

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: 05.04.2026

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

Die Windkanalanlage der Kriegstechnischen Abteilung in Emmen (Luzern)

DK 533.6.07 (494)

IV. Die automatischen Sechskomponenten-Waagen

Von Dipl. Ing. B. GRAEMIGER, Zürich

(Fortsetzung von S. 571)

A. Aufgaben-Stellung

Für die vollständige Kenntnis der vom Wind auf ein Flugzeugmodell ausgeübten Wirkung ist es notwendig, die Kräfte in der Richtung von drei Axen, und die Momente um diese Axen zu messen. Ausserdem müssen Anstell- und -Kurswinkel unter Belastung eingestellt und gemessen werden können. Ueber diese Verhältnisse und über die verwendeten Bezeichnungen gibt Bild 32 Aufschluss. Es zeigt zudem den grundsätzlichen Aufbau einer Waage zum Messen der genannten Grössen, auf den wir später zu sprechen kommen werden. Das rasche und übersichtliche Messen verlangt die unmittelbare Angabe der Komponenten, ohne dass zu ihrer Ermittlung irgendwelche Rechnungen erforderlich sind.

Beim grossen Windkanal (Gr.W.K.) wurde auch die Messung des Staudrucks mittels einer Waage in Verbindung mit einem Zählwerk vorgeschrieben. Gegenüber üblichen Ausführungen wurde die Aufgabestellung erweitert, indem noch die Messung von zwei Ruderkräften, sowie die Verstellung und die Messung von zwei Ruderwinkeln hinzu kamen. Man hat es hier also mit acht Komponenten zu tun. Für den Antrieb der Propellermotoren musste die Einführung von Starkstrom für 2×70 PS und ausserdem einer Anzahl von Mesströmen in das Modell vorgesehen werden.

Beim Gr.W.K. müssen die Messergebnisse durch ein Schreibwerk selbsttätig protokolliert werden; ferner soll ein «Punktschreiber» über irgendeiner Komponente oder einem Winkel als Abszisse die übrigen Komponenten als Ordinaten aufzeichnen. Ueber die Hauptanforderungen an die beiden Mehrkomponenten-Waagen gibt Tabelle 1 (S. 631) Aufschluss.

Man erkennt, dass beim Kl.W.K. die Kräfte zehnmal, die Momente etwa 28mal kleiner sind, als beim Gr.W.K.

Damit die vorgeschriebenen negativen Werte möglich werden, müssen im Waagen-System entsprechende Vorspannungen vorgesehen sein. Die Kraftkomponenten und die den Momenten entsprechenden Kräfte werden letzten Endes auf Waagen-Elemente übertragen, die vermittelst einer Fernübertragung Zählwerke betätigen. Diese Elemente waren — abgesehen von kleinen und jederzeit ausgleichbaren Unterschieden — unter sich austauschbar zu gestalten. So ergab sich z. B. die Möglichkeit, für die verhältnismässig seltenen Ruderkräftmessungen die Anschaffung besonderer Elemente zu ersparen, indem hierfür am Kl.W.K. vorübergehend entbehrliche Elemente mit ihren Zählwerken verwendet werden.

Im ganzen wurden 13 Waagen-Elemente und 19 Zählwerke erforderlich. Um Wiederholungen zu vermeiden, seien die besondern Anforderungen, die an die Waagen-Elemente und an die Zählwerke gestellt werden mussten, bei deren Beschreibung und im Zusammenhang mit den erreichten Resultaten erörtert.

Wegleitend für die Konstruktion war die allgemeine Forderung, dass die Vorbereitung und die Durchführung der Messungen wenig Zeit und wenig Personal erfordern sollen.

B. System und Konstruktion der Mehrkomponenten-Waagen

1. Grundsätzlicher Aufbau (Bild 32)

An einem im Raume feststehenden oder in Richtung des Luftstrahles verschiebbaren Konus ist die um die vertikale Achse drehbare Messbühne aufgehängt. Sie trägt vermittelst des Kraftübertragungsmechanismus die sogen. «Spinne». Diese Bezeichnung rührt her von der Form und der Gliederung dieses Baugliedes. Die Spinne besteht aus dem Spinnerumpf und zwei dreiteiligen Spinnenarmen, die mit zwei Schultergelenken mit dem Rumpf verbunden sind. Die Spinnenarme tragen sechs Spinnenhände, an denen je drei profilierte Streben verstellbar befestigt sind. Diese vereinigen sich in den beiden Hauptaufhängepunkten B und C des Modells. Ein dritter Aufhängepunkt L ist im Heck des Flugzeuges eingebaut. Dort greift der Längsmomentendraht an. Die profilierten Streben müssen immer zur Windrichtung parallel sein, damit ihr Widerstand auf ein Minimum beschränkt bleibt. Der Widerstand der sechs profilierten Streben ist etwa gleich dem doppelten minimalen Modellwiderstand; hätte man runde Streben gleichen Querschnittes verwendet, so würde ihr Widerstand etwa den 15fachen Modellwiderstand erreichen. Daraus ergibt sich die zwingende Forderung profilierter Streben und deren Parallelführung. Wenn also z. B. die Messbühne und mit ihr der Spinnerumpf und das Modell im Sinne des Uhrzeigers um 20° gedreht werden (Schieben des Flugzeuges), so müssen die zwei dreiteiligen Spinnenarme um 20° im entgegengesetzten Sinne zurückgedreht werden. Dabei darf keine bleibende äussere Wirkung auf die Spinne, im besondern auf die Spinnenarme, auftreten. Der Widerstand der Aufhängestreben in Abhängigkeit der Windgeschwindigkeit wird durch einen Eichversuch bestimmt und bei der Auswertung der Messergebnisse des eigentlichen Versuches berücksichtigt.

