Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe

Band: 36 (1942)

Heft: 23

Artikel: Wie das erste Flugzeug entstand

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-925853

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: 14.12.2025

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

Zur Belehrung und Unterhaltung

Wie das erfte Flugzeng entstand.

Die Beherrschung der Flugkunst in allen Ländern erscheint uns heute als etwas durch= aus Selbstverständliches; niemand denkt mehr daran, daß Farman vor 34 Jahren die Welt durch einen kurzen Flug in Erstaunen setzte, und es denkt erst recht niemand daran, wie vor 38 Jahren das erste Flugzeug, das der Brüder Wright, unter unfäglichen Schwierigkeiten entstand und sich zum erstenmal in die Lüfte erhob. Bereits im Jahre 1902 hatten die Wrights mit motorlosen Gleitfliegern, auf den Erfolgen Otto Lilienthals weiter bauend, erfolgreiche Gleitflüge gemacht. Nun wollten sie einen Motor in die Maschine einbauen und schrieben gleichzeitig an eine ganze Reihe von Automobilfabrikanten, sie brauchten einen Motor, der achtzig Pferdekräfte entwickeln, da= bei ein Gewicht von siebzig Kilogramm nicht übersteigen sollte. Sie bekamen überall die Ant= wort, eine solche Maschine gäbe es nicht; nur ein Haus bot einen Motor von acht Pferde= träften an, der nur 48 Kilogramm wiegen sollte. Die Brüder Wright ließen sich diesen aber nicht schicken, weil er nach den Beschreibungen ganz unzureichend sein mußte.

So stand es fest, daß sie auch die Aufgabe, einen Motor zu bauen, selbst lösen mußten, und sofort machten sie sich ans Werk. "Es war offenbar", so etwa erzählt Orville Wright selbst, "ein fühnes Unternehmen, und niemand wollte unsere Versuche ernst nehmen. In der Ueberzeugung, daß es uns gelinge, einen vier= zylindrigen Motor zu bauen, der höchstens 70 Kilogramm wöge, machten wir uns ans Werk; übrigens waren wir keine Neulinge auf die= sem Gebiete, denn wir hatten einen Motor mit Luftkühlung für unsere Werkstätte selbst gebaut ... Alles ging gut, nur fanden wir kein Mittel zur Schmierung der Zylinder, wäh= rend der Motor arbeitet, und daher war es unmöglich, ihn länger als eine Minute laufen zu lassen. Während dieser Zeitspanne ent= wickelte er neun Pferdekräfte. Wir waren ganz zufrieden mit dem Ergebnis, und meinten, am Tage, wo wir eine Schmierung erfan= den, mußte alles in Ordnung sein." Plötlich tauchte eine neue Schwierigkeit auf. Zum Antrieb sollte eine Luftschraube dienen, und die

Brüder Wright hatten bis dahin angenommen, das Problem der Schraube sei von den Schiffbauern endgültig gelöst und sie brauchten nur eine Schraube ähnlich der zu verwenden, wie die Schiffe sie haben. Als sie sich jedoch ein paar Fachwerke kommen ließen, wa= ren sie höchst betroffen, als sie lauter Formeln vorfanden, so daß eine Uebertragung der Ber= hältnisse im Wasser auf das Arbeiten der Luft= schraube unmöglich war. Sie hatten langwie= rige, kostspielige und entmutigende Versuche auszuführen, als sie sich ans Werk machten. eine Schraube zu erfinden; Tag für Tag besprachen sie nichts als ihre Schraube, und erst nach zweimonatlicher Arbeit hatten sie einen ungefahren Begriff von der Art, wie Luft und Schraube auf einander wirken. Nun ent= schieden sie sich zur Anwendung von zwei Schrauben, erstens. weil dadurch die Kreiselwirkung aufgehoben wird, zweitens aber, um eine größere wirksame Fläche zu haben. Als sie auf ihrem Flugfelde Kitty Hawk in einiger Entfernung von Dayton, ihre Siebensachen beisammen hatten, als sie ferner einen furcht= baren Wirbelsturm überstanden hatten, der beinahe die ganze bisherige Arbeit vernichtet hätte, bauten sie den Motor in die Flugmaschine ein.

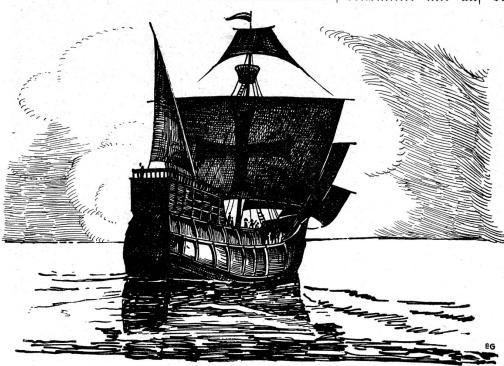
Das erste, was der neu eingebaute Motor bei seinem Antrieb bewirkte, war ein Bruch einer Luftschraube. Sie mußte zur Ausbessestung nach Dahton geschickt werden, und so waren wieder vierzehn Tage verloren. Dann kam — es war im Winter 1903/04 — heftiger Frost, der alle Versuche unmöglich machte, dann verzögerte ein neuer Luftschraubenbruch die ersten Flugversuche mit dem Motor, endelich aber kam der Tag, an dem das Flugzeug wieder auf die Abflugschiene gesetzt wurde, und nun sollte endlich geslogen werden. Der Flieger hatte nur noch Platz zu nehmen, dann konnte der Motor angeworsen werden und der Flug beginnen.

