

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 5 (1929)
Heft: 37

Artikel: 530 Kilometer pro Stunde
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-833425>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

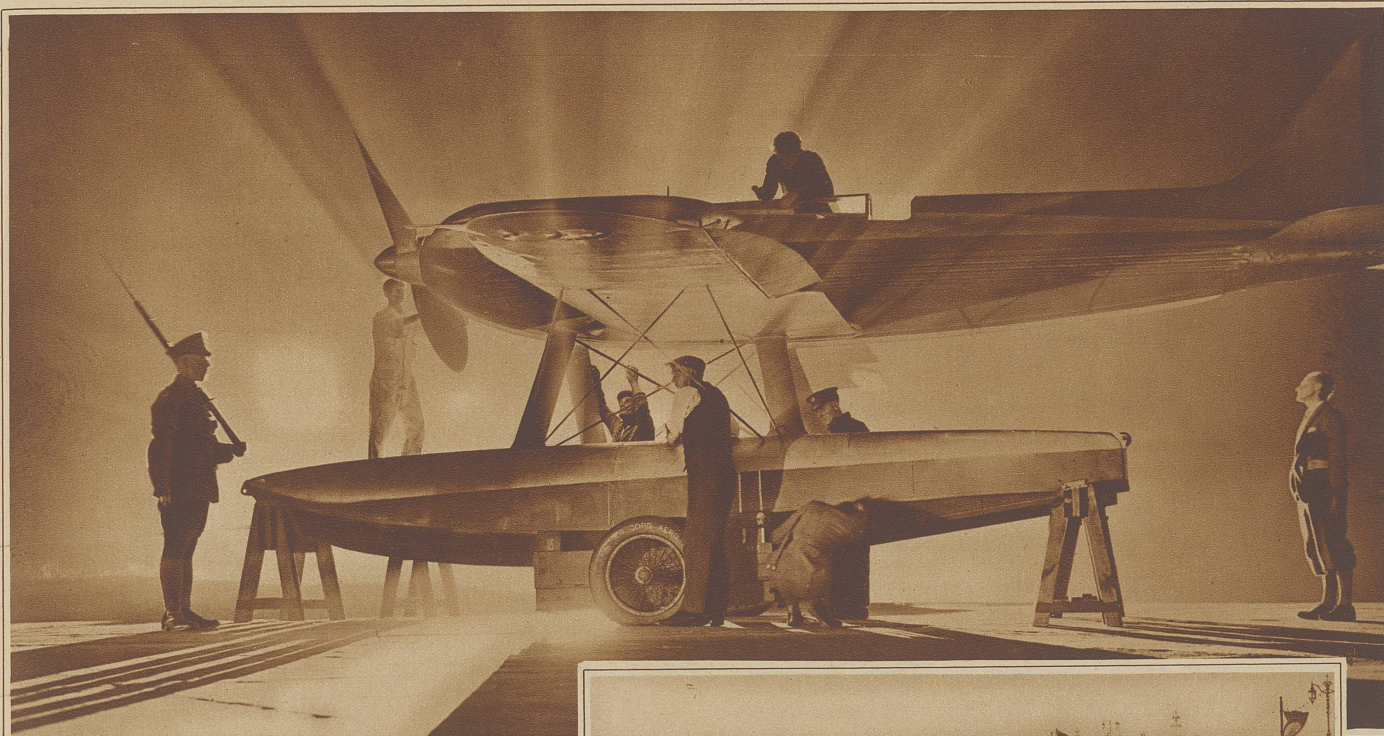
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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



Nächtliche Arbeit an einem Super Marine Rolls-Royce, dem Flugzeugtyp, der das Rennen gewann

