

Zeitschrift: Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik
Band: 3 (1948)
Heft: 1: Flug-Sondernummer

Rubrik: Wissen Sie schon...

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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

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 zusammen genommen 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 Hirschgraben 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 Bestimmungsflugplatzes 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 ankommen- den Anruf beantwortet, so beginnt auch der Aufnahme-Apparat, der mit seinem Telefon verbunden ist, dieses Gespräch auf einem Bande zu registrieren. Es werden beide Seiten des Gesprächs aufgenommen, also sowohl dasjenige der Kontrollstation, als auch dasjenige vom Flugzeug aus. Nach Beendigung des Gesprächs stellt die Maschine automatisch ab. Alle Bänder eines Apparates werden täglich gesammelt und aufbewahrt.

Diese Aufnahmen sind besonders wichtig, wenn Unglücksfälle oder Unregelmäßigkeiten vor- kommen, 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.