Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 82 (1989)

Artikel: In luftiger Höhe : frei wie ein Vogel
Autor: Zobrist, Anton P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-987252

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: 15.07.2025

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

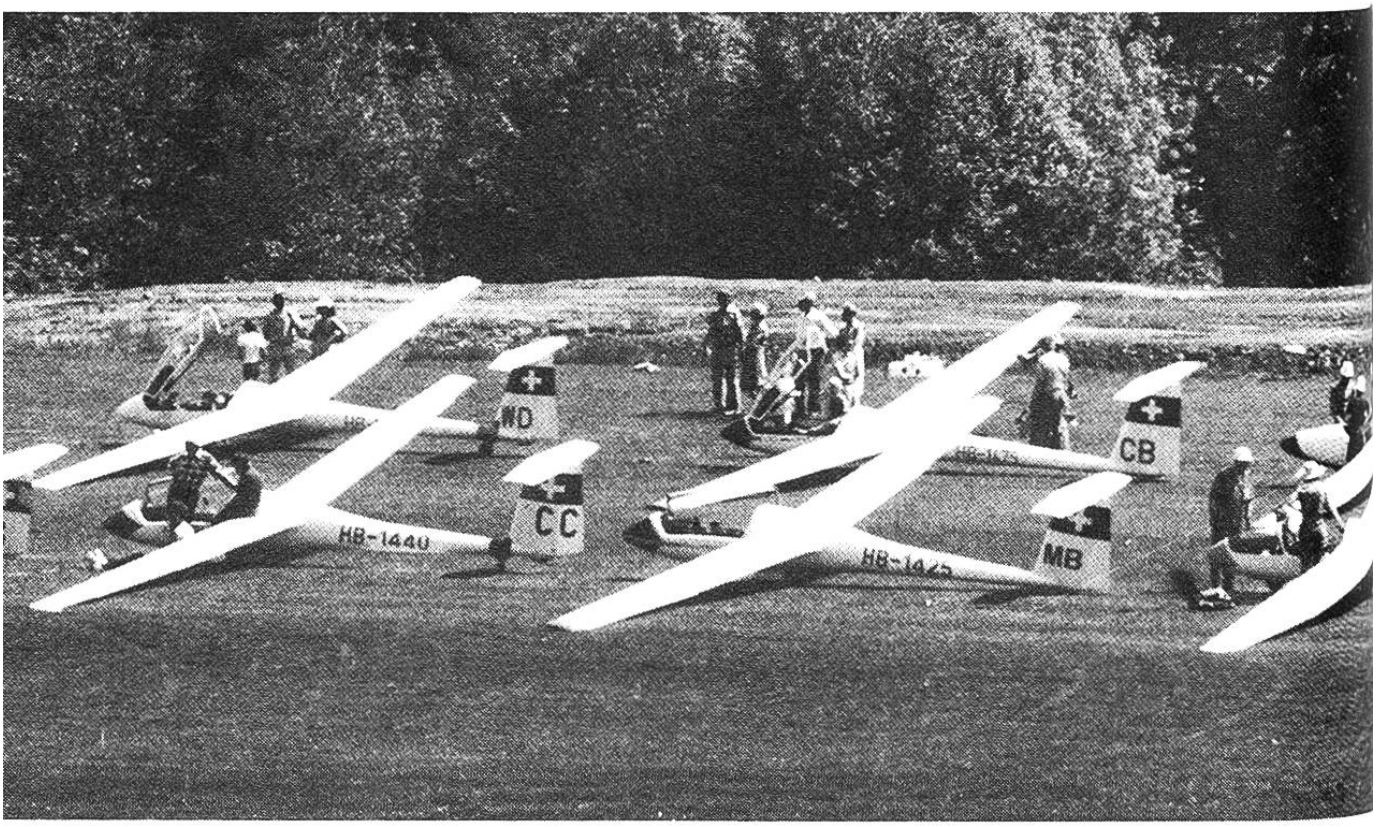
In luftiger Höhe — frei wie ein Vogel

Über 200 Jahre schon erfüllt sich der Mensch seinen steten Wunsch zu fliegen. Angefangen hat es mit den ersten Flugversuchen im Heissluftballon. Heute tragen uns Raketen zum Mond. Aber auch die Fliegerei mit Sportflugzeugen, Deltaseglern und Gleitschirmen gewinnt immer mehr Freunde.

