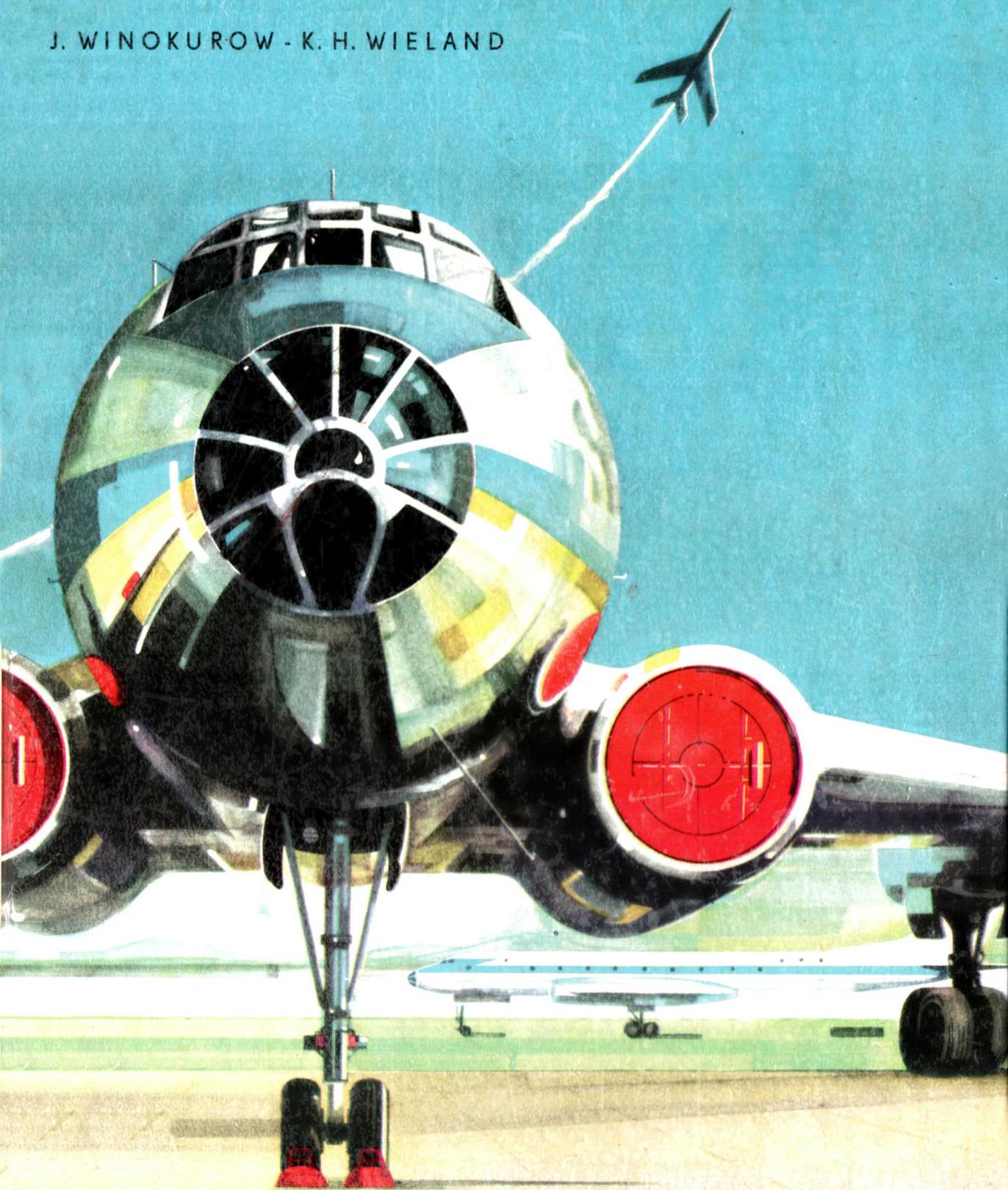


J. WINOKUROW - K. H. WIELAND



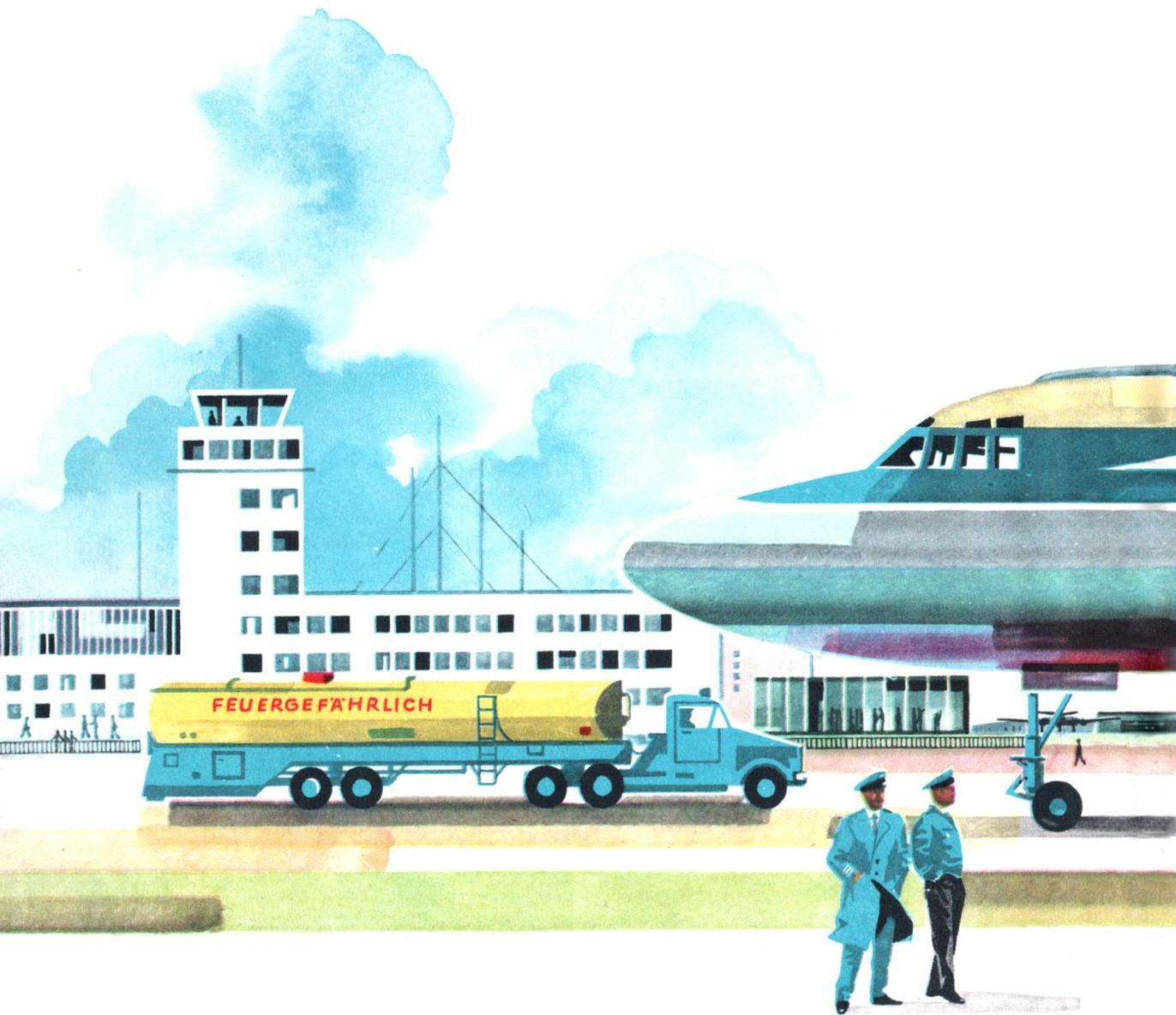
Ein Flugzeug fliegt



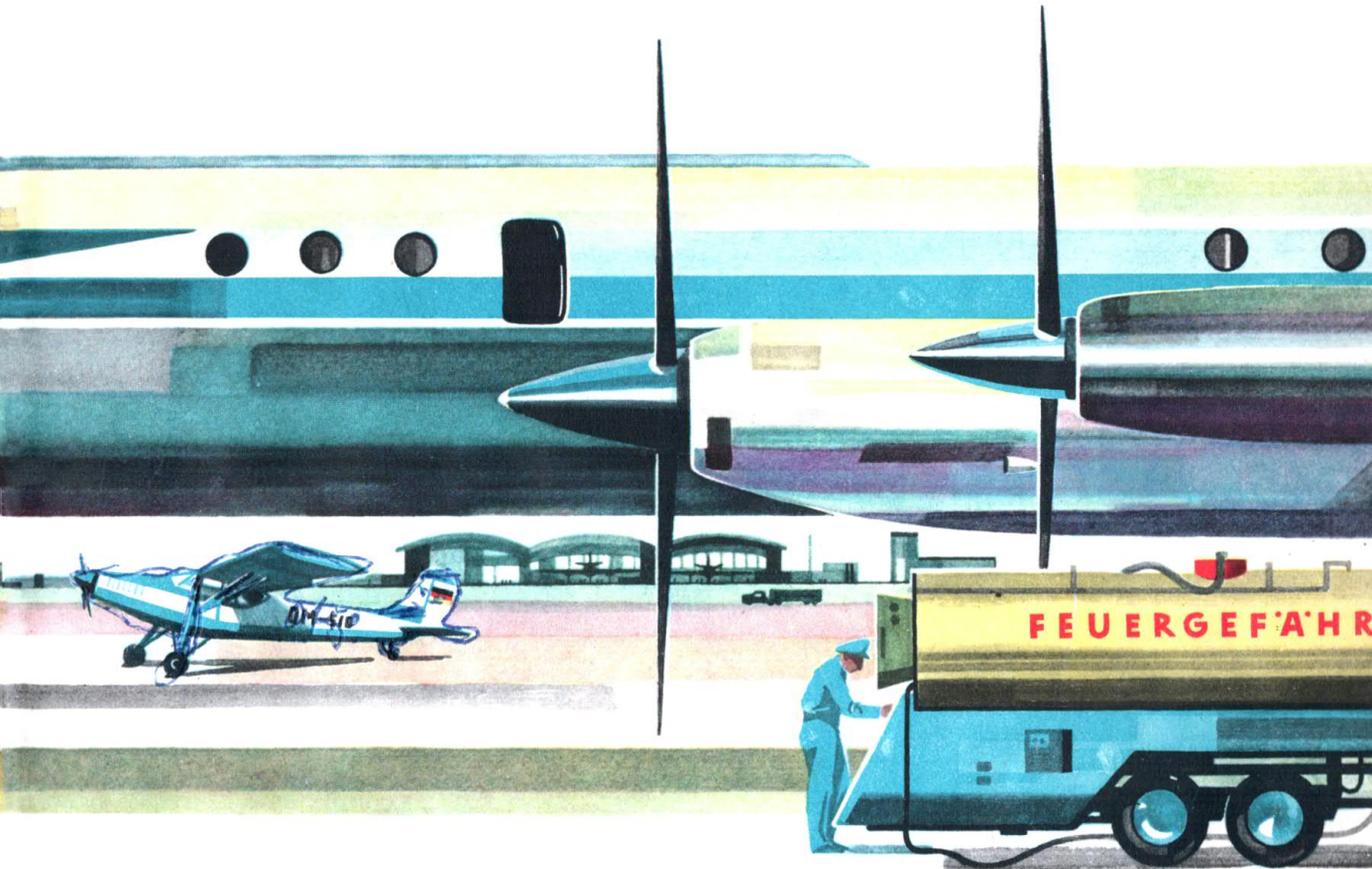
J. WINOKUROW – K. H. WIELAND

Ein Flugzeug fliegt

DER KINDERBUCHVERLAG BERLIN



Auf dem Flugplatz



Wie interessant ist es frühmorgens auf einem Flugplatz!

Der Flugplatz ist ein riesengroßes Feld mit vielen verschiedenen Flugzeugen.

Die große Maschine dort drüben kann viele Passagiere und gleichzeitig schwere Lasten befördern. Daneben steht eine kleine, in der außer dem Piloten nur noch ein oder zwei Personen Platz haben.

Hier sind die Werkstätten, Lagerräume und die großen Hallen, in denen die Flugzeuge repariert werden.

Schon früh am Morgen sind die Mechaniker auf dem Flugplatz. Sie überprüfen, ob die Triebwerke der Flugzeuge richtig arbeiten.

Kaum hat der Mechaniker eine Maschine untersucht, kommt ein Tankwagen an das Flugzeug herangefahren. „Wollen Sie auftanken?“ fragt der Fahrer.

„Natürlich!“ sagt der Mechaniker und klettert auf die Tragfläche des Flugzeuges.

Der Fahrer reicht ihm einen langen Gummischlauch, und der Mechaniker leitet den Schlauch in den Tank, der in der Tragfläche untergebracht ist. Langsam füllt sich der Tank bis zu seinem Rande mit Treibstoff.

Der Tankwagen ist weggefahren. Eine Zugmaschine rollt an das Flugzeug heran, nimmt



es in Schlepp und zieht es vor das Abfertigungsgebäude. Dort wartet bereits der Kommandant des Flugzeuges auf seine Maschine.

