

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **8 (1941-1942)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

PROTAR

Schweizerische Zeitschrift für Luftschutz
Revue suisse de la Défense aérienne
Rivista svizzera della Protezione antiaerea

Offizielles Organ des Schweizerischen Luftschutz-Verbandes - Organe officiel de l'Association suisse pour la Défense aérienne passive - Organo ufficiale dell'Associazione svizzera per la Difesa aerea passiva

Redaktion: Dr. MAX LÜTHI, BURGDORF - Druck, Administration und Inseraten-Regie: BUCHDRUCKEREI VOGT-SCHILD AG., SOLOTHURN
Jahres-Abonnementspreis: Schweiz Fr. 8.—, Ausland Fr. 12.—, Einzelnummer 75 Cts. - Postcheck-Konto Va 4 - Telephon Nr. 2 21 55

Oktober 1942

Nr. 12

8. Jahrgang

Inhalt — Sommaire

	Seite	Page	
Neuere Flugzeugtypen. Von Fl. Oblt. Werner Guldemann	213	Ernährung und Landesverteidigung. Von Dr. L.-M. Sandoz	226
Telephon-Kenntnis (Fortsetzung). Von Wm. Herm. Henke	219	Neueinrichtung einer Sanitätshilfsstelle.	
Chronique militaire. Par le cap. Ernest Næf	223	Von Major Zambetti	230
Der Luftschutz-Unteroffizier. Von Wm. Ernst Herzig	225	Kleine Mitteilungen	231

Nachdruck ist nur mit Genehmigung der Redaktion und des Verlages gestattet.

Neuere Flugzeugtypen Von Fl. Oblt. Werner Guldemann

Wir stehen heute im vierten Kriegsjahr. Die Technik hat seit Kriegsausbruch wesentliche Fortschritte gemacht, wenn sie auch nicht so gross sind, wie man sie vielleicht erwartet hätte. Das hängt in erster Linie zusammen mit wirtschaftlichen Gegebenheiten, die eine grosse Rolle spielen. Immerhin mag es sich rechtfertigen, wieder einmal zu überprüfen, wo wir heute in der Praxis stehen — und das soll im folgenden anhand der Besprechung einiger neuerer Flugzeugtypen geschehen. Es wird sich dabei zugleich Gelegenheit bieten, auf gewisse militärische und wirtschaftliche Fragen zu sprechen zu kommen.

Als Mustertypen nehmen wir drei deutsche und drei englisch-amerikanische Flugzeuge. Die deutschen sind im Verlaufe dieses Sommers zum erstenmal in den Nachrichten aufgetaucht, die andern sind schon seit längerer Zeit bekannt, können aber trotzdem als für den heutigen Stand repräsentativ angesehen werden — vielleicht noch mehr als die drei deutschen, von denen jedes gewisse technische Eigenheiten aufweist, über deren Bewährung man noch nicht sehr viel weiss.

Ein deutsches Aufklärungsflugzeug unsymmetrischer Bauart: BV 141.

Die ersten Abbildungen dieses neuen Flugzeuges der deutschen Luftwaffe haben beim breiten Publikum grosses Aufsehen erregt. Das nicht ohne Berechtigung, denn es handelt sich tatsächlich wohl um das erste unsymmetrische Flugzeug, das fliegt und als Kriegsflugzeug eingesetzt wird. Der mit der Materie Vertraute wusste immerhin um ähnliche Projekte und erinnerte sich vielleicht auch noch englischer Nachrichten, die von der Existenz eines solchen deutschen Typs schon zur Vorkriegszeit wissen wollten.

Diese Nachrichten sind nun neuerdings durch den Konstrukteur dieses Flugzeuges selber, Dr. ing. Richard Vogt, bestätigt worden. Das Flugzeug ist entstanden aus einer Ausschreibung des deutschen Reichsluftfahrtministeriums vom Jahre 1937. Aus wirtschaftlich-taktischen Gründen wurde ausdrücklich die Einmotorigkeit des zu entwickel-

den Musters vorgeschrieben; damit sollten nach Möglichkeit beste Beobachtungseigenschaften verbunden werden.

Das Ergebnis ist aus Abb. 1 ersichtlich. Auf der linken Seite des Flugzeuges befindet sich der Motorumpf, der ein einseitiges, nach links ragendes Höhenleitwerk neben einem normalen Seitenleitwerk trägt. Auf der rechten Flügelseite ist eine Kabine mit guten Sichtbedingungen für drei Mann Besatzung angebracht.

Darüber, wie der Konstrukteur zu seinem Entschluss gekommen ist, sagt er selbst: «Mir war bei Inangriffnahme der Aufgabe alsbald klar, dass mit einem konventionellen einmotorigen Flugzeug eine voll befriedigende Beobachtungssicht nicht erreicht werden konnte. Die günstigste Beobachtungsstelle war ja vom Triebwerk besetzt und alle anderweitigen Ausblickpunkte von über und unter dem Rumpf angebrachten Glasausbauten ergaben nur eine schlechte Addition einzelner Sichtfelder. Immer wieder kreisten die Gedanken zurück auf die bei zweimotorigen Flugzeugen vorhandene Rumpfbugkanzel, bis die Vorstellung in einem mutigen Anlauf einen der beiden Motore entfernte und — grotesk ausgedrückt — bei einem einmotorigen Zweimotorenflugzeug landete. Damit war das unsymmetrische Flugzeug geboren; es konnte gebaut werden, wenn es all den sofort einsetzenden kritischen Selbstbetrachtungen standhalten sollte.»

Beim oben genannten Ausschreiben des Luftfahrtministeriums war die Firma Blohm & Voss ursprünglich nicht in der Auftragserteilung vorgesehen. Der verstorbene Generaloberst Udet ordnete aber die Entwicklung des ihm vorgetragenen neuartigen Vorschlages sofort an, und bereits ein Jahr nach der Auftragserteilung konnten die Versuchsflüge begonnen und schon einige Wochen später das neue Muster nachflugbereit gemeldet werden. Ein kleines Beispiel dafür, wie entschlos-