

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 100 (1982)  
**Heft:** 46

**Artikel:** Die Modell-Hecksstielhalterung im Deutsch-Niederländischen Windkanal  
**Autor:** Isler, Rolph / Isler, Urs  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-74892>

#### **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:** 11.01.2026

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

# Die Modell-Heckstielhalterung im Deutsch-Niederländischen Windkanal

Von Rolph und Urs Isler, Zürich

Der grösste und modernste Windkanal Europas, ein deutsch-niederländisches Gemeinschaftsprojekt, wurde im letzten Herbst im Noordoostpolder der Niederlande in Betrieb genommen und wird der europäischen Luftfahrtindustrie ermöglichen, mit der Spitze der künftigen Flugzeugentwicklung Schritt zu halten. Der Windkanal ist alleine schon hinsichtlich Messstrecken-Grösse, Geschwindigkeit und Reynoldscher Zahl erheblich leistungsfähiger als bestehende Anlagen. Aber auch betreffend Strömungsqualität, Ausstattung, Messeinrichtung und Verwendungsspektrum setzt diese Grossanlage neue Massstäbe.

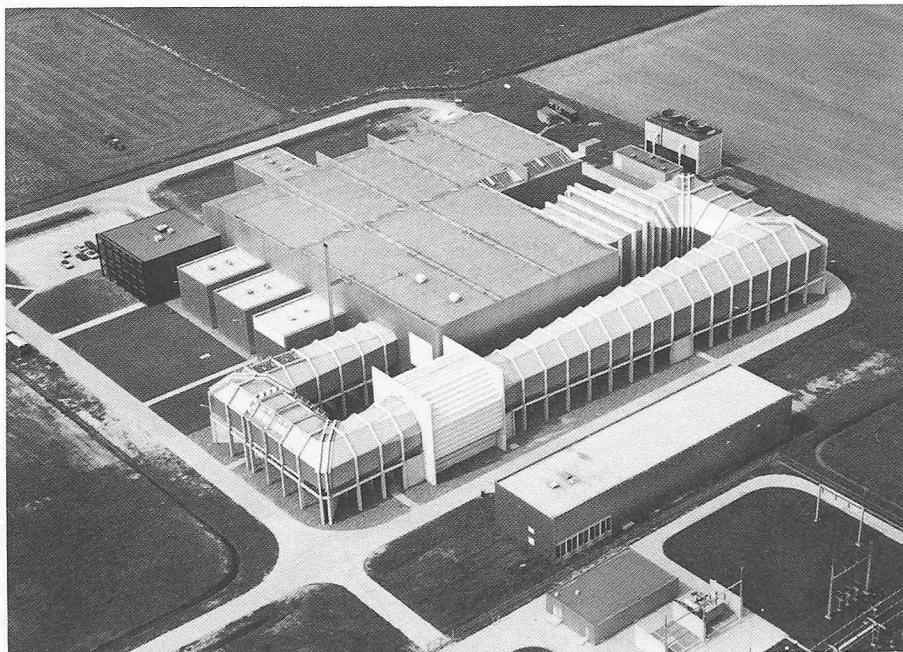
Eine zentrale Stellung der Messausstattung nimmt die Modell-Heckstielhalterung ein. Sie ist für alle Bewegungen des Modells im Luftstrom verantwortlich und gewährleistet damit eine wirklichkeitsnahe Simulation aller Flugzustände. An die Reproduzierbarkeit der Positionierung werden sehr strenge Bedingungen gestellt, da man die selbe Fluglage unter verschiedenen aerodynamischen Modifikationen am Modell messen möchte. Die Ergebnisse sind nur dann vergleichbar, wenn die Versuchsbedingungen reproduzierbar sind. Im folgenden Bericht werden die Problematik, die Lösungen und die Realisierung dieser Modell-Heckstielhalterung dargelegt.

## Die Entstehung der DNW

In den sechziger Jahren haben Bestandsaufnahmen der aerodynamischen Versuchsanlagen in Europa ergeben, dass die derzeitig verfügbaren Windkanäle hinsichtlich Grösse und Leistungsfähigkeit den Anforderungen anspruchsvoller Entwicklungsarbeiten nicht genügen. Insbesondere im *Niedergeschwindigkeitsbereich*, in dem so wichtige Probleme wie die der Start- und Landephase, der VSTOL-Technik einschliesslich Triebwerksimulation, der Rotoraerodynamik und Aeroelastik zunehmend an Bedeutung gewonnen haben, machte sich der *Mangel an ausreichenden Simulationsmöglichkeiten* bemerkbar. Die europäische Luftfahrt-

industrie sah sich deshalb in ihrer Entwicklungstätigkeit so stark eingeschränkt, dass sie die Wettbewerbsfähigkeit in Frage stellen musste. In Deutschland und Holland entstanden darauf erste Überlegungen für die Realisierung je eines grossen *Unterschallkanals*. Das deutsche Projekt GUK, ausgearbeitet von der DFVLR (Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt), sollte mit zwei Messstrecken von der Grösse  $9,5 \text{ m} \times 9,5 \text{ m}$  und  $6 \text{ m} \times 6 \text{ m}$  (max. Geschwindigkeit von  $65 \text{ m/s}$  bzw.  $150 \text{ m/s}$ ) ausgerüstet werden, während in Holland im NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) der sog. LST (Querschnitt  $8 \times 6 \text{ m}$ ) auf dem Papier Gestalt annahm. Zweifel an einem wirtschaftlichen Betrieb zweier Anla-

Ansicht der Deutsch-Niederländischen Windkanalanlage (DNW) in Vollenhove, Noordoostpolder (NL)



gen waren Anlass, die Möglichkeiten eines Gemeinschaftsprojektes zu erwägen. Zudem wiesen beide Vorprojekte ähnliche Auslegungsmerkmale hinsichtlich der Bauart, der Grösse und der Leistung auf. Im Jahre 1975 wurde darauf eine Fachkommission mit der Aufgabe der Erarbeitung einer technischen Gemeinschaftslösung beauftragt.

Zähe Verhandlungen und beidseitige Bereitschaft zur Zusammenarbeit führten Ende 1975 zum Konzept des DNW (Deutsch-Niederländischer Windkanal). Diese Kompromisslösung zwischen GUK und LST weist folgendes Konzept auf:

- drei auswechselbare Messstrecken mit den Querschnitten von  $9,5 \text{ m} \times 9,5 \text{ m}$ ,  $8 \text{ m} \times 6 \text{ m}$  und  $6 \text{ m} \times 6 \text{ m}$  und max. Windgeschwindigkeiten von  $65$ ,  $120$  bzw.  $150 \text{ m/s}$ ;
- Verwendung der bereits weit ausgearbeiteten Konstruktion der LST-Röhre mit lokalen Anpassungen an die GUK-Messstrecken;
- Antriebsleistung von etwa  $13 \text{ MW}$ ;
- Möglichkeit eines Luftaustauschs;
- Standort im Noordoostpolder der Niederlande.

Am 27. August 1980 ist der DNW durch die zuständigen Minister beider Länder feierlich eröffnet und offiziell in Betrieb genommen worden.

## Technische Beschreibung der Anlagen

Bild 1 gibt einen Überblick über die gesamte Windkanalanlage. Kernstück ist die als schmales Rechteck angeordnete geschlossene Röhre (1) mit einer gesamten Achslänge von  $318 \text{ m}$ . Die ausgedehnte Parkhalle (3) nimmt die auswechselbaren Messstrecken auf, die sich nicht im Einsatz befinden. An die Parkhalle schliessen sich unmittelbar mehrere kleine Hallen an, und zwar eine Versuchshalle (5) mit Versorgungsanschlüssen für statische Tests (z. B. Triebwerksimulation), zwei Modellmontagehallen (6 und 7), eine Eichhalle (9) und das Bürogebäude (8). Die zentrale Steuerwarte (4) nimmt auch die EDV-Anlage auf. Eine Maschinenhalle (11), ein Zwillingskühlturm (12) und die Energieeinspeisestation ergänzen den Gebäudekomplex.

