

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Band: 43 (1950)
Heft: [2]: Schüler

Rubrik: Die Staatszugehörigkeit der Luftfahrzeuge

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: 06.10.2024

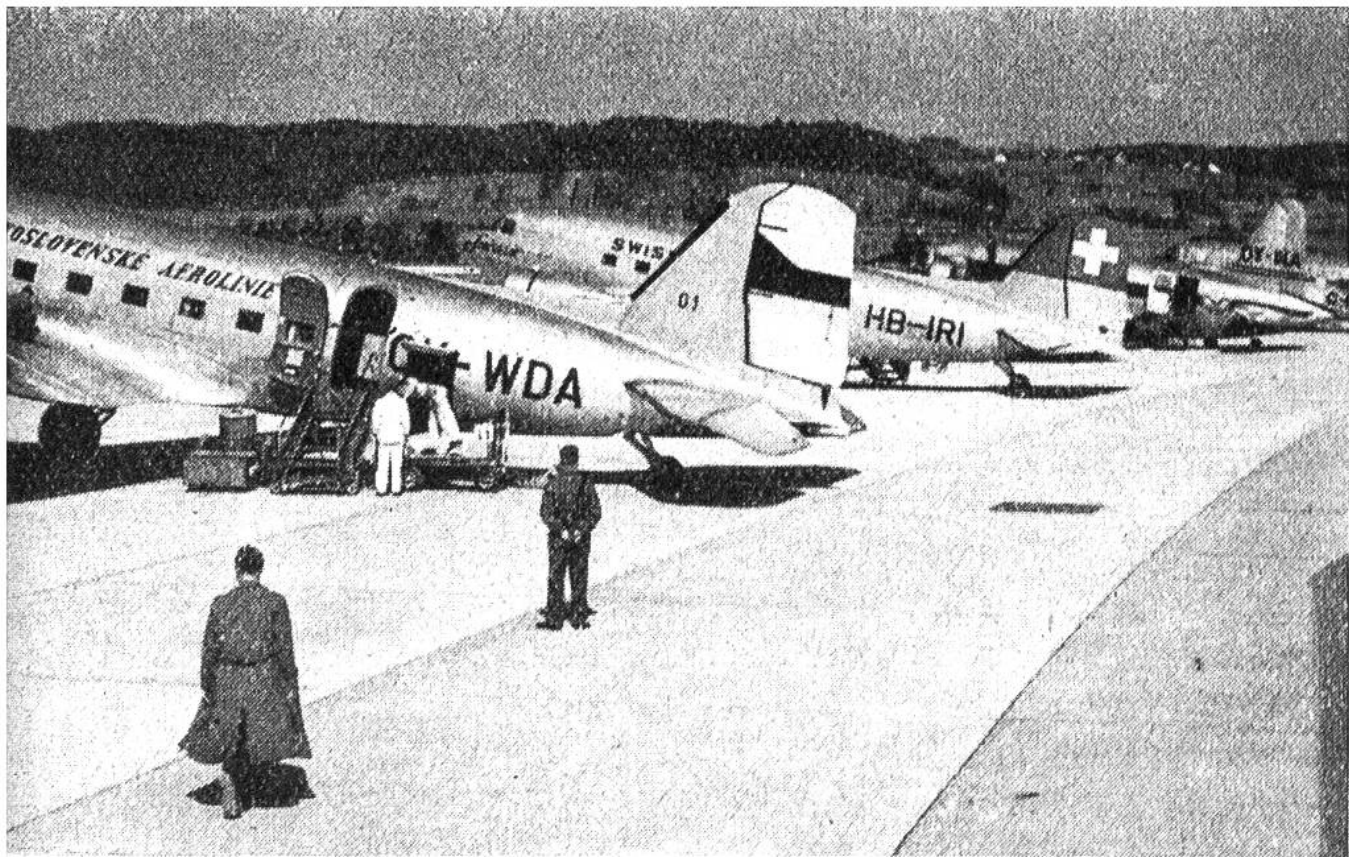
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DIE STAATZUGEHÖRIGKEIT DER LUFTFAHRZEUGE.

Wer je auf einem grossen Flughafen war, wie z. B. in Zürich-Kloten oder Genf-Cointrin, und dem Start oder der Landung der Flugzeuge aus aller Herren Ländern zuschaute, wird festgestellt haben, dass jede Maschine auf und unter den Tragflächen sowie auf beiden Seiten des Rumpfes zwei Gruppen von grossen schwarzen Buchstaben aufgemalt hat. Es sind dies die sogenannten Staatszugehörigkeits- und Immatrikulationsabzeichen. Solche Buchstaben kennen wir schon aus dem Strassenverkehr: die schweizerischen Motorfahrzeuge besitzen das CH-Schild (wenn sie ins Ausland reisen) und die kantonale Polizeinummer, z. B. ZH = Zürich, BE = Bern usw., sowie einige Zahlen, die sich auf das Fahrzeug selbst beziehen.

