

Die Tauchpumpe der Luftschutz-Truppe. Teil 2

Autor(en): **Luisier**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **24 (1958)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-363748>

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.

Klunge und den Ortschef von Thun, Hans Kunz, welchem der Zivilschutz untersteht.

Die Uebungsanlage brachte instruktiv zum Ausdruck, dass der erste psychologische Schreck einer solch überraschenden Bombardierung durch die zivilen Organisationen aufgefangen werden muss, die den

Elementen der Vernichtung allein gegenüberstehen und initiativ handeln müssen, um die Erste Hilfe zu leisten, die Schäden einzudämmen und ihr Ausbreiten zu verhindern. Die kombinierte Zivilschutzübung Thun wollte vor allem zeigen, dass es auch im Atomzeitalter Schutzmöglichkeiten gibt, wenn wir uns schützen wollen und uns schützen lernen.

Dr. Josef Ziegler, Olten

Die Tauchpumpe der Luftschutz-Truppe (2. Teil)

Von Major Luisier, A + L, Bern

Leistungsgrenzen

Der maximale Luftverbrauch unserer Tauchpumpe ist bei 5,6 atü etwa 2300 l pro Minute. Bei gleichem Barometer- und Thermometerstand sowie gleicher Flüssigkeitsdichte variiert ihre Leistung mit der Entleerungshöhe, d. h. Höhe zwischen Flügelrad (34) der Tauchpumpe und Auslauf, nach der nachstehend gezeichneten Kurve 1 des Bildes 2. Wie zu erwarten ist, nimmt die Fördermenge, d. h. die Literzahl pro Minute, mit der Entleerungshöhe ab. Interessant wäre es, festzustellen, bei welcher Entleerungshöhe der Auslauf aufhört. Diese Grenze dürfte dort liegen, wo der Druck der Pressluft im Gleichgewicht mit der Wassersäule der Entleerungsleitung und deren Reibungsverluste steht. Auf jeden Fall steht eines fest: Bei den üblichen Verhältnissen, wo der Boden des Schutzraumes sich kaum tiefer als fünf bis sechs Meter befindet, ist die Leistung der Tauchpumpe noch eine beträchtliche geblieben.

Was passiert nun, wenn am gleichen Kompressor KLL 15 eine zweite Tauchpumpe angeschlossen wird? Da der Kompressor einerseits eine Leistung von 2400 l pro Minute bei 7 atü aufweist und die Tauchpumpe andererseits 2300 l/min bei 5,6 atü verbraucht, könnte die logische Ueberlegung gemacht werden, dass unser Kompressor KLL 15 nur *eine* Tauchpumpe speisen kann. In der Tat ist es aber nicht so. Die Kurve 2 des Bildes 2, die auf Grund von praktischen Messungen aufgenommen wurde, beweist, dass durch den Anschluss von zwei Tauchpumpen am gleichen Kompressor eine Gesamtfördermenge des zu entleerenden Wassers erreicht wird, die rund 50 % höher liegt als bei der Inbetriebsetzung einer einzigen Tauchpumpe. Dieses günstige Verhältnis rührt daher, dass der eine Faktor der Kompressorenleistung, namentlich der Druck von 7 atü, doch noch um 1,4 atü höher liegt als der maximale Druck von 5,6 atü, der zur vollen Ausnutzung der Tauchpumpe nötig ist.

Die Schlussfolgerung ist:

Zur Beschleunigung einer Rettung aus einem überschwemmten Schutzraum wird mit Vorteil eine zweite

Tauchpumpe eingesetzt, auch wenn diese letztere am gleichen Kompressor angeschlossen wird.

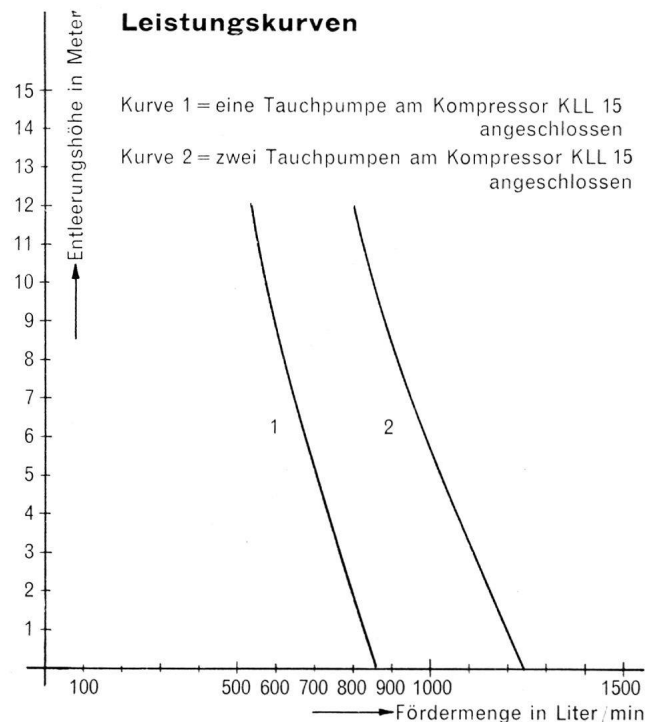


Bild 2.