### Drei wechselbare Messstrecken

Typisches technisches Merkmal des DNW sind dessen drei wechselbare Messstrecken. Dies wurde mit einer Kombinationsmessstrecke, bei der durch Verfahren der Seitenwände die Querschnitte  $8 \times 8 \text{ m}$  und  $6 \times 6 \text{ m}$  eingestellt werden, sowie durch eine geson-

derte 9,5 m  $\times$  9,5-m-Messstrecke realisiert. Beim Ändern der Konfiguration werden jeweils auch die entsprechenden Düsen- und Übergangssektionen ausgewechselt bzw. angepasst. Die einzelnen Sektionen werden mit Hilfe von Luftkissenelementen durch die Hallen bewegt. Diese sind bis zu 16 m hoch und wiegen etwa 230 t. Ein kompletter Messstreckenwechsel ist in etwa acht Stunden durchführbar. Mit den drei Messstrecken kann der DNW ein sehr breites Aufgabenspektrum abdecken.

- In der Messstrecke mit einem Querschnitt von  $8\text{ m} \times 6\text{ m}$  und maximalen Windgeschwindigkeiten von 430 km/h werden vorrangig die *Start- und Landeeigenschaften* künftiger Flugzeuge untersucht. Dabei stehen Gesichtspunkte der *Sicherheit, Treibstoffersparnis und Umwelt-freundlichkeit* im Vordergrund. In diesem Zusammenhang spielt auch die *Weiterentwicklung auftriebserhöhender Mittel* (Klappensysteme an den Tragflügeln) eine wichtige Rolle.
- Die  $6\text{ m} \times 6\text{-m}$ -Messstrecke mit maximal 540 km/h eignet sich besonders für Untersuchungen von *Schnellhubschraubern* und *dynamischen Problemen* (z. B. Flattern).
- Für sehr grosse und daher sehr *wirklichkeitsnahe Modelle* mit Spannweiten bis zu 7 m ist die  $9,5\text{ m} \times 9,5\text{-m}$ -Messstrecke vorgesehen. Die Höchstgeschwindigkeit von etwa 230 km/h reicht aus, um auch das weite Feld *nicht-luftfahrttechnischer Anwendungen* (Gebäude, Brücken, Schiffe, Original-Nutzfahrzeuge) miteinzubeziehen.
- Die vierte, sogenannte «offene» Messstrecke, bei der ein Luftstrahl von  $8\text{ m} \times 6\text{ m}$  Querschnitt frei durch die grösste schalltote Halle der Welt strömt, ist besonders für *aero-akustische Untersuchungen* konzipiert. Hier wird der von der Flugzeugzelle, den Triebwerken und Rotoren verursachte Lärm gemessen, um wirksame Massnahmen zur Lärmreduzierung bei Start und Landung entwickeln zu können.

Im Hinblick auf diese aeroakustischen Untersuchungen sind Massnahmen zur Reduzierung des Windkanal-Eigenlärms getroffen worden. Diese betreffen schalldämmende Auskleidungen der gesamten Messhalle sowie der ersten und vierten Umlenckecke.

Beim Bau der Anlage wurden besonders die sehr hohen Anforderungen an die *Messgenauigkeit* berücksichtigt. Für die 318 m lange Windkanalröhre, die aus vorgefertigten Betonplatten besteht, waren *maximale Toleranzen* von 30 mm zugelassen. Die aerodynamischen Waagen, mit denen Luftkräfte

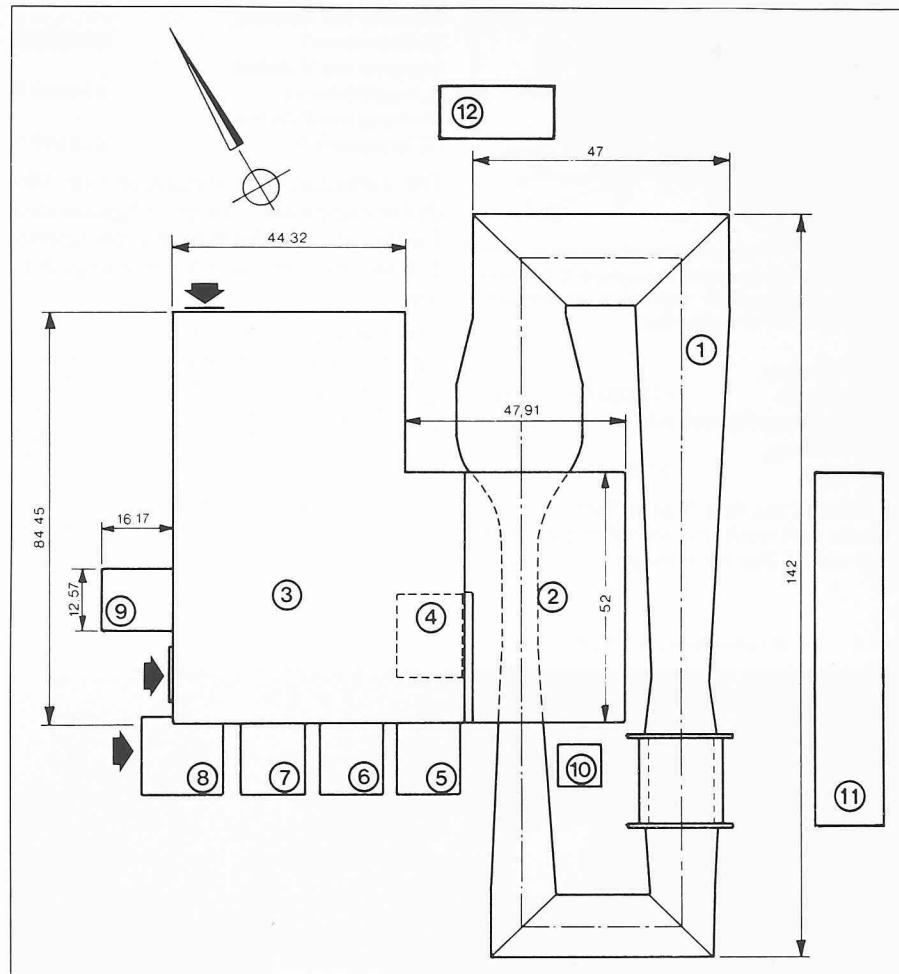


Bild 1. Grundriss der Gesamtanlage

bis zu 6 Tonnen gemessen werden können, haben eine Genauigkeit von 10 g. Schon diese zwei Beispiele zeigen, welch hohe Anforderungen an Planung, Entwurf und Ausführung gestellt und erfüllt wurden.

Am Beispiel der Modell-Heckstielhalterung wird beschrieben, wie gross der Aufwand war, um die hohen Ansprüche des DNW zu erfüllen. Auftragnehmer für dieses Flugsimulationsgerät war die Firma Turbo-Lufttechnik in Zweibrücken. Sie zeichnete für die Konstruktion und Statik der Strukturteile sowie für den Grossteil der Montage verantwortlich. Mit der Konstruktion und Realisierung des Verstellmechanismus der Achsen, der gesamten Entwicklung des hydraulischen und elektrischen Steuersystems, der Sicherheitsüberwachung sowie der Auslegung der Hydraulikversorgung wurde das Ingenieurbüro Isler beauftragt.

## Die Modell-Heckstielhalterung

## Aufgabenstellung

Die Heckstielhalterung (Sting) hat im Windkanal die Aufgabe, das Modell in jeder Fluglage in der Strömung zu halten.

ten. Der Mechanismus ist dabei neben dem Modellgewicht von maximal zwei Tonnen den verschiedensten aerodynamischen, statischen und dynamischen Lasten ausgesetzt. Um das Modell ruhig im Luftstrom zu halten, muss die Konstruktion möglichst steif ausgeführt sein. Die Modellumströmung soll andererseits durch die Halterung wenig gestört werden, was zur Forderung schlanker Bauweise führt.

Im Pflichtenheft der Positionierung hat die Reproduzierbarkeit erste Priorität, denn erst damit können Messungen bei kleinen Änderungen der Anströmung oder Modifikationen am Modell verglichen werden.

Für die Vertikalbewegung Z stellte der Auftraggeber die Forderung des Nachvollzuges einer kompletten Flugphase, der Landesimulation. Dieser Bewegungsablauf, der sog. «Special Use» schreibt eine Geschwindigkeit von 5 m/s vor, bei gleichzeitiger Verstellung von  $\alpha$  mit 40 °/s.