Vom Modellflugzeug zum Pilotenausweis

Peters Interesse am Fliegen begann an seinem 9. Geburtstag mit einem eher zufälligen Besuch auf einem Wiesen-Segelflugplatz — herrlich diese lautlose Freiheit, nur das Sausen des Windes an den Flügeln; interessant das Hantieren mit dem Motor-(Schlepp-)Flugzeug! Von jetzt an werden Spielflugzeuge jeder Art gewünscht, später erklärende Fliegerbücher gekauft, Flugplatzbesuche da und dort unternommen und Modellflugzeuge gebastelt. Mit 16 entschied sich Peter — inzwischen kompetenter Kenner der Szene — für die *fliegerische Vorschulung.*

So wurde Peter schon vor seinem 20. Altersjahr stolzer Besitzer des *Pilotenausweises für Kleinflugzeuge.* Viele Stunden theoretischer Ausbildung in der Technik des Fliegens und der *Notverfahren,* über Flugzeugaufbau, *Aerodynamik* und *Wetterkunde,* und nicht zuletzt faszinierten ihn die gesetzlichen Vorschriften. Zahlreiche Übungsflüge und eine immer



korrekte Anwendung des einmal Gelernten erlauben es Peter heute, seine Freunde sicher in luftiger Höhe «auszufliegen».

Doch nicht nur Alpen- und Kurzflüge sind gefragt, sondern besonders Fliegerferien über längere Zeit, an verschiedenen Orten. Soeben kommt Peter mit drei Freunden aus Frankreich zurück, wo er mit ihnen von Kleinflugplatz zu Kleinflugplatz «hüpfte». Zwei Basis-Standorte wählte er dafür aus; Quimper nahe der Atlantikküste und Dinard an der Kanalküste. Für die grosse Reise mietete er sich bei der Motorfluggruppe ein leises und besonders gut ausgerüstetes Flugzeug. Bequem sollte es sein, mit viel Platz und freier Rundsicht. Selbstverständlich war es mit den üblichen Instrumenten ausgerüstet:

Motorkontrollanzeigen (Drehzahlmesser, Ölstand- und -temperaturanzeige), Geschwindigkeitsanzeige und verschiedene andere Überwachungsinstrumente, Höhenmesser, magnetischer Kompass und vorgeschriebenes Radio (Sender/Empfänger für den Kontakt zur *Flugleitung).* Dazu möchte Peter

auch Empfänger für das Anpeilen von Flugsendern (damit kennt er immer seine Position auf der Karte), einen künstlichen Horizont (ein Gerät, das ihm jederzeit die genaue Lage des Flugzeugs in der Luft anzeigt). In der Pilotenkanzel gibt es aber auch eine Wendeanzeige (das Instrument, das Peter zeigt, wie schräg das Flugzeug in einer Kurve liegt) und einen Autopiloten, damit gelegentlich die automatische Steuerung ihn vom «Stress» befreit.