Die auf das Flugzeugmodell wirkenden Kräfte und Momente werden durch die Spinnenarme auf den Spinnerumpf übertragen. Von dort werden sie zum Zwecke der Messung abgenommen und zwar:

a) Der *Auftrieb* in der absolut vertikalen A-Achse und das *Gier- oder Kursmoment* um diese Achse. Die A-Achse ist in Bezug auf die Windrichtung unveränderlich, gegenüber der Flugzeughochachse dagegen geneigt, wenn das Flugzeug angestellt ist.

b) Der *Widerstand* in der horizontalen W-Achse und das *Rollmoment* um diese Achse. Die W-Achse stellt die horizontale Projektion der Flugzeug-Längsachse dar und ist daher hinsichtlich ihrer Lage in der Horizontalebene flugzeugorientiert.

c) Die *Seitenkraft* in der horizontalen S-Achse und das *Längsmoment* um diese Achse. Die S-Achse ist vollständig flugzeugorientiert, weil im Windkanal eine Drehung des Modelles um die Flugzeuglängsachse nicht vorkommt.

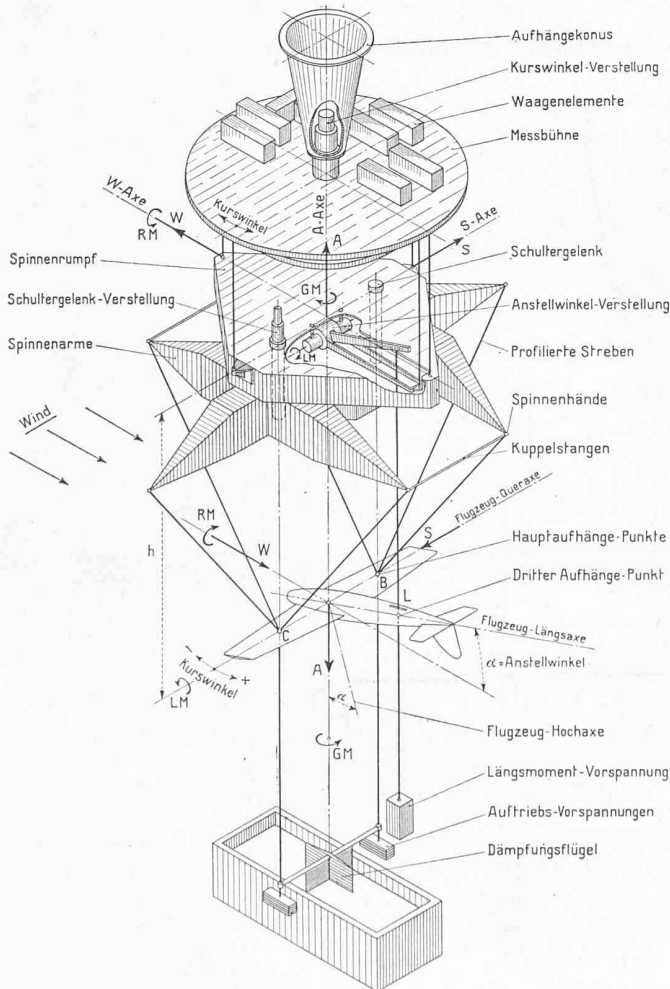


Bild 32. Genereller Aufbau einer Mehrkomponenten-Waage mit den Bezeichnungen der Einzelteile

In Bild 32 sind die vom Wind auf das Modell ausgeübten Kräfte und Momente eingezeichnet; an der Spinne sind sie in entgegengesetzter Richtung als von den Waagenelementen und den Vorspannungen ausgeübte Wirkungen eingetragen.

