

Convair-Liner

Autor(en): **Leutenegger, Arnold**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 12

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-654418>

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.

Die «Swissair» ist seit ihrem Bestehen bemüht, im Wettbewerb um die modernsten Verkehrsflugzeuge in Europa mit an der Spitze zu marschieren. Wir erinnern uns, daß die amerikanischen Schnellflugzeuge «Lockheed-Orion» als erste europäische Flagge das Schweizerkreuz trugen. Wir wissen, daß die zuverlässigen Douglas-Maschinen ihren Teil zum Ruf der «Swissair» als zuverlässigster Luftverkehrsgesellschaft beigetragen haben, und wir sind überzeugt, daß auch die vier neuen Verkehrsmaschinen, die Convair-Liners, die noch im Laufe dieses Sommers bei den Streckenflügen eingesetzt werden, die Tradition der «Swissair» – «Das Beste ist gerade gut genug» mustergültig fortsetzen werden. – Bild 1: Der Convair-Liner steht, im Gegensatz zu den uns bekannten Douglas-Flugzeugen, waagrecht auf dem Boden. Am hinteren Ende der Motorengondeln sind die Zusatzschubdüsen deutlich erkennbar.



CONVAIR-LINER

Von Arnold Leutenegger

Der Convair-Liner unterscheidet sich äußerlich von der uns vertrauten Silhouette des Douglas DC-3 vor allem durch seine „lange Nase“, das heißt die Flügel sind im Gegensatz zu den Douglas-Maschinen weit hinten, beinahe in der Mitte des Rumpfes angesetzt (Bild 3). Der Convair-Liner ist ein ausgesprochener Tiefdecker mit sehr hohem Seitensteuer, das sich gegen oben mehr verjüngt als dies beim DC-3 der Fall ist. Typisch sind ferner die schmalen, nach außen sich keilförmig zuspitzenden Flügel. Im Gegensatz zu den bisher üblichen zweimotorigen Flugzeugen steht der Rumpf auf dem Boden horizontal (Bild 1) und aus der Nähe ist er sicher durch die beiden Düsen (Bild 1) am hinteren Ende der Motorengondel erkenntlich.

In der Kabine bietet er 40 Passagieren bequeme Sessel, die nicht federn, weil sie mit drei Gummipuffern mit dem Boden der Kabine und durch zwei mit der Wand verbunden sind. Die Glaswolle-Einlage in der Kabinenwand hat zwei bedeutungsvolle Aufgaben. Sie muß erstens das Dröhnen der Motoren möglichst von der Passagierkabine fernhalten; gleichzeitig wirkt sie aber auch als Isolation gegen die in größeren Höhen sehr kalte Außenluft.

Damit die Kraft der beiden Pratt & Whitney-Motoren, die wir weiter unten noch etwas ge-

nauer betrachten wollen, möglichst gut zur Geltung kommt, muß das Flugzeug eine große Flughöhe einhalten. Mit zunehmender Höhe verringert sich aber bekanntlich der Luftdruck. Damit Passagiere und Besatzung nicht unter Atemnot zu leiden haben, wird der Luftdruck in der Convair-Kabine automatisch kontrolliert und ausgeglichen; in 4500 Meter Höhe atmet man daher ebenso leicht wie auf dem Flugplatz. Der Convair-Liner ist das erste zweimotorige Verkehrsflugzeug mit Druckkabine; diese Neuerung erlaubt ihm, rasch zu steigen oder «über dem schlechten Wetter» zu fliegen, um auf diese Weise noch mehr Zeit zu gewinnen. Die vielen Öffnungen, welche der Rumpf aufweist (Fenster, Türen usw.) sind hermetisch abgedichtet.

Die große Flughöhe bringt auch eine größere Vereisungsgefahr mit sich. Die Anschnittkanten der Flügel und des Steuers, die ähnlich wie die Propeller und die Windschutzscheibe des Pilotenraumes besonders stark der Vereisung ausgesetzt sind, werden mit besonderen Enteisungsanlagen versehen. Bei Flügel und Steuer wird die Vereisung durch erhitzte Luft, bei den Propellern und Windschutzscheiben elektrisch beseitigt.