Schmierung

(Bild 1a und 1b)

Auf Grund der rauen Arbeitsbedingungen, unter welchen die Tauchpumpe arbeitet, ist ihrer Schmierung eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken, um eine gute Leistung zu ermöglichen. Die zu schmierenen Teile sind:

- a) der Rotor (11)
- b) der Regulator (6)
- c) die Kugellager.

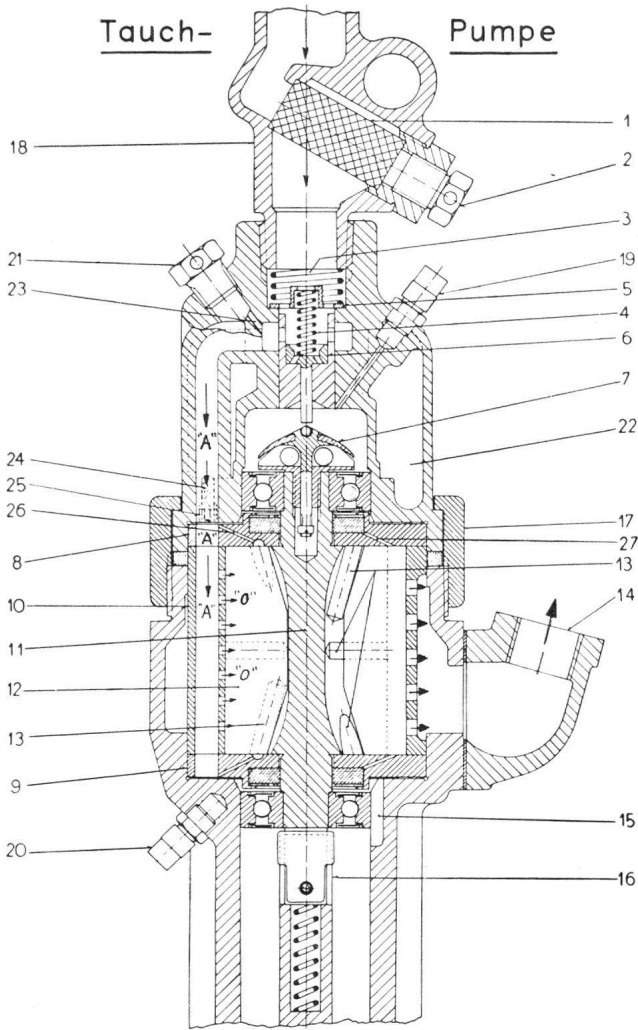


Bild 1a.

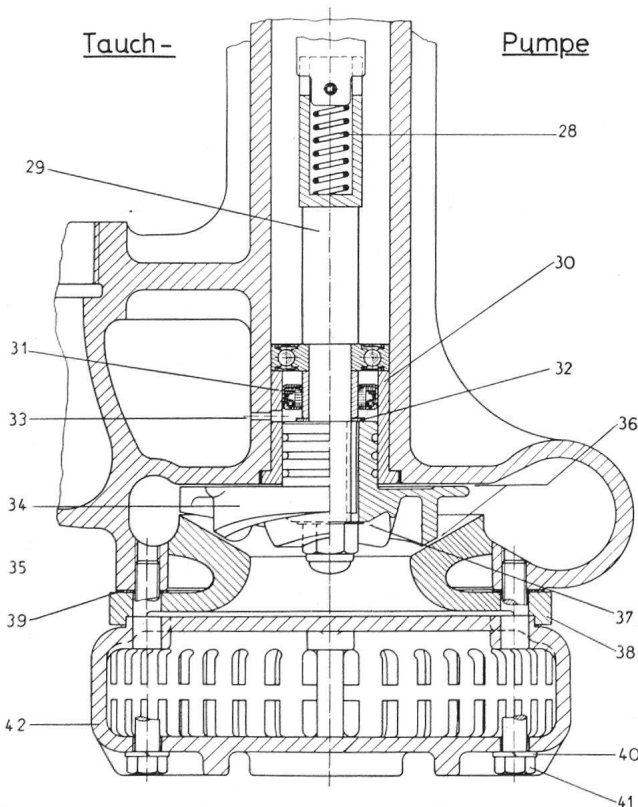


Bild 1b.

