

pse qtf? : Bitte, wo ist mein Standort?

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **12 (1936)**

Heft 17

PDF erstellt am: **25.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756873>

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.

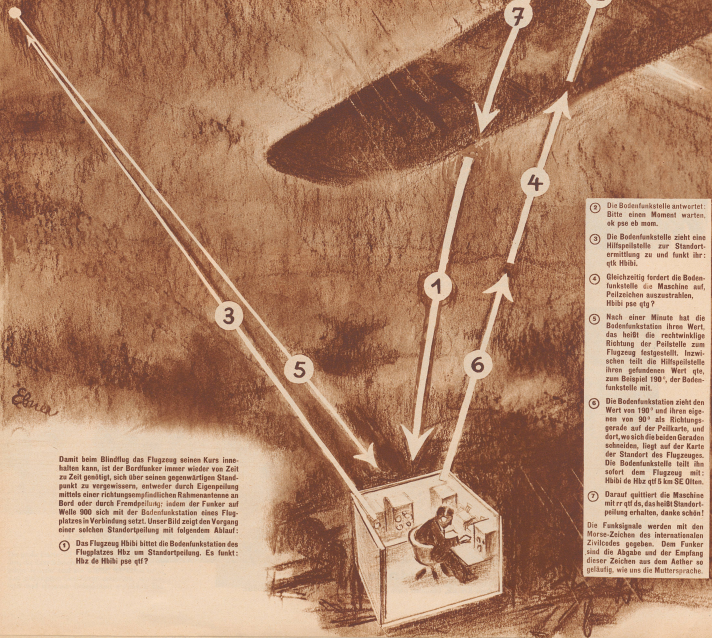
Haftungsausschluss

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.

pse qtf?

Bitte, wo ist mein Standort?

Mit welchen Hilfsmitteln kann sich ein Flugzeug in Nacht und Nebel ohne Bodensicht orientieren? Diese Frage ist nach dem Absturz der deutschen Militärflieger besonders aktuell geworden. Unsere Darstellung zeigt, wie sich ein im nächtlichen Flug befindliches Verkehrsflugzeug auf radioelektrischem Wege mit einer Bodenfunkstation verständigt und durch sie seinen Standort ermitteln läßt. Das Unglück der fremden Flieger ist hauptsächlich dem Umstand zuzuschreiben, daß die radioelektrische Verbindung mit unsern hilfsbereiten Flugplätzen nicht zustande kam.



Damit beim Blindflug das Flugzeug seinen Kurs innehalten kann, ist der Bordfunkler immer wieder wie Zeit zu Zeit gezwungen, sich über seinen gegenwärtigen Standort zu vergewissern, entweder durch Eigenpeilung mittels einer richtungsanzeigenden Bodenstation oder zu Bord oder durch Fremdepeilung; indem der Funker auf Wellenlänge 900 mit der Bodenstation eines Flugplatzes in Verbindung setzt. Unser Bild zeigt den Vorgang einer solchen Standortpeilung mit folgendem Ablauf:

1 Das Flugzeug Mihi bittet die Bodenstation des Flugplatzes Mihi um Standortpeilung. Es lautet: Mihi de Mihi pse qtf?

- 1 Die Bodenstation antwortet: Bitte einen Moment warten, ok pse ok mm.
- 2 Die Bodenstation zickt eine Hilfspistele zur Standortermittlung zu und laßt ihr: qtf Mihi.
- 3 Gleichzeitig fordert die Bodenstation die Maschine auf, Peilschichten auszustrahlen, Mihi pse qtf?
- 4 Nach einer Minute hat die Bodenstation ihr Wort, das heißt die rechteckige Richtung der Peilstelle zum Flugzeug festgelegt. Inzwischen teilt die Hilfspistele ihren geländeten Wert qtf, zum Beispiel 180°, der Bodenstation mit.
- 5 Die Bodenstation sieht den Wert von 180° und ihren eigenen von 90° als Richtungsgröße auf der Peilkarte, und dort, wo sich die beiden Berenden schneiden, liegt auf der Karte der Standort des Flugzeuges. Die Bodenstation läßt ihn sofort dem Flugzeug mit: Mihi de Mihi qtf k an SE Oten.
- 6 Darauf quittiert die Maschine mit qtf de, das heißt Standortpeilung erhalten, danke schön!
- 7 Die Funksignale werden mit den Morse-Zeichen den internationalen Zivildienst gegeben. Dem Funker sind die Abgabe und der Empfang dieser Zeichen aus dem Anker so geläufig, wie aus die Muttersprache.



