

Luftschiffahrt

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **6 (1913)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

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.

Fortschritte der Luftschiffahrt. Rekordflüge im Aeroplan.

Dauer

1909	_____	4 St. 17 M. 35 S. H. Farman.
1910	_____	8 St. 12 M. H. Farman
1912	_____	Fourny auf Farmanapparat 11 Std.

Distanz ohne Zwischenlandung.

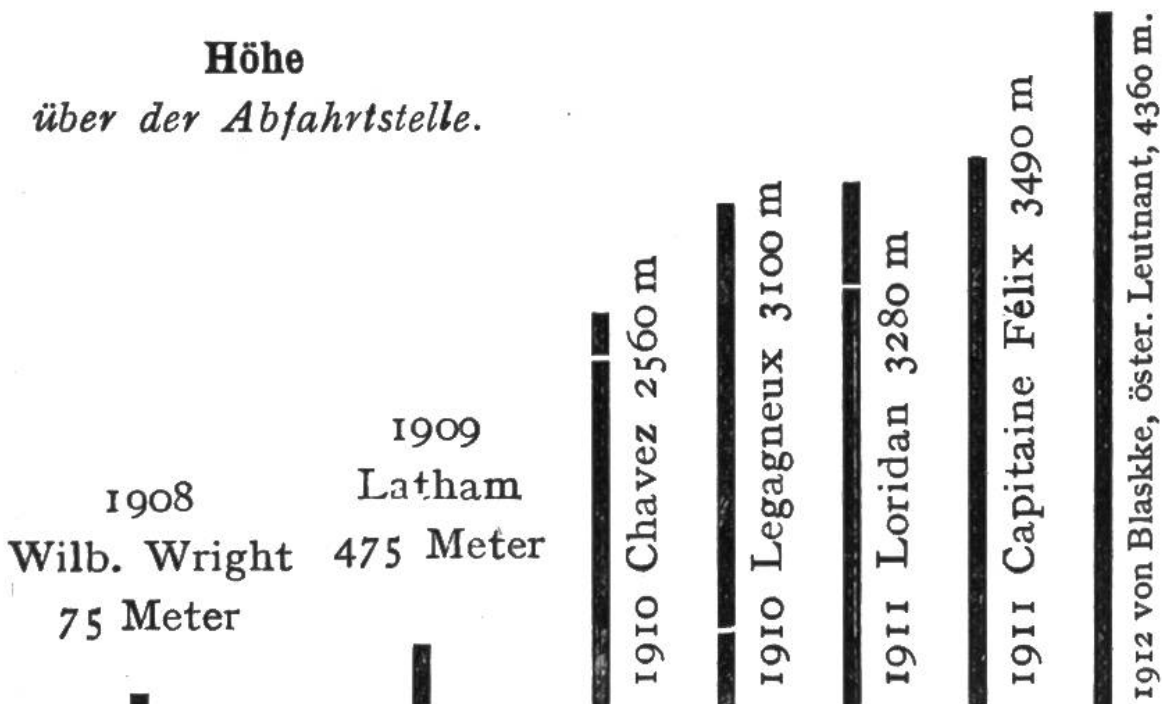
1903	_____	266 Meter, Wilbur Wright.
1906	_____	10 Meter (erster Flug in Europa) Santos Dumont.
1908	_____	124 km 700 m, Wilbur Wright.
1910	_____	584 km 745 m, Maurice Tabuteau
1911	_____	625 km Olieslagers
1912	_____	740 km, Gobé auf Nieuport.

