Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 15 (1949)

Heft: 9-10

Rubrik: Kleine Mitteilungen

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: 12.07.2025

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

Kriegsende. Die angreifenden Bomber flogen in Höhen von 4000—10 000 m und nachts zwischen 4500—8500 m; Düsenjäger, die zur Abwehr aufstiegen, erreichten sogar 12 000 m Höhe. Die Amerikaner sind zwar der Auffassung, dass Bomber ab 12 000 m Höhe von Jägern nichts mehr zu befürchten hätten. (Nb. Der USA-Düsenbomber B 36 D hat eine Dienstgipfelhöhe von 14 500 m.) Die Angriffe konnten — vor allem dank der Radar — im allgemeinen abgewehrt werden, hingegen schlüpften die Mosquito-Pfadfinderflugzeuge stets elegant durch das Abwehrnetz hindurch. — Vorführungen der RAF am internationalen Flugtag in Gatwick mit einer Schilderung eines Handstreiches durch Fallschirmjäger. — Major Feuchter fährt in seinen Schlussfolgerungen fort: Die Luftüberlegenheit ist die erste Voraussetzung für alle kriegsentscheidenden Operationen. Eine Flugwaffe ist vor allem durch ihre Beweglichkeit gekennzeichnet. — Technische Beschreibungen: Zwölfstündiger Dauerflug eines Düsenjagdflugzeuges; das sowjetrussische Jagdflugzeug Lavotchkin La 11 mit zirka 650 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Interavia — Querschnitt der Weltluftfahrt

August 1949: Dieses Heft bringt eine Anzahl bunter Aufsätze: Kann der Westen überleben? (Luftfahrt und Politik); Die britische Luftfahrtindustrie (Entwicklung der Armstrong-Siddely-Gruppe); Luftverkehr im Niemandsland (geschlossene und offene Flughäfen in Deutschland); Die Goldminen am Himmel (Film und Luftfahrt); Luftverkehrserziehung (Ausbildung einiger der 600 durch den Luftverkehr neu geschaffener Berufsgruppen); Ballons über Weimar (ein Beitrag zum Goethe-Jahr). — Der militärisch interessante Artikel, der sich weitgehend mit technischen Details befasst, heisst «Fernlenkung von Raketengeschossen» und ist vom bekannten Forscher Oberth geschrieben. Behandelt werden die zwei Steuersysteme mit Leitstrahl und durch Kommando. — Daneben finden wir technische Beschreibungen (z. B. Fairey-Flugschrauber) und Ausschnitte aus einem neuen Kapitel, benannt «Fortschritt», das mit Text und Photo die neuesten Errungenschaften festhält; diesmal ist es u. a. das Grossverkehrsflugzeug Bristol Brabazon, das die Engländer die hübsche Summe von 200 Millionen Schweizer Franken kostete.

September 1949: Man weiss vom Kampf um die «interne Luftherrschaft» zwischen der amerikanischen Marine und Luftwaffe. Der Marine wurde die strategische Bombardierung abgesprochen und somit auch der bereits im Bau befindliche 65 000-Tonnen-Flugzeugträger sistiert. Aber sie gibt sich nicht geschlagen. In «Die amerikanische Marine von morgen» sagt A. E. Talbert: «Eine dem Atomzeitalter angepasste und die Weltmeere beherrschende Flotte soll geschaffen werden. Ihren Kern haben schnelle Stossverbände von Flugzeugträgern zu bilden, wobei jeder Verband tausend oder mehr Rückstossflugzeuge gegen Land- oder Seeziele einzusetzen in der Lage sein soll. Schnorkel-U-Boote grossen Aktionsradiusses und automatische Fernkampfwaffen dienen der Unterstützung dieser Trägerverbände.» So, nun weiss man's. Und man erfährt auch noch, wie wichtig die Marineluftwaffe ist, hat sie doch auf dem fernöstlichen Kriegsschauplatz 12 268 japanische Flugzeuge vernichtet. — Unter «Fortschritt» sind u. a. «De Havilland Comet», das englische Düsenverkehrsflugzeug, das Europa—Amerika in 12 000 m Flughöhe in sechs Flugstunden zurücklegen könnte, und der Allwetterjäger Lockheed F-94 genannt, von dem die USA 100 Stück besitzen werden. — Die Geschichte der Glosterwerke bildet einen weitern Teil der Uebersicht über die britische Luftfahrtindustrie. — Technische Beschreibung des F-84 und anderer Militär-, Sport- und Verkehrsflugzeuge. Der F-84 E, Jagdeinsitzer Republic Thunderjet, sei nur herausgenommen, weil er das Beste der seriereifen Düsenjäger darstellt; 965 km/h Höchstgeschwindigkeit, 1370 km Aktionsradius, 13 700 m Dienstgipfelhöhe, sechs schwere Maschinengewehre, achtmal 127-mm-Raketengeschosse, 910 kg Bomben. — Methodik der Forschung, Ueberschall- und Unterschall-Aerodynamik sind Unterkapitel des vorzüglichen Aufsatzes «Aus der Werkstatt der Forschung». Ein Gespräch mit Hermann Oberth, dem Weltraumfahrt-Theoretiker, Probleme des Jägereinsatzes und X-4, die kleinste deutsche Flüssigkeitsrakete — sind weitere beachtenswerte Aufsätze. — Und was dieses Heft besonders wertvoll macht, ist ein «Who is Who» des Internationalen Luftverkehrsverbandes. Die 70 existierenden Luftverkehrsgesellschaften werden mit Kapital, Besitzverhältnisse, Leitung, Flugpark und Streckennetz genannt. Ein reichhaltiges Heft und eine Fundgrube für Flieger, Gelegenheitsflieger und Nichtflieger!

