

530 Kilometer pro Stunde

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **5 (1929)**

Heft 37

PDF erstellt am: **12.07.2024**

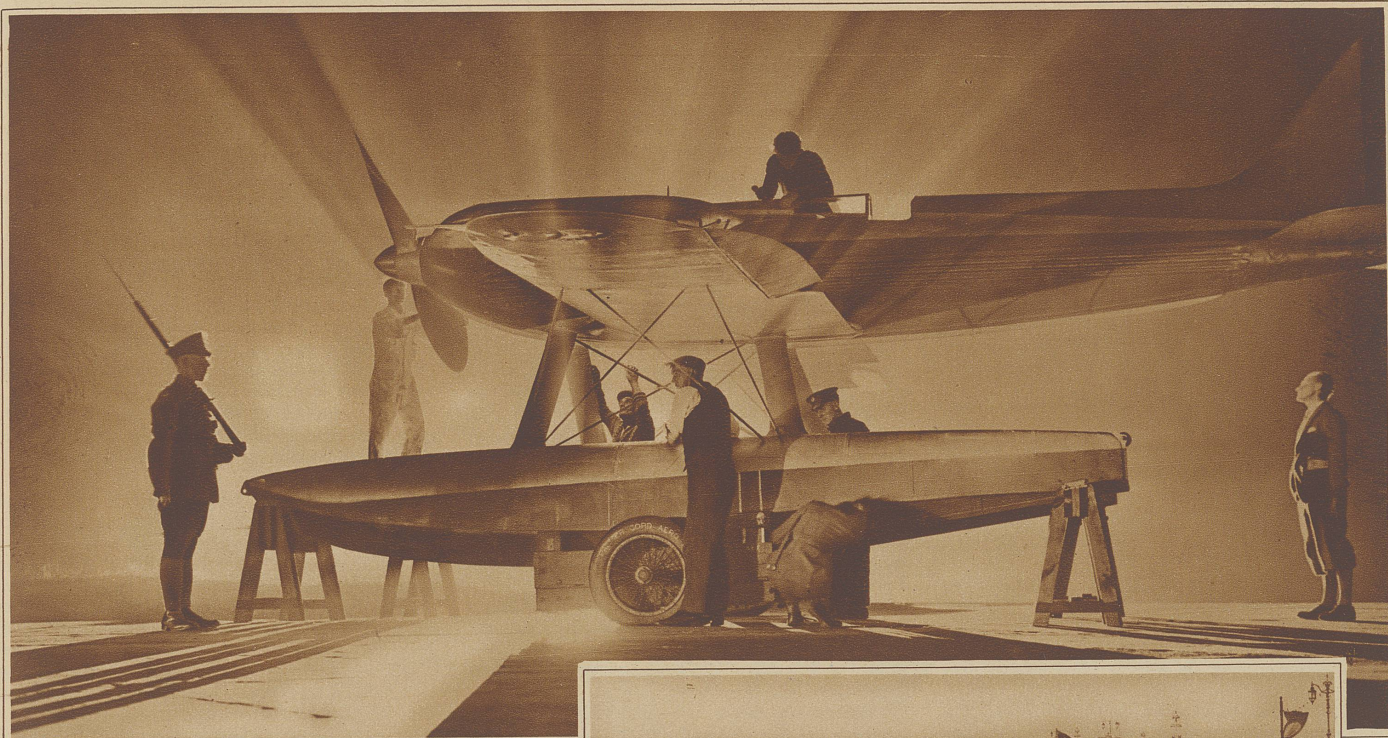
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-833425>

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.