Im folgenden ist ein Auszug aus dem anspruchsvollen Pflichtenheft gegeben. Zur Definition der Bewegung diene Bild 2.

An aufzunehmenden Modellkräften und -momenten wurden gefordert:

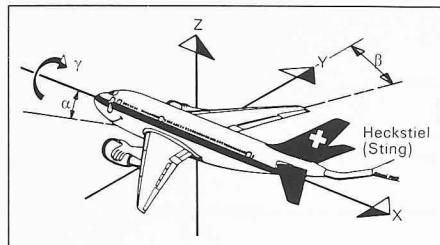
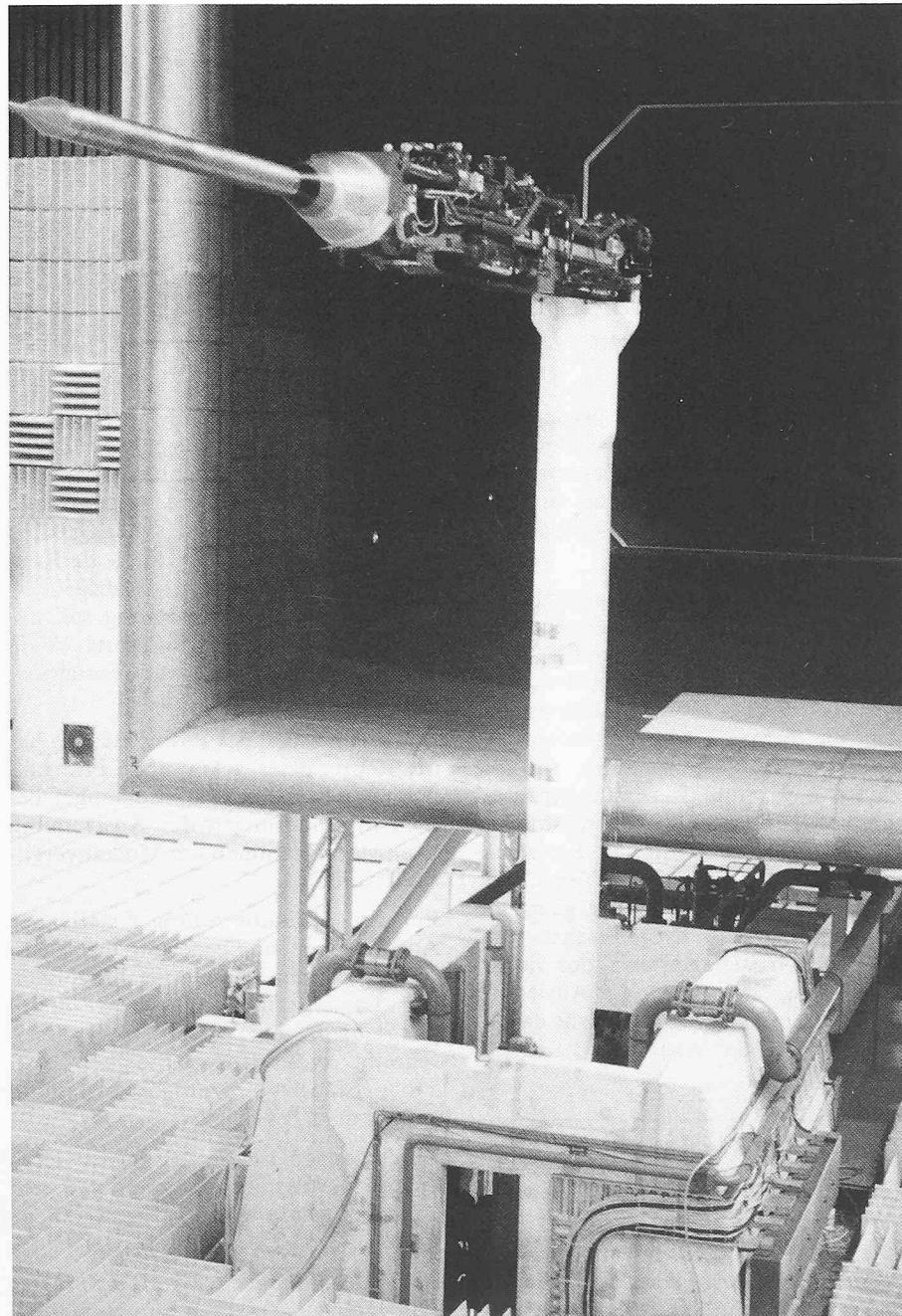


Bild 2. Bewegungen am Flugzeugmodell. X: Widerstand Y: Seitenkraft Z: Auftrieb  $\alpha$ : Anstellwinkel  $\beta$ : Schiebewinkel  $\gamma$ : Rollwinkel

In X-Richtung (Widerstand) +12 500 bis -7 500 N  
 In Y-Richtung (Seitenkraft)  $\pm 12 500$  N  
 In Z-Richtung (Auftrieb) +35 000 bis -15 000 N

Ein Modell mit dem Maximalgewicht von 2 Tonnen darf somit im Extremfall einen Auftrieb von 5,5 Tonnen erzeugen.

Bild 3. Die 30 t schwere Heckstielhalterung mit Torpedo und Schwert in der 16 m tiefen Aufnahmegrube



		Bereich	Genauigkeit
Moment um X-Achse (Rollmoment)	$\pm 15 000$ N	Anstellwinkel $\alpha$	+45° bis -15° $\pm 0,02^\circ$
Moment um Y-Achse (Längsmoment)	$\pm 14 000$ N	Schiebewinkel $\beta$	+30° $\pm 0,02^\circ$
Moment um Z-Achse (Giermoment)	$\pm 12 000$ N	Rollwinkel $\gamma$ (mechanisch)	360°
		seitliche Versetzung	$\pm 2000$ mm $\pm 1$ mm
		Höhenversetzung	+2250 bis -4395 mm $\pm 1$ mm

Die zulässigen Deformationen im Modellbezugspunkt unter obgenannten Lasten und der Annahme eines unendlich steifen Stiels wurden wie folgt definiert:

Verschiebung in X-Richtung	50 mm
Verschiebung in Y-Richtung	200 mm
Verschiebung in Z-Richtung	50 mm
Drehung um X-Achse	0,5°
Drehung um Y-Achse	0,5°
Drehung um Z-Achse	2°

Die Bereiche und die dazugehörigen Anzeige- und Reproduziergenauigkeiten mussten wie folgt erfüllt werden:

hierzu waren die folgenden Geschwindigkeiten gefordert:

*Geschwindigkeit im «Normal Use»*

Verstellung Anstellwinkel $\alpha$	0 bis 5°/s
Verstellung Schiebewinkel $\beta$	0 bis 5°/s
Verstellung Höhenlage Z	0,5 m/s

*Geschwindigkeiten im «Special Use»*

Verstellung Anstellwinkel $\alpha$	max 40°/s
Verstellung Höhenlage Z (nach unten)	max. 5 m/s
bei einer max. Beschleunigung Z von	$\pm 5$ m/s <sup>2</sup>

Im «Special Use» werden die Schiebewinkel  $\beta$  nicht verstellt, und die Genauigkeitsanforderungen sind gegenüber «Normal Use» etwas gelockert.

Wer die vorstehenden Anforderungen näher analysiert, könnte leicht zur Auffassung gelangen, hier habe krankhafter Perfektionismus in die Welt technischen Wunschedenkens geführt. Wenn auch nicht verschwiegen werden darf, dass Windkanalbauer oft einem Hauch dieser Krankheit erliegen, so müssen doch die Anforderungen im Zusammenhang mit der heutigen *Messtechnik* gesehen werden; nur so werden die extremen Zahlen verständlich. Es geht in einem modernen Windkanal nicht darum, zu untersuchen, ob ein Flugzeug fliegt. Diese Frage haben die Gebrüder Wright am 14. Dez. 1903 am Kill-Devil-Hügel beantwortet. Im Konkurrenzkampf um schnellere, ökonomischere und leisere Flugzeuge geht es heute um die Untersuchung von Detailmodifikationen. Verbesserung von Promillen im Widerstand können für die Konkurrenzfähigkeit eines Verkehrsflugzeugprojektes entscheidend sein. Die Messtechnik hat sich diesem harten Kampf anzupassen. Die reproduzierbare Genauigkeit aller Einstellgrößen muss deshalb mindestens um eine Zehnerpotenz grösser sein als die Auflösung der Modellmessung.