Ein hydraulisch getriebenes Gebläse besorgt die Frischluftzufuhr, die von jedem Sitz aus individuell reguliert werden kann; ein Thermostat

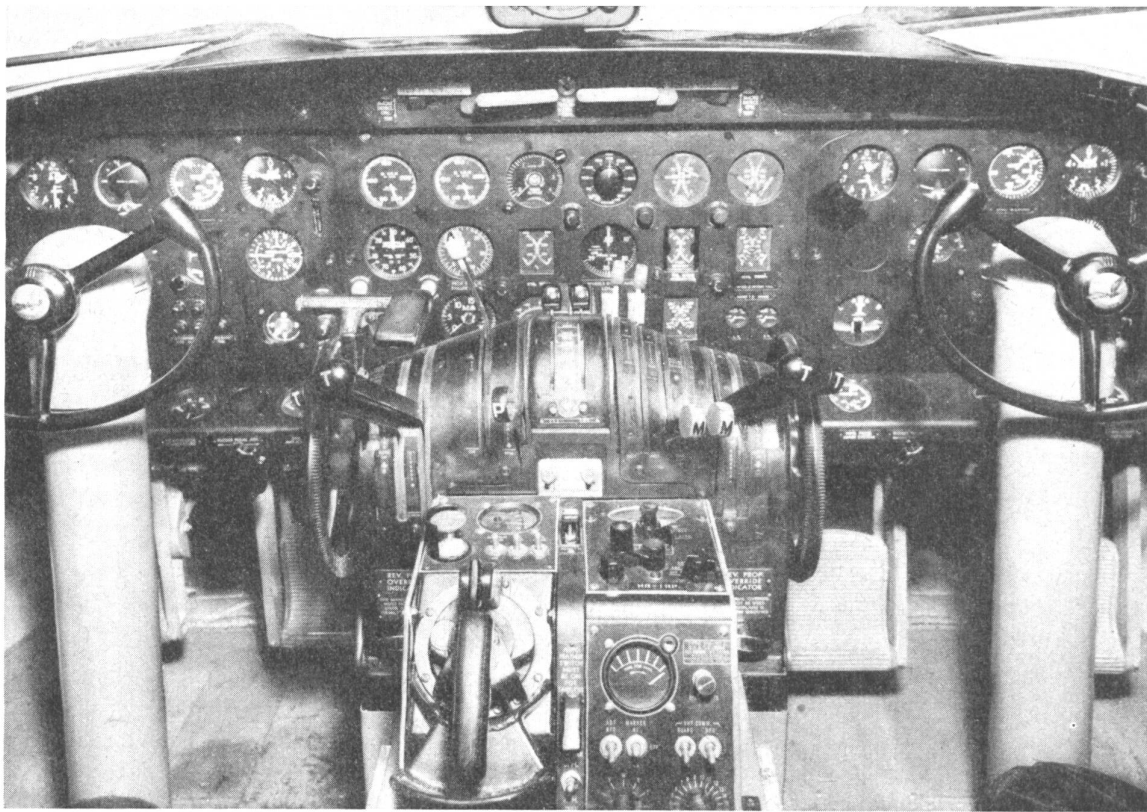


Bild 2 oben: Blick in den unteren Teil des Cockpits eines Convair-Liners. Die verwirrende Anzahl von Instrumenten läßt einen an die recht schwierige Aufgabe der Besatzung denken.

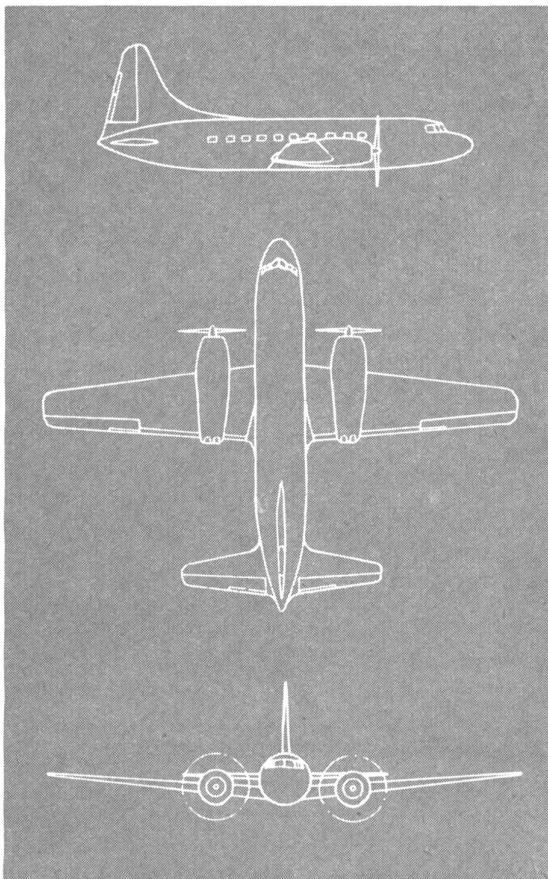


Bild 3 links: Der Convair-Liner auf dem Reißbrett: Von der Seite, von oben und von vorne.