Kleine Mitteilungen

L'aérodrome de Sion

Lors de la construction et de l'aménagement de la place d'aviation de Sion les techniciens croyaient qu'ils avaient réalisé un ouvrage important suffisant pour de longues années d'activité dans le domaine aéronautique à Sion. Mais l'aviation s'est tellement développée durant ces dernières années, que le terrain, inutilisable par les gros appareils, a fait l'objet de transformations qui, aujourd'hui, permettent l'atterrissage et l'envol des plus puissants et des plus gros avions utilisés par les compagnies aériennes de vols intercontinentaux, certifie le «Journal et Feuille d'avis du Valais».

La piste, telle qu'elle était construite, ne supportait pas des Vampires de notre *aviation militaire*. Ces appareils à réaction provoquaient la fonte du tablier de bitume.

Aujourd'hui, les travaux sont pratiquement terminés à l'aérodrome de Sion qui prend une place importante en Suisse en raison de son nouvel aménagement. «Cette situation, envirée par de nombreuses places d'aviation, Sion la doit *à l'armée* surtout car les pouvoirs publics n'ont pas montré beaucoup d'intérêt dans ces nouvelles réalisations qui seront fort utiles au développement de notre tourisme et qui classent si bien notre aéroport», écrit encore le Journal cité plus haut. La piste a 1500 m de longueur et 40 m de largeur, ainsi que 150 m de dégagements à l'est et à l'ouest, ce qui donne une longueur totale du terrain de 1800 m contre une largeur de 120 m, car il y a 40 m de terrain à gauche et à droite de la piste. Il faut donc reconnaître que ce terrain vient en tête des places secondaires (les premières étant Kloten et Cointrin). Il faut à cette place encore l'éclairage pour les atterrissages nocturnes et l'amélioration des routes vers la capitale du Valais. *r.*

Fallschirmabsprung aus Düsenflugzeug

Zum ersten Mal in der Geschichte der Luftfahrt gelang laut der Zeitschrift «Neuheiten und Erfindungen» (Bern) ein Fall-

schirmabsprung aus einem Düsenflugzeug in voller Fahrt mit Hilfe einer am Sitz eingebauten automatischen Abschussvorrichtung. Infolge des ungeheuren Luftdruckes ist ein Abspringen mit eigener Muskelkraft aus einem Düsenapparat unmöglich, und in monatelangen Experimenten der Martin-Baker Company wurde der vom Mitbesitzer erfundene «Schiessende Sitz» ausprobiert. Trotz gewisser Befürchtungen hinsichtlich der Wirkung des Luftdruckes auf den Abspringenden, erklärte sich der Prüfungspilot der Werke, Bernard Lynch, zum Absprung bereit.

Ein «Meteor»-Düsenapparat wurde von der «Düsenantriebs-Experimentiergruppe» des Lieferungs- und Flugzeugministeriums von einem RAF-Flugzeug gesteuert. Beim Ueberfliegen des Flugplatzes betätigte Lynch den Hebel, der den «Abschuss» auslöst und zwei Fallschirme, einen für ihn selbst und einen für den herausfallenden Sessel, entfalteten sich. Lynch landete wohlbehalten am Rande des Flugplatzes. *r.*

Feuerbekämpfung mit «nassgemachtem» Wasser

Auf einer vor kurzem abgehaltenen Tagung der Gesellschaft der amerikanischen Maschineningenieure sprachen zwei Sachverständige für Feuerbekämpfung (der Carbide and Carbon Chemical Corporation, eines amerikanischen Industriekonzerns) über erfolgreiche Brandbekämpfung mit Wasser, das zur Erhöhung seiner «Nässe» mit gewissen Chemikalien — künstlichen Reinigungsmitteln oder «seifenlosen» Seifen — behandelt wurde. Diese Chemikalien setzen die Oberflächenspannung des Wassers herab und erhöhen die Geschwindigkeit, mit der es jede poröse Oberfläche durchdringt. Besonders angekohlte Gegenstände saugen das Wasser sehr rasch auf und glosen überhaupt nicht nach.

