

Wissen Sie schon...

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik**

Band (Jahr): **3 (1948)**

Heft 1: **Flug-Sondernummer**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Wissen Sie schon ...

... daß die 4 Convair-Liners, welche die Swissair im Laufe des Sommers 1948 in Dienst nehmen wird, und die von der Consolidated Vultee Aircraft Company Ltd. in San Diego (Kalifornien) geliefert werden, aus den gleichen Werkstätten stammen, wo einst Charly Lindberghs berühmtes Flugzeug «Spirit of St. Louis» gebaut wurde und wo während des zweiten Weltkrieges Tausende der noch berühmteren «Liberator»-Bomber am laufenden Band fabriziert wurden?

... daß die Swissair mit diesen Convair-Liners auf ihrem europäischen Streckennetz Expreß-Linien einrichten wird, und zwar so, daß das gleiche Flugzeug die Strecke Zürich - London und zurück am gleichen Tag zweimal fliegen wird?

... daß die Swissair 8 sogenannte Doppelmillionäre hat, d. h. Piloten oder Funker, die bereits mehr als 2 Millionen Flugkilometer im Dienste des Luftverkehrs zurückgelegt haben, was zusammengenommen 400mal dem Erdumfang entspricht?

... daß alle Luftverkehrsgesellschaften bestrebt sind, ihr fliegendes Personal nicht zu überlasten und man als Jahresleistung für einen Piloten maximal 1200 Flugstunden vorsieht? Das entspricht bei den heutigen Geschwindigkeiten und Distanzen einer Monatsleistung von etwa 25 bis 30 000 Flugkilometern.

... daß der «Dragon» De Havilland DH-89 mit der Immatrikulation HB-APA seinerzeit von der Ostschweizerischen Aerogesellschaft auf dem Papier gekauft wurde, d. h. als erst die Pläne des ersten Flugzeuges dieser Art fertiggestellt waren?

... daß die Swissair seit anfangs 1948 am Hirschengraben 84 in Zürich einen Neubau bezogen hat, der den Namen «Swissair-Haus» trägt, und daß das auch ein Zeichen der gewaltigen Entwicklung des schweizerischen Luftverkehrs ist, denn vor Ausbruch des Krieges hatte der ganze Swissair-Mitarbeiterstab in Dübendorf Platz genug, denn es waren alles in allem 179 Angestellte, während es jetzt mehr als 1350 sind?

... daß die Swissair kürzlich einen Fieseler-Storch gekauft hat, welchen sie in den Dienst ihrer Swissair-Photo A.G. stellt, die damit die hervorragenden Luftaufnahmen von Landschaften, Städten, Dörfern, Fabriken usw. macht?

... daß der einstige Militärflugplatz Kloten gerade so groß war wie beim neuen interkontinentalen Flughafen ein Teil des Flugsteiges?

... daß eine Douglas DC-4 pro Flugstunde 700 Liter Brennstoff schluckt und daß beispielsweise auf dem ersten Südamerikaflug der Swissair nach Buenos Aires und zurück die HB-ILO etwas mehr als 50 000 Liter brauchte?

Kontrollzentren für den Luftverkehr

Solange die Flugzeugführer sehen und gesehen werden können, ist keine große Verkehrskontrolle nötig, um Zusammenstöße zu verhüten. Ist dies aber nicht der Fall, so ist die Führung vom Boden aus unumgänglich. Die Bodenkontrolle wird durch besondere *Kontrollzentren für den Luftverkehr* ausgeübt, wovon jedes den Verkehr innerhalb eines ganz bestimmten Gebietes kontrolliert.

Während der Flugplatz-Kontrollturm mit den Flugzeugen während des Abfluges und noch im Umkreis von wenigen Kilometern in Verbindung bleibt, tritt außerhalb dieses Kreises die radio-telephonische Station des Kontrollzentrums mit den Flugzeugen in Verbindung, bis sie wieder vom Kontrollturm des Bestimmungsortes übernommen werden.

Telephonische Instruktionen werden festgehalten

Alle Fluginstruktionen, welche vom Kontrollzentrum ausgehen, sowie auch die Antworten der Flugzeugführer werden festgehalten. Mit dem

Arbeitsplatz jedes Kontrollbeamten ist ein Aufnahme-Apparat verbunden. Wenn er ein Flugzeug telephonisch anruft oder einen ankommenden Anruf beantwortet, so beginnt auch der Aufnahme-Apparat, der mit seinem Telephon verbunden ist, dieses Gespräch auf einem Bande zu registrieren. Es werden beide Seiten des Gespräches aufgenommen, also sowohl dasjenige der Kontrollstation, als auch dasjenige vom Flugzeug aus. Nach Beendigung des Gespräches stellt die Maschine automatisch ab. Alle Bänder eines Apparates werden täglich gesammelt und aufbewahrt.

Diese Aufnahmen sind besonders wichtig, wenn Unglücksfälle oder Unregelmäßigkeiten vorkommen, weil dann festgestellt werden kann, was gesagt wurde und wer es sagte. Daneben werden sie aber auch von Kontrollstellen benutzt, um auf Grund von Stichproben die Arbeitsweise der Kontrollzentren zu beobachten.