sorgt für eine gleichmäßige Temperatur in der Kabine. Wenn die Temperatur zu sinken beginnt, wird die Frischluft vor dem Einströmen in den Passagierraum vorgewärmt. Warme Luft zirkuliert auch in den Kanälen durch die Wände – die Erwärmung des Raumes erfolgt also von allen Seiten gleichmäßig. Umgekehrt kann die Frischluft bei hohen Außentemperaturen gekühlt werden. Der Feuchtigkeitsgrad der Luft wird automatisch ausgeglichen.

Die *Aussicht* vom Flugzeug aus ist stets etwas ganz besonders Reizvolles. Auch daran haben die Hersteller des Convair-Flugzeuges gedacht, denn die Fenster sind größer, als dies bei Flugzeugen sonst üblich ist. Wie wir schon gesagt haben, sind die Flügel schmal; auch sie können also die Sicht höchstens in ganz unbedeutendem Maße behindern.

An den beiden Motorengondeln fällt uns besonders auf, daß sie vorn weit über die Flügelkante hinausragen. Die Verschalung, die eine

Bild 4 rechts: Wie eine Orangenschale läßt sich die Verschalung des Motors auseinanderklappen. Diese Anordnung erleichtert die Überholungsarbeiten an den Motoren gewaltig.

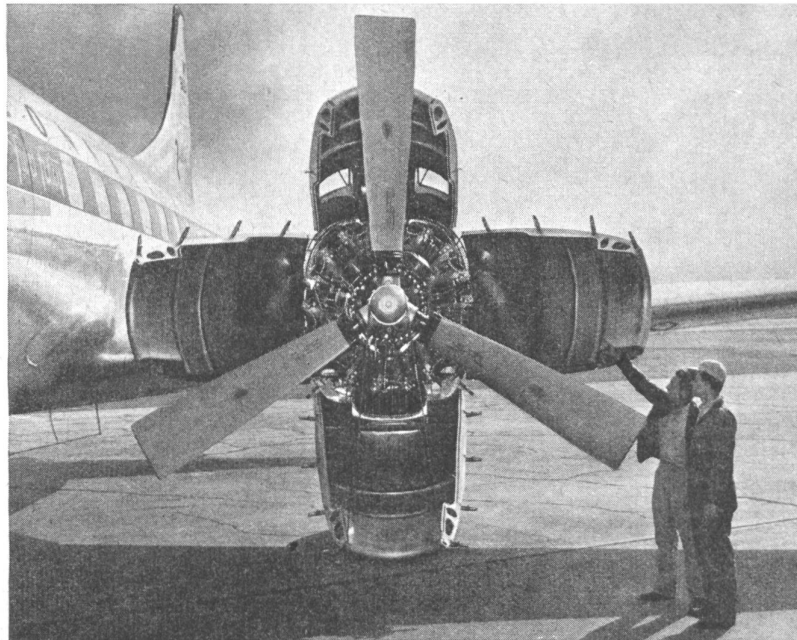
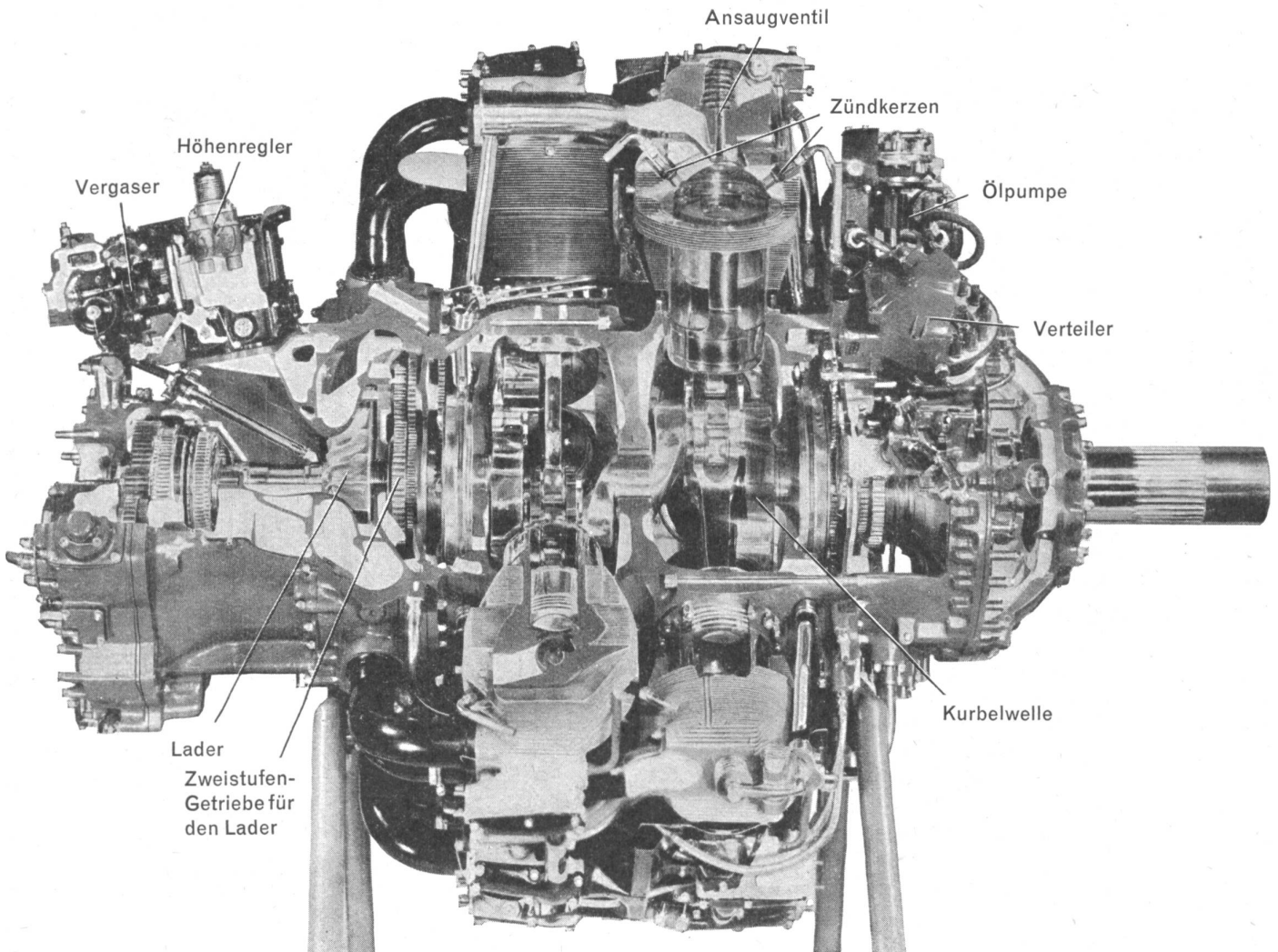
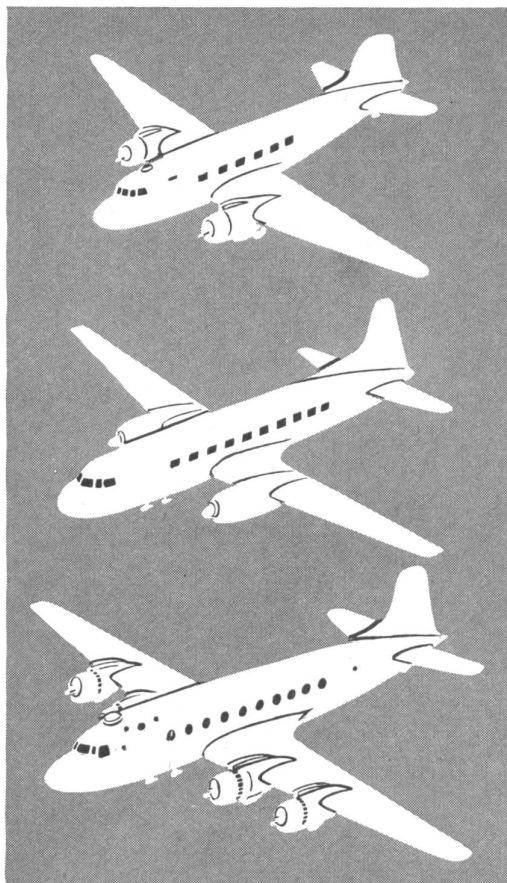


Bild 5 unten: Schnittmodell des Pratt & Whitney-Flugmotors «Double Wasp». Einige Teile sind an diesem Modell in Plexiglas ausgeführt, um den komplizierten Aufbau der Maschine deutlicher zeigen zu können. Der Motor hat $2 \times 9 = 18$ Zylinder und besitzt eine Höchstleistung von 2130 PS, die bei Innenkühlung, das heißt bei Einspritzen von Wasser, auf 2400 PS gesteigert werden kann.





