

Zeitschriften

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **15 (1949)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **17.08.2024**

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.

niques ne soient pas ceux des pronostics. Par contre, on dit le plus grand bien de l'hydravion SE 1210, quadrimoteur Renault, de 240 CV chacun, maquette réduite du futur SE 1200 de 140 tonnes. Ce dernier est appelé à remplacer — lorsqu'il sortira de fabrique, mais sa construction n'est pas terminée —, le *Laté 631* dont les expériences furent hélas! tragiques, en Amérique du Sud, sur la côte de Normandie et en Atlantique Nord. Le SE 1210 offre une envergure de 21,75 m et un poids de 5,4 tonnes.

En Italie, l'industrie d'aviation reprend un certain essor. En aéronautique marchande, il importe de citer — comme constructions nouvelles —,

le quadrimoteur *Piaggio P. 108-T2*, pour 46/60 passagers, qui paraît d'un certain avenir, et surtout le quadrimoteur *BZ-308*, de l'ingénieur Zappata, dont le premier vol d'essai fut un succès. Cet avion est propulsé par quatre moteurs Bristol Centaurus. Sur les lignes italiennes, volent actuellement — en particulier — les avions *Fiat G. 212*, trimoteurs Pratt & Whitney, de 17,4 tonnes, vitesse de croisière de 300 km/h et les bimoteurs *Siai-Marchetti SM-95*, 30 passagers, vitesse de 285 km/h. Le redressement de la construction italienne est encore signalé par l'avion cargo *Ambrosini P. 512*, bimoteur Alfa de 450 CV chacun, appareil enlevant sur 2000 km une charge utile de 1,6 tonne à 230 km/h.

Zeitschriften

Interavia — Querschnitt der Weltluftfahrt

Nr. 5, Mai 1949

Dieses Heft ist gekennzeichnet durch die Beschreibungen des Luftfahrtsalons 1949 von Paris (oder besser gesagt: der französischen Luftfahrtindustrie) und des Flughafens Genf-Cointrin. — Aus den Kurzbeschreibungen sind zu erwähnen: B-45 USA-Düsenbomber mit zehn Tonnen Bombenlast und 885 km/h Höchstgeschwindigkeit; Prototyp «Republic XF-91», Hochgeschwindigkeitsjäger, der 1450 km/h im Horizontalflug erreichen soll.

Nr. 6, Juni 1949

Nehmen wir die «militärischen» Aufsätze vorweg: «Auf dem Weg zur Raumwaffe», eine Warnung an die allzu grossen Optimisten, die schon heute an einen Druckknopfkrieg glauben, denn die Raumwaffen stehen erst am Beginn der Entwicklung, die Schritt für Schritt vor sich geht; das schwierige Problem liegt in der Fernsteuerung. — Norman S. Currey fragt: «Was ist der nächste Schritt?». Wie geht die Entwicklung der Schnellflugzeuge weiter? Er weist auf die mannigfachen Probleme hin, welche bei der Ueberschreitung der Schallgrenze auftreten. «Der Durchbruch der Schallgrenze stellt heute noch ein Abenteuer dar und zweifellos wird noch eine Menge Kleinarbeit notwendig sein, bis die Probleme der Stabilität, des Flügelspitzenauftriebs, der Verformung usw., zuverlässig erfassbar sind... Ist einmal der nationale Ehrgeiz der luftfahrttreibenden Staaten durch eigene Flüge ins Ueberschallgebiet befriedigt, so wird man überall auf die Grundprobleme zurückkommen und in ruhiger Forschungsarbeit jene Gebiete zu ergründen suchen, die durch Wagemut überflügelt wurden.» — Weitere Aufsätze: Einleitend wird der Konkurrenzkampf von Luftfahrtgesellschaften beschrieben. — Die britische Luftfahrtindustrie findet eine eingehende Würdigung in der Schilderung der Hawker-Disseley-Gruppe. — Wieviel den Amerikanern an Reklame gelegen ist, zeigt «Zu verkaufen — der blaue Himmel». Etwas über Himmelschreiber und ihre Arbeit! — Die Strahltriebwerke Atar 101 B. — Die 200 PS-Gasturbine Boeing 502. — Flügelbruch bei 800 km/h. — Wirtschaftliches Fliegen mit Nurflügel-Motorseglern. — Frachterfrühling u. a. m.