2. Generelles Schema des Uebertragungsmechanismus

Bild 33, das sich auf den Gr. W. K. bezieht, zeigt schematisch alle wesentlichen Glieder des Uebertragungsmechanismus zwischen den Angriffspunkten an der Spinne (Spinnenpunkte) und den Fixpunkten an der Messbühne (Bühnenpunkte). Die Lastaufhängepunkte der Waagenelemente bilden den Schluss des Uebertragungsmechanismus für jede Komponente.

Als Beispiel sei die *Auftriebs-Wägung* erklärt: Die Hauptauftriebskräfte werden bei A'S und A''S abgenommen und über die Hebel A'H1, A'H2, A'H1, A'H2, AH3 auf die Auftriebswaage geleitet. Die Untersetzung beträgt 50:1.

Die für die Messung des Rollmomentes massgebende Kraft R bildet zunächst eine Entlastung des Auftriebes. R muss daher mit der Untersetzung 50:1 auch auf die Auftriebs-

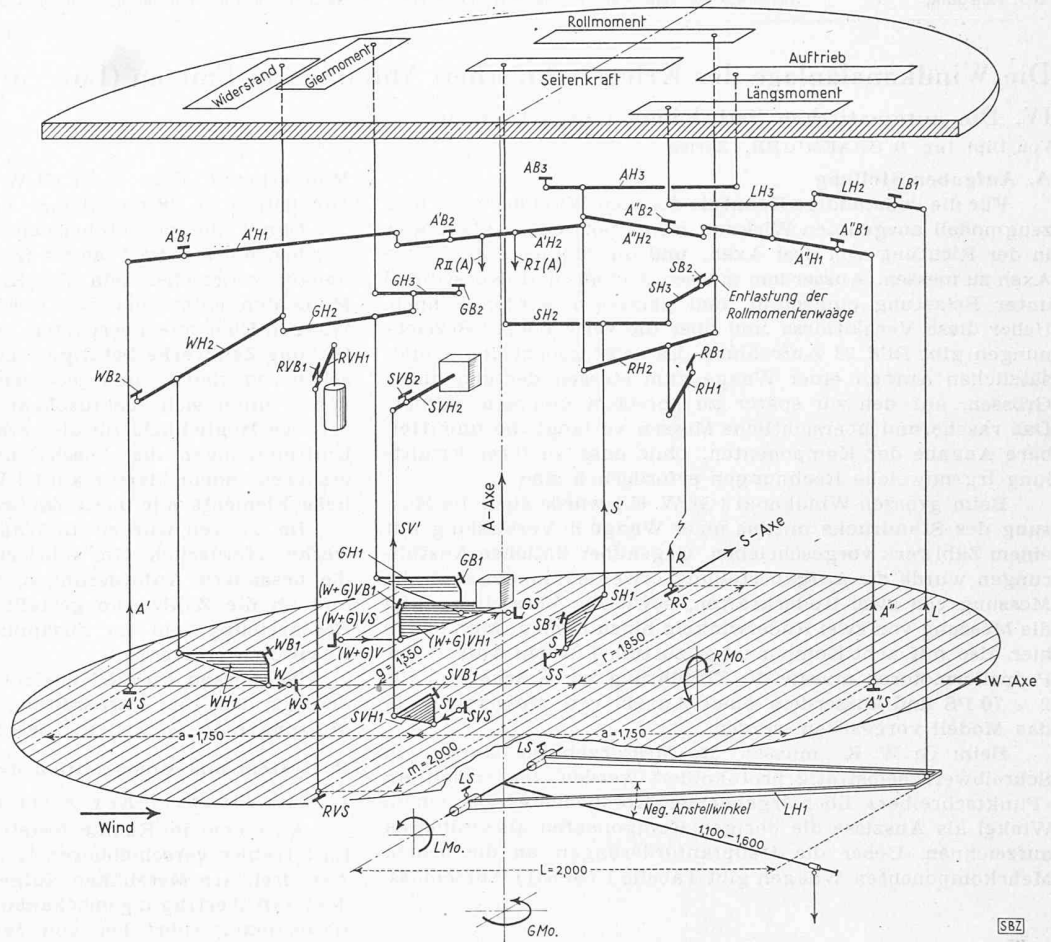


