

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 46

Artikel: Die Windkanalanlage der kriegstechnischen Abteilung in Emmen (Luzern)
Autor: Hausammann, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56824>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

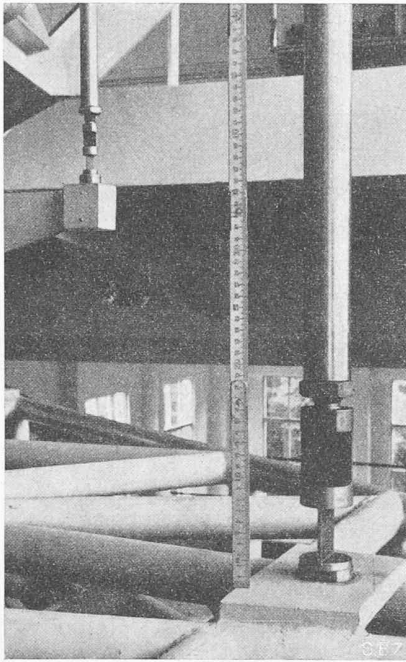


Bild 34. Bandgelenke, links für 250 kg Zugbelastung, rechts für 3500 kg

et werden müssen. Am Hebel A/H2 sind die beiden Punkte ersichtlich, an denen die Einleitung dieser Kräfte $R_I(A)$ und $R_{II}(A)$ in das Auftriebsystem erfolgt. Die insgesamt auf das Auftriebswaagenelement geleitete Kraft besteht also aus sechs Anteilen.

Wenn eine Seitenkraft S herrscht, so entsteht ein Kräftepaar Sh , das sich als Rollmoment geltend macht (Bild 32). Es muss von der totalen Rollmomentbelastung in Abzug gebracht werden. Dies erfolgt, vom Hebel SH2 (Bild 33) ausgehend, über den Hebel SH3. Der Bühnenpunkt SB2, an dem

waage geleitet werden. Dies erfolgt vom RH2 aus, der mit AH3 verbunden ist. Auch die für die Messung des Längsmomentes massgebende Kraft L entlastet direkt den Auftrieb. Sie muss daher ebenfalls mit der Untersehung 50:1 auf die Auftriebswaage geleitet werden, was durch die Verbindungsstange zwischen den Hebeln LH₃ und A''H₃ geschieht.

Das Schema für die Messung von zwei Ruderkräften ist in Bild 33 nicht enthalten, da die Darstellung zu unübersichtlich geworden wäre. Auch aus den Ruderkräften entstehen Entlastungen des Auftriebes, die mit der Untersehung 50:1 auf die Auftriebswaage geleitet

der Hebel SH3 hängt, ist vermöge eines geeigneten Mechanismus verstellbar. Man kann damit das Hebelverhältnis der genauen Höhe h anpassen. Beim Aufbringen einer Seitenkraft am Modell darf die Rollmomentenwaage nichts anzeigen. Andererseits, wenn man in der Messebene der Spinne eine Seitenkraft anbringt und etwa durch ungleiche Belastung der Hauptaufhängepunkte B und C ein dem Seitenkraftmoment gleiches Rollmoment erzeugt, muss ebenfalls die Anzeige der Rollmomentenwaage Null sein. Das maximal mögliche Seitenkraftmoment beträgt ein Vielfaches des maximal möglichen Rollmomentes. Mit $h = 5,4$ m und der Seitenkraft-Vorspannung von 250 kg entsteht eine negative Belastung der Rollmomentenwaage von 1350 mkg. Statt der eigentlichen Vorspannung von 350 mkg muss daher eine solche von 1700 mkg aufgebracht werden. Das wahre Rollmoment ergibt sich als verhältnismässig kleine Differenz von zwei grossen Beträgen. Es ist darum hinsichtlich Genauigkeit die schwierigste Komponente.

Der am Flugzeug angreifende Widerstand W bildet mit der an der Spinne wirkenden gleichen Kraft ein Kräftepaar Wh , das als Längsmoment anzusprechen wäre. Die Längsmomentenmessung wird aber davon nicht berührt, weil die entsprechende Kraft L nicht durch Vermittlung der Spinne vom Flugzeugheck auf das zugehörige Waagenelement übertragen wird. Das erwähnte zusätzliche Längsmoment hat lediglich die Wirkung, dass die beiden Hauptauftriebsanteile A' und A'' verschieden gross werden.

3. Konstruktive Ausbildung des Uebertragungs-Mechanismus und der Winkelverstellungen

Wegleitend für die konstruktive Ausbildung waren kleinstmögliche Deformationen, damit sich die Lage des Flugzeuges unter Belastung nicht in störendem Ausmasse ändere. Es entstehen dann auch in den Gelenkpunkten möglichst kleine Drehungen. Diese Gelenkpunkte sind durchwegs als federnde *Bandgelenke* ausgebildet, die aus hochwertigem Stahl aus dem Vollen herausgefräst sind. Bild 34 zeigt ein Bandgelenk für 3500 kg und ein zweites für 250 kg maximaler Zugbelastung. Im ganzen System müssen alle Freiheitsgrade der Bewegung gewährleistet sein, weshalb zum grössten Teil gekreuzte Bandgelenke zur Anwendung kamen. Die Bandgelenke haben sich sehr gut bewährt, auch an Stellen, wo sie (z. B. an den Winkelhebeln) auf Druck beansprucht sind. Natürlich musste dabei die erforderliche Rücksicht auf die Knickung genommen werden. Sie haben gegenüber jeder andern Ausbildung der Drehpunkte den ausschlaggebenden Vorteil, dass die Reibung und im besonderen die Reibung der Ruhe ganz vermieden ist. Die Summe der Biegungswiderstände, die die an noch so kleinen Verschiebungen beteiligten Bandgelenke ausüben, ergibt eine merkliche Beeinflussung

