Unsere Ju-52

Autor(en): **Lüthi, Max**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **22 (1949)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-563111

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

http://www.e-periodica.ch

einer der vorabgestimmten Frequenzen erfolgt durch Fernsteuerung, wobei in den meisten Fällen eine elektrische Steuerung angewendet wird.

Da die Besatzung in zunehmendem Masse, einmal durch die Erhöhung der Geschwindigkeit und sodann durch die Erweiterung der Bewaffnung, stärker beansprucht ist, stellt sich die Forderung nach Vereinfachung in der Bedienung der Funkgeräte. Für die KW-Anlage beschränkt sich die Bedienung auf Frequenzwahl, Lautstärkeregulierung und Empfangsnachstimmung. Durch die Anwendung der Quarzsteuerung bei den UKW-Geräten ist die Bedienung weiter vereinfacht, indem eine Frequenznachstimmung dadurch ausser Betracht fällt. Ausserdem ist in diesem Gerät die Lautstärke automatisch auf den gewünschten Pegel reguliert.

Um einerseits die Verständlichkeit durch Elimination des Motorenlärms zu verbessern und anderseits die Handhabung des Mikrophons zu vereinfachen, wird die Sprache durch ein Kehlkopf- oder durch ein in die Sauerstoffmaske eingebautes Mikrophon mit ausgesprochener Richtcharakteristik aufgenommen. Für den Empfang ist das Telephon in eine Lederhaube eingebaut oder es wird ein Kopfhörer mit lärmdämpfenden Gummimuscheln verwendet.

Da die Elektro- und auch die Funkgeräte des Flugzeuges den verschiedenartigsten schädigenden Einflüssen unterworfen sind, wird auf die für die Flugsicherheit notwendige Wartung und Instandhaltung besonderer Wert gelegt.

Unsere Ju-52

Von Wm. Max Lüthi, Dübendorf

Wer hat sie nicht schon irgendwo über unserer Heimat dahinfliegen sehen, unsere gute alte Ju?

In ihrem grünen Kleid, ihren drei Motoren und mit ihrer Wellblechhaut wirkt sie nicht mehr gerade neuzeitlich. Doch wenn sie auch an Eleganz und Geschwindigkeit nicht mit ihren silberglänzenden Schwestern aus der Zivilluftfahrt konkurrieren kann, in einem Punkte steht sie ihnen gleich: in ihrer Zuverlässigkeit und ihrer ungebrochenen Treue.

Man glaubt es ihr anzusehen, wenn sie in der Halle steht und sich von ihren Fahrten ausruht. Breit und sicher steht sie auf ihren Füssen, nur wirkt sie vielleicht etwas melancholisch, als ob sie eine Seele hätte und sich zurücksehnte nach der Zeit, wo sie noch jung und begehrt war.

Die Zeitschrift, die über die Entwicklung des militärischen Flugwesens, die neuesten Flugzeugtypen und die Bedeutung der Flugwaffe im Krieg der Zukunft Auskunft gibt. Regelmässiger Flugzeug-Erkennungswettbewerb.

Erscheinungsweise: monatlich.

Einzelheft (am Kiosk): Inland Fr. —.80, Ausland sFr. 1.20
Jahresabonnement (beim Verlag): Inland Fr. 7.50
Ausland sFr. 12.—

HUBER & CO. A.-G. FRAUENFELD

Postcheckkonto VIII c 10.

Wenn sich dann aber die Tore öffnen und die Sonnenstrahlen ihren metallenen Leib liebkosen, scheint sie wieder aufzuwachen. Sie scheint jünger zu werden. Ungeduldig harrt sie, bis die Männer ihren geräumigen Bauch besteigen und ihr Leben geben. Sie hat Sehnsucht nach der Ferne, sie will hinauf in den Himmel, wo die Wolken wohnen.

Mit tiefem Brummen, sicher und in ihrer Art elegant, verlässt sie dann den Boden und schwingt sich hinauf in ihr Element, die Luft.

Wohl jeder Beobachter hat schon unzählige Stunden in ihr verbracht und sich abgemüht, sich das anzueignen, was man schlechthin Morsen nennt, und mancher hat mit Kompass, Uhr und Dreieckrechner seine theoretischen Navigationskenntnisse in die Praxis umgesetzt. Das war zur Zeit, als sie ihr Leben noch als «Fliegender Theoriesaal» fristete.

Doch die Zeiten ändern: Mit dem Verschwinden der Telegraphie für die Besatzungen und der Überhandnahme der Einsitzerflugzeuge hatte sie ihren Zweck als «Fliegender Morsesaal» erfüllt und musste andern Zwecken dienstbar gemacht werden. So wurde sie das, was sie heute ist: ein Transporter.

Nicht minder zuverlässig, wie sie früher die «funkhaubenbewaffneten» Männer herumgeführt hat, erfüllt sie heute ihre Pflicht als Transportflugzeug, sei es zum Transport von Material oder zur Verschiebung von Piloten. Unzählig sind die Tonnen und die Passagiere, die bis heute mit ihr die Reise durch die Luft angetreten haben.