Bild 33. Prinzipschema des Uebertragungsmechanismus des grossen Windkanals

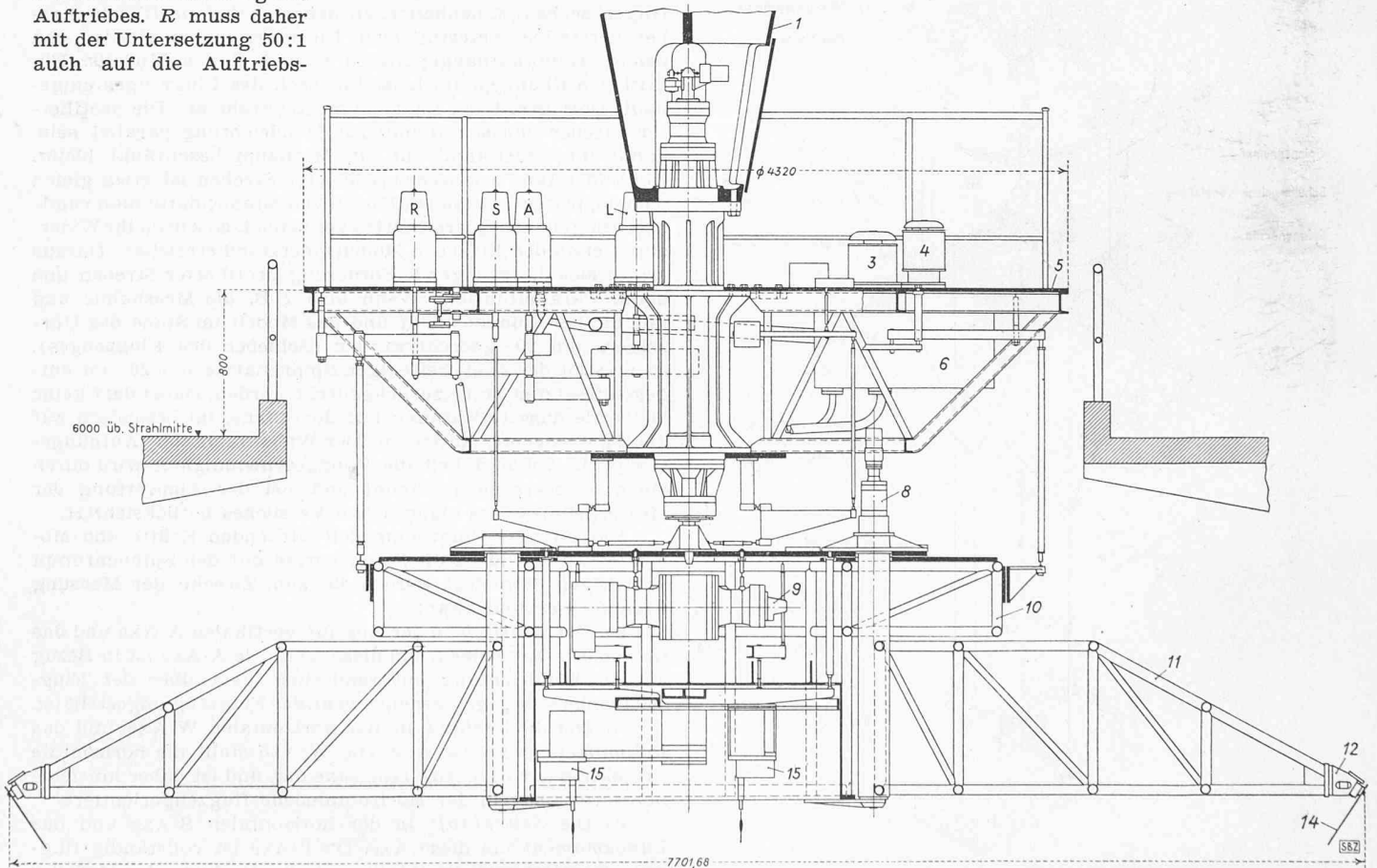


Bild 35. Achkomponenten-Waage des grossen Windkanals, Schnitt quer zum Wind, Masstab 1:40

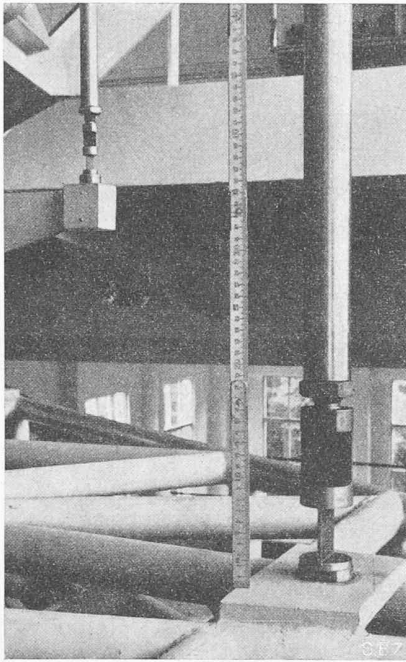


Bild 34. Bandgelenke, links für 250 kg Zugbelastung, rechts für 3500 kg

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 Untersezung 50 : 1 auf die Auftriebswaage geleitet werden, was durch die Verbindungsstange zwischen den Hebeln LH₃ und A''H₁ 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 Untersezung 50 : 1 auf die Auftriebswaage geleitet

werden müssen. Am Hebel A/H2 sind die beiden Punkte ersichtlich, an denen die Einleitung dieser Kräfte RI(A) und RII(A) in das Auftriebssystem 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