„Alles klar?“ fragt er.

„Alles klar!“ antwortet der Mechaniker.

Aufmerksam überprüft der Kommandant, ob seine Maschine flugklar ist. Dann läßt er das Flugzeug beladen.

Inzwischen hat eine andere Zugmaschine Karren mit Gepäck an das Flugzeug herangefahren. Kisten, Koffer, Körbe und Thermosgefäße mit Warmverpflegung für die Fluggäste werden verladen.

Auch der Kommandant trifft seine Vorbereitungen für den Flug.

Er erhält vom Einsatzleiter den Flugauftrag, in dem Ziel und Fracht des Flugzeuges eingetragen sind. Dann geht er in den Navigationsraum, um seinen Flugplan aufzustellen. Anschließend erkundigt er sich auf der Wetterwarte, welches Wetter ihn unterwegs erwartet. Oft ist es so, daß über dem Flugplatz klarer Himmel ist, der Flieger aber nach ein oder zwei Flugstunden auf schlechtes Wetter stößt.

Schließlich hat der Kommandant alle notwendigen Vorbereitungen getroffen und meldet: „Ich bin flugbereit. Erbitte Flugerlaubnis.“

„Fliegen Sie“, antwortet der Staffelleiter, „guten Flug!“

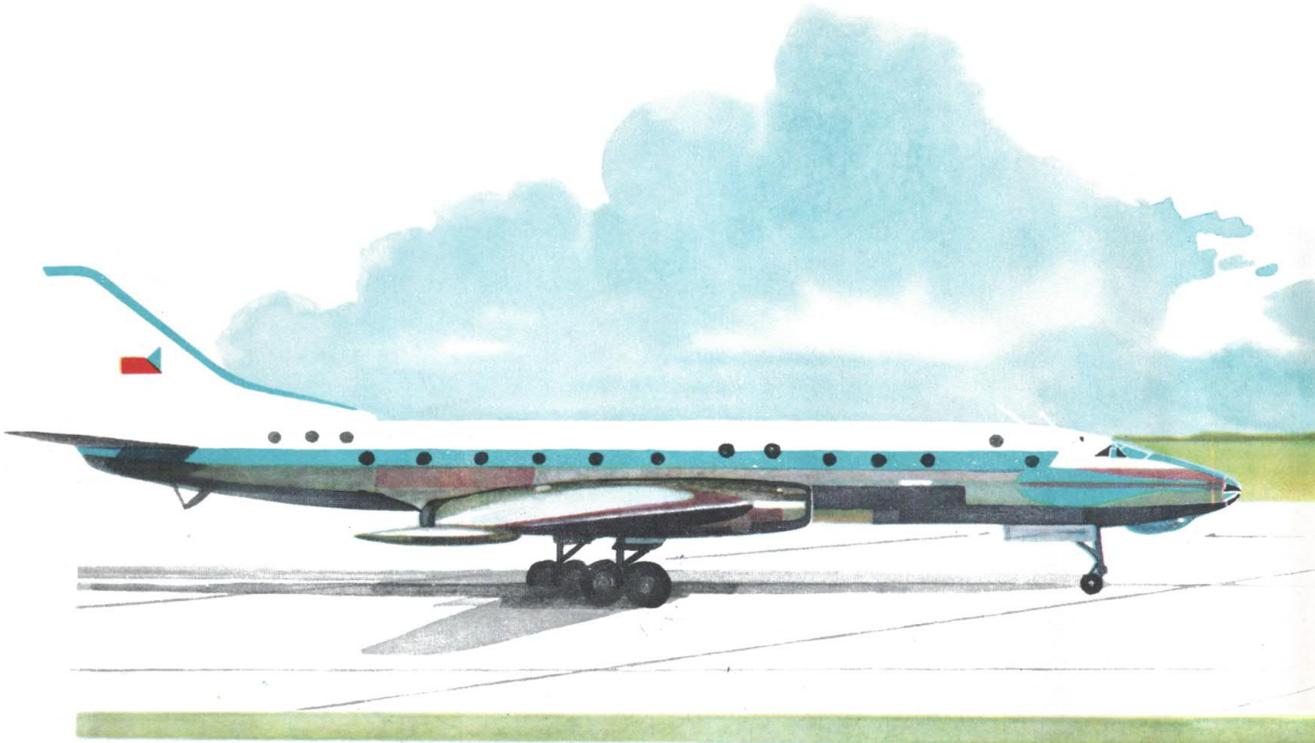




DDR

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

DEUTSCHE
LUFTHANSA



Der Kommandant geht zu seiner Maschine.

Neben dem Flugzeug steht bereits die fahrbare Gangway. Über diese hohe Treppe gelangen die Fluggäste in das Flugzeug.

„Können wir fliegen?“ fragen die Besatzungsmitglieder ihren Kommandanten, als alle Passagiere eingestiegen sind.

