

LFB-L Links vom 16.04.2024



Von <info@profscholz.de>

An <info@profscholz.de>

Datum 2024-04-17 12:51

Liebe LFB-Ller,

das soll jetzt nicht zur Gewohnheit werden (und ist für mich auch neu), aber einfach weil es so schön ist, noch einmal eine Mail mit Links aus der Vorlesung.

News:

<https://www.deutschlandfunk.de/sektoerziele-durch-fahrverbote-interview-volker-wissing-fdp-verkehrsminister-dlf-2ecc217-100.html>

Hören Sie mal bitte rein von Minute 7:00 bis 8:00.

So wird die "4. Gewalt im Staat" vorgeführt

(https://de.wikipedia.org/wiki/Vierte_Gewalt)

Die DUH hat die Bundesregierung wegen unzureichender Maßnahmen zur Einhaltung des Klimaschutz-Sofortprogramms verklagt:

<https://www.rnd.de/politik/fahrverbot-drohung-deutsche-umwelthilfe-wirft-wissing-verstoss-gegen-klimaschutzgesetz-vor-HTSP2VDPQJEBLLMKVNTQZ5LY.html>

Unterdessen ist klar: Das Gesetz wird so geändert, wie Wissing es haben wollte.

Ich vermute, dass wir so etwas jetzt immer wieder sehen werden: Immer wenn die Umweltbelastung an die Grenze eines Gesetzes kommt, wird das Gesetz geändert.

Zum Sektor "Verkehr" gehört auch die Luftfahrt, die aber national und prozentual keine große Bedeutung hat.

EU-weit schon. Dazu hatte ich gezeigt:

D. Scholz:

Argumente zum Umweltschutz in der Luftfahrt

<https://doi.org/10.48441/4427.511>

unten auf "View/Open" klicken oder so:

Dort Bild 1 (Luftfahrt 13,9 %) und Bild 2 ("Absturz erforderlich").

Natürlich wird auch wegen einer EU-Regel 2030 kein Flugzeug am Boden bleiben (siehe oben).

S. 31: Was bedeutet "klimaneutrale Luftfahrt" und die anderen Begriffe ...

Den Versuch Gesetze für die Luftfahrt passend zu machen gab es auch schon in Hamburg: "Lex Airbus":

<https://taz.de/!1107828>

<https://taz.de/!1117158>

Mehr dazu (ich hatte es nur angedeutet):

<https://purl.org/ProfScholz/A380>

<https://purl.org/aero/RR2022-04-19> (als PDF)

Der Ringdeich von 1059 (musste teilweise weg wegen der Startbahn):

https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/Aero/AERO_PR_A380/Bild21.jpg

Warum die Startbahn gar nicht hätte verlängert werden müssen:

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:18302-aero2022-03-15.018>

Hier mal bitte jeweils die ersten Absätze lesen:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Promotion_\(Doktor\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Promotion_(Doktor))

[https://de.wikipedia.org/wiki/Promotion_\(Doktor\)#Sonderfall_Medizin](https://de.wikipedia.org/wiki/Promotion_(Doktor)#Sonderfall_Medizin)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Dissertation>

<https://de.wikipedia.org/wiki/Rigorosum>

Statt dem Rigorosum z.B. in Schweden überlich, die

<https://de.wikipedia.org/wiki/Disputation>

<https://de.wikipedia.org/wiki/Habilitation>

In der Zeit Luthers beispielsweise, als die Theologie noch die bestimmende Disziplin an den Universitäten war, verteidigte man seine Doktorthesen mit einer Disputation. Die Thesen hängte man in den „benachbarten“ Universitätsstädten öffentlich aus, wie etwa an die Tür der Wittenberger Schlosskirche.

Bei der disputatio stellte der Proponent, auch Respondent oder Defendant eine Behauptung auf bzw. vertrat eine These, die der Opponent durch eine Gegenthese oder Antithese zu widerlegen suchte.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Opponent>

Das gibt es so noch z.B. in Schweden:

<https://www.haw-hamburg.de/detail/news/news/show/kooperativepromotionaneinerhaw>

Der Betreuer darf weder Prüfer noch Opponent sein.