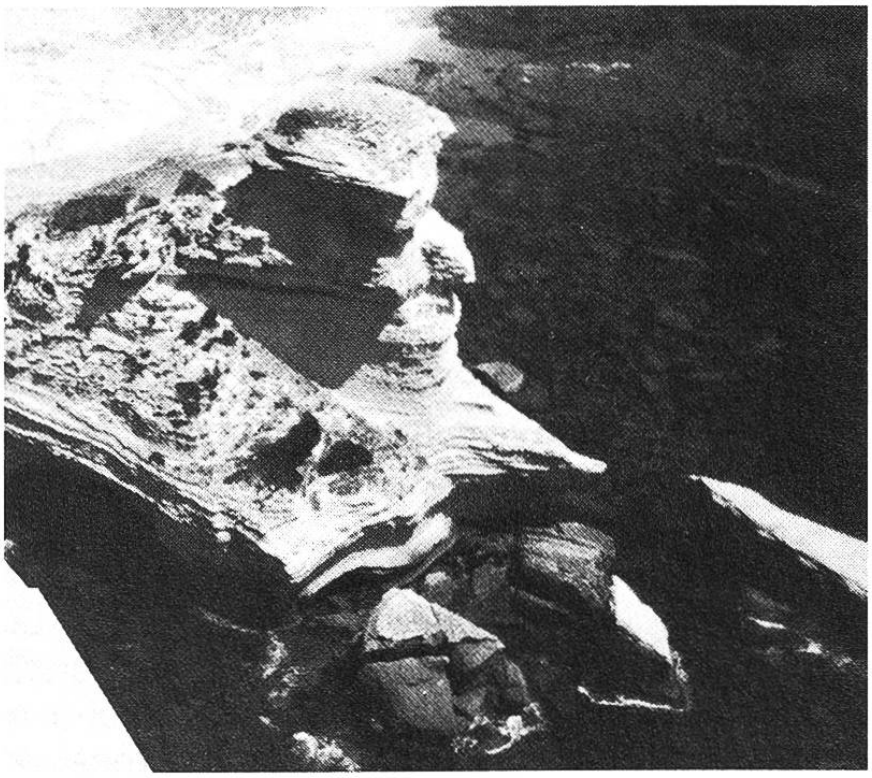
Klares Denken vor dem Start

Schon die Vorfreude auf dieses Erlebnis war gross und stieg je näher das Abflugdatum kam, und sich die Vorbereitungsarbeiten häuften. Flugwege und -varianten (d. h. Sperr- und Gefahrengebiete, lärmempfindliche Gegenden mitberücksichtigt) mussten festgelegt, Gewichte addiert, der benötigte Treibstoff berechnet und Formalitäten erledigt werden. Alles Dinge, die er während seiner Ausbildung lernte.

Jetzt geht's los: der Flug nach Frankreich angemeldet, die Navigations- und Anflugkarten bereit, das Wetter überprüft. Pech. Schlechtes Wetter in Süd-England spielt schon am Abreisetag einen Streich, so dass nicht sofort an einen Abflug in diese Richtung gedacht werden kann. Die geplante Route Zürich, Basel, Belfort, Rolampont, Orléans, Chartres, Dinard nach Quimper hängt voller Wolken mit starkem Wind. Eine südlichere Route via Genf, Lyon, Montluçon, Poitiers, Nantes sieht besser aus. Eine schnelle, sorgfältige Umplanung wird nötig; Start um eine Stunde verschoben. Noch ein letztes Überprüfen des äusseren Flugzeugzustandes: Bremsen sind gut, die *Zellen* und Propellerblätter ohne jegliche Beschädigungen, Ölstand vorschriftsgemäss, Tankdeckel aufgesetzt. Aufliniieren und Abflug!

Wind und Regen spielen mit!

Die Wolken hängen tief, der Regen prasselt an die Windschutzscheiben. Mit der Unterstützung des