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 Uebertragungsmechanismus 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

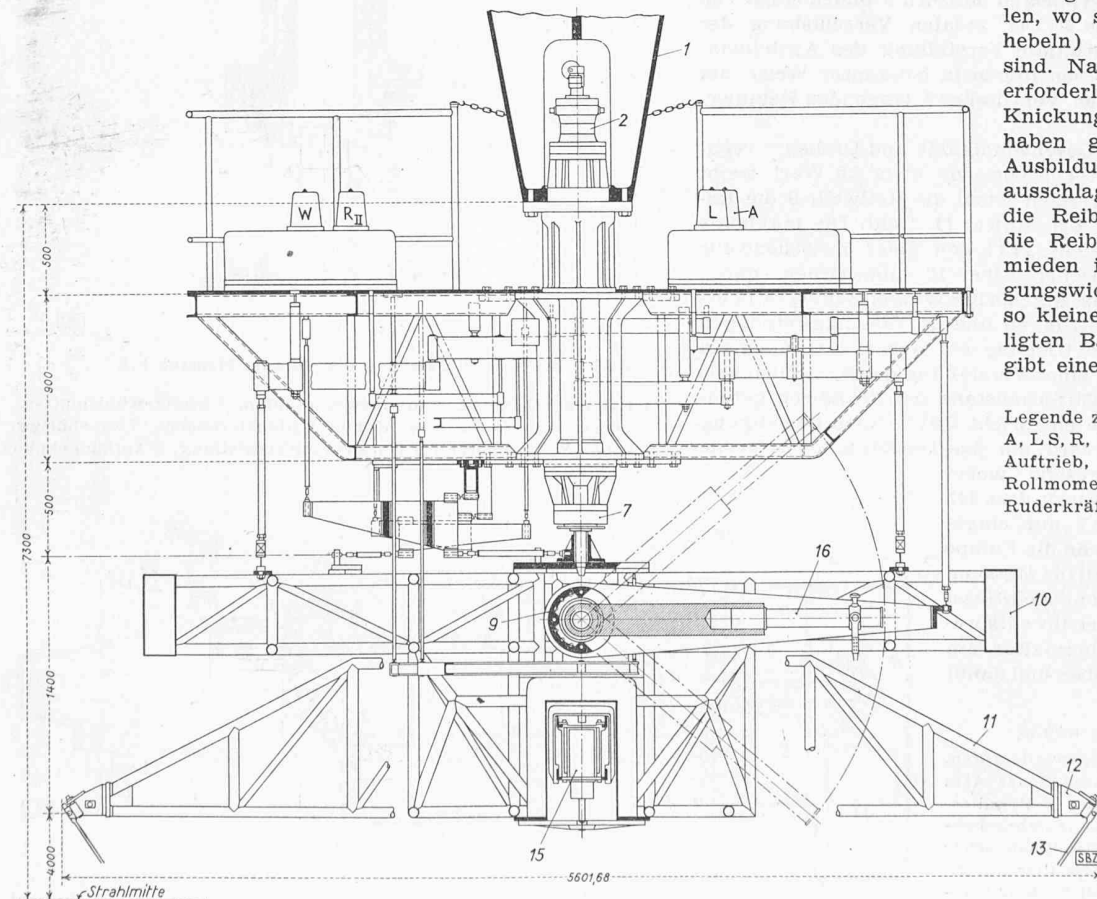


Bild 36. Wie 35, Schnitt mit dem Wind

Legende zu den Bildern 35 und 36:
 A, L, S, R, W, G, RI und RII Waagen für Auftrieb, Längsmoment, Seitenkraft, Rollmoment, Widerstand, Gierrmoment, Ruderkräfte, 1 fahrbarer Aufhängekonus, 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.