Schauen Sie mal gaaanz unten auf dieser Seite (F&F Opponent in Skandinavien):

<https://www.haw-hamburg.de/hochschule/technik-und-informatik/departments/fahrzeugtechnik-und-flugzeugbau/forschung/dissertationen/>

Die Dissertation am Kleiderständer (weil das Brett zum Annageln gerade nicht verfügbar war):

<https://www.haw-hamburg.de/detail/news/news/show/karriereweg-kooperative-promotion-ich-versuche-kontakt-nach-schweden-zu-halten>

<https://chalmersistbloggen.wordpress.com/2015/03/09/the-seemingly-strange-custom-of-nailing-phd-theses/>

Prof. Dr. Martin Luther, Professur für Bibelauslegung (1512)

https://de.wikipedia.org/wiki/Martin_Luther#Professur_f%C3%BCr_Bibelauslegung

Die 95 Thesen:

<https://www.pinterest.de/pin/56787645299940670/>

Noch einmal: Viele meiner Dateien auch im Repository der HAW Hamburg: REPOSIT

<https://reposit.haw-hamburg.de>

<http://publications.ProfScholz.de>

Noch einmal: Zero-g:

https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/materialFM1/Schwerelosigkeit_Fallturm_Parabelflug.pdf

Vortrag, Donnerstag, 18.04.23: Haifischhaut

<https://purl.org/aerolectures/2024-04-18> (PDF)

Siehe auch: Thesis or Project im Angebot:

<http://WorkOffered.ProfScholz.de> (Arbeit dazu im Angebot, schauen wir mal, ob das mit LHT zusammen geht!)

Abendvorträge (AeroLectures):

<http://AeroLectures.de> (LuftfahrtNews und Programm, auch alte Vorträge, Archiv)

<https://purl.org/AeroLectures>

Das hatte ich dann doch schon am 09.04.24 angesprochen (doppelt hält besser):

Classification for Aeronautics, Astronautics and Aerospace Sciences

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:18302-aero2022-10-06.015>

Die Klassifikation als HTML:

<https://purl.org/aero/classification/html>

Persistent Identifier (PI)

https://en.wikipedia.org/wiki/Persistent_identifier

Am wichtigsten: DOI

Beispiel passend zum News-Thema: <https://doi.org/10.48441/4427.225>

<https://www.doi.org/the-identifier/what-is-a-doi/>

Die Hälfte der DOIs weltweit werden in Hannover vergeben von <https://datacite.org>

Da kann man auch nach Artikeln suchen:

<https://commons.datacite.org/doi.org?query>

Von Bibliotheken vergeben: URN

Beispiel: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:18302-aero2022-10-06.015>

Studenten vergeben PIs selbst: PURL (persistent URL):

<https://purl.archive.org/help>

<https://help.archive.org/help/accounts-a-basic-guide-2/>

<https://archive.org/account/signup>

Ergänzende Unterlagen aus der Flugmechanik:

<http://fm.ProfScholz.de>

<https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/MaterialFM1.html>

SCHOLZ, Dieter, 2022. Flugmechanik – Flugleistung und statische Stabilität der Längsbewegung. Vorlesungsskript. Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg. Verfügbar unter: <http://SkriptFlugmechanik.ProfScholz.de>.

<https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/materialFM1/UnterlagenFM1.pdf> (Kapitel 1 ansehen!)

Geschwindigkeiten:

<https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/materialFM1/1-18.JPG>

<https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/materialFM1/1-19.JPG>

<https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/materialFM1/1-20.JPG>

From CAS to EAS – Calculating and Plotting the Compressibility Correction Chart

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:18302-aero2024-03-27.012>

https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/arbeiten/FigureSarmiento_large.png

<http://walter.bislins.ch/blog/index.asp?page=Compressibility+Correction+Chart%2C+Verwendung+und+Berechnung>

Überprüfung einer einfachen Kopfrechenmethode zur Umrechnung der Flugeschwindigkeit von CAS in TAS

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:18302-aero2019-04-30.018>

Temperaturen:

<https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/materialFM1/1-21.JPG>

<https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/materialFM1/1-22.JPG>

Nocheinmal:

HIER DAS MATERIAL ZUM LABOR:

<https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/MaterialFP.html>

Das Skript (für den ersten Teil des Labors):

https://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/materialFP/Skript_LFB-L_Teil1-Flugerprobung.pdf

...

Viel Freude beim Lesen.

Viele Grüße

D. Scholz

Prof. Dr.-Ing. Dieter Scholz, MSME

Hamburg University of Applied Sciences
Department of Automotive and Aeronautical Engineering
Aircraft Design and Systems Group (AERO)
Berliner Tor 9
20099 Hamburg
Germany

<http://www.ProfScholz.de>

Tel.: +49-40-18119881 (home office)
