

Die Expertise

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Illustration**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **77 (1951)**

Heft 8

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

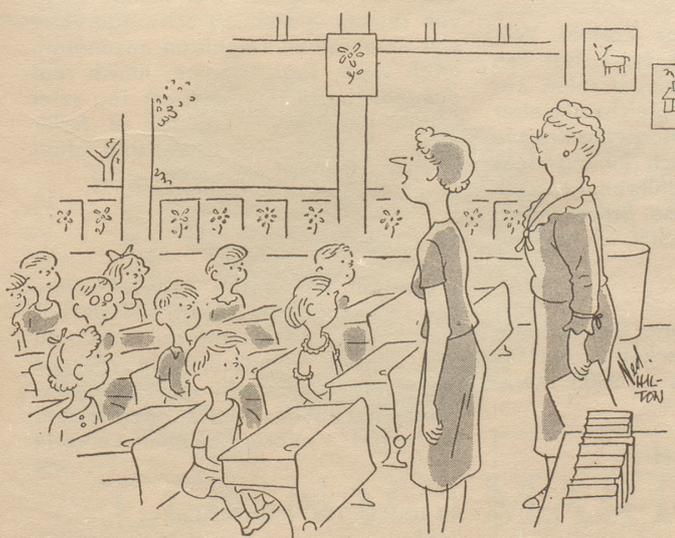
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

deres Mal erzählen, was ich auf demselben alles erspät habe. Hochinteressant, sage ich Ihnen, hochinteressant. — Das Erste, was nun zu tun war, war das Abstellen der beiden Motoren, um dann zu versuchen, im Gleitflug wieder in die Tiefe zu kommen. Gesagt — getan! als ich mich aber plötzlich einem neuen Phänomen gegenüber sah. Statt daß nun die Maschine im Gleitflug an Höhe verlieren würde, blieb dieselbe konstant auf 23148 m ü. M. Während ich angestrengt nachdenkend etwas hin und her spazierte, fiel mir die Gebrauchsanweisung der Rumpfersatz-Hülle auf. Soso, da hatten wir es ja! der Fabrikant hatte dieselbe derart zusammengenäht, daß sich beim Füllen mit Luft in der jetzigen Lage ein Höhensteuer bildete. Mir fiel es wie Schuppen von den Augen. Der durch den Gleitflug entstehende Abwärts-Luftdruck wurde durch dieses Höhensteuer wieder aufwärts aufgefangen und derart ausgeglichen, daß die vorne entstehende Senkkraft sich hinten wieder in Steigkraft verwandelte, wodurch ganz logischerweise das Flugzeug auf gleicher Höhe verblieb, was auch Ihnen klar sein dürfte, nicht wahr.

Ich machte mich sofort daran, die Modell-Hülle umzukehren, was mir auch nach Ueberwindung einiger kleineren Schwierigkeiten gelang. Leider mußte ich daraufhin feststellen, daß wir nun mit geradezu beängstigender Schnelligkeit der Erde zustürzten. Nun weiß jeder Laie, daß ein schwerer Gegenstand rascher in die Tiefe fällt als ein leichter. — Natürlich weiß das auch jeder Pilot. Ich bin zwar nicht Berufs-Flieger, aber was das  anbelangt, meine Herren, so möchte ich den sehen, der mir etwas vor doch lassen wir das.

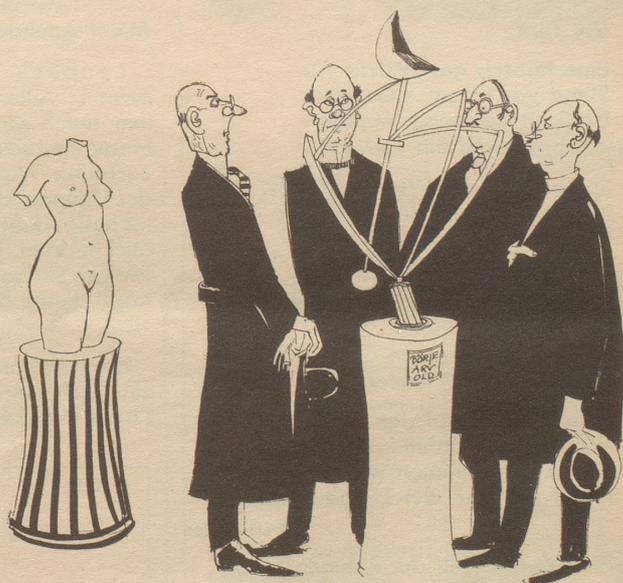
Eigentlich waren ja jetzt für den Gleitflug die beiden tonnen-schweren Motoren überflüssig, wofür jedes Segelflugzeug den Beweis erbringt. Ich beschloß, mich ihrer sofort zu entledigen. Unter höchster Lebensgefahr kletterte oder besser gesagt kroch ich auf den linken Flügel hinaus, löste die Schraubenmuttern und war im Begriff, den Motor

mit einem Stoß über die ihn noch tragenden Gewindestangen zu schieben, als es mir einfiel, daß dies dem Gleichgewicht des Flugzeuges sehr schädlich sein könnte. Es war unumgänglich nötig, beide Motoren gleichzeitig abstürzen zu lassen. Das war geradezu ein kleineres Problem, dessen Lösung ich jedoch bald heraus hatte. Ich durchsägte ganz einfach die die Motoren tragenden Gewindestangen bis auf den dünnen Rest einer Millimeter-Wandung . Dann verband ich die beiden Motoren mit einer Schnur und stellte mich hochaufgerichtet etwas rückwärts in der Mitte der beiden auf. Der kleinste Zug an der Schnur mußte ja genügen, daß die beiden Tonnen-Lasten von den dünnen Gewindestangen-Wandungen abbrachen und in die Tiefe sausten. Item — ich spannte die Schnur in der Mitte leicht an, dann ... ein Ruck!! — doch statt daß sich die Motoren lösten, riß die Schnur und der rasende Winddruck fegte mich glatt hinweg in den Luftraum hinaus. Zum Glück hatte ich die Schnur nicht losgelassen und so pendelte ich an derselben etwa sechs Meter unter den Flugzeug-Flügeln hängend, in der freien Luft hin und her. Da besann ich mich auf meine Fertigkeit im Seilklettern und so turnte ich mich einfach behende nach oben, als ich gewahr wurde, daß sich die dünne Schnur durch das Hin- und Herpendeln an der Flügelkante schon derart durchgescheuert hatte, daß ich nur noch an einem einzelnen Hanffaden mit meiner weiteren Zukunft zusammen hing. Eiligst gab ich mir selbst einen heftigen Ruck nach aufwärts, kam platt auf den Flügel zu liegen, allwo ich die Schnur wieder  und endlich die beiden Motoren zum Absturz brachte. Ich war nun wirklich etwas müde und trollte mich in die Pilotenkabine. — Achttausendvierhundertundzwo Meter! — Im umdrehen berechnete ich, wie lange nun der Gleitflug dauern würde bei einer Höhen-Differenz von Vierzig-Minutenmetern und kam auf etwas über dreieinhalb Stunden. Peinlich genau stellte ich die Apparaturen für den automatischen Flug ein und schloß dann beruhigt die . (Fortsetzung folgt.)



„Wer Miss Twedle singen hören will, soll die rechte Hand hochheben.
Alle anderen sitzen später nach.“

Sal. Ev. Post



Die Expertise

Söndagsnisse Strix