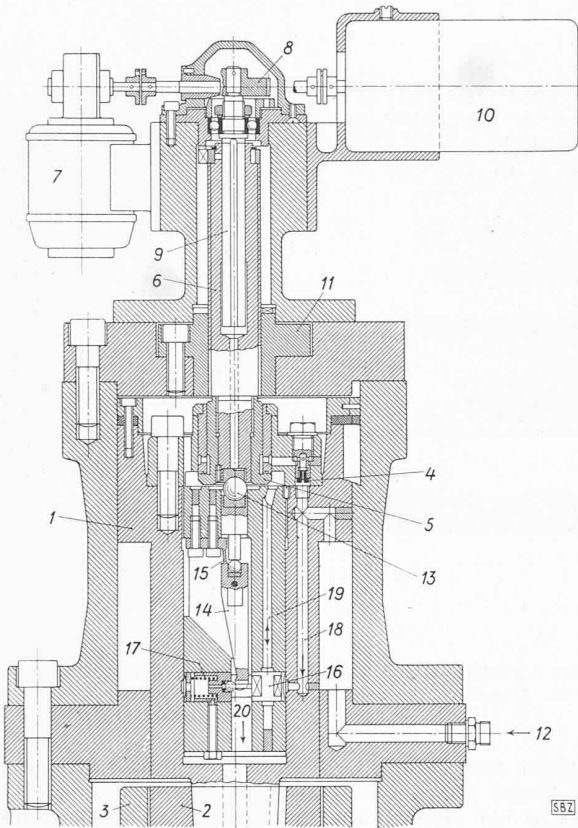


Bild 39. Servomotor und Steuerung zur Kurswinkel-Verstellung
Masstab 1 : 5

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 Oeldruckes eindeutig auf die Regulierspindel ab. Die konstruktiven Teile sind vollständig symmetrisch, weshalb die Oelvolumina, die die beiden Kolben bewegen, stets gleich gross sind. Wäre dies nicht der Fall, so entstünden Rollmomente in Abhängigkeit 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 Aufhängekonus fest eingebaut; sie dreht den in Bild 37 sichtbaren Bühnendrehzapfen 1. Bild 39 zeigt den Verstellmechanismus. Hier kommt nach Beendigung des Stellvorganges der Ventilteller 5 je nach dem Drehsinn des herrschenden Kursmomentes 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 eingebaut. Sie besteht aus dem Hebel 14, der sich um das Federbandgelenk 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 Ablauf 20 verbindet.

Die *Schultergelenkverstellung* (8, Bild 35) ist eine verkleinerte 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 elektrisch mit dem Geber der Kurswinkelverstellung so gekuppelt 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 g m	+ 12,5 mkg - 12,5 mkg 25 mkg	5 g m
5. Längsmoment	+ 600 mkg - 400 mkg 1000 mkg	50 g m	+ 21,5 mkg - 14,5 mkg 36 mkg	5 g m
6. Rollmoment	+ 350 mkg - 350 mkg 700 mkg	50 g m	+ 12,5 mkg - 12,5 mkg 25 mkg	5 g m
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 Ableseung 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	²⁾ Bezogen auf einen Radius von 100 mm der die Ruder betätigenden Seilscheibe	
11. Ruderkraft II	70 kg	5 g		
12. Ruderausschlag I	beliebig	0,05° ²⁾		
13. Ruderausschlag II	beliebig	0,05° ²⁾		

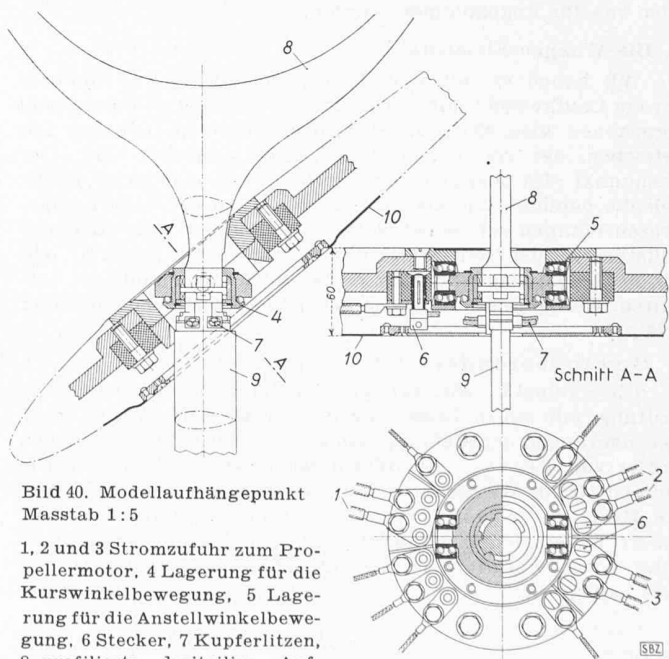


Bild 40. Modellaufhängepunkt
Masstab 1 : 5

1, 2 und 3 Stromzufuhr zum Propellermotor, 4 Lagerung für die Kurswinkelbewegung, 5 Lagerung für die Anstellwinkelbewegung, 6 Stecker, 7 Kupferlitzten, 8 profilierte dreiteilige Aufhängegestrebe, 9 profilierter Vorspannungsstab mit eingebauten Stromleitern, 10 Modell