Nächtliche Arbeit an einem Super Marine Rolls-Royce, dem Flugzeugtyp, der das Rennen gewann



Ueber eine Million Zuschauer beobachten Waghorn

530 Kilometer



Der Sieger Waghorn

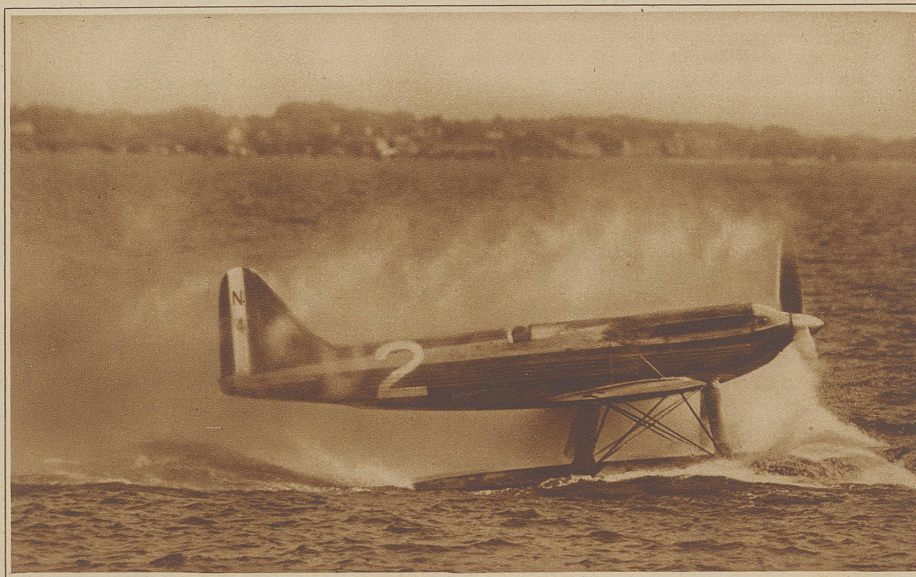
Das
Wettfliegen
um den
Schneider Cup

pro Stunde

torgewicht einer Pferdestärke entsprechen. Die Rumpfe sind *noch* etwas schlanker und spitzer, um der Luft den geringstmöglichen Widerstand zu bieten, und die Tragflächen *noch* etwas schmaler und

dünn, so daß sie fast wie Stummel wirken und niemand auf den ersten Blick glauben würde, daß sich die Maschine mit ihrer Hilfe in die Luft zu heben vermag. Besondere Aufmerksamkeit hat man der windsicheren Verkleidung der Pilotensitze geschenkt, da der Führer, falls er ungeschützt der Wucht des mit dreifacher Orkangeschwindigkeit vorbeipfeifenden Fahrtwindes ausgesetzt wird, augenblicklich die Besinnung und damit die Gewalt über die Maschine verlieren würde.

In England kam bei Cowes das Wettfliegen um den Schneider Cup zum Austrag. Dabei brachte es der Flieger Atcherley auf eine Geschwindigkeit von 535 Kilometer in der Stunde und stellte damit einen neuen Weltrekord auf. Ein Fehler, den er beim Umfliegen eines Wendepunktes der Flugstrecke beging, brachte ihn um den Sieg. Dieser fiel dem englischen Piloten Waghorn zu, der eine Geschwindigkeit von 528 Kilometer pro Stunde erreichte. Das ist immer noch nahezu die Hälfte der Schallgeschwindigkeit. Rund eine Million Zuschauer aus England, Frankreich und Amerika verfolgten von der englischen Küste aus dieses halsgefährliche Schauspiel. Außerlich haben sich die am diesjährigen Wettbewerb teilnehmenden Flugzeuge gegen die Maschinen des Vorjahres nicht allzusehr verändert. Die Grundform liegt eben fest, und es handelt sich nur noch um das Verbessern und Verfeinern von allerlei Einzelheiten. Die Motoren sind *noch* etwas stärker geworden (1000 bis 1200 PS!). Von dem Wunder solcher Konstruktionen mag man eine Vorstellung bekommen, wenn man bedenkt, daß je 400 Gramm Mo-



Waghorn beim Start auf seinem Super Marine S. 6 mit Rolls-Royce-Motor. Eine Wolke von Gischt sprüht um das Flugzeug, ehe es zu der rasenden Fahrt sich aus dem Wasser erhebt