Ein neuer Zweck ruft auch nach neuen Mitteln:

War auch ihre Funkausrüstung zu Ausbildungszwecken vollauf genügend, so entsprach sie doch nicht den Anforderungen, die an sie in bezug auf volle Blindflugtauglichkeit gestellt wurden. Also Umbau.

Während einiger Zeit krabbelten ihr nun die Männer von der Funkmechanikerzunft in den Eingeweiden herum, rissen ihr das Alte heraus und ersetzten es durch Neues und Besseres.

Heute steht sie da im neuen Gewand, und ihre Funkkabine ist ein Schmuckstück, das sich sehen lassen darf und sich vor dem ihrer zivilen Schwestern nicht zu schämen braucht.

Alles ist vorhanden: die Mittelwellen, die Kurzwellen für Telephonie und Telegraphie, das V.H.F.-Gerät für Telephonie, der Radio-Kompass und die Bake.

So ausgerüstet, kann sie sich unbesorgt bei jedem Wetter ihrem geliebten Element anvertrauen und sich vom Schutzengel aller Flugzeuge führen lassen, dem Funk.

Flugsicherung auf einem Militärflugplatz

Von Wm. Max Lüthi, Dübendorf

Es wird wohl den wenigsten Angehörigen der Übermittlungstruppen bekannt sein, dass auch auf einem Militärflugplatz eine sogenannte *Flugsicherung* besteht.

Was *Flugsicherung* eigentlich bedeutet, hat er vielleicht einmal im Zusammenhang mit einem unserer Zivilflughäfen, wie Kloten und Genf, gelesen oder ist, wenn er das Glück hatte, während einer Besichtigung dieser modernen Flugbahnhöfe sogar persönlich mit dieser Institution, ohne die ein moderner Flugplatz nicht mehr denkbar ist, in Berührung gekommen.

Auf einem Zivilflughafen ist die Flugsicherung heute ja dermassen ausgebaut und angewachsen, dass sie in den Augen des Laien direkt zur Wissenschaft gestempelt wird. Im Prinzip bedeutet sie aber nichts anderes als was es im wahren Sinne des Wortes heisst, nämlich: Sicherung der Luftfahrt, Verhütung von Zusammenstössen in der Luft und am Boden, Regelung der Starts und Landungen.

Das Anwachsen des Flugbetriebes auf unseren Militärflugplätzen sowie die Zunahme der Geschwindigkeiten unserer heutigen Flugzeugtypen hat auch in der Militäraviatik das Bedürfnis nach einem Flugsicherungssystem wachgerufen, welches erlaubt, von einer zentralen Stelle aus den gesamten Flugbetrieb über und auf einem Militärflugplatz zu leiten und dadurch die allzustarke Massierung von Flugzeugen und die damit logischerweise entstehende grosse Kollisionsgefahr zum vornherein auszuschalten.

Dass dabei nicht einfach ein schon bestehendes System aus der Zivilaviatik übernommen werden konnte, liegt klar auf der Hand, denn wenn auch der Endzweck derselbe ist, so liegen doch die Verhältnisse im Detail grundverschieden, so dass es angezeigt war, eine Organisation zu schaffen, die den Bedürfnissen unserer Fliegertruppe vollauf Rechnung trägt und Gewähr für ein sicheres und einfaches Funktionieren bietet, damit sie als das betrachtet werden kann, was man von einer Flugsicherung verlangen muss: ein Mittel zur Verhütung von Unfällen und eine Hilfe und Entlastung für unsere Besatzungen.

Das einzige dazu in Frage kommende Mittel war natürlich der Funk, und zwar der sog. Sprechfunk (Telephonie), welcher allein es gestattet, dem Piloten Anweisungen und Befehle ohne Verzögerung durchzugeben und auch die Besatzungen vor allzu komplizierten Manipulationen verschont.

Dass ein Kriegsflugzeug ohne Funk heute überhaupt nicht mehr denkbar ist, braucht wohl nicht mehr speziell erwähnt zu werden. Funkhaube und Kehlkopfmikrophon gehören heute zu der Ausrüstung eines Piloten wie die Patronentaschen zu der eines Infanteristen.

Doch wie funktioniert nun das gesamte Flugsicherungssystem und wie ist es aufgebaut?

Als Erstes wurden einmal die sog. *Flugdienstleitungen* geschaffen, denen ein *Flugdienstleiter*, in der Regel ein erfahrener Instruktionsoffizier der Fliegertruppe, vorsteht.

Dieser zeichnet verantwortlich für den gesamten Flugbetrieb auf «seinem» Flugplatz, leitet die Befehlsausgabe an die Besatzungen, berät sie über die Entwicklung der Wetterlage und entscheidet über Freigabe oder Sperrung des Flugplatzes aus meteorologischen Gründen.

Diesem unterstellt ist der Funker oder Flugsicherungsbeamte, und beide, Flugdienstleiter und Funker, befinden sich in dem sogenannten *Kontrollturm*, welcher eigentlich nichts anderes darstellt als eine Funkzentrale, die an einem exponierten Punkt des Flugplatzes postiert ist, von wo aus der gesamte Luftraum über dem Platz gut überwacht werden kann.