

# Giganten der Luft

Autor(en): **Wetter, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1968)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987700>

## **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.

# Giganten der Luft

Mach-2-Verkehrsflugzeuge sind nicht mehr der letzte Schrei. Bedeutende Flugzeug-Herstellerfirmen haben Grossraumflugzeuge angekündigt, das sind Verkehrsflugzeuge mit 500, 700, ja sogar 900 Sitzplätzen. Man stelle sich das einmal vor: dreibis fünfmal mehr, als die heutigen Jets fassen, oder so viele Reisende wie in einem voll besetzten Schnellzug!

Solche Giganten baut man nur, um das künftige Transportbedürfnis stillen zu können. Ist denn mit einer raschen und starken Zunahme an Flugpassagieren und Flugfracht zu rechnen? Diese Frage wird eindeutig mit Ja beantwortet. Sind es in diesem Jahr 200 Millionen Passagiere, die die internationalen Fluggesellschaften der Welt (allerdings ohne die der Sowjetunion und China) transportieren, so rechnet man im Jahre 1970 mit 320 Millionen. Folglich müssen schnellere oder grössere Flugzeuge her.

Die Überschall-Verkehrsflugzeuge sind auch nicht alles. Sie können nicht grösser als die heutigen Jets gebaut werden, sind sehr teuer (90 Millionen Franken wird eine Concorde kosten) und erzeugen einen Heidenlärm. Daher die Idee, Grosstransporter zu bauen, Flugzeuge mit längeren Rümpfen und dickeren Bäuchen.

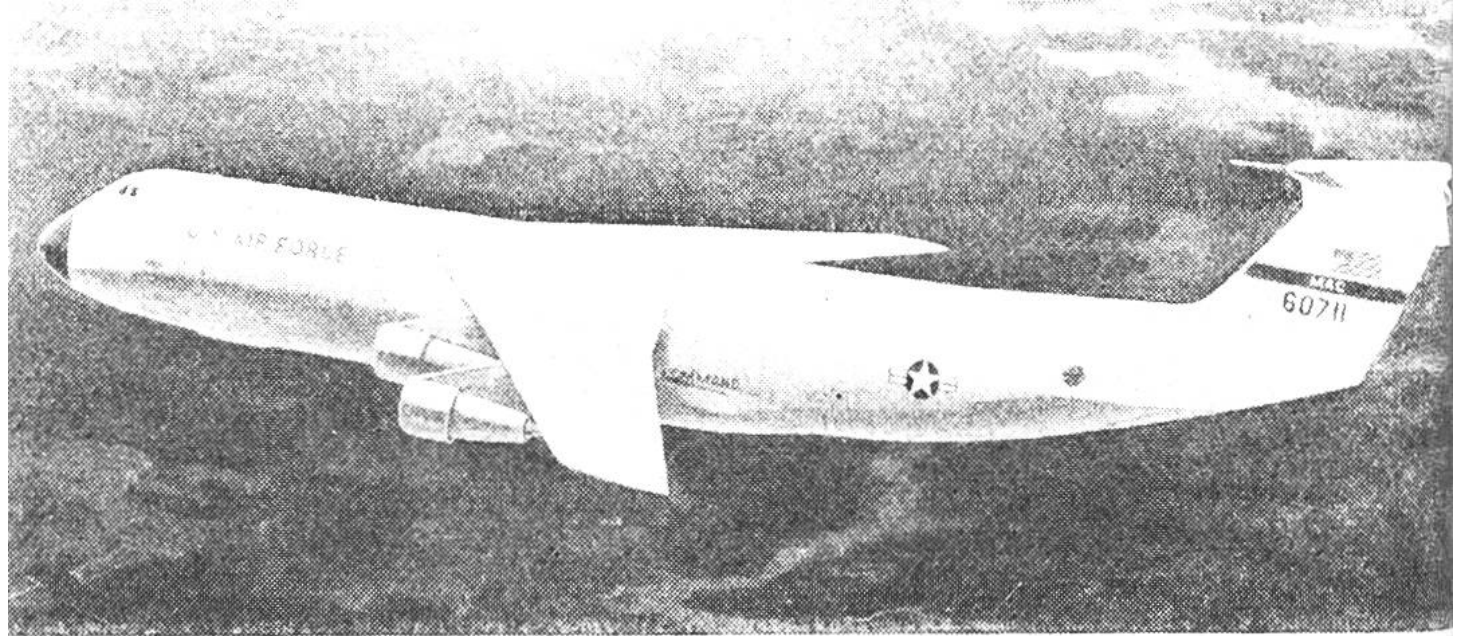
Den Anfang machte die Sowjetunion mit ihrem Antonow-22, einem Militärtransporter, der sich auch als Verkehrsflugzeug verwenden lässt. Die Antonow-22 wird 724 Passagiere beherbergen, die auf zwei Flugdecks untergebracht sind, 423 oben und 301 unten. Da sie mit vier Turboprops ausgerüstet ist, wird sie nur etwa 650 km/h Reisegeschwindigkeit entwickeln. Das grosse Geschäft wird zweifellos die amerikanische Flugzeugfirma Boeing machen, die bereits 25 Stück Boeing 747 an die Fluggesellschaft Pan American World Airways (PAA) verkaufte und hofft, noch weitere 200 dieser Giganten an den



