Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

Band: - (1937)

Heft: 819

Artikel: Douglas, DC3, das neueste Grossflugzeug der Swissair

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-694705

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

DOUGLAS, DC3, DAS NEUESTE GROSSFLUGZEUG DER SWISSAIR

Zwei neue modernste Grossflugzeuge der Type Douglas DC 3 mit 21 Passagierplätzen sind von der Swissair Anfangs Juli auf dem internationalen Streckennetz der Schweiz eingesetzt worden. Der Douglas DC 3 stellt im wesentlichen eine Weiterentwicklung des heute so populären und bewährten Douglas DC 2 dar, der von der Swissair auf ihren Grossdistanzstrecken seit 1935 im Betriebe steht. In Amerika ist diese neue Maschine schon seit über einem halben Jahre bei allen grossen Luftverkehrsgesellschaften zum neuen Standardflugzeug geworden. Es handelt sich also nicht um einen neuen Flugzeugtypus, der zum ersten Male von der Swissair im Streckenverkehr geflogen wird, sondern um eine Maschine, die in Amerika schon über Millionen von Flugkilometer erprobt wurde.

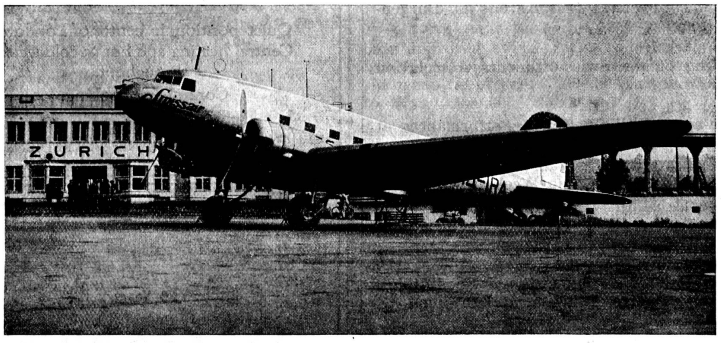
Stellte das bisher verwendete Douglas Flugzeug DC 2 schon einen Markstein in der Entwicklung von Verkehrsmaschinen dar, so wird das neue Grossflugzeug als ein Meisterwerk des modernen Flugzeugbaues betrachtet. Rein äusserlich ist für den Nichtfachmann kein grosser Unterschied zu sehen. Die Maschine scheint zunächst lediglich eine Vergrösserung der Douglas DC 2 zu sein. Wenn man aber Vergleiche bis in die kleinsten technischen Details anstellt, so wird der Unterschied ziemlich augenfällig, denn die erzielten Flugleistungen und die verbesserten Flugeigenschaften lassen erkennen, dass die mehrjährige Erfahrung im praktischen Luftverkehr mit dem ersten Typus—dem Douglas DC 2—ihre Früchte getragen hat.

Der neue Douglas DC 3 ist ein Ganzmetallflugzeug, als Tiefdecker ausgebildet, mit einziehbarem Fahrgestell. Die Kabine bietet 21 Passagieren Raum und ist in einem angenehmen hellbeigen Ton gehalten, von dem die dunkelvioletten Sitze vorteilhaft abstechen. Die 21 Passagierplätze sind untergeteilt in eine einfache Reihe von 7 Sitzen und in eine Doppelreihe von je 7 Sesseln. Während früher mittels eines kleinen Hebels der Sitz nach Belieben des Passagiers verschoben werden konnte, sind die neuen tiefgepolsterten Sessel nur durch 2 Knöpfe verstellbar. Man drückt und die Lehne verschiebt sich, bis man bequem und mühelos sitzt. Das Rauchen ist selbstverständlich wiederum gestattet. Aschenbecher sind in der Wand eingelassen und für die 7 Doppelsitze in der Mittellehne untergebracht. Die Ventilation der Kabine hat eine wesentliche Verbesserung erfahren, indem jetzt die Frischluft—wenn nötig—vorgewärmt werden kann. Für jeden Sitz ist wiederum eine individuelle Frischluftzufuhr vorgesehen. Es dürfte vielleicht von Interesse sein zu vernehmen, dass der gesamte Luftraum der Kabine in jeder Minute vollständig gewechselt wird, ohne dass sich die Innentemperatur ändert. Die Heizung ist ebenfalls nach modernen Gesichtspunkten angelegt worden. Versuche haben ergeben, dass bei einer Aussentemperatur von minus 30 Grad in der Kabine immer noch die angenehme Wärme von 20 Grad über Null aufrecht erhalten wird—eine äusserst wichtige Einrichtung im Hinblick auf den kommenden Winterluftverkehr. Jeder Sitz ist noch mit einer speziellen Leselampe versehen, die sich neben dem Rufknopf der Stewardess befindet. Die Geräuschdämpfung der Kabine soll nach offiziellen Messungen soweit heruntergegangen sein, dass sie ungefähr sich auf der gleichen Höhe bewegt, wie bei einem Pullmanwagen mit geschlossenen Fenstern.