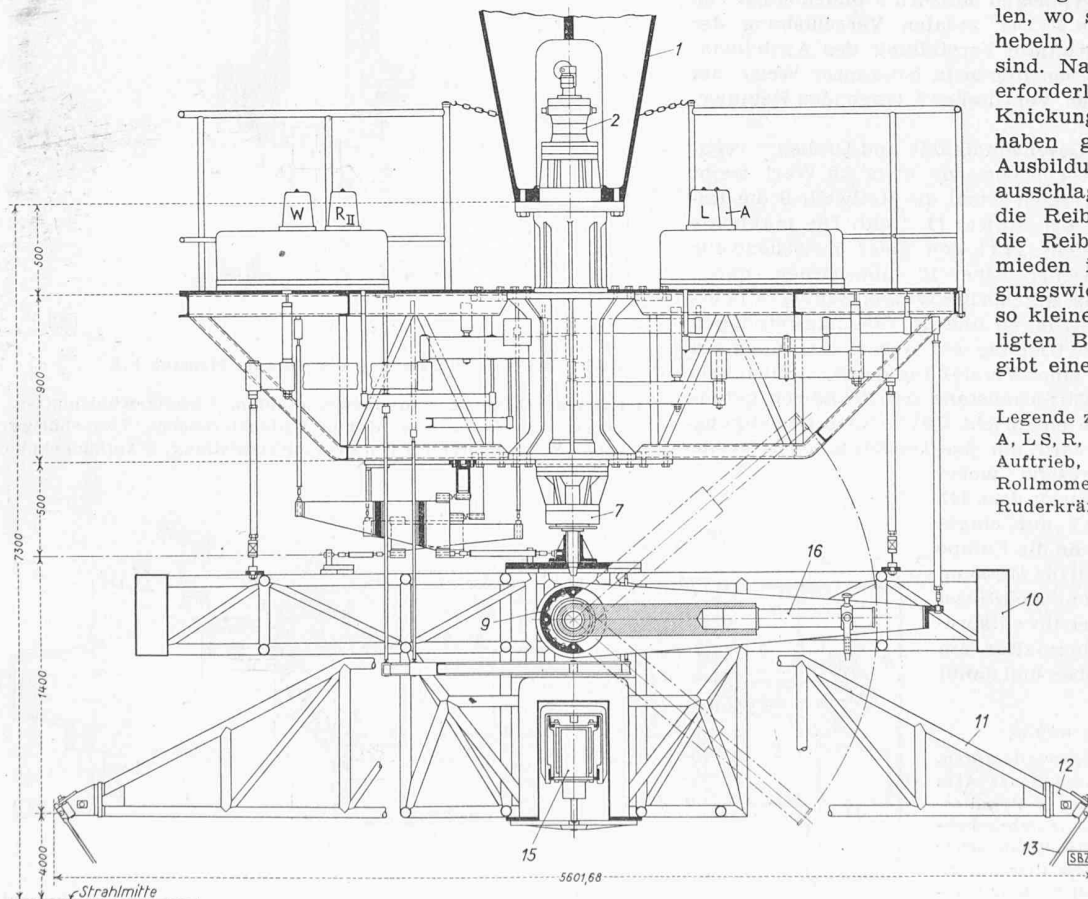


Bild 36. Wie 35, Schnitt mit dem Wind

Legende zu den Bildern 35 und 36:

A, L, S, R, W, G, R_I und R_{II} Waagen für Auftrieb, Längsmoment, Seitenkraft, Rollmoment, Widerstand, Giermoment, Ruderkräfte, 1 fahrbarer Aufhänge-

konus, 2 Kurswinkel-Verstellung $\pm 40^\circ$, 3 Betriebs- und Regulierpumpe, 4 Hochdruckpumpe, 5 drehbare Messbühne $\pm 40^\circ$, 6 oberer Oeltank, 7 Zentrale Blockierung, 8 Schultergelenk-Verstellung $\pm 40^\circ$, 9 Anstellwinkel-Verstellung $\pm 40^\circ$, 10 Spinnenrumpf, 11 Spinnenarm, 12 Spinnenhand, 13 Auftriebsdraht, 14 Seitenkraft-Draht, 15 Ruder-Verstellung, 16 beweglicher Arm, an dem über den Längsmomenten-Draht das Flugzeugheck aufgehängt ist.

der Kraftübertragung. Sie ist aber nicht nur nach der Theorie, sondern auch in Wirklichkeit streng linear und kann demgemäss bei der Adjustierung vollständig ausgemerzt werden. Unerwünschte Wirkungen, wie etwa elastische Hysteresis, die ja einer Reibung der Ruhe gleichgesetzt werden müsste, konnten nie festgestellt werden. Bei der Ausbildung der profilierten Streben zwischen Modell und Spinne musste naturgemäss ein Kompromiss zwischen der Forderung geringer Dehnung und kleinen Luftwiderstandes getroffen werden.

Bilder 35 und 36 zeigen für den Gr. W.K. zwei Seitenrisse für Bühne und Spinne, mit Hebelwerk, Gestänge und Winkelverstellungen. Nicht nur wegen der Korrektheit der Uebersetzungen, sondern vor allem auch in Hinsicht auf das Erreichen der genauen Richtung der vertikalen und der horizontalen an der Spinne angreifenden, von den Waagenelementen ausgehenden Kräfte mussten die Bühnen- und die Spinnenpunkte mit weitgehender Genauigkeit festgelegt und die Hebel auf exakte Längen bearbeitet werden. Ungenaue Richtungen dieser Kräfte erzeugen Nebenwirkungen einer Komponente auf andere. Diese weitgetriebene Genauigkeit erforderte die Ausarbeitung besonderer Herstellungsmethoden und einen erheblichen Aufwand an Mitteln.

Zwischen Bühne und Spinnenrumpf ist eine auf Bild 35 erkennbare, auf Bild 37 im Schnitt dargestellte «Zentrale Blockierung» angeordnet. Durch Drehen der Mutter 7 kann die Büchse 6 so weit gehoben werden, dass die Spinne in den zwei konischen Sitzen 4 und 5 zum Aufsitzen kommt und so mit der Bühne fest verbunden wird. Diese Blockierung leistete gute Dienste bei der Montage; man bedient sich ihrer auch während des Aufhängens und des Wegnehmens von Modellen oder wenn irgendwelche Arbeiten am Gestänge auszuführen sind.

Auf Bild 38 ist als Beispiel die Anstellwinkelverstellung gezeigt. Sie muss einen Winkelweg von 80° durchlaufen und ein Längsmoment von 1000 mkg überwinden. Eine Lösung auf rein mechanischem Wege war angesichts der Platzverhältnisse, die infolge der Einfügung der Ruderkraft-Messung und Ruderverstellung besonders beschränkt wurden, kaum möglich. Wir wählten daher eine hydraulische Lösung mit Verwendung von Hochdrucköl: Die im Zylinder gegen Verdrehung gesicherten Kolben 1 verschieben je einen Steilgewindezapfen 2. Die zugehörigen Muttern 3 bilden einen Teil des verstellbaren Hebels 4. Der axialen Verschiebung der Kolben ist also eine bestimmte Verstellung des Anstellwinkels zugeordnet. Die Kolben folgen in bekannter Weise der axialen Bewegung der den Ventilteller 5 tragenden Regulierspindel 6.

