

Flugzeuge werden abgeschleudert

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **32 (1939)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

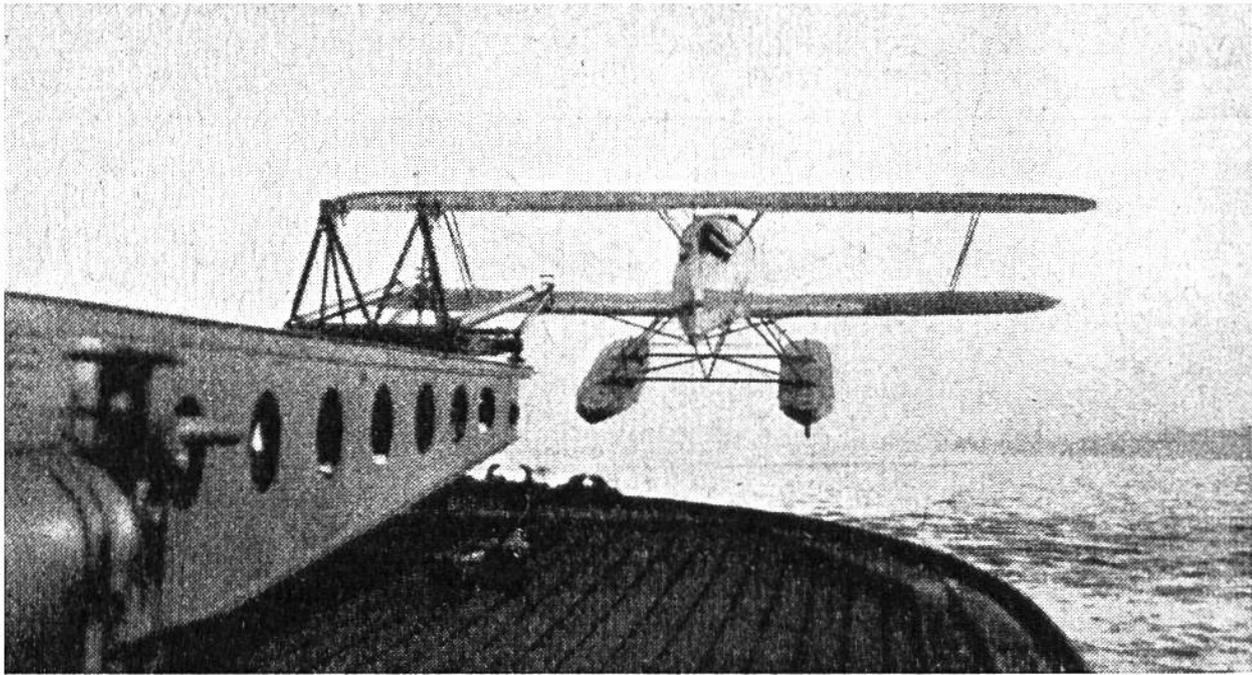
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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

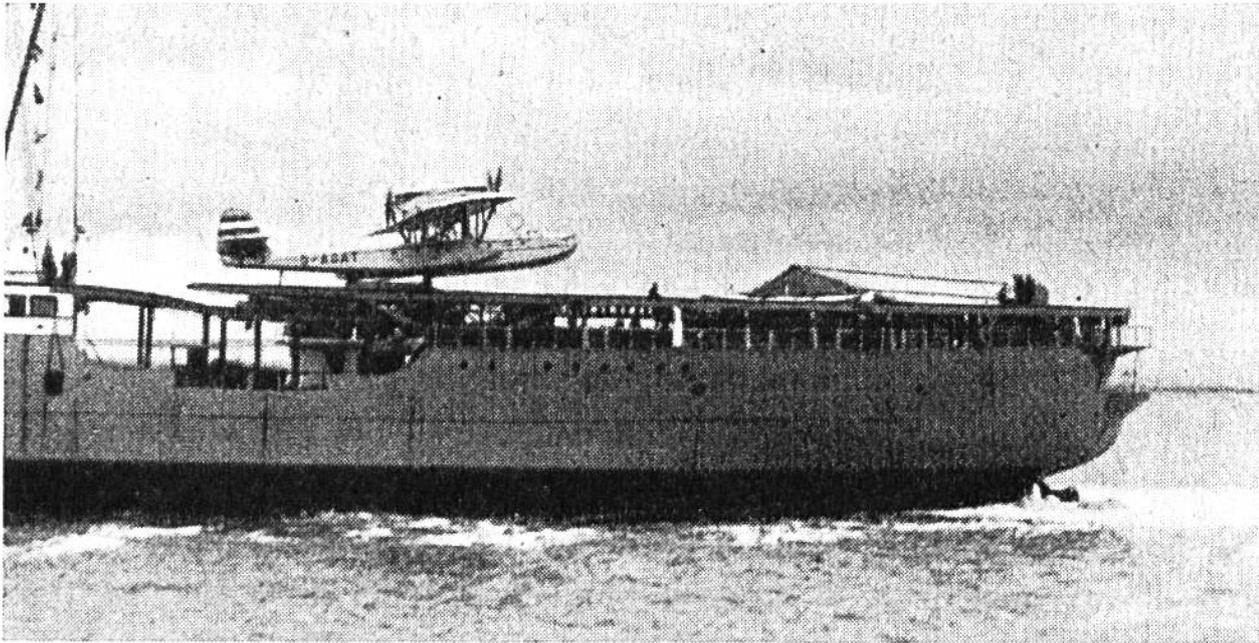
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Das Flugzeug kurz nach dem Abschleudern durch den sogenannten Katapult, wodurch das Flugzeug innert $1\frac{1}{2}$ Sekunden eine Geschwindigkeit von 105 Stundenkilometer erreicht hat. Vor dem linken Flügel ist der „Schlitten“ zu sehen, auf dem die Flugmaschine ruhte.