Auch die Stewardessen sind bei der neuen Maschine nicht vergessen worden. Ein Buffet, das jeder Haushaltung zur Zierde gereichen würde, ist eingebaut, so dass auch warme Mahlzeiten serviert werden können. Zwei Gepäkräume befinden sich im neuen Flugzeug, von denen einer direkt hinter dem Pilotenraume liegt, wärend der zweite den Hinterteil der Maschine einnimmt. Zwischen dem hintern Gepäckraum und der Passagierkabine befindet sich die Toilette. Auch die Führerkabine in der Nase der Maschine weist einen erhöhten Komfort auf, u.a. ist die Schallabdichtung verbessert worden, ferner ist der Pilotenraum als solcher jetzt bedeutend geräumiger und bequemer und mit allen Hilfsgeräten der modernen Verkehrsaviatik ausgestattet. Als obligatorische Ausrüstung der Maschine zählt selbstverständlich auch der automatische Pilot mit, der in jeden der beiden Grossflugzeuge eingebaut ist. Ein interessantes Detail stellt die einfache Lösung der Freihaltung der Scheiben des Führerstandes von Schnee und Eis dar. Rund um die Fenster sind nämlich dünne Kupferleitungen gelegt, die mit feinen Austrittsöffnungen versehen sind. In diesen Leitungen zirkuliert eine eisauflösende Flüssigkeit, die bei Eisbildung über die Scheiben gespritzt wird und sie so reinigt.

Eine wesentliche Neuerung an der Douglas DC 3 stellen auch die 1.000 PS Motoren dar, die eine Weiterentwicklung des seit Jahren bewährten 700 PS Motors sind. Auf diesen Motoren ist der verstellbare Propeller montiert, der eine automatische Einstellung der Propellerblätter ermöglicht. Das Modell dieses Propellers ist schon jahrelang in Amerika im Gebrauch, wurde aber erst mit den neuen Douglas DC 3 Flugzeugen für den Export freigegeben und trägt die Bezeichnung: Verstellbarer Propeller mit gleichbleibender Drehzahl. Damit ist gemeint, dass der Propeller immer die gleiche Drehgeschwindigkeit haben wird, unabhängig von Höhe und Motorenstärke, da die Propellerblätter ständig automatisch eingestellt werden, damit die Luftschraube mit gleichbleibender Tourenzahl dreht.

Die Ausmasse der neuen Verkehrsmaschine sind ganz beträchtliche, so besitzt der Douglas DC 3 eine Spannweite von 29 m, eine Länge von 20 m und eine Höhe von 5 m. Nach den offiziellen Prüfungsangaben besitzt die Maschine eine Höchstgeschwindigkeit von 341 km, so dass sich bei 65 % Motorenausnützung eine Reisegeschwindigkeit von 290 km ergibt. Das Douglas DC 3 vermag bis auf eine Höhe von 7.000 m zu steigen. Dass diese Maschine auch mit einem Motor starten kann und dabei eine Höhe von 2.000 m erreicht, wurde in praktischen Versuchen vor der amerikanischen Abnahmekommission bewiesen. Das Leergewicht des neuen Verkehrsflugzeuges beträgt 7 Tonnen. Die Maschine kann eine Nutzlast von 2 ½ Tonnen aufnehmen und dann noch genügend Brennstoff für eine Reichweite von 1.200 km mitführen. Das Totalgewicht des neuen Luftriesen beträgt bei Vollast nahezu 11 Tonnen.