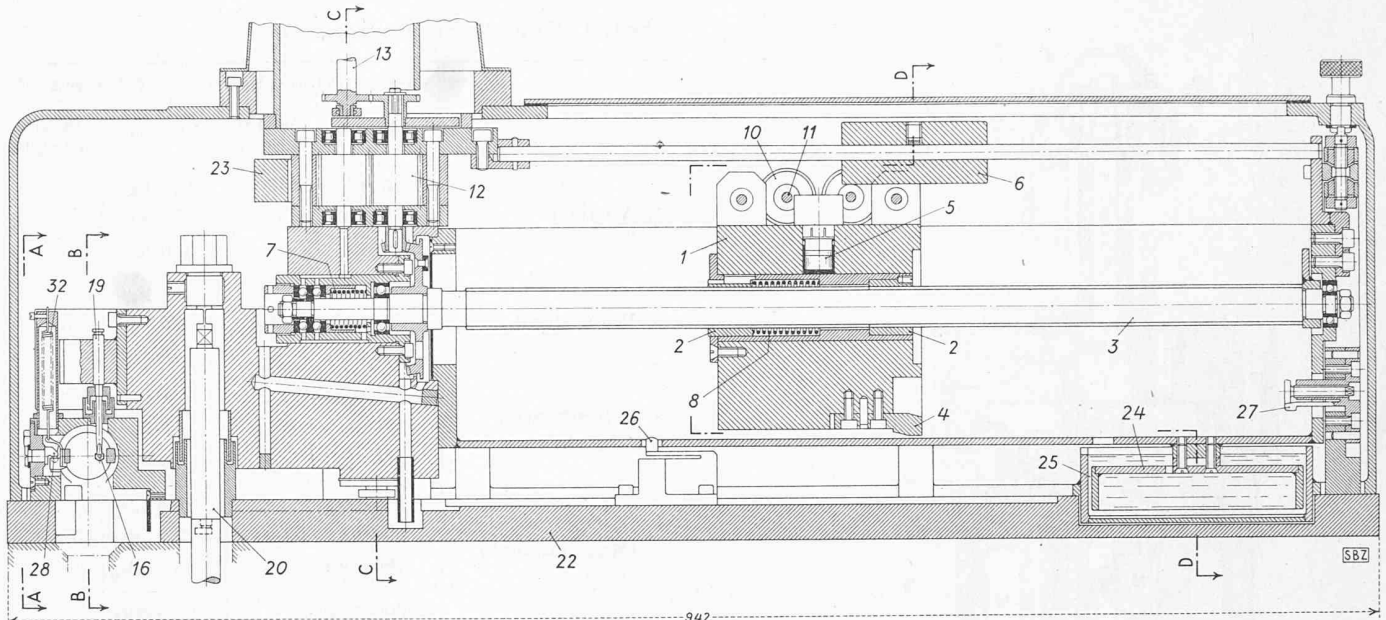


Bild 41. Waagenelement, Längsschnitt, Masstab 1:5

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 Aufhängestriemen 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 verstellbar 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 (Verlagen en Verhandelingen van het Nationaal 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.

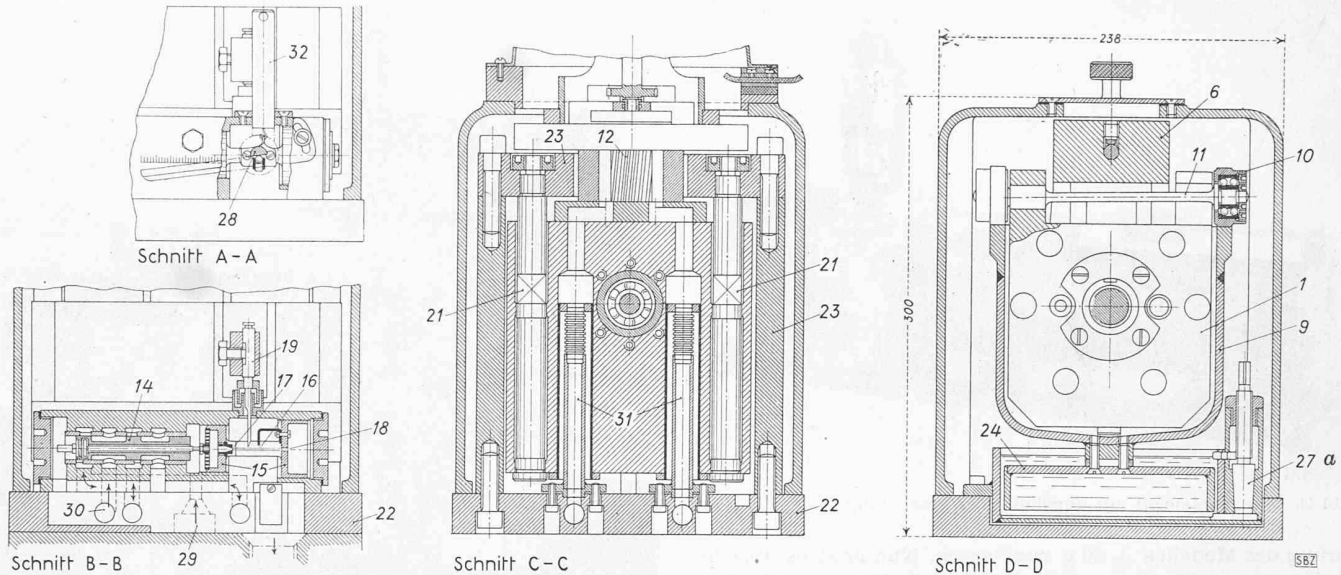


Bild 42. Querschnitte und Einzelheiten zu Bild 41

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 Durchfluspalt 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 Verklemmung 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