„Wir fliegen!“ sagt der Kommandant. Er begibt sich in die Pilotenkabine.

Wieder fährt die Zugmaschine an das Flugzeug heran und schleppt es zur Betonpiste.

Wie groß auch immer ein Flugplatz sein mag, die Flugzeuge können nur von einer bestimmten Stelle aus starten. Diese Stelle heißt der Start. Er ist leicht zu erkennen. Das ganze Flugfeld ist mit Gras bewachsen, aber dort, wo die Maschinen starten, ist eine breite Bahn aus Betonplatten gebaut.

Auf dem Rollfeld herrscht strenge Ordnung. Sie wird überwacht von dem Leiter des An- und Abfluges von Flugzeugen.

„Hier DM-STA, gestatten Sie Anlassen der Triebwerke?“ fragt der Flugzeugkommandant über Funk an.

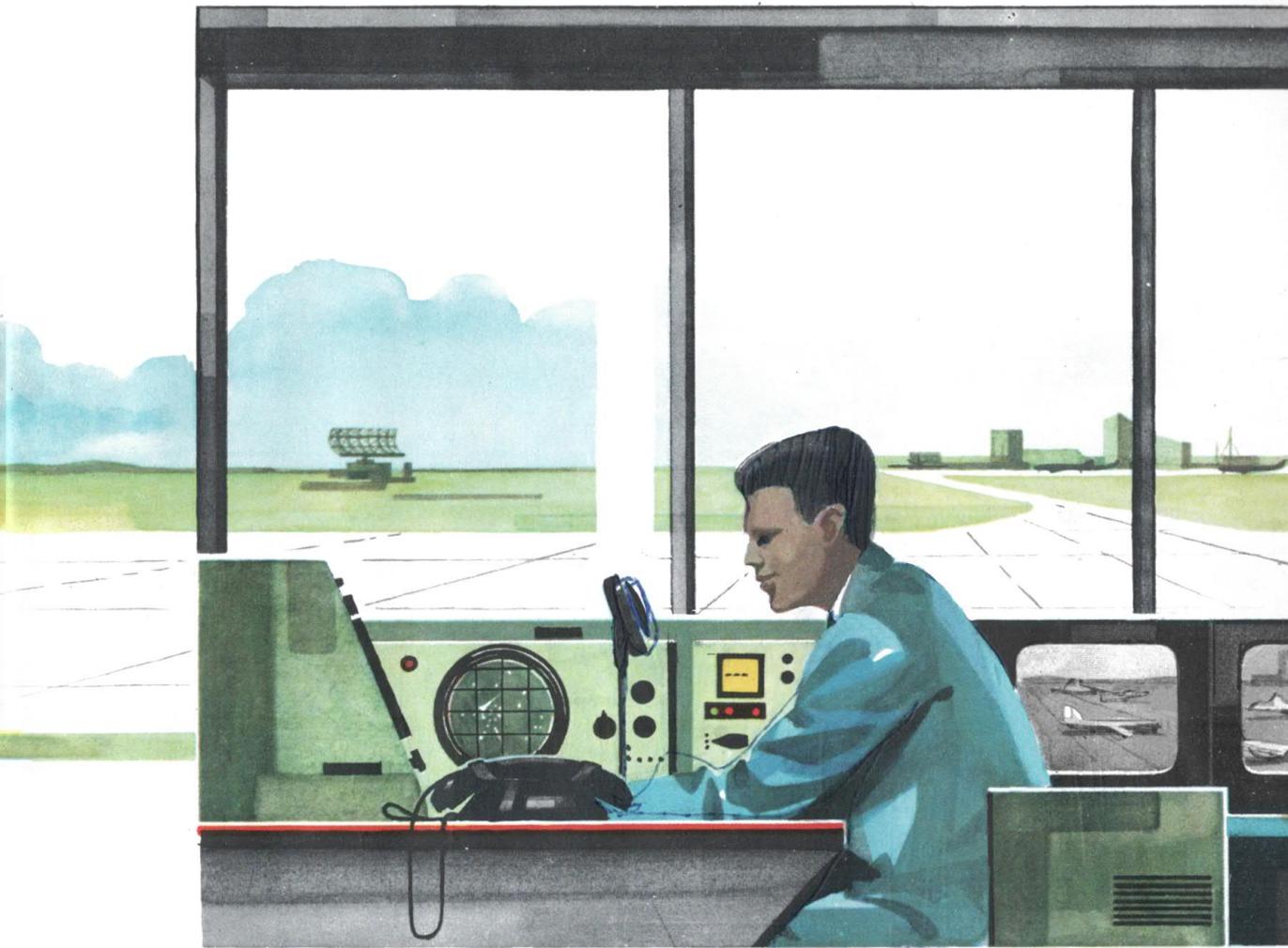
„Lassen Sie an!“ antwortet der Leiter.

Die Triebwerke beginnen zu arbeiten. Schnell drehen sich die Luftschrauben.

„Hier DM-STA, Gestatten Sie Rollen zum Start?“

„Rollen erlaubt!“

Mit eigener Kraft, ohne Hilfe der Zugmaschine, rollt jetzt das Flugzeug zum Startplatz.



Dort bleibt es stehen und wird startfertig gemacht.

„Hier DM–STA. Fertig zum Start.“

„Starten erlaubt!“ antwortet der Leiter.

Die Triebwerke arbeiten stärker. Schneller und immer schneller drehen sich die Schrauben. Schon rollt das Flugzeug auf der Betonbahn. Nun hebt es sich vom Boden ab und steigt höher und höher.

„Hier DM–STA. Start durchgeführt“, teilt der Kommandant durch Funk mit.

Auf der Startbahn aber wartet schon das nächste Flugzeug.

„Hier DM–SAF. Bitte um Starterlaubnis.“

„Start erlaubt!“ antwortet der Leiter des An- und Abfluges über Funk.

Und wieder hebt sich ein Flugzeug in den Himmel. Es folgt ihm eins nach dem anderen . . . Tag und Nacht heulen die Triebwerke auf dem Flugplatz. Flugzeuge fliegen ab, andere kommen an.