Aussenansicht der neuen Douglas DC 3 der Swissair, die gegewärtig auf der Strecke London-Basel-Zürich verkehrt.

Die geräumige, schalldichte Kabine des neuen Grossflugzeuges mit 21 Sitzen.

Technische Angaben.

Spannweite	28.96 m
Flügelfläche	91,7 m 2
Länge	19.66 m
Höhe	5.16 m
Leergewicht	6920 kg
Zuladung	3965 kg
Totalfluggewicht	10885 kg
Motoren	2 Wright Cyclone G-2 von je 1.000 PS.
Höchstgeschwindigkeit	341 km/h in 2070 m Höhe
Reisegeschwindigkeit	290 km/h in 3050 m Höhe
Absolute Höhe	7040 m

LA POLITIQUE

L'épilogue de l'aventure Stucki

Le congrès radical d'Olten s'est fort bien passé et a abouti à la conclusion la meilleure qu'on pût souhaiter: le vote unanime de la résolution présentée par le comité central, qui exclut la possibilité d'une collaboration avec les socialistes, telle que l'avait préconisée, au début du moins, M. Stucki.

Ce dernier est le vaincu de la journée, et son essai de constitution d'un front populaire—car, en dépit de ses réticences et de ses dénégations, c'est exactement de quoi il s'agissait—a subi l'échec le plus net.

L'exposé de M. Vallotton, en particulier, fut remarquable de vigueur, de logique et de franchise. Le député vaudois au Conseil national a crevé l'une après l'autre toutes les baudruches des "lignes directrices." Il a montré que c'est une grave erreur d'exhorter le parti radical à se rapprocher des " masses ouvrières," comme s'il s'était jamais détourné d'elles et comme s'il ne comptait pas dans ses rangs un très grand nombre de paysans, de modestes artisans, d'ouvriers et d'employés. Il a dénoncé aussi l'équivoque créée par ceux qui parlent d'une évolution des masses ouvrières, au lieu de préciser qu'il s'agit d'une évolution des masses socialistes et plus spécialement de certains chefs de l'extrême-gauche. Et c'est très juste : les éléments populaires, qui sont demeurés fidèles à la patrie, à la défense nationale, n'ont pas eu besoin d'évoluer. En revanche, les soucis de la tactique ont incité les meneurs socialistes à feindre un ralliement sur la sincérité duquel il est permis d'avoir des doutes.

M. Vallotton a mis le doigt sur la plaie quand il a relevé que "la vision de M. Stucki est celle d'un homme qui confond son désir avec la réalité." Rien n'est plus exact, plus finement observé. Outre une vanité phénoménale et un monstrueux orgueil, il y a chez le ministre Walter Stucki une dose peu commune de naïveté, avec des traces de bovarysme et de mythomanie. Il se'st imaginé, de très bonne foi, assurément, que les socialistes étaient, ou deviendraient, tels qu'il voudrait qu'ils fussent. Se rend-il compte maintenant de sa fausse manœuvre? Dans son discours, il a dû lâcher du lest, et non point par onces, mais par tonnes. En vérité, il s'est par moments désavoué lui-même. Nous n'espérons cependant pas qu'il reconnaisse ses torts de façon si complète qu'il quitte tout espoir de réaliser son plan. Des natures comme la sienne sont toujours persuadées d'avoir raison contre l'univers entier.

Seulement, tout de même, au lendemain du congrès d'Olten, il devra se tenir tranquille durant quelque temps, et ce sera grand bénéfice pour le parti radical et le pays dans son ensemble.

L'essentiel n'est du reste pas là; il est dans le fait que parti radical a surmonté victorieusement une crise intérieure qui, selon les événements, pouvait devenir très grave et produire les effets les plus fâcheux. Nous l'avons dit plus d'une fois et nous le répétons: tout citoyen ami de l'ordre, même s'il n'est pas radical, doit souhaiter que ce parti reste uni et que son action puisse se faire sentir dans notre vie nationale. L'unanimité obtenue à Olten par le comité central, la