

Neuerungen im Flugwesen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **6 (1930)**

Heft 49

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756081>

Nutzungsbedingungen

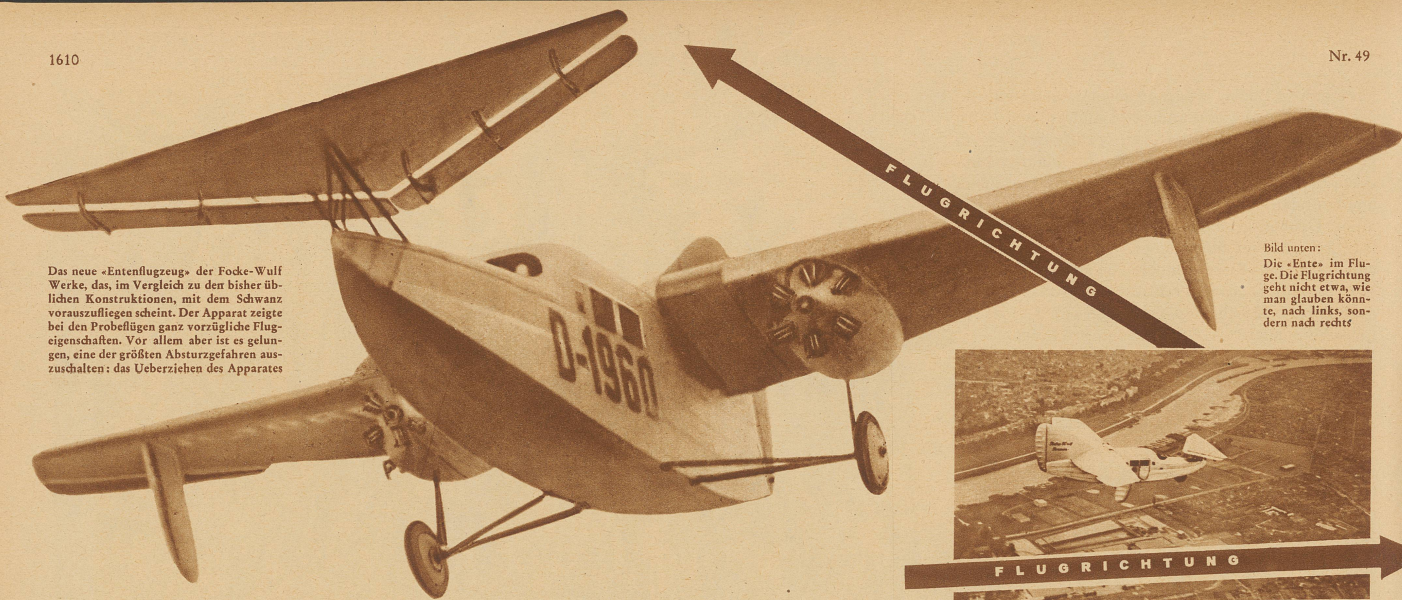
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

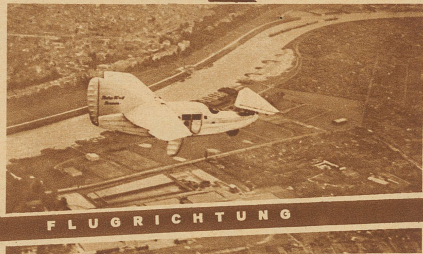
Haftungsausschluss

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.



Das neue «Entenflugzeug» der Focke-Wulf Werke, das, im Vergleich zu den bisher üblichen Konstruktionen, mit dem Schwanz vorauszufliegen scheint. Der Apparat zeigte bei den Probeflügen ganz vorzügliche Flugeigenschaften. Vor allem aber ist es gelungen, eine der größten Absturzgefahren auszuschalten: das Überziehen des Apparates

Bild unten: Die «Ente» im Fluge. Die Flugrichtung geht nicht etwa, wie man glauben könnte, nach links, sondern nach rechts