Ein hochtouriger, in Geschwindigkeit und Drehsinn regulierbarer Gleichstrommotor 7 von nur etwa 30 Watt treibt über geeignete Untersetzungen 8 und die Keilwelle 9 die Regulierspindel, die sich in der Mutter 11 dreht. Die maximale Kraft der Kolben 1 erreicht 14 t! Von einer Zwischenwelle wird ein elektrodynamischer Geber 10 angetrieben, durch den die Bewegung auf das zugehörige Winkel-Zählwerk übertragen wird. Die Uebersetzungen und die Gewindesteigungen sind so gewählt, dass ein Umgang am Geber, also auch ein Umgang des Zählwerkes, einer Verstellung des Anstellwinkels um $0,1^\circ$ entspricht. Der Ziffernabstand der dekadisch geteilten ersten Zählwerkwalze entspricht $0,01^\circ$. Nach Beendigung eines Stellvorganges wird die das Hochdrucköl liefernde Pumpe ausser Betrieb gesetzt, wobei eine Verriegelung dafür sorgt, dass der kleine Gleichstrommotor 7 nur eingeschaltet werden kann, wenn die Pumpe läuft. Auf diese Weise wird die Messung des Winkels eindeutig und unbeeinflusst von der Belastung und der ihr entsprechenden Grösse des Abflussspaltes am Ventilteller; denn der Kolben und damit

Legende zu nebenstehendem Bild 38:

1 Servomotor-Kolben, 2 Steilgewindezapfen, 3 Steilgewindemutter, 4 beweglicher Arm (16 auf Bild 36), 5 Ventilteller, 6 Regulierspindel, 7 Gleichstrommotor, 8 Schneckengetriebe, 9 Keilwelle, 10 elektrodynamischer Geber, 11 Mutter für die Regulierspindel, 12 DH-Oel-Eintritt, 13 Steueröl-Verbindungsleitung, 14 Oelrücklauf, 15 Bandgelenk-Aufhängung, in Bild 33 mit LS bezeichnet

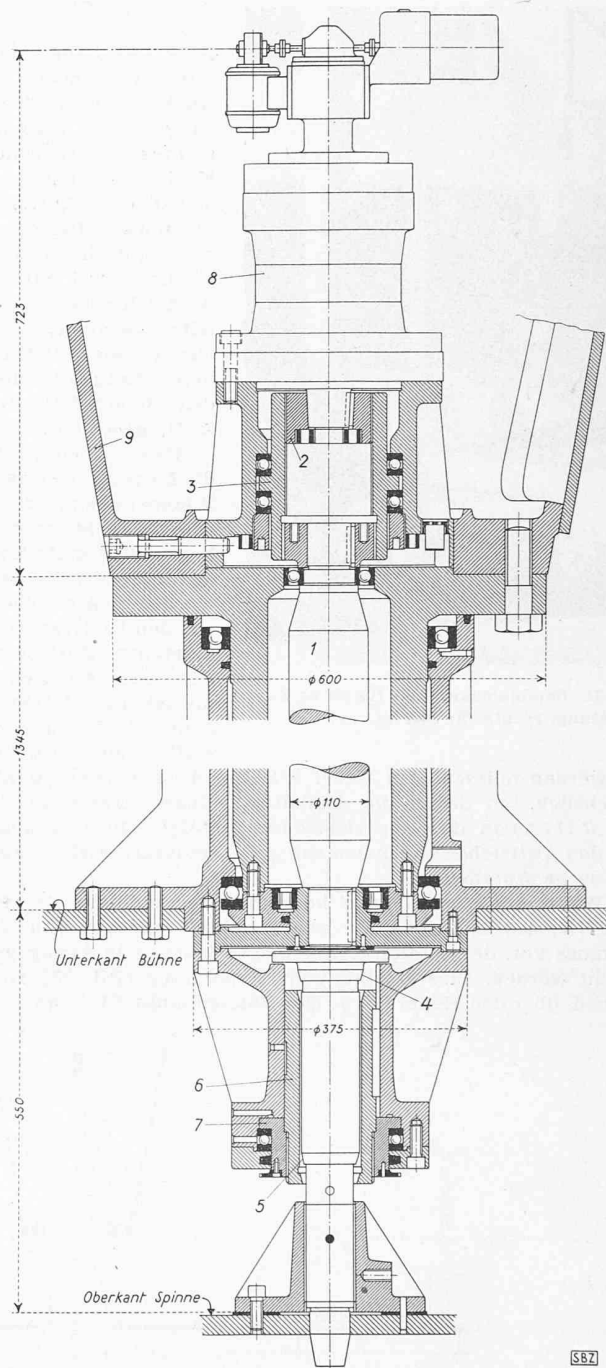


Bild 37. Zentrale Blockierung der Spinne, Masstab 1:8

1 Bühnendrehzapfen, 2 Steilgewindezapfen, 3 Steilgewindemutter, 4 oberer Konus, 5 unterer Konus, 6 Blockierbüchse, 7 zugehörige Mutter, 8 Servomotor für Kurswinkel-Verstellung, 9 Aufhängekonus

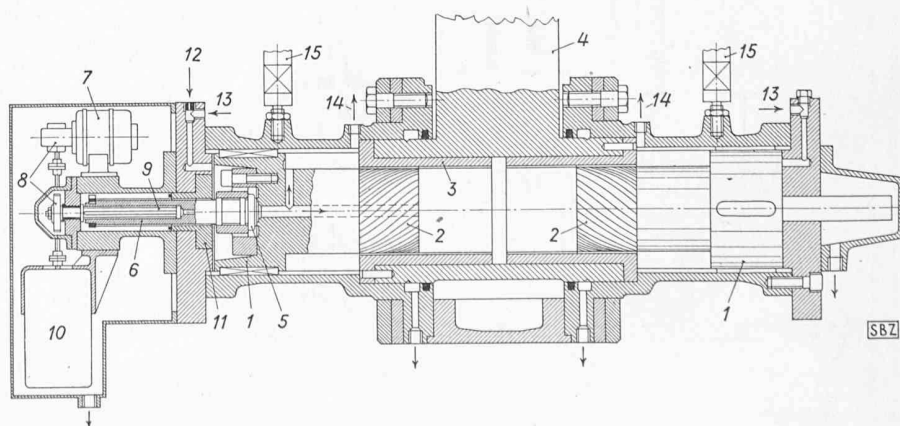


Bild 38. Servomotor mit zugehöriger Steuerung für die Anstellwinkel-Verstellung, Masstab 1:5

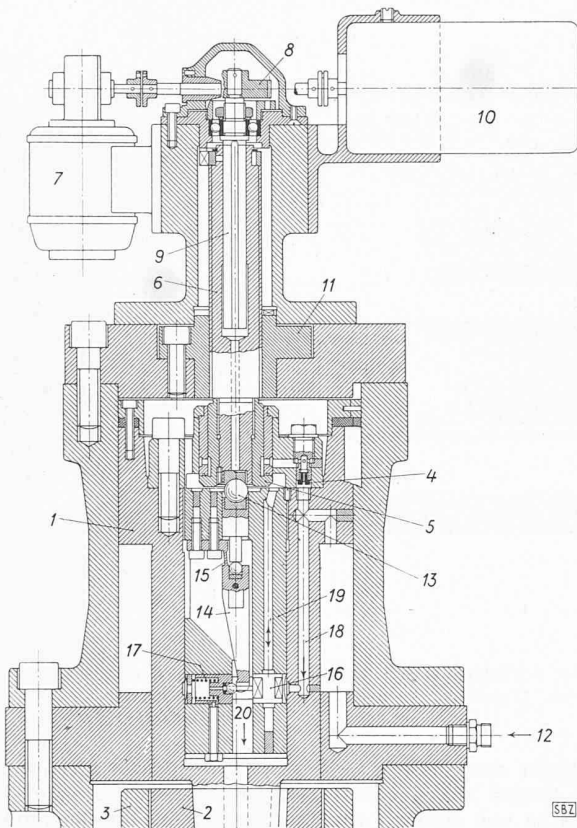


Bild 39. Servomotor und Steuerung zur Kurswinkel-Verstellung
Masstab 1:5

1 Servomotor-Kolben, 2 Steilgewindezapfen, 3 Steilgewindemutter (siehe Bild 37), 4 Blende zur Primärregelung, 5 zweiseitiger Ventilteller, 6 Regulierspindel, 7 Gleichstrommotor, 8 Schneckengetriebe, 9 Keilwelle, 10 elektrischer Geber, 11 Mutter für die Regulierspindel, 12 HD-Oel-Eintritt, 13 Uebertragungskugel, 14 Winkelhebel, 15 zugehöriges Bandgelenk, 16 Schieber zur Zusatzsteuerung, 17 Feder zu 16, 18 Druckölbohrung, 19 Steuerölbohrung, 20 Oelablauf