Krankenwagen



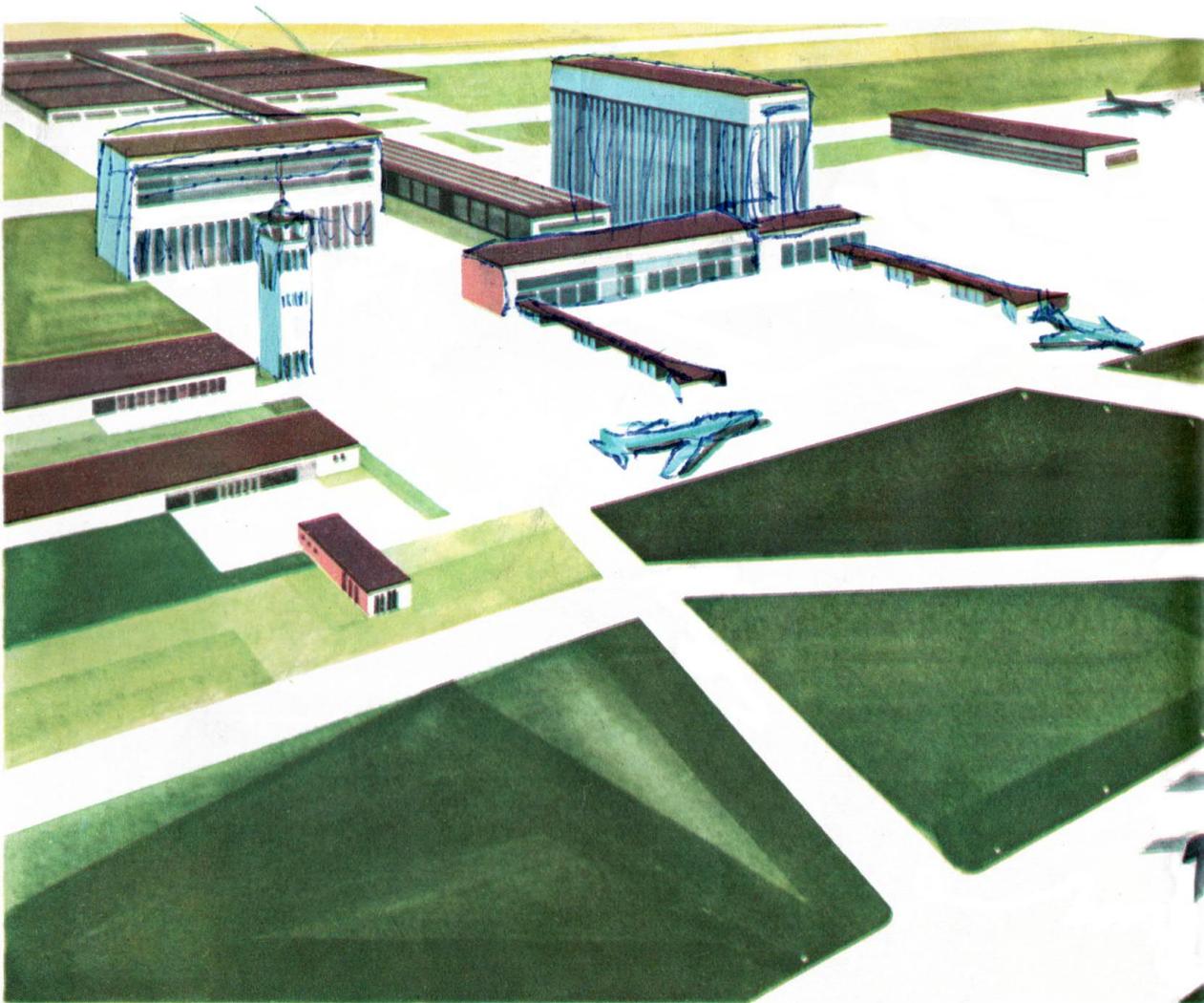
Löschwagen mit Löschrohr

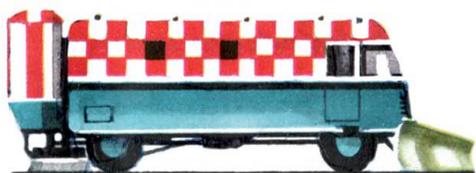


Einsatzleiterwagen



Tankwagen





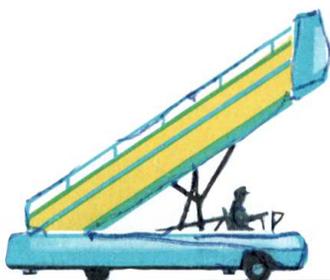
Schneefräse



Gabelstapler



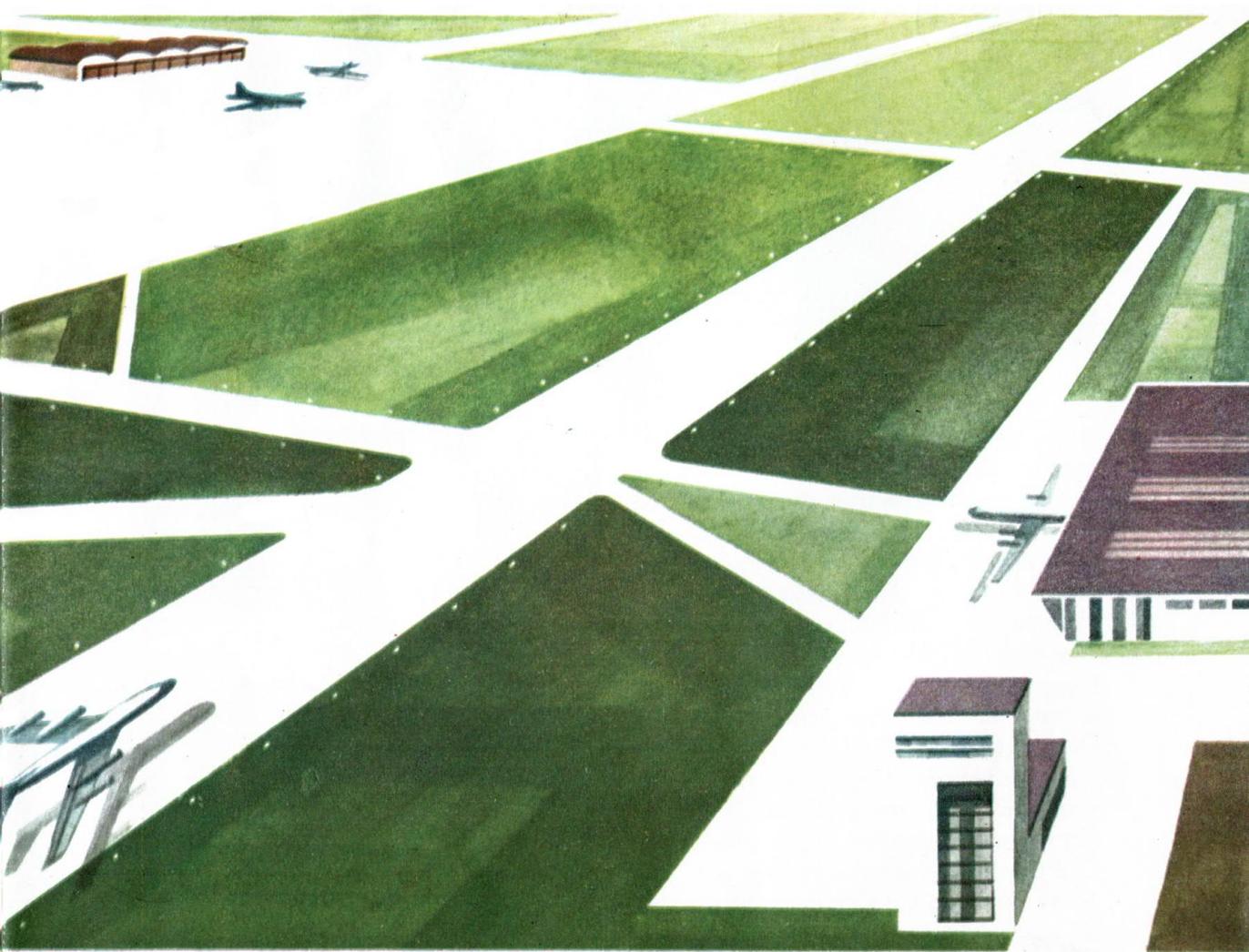
Bordbüfett



Gangway



Anlasser



Die Besatzung

Die Hauptperson im Flugzeug ist der Kommandant, der Flugzeugführer. Man nennt ihn auch Pilot. Er steuert von der Pilotenkabine aus die Maschine.

Er muß gut starten, das Flugzeug in der Luft steuern und gut landen können.

Große Flugzeuge werden von zwei Piloten gesteuert. Auf dem linken Platz sitzt der Kommandant, rechts neben ihm der zweite Pilot.

Ein Flugzeugführer muß viel wissen: wie ein Flugzeug gebaut ist, wie die Triebwerke arbeiten und wie man während des Fluges mit schlechtem Wetter fertig wird.

Es ist nicht einfach, Pilot zu werden. Ein Pilot muß viel und gründlich lernen und ein kühner und entschlossener Mensch sein.



Das ist der Navigator. Ohne ihn kann kein Fernflug unternommen werden.

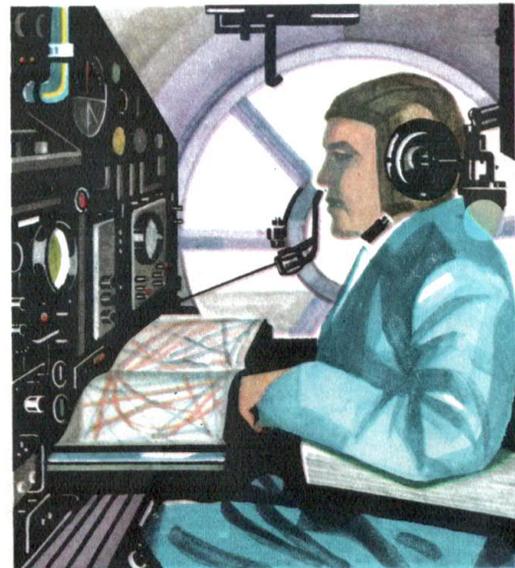
Er hilft dem Flugzeugführer, den richtigen Kurs zu halten.

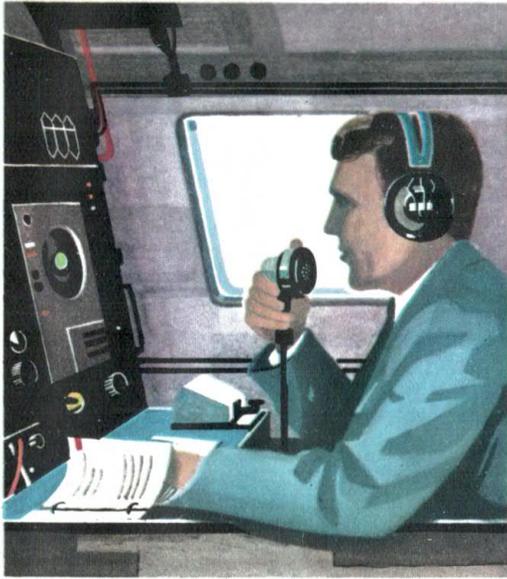
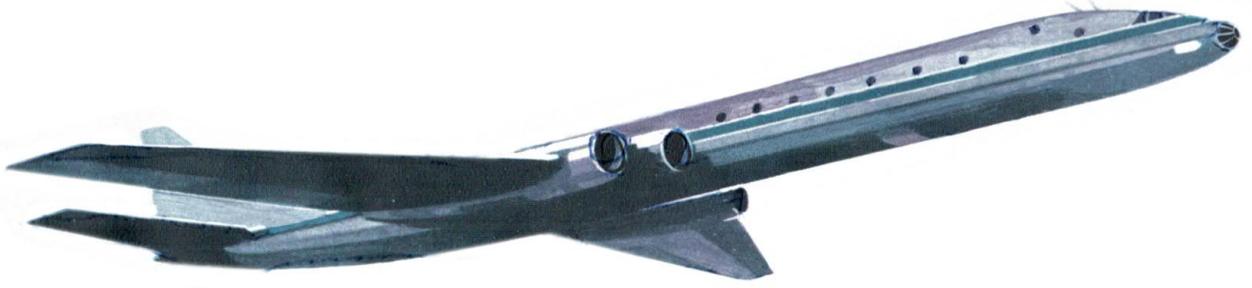
Auf der Karte verfolgt der Navigator während des Fluges die Richtung, in der das Flugzeug fliegt, und überprüft sie mit Hilfe besonderer Instrumente. Er errechnet Fluggeschwindigkeit und Windstärke, und er kann jederzeit sagen, welchen Ort das Flugzeug gerade überfliegt.

