

Das unsymmetrische Flugzeug

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **18 (1942-1943)**

Heft 32

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-711155>

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 unsymmetrische Flugzeug

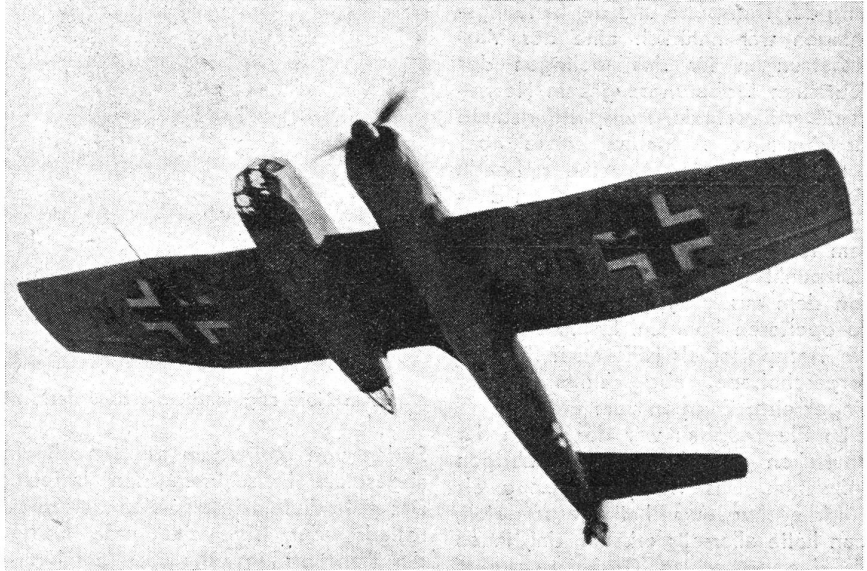
Eine Abart der bis heute gebauten Kriegsflugzeuge bildet das unsymmetrische Flugzeug. Der Typ Blohm & Voß, BV 141, ist das erste unsymmetrische Flugzeug der Welt. Der Laie fragt sich über die Vor- und Nachteile dieser eigenartigen Bauart.

Es ist interessant, zu wissen, daß schon im Jahre 1933 ein Patent in der USA, lautend auf den Namen Th. P. Wright, ausgestellt wurde, das die Idee über ein unsymmetrisches Flugzeug enthielt.

Das von Blohm & Voß entwickelte Baumuster BV 141 findet als Flugzeug für Sonderzwecke Verwendung. Beste Sicht nach allen Richtungen, also auch nach unten, ist das erste faktische Erfordernis eines Kampfflugzeuges. Wirtschaftlich-taktische Erwägungen sprechen außerdem dafür, diese Aufgaben nur einem einmotorigen Flugzeug zu übertragen. Beide Forderungen aber scheinen unvereinbar, da der Motor beim einmotorigen Flugzeug die günstigste Beobachtungsstelle einnimmt. So wurde der Ausweg gefunden, daß der Motor auf dem linken Tragflügel und getrennt davon die für drei Mann Besatzung bestimmte Vollsichtskanzel auf dem rechten Flügel aufgebaut wurden. Mit einem einmotorigen Flugzeug, bei welchem also der Pilot hinter dem Motor sitzt, konnte niemals eine voll befriedigende Sicht nach allen Seiten erreicht werden. So baute man die Vollsichtskanzel, die übrigens ganz aus

Plexiglas gebaut ist, auf die rechte Tragfläche der Maschine. Damit war die Unsymmetrie gegeben, dafür aber bietet dieses Flugzeug einwandfreie Sicht so-

die Flugzeug-Kanonen und die Maschinengewehre ist außerordentlich frei und günstig, besonders auch durch den Wegfall der rechten Höhenleitwerk-



Spezialkampfflugzeug mit unsymmetrischer Bauart. Die Kanzel für die dreiköpfige Besatzung ist auf das rechte Tragdeck versetzt. Die rechte Höhenflosse und die Stabilisationsfläche des Leitwerkes fallen bei dieser Bauart ganz weg.

wohl nach oben und unten, nach beiden Seiten und nach hinten. Aber nicht nur die Sicht, sondern auch das Schußfeld für die automatischen Waffen waren durch die Versetzung der Kabine voll gewährleistet. Das Schußfeld für

flosse, der sogar zusätzlich noch eine Stabilitätsverbesserung des Flugzeuges einbrachte. Ein leistungsstarker Doppelmotorenmotor verleiht dem Flugzeug große Geschwindigkeit und Steigfähigkeit. A. H.