### Geschichtlicher Abriss

In der Auslegung der gesamten Anlage war der Umstand erleichternd, dass für die konstruktive Gestaltung des *Torpedos* (Bild 3) eine äusserst fundierte Vorstudie des NLR zur Verfügung stand. Für das Konzept von *Schwert*, *Schwertführung* und die *Auslegung der Steuerung* mussten aber infolge der extrem hohen Anforderungen neue Wege gesucht werden. Gemeinsam mit dem

Hauptauftragnehmer sowie dem Auftraggeber DNW wurde schliesslich be schlossen, das vom Büro Isler vorge schlagene Steuerungskonzept einer ein gehenden Simulationsstudie zu unter ziehen. Das hydraulische Institut der *Technischen Hochschule Aachen* hatte die anspruchsvolle Aufgabe übernom men, die servohydraulische Regelung in bezug auf die zu erwartende Ge nauigkeit und auf dynamisches Ver halten zu analysieren. Die Resultate waren aussagekräftig und gaben wichtige Hin weise für zusätzlich notwendige Soll werteingaben und Rückführungen in die analogen Regelungskreise. Die Hoffnung, damit unverzüglich an die Realisierung herantreten zu können, zerschlug sich, da die hydraulische Firma, die für die gesamte Ausführung von Hydraulik- und Analogsteuerung hätte verantwortlich zeichnen sollen, aus personellen Gründen kapitulieren musste. Es galt nun, aus schweizeri schen und deutschen Firmen ein Entwicklungs- und Fabrikationsteam zusammenzustellen.

Wenn es dann gelungen ist, in kurzer Zeit das Konzept zu definieren und zu entwickeln, dann ist es dem glücklichen Umstand zu verdanken, dass alle be teiligten Firmen Spitzenkräfte für diese Aufgabe zur Verfügung gestellt haben. Die Komplexität der gesamten Anlage liess es als ratsam erscheinen, in einer Werkerprobung bei von Roll, Bern, den Mechanismus aller Bewegungen wie auch die Steuerung zu erproben. Dabei wurden die Z-Bewegung in der Horizontalen, die übrigen Bewegungen auf einer provisorischen Halterung er probt. Das fehlende, an den Z-Zylindern wirkende Gewicht wurde durch 80 bar Stickstoff ersetzt. Der nicht vor han dene Einfluss der Massenkräfte musste in Kauf genommen werden. Die Spez ifikationen von Geschwindigkeit und Genauigkeit wurden erfüllt, was gute Voraussetzungen für eine kurze In betrieb- und Erprobungsphase beim DNW ergab. Ein Spezialistenteam vom *Aeroelastischen Institut der DFVLR Göttingen* führte schon in Bern erste Schwingungsversuche durch. Mitte Okto ber 1979 fand der Transport nach Noordoostpolder statt, und drei Tage vor Weihnachten erhob sich die 30 Tonnen schwere Stinghalterung erstmals aus der 16 m tiefen Grube. Mitte Februar 1980 wurde der erste gesteuerte «Spe cial Use» gefahren.

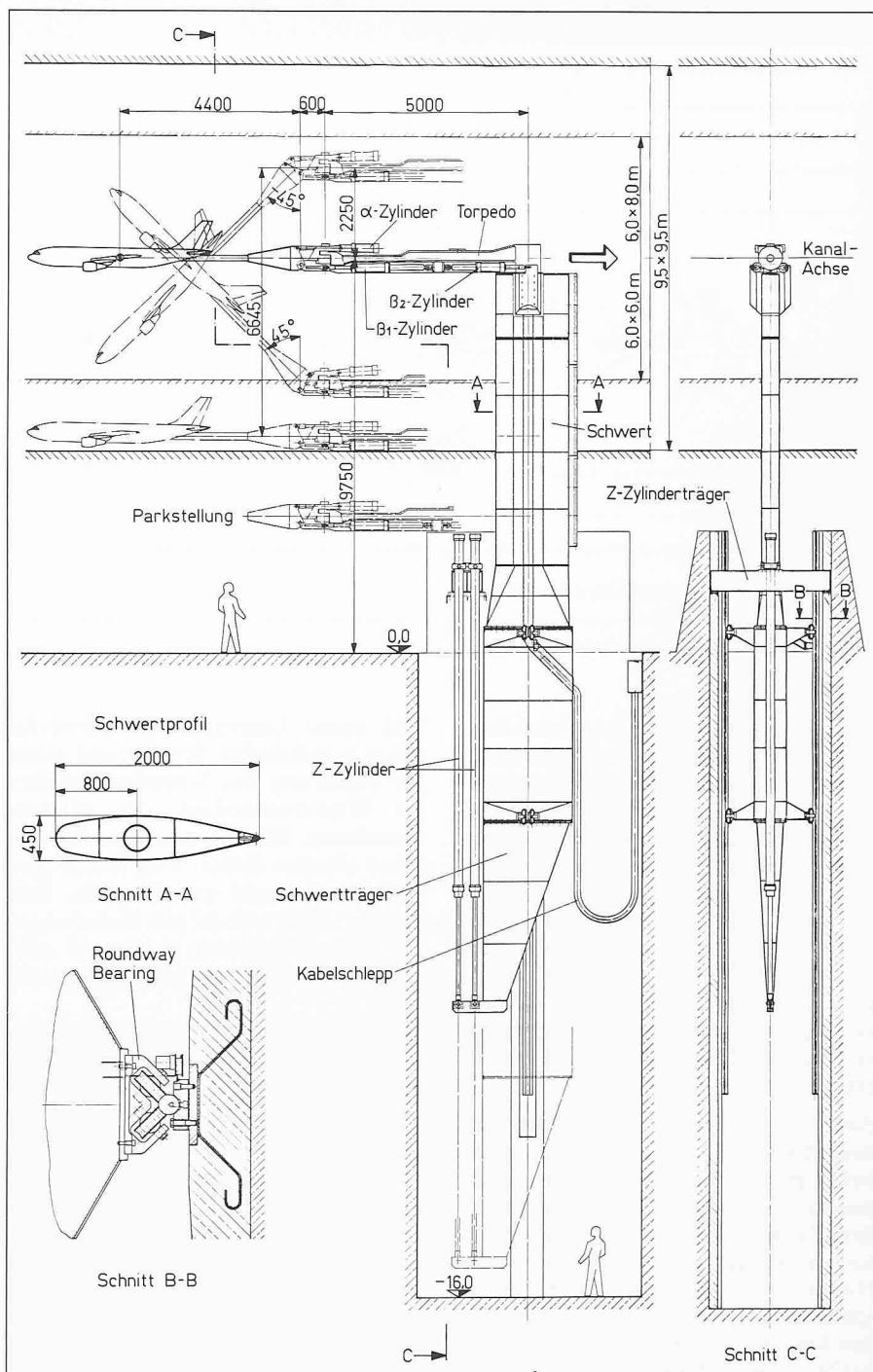
Im Rückblick darf festgehalten werden, wie schwierig sich die Koordination bei einer derart geographisch breiten Streu ung des Projektierungsteams gestaltet. Der monatliche Zusammenzug der Ver antwortlichen zum Gedankenaus tausch und zur Formulierung der näch sten Zwischenziele war eine unabding-

bare Voraussetzung. Es war eine der Hauptaufgaben des Projektleiters, die Defintion der Schnittstellen zwischen den einzelnen Komponenten ständig der neuesten Entwicklung anzupassen. Das Nutzen der heutigen Möglich keiten von Rechensimulationen in der Entwurfsphase sowie der Trockener probung im Fabrikationswerk waren notwendige Etappen in der Projekt Ge schichte, denn es wäre nie gelungen, ein derartiges Projekt auf Anhieb zu optimieren.

## Die technische Lösung

Bild 4 orientiert über den konstruktiven Aufbau der Heckstielhalterung.

Bild 4. Aufbau der Heckstielhalterung



Deutlich ersichtlich sind zwei charakte ristische Baugruppen, namentlich die senkrechten Strukturteile mit Schwert, Schwertträger und Z-Zylinder und der Verstellmechanismus von Schiebe- und Anstellwinkel, das sog. *Torpedo*. Das letzte erhält aus aerodynamischen Gründen noch eine strömungsgerechte Verkleidung.