der verstellte Hebel setzen sich nach Verschwinden des Oel-druckes eindeutig auf die Regulierspindel ab. Die konstruktiven Teile sind vollständig symmetrisch, weshalb die Oelvolu-mina, die die beiden Kolben bewegen, stets gleich gross sind. Wäre dies nicht der Fall, so entstünden Rollmomente in Ab-hängigkeit vom Anstellwinkel. Die Verstellvorrichtung als Ganzes bildet den ersten Uebertragungshebel LH 1 (Bild 33) für die Längsmomenten-Wägung; er ist am Spinnenrumpf mit zwei Bandgelenken 15 aufgehängt.

Die *Kurswinkelverstellung* für ± 350 mkg ist ähnlich, jedoch nur einseitig ausgeführt. Ihr Gehäuse ist im Aufhänge-konus fest eingebaut; sie dreht den in Bild 37 sichtbaren Bühnendrehzapfen 1. Bild 39 zeigt den Verstellmechanismus. Hier kommt nach Beendigung des Stellvorganges der Ven-tilteller 5 je nach dem Drehsinn des herrschenden Kursmo-mentes oben oder unten zum Anliegen. Der Regulierspalt darf ein gegebenes Minimum nicht überschreiten in Hinsicht auf die Genauigkeit der Winkelanzeige. Weil der zulässige Spalt allein zu klein wäre, ist eine zusätzliche Steuerung ein-gebaut. Sie besteht aus dem Hebel 14, der sich um das Feder-Bandgelenk 15 dreht und mittels Feder 17 in Kraftschluss mit dem Ventilteller steht. Er verschiebt den Steuerkolben 16, der den Raum über dem Kolben 1 über die Bohrung 19 entweder mit Drucköl aus der Bohrung 18 versorgt, oder mit dem Ab-lauf 20 verbindet.

Die *Schultergelenkverstellung* (8, Bild 35) ist eine verklei-nernte Ausführung der Kurswinkelverstellung; sie wird nur mit Niederdrucköl betrieben. Sie hat theoretisch kein Moment zu überwinden, weil alle an den Spinnenarmen angreifenden Kräfte die Axen der Schultergelenke schneiden. Der Antrieb erfolgt durch einen elektrodynamischen Empfänger, der elek-trisch mit dem Geber der Kurswinkelverstellung so gekup-pelt ist, dass die erforderliche entgegengesetzte Drehung der Schultergelenke gegenüber der Bühnen-, Spinnen- und Modell-Verdrehung entsteht.

Tabelle 1. Gestellte Hauptanforderungen

	Grosser Windkanal		Kleiner Windkanal	
	Bereich	Kleinstes Skalenteil ¹⁾	Bereich	Kleinstes Skalenteil ¹⁾
1. Auftrieb	+2700 kg - 700 kg 3400 kg	50 g	+ 270 kg - 70 kg 340 kg	5 g
2. Widerstand	+ 550 kg - 150 kg 700 kg	50 g	+ 55 kg - 15 kg 70 kg	5 g
3. Seitenkraft (Querkraft)	+ 250 kg - 250 kg 500 kg	50 g	+ 25 kg - 25 kg 50 kg	5 g
4. Giermoment (Kursmoment)	+ 350 mkg - 350 mkg 700 mkg	50 gm	+ 12,5 mkg - 12,5 mkg 25 mkg	5 gm
5. Längsmoment	+ 600 mkg - 400 mkg 1000 mkg	50 gm	+ 21,5 mkg - 14,5 mkg 36 mkg	5 gm
6. Rollmoment	+ 350 mkg - 350 mkg 700 mkg	50 gm	+ 12,5 mkg - 12,5 mkg 25 mkg	5 gm
7. Anstellwinkel	+ 40° - 40° 80°	0,005°	+ 40° - 40° 80°	0,005°
8. Kurswinkel	+ 40° - 40° 80°	0,005°	+ 40° - 40° 80°	0,005°
9. Staudruck	500 mm WS	0,05 mm WS	¹⁾ Die visuelle Able-sung geht bis auf den fünften Teil, also 10 g bzw. 1 gr bzw. 0.01 mm WS bzw. 0,001°.	
10. Ruderkraft I	70 kg	5 g		
11. Ruderkraft II	70 kg	5 g	²⁾ Bezogen auf einen Radius von 100 mm der die Ruder betäti-genden Seilscheibe	
12. Ruderausschlag I	beliebig	0,05° ²⁾		
13. Ruderausschlag II	beliebig	0,05° ²⁾		

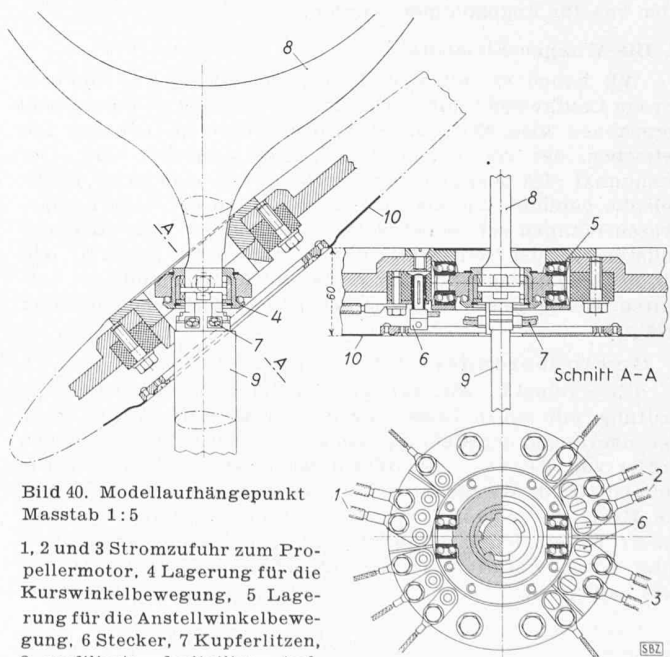


Bild 40. Modellaufhängepunkt
Masstab 1:5

1, 2 und 3 Stromzufuhr zum Pro-pellermotor, 4 Lagerung für die Kurswinkelbewegung, 5 Lag-erung für die Anstellwinkelbe-wegung, 6 Stecker, 7 Kupferlitzen, 8 profilierte dreiteilige Auf-hängestrebte, 9 profilierter Vorspannungsstab mit eingebauten Strom-leitern, 10 Modell

