

Eine Spitzenleistung der schweizerischen Präzisionsindustrie

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: Article

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - (1945)

Heft 10

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-777002>

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.

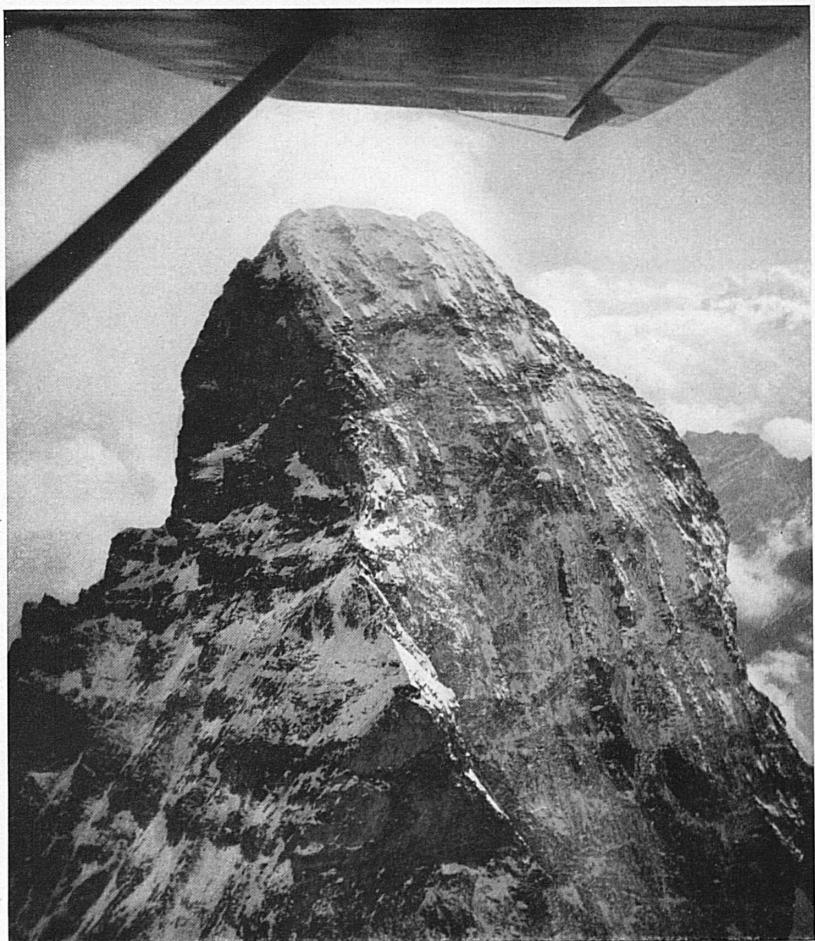
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*

ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

heed, Curtiss, Consolidated et Boeing, afin d'être prêtes à disposer de sièges et du tonnage en suffisance en vue du « run » sur les lignes commerciales en train de renaître, « run » qui se fait déjà partout sentir. Ces mesures ne sont cependant destinées qu'à combler la période de transition qui prendra fin lorsque les avions strictement commerciaux qui sont déjà en construction, et dont de grandes quantités ont été commandées, pourront être mis en service. L'avion de transport civil est appelé, à certains points de vue, à jouer un rôle de premier plan dans la reconstruction de l'Europe dévastée et dans la rapide reprise des relations commerciales entre les pays et les continents. Il convient, en effet, de ne pas oublier qu'il n'est plus un seul endroit au monde qui ne puisse être atteint au maximum en trois jours grâce à l'avion.

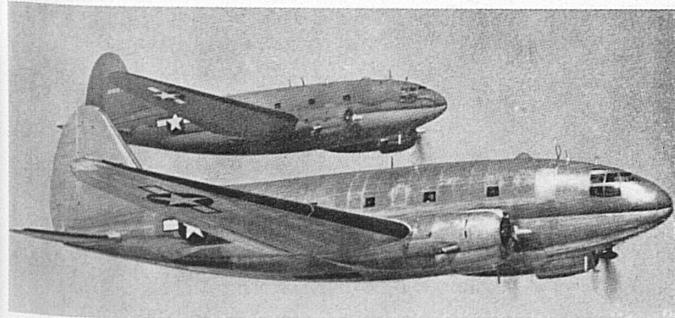
Il s'écoulera certainement encore des années avant que les moyens de transport internationaux par terre et par eau aient atteint le rendement et offrent aussi le confort que l'on est en droit d'attendre en temps normal. En conséquence, l'aviation commerciale se trouvera d'abord placée devant des tâches, notamment en ce qui concerne le transport des passagers et des messageries, qui incombaient précédemment presque exclusivement à d'autres moyens de communication. Les perspectives et les possibilités d'exploiter les lignes aériennes selon des principes économiques n'ont jamais été plus favorables qu'aujourd'hui, et elles le demeureront encore sans doute dans les années à venir. Le fait que plus de cent entreprises privées américaines — non seulement des compagnies d'aviation, mais aussi de navigation et de chemins de fer — se sont adressées au ministère de l'air, à Washington, et ont fait des demandes de concession pour l'exploitation de lignes aériennes transatlantiques, est la meilleure illustration de cet état de choses...

Pour la Suisse en tant qu'Etat purement continental, sans issue à la mer, l'heure historique a maintenant sonné de se



Le Cervin. — Das Matterhorn.

Photo H. Steiner, Bern



libérer, grâce à l'avion, de la dépendance à l'égard de compagnies de transport étrangères en ce qui concerne le transport outre-mer de passagers, de courrier et de marchandises légères. Comme tout autre pays, elle a le droit et le devoir de participer activement et avec ses propres appareils au futur réseau mondial de communications aériennes. Aujourd'hui, et non pas demain seulement, elle doit décider quelles

A gauche: Le Curtiss C-46, le plus grand avion bimoteur du monde, s'est avéré un précieux moyen de transport aussi bien au-dessus de l'Atlantique du Sud que sur la ligne de l'Himalaya, entre les Indes et la Chine. — Links: Das größte zweimotorige Transportflugzeug, die Curtiss C-46, welche sich auf dem Südatlantik sowie auf der Himalaya-Strecke zwischen Indien und China besonders bewährte.

EINE SPITZENLEISTUNG

DER
SCHWEIZERISCHEN
PRÄZISSIONS-
INDUSTRIE

Der Pilot, der sein Langstreckenflugzeug über Meere und Kontinente führt, bedarf eines zuverlässigen Zeitmessers — eines Chronographen —, der ihm stets die genaue Zeit von Greenwich vermittelt. Will der Fernstreckenflieger seinen momentanen Standort wissen, so muß bei dessen Berechnung auch die geographische Länge oder — anders ausgedrückt — die Distanz zwischen dem Meridian des Standortes und dem Längenkreis von Greenwich mit einbezogen werden.

Der neue, von den Longines-Werken geschaffene Siderograph ist eine schweizerische Erfindung. Er weist gegenüber den gewöhnlichen bis dahin in der Seefahrt gebräuchlichen Schiffchronographen einige überaus bemerkenswerte navigationstechnische Verbesserungen auf. Vor allem besitzt er im Gegensatz zu den mit der üblichen Stunden-, Minuten- und Sekundeneinteilung versehenen Uhren eine sogenannte Winkelteilung, wodurch eine zeitraubende Umrechnung vermieden wird.

Ho.