In der Schlechtwetternacht vom 16. zum 17. April verirrte sich das deutsche Militärflugzeug Mi 33 während eines Nachtfluges auf Schweizerboden. Die Maschine prallte bei Sten a. Rhodn die Schweizergrenze, kreuzte kurz nachher flieger Zeit über der Stadt Glarus, überflog in ganz geringer Höhe die Städte Brugg, Aarau, Olten, Solothurn am Jura und verabschiedete sich kurz vor Mitternacht an einer Feldwiese über dem Jura. Dort bei Biel. Drei von den fünf Insassen wurden getötet, zwei schwer verletzt. Dieser Flugzeug war ausgerüstet mit modernen Funkpeilapparaten, von denen in unersetzlicher Weise die Rede ist. Auf dem Flug durch Deutschland aber war die Maschine in eine Schlechtwetterfront hineingeraten und starke elektrische Entladungen hatten offenbar die Radioapparate so stark beschädigt, daß eine Verbindung mit den Funkstationen in Deutschland und in der Schweiz nicht aufgenommen werden konnte. So irrten die Flieger über das schweizerische Mittelmaß, ohne daß ihnen jemand hätte mitteilen können, wo sie sich befanden. 3114 der Überlebenden des Mi 33, die Flieger und die Motoren, sind total zerstört und zum Teil verbrannt.

Autobahn-Photograph

Die Katastrophe der auf Schweizergebiet verirrten deutschen Militärflieger, die dem zehnten Sturm vom vergangenen Donnerstag zum Opfer fielen, weckt die Frage, wie es zu den in Nacht und Nebel fliegenden Flugzeugen überhaupt möglich sei, ihr Ziel ungeschädigt zu erreichen, zumal im Zivilluftverkehr der Nachtverkehrspiloten noch vor wenigen Jahren gezwungen, Schöwetter und klaren Bodensicht zu haben, so startet er jetzt unvorsichtiger, ob es schneit oder regnet. Nach Ansicht der mit seinem Riesenflugzeug durch die Wolken und in einer Höhe von 2000-3000 m mit einer Geschwindigkeit bis 300 km im abstrahlenden Sonnenlicht über dem unendlichen Weltmeer dahin, erzählend seinen Zele zu, um in dessen Bereich wieder in Wind und Wetter zu tauchen und sicher zu landen. Nicht ein ständiger Orientierungssinn, wie ihn die heimkehrende Brieftaube besitzt, erlaubt dem Piloten den blinden

Blindflug, sondern ein reichhaltiges radioelektrisches Instrumentarium an Bord, das den Kontakt mit der Unterwelt bewerkstelligt. Der Mann, der diesen komplizierten Mechanismus versteht und eine ideale runde Zickensprache aus ihm herauslockt, ist der Bordfunkler. Er sitzt rechts neben dem Piloten, im engen Gehäuse des Führerstands, dem Kopfhörer des Radioapparates umgehüllt, mit dem rechten Zeigefinger fortgesetzt Morsezeichen des internationalen Zickensprache zu veräußern und diesem die Antworten aus den Antennen in die geläufige Muttersprache zu übersetzen. Der Bordfunkler ist das »Auge« des Piloten, doch da er in Wirklichkeit ja auch nicht sieht, am besten mit einem Blinden zu vergleichen, der sich mit seinen verfeinerten Gaben orientiert.

Beim Blindflug braucht das Flugzeug zur Innehaltung seines Kurses ein fortgesetztes Aufnahmegerät über seine Lage. Der Funker trägtograph auf Wellenlänge 900 um Standortpeilung (Ermittlung). Jeder wichtiger Flugplatz

(Fortsetzung Seite 127)

Für die
deutsche Illustration
gestaltet von E. Bauer