FLUGZEUGE WERDEN ABGESCHLEUDERT.

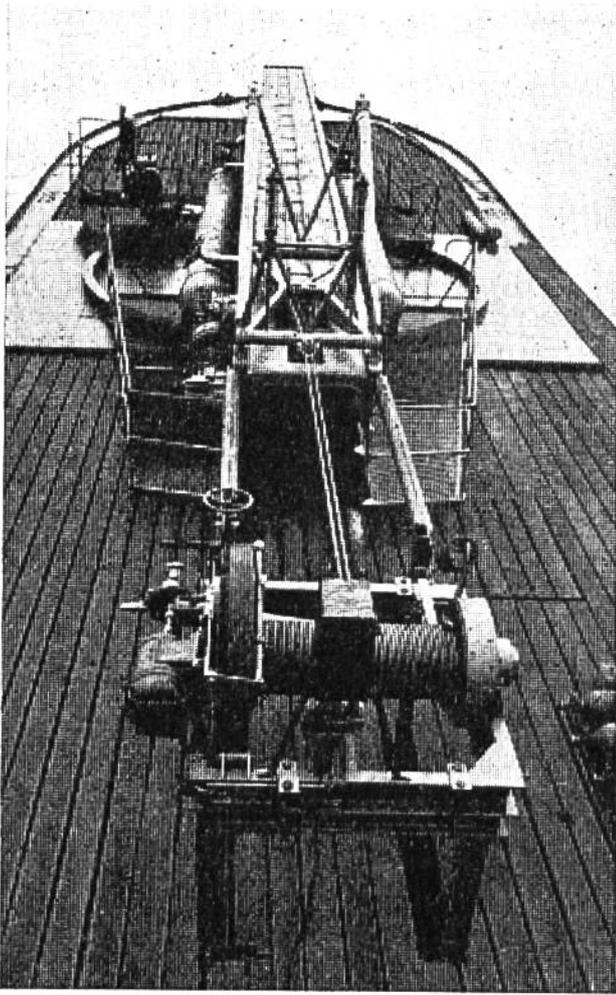
Die Flugzeuge sind in den letzten Jahren immer mehr zu einem regelmässigen Postverkehr auf weite Strecken verwendet worden. Das bedingt, dass sie grosse Mengen Brennstoff und Öl für die Motoren mitführen. Dazu kommt noch die Last der zu spedierenden Postsachen. Die Flugzeuge sind dann meist so schwer, dass sie beim Start Mühe haben, aus eigener Kraft hochzukommen. Die Ingenieure suchten deshalb nach Hilfsmitteln zur Erleichterung des Startes. Für Wasserflugzeuge hat sich die Flugzeugschleuder, Katapult genannt, bewährt. Sie ist auf dem Deck eines Schiffes eingebaut und besteht aus einem „Schlitten“, der auf zwei Schienen läuft. Das Flugzeug ruht auf dem Schlitten. Soll die Maschine starten, so steigt die Besatzung ein, die Motoren werden in Betrieb gesetzt und der Pilot gibt durch Druck auf den elektrischen Kontakt das Zeichen zum Abschuss. Im nächsten Augenblick wird der Schlitten und mit ihm das Flugzeug durch das Startseil vorwärts gerissen. Am Ende des 35 m langen Schienenweges wird der Schlitten gebremst und das



Ein Dornier-Wal-Flugzeug steht abschlussbereit auf dem Katapultschlitten des Schiffes „Schwabenland“. Dieses dient im transatlantischen Luftpostverkehr nach Südamerika vor der afrikanischen Küste als Flugzeugstützpunkt.