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

Komponente	Soll-Last	Anzeige	Differenzen in	
	kg bzw. kgm	kg bzw. kgm	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
Längsmoment	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
Kursmoment	101,25	101,10	- 0,15	- 1,40
	202,50	202,77	+ 0,27	+ 1,33

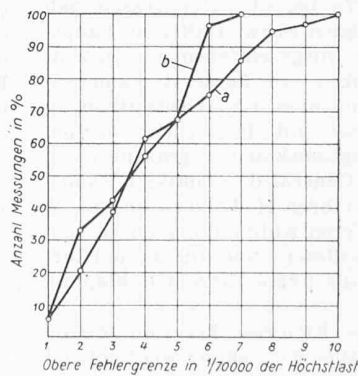


Bild 43. Fehlerhäufigkeit eines Waagenelementes zu 70 kg Höchstlast in g.

a) erste Ausführung, b) spätere Ausführung

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-

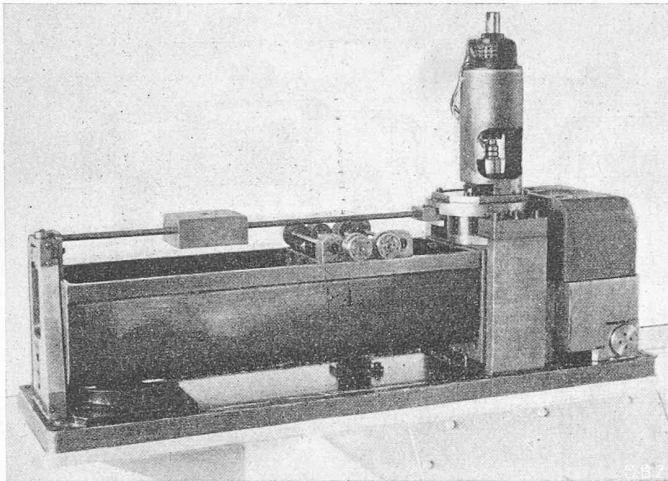


Bild 44. Waagenelement mit abgehobener Verschalung

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 ausgemerkten Beträgen. Bei der Adjustierung der Gesamtwagen und im besonderen bei der Ausmerzung der Nebenwirkung einer Komponente auf andere bot die zuver-

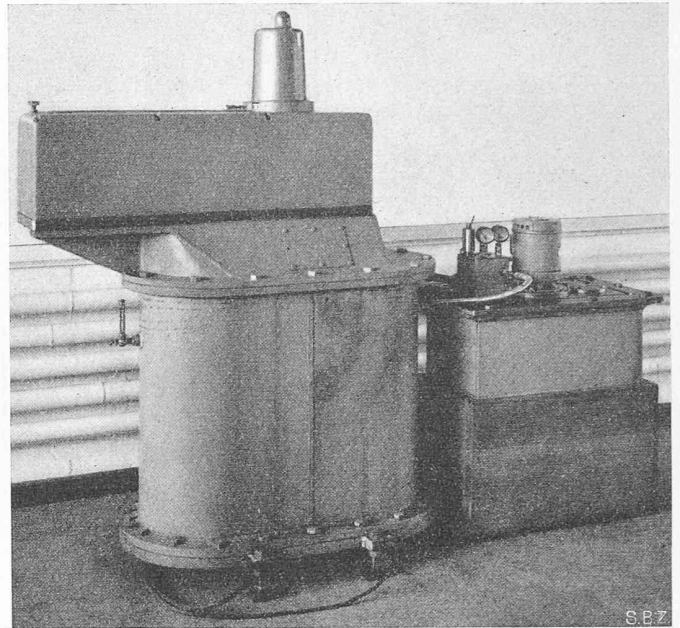


Bild 45. Staudruckwaage, unten Behälter für die zwei Glocken

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. A n d r e a e, 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

- Der heutige Stand der Schweissttechnik
- Die Ausbildung der Knotenpunkte
- Stabilität und Festigkeit dünner Bleche
- Biegung und Verdrehung vollwandiger Träger

II. Neuere Bauweisen des Massivbaues

- Fortschritte in der Beschaffenheit des Betons
- Der vorgespannte Beton
- Neue Armierungstypen
- 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*.