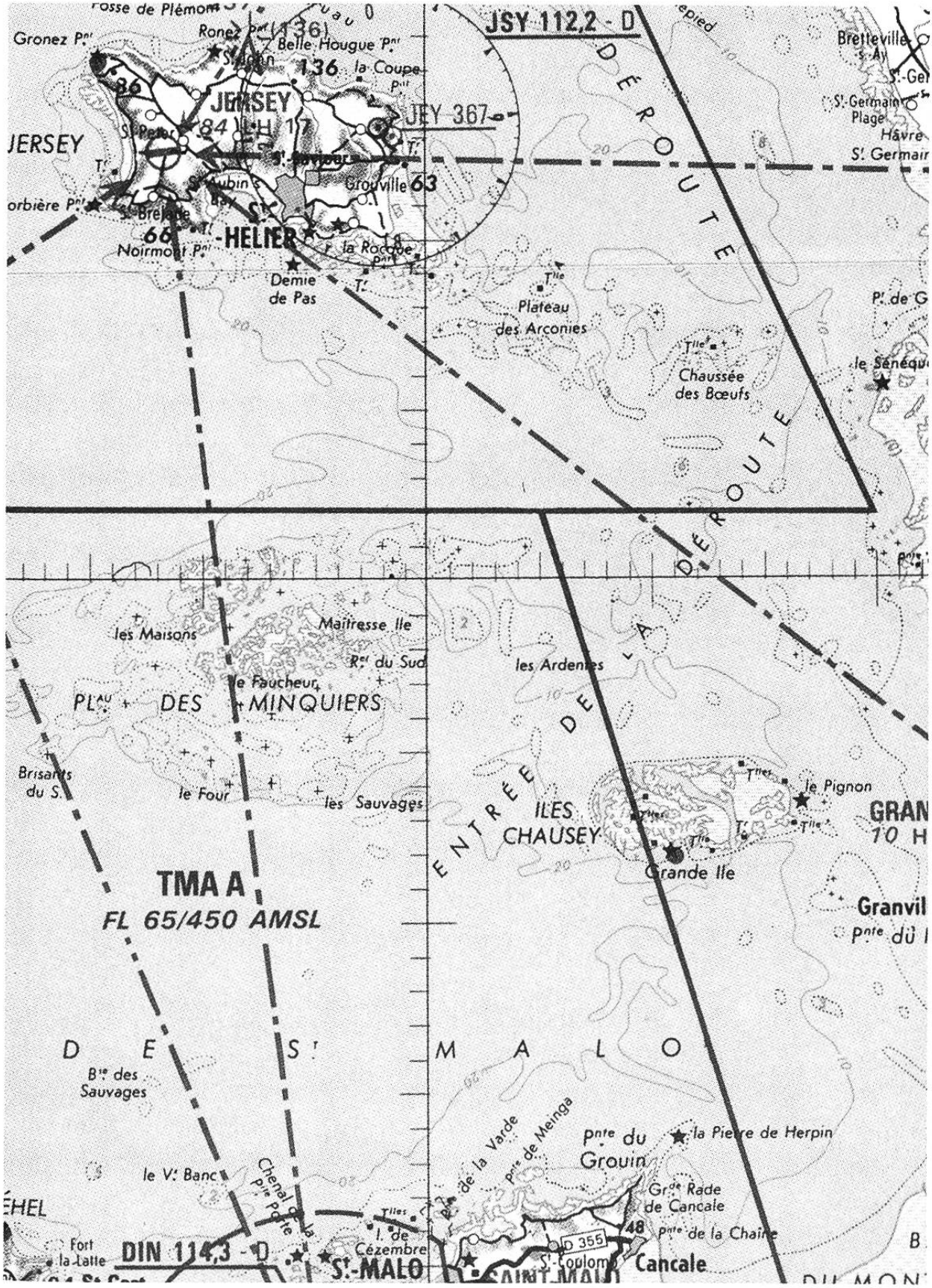
Eine Küstenlandschaft von oben. Bei Sichtflug sind markante Landschaften und Küstenstreifen eine gute Orientierungshilfe.

Aus Sicherheitsgründen werden Schwimmwesten angelegt, bevor man über das Meer fliegt.

Fluglotsen geht's in Richtung Lyon—Bron. Peters laufende Kontrollen bestätigen: Der Flug verläuft tadellos. Zwei Stunden später setzt er nach korrektem Anflugverfahren auf Piste 17 zur Zwischenlandung für Zoll, Auftanken, Fluginformation und Wetterkontrolle auf. Erneuter Start über unbekannte, flache Gegenden. Die Orientierung nach Sicht mit Karte, Kompass und Stoppuhr wird schwierig; Radiosender und Peilgeräte zur Flugunterstützung kommen gelegen, die richtige Bestimmung der Position ist somit jederzeit gesichert.

Müde von der Konzentration, begeistert vom Erlebnis und beeindruckt von der Schönheit und dem Zauber der Landschaft landet Peter mit seinen Freunden in Quimper und verankert das Flugzeug fest; denn schon manche Windböe stiess ein Leichtflugzeug einfach um.