Flugzeug in die Luft geschleudert. Es hat auf dieser kurzen Strecke eine Geschwindigkeit von über 100 Stundenkilometer erlangt und kann mit eigener Motorkraft weiterfliegen. Diese gewaltige Leistung wird mit Hilfe von Druckluft erreicht. Das vorn am Schlitten befestigte Seil führt zu einem Zylinderkolben, der sich unterhalb der Schienenbahn befindet. Durch Einlass von Pressluft in den Zylinder schnellert der Kolben vorwärts. Diese Bewegung überträgt sich auf das Startseil und wird zugleich durch mehrere Übersetzungsrollen noch beschleunigt.

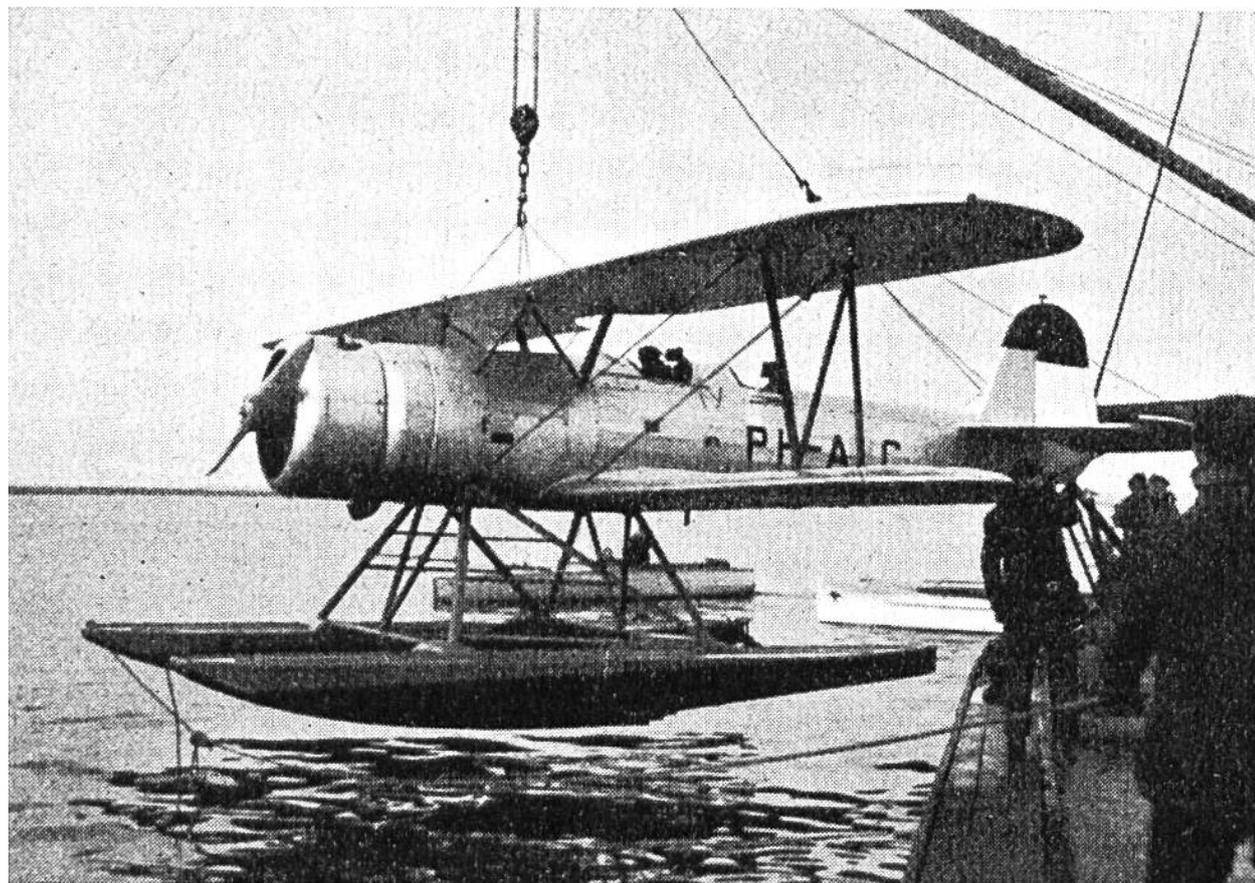
Es gibt heute schon Katapulteinrichtungen, bei denen eine 18 m lange Startbahn zur Erreichung der nötigen Geschwindigkeit genügt. Diese ungeheuer rasche Geschwindigkeitszunahme wirkt natürlich auch auf den menschlichen Körper. Doch nicht in dem Masse, wie es sich viele Leute vorstellen. So war in Südamerika die Meinung verbreitet, bei Katapultstart trete der Besatzung jeweils das Blut aus den Augen und Magenerkrankungen stellten sich ein. Nichts von alledem. Der Pilot verspürt nicht einmal einen Stoss, sondern empfindet nur einen plötzlich auftretenden, kurzen Schmerz, als ob eine feine Nadel ins Gehirn geschossen würde.