Der Rotor, d. h. seine Schieber, sind mit Oel zu schmieren. Letzteres kommt tropfenweise vom Oeler (24), welcher mit der im hinteren Deckel eingebauten Oelkammer (22) in Verbindung steht. Durch Zu- bzw. Abschrauben der Oeleinstellschraube (25) kann der Oelzufluss reduziert bzw. vergrössert werden. Dies wäre namentlich bei grosser Aenderung der Oelviskosität nötig, da letztere einen direkten Einfluss auf die Oeldurchflussmenge ausübt.

Der Regulator wird durch den Lufteinlass mit etwas Oel geschmiert. Bei kalter Witterung kommt es vor, dass der Regulator klemmt. Etwas Petrol wird in diesem Fall Abhilfe schaffen.

Die Kugellager werden mit Fett durch die entsprechenden Schmiernippel (19, 20) geschmiert. Das Kugellager der Welle (29) wird indirekt über den Schmiernippel des unteren Kugellagers des Rotors geschmiert. Ausserdem dient das Fett zur Abdichtung gegen Wassereintritt.

Wann soll geschmiert werden?

- Der Rotor: Alle vier Betriebsstunden.
- Der Regulator: Vor dem Anschliessen des Pressluftschlauches.
- Die Kugellager: Alle acht Betriebsstunden.

Betrieb

Nachstehend sind einige Winke gegeben, die den guten Betrieb der Tauchpumpe sicherstellen sollen:

- Der Pressluftschlauch ist vor seinem Anschliessen an die Tauchpumpe jedesmal auszublasen.
- Der Luftfilter (1) ist öfters zu reinigen. Hiefür Verschlusschraube (2) lösen und kurz mit Pressluft durchblasen.
- Die Pumpe darf nur mit angeschlossenem Auspuffschlauch eingetaucht werden.
- Der Auspuffschlauch soll mit seiner freien Oeffnung immer genügend über der Wasseroberfläche sein.
- Die Tauchpumpe ist beim Auspumpen von Schutzräumen oder Gräben auf eine harte Unterlage zu stellen oder etwa 10 cm über dem Grund aufzuhängen. Je weniger Schmutz, Sand und Kies gefördert werden, desto länger die Lebensdauer der Tauchpumpe und sicherer ihr Betrieb.
- Wird die Tauchpumpe während des Förderns von schmutzigem Wasser abgestellt, so kann der Schmutz durch Zurückfliessen des Wassers unter das Flügelrad (34) geraten und dadurch das Anlaufen des Rotors verhindern, wenn der Presslufteintritt wieder geöffnet wird. Um diese Störung zu beheben, ist die Tauchpumpe aus dem Wasser zu entfernen, das Flügelrad (34) von Hand zu lösen und die Pumpe alsdann vor dem Eintauchen wieder kurz laufen zu lassen.
- Bei Verstopfung des Wassereintrittes ist die Tauchpumpe aus dem Wasser zu entfernen und abzustellen. Das aus dem Entleerungsschlauch (Druck-

schlauch) zurückströmende Wasser wird *normalerweise* den Schmutz aus dem Eintritt wegspülen. Bei sehr schmutzigem Wasser ist der Einlass (42) mit einem Drahtnetz zu schützen oder im Notfall mit der Hand freizulegen.

8. Läuft die Tauchpumpe nicht an oder arbeitet sie nicht richtig trotz Beachtung der in den vorgenannten Ziffern umschriebenen Massnahmen, dann ist die Störung durch den Gerätemechaniker beheben zu lassen.

Zur Neuausrüstung unserer Flugwaffe

Von Heinrich Horber, Frauenfeld

Das Kampfflugzeug «Hunter» Mk. 6

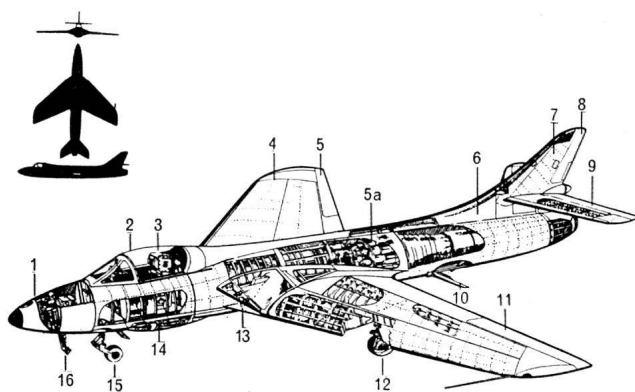
Zum Kernstück der Grossserienherstellung moderner Militärflugzeugtypen der Nachkriegszeit zählt u. a. der Bau des bekannten englischen Strahltrieb-Kampfflugzeuges «Hunter» der Hawker Aircraft Ltd. Dieser Flugzeugbau in Grossserien gehört zweifellos zum umfangreichsten Bauprogramm, das seit Kriegsende bei der europäischen Industrie zur Durchführung gelangte.