Zum Krieg im Pazifik

Seit dem Eintritt Amerikas in den Krieg, das heißt seit dem Ueberfall der Japaner auf Pearl Harbour, ist der Pazifische Ozean Kriegsschauplatz und wird bis zum Ende dieses weltumspannenden Ringens Kriegsschauplatz bleiben, auf dem die Flotten der drei größten Seemächte — England, USA und Japan — sich wieder und wieder messen werden. Das ungeheure Geschehen im Osten unseres Kontinents überschattete vorübergehend die Ereignisse auf diesem weit von uns entfernten Kriegsschauplatz. Früher oder später wird er aber wieder im Mittelpunkt des Weltinteresses sein. Es ist deshalb nicht abwegig, unsere Soldaten über einen interessanten aktuellen Aspekt dieses Krieges im Pazifischen Ozean zu unterhalten, der zum Teil nur mit Hilfe einer noch vor kurzem vielfach verkannten Waffe geführt werden kann — dem **Radio**.

Distanzen und Fernverbindungen im Pazifischen Ozean.

Der Pazifische Ozean bedeckt mehr als die Hälfte der Erdkugel. Im Verhältnis zu diesem ungeheuren Meeresraum sind die darin zerstreuten Landoberflächen unbedeutend: Mikronesien ist ein Agglomerat von unzähligen

kleinen und kleinsten Inselchen; Polynesien umfaßt vulkanische Archipel, von denen viele nicht größer sind als ein mittlerer Schweizer Kanton. Im östlichen Teil des Ozeans findet man sozusagen überhaupt kein Land. Im Norden gibt es kein Land zwischen den Hawaiischen Inseln und den Aläuten. Der Pazifische Ozean erstreckt sich einerseits über die ganze Höhe der Weltkugel (im Sinne der Längengrade), andererseits vom Panamakanal bis zur Halbinsel Malakka (Breitengrade), das heißt über ungefähr 180 Grad, mit andern Worten über die Hälfte des 40 000 km umspannenden Erdumfangs.

Zwischen der Beringstraße im Norden, dem amerikanischen Kontinent im Osten und dem asiatischen Festland im Westen bedeckt der Pazifische Ozean eine Oberfläche von 175 000 000 km², d. h. mehr als ein Drittel unserer Erde (oder ungefähr 4000mal die Oberfläche der Schweiz!).

Abgesehen von Australien (7 700 000 km²), Guinea (800 000), Borneo (530

Tausend), Sumatra (422 000), den Philippinen (300 000), Neuseeland 268 000), Celebes (188 000) und der Insel Java (131 000), findet man in dieser unendlichen Wasserwüste nur einige Archipel von unbedeutenden Ausmaßen.

Das Problem der Fernverbindungen zwischen diesen mehr oder weniger bewohnten Landmassen — die heute eine so große Rolle spielen — war seinerzeit überaus schwer zu lösen. Zur Verdeutlichung der Verhältnisse sei ein Beispiel erwähnt: Allein um Hongkong (China) mit San Franzisko (Vereinigte Staaten) über Manila zu verbinden, mußte ein Kabel über 14 000 km verlegt werden, wovon 1100 km von Hongkong nach Manila, dann über 2600 km zum nächsten Landstützpunkt, der Insel Guam, 4400 km von der Insel Guam zu den Midway-Inseln, 2100 km von den Midways nach Honolulu und von diesem letzten Landstützpunkt nochmals 3900 km bis nach San Franzisko.

Auf dieser Distanz von 14 000 km,