Flugzeuge, die nie nie geflogen sind!

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **27 (1937)**

Heft 43

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-646191

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

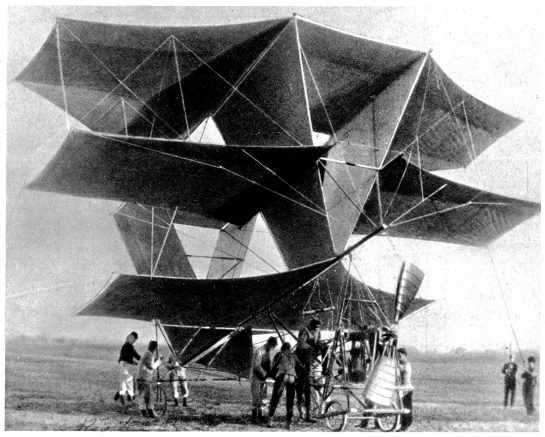
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Flugzeuge, die nie nie geflogen sind!

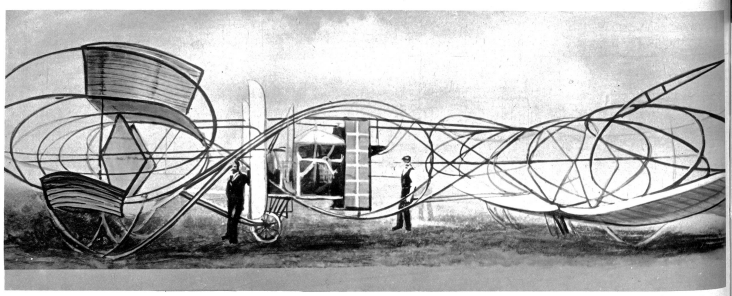
Irrwege des Flugzeugbaues



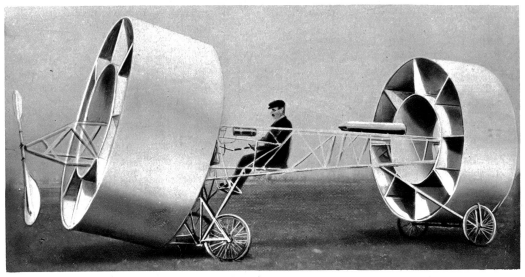
Dass diese Flugmaschine mit ihren zahllosen Flächenstücken, die in einem eigenartigen ovalen Gerüst angeordnet sind, und den wie ein Kinderspielzeug anmutenden ruderförmigen Propeller nicht fliegen konnte, wunderte vielleicht nur ihren Erbauer — den französischen Flugtechniker *Ecquevilley* (1907).

In unserem Jahrhundert vollzog sich die Erfüllung der jahrtausendealten Sehnsucht, vom Menschenflug. Was Götter, Helden und Lieblinge des Geschickes in Sagen und Märchen erreichten — sich aufzuschwingen durch Wolken und Himmelsbläue, den Vögeln gleich durch die Luft zu segeln, das Aethermeer zu durchqueren — schenkten uns unsere Zeitgenossen. Meistens war es die gleiche Form, die Nachahmung des Vogelfluges, die jedem Erfinder vorschwebte. Das Fluggerät des Altertums, der Drachen, wohl im Orient erdacht, schien in Vergessenheit geraten, die Schwinge des Vogels galt, von der Natur gegeben, als Vorbild. Auch unser Propeller, dem Mittelalter als Kinderspiel wohlbekannt, blieb jahrhundertelang unbeachtet. Eine große und stille Armee ist die Schar derer, denen in heißem, sehnsüchtigem Ringen kein Erfolg beschieden war. Ungeheuer befruchtend wirkte auf die Fantasie aller Erfinder der bahnbrechende Erfolg des Deutschen Otto Lilienthal mit seinem Gleitflugapparat, und bald nachdem 1903 die Gebrüder Wright zum ersten Mal einen Motorflug ausführten, schossen die verschiedenartigsten Flugzeugkonstruktionen wie Pilze aus der Erde.

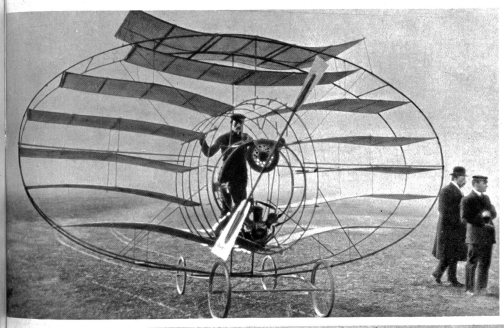
Nicht nur technisch gebildete Fachleute, auch ungezählte von der Flugidee begeisterte Laien fühlten sich berufen, an dem großen Werk mitzuarbeiten. So entstand eine fantastische Anzahl von Fluggeräten, deren Konstrukteure es verschmähten, die bewährten Wege, etwa die der Gebrüder Wright, zu betreten. Sie



Ein Ungetüm von verschlungenen Linien und merkwürdig gebogenen und verschachtelten Flächen, das der Engländer Seddon noch im Jahre 1910 baute



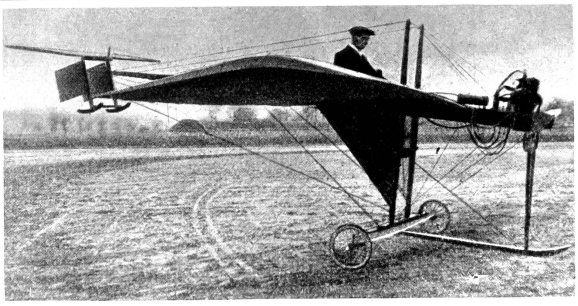
Der Franzose Givaudan ordnete 1909 den Flugzeugrumpf zwischen zwei grossen Trommeln an, die die Tragflächen ersetzen sollten. — Die von ihm verwendeten technischen Mittel waren so dürftig, dass der Tonnenflieger ohne Erfolg blieb



Wie ein phantastischer Ozeansegler wirkt der Vieldecker des französischen Flugzeug-Konstrukteurs Dorent. Der Erbauer des Flugzeugs glaubte, dass es sich durch die grosse Zahl der Tragflächen leichter in die Lüfte erheben würde. Er täuschte sich: Die Maschine ging 1909 beim ersten Flugversuch nicht in die Höhe, sondern — zu Bruch

wählten eigene und häufig höchst bizarre Formen. Fast keinem gelang es, seine Maschine zum Fliegen zu bringen. Unbeachtet wie das Werk blieben auch die Konstrukteure.

Gedenken wir heute einmal dieser romantischen Außenseiter, die zwar von gleicher Leidenschaft beseelt waren, aber im Reiche der Tatsachen nicht den gewünschten Erfolg hatten.



Der primitive Eindecker des Franzosen Kaufmann kam 1910 in seinem Aeusseren schon den später allgemein üblichen Formen nahe. Aber trotz seines 24 PS starken Motors hob sich der kleine Apparat nie in die Lüfte