Bereits in den Jahren 1954 und 1955 wurden diese Flugzeugtypen vom britischen Beschaffungsmministerium in grosser Zahl für das Jagdkommando der Royal Air Force in Auftrag gegeben. Nicht weniger als 958 «Hunter» wurden für die Luftstreitkräfte der Nato in Auftrag gegeben. 468 Einheiten für die RAF im Rahmen der amerikanischen Off-shore-Beschaffung; weitere 112 Off-shore-Flugzeuge, die durch die niederländischen Fokker-Flugzeugwerften zu Amsterdam-Shipol und die belgischen SABCA-Werke unter Lizenz zu bauen waren. 156 Flugzeuge waren weiterhin im Auftrag der holländischen Regierung bei Fokker zu bauen; 192 im Auftrag der belgischen Regierung (ebenfalls Lizenzbauten); 30 Flugzeuge waren im Auftrag der dänischen Regierung im Stammwerk in England herzustellen. — In der Folge erteilte auch das neutrale Schweden bereits im Juli 1954 einen Auftrag auf 120 «Hunter»-Kampfflugzeuge der damaligen Typenserie Mk.4. Später haben die Regierungen Perus und Indiens Bestellungen für «Hunter»-Flugzeuge aufgegeben, wobei der Auftrag Indiens 150 Einheiten des Baumusters Mk. 6 umfasst, und als soeben erfolgter Auftrag auf hundert Einheiten von «Hunter»-Mk.-6-Flugzeugen — der schnellsten Ausführung der «Hunter»-Typen — figuriert nun derjenige der Schweiz.

Diese *neueste Version* der «Hunter»-Typen mit der Bezeichnung Mk. 6 zeichnet sich vor allem durch sehr gute Flugeigenschaften (besonders im Steigflug) aus. Dank der mässigen Flächenbelastung und des hohen Schubverhältnisses kann der «Hunter» *auf relativ kurzen Pisten starten und landen*. Seine Höhenfluggeschwindigkeit wird als sehr gut bezeichnet. Schallgeschwindigkeiten werden mit dem Flugzeug schon nach kurzem Stechflug erreicht.

Getreu den Grundsätzen der Herstellerwerke, ein Flugzeug zu bauen, das leicht auswechselbare Hauptbestandteile aufweist, ist die Zelle in *montagefertige*

Grossbauelemente — sog. Grossersatzteile — aufgeteilt. Dabei wurde — wie bereits erwähnt — ganz besonderes Augenmerk auf weitgehendste Austauschbarkeit der Bauelemente gelegt, wie z. B. der Bugkappen, Bugradaggregat, Rumpfvorderteil mit Pilotensitz und Waffengruppe, Rumpfmittelstück mit Flügelwurzeln, Leitwerk, linker und rechter Tragflügel mit Hauptfahrwerkkrädern, sowie Rumpheck mit Rückstossrohr



Das Hunter-Kampfflugzeug

links oben: 3-Seitenansicht (Silhouette des HUNTER Mk. 6)
grosses Bild: Röntgenzeichnung des Hunter-Kampfflugzeuges

- 1 = Bugkappe
- 2 = Plexiglashaube der Pilotenkabine (letzteres ist druckbelüftet)
- 3 = Schleudersitz des Piloten (System Martin Baker)
- 4 = rechtseitiger Tragflügel (Ganzmetallausführung)
- 5 = rechtseitige Querruderklappe
- 5a = Rolls-Royce „AVON“-Strahltriebwerk der 500-kg-Schubklasse
- 6 = Dämpfungsflosse, bzw.
- 7 = Seitensteuerdämpfungsfläche
- 8 = Seitenruder
- 9 = Höhen- und Tiefenruderfläche
- 10 = Sturzflugbremse (hydraulisch betätigt)
- 11 = linksseitige Querruderklappe
- 12 = linksseitiges Fahrwerkrad (hydraulisch in den Flügel einziehbar)
- 13 = linksseitige Lufteinlassöffnung (für Turbinen-Ansaugluft)
- 14 = Bordwaffen-Einbau
- 15 = Bugradfahrwerk
- 16 = hydraulisch betätigte Abdeckvorrichtung für das einziehbare Bugradfahrwerk