Die Schleudermaschine. Das aufragende Gestänge in der Mitte ist der Schlitten, auf den das Flugzeug aufgesetzt wird. Der Schlitten läuft auf 2 Schienen.

Fast alle modernen Schnell-dampfer, wie z. B. die „Bremen“ und die „Europa“ haben kleinere Flugzeuge an Bord, die dann in der Nähe der Küste mit Katapultstart abfliegen und einige Stunden vor Einfahrt des Dampfers die Post im Hafen abliefern. Von grosser Bedeutung ist diese Einrichtung bei der Flugpostverbindung Europa-Südamerika, die seit dem 2. Februar 1934 besteht. Die etwa 14 000 km lange Strecke von Frankfurt am M. nach Buenos-Aires wird in $3\frac{1}{2}$ Tagen bewältigt, während heute noch ein Schnell-dampfer von Hamburg bis Buenos-Aires drei Wochen Fahrt braucht. Jeden Donnerstag früh fährt ein Landflugzeug der deutschen Lufthansa über

Marseille, Las Palmas (Kanarische Inseln) nach Bathurst an der afrikanischen Küste. Hier wird die Post von einem Dornier-Wal-Wasserflugboot übernommen, das die 3000 km lange Strecke über den Ozean nach dem Hafen Natal in Brasilien in etwa 14 Stunden bewältigt. Flugzeuge der deutsch-brasilianischen Luftverkehrsgesellschaft „Condor“ bringen die Post weiter nach Rio de Janeiro, Buenos-Aires usw. Das schwierigste Stück ist die regelmässige Überquerung des südatlantischen Ozeans. Die zwei Katapultschiffe „Schwabenland“ und „Westfalen“ sichern den Verkehr. Das eine ist vor der afrikanischen, das andere vor der südamerikanischen Küste stationiert. Das Schiff fährt, mit dem Postflugzeug an Bord, von der Küste weg in den Ozean hinaus, und zwar je nach der Witterung mehr oder weniger



Ein Flugzeug, das auf dem Meer niedergegangen ist, wird an Bord des Katapultschiffes gehoben. Sobald der Brennstoff nachgefüllt ist, kann es seine Fahrt fortsetzen.

weit. Der Flierer startet erst dann, wenn Benzinreserven und die Leistungsfähigkeit des Flugbootes ein Gelingen der Überfliegung möglich erscheinen lassen.

In Ergänzung zu der Südamerika-Postverbindung der Luft-hansa führt die französische Fluggesellschaft „Air France“ ebenfalls allwöchentlich einen Kurs aus. Jeden Sonntag startet ein Flugzeug in Marseille. Die Route führt über Dakar, dem Hafen der französischen Kolonie Senegal, nach Natal. Briefe aus der Schweiz werden jeden Mittwoch und Samstag über Genf per Bahn nach Marseille geschickt.

Die Arznei. Doktor: „Sie müssen die Arznei genau so nehmen, wie auf der Etiketle angegeben ist.“ — Patient: „Gern, Herr Doktor, es steht darauf geschrieben: Flasche luftdicht verschlossen halten.“

Ein Wichtigtuere. „Ich war der einzige Überlebende beim Schiffsuntergang.“ — „Wie ging denn das zu?“ — „Ich kam zur Abfahrt des Dampfers zu spät.“