NEUERUNGEN IM FLUGWESEN

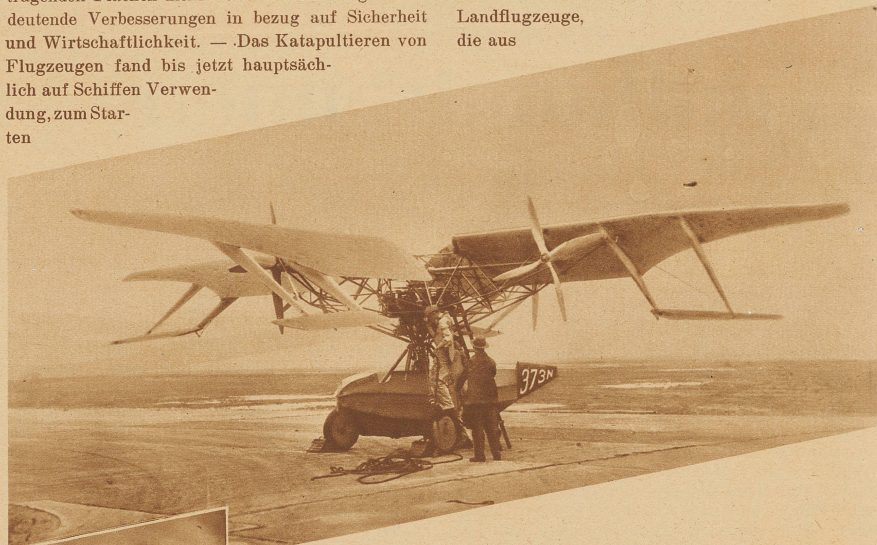
Von den vier aus nebenstehenden Bildern ersichtlichen Neuerungen und Verbesserungen im Flugwesen ist das kürzlich von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt geprüfte und unbeschränkt zugelassene Flugzeug Focke-Wulf F 19 «Ente» zweifellos das interessanteste und wertvollste. Die Vorteile der «Enten»-Bauart sind: Untiberziehbar während des Fluges, also Ausschaltung eines bis jetzt großen Gefahrenmoments und der Grund von vielen tödlichen Abstürzen; nicht überschlagbar am Boden, sowohl bei Start und Landung. Dabei können die Radbremsen wie bei einem Automobil voll ausgenutzt werden, also gefahrlose Landung auf kleinsten Flächen. Ferner besitzt dieser

Typ keine Widerstand erzeugenden oder nichttragenden Flächen mehr. Gesamtergebnis: ganz bedeutende Verbesserungen in bezug auf Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. — Das Katapultieren von Flugzeugen fand bis jetzt hauptsächlich auf Schiffen Verwendung, zum Starten

von Wasserflugzeugen direkt vom Schiffsdeck aus. Schwerbeladene Landflugzeuge, die aus

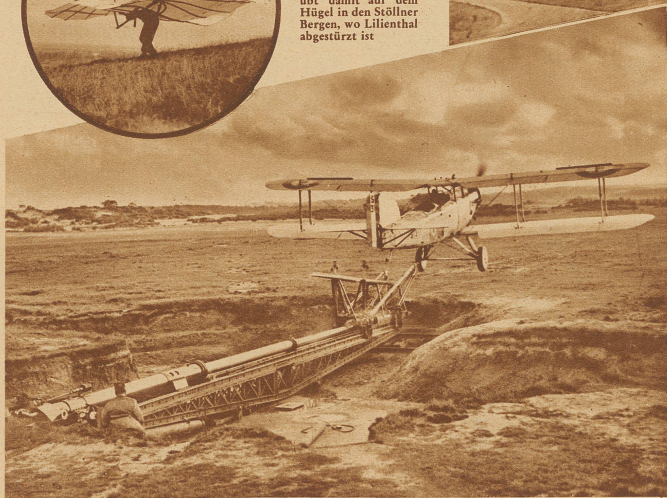


Links in Kreis: Auf Lilienthals Spuren. Der deutsche Segelflieger Hans Richter hat nach Lizenzen des Altmeisters neue Flugapparate zum Studium des Vogelfluges konstruiert. Er übt damit auf dem Hügel in den Stöllner Bergen, wo Lilienthal abgestürzt ist



Ein neues Windmühlenflugzeug, das von den Amerikanern Curtiss und Bleeker konstruiert wurde. Neuartig an diesem senkrecht aufsteigenden Apparat ist, daß jede der vier rechtwinklig zueinander angeordneten Tragflächen einen eigenen Propeller hat. Dadurch wird jeder Flügel gewissermaßen zu einem kleinen Flugzeug

eigener Kraft nicht vom Boden weggäßen, können heute mittelst Katapult mühelos gestartet werden. Das flugbereite Flugzeug mit laufendem Motor kommt auf den auf Schienen gleitenden Schlitten zu stehen, welcher mittelst Prelluft wie ein Torpedo abgeschossen wird im Moment, da der Pilot selbst Vollgas gibt.



Links nebenstehend: Abschleppen eines Flugzeuges vom Katapult. Diese Wurfmaschinen wurden bisher nur auf Schiffen verwendet, wo in der Regel kein genügender Platz für den Start zur Verfügung steht. Neuerdings sind in England nun auch Versuche mit Landflugzeugen gemacht worden, speziell mit solchen, die schwer beladen und ohne dieses Hilfsmittel kaum vom Boden zu bringen waren

Das Problem des senkrecht aufsteigenden Flugzeuges ist beinahe so alt wie die Fliegerei selbst, und doch ist bis heute die praktische Vervollkommnung dieses Gedankens noch nicht erreicht. Unermüdlich wird aber daran weitergearbeitet. Der Erfolg und damit eine vollständige Umwälzung auf diesem Gebiet, nämlich der Start und die Landung auf dem Hausdach, wird kommen.

Die Wiederaufnahme der Versuche mit Flugapparaten nach Lilienthal bedeutet nichts anderes als das Problem des eigentlichen Vogelfluges weiterzstudieren.

Mth.