Zwei Tage sind nun der Erkundung von bretonischen (Alt-)Städten, berühmten Grabmälern und Steinreihen sowie für Kontakte zu den Leuten gewidmet. Am dritten Tag startet Peter in Quimper in südli-



Die Flugkarte hilft dem Piloten sich zu orientieren. Er kann z. B. Sperrzonen erkennen, über die man nicht hinwegfliegen darf.

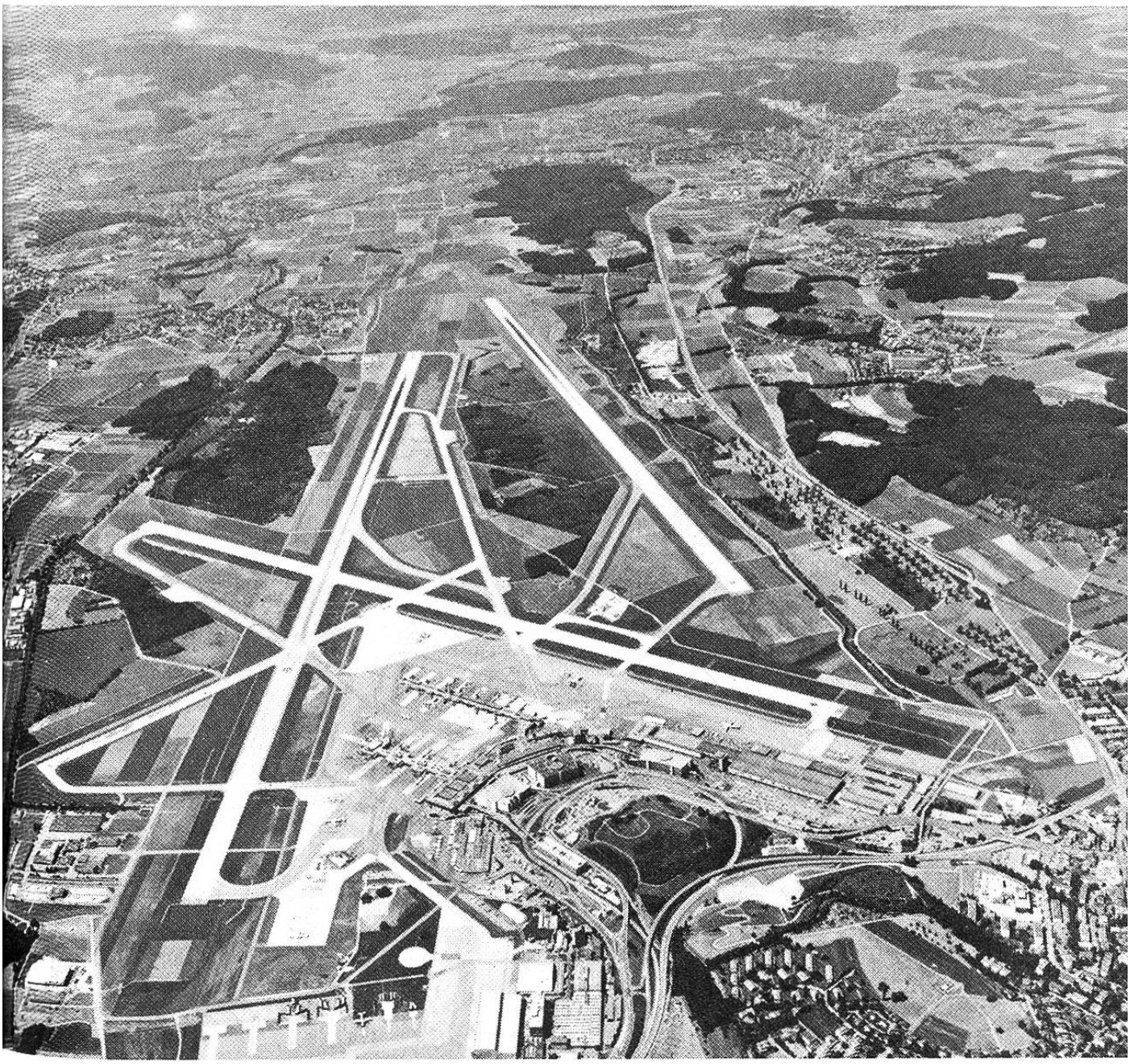
cher Richtung, fliegt entlang der Küste, durchquert mit Unterstützung der Flugleitung von Lorient die Beschränkungsgebiete (das sind Landesteile, die nur mit ausdrücklicher Bewilligung überflogen werden dürfen [Militärgebiete, Schutzzonen usw.]) und landet auf der Halbinsel bei strahlend blauem Himmel und vom Meer her anfliegend auf dem wunderschönen und gut eingerichteten Flugplatz Quiberon; dann noch einen Abstecher auf die Belle-Ile, die ihren Namen tatsächlich verdient und weiter in nördlicher Richtung entlang der Küste (Pointe du Croisic, La Boule, Ile de Noirmontier) auf die Ile-d'Yeu! Wunderbar warm-trockenes Klima und ein würziger Duft! Begeistert von der Insel-Fliegerei würde Peter am liebsten ein paar Tage länger bleiben, doch startet er zum Rückflug nach Quimper und Weiterflug zur zweiten Basis in der Gegend von Dinard/St-Malo.