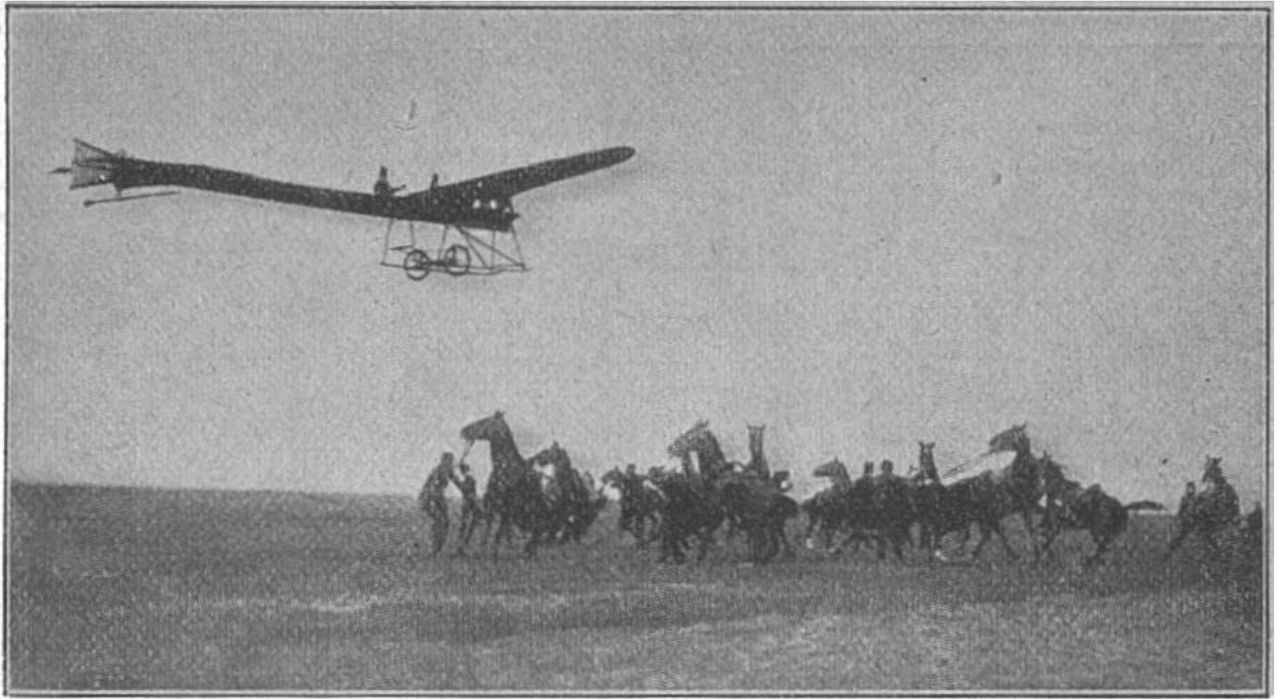
Schnelligkeit in der Stunde.

1908	_____	65 km, Wilbur Wright.
1910	_____	Alfred Leblanc 115 km 336 m.
1911	_____	Weymann 129 km.
1912	_____	Védrines auf Deperdussin 170 km

Höhe

über der Abfahrtstelle.





Auf dem Flugplatze zu Reims (Frankreich).

Das Bild zeigt uns einen Monoplan, der über eine Truppe junger Pferde eines Dragonerregimentes dahinfliegt, um dieselben an den Anblick und das Geräusch der Aeroplane zu gewöhnen.

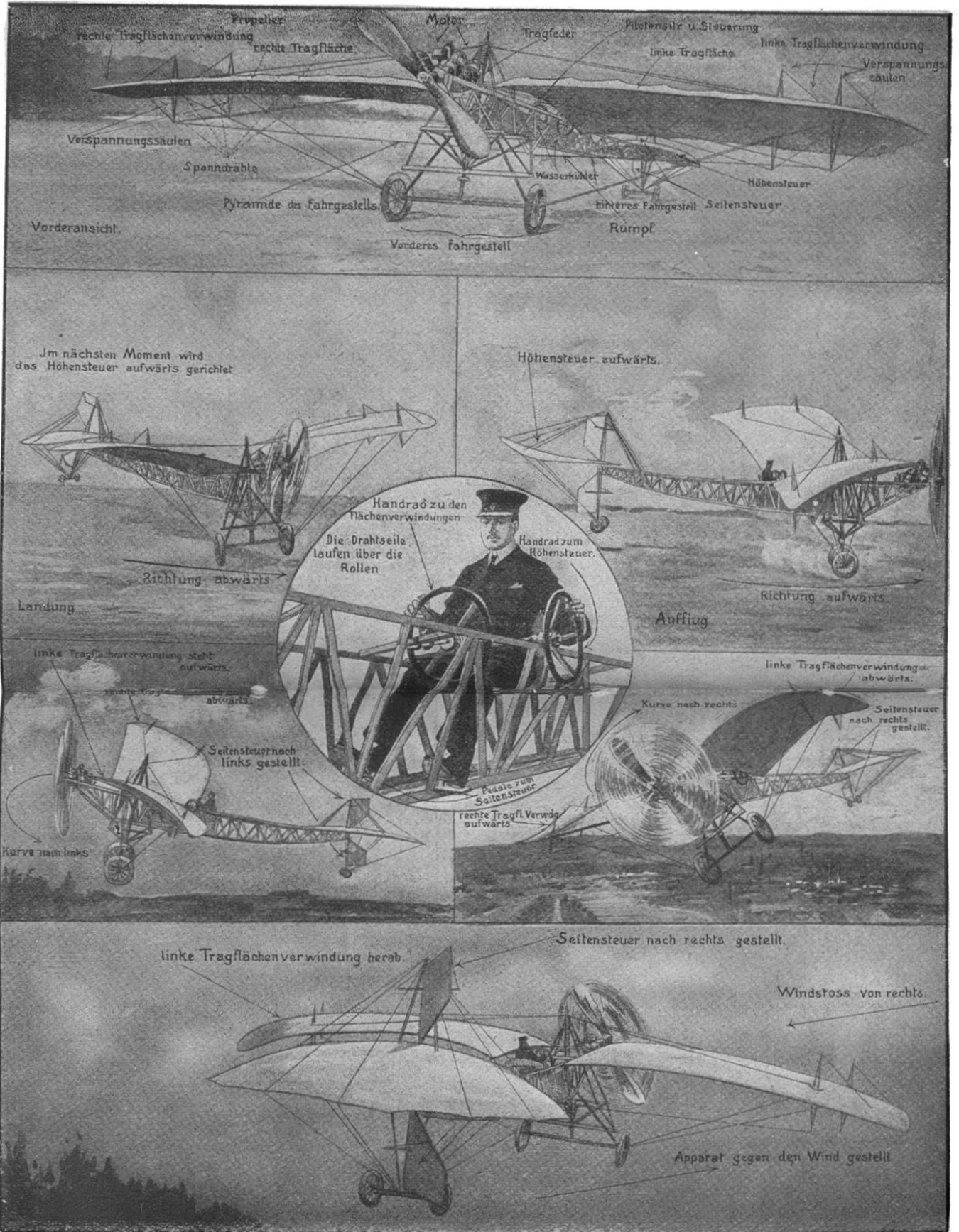
Das aviatische Zukunftsproblem.

