Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 48 (1955)
Heft: [2]: Schüler

Artikel: Helicopter
Autor: Burgunder, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-987028

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: 11.07.2025

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

gegeben worden. Aus den Keilschriften der Babylonier und Assyrer kennen wir manches Rezept, und auch die alten ostasiatischen Kulturvölker besassen schon früh wertvolle Heilmittel. So hat Volk nach Volk den Arzneimittelschatz bereichert, der sich, aus einem Gemisch von Wissen und Aberglauben, immer mehr zu einer reinen Wissenschaft geläutert hat, wie sich ähnlich in den Händen des Apothekers aus einem rohen Stoff eine reine Substanz destillieren lässt. Den gleichen Weg der «Läuterung» ging auch der Arzneikundige. Früher lag diese Kunde in den Händen der Zauberer – bei vielen primitiven Völkern ist dies heute noch so –, später der Priester, noch später der Mönche oder der Klosterfrauen, und erst nach und nach festigte sich die Arzneikunde zu einem eigentlichen Beruf, zu jenem des «apothecarius». Die akademische Ausbildung drängte sich auf, gesetzliche Grundlagen wurden geschaffen, Rechte und Pflichten festgelegt. Heute ist der Apotheker ein Mann der Wissenschaft, der lange und gründliche Studien hinter sich hat und dem der Arzt wie der Kranke volles Vertrauen schenkt.

Marguerite Reinhard

HELICOPTER

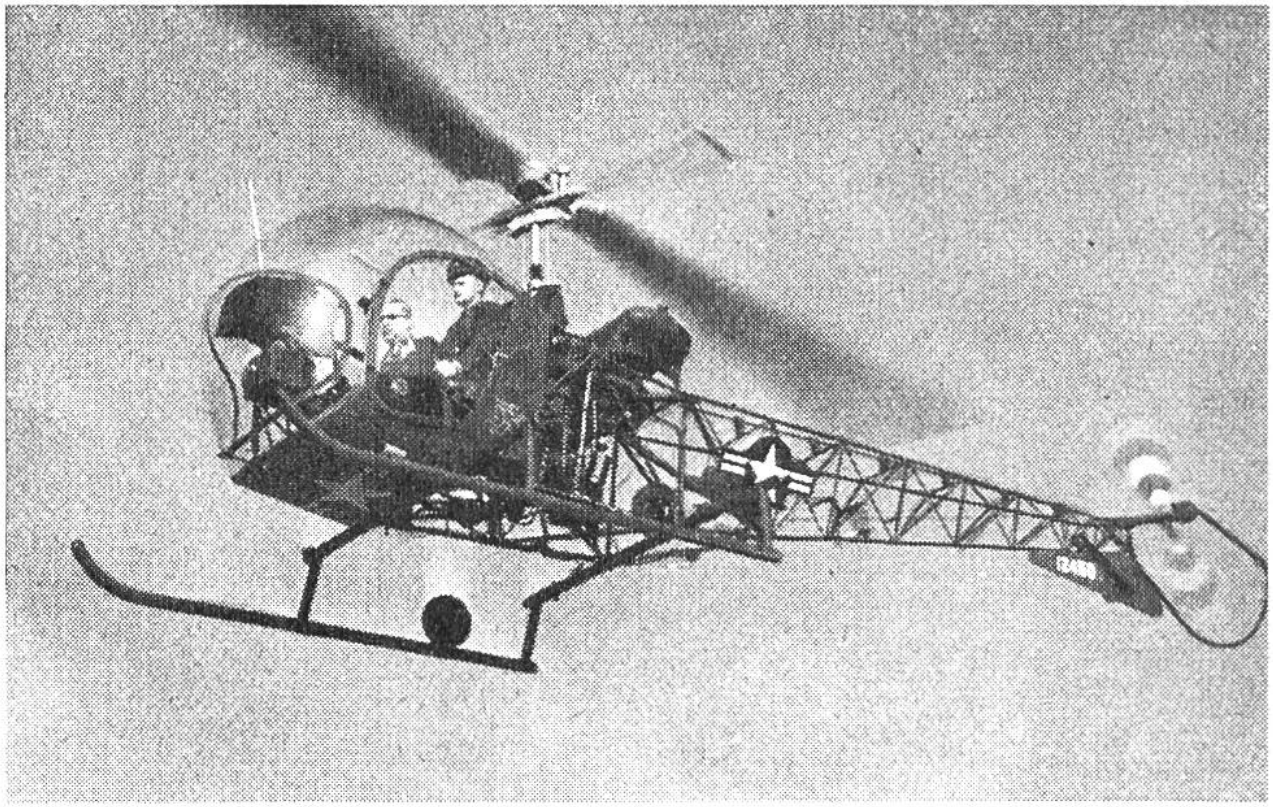
Hast du die Überschrift richtig gelesen? Helicopter heissen diese seltsamen fliegenden Windmühlen und nicht Heliocopter oder gar Helioscoper, wie viele Leute sagen! So, und jetzt können wir zusammen ein wenig über diese neuartigen Flugzeuge plaudern.