Chemisch behandeltes Wasser wurde unter anderem mit gutem Erfolg beim Brand einer zehn Quadratkilometer grossen Waldfläche nördlich von Neuyork verwendet. Die Beimischung des chemischen Stoffes ist besonders dort von Vorteil, wo ein Wiederaufflammen des Feuers zu befürchten ist. Es zeigt sich, dass weniger als zwei Liter Wasser genügten, um das Feuer in Baumstümpfen restlos abzutöten. Mit gewöhnlichem Wasser hätten sich, einem Gutachten des amerikanischen Forstamtes zufolge, 19 bis 20 Baumstümpfe wieder entzündet. Die amerikanischen städtischen Feuerwehren machten die Erfahrung, dass man auch zum Löschen von Gebäudebränden bedeutend weniger Wasser braucht, wenn dieses chemisch behandelt wurde. Besonders gute Erfolge wurden bei brennenden Papier- und Baumwollballen erzielt.

Anstrich und Feuersicherheit

Inwieweit ein Anstrich die Feuersicherheit eines Gegenstandes erhöhen kann, wurde schon gelegentlich versucht. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass es deckende und nichtdeckende Anstriche gibt: Wasserglas, Leim- und Chemikalienlösungen, fernerhin Kasein, Kalkbrühe, die zu ersteren gehören. Von Chemikalien fanden und finden vereinzelt heute noch Verwendung Lösungen aus Borax und Bittersalz oder phosphorsaurem Ammonium, ferner Borax mit etwas Leim oder aber Ammoniumphosphat, Chlorzink, Alaun und Borax oder Wasserglas bei nachfolgender Behandlung mit Chlormagnesium oder Chlorkalziumlösungen. Deckende Ueberzüge bilden in der Regel einen viel besseren Feuerschutz infolge ihres Gehalts an mineralischen, unverbrennlichen Bestandteilen. Es werden Zusätze an Schwerspat, Quarzpulver, Kieselguhr, Asbestpulver u. a. m. für besonders gefährdete Stellen empfohlen. Organische Farbstoffe zu verwenden, wäre wegen deren Feuergefährlichkeit ein Fehler, dagegen werden organische Farben wie Bleimennige, Ultramarin, Chromoxyd usw. häufig zur Verwendung empfohlen. Lacke, Firnisse und andere leicht verbrennliche Bindemittel erhalten durch einen entsprechenden Zusatz mineralischer Materialien eine gewisse Verbesserung ihrer feuerschützenden Wirkung. Durch den Anstrich wird wohl eine gewisse Sicherheit gegen Stichflammen und eine Verzögerung der direkten Entflammung erreicht, allein von einer Feuersicherheit kann keine Rede sein. In Farbwarengeschäften werden feuersichere Anstriche feilgeboten, aber dass es damit nicht weit her ist, dürfte wohl allseits bekannt sein.

Neuerdings propagiert eine englische Firma (Stallton Chemical Corporation, Long Island City, N. Y., USA) einen absolut feuersichern Farbanstrich unter dem Namen «Flame-seal», der amtlich geprüft, genehmigt und patentiert sein soll. Der Anstrich stellt eine chemische Verbindung dar, die einen fixfertigen feuersichern Anstrich gewährleistet. Er kann auf jede unbemalte Rohholzverkleidung mit Zerstäuber oder Spritzpistole oder auch Pinsel aufgetragen werden, soll vor Feuer, Termiten und Feuchtigkeit schützen, dazu geruchlos und giftfrei sein. Die Farbe des Anstrichs ist ein mattes Austernweiss und kann mit jeglicher wasserlöslichen oder auf Kaseinbasis hergestellten Farbe, ohne seine Wirkung zu verlieren, verwendet werden.

Hält dieser feuersichere Farbanstrich wirklich das, was er verspricht, dann wäre das ein grosser wirtschaftlicher Fortschritt. Es ist zu hoffen, dass die Fachwelt diesem neuen chemisch-technischen Produkt alle Aufmerksamkeit schenkt. *W. M.*