

# Verkehrsflugzeuge in unserem Luftraum

Autor(en): **Schuler, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik**

Band (Jahr): **3 (1948)**

Heft 1: **Flug-Sondernummer**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-653285>

## **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.

# VERKEHRSFLUGZEUGE IN UNSEREM



1



2



3



4

Wenn über unseren Köpfen ein silbernes Verkehrsflugzeug majestätisch seine Bahn zieht, so haben wir uns sicher schon oft gefragt, welche Art von Maschine hier ihrem Reiseziele zusteuert. Genau so wie die Automarken vom Fachmann schon von weitem erkannt werden, sind auch die Verkehrsflugzeuge an typischen Merkmalen zu erkennen. Leider ist es nicht möglich, alle Verkehrsflugzeuge, die im schweizerischen Luftraum zu sehen sind, aufzuführen und ihre besonderen Merkmale zu beschreiben. Wir haben uns deshalb auf die Darstellung der zur Zeit am meisten am schweizerischen Himmel gesehenen Verkehrsmaschinen beschränkt. Es fehlen unter anderen der Fieseler Storch, der gelegentlich auch Verkehrsaufgaben übernimmt; es fehlt die Douglas DC-6, es fehlt das Langstreckenflugzeug Boeing «Stratocruiser», das voraussichtlich in Amerika noch diesen Sommer in Betrieb genommen wird; es fehlt das moderne Mittelstreckenflugzeug Martin 202, das stark dem Convair 240 ähnelt; es fehlt das englische Mittelstreckenflugzeug Airspeed «Ambassador», das sich gegenwärtig noch in der Erprobung befindet, und es fehlen die vielen Touristik- und Sportflugzeuge.

Das größte Landflugzeug, das bisher gebaut wurde, ist der Convair XC 99 mit sechs Druckmotoren und Raum für 400 Passagiere. Noch größer aber ist das von den Howard Hughes Werken erbaute Flugboot «Hercules», das 700 Passagieren Platz bietet. Die beiden zuletzt genannten Riesenmaschinen sind aber keine Verkehrs-, sondern Militärflugzeuge.

Wir möchten mit den perspektivischen Silhouettenzeichnungen unsere Leser mit den typischen Merkmalen von acht Verkehrsflugzeugen bekannt machen. Die weißumrandeten Rumpf-, Flügel-, oder Leitwerkteile weisen auf die besonderen Merkmale jedes einzelnen Modelles hin.

\*

**1. Dragon.** Der einzige heute in der Schweiz verkehrende Doppeldecker, der an seinen spitzen Flügelenden gut zu erkennen ist. Die technischen Daten dieses Flugzeuges sind: Spannweite 14,63 m, Länge über alles 10,51 m, Höhe über alles 4,20 m, Passagierplätze 6, Motorenzahl 2. Startleistung pro Motor 200 PS, maximale Geschwindigkeit 225 km/h, Geschwindigkeit bei 60% Leistung 180 km/h, Leergewicht 1556 kg, Startgewicht 2270 kg.

**2. Beechcraft.** (Siehe auch Bild 2, Seite 9, kleineres Flugzeug.) Am doppelten Leitwerk ist diese kleinere Verkehrsmaschine recht gut zu erkennen. Ihre technischen Daten lauten: Spannweite 14,54 m, Länge ü.a. 13,47 m, Höhe ü.a. 2,85 m, Passagierplätze 8, Motorenzahl 2, Startleistung pro Motor 525 PS, maximale Geschwindigkeit 386 km/h, Geschwindigkeit bei 60% Leistung 366 km/h, Leergewicht 2676 kg, Startgewicht 4082 kg.

**3. Viking.** Der eiförmige Rumpfquerschnitt läßt das Flugzeug mit seinem kurzen Rumpf etwas plump erscheinen. Die Flügel sind breit, hinten stark, vorne schwach keilförmig und verjüngen sich nach außen stark. Der Mitteldecker hat folgende

# LUFTRAUM

von Max Schuler

technische Daten: Spannweite 26,27 m, Länge ü.a. 19,55 m, Höhe ü.a. 7,20 m, Passagierplätze 24, Motorenzahl 2, Startleistung pro Motor 775 PS, Geschwindigkeit bei 60% Leistung 338 km/h, Startgewicht 15 422 kg.