Sicher steuert der Pilot seine Maschine. Er weiß, daß der Navigator das Flugzeug nicht vom richtigen Kurs abweichen läßt.

Und hier treffen wir den Bordfunker.

Jedes Flugzeug hat eine Funkanlage. Der





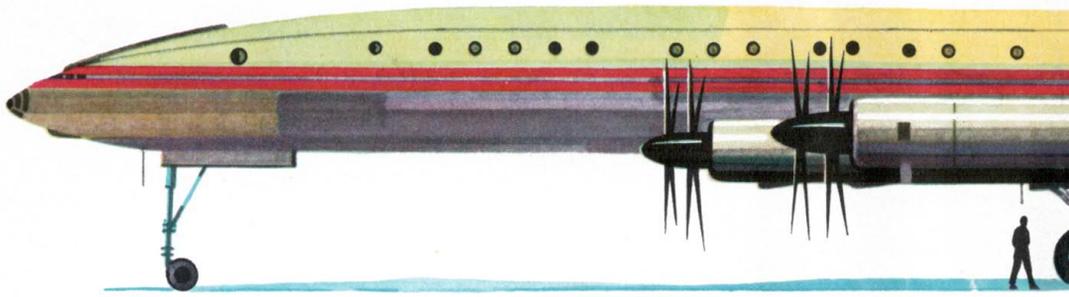
Bordfunker legt die Kopfhörer an, schaltet die Funkgeräte ein und spricht mit den Funkern auf den Flugplätzen oder an Bord anderer Maschinen.

Während des ganzen Fluges hält er Verbindung mit dem Boden. Er nimmt Wettermeldungen und Befehle an den Kommandanten auf.

Zur Besatzung gehört der Bordingenieur. Er hat am Boden und in der Luft viele Aufgaben zu erfüllen.

Wenn das Flugzeug auf dem Abstellplatz steht, überprüft er, ob die Maschine in Ordnung ist. Während des Fluges kontrolliert er ständig die Arbeit der Triebwerke. Er horcht auf jeden Ton. Dabei kann er erkennen, ob sie gut oder schlecht arbeiten. Wenn sich eine Störung einstellt, kann er feststellen, woran es liegt und weiß, wie er sie beseitigen muß.

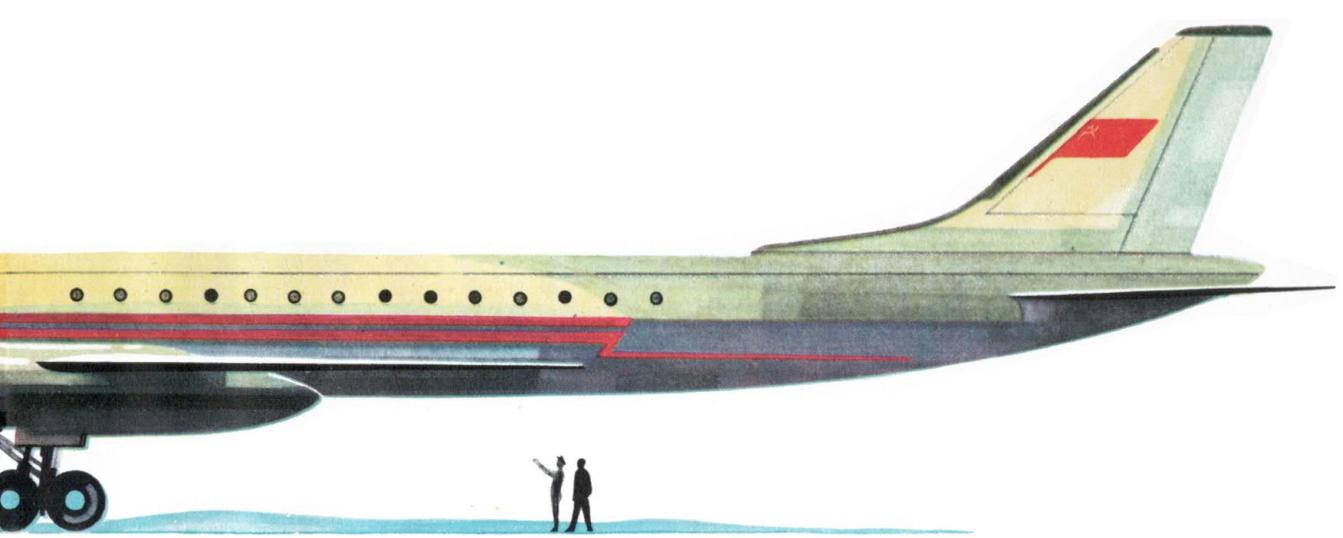
Es ist eine verantwortungsvolle Aufgabe, Bordingenieur zu sein. Nicht umsonst sagt man, daß er die rechte Hand des Kommandanten und sein erster Gehilfe ist.



Betrifft der Passagier das Flugzeug, wird er von einer Stewardess empfangen. Wie eine freundliche Gastgeberin führt sie ihn an seinen Platz und hilft ihm, sein Gepäck unterbringen. Mantel und Hut des Fluggastes trägt sie in den Garderobenraum. Während des Fluges bringt die Stewardess den Fluggästen Zeitungen oder Zeitschriften. Wenn jemand etwas essen oder trinken möchte, serviert sie Suppen, Fleischgerichte oder Nachtisch und Limonade. Es macht Freude, unterwegs freundliche Menschen um sich zu haben, die alles tun, um einem die Reise angenehm zu machen.

Der Flug ist zu Ende. Der Auftrag ist erfüllt. Während des Fluges haben die Piloten, der Navigator, der Bordingenieur, der Bordfunker und die Stewardess ihre Sache gut gemacht. Mit Recht sagt der Flughafenleiter: „Wir haben hervorragende Besatzungen auf unseren Maschinen.“



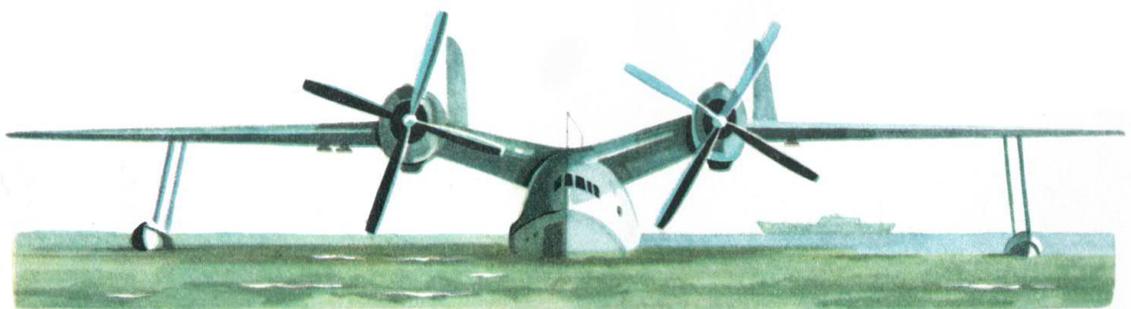


Welche Arten von Flugzeugen gibt es?

Da ist zunächst das sowjetische Passagierflugzeug „TU-114“. Es gehört zu den größten Flugzeugen der Welt und wird auch als Luftkreuzer bezeichnet.