Die *Hauptlagerung des Schwertträgers*, und damit des ganzen Mechanismus, ist über sog. *Roundway-Bearings*, eine Art *Doppelpanzerrollen*, auf zwei 10 m lan gen Führungsstangen geführt. An diese Lagerstangen, die im Beton verankert sind, werden hohe Präzisionsanfor derungen gestellt. Die Ist-Masse dürfen in der Vertikalen sowie auch in der Di

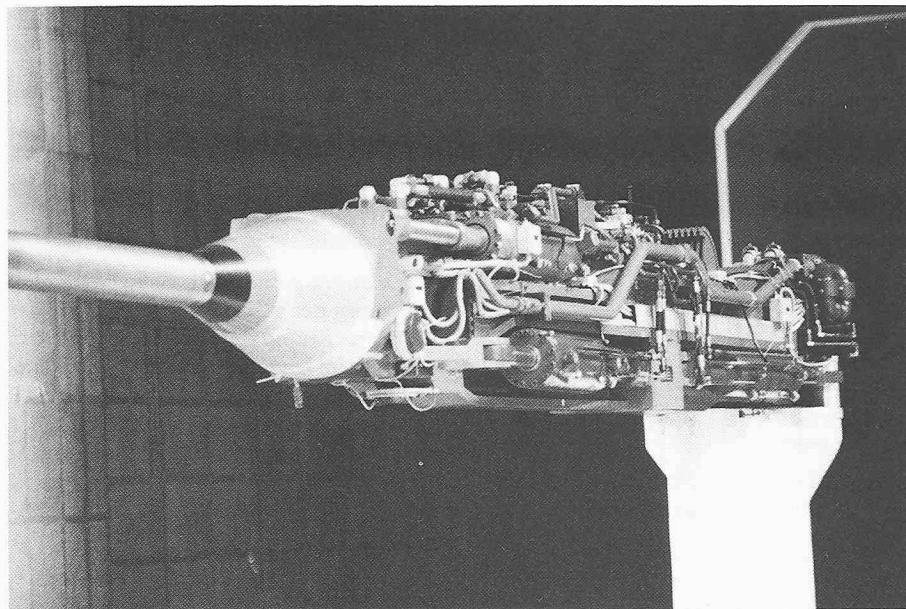


Bild 5. Torpedo mit den hydraulischen Steuerungs- und Verstelleinrichtungen

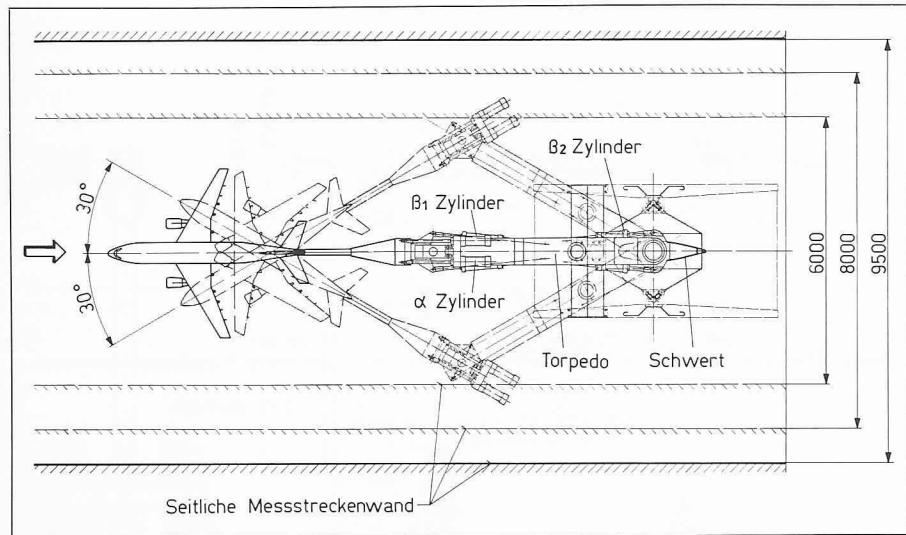


Bild 6. Torpedo. Schiebewinkelmechanismus

stanz zueinander nur 0,1 mm vom Sollmass abweichen. Fehler würden unzulässige Verschiebungen des Modellbezugspunktes ergeben. Die niederländische Spezialität einer negativen Meereshöhe hat beim Bau der 16 m tiefen Grube wohl bautechnischen Aufwand erfordert, für die Lagerung aber ist der Umstand des hohen Grundwasserspiegels und die damit verbundene gute Umspülung von besonderem Vorteil. Die kleinen Temperaturdifferenzen haben eine praktisch spielfreie Führung erlaubt.

Am Schwertträger sind die beiden Verstellzylinder für die Vertikalbewegung befestigt. Sie sind so dimensioniert, dass bei einem Ausfall eines der anderen Zylinder die Heckstielhalterung zu tragen vermag. Der Zu- und Abfluss des Hydrauliköls sowie sämtliche elektrischen Steuer- und Messleitungen werden über einen zentralen Kabelschlepp geführt. Der Schwertträger wird über-

halb seiner Lagerung zum aerodynamisch ausgebildeten Schwert und damit zur Halterung des Torpedos, welches die Winkelverstellung des Modells übernimmt. Hier ist mechanische Präzision oberstes Gebot. Vom Hauptlager zwischen Schwert und Torpedo, über Lager  $\alpha$  und  $\beta$  2 bis zu den Halterungen der Zylinderantriebe wurde auf eine spielfreie Ausführung besonders geachtet.

Das Modell muss bis zu einem Schiebewinkel von 30° verstellbar sein. Diese Position wird, wie in Abbildung 6 dargestellt, durch ein Ausschwenken des Torpedos um zwei Achsen erreicht.

Durchgehende Kolbenstangen der  $\beta 1$ - und  $\beta 2$ -Zylinder verhindern Lagerquerkräfte und vereinfachen die Regelung. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Führung der zahlreichen Messkabel über alle Gelenke. Eine spezielle Vorrichtung gewährleistet deren konstante Spannung und präzise Halterung.

Die Auslegung der Hydraulikversorgung wurde einerseits durch das grosse kurzfristig anfallende Ölvolume im «Special Use», andererseits durch die vertikale Verstellgeschwindigkeit beeinflusst. Die hohen Durchflussmengen verunmöglichen eine Filtrierung im Rücklauf. Um die extreme Reinheit für die Servoventile trotzdem zu erreichen, wurde ein separater Steuerkreislauf vom eigentlichen Arbeitskreislauf der Zylinderantriebe getrennt. Der letzte umfasst zwei Hydraulikpumpen von je 45 kW mit einem Fördervolumen von 90 Liter/Minute. Die Rückstellung des Heckstiels nach einer Polarenmessung über einen positiven Hub von 3 m in der vorgeschriebenen Zeit von 16 s erfordert jedoch eine noch wesentlich grössere Ölkapazität. Diese Aufgabe übernimmt eine Speicherstation mit einem Ölvolume von 80 Litern und parallel geschalteter Stickstoffbatterie von 250 Litern.

Die Hydraulikstation liegt durchwegs tiefer als das Torpedo. Einem speziellen Versorgungssystem kommt deshalb die Aufgabe zu, die Hydraulik ständig unter einem Druck von 5 bar zu halten, um zu verhindern, dass Luft in Leitungen und Zylinder gelangt, was Störungen in der Servohydraulik verursachen würde.

Das Konzept wird bestimmt durch das Streben nach Genauigkeit. Der aerodynamisch bedingte, mechanische Aufbau mit den extremen freitragenden Abmessungen stellt höchste Anforderungen an die Stabilität und das Führungsverhalten des Regelsystems. Die unterste Schublade der Trickkiste des Regeltechnikers reichte knapp, um diesen Anforderungen zu genügen. Das Regelungskonzept für die Achsbewegungen wird im folgenden nur für die Z-Achse beschrieben; für die Winkelverstellung ist es weitgehend identisch.