Von Dr. Jos. von Sury, Kreuzlingen.

Als vor kaum 12 Jahren Wright, Santos Dumont, Zepelin und andere es versuchten, nach ihren verschiedenen Ideen „die Luft zu erobern“, belustigte man sich über sie und hielt sie sogar in Fachkreisen für komische Sonderlinge. Heute, nach einer täglich wachsenden Reihe praktischer Experimente, weiss jedes Kind, dass die Luft ein Natur-element darstellt, welches durch geeignete Apparate ebenso-gut wie das Wasser „bezwungen“ werden kann. Man steigt, man sinkt, man fährt links oder rechts, ganz nach Belieben, nur eines fehlt: *Man steht nicht in der Luft.*

Nun kommt aus Amerika die aufsehenerregende Kunde: „Orville Wright konnte sich auf einem selbstkonstruierten Doppeldecker ohne Motor 9 Minuten 45 Sekunden unbeweglich in der Luft halten.“

Ist das überhaupt möglich? Oder dürfen wir diese „amerikanische Neuheit“, wie viele andere, mit ungläubigem Lächeln abtun? Wir sind gewohnt, Apparate, die schwerer als Luft sind, die Aeroplane, nur mit äusserst kräftigen Motoren ausgerüstet, fliegen zu sehen. Gerade die Brüder Wright haben zuerst das Problem der Motorluftfahrt praktisch



KLEINE FLUGSCHULE.

Oberstes Bild und Mittelbild: Benennung der Bestandteile. **Übrige Bilder:** Erklärung der Steuerung des Apparates, und zwar oberhalb des Mittelbildes Landung und Aufflug. Unterhalb des Mittelbildes: Kurve nach links, Kurve nach rechts und Stellung gegen den Wind.