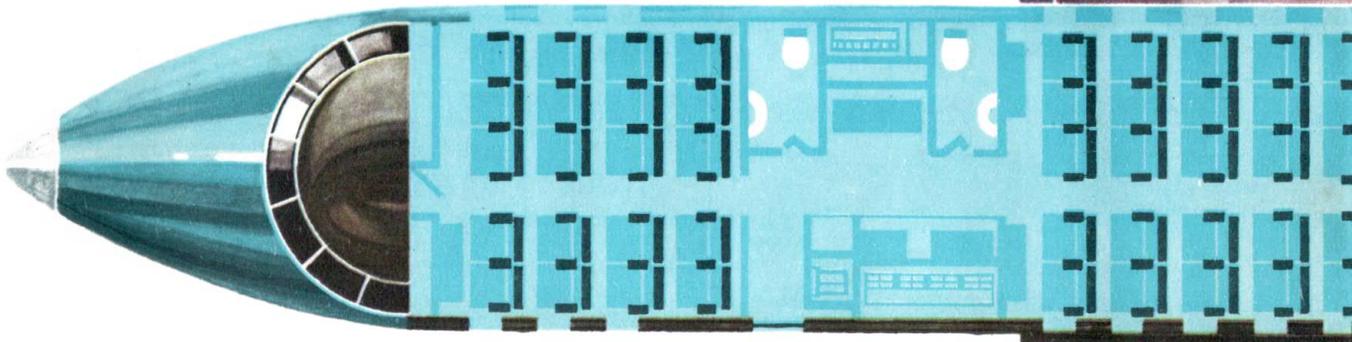
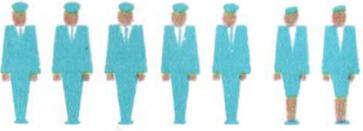
Die „TU-114“ ist eine sehr bequeme Maschine. Sie hat zwei Stockwerke. Unten liegen die Gepäckräume und die Küche, oben ist das Passagierdeck. Das Flugzeug hat Sitzplätze, ein Schlafabteil, ein Restaurant und sogar Kabinen mit Bettchen für die Kleinsten.

Zehn Tage und zehn Nächte fährt man mit der Eisenbahn von Moskau nach Wladiwostok, aber nur zehn Stunden dauert diese Reise mit einer „TU-114“.



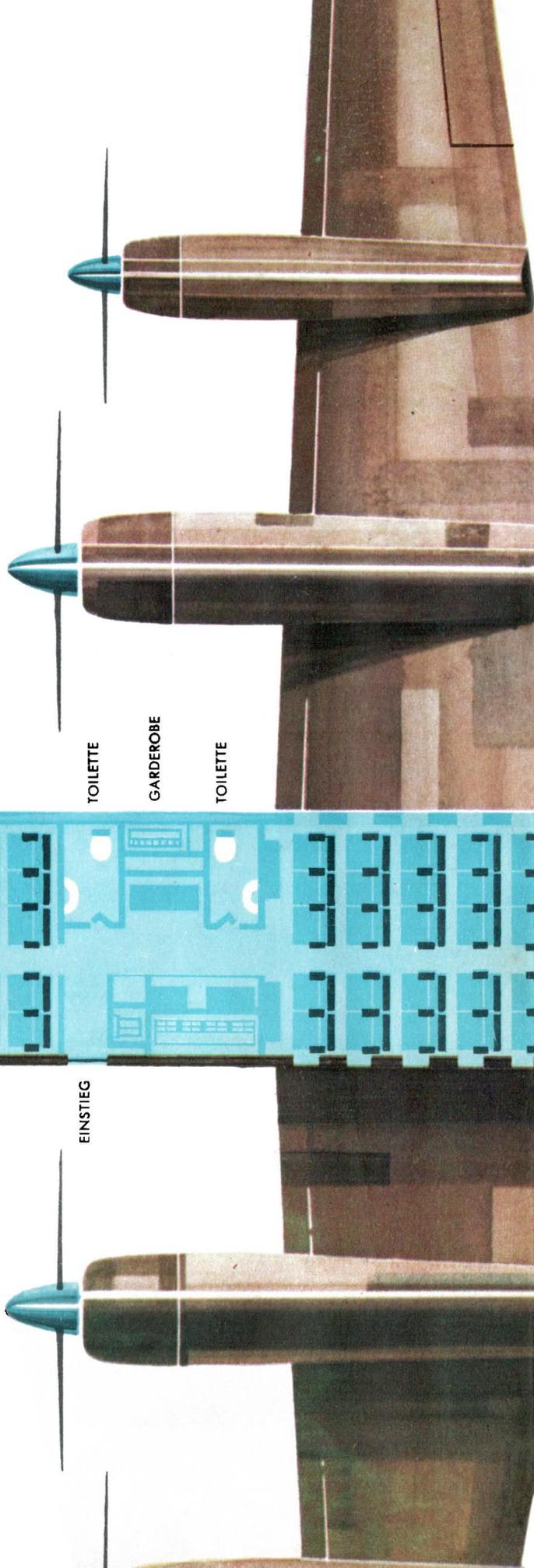
Nun glaubt aber nicht, diesem Flugzeug sei etwas zugestoßen oder der Pilot sei versehentlich auf dem Wasser statt auf einem Flugplatz gelandet.

Das ist kein Flugplatz, sondern ein Wasserflughafen. Und das Flugzeug ist ein Wasserflugzeug. Damit kann man, wie mit einem gewöhnlichen Flugzeug, über dem Meer und über dem Festland fliegen, aber landen kann man nur auf dem Wasser. Solch eine Maschine hat keine Räder. Sie gleicht einem Boot mit Tragflächen und wird darum auch „Flugboot“ genannt.



EINSTIEG

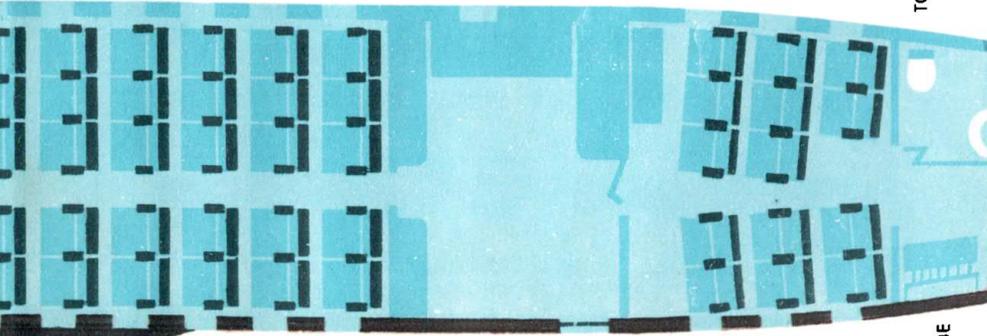
TOILETTE
GARDEROBE
TOILETTE





BORDBÜFFETT

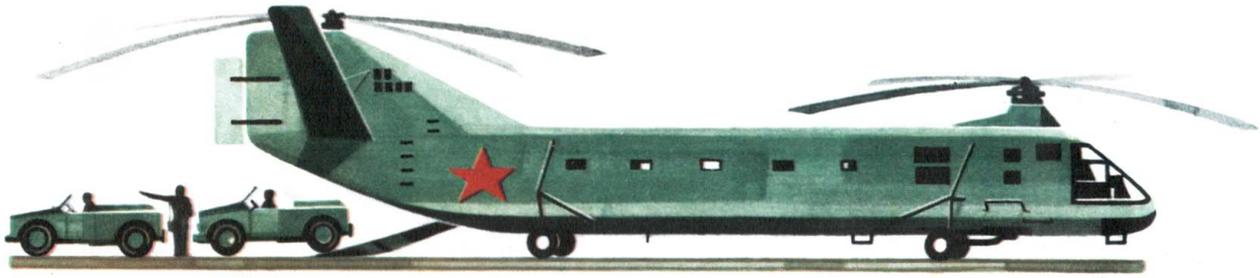
TOILETTE



EINSTIEG

GARDEROBE





Es gibt Flugzeuge, die auf dem Wasser und auch auf dem Lande niedergehen können. Muß der Pilot auf einen Flugplatz hinuntergehen, bedient er einen kleinen Hebel, worauf sich zwei Räder aus dem Flugzeug herauschieben. Nun kann er auf dem Boden landen.

Muß er aber auf dem Wasser niedergehen, werden die Räder eingezogen. Der Pilot bringt die Maschine auf das Wasser und schwimmt dann mit ihr wie mit einem Schnellboot.

Land- und Wasserflugzeug in einem – ist das nicht großartig? Solche Maschinen werden „Amphibienflugzeuge“ genannt.

Bevor ein Flugzeug aufsteigt, muß es eine bestimmte Anrollstrecke durchheilen. Das Flugzeug auf unserem Bilde aber hebt sich plötzlich und ohne Anrollen in die Luft. Und wenn es hoch genug gestiegen ist, fliegt es weg.

Ein anderes Flugzeug kommt angefliegen, aber es ist kein Platz da, auf dem es landen könnte. Ringsum sind nur Wälder und Berge. Nicht einmal die kleinste Lichtung ist im Walde zu sehen. Oben auf dem Berg steht ein Mann und erwartet das Flugzeug.

Sobald es sich über dem Manne befindet, bleibt es auf der Stelle stehen, als ob es in der Luft hänge. Der Flugzeugführer läßt eine lange Strickleiter hinab, der Mann ergreift sie und steigt zum Flugzeug hinauf.

Ja, das ist eine Maschine! Sie kann nicht nur fliegen, sie kann auch in der Luft stillstehen. Man nennt sie „Hubschrauber“.



