

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 6 (1930)
Heft: 49

Artikel: Neuerungen im Flugwesen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756081>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

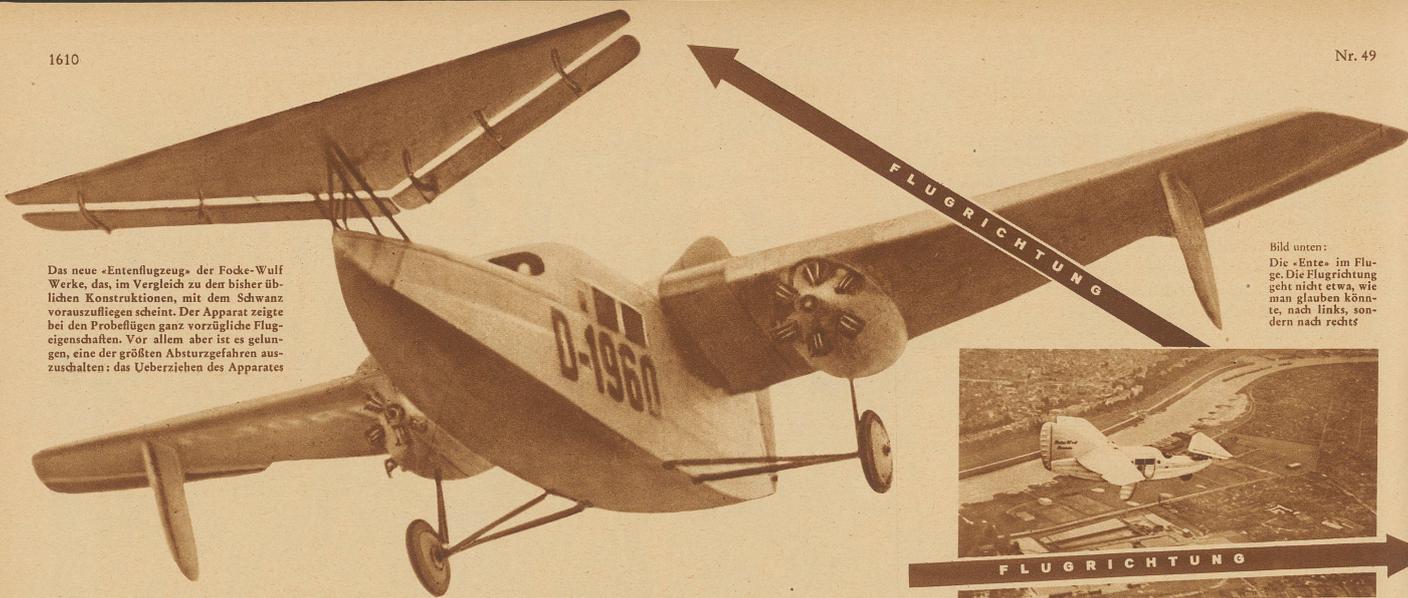
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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



Das neue «Entenflugzeug» der Focke-Wulf Werke, das, im Vergleich zu den bisher üblichen Konstruktionen, mit dem Schwanz vorauszufliegen scheint. Der Apparat zeigte bei den Probeflügen ganz vorzügliche Flugeigenschaften. Vor allem aber ist es gelungen, eine der größten Absturzgefahren auszuschalten: das Überziehen des Apparates

Bild unten: Die «Ente» im Fluge. Die Flugrichtung geht nicht etwa, wie man glauben könnte, nach links, sondern nach rechts



NEUERUNGEN IM FLUGWESEN

Von den vier aus nebenstehenden Bildern ersichtlichen Neuerungen und Verbesserungen im Flugwesen ist das kürzlich von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt geprüfte und unbeschränkt zugelassene Flugzeug Focke-Wulf F 19 «Ente» zweifellos das interessanteste und wertvollste. Die Vorteile der «Enten»-Bauart sind: Untiberziehbar während des Fluges, also Ausschaltung eines bis jetzt großen Gefahrenmoments und der Grund von vielen tödlichen Abstürzen; nicht überschlagbar am Boden, sowohl bei Start und Landung. Dabei können die Radbremsen wie bei einem Automobil voll ausgenützt werden, also gefahrlose Landung auf kleinsten Flächen. Ferner besitzt dieser