Wilbur Wright,
am Typhus gestorben
30. Mai 1912,
geb. 16. April 1867

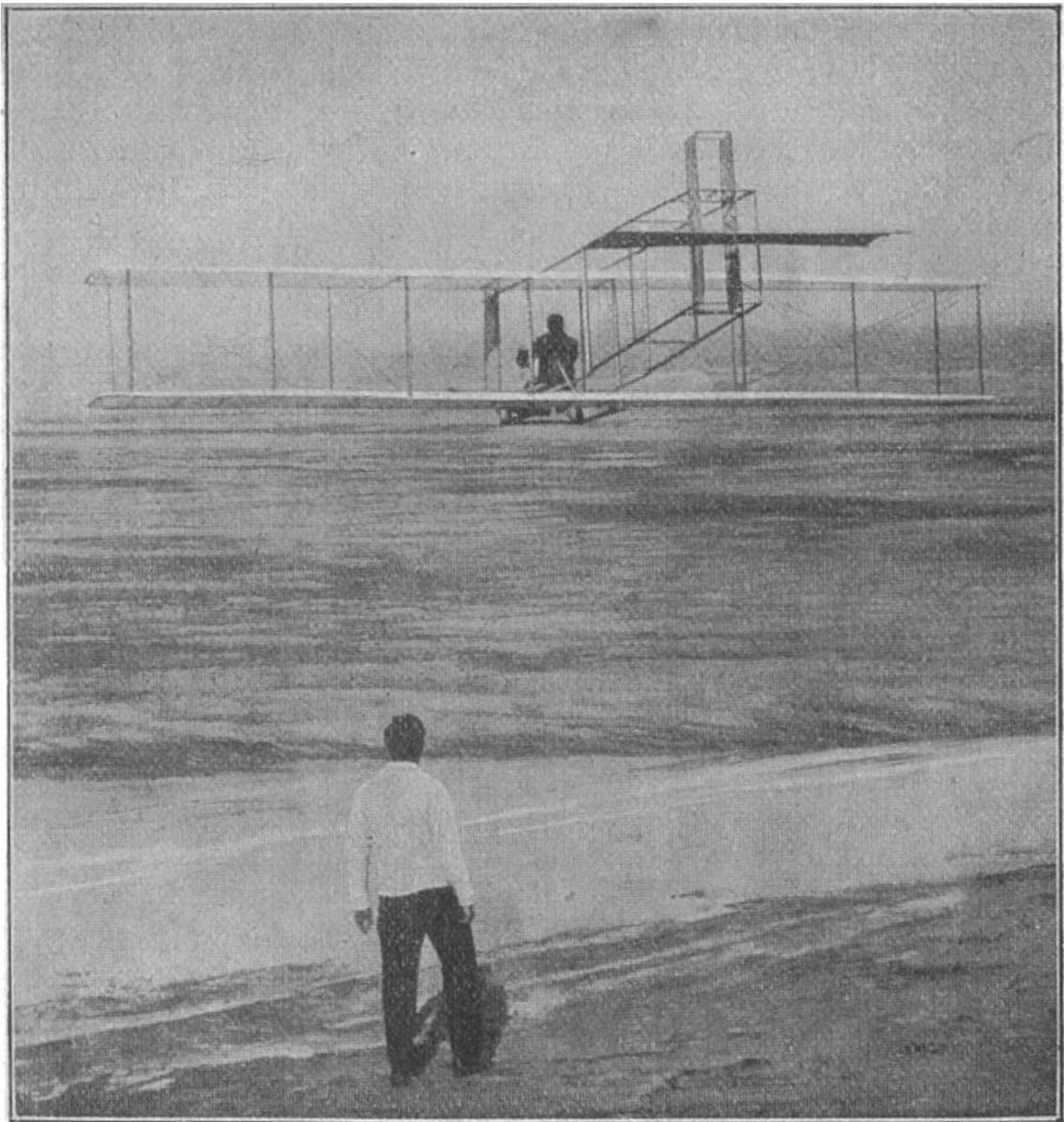
gelöst; und jetzt, nach den glänzenden Resultaten dieser Erfindung, wollen sie selbst die eingeschlagene Bahn verlassen? Es kann also kein Phantasiegebilde sein, wenn Orville Wright heute anstrebt, ohne Motor zu fliegen. Selbstverständlich gelingt dies nicht allein aus eigener Kraft, sondern nur unter Zuhilfenahme aller bisher gemachten Erfahrungen.

Habt ihr schon die Möve beobachtet, wenn sie ohne Flügelschlag, nur mit kaum sichtbaren Körperwendungen, dem Dampfer folgt? Sie versteht ihre Schwingen gleich einem Segel einzustellen und dann, vom Winde selbst getragen, zu schweben. In weit höherem Masse ist dieses Flugvermögen beim grössten Wasservogel ausgeprägt, beim Albatros. Dieser gewaltige Segler, der mit seinem Riesenschnabel einen Menschenschädel mit einem Streiche aufhackt, kann sich ohne Flügelschlag nicht nur stunden-, sondern, nach den Berichten der Seefahrer, sogar tagelang, fast unbeweglich in der Luft halten. Warum soll da nicht auch der Mensch, mit einem den Naturgesetzen abgelauschten Apparate, sich frei in der Luft bewegen können? Ueber das Aussehen des neuen Wright-Gleiters verlautet noch nichts Bestimmtes. Es scheint ein Doppeldecker von der Kon-

*Le seul oiseau qui parle est le
perroquet et il ne sait pas voler*

Wilbur Wright

„Der einzige sprechende Vogel ist der Papagei, aber er kann nicht fliegen.“
Diese treffende Antwort gab Wilbur Wright den Journalisten, welche in ihrer Jagd nach Sensationsneuheiten von ihm selten befriedigende Auskunft erhalten konnten.