Die Forderung nach hoher Geschwindigkeit der Z-Bewegung mit den grossen Öldurchflussmengen und die Positioniergenauigkeit auf einen Zehntausendstel des Weges verlangen ein aufwendiges Regelungssystem. In Bild 7 ist das «Normal Use»-Konzept schematisch dargestellt. Die Positionserfassung übernimmt ein Inkrementalweggeber mit einer Auflösung von 0,1 m für Z und 0,001° für die Winkelbewegungen. Die neue Zielposition kann mit der gewünschten Geschwindigkeit und Beschleunigung entweder von Hand oder direkt durch den zentralen Computer vorgegeben werden. Diese Sollwertvorgabe wird mit dem von der Struktur zurückgemeldeten Ist-Wert (1) verglichen und diese variable Differenz digital/analog gewandelt (2). Über den Trennverstärker (3) gelangt dieser sog.

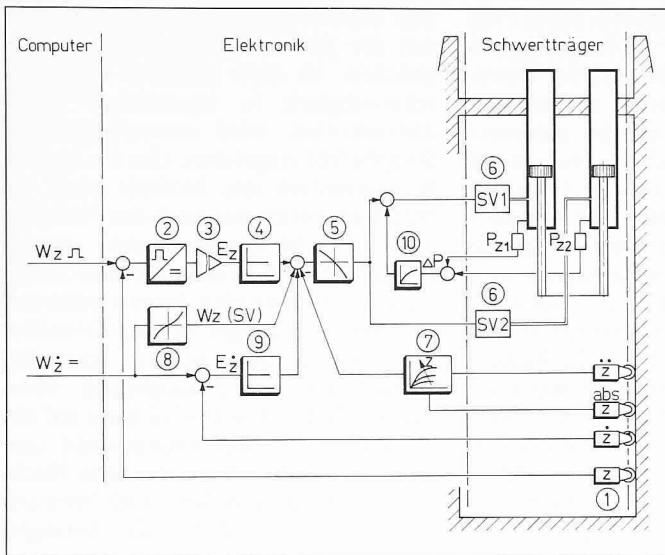


Bild 7. «Normal Use»-Regelungssystem

Schleppfehler über den PID-Verstärker (4) und den Endverstärker (5) an die beiden Servoventile (6), welche die Ölzufluss zu den Z-Zylindern steuern. Für die Vertikalbewegung stellt sich ein zusätzliches Problem. Abhängig von der Z-Position ändert sich die Öl-Steifigkeit und damit auch die Eigenfrequenz des gesamten vertikalen Bewegungssystems um einen Faktor 3. Dies ruft theoretisch nach einer höhenabhängigen Regelereinstellung. Mit einem Kompromiss konnte jedoch mit einer konstanten Positions- und Geschwindigkeitsverstärkung über den gesamten Hub die vorgeschriebene Genauigkeit erreicht werden. Um aber über den ganzen Höhenbereich auch eine genügende Dämpfung im Regelsystem zu erhalten, muss nach dem PID-Verstärker eine höhenabhängige Beschleunigungsrückführung (7) summiert werden. Nur so ist ein konstantes Führungsverhalten über den gesamten Hubbereich von 8 m erreichbar.

Ein geregelter Druckausgleich (10) zwischen den zwei hydraulisch gesteuerten Zylindern erwies sich aus zwei Gründen als notwendig. Es wird damit eine gleichmässige Lastverteilung erreicht, und zugleich ist der Verschlechterung des Auflösungsvermögens durch ungleiche Nulllage der Servoventile entgegengewirkt. Das eine Servoventil bekommt das Druckdifferenzproportionalen Signal zugeführt und sorgt dafür, dass eine allfällig unterschiedliche Nulllage ausgeglichen wird. Diese Zusatzregelung ist bewusst langsam, ihr Einfluss absichtlich begrenzt, und sie stört deshalb den normalen Verlauf nicht.

Das vorerwähnte Regelsystem wurde zwecks Optimierung in der Entwurfsphase einer Rechnersimulation unterworfen und auf sein dynamisches Ver-

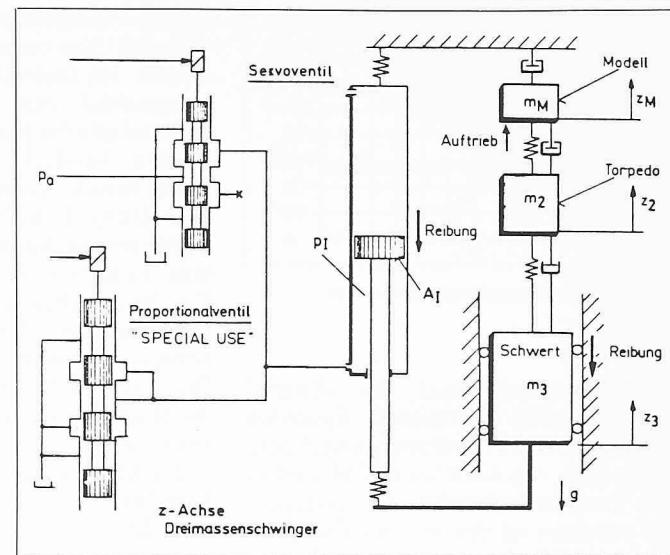


Bild 8. Prinzipschema des 3-Massen-Systems als Modell für die Rechnersimulation

halten hin untersucht. Diese Analogrechnung wurde für alle vier Bewegungen durchgeführt. Bild 8 zeigt das Prinzipschema des 3-Massen-Systems für die Vertikalbewegung mit den elastischen und dämpfenden Zwischengliedern.

Diese ausgiebigen Simulationsrechnungen haben zwar quantitativ die maximal möglichen Verstärkungen überschätzt, andererseits aber wichtige Massnahmen zum Erreichen der geforderten Genauigkeit wie Verkleinerung des Schleppfehlers und Verbesserung des Regelverhaltens gegeben. Das letzte wurde durch Überlagerung eines Geschwindigkeitsregelkreises zur Sollwertvorgabe der Lagerregelung erreicht. Der zu verstärkende Wert ist der Geschwindigkeitsfehler, gebildet durch die Differenz des Tachogeneratorsignals und der vorgegebenen Sollgeschwindigkeit. Über einen P-Regler (9) verstärkt, wird es zur Lagerregelung addiert. Der Verringerung des Schleppfehlers dient eine geschwindigkeitsproportionale Ansteuerung der Servoventile. Dies ist eine Hilfssteuerung, welche die Ventile unabhängig vom PID-Regler annähernd richtig ansteuert. Erwünscht wäre, dass dieses Signal den Bewegungsablauf alleine bewältigt. Dies wird aber mit einem proportionalen Signal niemals gelingen, da die Charakteristik von Servoventilansteuerung zur Durchflussmenge nicht linear ist. Große Anstrengungen waren notwendig, das Signal mittels geeignetem Anpassverstärker (8) den Nichtlinearitäten des Servoventils anzupassen. Der Lagerreglerkreis hat mit dieser Maßnahme nur noch die Aufgabe, den Heckstiel genau ins Ziel zu führen.

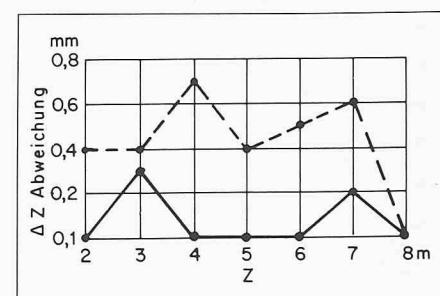
Es ist gelungen, für die Z-Bewegung die geforderten Genauigkeiten zu unterschreiten. Bild 9 zeigt, dass die Hystere-

se im Durchschnitt 0,5 mm ausmacht. Bei der vorliegenden Messung gelang es, den Heckstiel über den gesamten Hub von 8 m in Schritten von 1 m bis zu einem Fehler von 0,4 mm in die Ausgangslage zurückzuführen.

Für die Winkelverstellung sieht die Regelung annähernd identisch aus. Die Hauptelemente sind: Inkrementale Digitalwinkelerfassung, Errechnung der Soll/Ist-Differenz, Analogwandlung, PID-Verstärkung. Die Aufschaltung der Hilfssteuerung erfolgt in gleicher Weise. Auch hier wird dieses Signal an die nichtlineare Servoventil-Kennlinie durch einen separaten Verstärker angepasst. Für die Verbesserung der Dämpfung dient die Summierung einer  $\Delta$ -Rückführung. Bei allen Winkelbewegungen konnte eine Genauigkeit von  $\pm 0,015^\circ$  erreicht werden.