Nr. 7, Juli 1949

Von den vier Grossen ist hier die Rede, aber nur deren zweieinhalb sind in der Luftmacht wirklich ernst zu nehmen, nämlich USA als Nr. 1, Russland als Nr. 2 und an dritter Stelle halbwegs noch England. — Aus der britischen Luftfahrtindustrie wird die Firma Roe beschrieben, deren bekanntestes Muster wohl der Lancasterbomber ist. — Verkehrsmittel im Kampf um die Sahara (Kamele, Auto, Bahn oder Flugzeug?). — Beschreibung des Pariser Luftfahrtsalons und deren Ausstellungsobjekte. — Bewegungsgesetze der Raumfahrt. — Das Raketenzusatztriebwerk 109—718. — Grosshubschrauber Kellett XH-10 mit maximal 3 t Nutzlast, 195 km/h und 2800 km Reichweite. — Das Forschungsdüsenflugzeug Convair 7002. — Unter «Fortschritt» werden einige Bilder neuester Rückstossflugzeuge gezeigt und ihre Rekordleistungen beschrieben. — «Verbundflugzeuge als Waffe» behandelt deutliche Konstruktionen von Trägerflugzeugen mit flugzeugähnlichen Sprengkörpern.

Flugwehr und — Technik

Nr. 5, Mai 1949

Die Geschichte des Luftkrieges 1939—1945 wird fortgesetzt durch die organisatorische und technische Entwicklung der USA-Luftwaffe und die Ereignisse im Jahre 1942. — Im März 1949 fanden über Schottland Luftübungen statt, um die Radaranlagen zu überprüfen. Das Resultat: der Flugmeldedienst funktionierte einwandfrei; in den meisten Fällen konnten die Verteidiger (Meteor-Düsenflugzeuge) die Angreifer (Bomber B-29, Lincoln, Lancaster) rechtzeitig abfangen. Angriffsziele: Städte und Brücken. — England produziert einen zweimotorigen Düsenbomber von 800 km/h Höchstgeschwindigkeit. — Amerikanisches Transportflugzeug Boeing C-97 A «Stratofreighter» von 547 km/h Reisegeschwindigkeit in 7600 m Höhe; bei 7200 m Reichweite können 4 Tonnen, bei 3700 m können 16 Tonnen Nutzlast mitgenommen werden. — Amerikanischer Jäger Northrop XF-89 «Scorpion», zweimotorig, für Schlechtwettereinsatz, mit Radaranlagen, 900 km/h Höchstgeschwindigkeit. — Der Düsenbomber Boeing B-47 der USA flog 3680 km weit mit einer mittleren Geschwindigkeit von

977 km/h. Flughöhe rund 10 000 m. — Northrop C-125 «Raider», das robuste, für das Gebirge konstruierte Transportflugzeug mit nur 180 m Start- und 110 m Landestrecke. — Neue Versuche in den USA: Kombiniertes Düsen- und Raketenflugzeug Consolidated Vultee 7002 für Ueberschall; unbemannte Versuchsflugzeuge (fliegende Bomben) «Gorgon IV» und die Versuchsraketen «Nativ» und «Convair 774».

Nr. 6, Juni 1949

Beschreibung des Luftkrieges 1943 bis zur Invasion in der Normandie. Das Aufkommen der Langstreckenjäger damals ist ein typisches Beispiel dafür, wie eine einzige technische Errungenschaft im Luftkrieg die Lage grundlegend ändern kann. — Ein Flab-Aufsatz «Auswertungsmöglichkeiten des Flugzeugrichtens in technischer und taktischer Beziehung». — Von einem deutschen Offizier über «Die Luftsicherung der Truppe im Operationsgebiet und auf dem Gefechtsfeld»: Entfaltung und Entwicklung, Tarnung, Deckung, Luftwarnung und Flab. — Technische Beschreibung des amerikanischen Bombenflugzeuges Boeing B-47, des modernsten Düsenbombers mit 10 000 kg Bomben, 57 000 Liter Brennstoff, 1020 km/h Höchstgeschwindigkeit, 3200 km normale Reichweite und 11 600 m Dienstgipfelhöhe.