Schon bald werden wir diese Boeing 747 sehen. Hier der Blick in die Riesenkabine, in der 490 Passagiere Platz finden. Trotz ihres Gewichtes von 309 Tonnen wird sie mit 1000 km/h fliegen.

Mann bringen zu können. Das Stück kostet 100 Millionen Franken! Die ersten Boeing 747 sollen im Herbst 1969 abgeliefert werden. Auch die Swissair hat solche bestellt.

Die Boeing 747 hat ein Abfluggewicht von 309 Tonnen und wird mit ihren vier Strahltriebwerken von je 20000 kg Schub 1000 km/h Reisegeschwindigkeit erreichen. Sie wird in 13700 Meter Höhe operieren, also etwas höher als die heutigen Jets. Sie kann auf den gegenwärtigen interkontinentalen Flughäfen wie zum Beispiel Zürich starten und landen. Die Boeing 747 wird in verschiedenen Ausführungen gebaut werden. In derjenigen für 490 Passagiere werden die Leute in 49 Reihen zu 10 Plätzen untergebracht sein. Eine Erstklassausführung hat



Noch grösser wird das Verkehrsflugzeug der Lockheed werden, das aus dem Militärtransporter C-5 A entsteht: 900 Personen, auf 3 Stockwerken untergebracht. Stückpreis pro Flugzeug etwa 120 Millionen Franken.

Kabinen für VIP-Personen (das sind sehr wichtige Persönlichkeiten, natürlich mit Begleitung), eine geräumige Kabine zu 9 Sitzplätzen die Reihe und einem Vorführungsraum von der Grösse eines richtigen Theaters. 4 übergrosse Türen und 2 Gänge in der Kabine sollen es gestatten, das halbe Tausend Passagiere rasch an und von Bord zu bringen.

Die amerikanische Firma Lockheed wird den militärischen Grosstransporter C-5A in ein Grossraumflugzeug für den zivilen Verkehr umbauen. Die C-5A hat ein Abfluggewicht von 330 Tonnen und wird 900 Passagiere, die in drei Stockwerken untergebracht sind, transportieren können. In der Frachtausführung (auch die Boeing 747 hat eine) vermag sie sechs der riesigen Überland-Autobusse zu schlucken. Man schätzt die Entwicklungskosten der C-5A auf 3 Milliarden Franken.

Nicht nur gilt es, in Kürze diese Giganten der Luft zu bauen, sondern auch der Flugverkehr und die Flughäfen müssen dem Ansturm gewachsen sein. Flughäfen werden bekanntlich stets zu klein gebaut. Wenn 500 oder gar 900 Menschen gleichzeitig einem Flugzeug zuströmen, müssen andere Vorkehrungen für ihre Abfertigung getroffen werden, als sie heute vorhanden sind.

Ernst Wetter