Während drei Tagen geniessen Peter und seine Freunde reizende Städtchen, im Meer gelegene Bekken für die Austernzucht, Sandstrand und Meer. In dieser Gegend beträgt der Höhenunterschied zwischen Ebbe und Flut ca. 12 m, was bei St-Malo auch für ein grosses Kraftwerk ausgenützt wird. Es folgen Ausflüge in die Normandie, an die Stätten der Invasion.

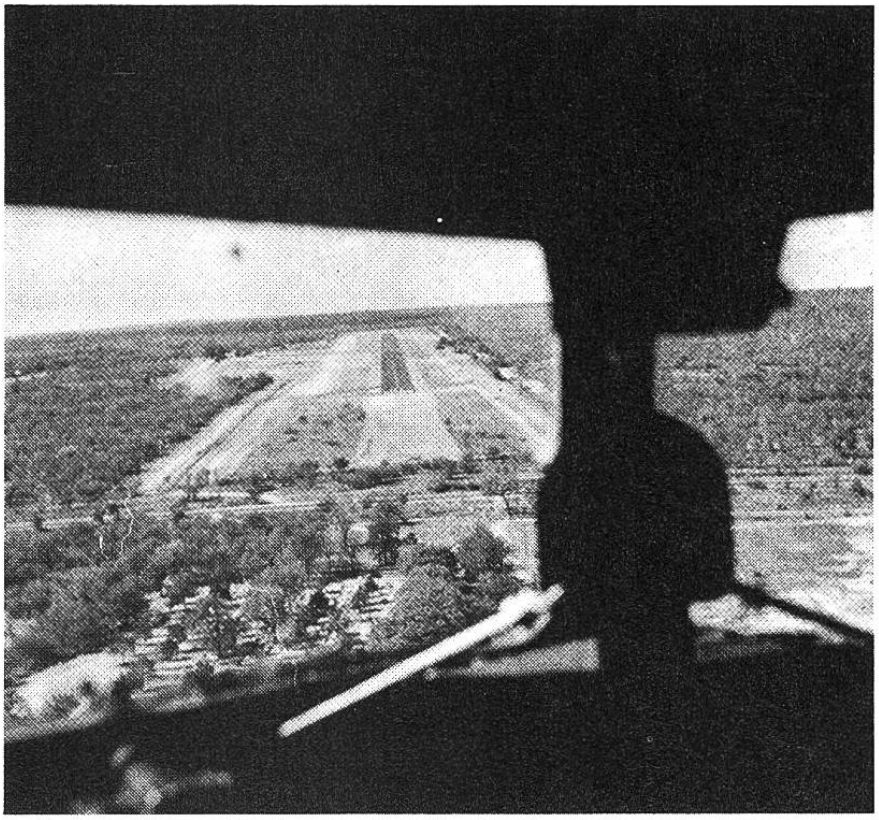
Küsten, Meer und Schiffe

Der Abreisetag naht, Koffer werden gepackt und ab zum Flugplatz. Sonnenstrahlen lassen die Hoffnung aufkommen, gleichentags noch ein rechtes Stück Richtung Zürich voranzukommen. Doch vorher: ein Flug übers Meer nach Jersey. Peter verteilt die Schwimmwesten und startet mit dem ganzen Gepäck Richtung Chanel-Islands. Schon bald erhält Peter von der Flugleitung ein besonderes *Funk-Erkennungszeichen* und die Information, dass er auf dem Radarschirm ersichtlich ist; denn ein Flug über