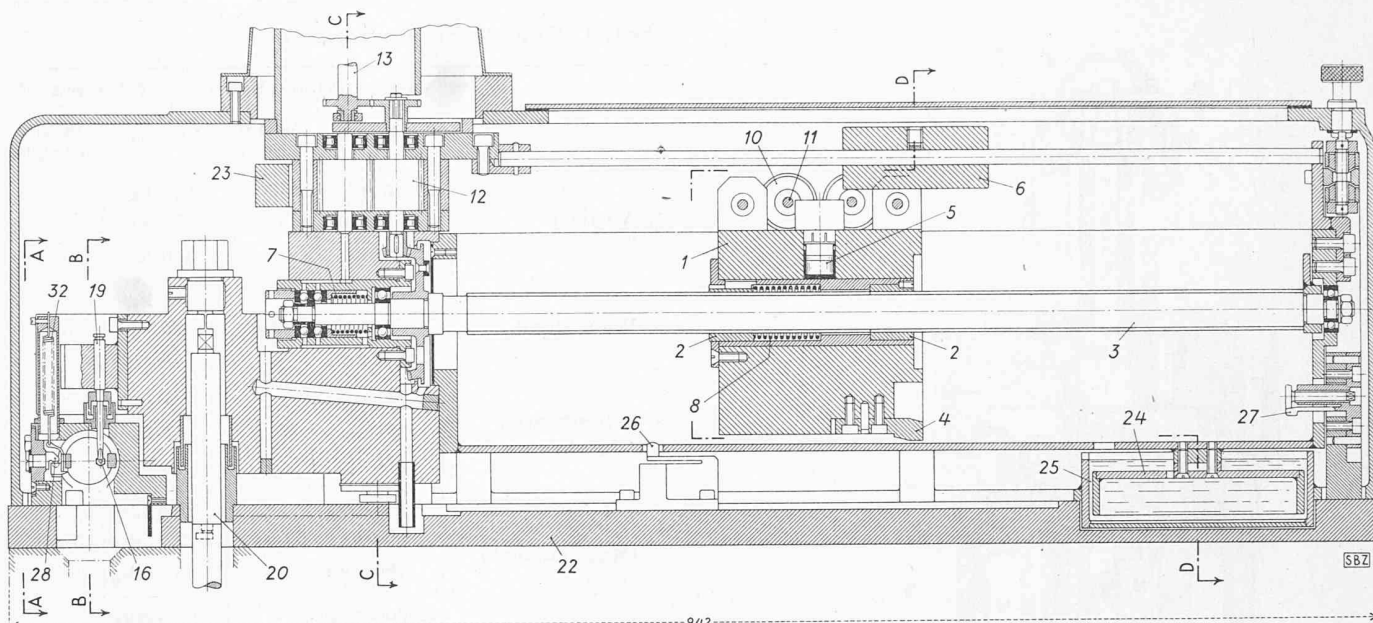


Bild 41. Waagenelement, Längsschnitt, Masstab 1:5

1 Laufgewicht, 2 Mutter, 3 Gewindespindel, 4 Auflaufnocke, 5 Adjustiergewichte, 6 Tariergewicht, 7 Feder zum Fixieren der Spindel, 8 Feder zum Ausgleich des Axialspiels der Spindelmutter, 9 Waagebalken, 10 Laufrollen, 11 elastische Achsen, 12 Oelmotor, 13 Geberwelle, 14 Steuerschieber, 15 Differentialkolben, 16 Oelstrahl, 17 Sendedüse

Fortsetzung unter Bild 42

Bild 40 zeigt einen *Hauptaufhängepunkt* für den Gr. W. K. Die konstruktive Lösung war durch die grossen aufzunehmenden Kräfte und durch die geringe zulässige Bauhöhe von nur 60 mm erschwert. Die Stromzuführung für den Propellerantrieb erfolgt durch Leiter, die in den profilierten Vorspannungsstäben eingebaut sind und die an ihren oberen Enden in biegsame Litzen mit Steckern ausmünden. 1, 2 und 3 (Grundriss) sind die drei Phasen des Motorenstromes; sie führen maximal je 180 Amp. Die übrigen sechs Leiter dienen Mess- und Steuerzwecken; sie sind gegen induktive Beeinflussung durch den Motorenstrom abgeschirmt. Der «Aufhängepunkt» als Ganzes ist fest in das Modell eingebaut. Die Einführung der oberen Aufhängestreben 8 und der unteren Vorspannungsstäbe 9 erfolgt durch je einen Bajonettverschluss. Dabei bildet der untere eine Verriegelung für den oberen, so dass das Modell nicht ausgehängt werden könnte, auch wenn es einmal durch den Wind entgegen den Vorspannungen und dem Eigengewicht gehoben würde. Dank der geschilderten Konstruktion kann ein mit den Aufhängepunkten ausgerüstetes Modell in sehr kurzer Zeit in die Waage eingehängt oder von ihr abgenommen werden.

C. Die Waagen-Elemente

Wir haben es mit einer Laufgewichtswaage zu tun, bei der ein Laufgewicht durch eine sich drehende Gewindespindel verschoben wird. Die Spindel wird durch einen Oelmotor angetrieben, der von einem Strahlregler gesteuert wird. Der Drehpunkt des Waagebalkens wird durch elastische Bandgelenke gebildet, wie sie im Gesamtsystem der Mehrkomponenten-Waagen verwendet werden. Reibung ist also auch hier vollständig ausgeschaltet¹⁾. Wir verweisen auf Bilder 41 und 42, die die hauptsächlichsten erklärenden Bezeichnungen enthalten. Einige Besonderheiten seien im Nachstehenden näher erläutert.

1. Gewindespindel und Laufgewicht

Die Spindel 3 (Bild 41) ist gehärtet und geschliffen. Die Prüfung mit einem Zeiss-Gewinde-Mess-Komparator ergab Veränderungen der Steigung, die im ungünstigsten Falle einen Fehler von 0,035 ‰ der Höchstlast bewirken könnten. Die Spindel ist im Waagebalkenkopf so gelagert, dass sie durch die Kraft der Feder 7 in axialer Richtung mit Sicherheit fixiert bleibt. In das Laufgewicht 1 sind zwei der Spindel entsprechende Muttern 2 eingesetzt. Die eine davon ist fest mit dem Laufgewicht verbunden, die andere ist axial verschiebbar

und durch eine Feder 8 belastet. Die beiden Muttern liegen somit immer auf der gleichseitigen Flanke des Spindelgewindes an und etwaige Abnützungen können die Genauigkeit der Wägung nicht beeinflussen. Die Muttern bestehen aus gesintertem und in Oel getränktem Material (Glissa), so dass auch bei «trockenem» Lauf der Reibungswiderstand gegen Drehung gering bleibt. Die Federspannung ist nur so gross, dass mit Sicherheit die auftretenden axialen Trägheitskräfte den Kraftschluss nicht lösen können.