Ähnlich verhält es sich auch bei den Luftfahrzeugen. Als unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg im Jahre 1919 die ersten Zivilflugzeuge erschienen, erliess der Bundesrat eine Verordnung, nach welcher unsere Maschinen, genau wie die Autos, das Staatszugehörigkeitsabzeichen CH (*Confoederatio Helvetica*) und ausserdem einige Zahlen zu tragen hatten, die sich auf die „Immatrikulation“ dieses Luftfahrzeugs im Register des Eidg. Luftamtes in Bern bezogen. Mittelholzers berühmter Fokker, mit welchem er 1930 als erster Flieger über den Kilimandjaro, Afrikas höchsten Berg, flog, trug z. B. die Immatrikulation CH-190.

1934 trat die Schweiz einem internationalen Luftfahrtsabkommen bei, der sogenannten CINA (*Convention Internationale de la Navigation Aérienne*), die schon 1919 gegründet worden war und den wichtigsten Ländern deren Nationalitätsabzeichen bereits zugeteilt hatte. Die mit dem Buchstaben C beginnende Gruppe war damals aber schon grösstenteils vergeben, und so musste sich die Schweiz, als eines der letzten Länder, mit den Buchstaben HB begnügen. Hinter diesen Buchstaben ist nun weiter gar nichts Geheimnisvolles zu suchen. Im Volksmund hiess es lediglich, das HB sei die Abkürzung für den gut schweizerischen Namen „Heiri Bünzli“ . . . !



Startbereite Verkehrsflugzeuge auf dem Flughafen Zürich-Kloten. Von links nach rechts: OK-WDA (Tschechoslowakei), HB-IRI Schweiz), OY-OLA (Dänemark).

Die nationale Immatrikulation der zivilen Flugzeuge wird nun ebenfalls durch eine Reihe von Buchstaben und zwar je drei für kleinere und je vier für grössere Staaten vorgenommen. Lediglich die Vereinigten Staaten benützen hierfür noch Zahlen. In der Schweiz würde also das Flugzeug Nr.1 die Bezeichnung „HB-AAA“, das Flugzeug Nr.2 die Bezeichnung „HB-AAB“ usw. tragen. Mit den 25 Buchstaben des Alphabets lassen sich nämlich nicht weniger als 15 625 verschiedene Dreiergruppen zusammenstellen. Ende 1948 betrug der Bestand an immatrikulierten Motorflugzeugen in der Schweiz aber erst 438. Die meisten Flugzeuge der Swissair besitzen den Anfangsbuchstaben I; z. B. tragen die vier viermotorigen Douglas DC-4 für den Überseedienst die Immatrikulationen „HB-ILA“, „HB-ILE“, „HB-ILI“ und „HB-ILO“, die drei neuen zweimotorigen Convairliner „HB-IRP“, „HB-IRR“ und „HB-IRT“ usw. Das in der Schweiz am meisten verwendete Sportflugzeug, die zwei-

sitzige „Piper“, besitzt in der Regel als Anfangsbuchstaben das „O“. Für unsere wenigen Ballons – wir besitzen im ganzen Lande deren noch vier Stück – ist als erster Anfangsbuchstaben das „B“ reserviert. Bei den Segelflugzeugen, von welchen in der Schweiz gegenwärtig rund 350 immatrikuliert sind, werden für die Immatrikulation noch Zahlen benützt, und als Staatszugehörigkeitsabzeichen figuriert auf dem Seitensteuer das Schweizerkreuz. Alle übrigen Zivilflugzeuge der Schweiz, wie übrigens auch unsere Militärflugzeuge, tragen das Schweizerkreuz, was jedoch nur eine nationale und nicht eine internationale Vorschrift ist.

Dem Abkommen der CINA traten die nord- und südamerikanischen Staaten nie bei. Nach Abschluss des zweiten Weltkrieges ist die CINA durch ein neues, weltumfassendes Abkommen über die Zivilluftfahrt, die ICAO (*International Civil Aviation Organization*) mit Sitz in Montreal (Kanada) ersetzt worden, der heute praktisch alle Staaten, mit Ausnahme von Russland und Deutschland, angehören. Die Staatszugehörigkeitszeichen der CINA sind von der ICAO übernommen worden.

Nachfolgend geben wir nun die wichtigsten

Staatszugehörigkeitsabzeichen

der Luftfahrzeuge derjenigen Länder bekannt, die wir am schweizerischen Himmel oder auf unseren Flugplätzen vor allem zu sehen Gelegenheit haben:

Aegypten	SU	Luxemburg	LX
Argentinien	LV	Niederlande	PH
Belgien.....	OO	Norwegen	LN
Brasilien.....	PP	Polen	SP
Deutschland	D	Portugal	CS
Frankreich	F	Schweden	SE
Grossbritannien	G	Schweiz.....	HB
Indien.....	VT	Südafrikanische Union.	ZS
Irland.....	EI	Tschechoslowakei	OK
Jugoslawien.....	YU	Türkei.....	TC
Kanada	CF	Vereinigte Staaten (USA)	NC

W. D.