das Meer will mehrfach abgesichert sein. Peter beobachtet in dieser Zeit die Schiffe unter sich sowie sämtliche Motorüberwachungsinstrumente. Eine Flughöhe von knapp 300 m würde im Falle einer Notwasserung nicht viel Spielraum lassen. In Jersey selber erhält Peter die Freigabe für einen Flug entlang der Küste und kämpft bei der Landung auf der Piste 28 mit starken Seitenwinden aus nördlicher Richtung.



Der Flughafen Zürich aus der Vogelperspektive.



So sieht der Pilot die Piste aus dem Cockpit kurz bevor das Flugzeug landet.

Nur noch ein Tag bleibt ihnen, um die Insel mit dem milden Mittelmeerklima zu erforschen.

Nun aber heimwärts!

Peter gibt den Flugplan auf nach Zürich, mit dem Ausweichflugplatz Basel, falls es nicht möglich sein sollte, in Zürich zu landen. Mit randvollen Tanks und damit auch dem *maximalen Abfluggewicht* startet er zur Rückreise über Granville, Chartres, Pithiviers (südlich von Paris), Rolampont, Montbéliard. Die erste Stunde für die Überquerung der Normandie erfordert vollste Konzentration. In der Gegend südlich von Paris ist die Fortsetzung mit dem Autopiloten möglich, d. h. das Flugzeug bewegt sich automatisch in der gewünschten Richtung und Höhe. *20 Meilen* westlich von Basel nimmt Peter bereits Kontakt mit Zürich auf und fragt nach dem Wetter. Sowohl Benzinvorrat als auch das Wetter erlauben die Fortsetzung des Flugs zum Heimatflugplatz. Nach einigen

Stunden landet Peter mit seinen Freunden müde, glücklich und um viele neue Erlebnisse und Erfahrungen reicher. ●

Anton P. Zobrist

Kurse für Mädchen und Knaben die später Piloten werden möchten.

Pilotenausweis:
Verschiedene Arten (Privatpilot, Berufspilot, Linienpilot; für Flächenflugzeuge, [mit/ohne Motor] Helikopter; Flug nach Sicht, nach Instrumenten; Tag und Nacht usw.)

Notverfahren:
Üben von Notfallsituationen (z. B. techn. Fehler)

Aerodynamik:
Lehre des Verhaltens eines festen Körpers in der Luft

Wetterkunde:
Bestimmen der gegenwärtigen und möglichen zukünftigen Wetterlage (Luft, Luftfeuchtigkeit, Luftdruck, Wind)

Zellen:
Flugzeug-Chassis (Flügel, Rumpf, Ruder)

Aufliniieren:
Auf die Abflugpiste rollen

Vorheriges Überprüfen der Instrumente und Steuersysteme, das Funktionieren des Motors

Flugleitung:
Bodenstation, die An- und Abflug sowie die Bewegungen des Flugverkehrs in der Luft regelt

Funk-Erkennungszeichen:
Bestimmtes Signal, das automatisch das Flugzeug als Lichtpunkt auf dem Radarschirm anzeigt = Position auf Landkarte

Maximales Abfluggewicht:
Das für ein Flugzeug absolut höchste Gesamtgewicht (Flugzeug inkl. Treibstoff, Personen, Gepäck usw.)

Meilen:
1,852 km = 1 See-Meile (internationales Distanz-Mass in der Fliegerei) Geschwindigkeit: 1 Knoten = ebenfalls 1,852 km. Damit wird die Zeitberechnung für eine Flugdistanz einfach