Flugwehr und -technik

Nr. 3, März 1949: Vollständige Wiedergabe der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschaffung von Kampfflugzeugen. Es sollen 100 Kampfflugzeuge mit Ersatzteilen (durch teilweisen Lizenzbau in der Schweiz) sowie Betriebszubehör und Ergänzung des Korpsmaterials und Munition im Gesamtbetrag von 108 Millionen Franken beschafft werden. — Die Schlacht um England, in

neuer Fassung geschildert. Der Ausgang um diese Schlacht ist ausschliesslich von der Flugwaffe bestimmt worden. — Die Luftverteidigung von Hamburg wird hier eingehend gewürdigt; beinahe 400 Geschütze dienten dem Schutz dieser Stadt. — Das neue schweizerische Luftfahrtgesetz. — Die Sowjetunion soll zur Zeit über 15 000 Flugzeuge erster Linie verfügen, wovon 6500 im Fernen Osten stationiert sind. — Detailbeschreibung des amerikanischen Marineflugzeuges Grumman «Panther», mit einem Düsentriebwerk, 1050 km/h Geschwindigkeit. — Rekordflug des amerikanischen Versuchsflugzeuges Bell X-1, das in 100 Sekunden auf 7000 Meter stieg.

Nr. 4, April 1949: Die Fortsetzung Feuchters «Kriegsentscheidende Bedeutung der Luftkriegführung im zweiten Weltkrieg» bringt den Russland- und Balkanfeldzug zur Darstellung. Als Lehren ergeben sich für Feuchter: 1. eine Luftwaffe muss allen klimatischen Verhältnissen gewachsen sein; 2. oft ist zahlenmässige Flugzeugproduktion wichtiger als Spitzenprodukte; 3. grosse Truppenverbände können aus der Luft versorgt werden, sofern Luftüberlegenheit und Transportflotte vorhanden sind. — «Schwedens Flugzeugindustrie» ist in besserer Blüte als die schweizerische und weist bemerkenswerte Eigenkonstruktionen auf; Oblt. Naef gibt in seinem Artikel aufschlussreiche Details darüber bekannt. — Technische Beschreibung des Düsenjägers «Vampire 6». — Weltrundflug des amerikanischen Bombenflugzeuges Boeing B 50 am 26. Februar 1949; es legte bei mittlerer Fluggeschwindigkeit von 400 km/h die 37 740 km messende Strecke in 94 Stunden zurück (Demonstrationsflug der amerikanischen Luftwaffe!). — Ein USA-Bomber B 36 flog mit 38 Tonnen Bombenlast! (Zwei Bomben zu je 19 Tonnen!)

Mutationen im Luftschutzoffizierskorps

Beförderung auf 12. März 1949

Zum Oberleutnant der Leutnant: Sassella Edoardo, Zürich.

Beförderungen auf 30. Juni 1949

Zum Major der Hauptmann: Roth Max, Zürich.

Zu Hauptleuten die Oberleutnants: Allisson Henri, Lausanne; Sauerländer Heinz, Aarau.

Zu Oberleutnants die Leutnants: Farron Marcel, Tavannes; Frey Max, Sissach; Herzog Ulrich, Zürich; Kressebuch Wilhelm, Laufenburg; Rüedi Gustav, Chur.

Beförderungen auf 9. Juli 1949:

Zu Leutnants die Korporale: Amoser Robert Bruno, Biberist; Bälli Werner, Niederurnen; Bersier Roland, Fribourg; Bon-

nard Claude Séverin, Pully; Brändli Walter Othmar, Uetikon; Chardon André Marcel, Bern; Eglin Viktor Waldemar, St. Gallen; Favre Jean-Claude, Lausanne; Gossauer Kurt, Thalwil; Haller Hans, Genève; Holzer Walter, Bern; Jenny Johann Friedrich, Birsfelden; Jenny Werner, Bern; Jetzer Charles-Henri, Lausanne; Kohler Peter, Bern; König Rudolf, Basel; Lienhard Hans Erwin, St. Gallen; Maggiorini Renato, Basel; Müller Felix, Bern; Neukomm Louis, Stein am Rhein; Pal-tenghi Giovanni, Baden; Reimann Hans, Basel; Schaad Hans, Basel; Schaub Traugott, Zürich; Schmid Eugen, Aarau; Schneider Armin, Lenzburg; Senn Hans Alfred, Muri (BE); Steiner Rudolf, Muttentz; Trautmann Willy, Herisau; Virgilio Jean-Auguste, Fleurier; Wacker Robert, Schönenwerd; Werner Heinrich, Bern; Wicht Henri, Fribourg; Zweifel Joachim Alfred, Bremgarten (AG).