530 Kilometer



Der Sieger Waghorn

Das
Wettfliegen
um den
Schneider Cup

pro Stunde

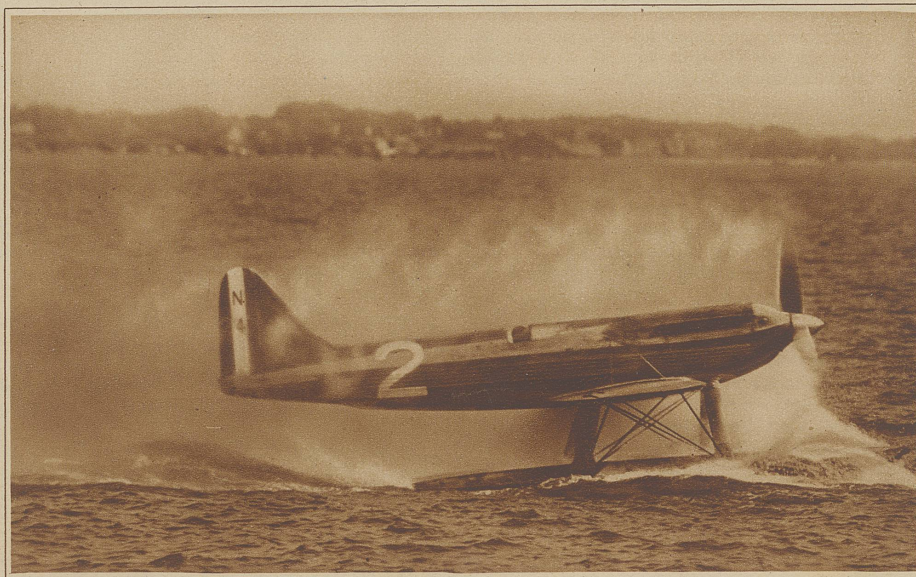


Ueber eine Million Zuschauer beobachten Waghorn

In England kam bei Cowes das Wettfliegen um den Schneider Cup zum Austrag. Dabei brachte es der Flieger Atcherley auf eine Geschwindigkeit von 535 Kilometer in der Stunde und stellte damit einen neuen Weltrekord auf. Ein Fehler, den er beim Umfliegen eines Wendepunktes der Flugstrecke beging, brachte ihn um den Sieg. Dieser fiel dem englischen Piloten Waghorn zu, der eine Geschwindigkeit von 528 Kilometer pro Stunde erreichte. Das ist immer noch nahezu die Hälfte der Schallgeschwindigkeit. Rund eine Million Zuschauer aus England, Frankreich und Amerika verfolgten von der englischen Küste aus dieses halsgefährliche Schauspiel. Außerlich haben sich die am diesjährigen Wettbewerb teilnehmenden Flugzeuge gegen die Maschinen des Vorjahres nicht allzusehr verändert. Die Grundform liegt eben fest, und es handelt sich nur noch um das Verbessern und Verfeinern von allerlei Einzelheiten. Die Motoren sind *noch* etwas stärker geworden (1000 bis 1200 PS!). Von dem Wunder solcher Konstruktionen mag man eine Vorstellung bekommen, wenn man bedenkt, daß je 400 Gramm Mo-

torgewicht einer Pferdestärke entsprechen. Die Rümpfe sind *noch* etwas schlanker und spitzer, um der Luft den geringstmöglichen Widerstand zu bieten, und die Tragflächen *noch* etwas schmaler und

dünn, so daß sie fast wie Stummel wirken und niemand auf den ersten Blick glauben würde, daß sich die Maschine mit ihrer Hilfe in die Luft zu heben vermag. Besondere Aufmerksamkeit hat man der windsicheren Verkleidung der Pilotensitze geschenkt, da der Führer, falls er ungeschützt der Wucht des mit dreifacher Orkangeschwindigkeit vorbeipfeifenden Fahrtwindes ausgesetzt wird, augenblicklich die Besinnung und damit die Gewalt über die Maschine verlieren würde.



Waghorn beim Start auf seinem Super Marine S. 6 mit Rolls-Royce-Motor. Eine Wolke von Gischt sprüht um das Flugzeug, ehe es zu der rasenden Fahrt sich aus dem Wasser erhebt