Das Laufgewicht 1 wird nicht durch die Spindel 3, sondern durch den wannenförmigen Waagebalken 9 getragen. Die feststehenden Achsen 11 der Laufrollen 10 sind auf Biegung so vorgespannt, dass die Gewindespindel entlastet bleibt.

2. Oelmotor

Der die Spindel über ein Kegelradgetriebe antreibende Oelmotor 12 ist mit weitgehender Präzision gearbeitet, so dass er auf geringsten Druckunterschied anspricht. Quetschöl, das eine erhebliche Beeinträchtigung des regelmässigen leichten Ganges verursachen könnte, tritt infolge der Wahl geeigneter Schräge der Verzahnung nicht auf. Der Motor treibt ausser der Spindel 1 über die Welle 13 einen elektrodynamischen Geber, durch den die Spindelbewegung in geeigneter Uebersetzung auf ein zugehöriges Zählwerk übertragen wird. Der Oelmotor wird durch einen Schieber 14, (Bild 42, Schnitt BB) gesteuert, der durch einen Differentialkolben 15 verstellt wird. In diesem Kolben strömt ein Oelstrahl 16 von einer Sendedüse 17 nach einer Empfangsdüse 18. Das den Oelmotor antreibende und durch den Schieber gesteuerte «Betriebsöl» und das den Regulierstrahl speisende «Regulieröl» wird von zwei getrennten Pumpen geliefert. Der Regulierstrahl ist durch ein Messer 19, das mit dem Waagebalkenkopf verbunden ist, teilweise gestört, in der Gleichgewichtslage des Waagebalkens gerade so, dass der Differentialkolben und damit der Steuerschieber für den Oelmotor in der Mittellage stehen bleiben. Die geringste Verstellung des Messers nach oben oder nach unten löst eine Bewegung des Steuerschiebers aus. Der Strahl liegt im Differentialkolben exzentrisch (Bild 41), und der Kolben gleitet auf einer schrägen Führung 28 (Schnitt AA), so dass er sich bei einer axialen Bewegung zugleich auch dreht. Dadurch entsteht eine bestimmte Zuordnung zwischen der Stellung des Messers und der Stellung des Differentialkolbens und des Steuerschiebers.

Die Neigung der erwähnten Führung ist einstellbar, so dass die Zuordnung geändert werden kann²⁾. Die Emp-

¹⁾ + Patent Nr. 251 629. Elektrisch gesteuerte Laufgewichtswaagen, die speziell für Verwendung in Windkanalanlagen entwickelt wurden, sind z. B. die DVL-Waage (Z. VDI Jg. 1936. Bd. 80, S. 141) und eine holländische Waage (Verslagen en Verhandelingen van het National Luchtvaart Laboratorium Amsterdam, Deel XI, 1942).

²⁾ Der Strahlregler mit Messer wurde von einem frühern Mitarbeiter des Verfassers, Dipl. Ing. Albert Lüthi, im Jahre 1927 erfunden und unter seiner Leitung durch die Escher Wyss Maschinenfabriken A.-G. entwickelt. Der Verfasser dankt Kollege Lüthi für einige nützliche Winke für die hier vorliegende spezielle Verwendung.

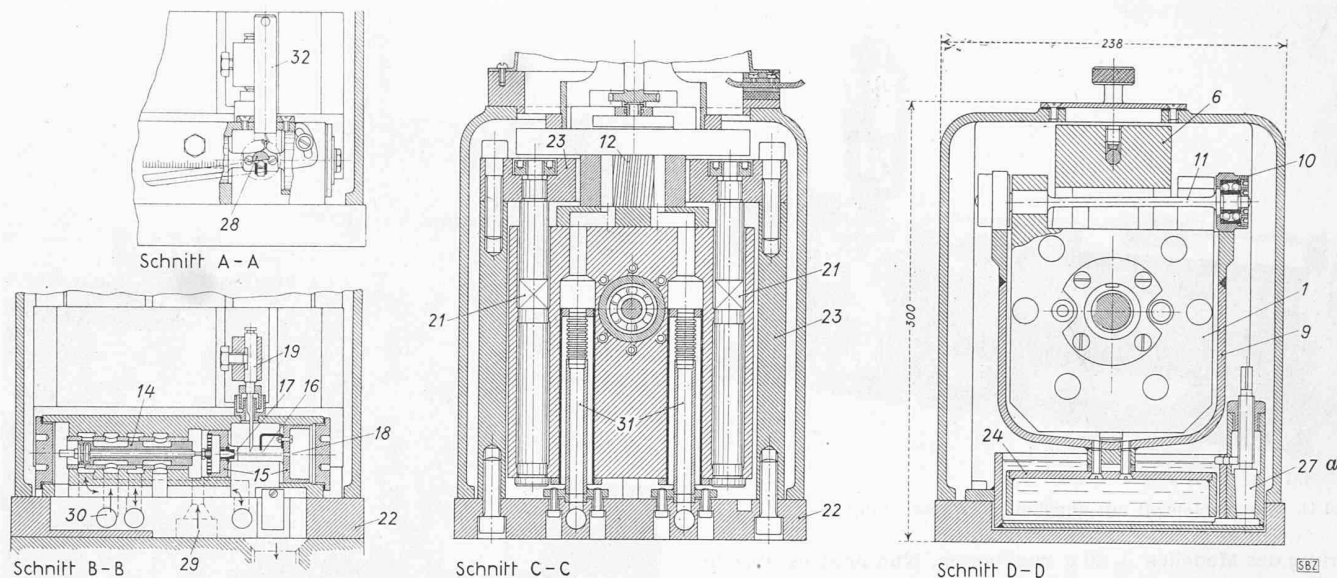


Bild 42. Querschnitte und Einzelheiten zu Bild 41

18 Empfangsdüse, 19 Messer, 20 Lastaufhängung, 21 Bandgelenke, 22 Grundplatte, 23 Joch, 24 Dämpfungsteller, 25 Spaltraum, 26 innerer Endanschlag, 27 äusserer Endanschlag, 27a Nebenschluss zur Dämpfung, 28 verstellbare Führungsbahn, 29 Regulieröl-Eintritt, 30 Betriebsöl-Eintritt, 31 elastische Zu- bzw. Ableitung des Motorenöles, 32 Feder zu 28

findlichkeit der Steuerung geht fast unglaublich weit: Bewegungen des Messers von der Grössenordnung $\frac{1}{10} \mu$ machen sich schon geltend. Trotzdem ist die Zuverlässigkeit einwandfrei. Zunächst könnte es als gegeben erscheinen, das Messer und die Steuerung am Ende des langen Teils des Waagebalkens anzuordnen. Trotz des grossen Trägheitsmomentes des wannenförmigen Waagebalkens entstünden dann aber infolge der Durchbiegung in Abhängigkeit von der Lage des Laufgewichtes merkliche Wägungsfehler; darum wurde das Messer am Waagebalkenkopf, also dem kürzeren Teil, angebracht, der äusserst starr ausgebildet ist und von der Grösse der Last praktisch unbeeinflusst bleibt.