Orville Wright bei einem Versuchsfluge mit seinem neuen motorlosen Aero-
plan, mit welchem er 9 Minuten 45 Sekunden bewegungslos in der Luft
gegen einen starken Wind (80 km in der Stunde) schweben konnte.

struktion der modernen Drachenflieger zu sein, welcher aber einen festen Stabilisierungsschwanz besitzt. Eine Fahrt mit dem motorlosen Flieger beginnt vorerst mit einem raschen Gleitflug von etwa einer halben Minute, worauf ein längeres Stillstehen erfolgen kann. — Mit einer kleinen Schaufel, welche Wright in der Hand hielt, leitete er einen wirklichen Gleitflug zur Erde. Sodann verursachte er durch einen Stoss des Equilibrators einen neuen kleinen Aufstieg, blieb abermals 5 Minuten unbeweglich in der Luft und stieg endlich sanft bis zum Boden ab. Der Wind hatte bei den Versuchen eine Stundengeschwindigkeit von 80 Kilometern. —

Wenn es Orville Wright so gelungen ist, seit drei Monaten fast täglich einige Minuten zu schweben, so bedeuten diese Versuche für uns die Realisierung eines neuen Problems, das entschieden die grössten Interessen für die Allgemeinheit hat. Denn solange das Leben des Fliegers von der Willkür des Motors abhängt und solange die erheblichen Anschaffungskosten des Motors unumgänglich notwendig sind, so lange kann auch der Aeroplan kein allgemeines Verkehrsmittel werden. Aber die Begründer der Motorluftfahrt haben selbst die Ansicht ausgesprochen, dass es dem Menschen gelingen werde und müsse, seinen Flugapparat aus eigener Kraft und mit eigener Intelligenz durch die Luft zu steuern.

Der erste Schritt zur Verwirklichung eines der phantastischen Zukunftsbilder Jules Vernes ist getan; hoffen wir, die Folge bald erleben zu dürfen.

Geschwindigkeitstafel.

(Meter in der Sekunde.)

Schnecke	0,0015	Schnellläufer bei		Heftigster Orkan	39
Frachtwagen	0,8	kurzem Weg ..	7,18	Brieftaube, Maxi-	
Wasser der meisten		Segeljacht	8,2	mum	51
Ströme	0,9	Geübter Schlitt-		Mauersegler	
Kaum fühlbar be-		schuhläufer	9,5	(Schwalbe) . . .	137,5
wegte Luft	1	Delphin	10,29	Schall	330
Pferd im Schritt.	1,1	Ozean-Passagier-		Geschoss d. Feld-	
Schwimmer	1,14	dampfer	12,2	artillerie	442
Fussgänger (Sol-		Schnellstes Renn-		Geschoss eines In-	
dat)	1,3	pferd im Trab	11,66	fanteriegewehres	645
Fliege bei ruhigem		Maximum der Gü-		Ein Punkt des	
Flug	1,6	terzüge	12,5	Aequators in be-	
Fussgänger schnell		Velociped, grösste		zug auf die	
gehend	1,7	Schnelligkeit..	15	Umdrehung der	
Mässiger Wind ..	2	Sturm	16	Erde.	450
Postwagen	2,7	Personenzüge(Ma-		Geschoss der Po-	
Pferd vor einem		ximum)	22	sitionsartillerie . .	725
Fiaker	3,8	Schnellzüge(Maxi-		Erde in ihrer Bahn	
Ruderbot (Einer)	3,83	mum)	25	um die Sonne	38,000
Frischer Wind ..	4	Englisches Renn-		Licht	299,865,000
Pferd im Galopp	4,5	pferd, Maximum	25,3	Elektrizität im	
Schnellsegelnde		Gazelle	27	Telegraphen-	
Schiffe	4,6	Adler	31,25	draht	11,690,000
Mittlere Geschwin-		Eisjacht	33,60	Elektrizität in 6	
digkeit der See-				mm starkem	
dampfer	5			Kupferdraht	267,600,000