

Projekt Condor

Abschrift Artikel „Condor über der Reichshauptstadt“ im "Berliner Tageblatt und Handelszeitung"
(Nr.564 / 66.Jahrgang/ 1.November 1937)

Anmerkung: Im Text ist die Abkürzung „SW200“ falsch, müsste „Fw 200“ heissen.

„Condor“ über der Reichshauptstadt

Neues Grossflugzeug der Lufthansa / Erhöhte Sicherheit und Leistungsfähigkeit auch bei Motorenausfall

Auf dem Flughafen Tempelhof wurde am Montag das neue Verkehrs-Grossflugzeug SW 200 „Condor“ der Focke-Wulf-Flugzeugbau einem sachverständigen Publikum vorgeführt.

Als die Verhandlungen zwischen der Deutschen Lufthansa und der Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH Bremen über die Schaffung eines neuen wegweisenden Flugzeugtyps für den deutschen Luftverkehr abgeschlossen waren, wettete Direktor Freiherr v. Gablenz mit dem Chefkonstrukteur von Focke-Wulf, Dipl.-Ing. Tank, um einen Korb Sekt, dass die Einhaltung des in Aussicht gestellten Ablieferungstermins von 12 Monaten unmöglich sei, weil es sich hier um eine völlige Neuschöpfung von der Blaupause bis zur verkehrsreifen Maschine handelte. Freiherr v. Gablenz verriet den Presseleuten schmunzelnd, dass er die Wette zwar gewonnen habe, dass jedoch seine Bewunderung für die Leistung der Baufirma deshalb nicht geringer sei, denn tatsächlich habe die Fertigstellung nicht ganz 13 Monate betragen, eine beispiellose kurze Zeit für ein derartiges Objekt.

Nun sahen wir draussen auf dem Rollfeld in Tempelhof die beiden ersten schnittig-schönen Vertreter des neuen Typs SW 200, mit dem die Lufthansa grosse Pläne hat. Die Maschine ist ein Ganzmetalltiefdecker mit vier BMW-Motoren, in dessen beiden Kabinen 26 Fluggäste befördert werden können. Die Besatzung besteht aus zwei Flugzeugführern, einem Funker und einem Steward (oder Stewardess). In der Nichtraucher-Kabine gibt es 17 Sitzplätze, im Raucherabteil neun. Es sitzt sich wirklich wunderbar bequem in den hochlehnigen Polstersesseln. Jeder Platz hat eine eigene Leselampe und natürlich auch eine Frischluftzuführung. Neben den Vorrats- und Anrichterraum enthält der riesige und zugleich elegante „Condor“ einen Handgepäckraum, einen Waschraum, einen grossen Frachtraum und einen Postraum. Der Führungsraum bietet so viel Platz, dass die Besatzung gut zusammenarbeiten kann. Die unbehinderte Sicht nach allen Seiten, die Anordnung des Zielflug-Peilrahmens und viele kleine technische Einzelheiten verraten, dass Chefkonstrukteur Tank, selber ein erfahrener Flieger, die beruflichen Nöte seiner Kameraden bis ins kleinste kennt.

Kurz vor dem Start! Die vier Motoren brausen schon um die Wette. Sie geben der Maschine bei voller Belastung eine Reisegeschwindigkeit von 330 Stundenkilometer. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in Bodennähe 375 Stundenkilometer. Dabei beträgt der Brennstoffverbrauch je Fluggast auf 100 Kilometer nur sieben Liter, während die bisherigen dreimotorigen Flugzeuge, die 16 bis 17 Fluggäste mit einer Reisegeschwindigkeit von 220 bis 240 Stundenkilometer befördern, einen Brennstoffverbrauch von elf Litern je Fluggast auf 100 Kilometer haben. Zudem bietet die viermotorige „Condor“ eine verstärkte Sicherheit. Beim Ausfall eines Motors bleibt die Maschine bis zu 4000 Meter Höhe steigefähig, und beim Versagen zweier Motoren in 3000 Meter Höhe mit einer Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern flugfähig. Wie gross das Vertrauen der Sachverständigen in diesen Fortschritt ist, beweist schon die Tatsache, dass die Anschnallgarnen an den Fluggastsitzen bei der „SW 200“ erstmalig fortfallen. Aus den Begrüßungsworten des Direktors der Deutschen Lufthansa, Freiherrn v. Gablenz, geht hervor, dass die „Condor“ wegen der verbesserten Wirtschaftlichkeit und Flugsicherheit als Standardflugzeug allmählich an die Stelle der bewährten, aber im Laufe der letzten Entwicklung doch etwas überholten dreimotorigen „Ju 52“ treten wird.

Man ist erstaunt über die Eleganz, mit der die gar nicht so leichte „SW200“ (Fluggewicht 14 Tonnen) am Himmel kreist. In 2 1/2 Minuten ist sie bereits auf 1000 Meter Höhe. Die grosse Spannweite von 33 Metern, die schöne Linienführung und das eingezogene Fahrwerk verleihen ihr das Aussehen eines grossen Segelflugzeuges. Bequem in

einen der breiten Sessel zurückgelehnt, lassen wir uns über das von Dunst und Nebel eingehüllte Häusermeer Berlins fliegen, rauchen eine Zigarette und lassen uns von diensteifrigen Händen eine Erfrischung reichen. Etwas aber fehlt! Wir müssen erst eine Zeitlang suchen, ehe wir darauf kommen: Das Lärmen der Motoren, das sonst eine Unterhaltung ohne grossen Stimmenaufwand unmöglich macht. Die Schalldämpfung ist bei der SW 200 „Condor“ wirklich ausgezeichnet gelöst. Nach dieser Feststellung lassen wir uns noch behaglicher in den Sessel fallen und wünschen dem neuen deutschen Verkehrsflugzeug Erfolg und viele Fluggäste.

Dr. G. B.