Eine Spezialität dieser Heckstielhalterung besonderer Art stellt wohl die *aktive Dämpfung der  $\alpha$ -Achse* dar. Ausführliche Schwingungsuntersuchungen haben ergeben, dass die Eigendämpfung des Heckstiels bei bestimmten Frequenzen unzureichend ist. Durch eine negative Rückführung der Modellbeschleunigung wird aktiv in den Regelkreis der  $\alpha$ -Achse eingegriffen und damit die Eigendämpfung des Stings erhöht.

Bild 9. Abweichungen infolge der Hysteresis



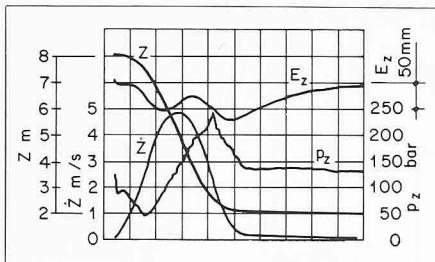
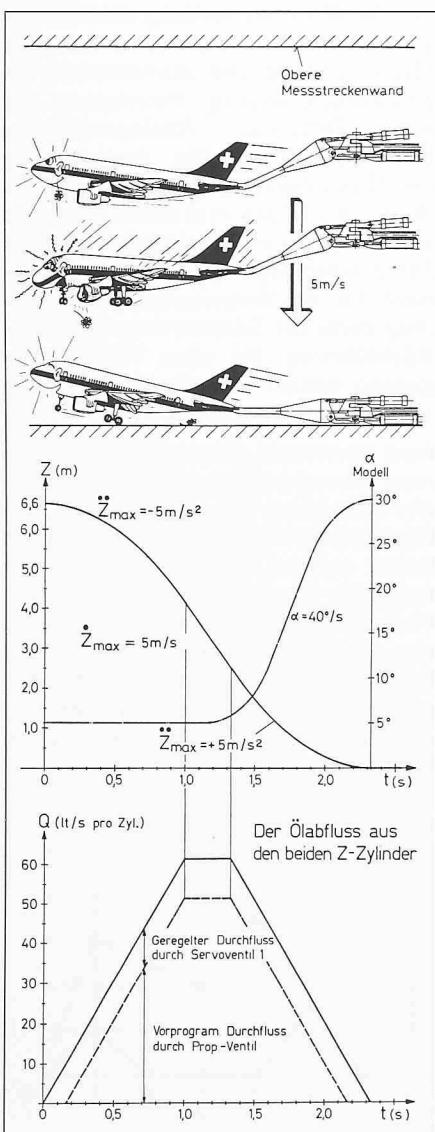


Bild 10. Bewegungsablauf «Special Use»

### «Special Use»

Der Bewegungsablauf des «Special Use» ist in Bild 10 dargestellt. Synchron zur negativen Vertikalbewegung  $Z$  über einen Hub von 6,6 m ist das Modell in den Landeanstellwinkel zu verstellen. Zu beachten ist der enorme Ölabbfluss von total 120 Litern/s aus den beiden  $Z$ -Zylindern in den Tank. Zwei Proportionalventile, parallel zu den Servoventilen geschaltet, müssen diesen Durchfluss bewältigen. Die Verwendung beider Steuerkanten zum Tankabfluss verdoppelt ihre Kapazität. Die im «Normal Use» beschriebene Hilfssteuerung

Bild 11. Oszillogramm «Special Use» bei 5 m/s Maximalgeschwindigkeit



(Geschwindigkeitsvorgabe) wirkt im «Special Use» nur auf die Proportionalventile. Im Idealfall könnte der Bewegungsablauf nur durch dieses Geschwindigkeitssignal alleine gesteuert werden. Idealfall deshalb, weil auch diese Ventile keine lineare Ansteuercharakteristik aufweisen. Durch den nichtlinearen Anpassverstärker konnte eine Linearität von Steuersignal und Geschwindigkeit bis zu  $\pm 5$  Prozent erreicht werden. Die Korrektur dieses Fehlers übernimmt ein PID-Regler. Das von ihm zu verstärkende Signal ist die Summe aus dem im «Normal Use» behandelten Geschwindigkeitsfehler und einem für die Proportionalventile ausgelegten Korrektursignal. Eine weitere Massnahme für die Erreichung der Genauigkeit ist die 10-Prozent-Totzone der Proportionalventile. In diesem Bereich müssen die Servokreise die Ansteuerung der Zylinder allein übernehmen. Ihnen wird also die Aufgabe zugeordnet, den Heckstiel in den letzten 10 Prozent mit dem Lagerregelkreis wie im «Normal Use» ins Ziel zu führen. Um zu verhindern, dass sich zwischen den beiden Zylinder trotz  $\Delta p$ -Ausgleichsregler ein unzulässiger Druckunterschied aufbauen kann, werden sie automatisch bei einer bestimmten Geschwindigkeit hydraulisch verbunden.

Das Oszillographenbild in Bild 11 zeigt den «Special Use» mit der max. Geschwindigkeit von 5 m/s. Zu beachten ist, dass der Schleppfehler  $EZ$  über den ganzen Weg nie grösser wird als 70 mm! Im weiteren wurde demonstriert, dass die Reproduzierbarkeit dieses Schleppfehlers als direktes Kriterium für die Bewegung kleiner war als 6 mm!

Soll ein Flugzeugmodell im Wert von einer Million Mark an einer Heckstielhalterung von 30 Tonnen Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 5 m/s durch die Messstrecke geführt werden, dann kommt der Sicherheit zentrale Bedeutung zu. Der Ablauf dieser Absicherung zerfällt in die Phasen frühzeitigen Erkennens der Gefahr, der Auswahl der geeigneten Gegenmassnahmen und der dosierten Bremsung der Bewegung. Die für die Sicherheit verantwortlichen Sensoren werden auf einem Blindsightsbild übersichtlich angezeigt und deren Signale einem fest programmierter, separater System zugeführt. Dieses entscheidet selektiv über Gegenmassnahmen von der harmlosen Vorwarnung einer Filterverschmutzung bis zum höchsten Alarm bei Modellkollisionsgefahr mit der Messstreckenwand.

Besonders schwierig stellte sich das *Sicherheitsproblem* im «Special Use». Die Heckstielhalterung erhält in ihrer rasenden Abwärtsfahrt stufenweise Grenzwerte, die in den einzelnen Hö-

hen die momentane Geschwindigkeit mit der jeweils höchstzulässigen vergleichen. Ist diese erlaubte Höchstgeschwindigkeit in irgendeiner Phase überschritten, wird unverzüglich der Stoppbefehl eingeleitet. Um das interne Waagensystem des Modells nicht zu zerstören, bleibt nun noch das Problem, die kinetische Energie dosiert zu vernichten. Die sofort schliessenden Rückslagventile werden hierzu während des Bremsvorganges mittels Druckbegrenzungsventilen vorerst zur Beschränkung der Verzögerung überbrückt. Zeitverzögert wird dann auf ein weiteres Druckbegrenzungsventil umgeschaltet, welches die gesamte Heckstielhalterung auch dann noch bremsen kann, wenn ein  $Z$ -Zylinder versagen sollte.

### Ausblick im Windkanalbau

Die Luftfahrtforschung und Flugzeugentwicklung verlangt heute vermehrt exakte Messungen im mathematisch schlecht erfassbaren Unterschallbereich. Um eine Modellmessung möglichst genau in die Wirklichkeit übertragen zu können, muss die dimensionslose Reynoldszahl als massgebende Kennzahl möglichst gross sein. Erreicht wird dies durch folgende drei Möglichkeiten:

- Grosse Dimension der Versuchsanordnung (DNW),
- Erhöhung der Dichte des umströmenden Mediums durch Erhöhung des Druckes (Hochdruck-Kanal),
- Erniedrigung der Zähigkeit des umströmenden Mediums durch Absenken der Temperatur (Kryo-Kanal).

Alle drei Wege zur Erreichung hoher Reynoldszahlen werden zurzeit weiterverfolgt.