**4. Douglas DC-2.** Dieses Flugzeug – heute durch seinen jüngeren Bruder DC-3 abgelöst – war 1935 das modernste Flugzeug in Europa. Den DC-2 erkennt man gegenüber dem DC-3 daran, daß die Flosse (Seitensteuer) gerade in den Rumpf übergeht, und daß die Flügelenden stumpf sind. Die technischen Daten lauten: Spannweite 25,91 m, Länge ü.a. 18,89 m, Höhe ü.a. 5,90 m, Passagierplätze 14, Motorenzahl 2, Leistung pro Motor 720 PS, maximale Geschwindigkeit 330 km/h, Geschwindigkeit bei 60% Leistung 240 km/h, Leergewicht 5725 kg, Startgewicht 8255 kg.

**5. Douglas DC-3.** Hier geht die Flosse weitauslaufend geschweift in den Rumpf über, auch sind die Flügel spitzer als beim DC-2. Die Flügelhinterkante geht senkrecht in den Rumpf über, während sie beim DC-2 in einem Bogen dem Rumpf anliegt. Die technischen Daten lauten: Spannweite 28,96 m, Länge ü.a. 19,66 m, Höhe ü.a. 5,85 m, Passagierplätze 21, Motorenzahl 2, Startleistung pro Motor 1100 PS, maximale Geschwindigkeit 345 km/h, Geschwindigkeit bei 60% Leistung 270 km/h, Leergewicht 7400 kg, Startgewicht 11 068 kg.

**6. Convair.** (Siehe auch Bild 1, Seite 8.) Ein Flugzeug, das noch im Laufe dieses Sommers zur Swissair-Flotte stoßen wird. Es fällt vor allem durch seine lange Nase auf, das heißt die Flügel sind beinahe in der Mitte angesetzt. Der Convair-Liner ist ein ausgesprochener Tiefdecker mit spitz-zulaufendem, sehr hohem Seitensteuer (Flosse). Typisch sind ferner die schmalen, nach außen sich keilförmig verjüngenden Flügel. Die technischen Daten lauten: Spannweite 28,00 m, Länge ü.a. 22,75 m, Höhe ü.a. 8,23 m, Passagierplätze 40, Motorenzahl 2, Leistung pro Motor 2400 PS, maximale Geschwindigkeit 555 km/h, Geschwindigkeit bei 60% Leistung 400 km/h, Leergewicht 11 790 kg, Startgewicht 17 930 kg.

**7. Douglas DC-4.** (Siehe auch Bild 4, Seite 11.) Die zweitgrößte der bekannten Douglasmaschinen hat vier Motoren erhalten und ist an diesen sowie an einen großen Seitensteuer leicht zu erkennen. Die technischen Daten für dieses Flugzeug, das heute für die Langstrecken- und Übersee Flüge der Swissair eingesetzt wird, lauten: Spannweite 35,81 m, Länge ü.a. 28,47 m, Höhe ü.a. 8,41 m, Passagierplätze 44, Motorenzahl 4, Startleistung pro Motor 1450 PS, maximale Geschwindigkeit 395,8 km/h, Geschwindigkeit bei 60% Leistung 365,2 km/h, Leergewicht 18 755 kg, Startgewicht 33,810 kg.

**8. Constellation.** Das heute vielleicht eleganteste Großflugzeug. An seinem dreifachen Leitwerk und an seinem fischförmig geschweiften Rumpf sowie an den vier Motoren leicht zu erkennen. Die technischen Daten sind: Spannweite 35,5 m, Länge ü.a. 28,97 m, Höhe ü.a. 10,06 m, Motorenzahl 4, Passagierplätze 44, Geschwindigkeit bei 60% Leistung 447 km/h, Startgewicht 46 308 kg.