"Wer sollte zuerst aufsteigen? Wir entschiesen die Sache mit einer Münze. Wibur gewann, ich stellte mich neben einem Flügel des Flugzeuges auf, um es während des Ablaufs auf der Gleitschiene im Gleichgewichte zu halten, aber als die Verankerung gelöst wurde, slog das Flugzeug so rasch davon, daß ich mich nur wenige Weter daneben halten konnte; nach 15 bis 20 Metern erhob es sich ein paar Fuß in die Luft, schwankte und kam dann am Fuße des Hügels (auf den man die Abslugs

schiene verlegt hatte) im Abstande von 105 Fuß (31 Metern) auf den Boden. Mein Chronometer zeigte, daß der Flug dreieinhalb Sekunden gedauert hatte. Bei der Landung stieß der linke Flügel zuerst auf, die Maschine drehte sich um sich selbst, eine der Gleitkufen bohrte sich in den Boden und brach ab, auch andere Teile waren zertrümmert, aber der Schaden war nicht groß: der Motor hatte sich als kräf= tig genug erwiesen, die Maschine in die Luft zu tragen, und der Versuch hatte gezeigt, daß die Abflugvorrrichtungen sicher und praktisch waren. Alles in allem: wir waren nicht un= zufrieden." Das war der erste Motorflug in der Geschichte des Flugzeuges "schwerer als die Luft". Den zweiten Flug machte Orville Wright über 35 Meter in zwölf Sekunden, und beim dritten Flug brachte es Wilbur Wright auf 55 Meter. Als schlieflich ein Flug bon 254 Metern in 59 Sekunden zurückaeleat wurde, waren die Brüder Wright überzeugt, daß sie fliegen konnten, obwohl auch diesmal fast das ganze Flugzeug in Trümmer gegangen war. Aus ber "Jugendpoft".

Geothe:

Es gibt Menschen, die ihr Gleiches lieben und aufsuchen Wieder gibt es solche, die ihr Gegenteil lieben und diesem nachgehen.



Das Schiff, auf welchem Kolumbus nach Amerika fuhr.

Rolumbus und die Entdedung Ameritas.

(Fortsetzung.)

Indien galt schon früher als ein großes, schönes und reiches Land. Im Abendland wuchsen keine Gewürze wie Zimt, Vanille, Pfeffer, Muskat, Safran. Auch kein Kaffee, Thee, Reis. Die Kaufleute strengten sich an, diese Waren nach Europa zu bringen. Die Waren wurden auf Lastwagen geladen. Ganze Karawanen wurden von Indien durch Persien an das Meer geführt und auf Schiffe verladen. Oft mußte umgeladen werden. Auch wurden hohe Steuern von den Herrschern verlangt, durch deren Länder die Karawane zog. Deshalb wurden die Waren sehr teuer. Nur ganz reiche Leute konnten solche kaufen.

Nur wenige Leute wußten, daß die Erde eine Augel ist. Viele glaubten, die Erde seine runde Scheibe. Frgendwo falle man in den Abgrund, wenn man mit dem Schiff zu weit nach Süden sahre. Kolumbus hatte viel studiert. Es wurde ihm klar, daß die Erde eine Augel ist. Er nahm an, daß man statt nach Osten auf dem Landweg, auch nach Westen auf dem Seeweg nach Indien gelangen könne. Aber er wußte nicht, wie groß die Erde ist. Er glaubte, sie sei viel kleiner als sie in Wirklichkeit ist. Er brauchte mehr Zeit, als er außgerechnet hatte. Er nahm zu wenig Lesbensmittel mit auf das Schiff. Das wurde

ihm bald zum Berhängnis (zum Unglück).

Kolumbus hatte die Entfernung zwischen Portugal und Indien schätzungsweise ausge= rechnet. Er hatte auch die Anzahl der Reise= tage berechnet. Mit großer Sehnsucht er= wartete er, den Ruf "Land" zu vernehmen. Endlich tönte dieser Ruf. Die Mannschaft verließ das Schiff. Ihr Führer betrat als er= ster das neu gewon= nene Land. Er glaubte, das sei Indien. In Wahrheit war es Ame= rika. Indien liegt noch viel weiter entfernt. Bum Unterschied und