3. Die Bandgelenke

Der Waagebalken ist mit zwei Bandgelenken 21 (Bild 42, Schnitt CC) an dem mit der Grundplatte 22 fest verbundenen Joch 23 aufgehängt. Diese Bandgelenke bilden die Federn, die für das Erreichen der Stabilität erforderlich sind. Ihre Dicke von rd. 3 mm muss zunächst überraschen. Sie hat sich aus den Rechnungen über die Stabilitätsbedingungen ergeben. Wohl könnte man die Bandgelenke bedeutend schwächer ausführen und dafür irgendwo am Waagebalken beispielsweise eine übliche Drehungsfeder mit der erforderlichen Federkonstanten anbringen. Die Temperaturabhängigkeit der Federkonstanten ist grundsätzlich für beide Arten Federn genau gleich. Die Bandgelenkfeder hat aber in der Gleichgewichtslage der Waage die Spannung Null und die Temperatur hat daher in dieser Mittellage keinen störenden Einfluss. Eine irgendwo angebrachte besondere Feder hätte aber (wenig-

stens, wenn man von konstruktiven Komplikationen absehen will) notgedrungen eine gewisse Vorspannung in der Gleichgewichtslage der Waage, und daraus ergäbe sich eine unzulässige Fälschung der Wägung aus dem Temperatureinfluss. Die Benützung der Aufhängebandgelenke als Feder stellt somit die beste und einfachste Lösung dar, der auch hauptsächlich die erstaunliche Robustheit der Waagenelemente zuzuschreiben ist.

4. Die Dämpfungseinrichtung

Diese ist aus den Bildern 41 und 42, Schnitt DD, ohne weiteres verständlich. Im langen Durchflusspalt 25 stellt sich eine laminare Strömung ein, so dass zwischen Dämpfungskraft und Geschwindigkeit ein linearer Zusammenhang entsteht. Die Dämpfung kann am Nebenschluss 27 den Bedürfnissen angepasst werden.

5. Umsteuerung

In den Endlagen wird das Laufgewicht durch Nocken 26 und 27 so gehoben oder niedergedrückt, dass eine sinngemässe Umsteuerung durch das Messer 19 erfolgt und das Laufgewicht nicht zum Anschlag und zur Verklammerung mit dem Waagebalken kommen kann. Gefahren dieser Art ergeben sich besonders bei abnormalen Belastungen, wie etwa beim Einrichten.

6. Anforderungen, Messergebnisse und Adjustierung

Die maximale Last der Waagenelemente wurde zu 70 kg festgelegt. Im gesamten Messbereich sollte die Ungenauigkeit

15 g nicht überschreiten. Tabelle 2 und Bild 43 zeigen die Prüfungsergebnisse von zwei Elementen. Die Resultate b) sind besser als a), weil die Prüfungsmethode verfeinert werden konnte. Die Genauigkeit und die Empfindlichkeit bleiben auch nach Einfügung der Elemente in das Gesamtsystem voll erhalten, selbst wenn am Vorgang sehr viele Bandgelenke beteiligt sind. Genauigkeit und Empfindlichkeit könnten erheblich weiter getrieben werden, wenn nicht die Stabilitätsforderungen für den praktischen Betrieb eine Grenze setzen würden.

Für die Verschiebung des Lastaufhängepunktes waren mit Rücksicht auf die Lageän-

Tabelle 2. Prüfergebnisse der Sechskomponenten-Waage des Gr. W. K.

Komponente	Soll-Last kg bzw. kgm	Anzeige kg bzw. kgm	Differenzen in	
			kg bzw. kgm	‰
Auftrieb	600,00	600,00	0,00	0,00
	1200,00	1199,75	- 0,25	- 0,21
Widerstand	75,00	74,94	- 0,06	- 0,80
	150,00	149,78	- 0,22	- 1,50
Längs- moment	320,00	320,13	+ 0,13	+ 0,40
	640,00	639,90	- 0,10	- 0,16
Seitenkraft	58,33	58,25	- 0,08	- 1,40
	116,67	116,44	- 0,23	- 2,00
Rollmoment	+ 210,00	+ 210,15	+ 0,15	+ 0,72
	- 210,00	- 209,75	+ 0,25	+ 1,20
Kurs- moment	101,25	101,10	- 0,15	- 1,40
	202,50	202,77	+ 0,27	+ 1,33

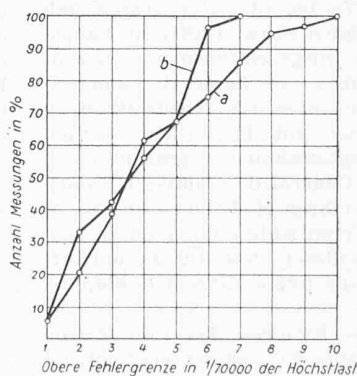


Bild 43. Fehlerhäufigkeit eines Waagenelementes zu 70 kg Höchstlast in g.

a) erste Ausführung,
b) spätere Ausführung

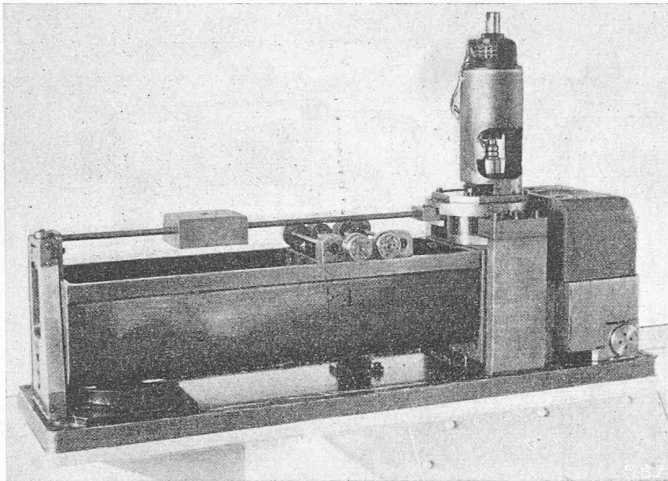


Bild 44. Waagenelement mit abgehobener Verschalung

derung des Modelles $\pm 30 \mu$ zugelassen. Nun liegt es aber im Wesen unserer Steuerung, dass der Waagebalken in der Gleichgewichtslage unabhängig von der Belastung immer in die gleiche Stellung kommen muss. Aus der festgestellten Genauigkeit und aus der Charakteristik der Aufhängebandgelenke ergibt sich, dass höchstens eine Höhenänderung des Lastaufhängepunktes von $\pm 1 \mu$ auftritt (hierüber wurden übrigens auch Kontrollen mit äusserst feinen Tastuhren durchgeführt); die gestellte Bedingung ist also um das 30fache übertroffen.