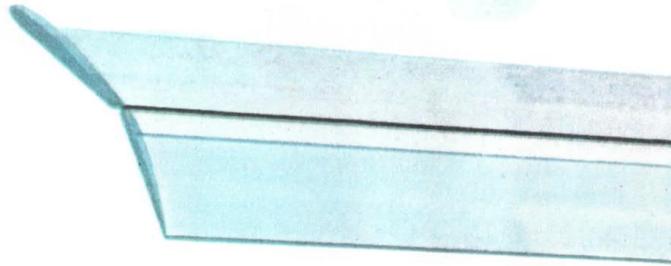




Hier sehen wir noch ein anderes Flugzeug; es ist zwar sehr klein, darum aber nicht weniger wichtig. Seine Besatzung besteht aus nur zwei Personen: dem Piloten und dem Bordmechaniker. Diese Maschine dient so vielen Zwecken, daß man sie gar nicht alle mit einem Male aufzählen könnte.

So ein Flugzeug ist unentbehrlich!

Es hat verschiedene Bezeichnungen: „Postflugzeug“, „Sanitätsflugzeug“, „Forschungsflugzeug“ und „Bildflugzeug“.



Flugzeuge bei der Feldarbeit

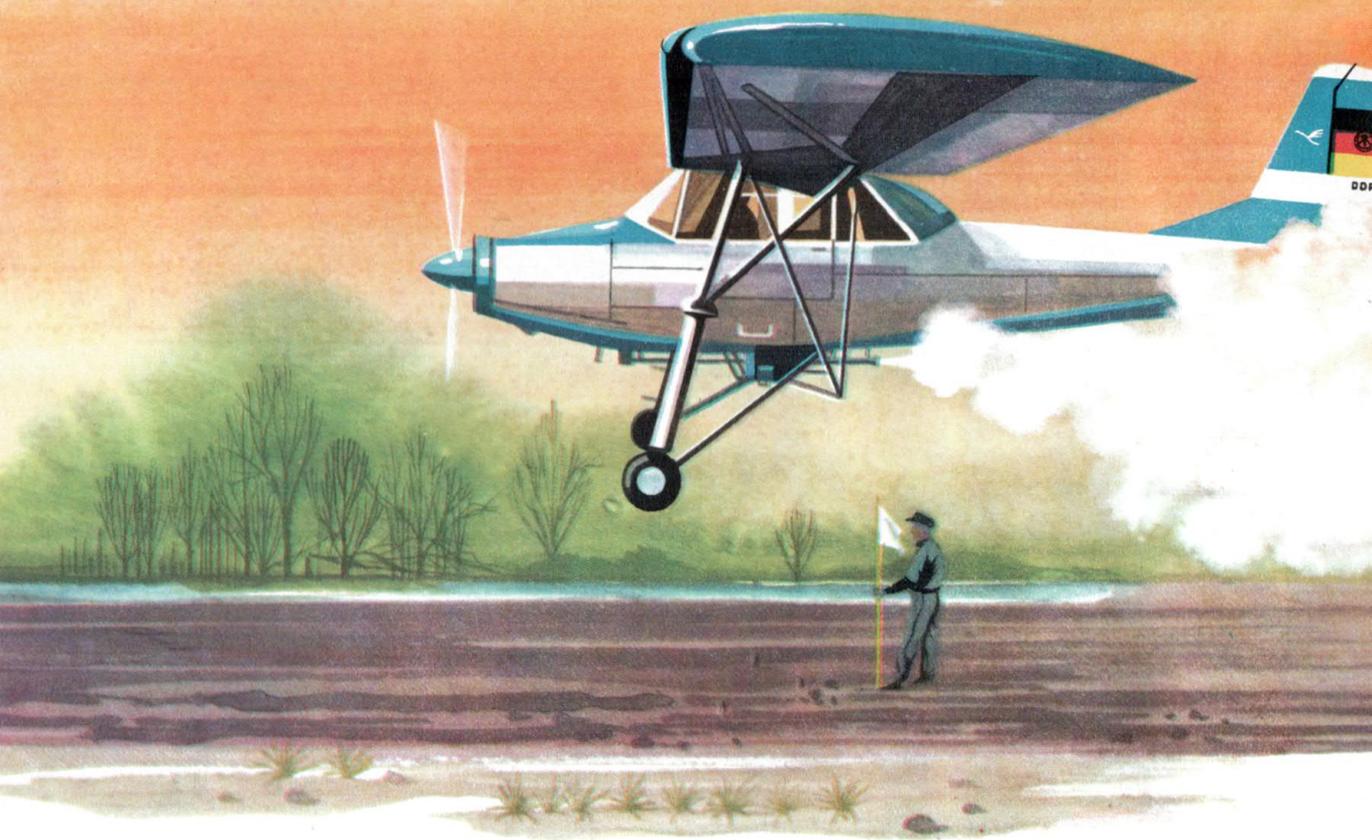
Der Frühling ist da. Auf den Feldern ist der Schnee weggetaut. Der Weizen und der Roggen, die man schon im Herbst gesät hat, werden grün. Das ist die richtige Zeit, die Wintersaaten zu düngen, damit jedes Pflänzchen kräftig und gesund werde.

Früher ging der Bauer über das Feld und streute den Dünger mit der Hand. Doch dabei fiel auf eine Stelle mehr, auf die andere weniger. Einige Pflänzchen bekamen überhaupt nichts ab, und viele Pflänzchen wurden zertreten.

Deshalb werden heute die Düngemittel mehr und mehr von Flugzeugen aus auf die großen Felder unserer LPG gestreut.

Frühmorgens – über den Feldern löst sich gerade der Nebel auf – beginnt die Saatbehandlung vom Flugzeug aus.





Dem Aussehen nach unterscheidet sich die Maschine nicht von anderen Flugzeugen. Nur hat sie eine besondere Vorrichtung im Rumpf, einen Zerstäubungsapparat. Dieser Apparat wird mit Düngemitteln gefüllt.

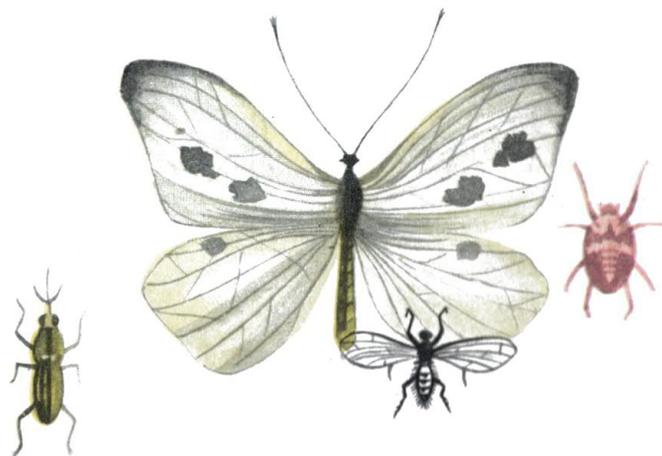
Die Maschine fliegt ganz niedrig über das Feld. Hinter sich her zieht sie einen kleinen Schweif, der wie ein Wölkchen aussieht. Jetzt bedient der Pilot einen Hebel, der Zerstäubungsapparat arbeitet, und der Dünger wird über dem Ackerland ausgestreut.

Schnell fliegt das Flugzeug von einem Ende des Feldes zum anderen. Sobald ein Teil der Saatflächen gedüngt ist, landet die Maschine wieder, Düngemehl wird nachgefüllt, und schon startet das Flugzeug zu einem neuen Flug über die Felder. Damit der Pilot sich nicht irrt und zufällig zweimal dieselben Saaten düngt, haben sich an den verschiedenen Enden des Feldes Männer aufgestellt, die ihm durch Signale zeigen, welche Feldstreifen er überfliegen muß. Die Männer sind durch große Schirme vor dem niederfallenden Düngemehl geschützt. Hat das Flugzeug einen dieser Signalposten erreicht, drückt der Pilot den Hebel des Bestäubungsapparates herunter, und wieder weht ein breiter Schweif hinter dem Flugzeug her.

In einer gleichmäßigen Schicht setzt sich das Düngemehl auf den Feldern ab. Jetzt bleibt kein Pflänzchen mehr ohne Nahrung. Jedes bekommt gerade so viel, wie es braucht.

Die Frühjahrsdüngung ist beendet. Rasch wachsen die Saaten heran. Aber die Äcker, die Gärten und Gemüsegelder haben viele Feinde: das sind Raupen, Käfer und Milben. Wenn man sie nicht sofort bekämpft, vernichten sie die Ernte, und alle Mühe der LPG-Bauern wäre umsonst gewesen.

Sobald die Bauern feststellen, daß Feld- und Gartenschädlinge auftreten, melden sie es dem Flugstützpunkt. Die Flugzeuge kommen wieder. Ihre Behälter werden bis zum Rand mit chemischen Stoffen gefüllt. Dann fliegen die Maschinen mehrere Male über Felder und Gärten hinweg und bestäuben alle Bäume und Äcker. Nun sind die LPG-Bauern zufrieden.