Typ keine Widerstand erzeugenden oder nichttragenden Flächen mehr. Gesamtergebnis: ganz bedeutende Verbesserungen in bezug auf Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. — Das Katapultieren von Flugzeugen fand bis jetzt hauptsächlich auf Schiffen Verwendung, zum Starten

von Wasserflugzeugen direkt vom Schiffsdeck aus. Schwerbeladene Landflugzeuge, die aus



Links in Kreis: Auf Lilienthals Spuren. Der deutsche Segelflieger Hans Richter hat nach Lizenzen des Altmeisters neue Flugapparate zum Studium des Vogelfluges konstruiert. Er übt damit auf dem Hügel in den Stöllner Bergen, wo Lilienthal abgestürzt ist



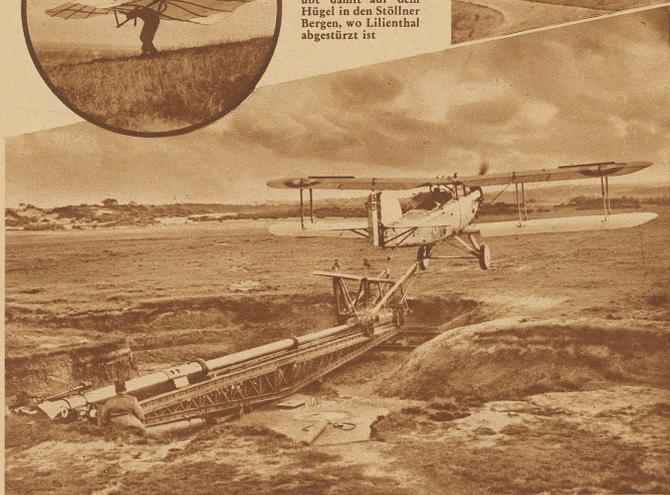
Ein neues Windmühlenflugzeug, das von den Amerikanern Curtiss und Bleecker konstruiert wurde. Neuartig an diesem senkrecht aufsteigenden Apparat ist, daß jede der vier rechtwinklig zueinander angeordneten Tragflächen einen eigenen Propeller hat. Dadurch wird jeder Flügel gewissermaßen zu einem kleinen Flugzeug

eigener Kraft nicht vom Boden weggäßen, können heute mittelst Katapult mühelos gestartet werden. Das flugbereite Flugzeug mit laufendem Motor kommt auf den auf Schienen gleitenden Schlitten zu stehen, welcher mittelst Prelluft wie ein Torpedo abgeschossen wird im Moment, da der Pilot selbst Vollgas gibt.

Das Problem des senkrecht aufsteigenden Flugzeuges ist beinahe so alt wie die Fliegerei selbst, und doch ist bis heute die praktische Vervollkommnung dieses Gedankens noch nicht erreicht. Unermüdlich wird aber daran weitergearbeitet. Der Erfolg und damit eine vollständige Umwälzung auf diesem Gebiet, nämlich der Start und die Landung auf dem Hausdach, wird kommen.

Die Wiederaufnahme der Versuche mit Flugapparaten nach Lilienthal bedeutet nichts anderes als das Problem des eigentlichen Vogelfluges weiterzudenken.

Mth.



Links nebenstehend: Abschleppen eines Flugzeuges vom Katapult. Diese Wurfmaschinen wurden bisher nur auf Schiffen verwendet, wo in der Regel kein genügender Platz für den Start zur Verfügung steht. Neuerdings sind in England nun auch Versuche mit Landflugzeugen gemacht worden, speziell mit solchen, die schwer beladen und ohne dieses Hilfsmittel kaum vom Boden zu bringen waren