Im März 1981 wurde in der DFVLR Göttingen der erste 100-bar-Hochdruck-Kanal in Betrieb genommen und erschliesst damit der aerodynamischen und aeroelastischen Grundlagenforschung bei Reynoldszahlen bis zu  $1,2 \cdot 10^7$  neue Möglichkeiten.

Im Absenken der Kreislaufstemperatur des Windkanals sehen heute die Experten die beste Aussicht, noch aussagekräftigere Messresultate zu erhalten. Zurzeit wird in der DFVLR, wiederum unter schweizerischer Mitarbeit, ein bestehender Unterschallkanal für den Betrieb mit Tiefsttemperaturen bis zu  $-200^{\circ}\text{C}$  umgerüstet. Es sollen damit Erfahrungen für den geplanten europäischen transonischen Kryo-Windkanal gesammelt werden. An diesem Grossprojekt sind die Länder Deutschland, Frankreich, England und Holland beteiligt.

Der gute Abschluss des DNW-Projektes ist ein Beispiel einer erfolgreichen Zusammenarbeit zweier Länder, und die Erfahrungen daraus geben dem neuen europäischen Grossprojekt gute Startbedingungen. Diesem transonischen Kryo-Windkanal ist Erfolg zu wünschen, denn nur in der Gemeinschaft wird es der europäischen Luftfahrtindustrie auch künftig gelingen, in der Forschung und damit mit ihren Produkten an vorderster Front zu bleiben.

Adresse der Verfasser: R. und U. Isler, dipl. Ing. ETH, Ingenieurbüro Isler, Dahliastr. 16, 8034 Zürich.

#### An der Konstruktion des Simulators beteiligte Firmen

Turbo-Lufttechnik GmbH, Zweibrücken D  
Konstruktion und Statik, Schwertführung, Schwertträger + Schwert  
Moog GmbH, Böblingen D  
Analoge Elektronik  
Servoventile  
Herion-Werke KG, Fellbach D  
Hydraulik-Versorgung  
Steuerblöcke  
Herbert Hänchen KG, Stuttgart-Ruit D  
Hydraulik-Zylinder  
Elestia AG, Bad-Ragaz CH  
Digitale Elektronik  
Safe-Guarding-System  
Epro AG, Zürich CH  
Elektrik

Von Roll AG, Bern CH  
Fabrikation des sog. Torpedos  
Demag AG, Zweibrücken D  
Fabrikation und Montage von Schwertträger und Schwert  
Schertenleib, Zumikon/Zürich CH  
Fabrikation der Präzisionsteile  
Ingenieurbüro Farner, Wald CH  
Berechnung der mechanischen Grundwerte für die Simulation  
Ingenieurbüro Isler, Zürich CH  
Koordination des Teams  
Konstruktion Torpedo  
Entwicklung des Sicherheitssystems  
Simulation und Montageleitung  
Inbetriebnahme

## Eine Anlage zum Pressen faseriger Wellplatten

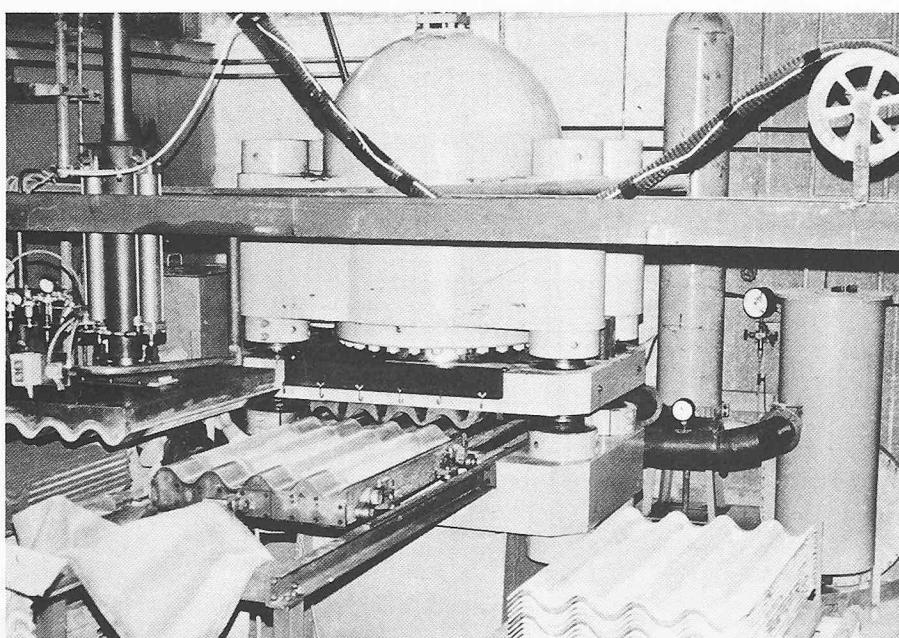
Das Konzept zum Pressen von Flachplatten im Stapel ist allgemein bekannt. Es ist jedoch nicht für gewellte Platten anwendbar. Deshalb hat sich Bell seit 1968 intensiv bemüht, ein Konzept zu entwickeln, das die Herstellung gepresster Wellplatten ermöglicht. Die mit der Bell-Presse gefertigten Wellplatten zeichnen sich durch Frostbeständigkeit, hohe Festigkeit, Dauerhaftigkeit und Witterungsbeständigkeit aus. Das neue Verfahren verbessert zudem die Armierungsfähigkeit der Fasern und gestattet deshalb auch die Verwendung kürzerer und folglich billigerer Fasern. Wird Asbest durch andere Fasern ersetzt, so kann das Pressen zur Erlangung einer genügenden Witterungsbeständigkeit sogar unumgänglich werden.

### Entwicklungsgeschichte

Wellplatten aus Asbestzement haben sich seit über 45 Jahren für Fassaden- und Bedachungsmaterial bewährt. Die beschränkte Frostbeständigkeit setzte

ihrer Anwendung jedoch Grenzen. Gefärbte Wellplatten konnten beispielsweise in der Schweiz nur auf Höhen bis 800 m ü. M. verlegt werden. Gepresster Dachschiefer hingegen (ebenfalls aus Asbestzement hergestellt) wird in jeder Höhenlage angewendet.

*Versuchspresse aus dem Jahr 1968. Die max. Presskraft beträgt 800 Mp. Die Dimension der Probeplatten misst im Maximum 970×1100 mm, und der spezifische Pressdruck beträgt je nach Format der Platten bis 3000 N/cm<sup>2</sup>*



Von der Firma Bell in Kriens bei Luzern ist im Jahre 1968 eine Pilotpresse gebaut worden mit dem Ziel, die notwendigen Parameter für eine Industriewellplattenpresse zu ermitteln. Zwei Jahre später wurden die ersten Versuche in einem Asbestzementwerk durchgeführt. 1973/1974 wird eine weitere Testserie abgeschlossen und dabei die Parameter für den Bau einer Industrieanlage festgelegt. Gemäss den Versuchen ist die Wirtschaftlichkeit des Verfahrens gewährleistet, ausserdem erwies sich die Plattenqualität als vielversprechend. Im Jahre 1975 wird eine Anlage zur industriellen Produktion gepresster Wellplatten fertigerstellt. Erreichte Taktzeit: 14 Sekunden für eine Plattenlänge von 2,5 m. Im laufenden Jahr wird eine zweite Anlage gebaut und geliefert. Länge der Wellplatten: 4,5 m. Diese Presse wird im folgenden beschrieben. In ihr sind alle Verbesserungen und Erfahrungen aus der ersten Anlage mitberücksichtigt.

### Beschreibung der Anlage

Der technisch wichtigste Bestandteil der Presse ist die *untere Pressform*. Sie ist so gestaltet, dass das ausgepresste Wasser weggeführt und nach der Aufhebung des Pressdruckes ein Rücksaugen des ausgepressten Wassers in die Platte möglichst verhindert wird. Für den Wegtransport des ausgepressten Wassers wird Luft verwendet, die mit hoher Geschwindigkeit in einem geschlossenen Kreislauf zirkuliert. Das Wasser wird in einem Wasserabscheider ausgeschieden.

Das Gegenstück der unteren Pressform bildet die glatte, obere Pressform. Um zu verhindern, dass die feuchte Asbestzementplatte nach dem Pressvorgang