Warum sind heute fast alle Flugzeugwerke bei riesigem Aufwand mit der Entwicklung von Helicoptern beschäftigt? – Die Antwort ist zunächst sehr einfach: Die gewöhnlichen – oder wie der Fachmann sagt: die Starrflügelflugzeuge – sind zu schnell geworden! Es kommt nicht selten vor, dass die Reise vom Stadtzentrum zum Flugplatz und vom Flugplatz des Bestimmungsortes zu dessen Stadtzentrum viel mehr Zeit beansprucht als der ganze Flug. Da die modernen Verkehrsflugzeuge zudem sehr lange Start- und Landebahnen benötigen, ist es erforderlich, dass die Flugplätze weit von den

«Fliegender Elefant» wird der 12plätzige Sikorsky S-55 genannt. Hier sehen wir ihn beim Transport eines Autos. Motor 600 PS. Höchstgeschwindigkeit 176 km/h.

Städten entfernt gebaut werden. Die Entwicklung des Verkehrsflugwesens zeigt, dass der Kurzstreckenluftverkehr über Entfernungen bis zu etwa 500 km in seiner heutigen Form nicht mehr konkurrenzfähig ist.

Der Helicopter ist nun aber ein Verkehrsmittel, das zur Überbrückung solcher Strecken hervorragend geeignet ist. Dank der Fähigkeit, senkrecht zu starten und zu landen, kann der Passagier direkt im Stadtzentrum einsteigen und die Maschine mitten im Bestimmungsort verlassen, wodurch ihm das Benutzen von landgebundenen Verkehrsmitteln erspart bleibt. Bereits werden in verschiedenen Ländern versuchsweise solche Kurzstrecken mit 3–7plätzigen Helicoptern geflogen. Bis im Jahre 1960 dürften 30–40plätzige Ver-



Der 3sitzige BELL 47 gilt als erfolgreichster und leistungsfähigster Kleinhelicopter. Maschinen dieses Typs haben bisher über eine Million Flugstunden geflogen und in Korea über 15 000 Verwundete gerettet. Motor 200 PS. Höchstgeschwindigkeit 154 km/h.

kehrshelicopter einsatzreif sein und die herkömmlichen Kurzstreckenflugzeuge, wie etwa die bewährte Douglas DC-3, ablösen.

Soviel zur Verwendung des Helicopters als Verkehrsmittel.

Wie wir fast täglich aus den Zeitungen ersehen können, wird der Helicopter aber darüber hinaus allmählich zum vielseitigsten Transportgerät überhaupt. Denken wir nur daran, wie segensreich sich der Einsatz bei Hochwasser- und Lawinenkatastrophen schon ausgewirkt hat! Bereits verdanken Tausende von Menschen ihr Leben dem Helicopter, und die Zahl der Rettungseinsätze nimmt ständig zu.

Wir wissen, dass ein «Heli» nicht nur senkrecht starten und landen, sondern auch an Ort schweben, rückwärts und seitwärts fliegen und sich über einer bestimmten Stelle um die eigene Achse drehen kann. Auf Grund dieser einzigartigen Eigenschaften benützt man ihn auch immer mehr als fliegenden Kran zum Transport von Waren aller Art nach unzu-

Ein 5plätziger BRISTOL 171 Helicopter bei einer Rettungsübung im Gantrischgebiet. Die Maschine erreicht mit einem Motor von 550 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h.

gänglichen Gegenden. Obschon der Helicopter heute noch sehr hohe Betriebskosten aufweist (500–1500 Fr. pro Flugstunde), werden z. B. Telephonleitungen und ähnliche Anlagen in unwegsamem Gelände in einem Bruchteil der früher erforderlichen Zeit erheblich billiger erstellt. Ebenso lässt sich in der Landwirtschaft bei der Schädlingsbekämpfung viel Zeit und Geld sparen.

Die Flugsicherheit des Helicopters ist bereits heute eher grösser als die des Starrflügelflugzeugs. Mechanische Störungen, die zu ernstlichen Unfällen geführt haben, sind so gut wie unbekannt. Im Falle einer Motorstörung kann der Helicopter im Gleitflug niedergehen und praktisch auf jedem Plätzchen, das ein klein wenig grösser ist als er selbst, ohne Bruch notlanden.

Auf technische und fliegerische Fragen einzugehen, würde hier zu weit führen, füllen doch bereits die Wartungs- und Flugvorschriften für einen Kleinhelicopter 3 dicke Bände! – Doch darüber ein andermal. Hans Burgunder