

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 12 (1936)
Heft: 17

Artikel: pse qtf? : Bitte, wo ist mein Standort?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756873>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

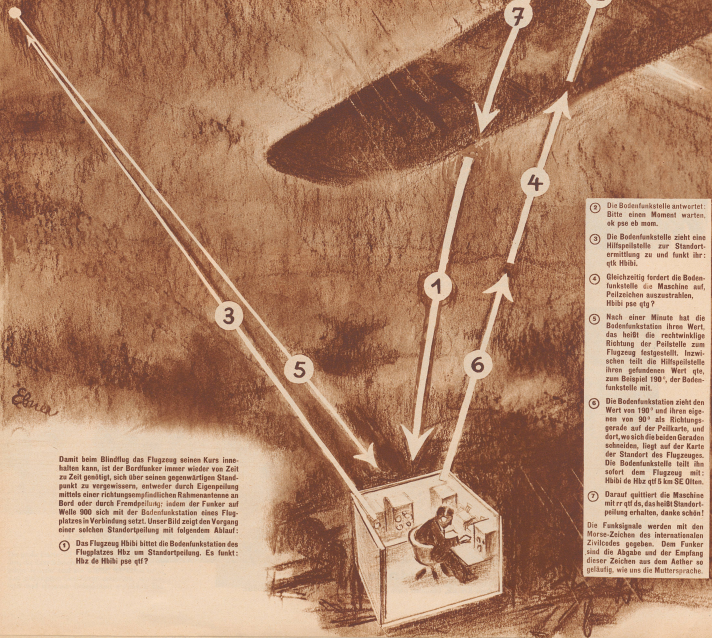
Download PDF: 30.03.2025

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

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 Hibi bittet die Bodenstation des Flugplatzes Hix um Standortpeilung. Es lautet: Hix de Hibi pse qtf?

- 1 Die Bodenstation antwortet: Bitte einen Moment warten, ok pse ok mm.
- 2 Die Bodenstation zieht eine Hilfspiste zur Standortermittlung zu und laßt ihr: qtf Hibi.
- 3 Gleichzeitig fordert die Bodenstation die Maschine auf, Peilschichten auszustrahlen, Hibi pse qtf?
- 4 Nach einer Minute hat die Bodenstation ihr Wort, das heißt die rechteckige Richtung der Peilstelle zum Flugzeug festgelegt. Inzwischen teilt die Hilfspiste 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, legt auf der Karte der Standort des Flugzeuges. Die Bodenstation stellt ihn sofort dem Flugzeug mit: Hibi de Hix qtf 1 km SW Orts.
- 6 Darauf quittiert die Maschine mit qtf de, das heißt Standortpeilung erhalten, danke schön!
- 7 Die Funksignale werden mit den Morse-Zeichen des internationalen Zivildienstes 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 Hix 53 während eines Nachtfluges auf Schweizerboden. Die Maschine prallte bei Sten a. Rhodn die Schweizergrenze, kreuzte kurz nachher flieger Zeit über der Stadt Glaris, 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. Drei von den fünf Insassen wurden getötet, zwei schwer verletzt. Dieser Flugzeug war ausgerüstet mit modernen Funkpeilapparaten, von denen in unzureichender Reichweite die Maschine in unzureichender Reichweite die Bodenstationen betrafen. So irrten die Flieger über das schweizerische Mittelgebirge, ohne daß ihnen jemand hätte mitteilen können, wo sie sich befanden. 8114 der österreichischen Flieger, die weitere Teil der Maschine die Kabine, die Flügel und die Motoren sind total zerstört und zum Teil verbrannt.

Die Katastrophe der auf Schweizergebiet verirrten deutschen Militärflieger, die dem schicksalhaften Sturz vom vergangenen Donnerstag zum Opfer fielen, weckt die Frage, wie es zu den bei Nacht und Nebel fliegenden Flugzeugen überhaupt möglich sei, ihr Ziel ungehindert zu erreichen, zumal im Zivilluftverkehr der Nachtverkehrspiloten noch vor wenigen Jahren gezwungen, Schloßwetter und trübenden Bodensicht zu haben, so startet er jetzt unvorsichtig, 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 Ziele 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 Zündschlüssel aus ihm herauslockt, ist der Bordfunkler. Er sitzt rechts neben dem Piloten, im engen Gehäuse des Führerstands, dem Kopfhörer des Radiosapparates ungeschützt, mit dem rechten Zeigefinger fortgesetzt Messungen des internationalen Zivildienstes klopfend, um den Funker der Bodenstation seine, des Piloten Willens zu verständigen 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 Aufnahmefähigkeit über seine Lage. Der Funker trägt dabei auf Wellenlänge 900 um Standortpeilung (Ermittlung) jeder wichtiger Flugplatz (Fortsetzung Seite 127)

Für die
deutsche Illustration
gestaltet von E. Bauer