Die technischen Daten sind:

	DC-3* oben	Convair-Liner Mitte	DC-4 unten
Spannweite	28,96 m	28,32 m	35,81 m
Länge	19,66 m	22,80 m	28,47 m
Höhe	5,85 m	8,20 m	8,41 m
Flügelfläche	91,70 m ²	75,90 m ²	126,77 m ²
Fluggewicht	11,130 t	18,370 t	33,112 t
Nutzlast	3,330 t	6,388 t	13,25—13,47 t
Brennstoffvorrat ...	3111 l	3785 l	13 596 l
Höchstgeschwindigkeit	345 km/h	525 km/h	395 km/h
Reisegeschwindigkeit bei 60 % Leistung	270 km/h	450 km/h	365 km/h
Startleistung pro Motor	1100 PS	2400 PS	1450 PS
Motorenzahl	2	2	4
Landegeschwindigkeit	120 km/h	145 km/h	130—140km/h
Startstrecke		1235 m	
Landestrecke		1265 m	
Dienstgipfelhöhe ...	7300 m	bis 9000 m	7850 m
Reichweite	1650 km	1222 km	5600 km
Passagierplätze ...	21	40	44
Anschaffungskosten	650 000 Fr.	1,65 Mill. Fr.	2,2 Mill. Fr.

* Mit Wright-Motoren.

durchgebildet aerodynamische Form aufweist, kann in vier Teilen aufgeklappt werden (Bild 4) und gibt den Pratt & Whitney-Motor mit seinen zwei Sternen von je 9 Zylindern frei (Bild 5). Bei Wassereinspritzung leistet jedes dieser Triebwerke 2400 PS; mit dieser Höchstleistung verleihen sie dem Flugzeug eine Geschwindigkeit von 525 km/h. Die Reisegeschwindigkeit von 450 km/h beansprucht die Motoren nur zu 50 bis 60 Prozent. Früher verpufften die Abgase ungenutzt. Bei den Motoren des Convair-Liners werden sie jedoch gleich beim Austritt aus den Zylindern gefaßt und zwei Düsen zugeleitet. Mit sehr hoher Geschwindigkeit strömen sie durch die engen Rohre aus und erzeugen dadurch einen Schub, der die Geschwindigkeit des Flugzeuges um 20 km/h zu erhöhen vermag. Die Technik des Rückstoßgetriebes ist hier – wenn auch nur als zusätzliche Hilfe – erstmals bei einem Verkehrsflugzeug angewendet worden.

Die hervorstechende Eigenschaft des Convair-Liners ist denn auch seine Geschwindigkeit, die ganz neue Perspektiven im Luftverkehr eröffnet. Jetzt ist es möglich, mit der gleichen Maschine an einem Tag zu fliegen:

Zürich - London - Genf
Genf - London - Zürich

also genau das doppelte Programm von heute. Das erlaubt aber auch eine weit bessere Anpassung der Flugdichte an die Nachfrage – eines der wichtigsten Mittel, um den Flugbetrieb rentabel zu gestalten.

Die Curtiss-Electric-Propeller (Durchmesser 3,96) bestehen aus je drei elektrisch verstellbaren Stahlblättern. Man staunt, daß der Convair-Liner trotz hoher Landegeschwindigkeit auch auf kurzer Piste ohne Schwierigkeiten niedergehen kann und rasch zum Stillstand kommt. Der Grund liegt bei den Propellerblättern, welchen auf dem Boden ein negativer Anstellwinkel gegeben werden kann, so daß er als Bremse wirkt. Dies ist besonders wertvoll, wenn die Pisten naß oder vereist sind. Die Propellerblätter können sogar so gestellt werden, daß sie das Flugzeug am Boden rückwärts rollen lassen. Beim Rangieren ist der Convair-Liner also nahezu so selbständig wie ein Auto.

Die Besatzung des Flugzeuges setzt sich aus einem Flugkapitän, einem Piloten, einem Funker und zwei Stewardessen zusammen.