurde, waren die Brüder Wright überzeugt, daß sie fliegen konnten, obwohl auch diesmal fast das ganze Flugzeug in Trümmer gegangen war.

Aus der „Jugendpost“.

Goethe:

Es gibt Menschen, die ihr Gleiches lieben und aussuchen. Wieder gibt es solche, die ihr Gegenteil lieben und diesem nachgehen.

Kolumbus und die Entdeckung Amerikas.

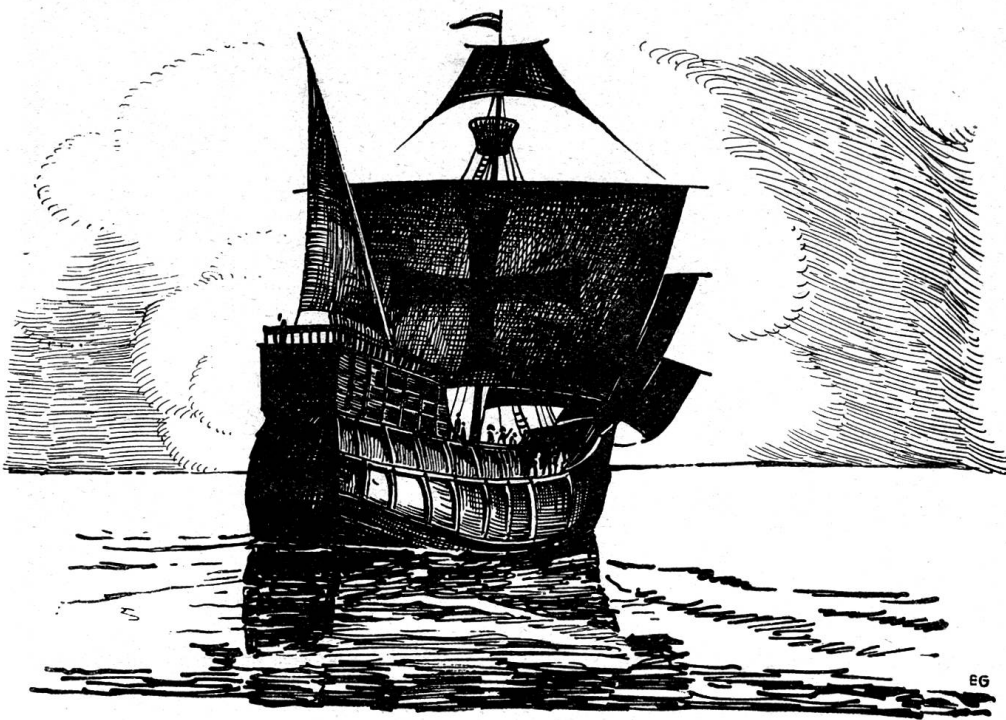
(Fortsetzung.)

Indien galt schon früher als ein großes, schönes und reiches Land. Im Abendland wuchsen keine Gewürze wie Zimt, Vanille, Pfeffer, Muskat, Safran. Auch kein Kaffee, Thee, Reis. Die Kaufleute strengten sich an, diese Waren nach Europa zu bringen. Die Waren wurden auf Lastwagen geladen. Ganze Karawanen wurden von Indien durch Persien an das Meer geführt und auf Schiffe verladen. Oft mußte umgeladen werden. Auch wurden hohe Steuern von den Herrschern verlangt, durch deren Länder die Karawane zog. Deshalb wurden die Waren sehr teuer. Nur ganz reiche Leute konnten solche kaufen.

Nur wenige Leute wußten, daß die Erde eine Kugel ist. Viele glaubten, die Erde sei eine runde Scheibe. Jrgendwo falle man in den Abgrund, wenn man mit dem Schiff zu weit nach Süden fahre. Kolumbus hatte viel studiert. Es wurde ihm klar, daß die Erde eine Kugel ist. Er nahm an, daß man statt nach Osten auf dem Landweg, auch nach Westen auf dem Seeweg nach Indien gelangen könne. Aber er wußte nicht, wie groß die Erde ist. Er glaubte, sie sei viel kleiner als sie in Wirklichkeit ist. Er brauchte mehr Zeit, als er ausgerechnet hatte. Er nahm zu wenig Lebensmittel mit auf das Schiff. Das wurde

ihm bald zum Verhängnis (zum Unglück).

Kolumbus hatte die Entfernung zwischen Portugal und Indien schätzungsweise ausgerechnet. Er hatte auch die Anzahl der Reisetage berechnet. Mit großer Sehnsucht erwartete er, den Ruf „Land“ zu vernehmen. Endlich tönte dieser Ruf. Die Mannschaft verließ das Schiff. Ihr Führer betrat als erster das neu gewonnene Land. Er glaubte, das sei Indien. In Wahrheit war es Amerika. Indien liegt noch viel weiter entfernt. Zum Unterschied und



Das Schiff, auf welchem Kolumbus nach Amerika fuhr.