Die Adjustierung erfolgt so, dass die Laufgewichte entsprechend der durch die beteiligten Bandgelenke erzeugten Abweichung verändert werden. Hierfür sind sie bequem eingerichtet. Die rechnerische Verfolgung aller bei der Wägung einer Komponente mitspielenden Deformationen und ihre Auswirkung auf die Wägung, also der zu erwartenden Korrektur, hat durchaus befriedigende Übereinstimmung mit den praktisch zutage getretenen und durch Adjustierung ausgemerzten Beträgen ergeben. Bei der Adjustierung der Gesamtwagen und im besonderen bei der Ausmerzung der Nebenwirkung einer Komponente auf andere bot die zuver-

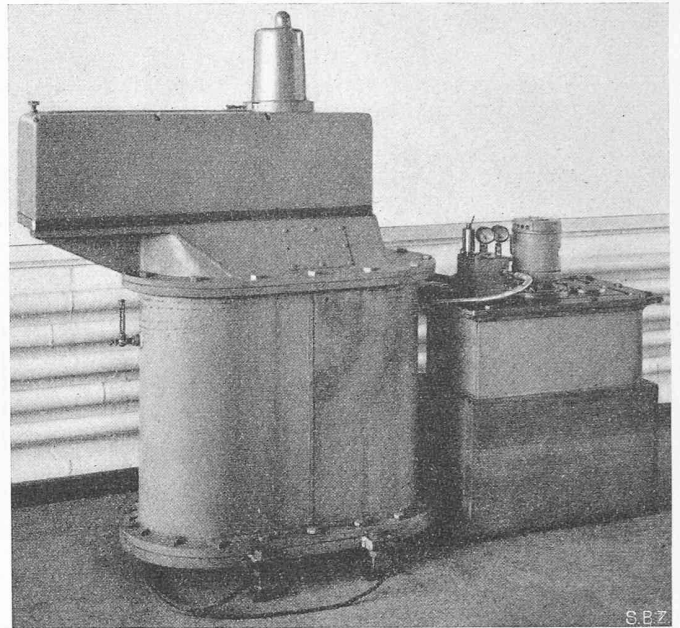


Bild 45. Staudruckwaage, unten Behälter für die zwei Glocken

lässige Genauigkeit der Waagenelemente an sich die unentbehrliche Grundlage.

Bild 44 zeigt ein offenes Waagenelement. Bild 45 stellt die Staudruckwaage dar. Das normale Waagenelement misst die Differenz des Druckes zweier Glocken, die in Flüssigkeit tauchen. Die grosse Empfindlichkeit und Genauigkeit kommt in dieser Kombination besonders schön zur Geltung. Man kann leicht Differenzen von 0,01 mm W. S. am zugehörigen Zählwerk ablesen.

Aus den Prüfungsprotokollen der Sechskomponentenwagen gibt Tabelle 2 einige interessante Zahlen, die sich auf den Gr. W. K. beziehen. Dabei wurden die Soll-Lasten in Form von geeichten Gewichten aufgebracht. (Schluss folgt)

III. Kongress der Internat. Vereinigung für Brückenbau und Hochbau, Lüttich und Brüssel 1948

DK 061.3 : 624.2 (493)

Um es vorwegzunehmen, sei gleich betont, dass dieser III. Kongress der I. V. B. H. ein voller Erfolg war und die beiden früheren Kongresse in Paris 1932 und Berlin 1936 übertroffen hat. Währenddem der I. Kongress in Paris noch gegen die üblichen Anfangsschwierigkeiten anzukämpfen hatte und die damaligen Exkursionen und Abendunterhaltungen nicht alle Kongressteilnehmer befriedigten¹⁾, der II. Kongress in Berlin²⁾ auch unvoreingenommenen Ausländern die Gefahr des nationalsozialistischen Deutschlands vor Augen führte, war der III. Kongress in Lüttich ein in allen Teilen vorzüglich organisierter Kongress, der die wissenschaftliche, praktische und freundschaftliche Zusammenarbeit förderte und von welchem jeder Ausländer nur mit grosser Bewunderung für Belgien nach Hause zurückkehrte. Wie bei allen Kongressen, gab es selbstverständlich auch in Belgien Schwierigkeiten, hauptsächlich bei der Einhaltung der vorgeschriebenen Redezeit, Schwierigkeiten, die jedoch durch die äusserst kameradschaftliche Intervention der Präsidenten der Arbeitssitzungen und der Generalsekretäre immer gut überbrückt werden konnten. Dem belgischen Organisationskomitee, präsiert von Ing. A. Devallée, Directeur Général des Ponts et Chaussées, mit den beiden Generalsekretären H. Louis und R. A. Nihoul (der wegen eines schweren Autounfalles durch Ing. Thiry vertreten wurde) soll an dieser Stelle für die muster-gültige Organisation, die bis in die letzte Einzelheit klappte, bestens gedankt werden.

Wenn dieser internationale Kongress bis zum letzten i-Punkt die volle Anerkennung aller Teilnehmer verdient, ist

dies ausser den Organisatoren in Belgien dem Zentralsekretariat der I. V. B. H. in Zürich zu verdanken. Hier wurde der ganze technische Teil vorbereitet, die Beiträge für den Vorbericht gesichtet und die vorbereitete Diskussion in die Wege geleitet. Der Präsident der I. V. B. H., Prof. Dr. C. Andrae, hat mit den beiden Generalsekretären der I. V. B. H., Prof. Dr. F. Stüssi (Stahlbau) und Prof. Dr. P. Lardy (Massivbau), in mühsamer Kleinarbeit alles für das gute Gelingen dieses III. Kongresses geleistet. Dass der Vorbericht im Umfang von 697 Seiten schon zwei Monate vor Beginn des Kongresses in der Hand jedes Kongressteilnehmers war, ist nicht nur der raschen Arbeit des Generalsekretariates in Zürich, sondern auch dem belgischen Organisationskomitee und der speditiven Imprimerie G. Thone in Lüttich zu verdanken, also einer internationalen Zusammenarbeit, die es ermöglichte, dass jeder Kongressteilnehmer über die am Kongress zu behandelnden Probleme frühzeitig bis in alle Einzelheiten orientiert wurde.

Am Kongress wurden sechs Arbeitssitzungen durchgeführt, nämlich:

I. Verbindungsmittel und konstruktive Einzelheiten im Stahlbau

- a) Der heutige Stand der Schweissttechnik
- b) Die Ausbildung der Knotenpunkte
- c) Stabilität und Festigkeit dünner Bleche
- d) Biegung und Verdrehung vollwandiger Träger

II. Neuere Bauweisen des Massivbaues

- a) Fortschritte in der Beschaffenheit des Betons
- b) Der vorgespannte Beton
- c) Neue Armierungstypen
- d) Bemerkenswerte Ausführungen seit 1936

¹⁾ C. Hubacher: I. Kongress der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau, Paris 1932. SBZ Bd. 100, Nr. 3, S. 38.

²⁾ C. Jegher: Eindrücke vom Berliner Kongress der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau. SBZ Bd. 108, Nr. 21, S. 229*.