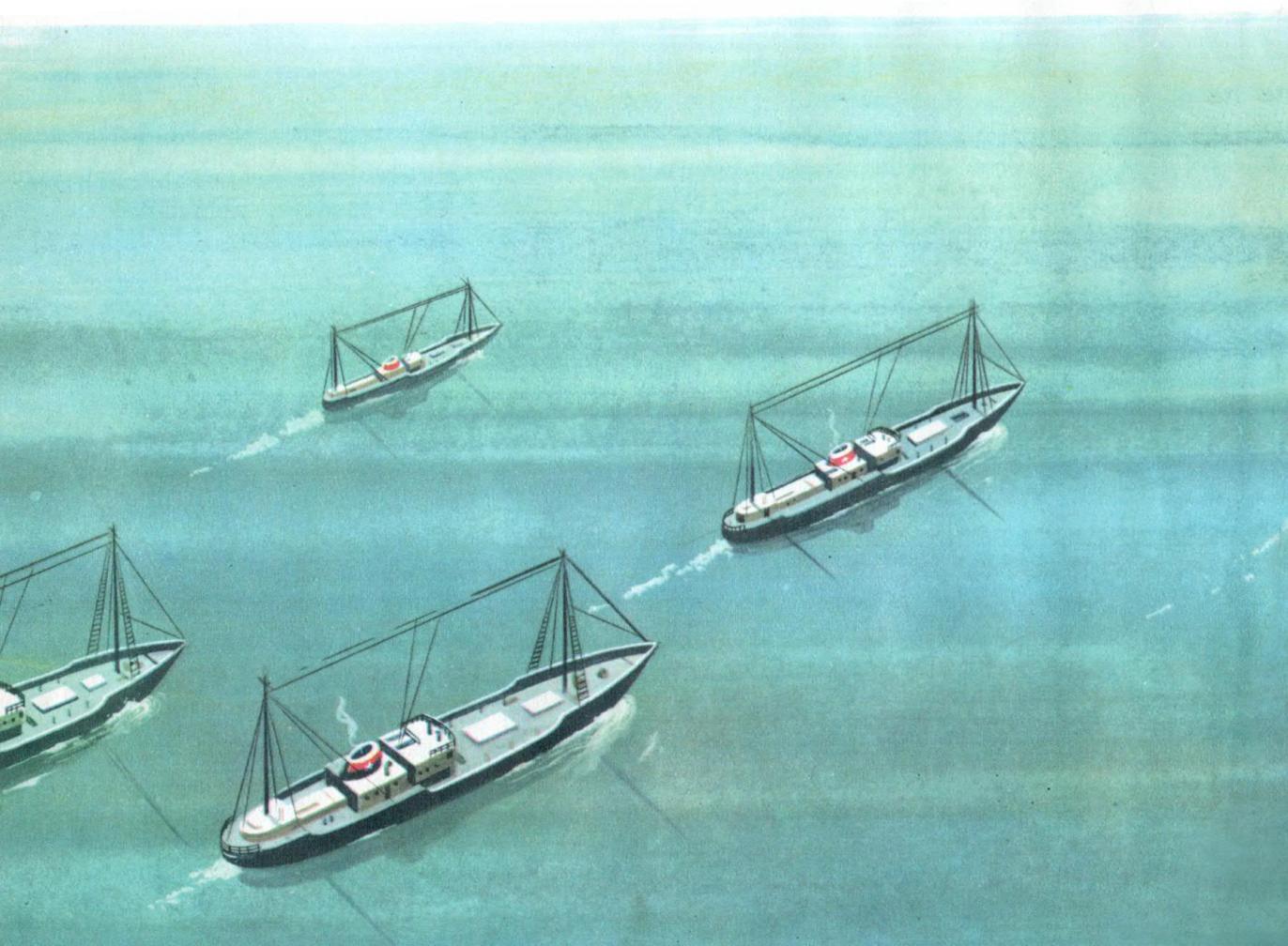
Die Flugzeuge beim Fischfang

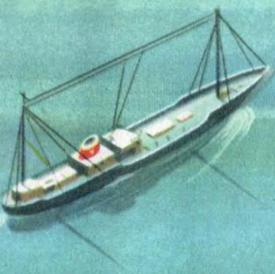
Im Winter und im Sommer, bei Tag und bei Nacht fahren die Fischer aufs Meer hinaus. Ein großer Fang gelingt gar nicht so leicht. Von den Fischern werden daher besondere Gewandtheit und großes Können verlangt. Sie müssen die Gewohnheiten der Fische kennen und müssen wissen, an welchen Stellen der Fisch laicht, wann die Jungfische ausschlüpfen und wie lange es dauert, bis sie ausgewachsen sind. Außerdem müssen die Fischer wissen, welche Fische sie besser im Frühjahr fangen, wenn die Sonne gerade erst das Wasser zu erwärmen beginnt, und welche im Herbst.

Im Meer schwimmen die Fische in großen Zügen, in Schwärmen. Manchmal nähern sie sich der Küste, meist aber ziehen sie weit ins Meer hinaus.

Die Fischer freuen sich, wenn ihnen sehr bald ein großer Fischzug begegnet. Häufig verlieren sie aber viel Zeit, ehe sie unterwegs auf einen Schwarm stoßen. Es kommt auch vor, daß es den Fischern überhaupt nicht gelingt, etwas zu fangen, wie weit sie auch mit ihren Schiffen hinausfahren, wie oft sie auch ihre Netze auswerfen. Dann kehren sie ohne Fang nach Hause zurück.

Darum haben sich die Fischer entschlossen, im Verein mit den Fliegern auf Fischfang zu gehen.





	QUADRAT 17	



Noch in der Nacht sind die Schiffe ausgelaufen. Im Morgengrauen steigt ein Flugzeug vom Flugplatz hoch und fliegt zu den Fischern hinaus, um ihnen zu helfen.

Fern am Horizont, dort, wo sich Meer und Himmel vereinigen, erscheint ein kleiner Punkt. Bald verwandelt er sich in einen Strich, wird größer und immer größer.

„Das Flugzeug! Da kommt es!“ ruft der Fischer, der es zuerst gesehen hat.

Nun machen auf allen Schiffen die Fischer ihre Netze fertig.

Das Flugzeug fliegt bis an die Fischerboote heran, schaukelt mit den Tragflächen und fliegt weiter. Das Schaukeln ist ein verabredetes Zeichen. Es bedeutet: „Haltet euch bereit und hört meine Funkmeldungen ab.“

Aufmerksam verfolgen die Fischer das Flugzeug und erwarten seine Funkmeldungen. Aber noch schweigt es.

Das Flugzeug jagt über dem Meer dahin. Bald entfernt es sich weit von den Schiffen, bald kommt es wieder näher.

Angespannt beobachten die Piloten das Meer. Sie haben die schwierige Aufgabe, einen großen Fischschwarm zu finden und es den Fischern zu melden. Aus ihrer Höhe können die Flieger bis fast auf den Grund des Meeres sehen.

Huschen da nicht eben im Wasser dunkle Flecke vorbei, die wie ein Zug Fische aussehen? Das Flugzeug kreist über dieser Stelle; die Flieger spähen nach unten. Aber nein, das sind keine Fische, das ist ein großes Unterwasserfeld, mit struppigen Wasserpflanzen überwachsen. Zuweilen sehen die Flieger, wie im Wasser kleine flinke Fischschwärme vorüberziehen, aber das Flugzeug zieht weiter seine Kreise über dem Meer. Die Flieger suchen nach einem großen Schwarm. Die Fischer sollen zufrieden sein.

Plötzlich bemerkt einer der Piloten im Wasser eigentümliche Schatten. Es sieht aus, als lebten sie. Bald ziehen sie sich zusammen, bald gehen sie auseinander und bewegen sich langsam von einer Seite zur anderen.

Rasch wirft der Kommandant des Flugzeuges die Maschine herum und fliegt noch einmal über die dunklen Stellen hinweg. Jetzt können es alle deutlich sehen: Es ist ein riesiger Schwarm Fische.

Da werden sich die Fischer aber freuen! Jetzt muß man ihnen nur so schnell wie möglich den Fund melden.



Das geschieht auf sehr einfache Weise. Flieger und Fischer besitzen nämlich die gleichen Karten. Darauf ist das Meer in Quadrate eingeteilt. Jedes hat seine Nummer, damit es nicht mit einem anderen verwechselt werden kann.

Schnell rechnet der Navigator aus, an welcher Stelle sich der Fischschwarm aufhält. Dann sagt er zum Funker: „Übermittle den Fischern, sie sollen so schnell wie möglich das Quadrat 17 anlaufen . . .“

Mit voller Kraft fahren die Fischerboote zu der Stelle, wo die Flieger die Fische gesichtet haben.

Schon ist Quadrat 17 erreicht. Schnell werfen die Fischer ihre Netze aus. Als sie das Netz wieder einholen, ist es bis an den Rand mit Fischen gefüllt.

Noch einmal melden die Flieger über Funk: „Fahrt jetzt in das Quadrat 23. Wir haben noch einen Fischschwarm entdeckt.“

„Das ist ein Fang!“ sagen die Fischer. „Unsere Piloten sind ganze Kerle, sie fliegen hoch über dem Meer, aber sie können bis in die Tiefe hinuntersehen.“



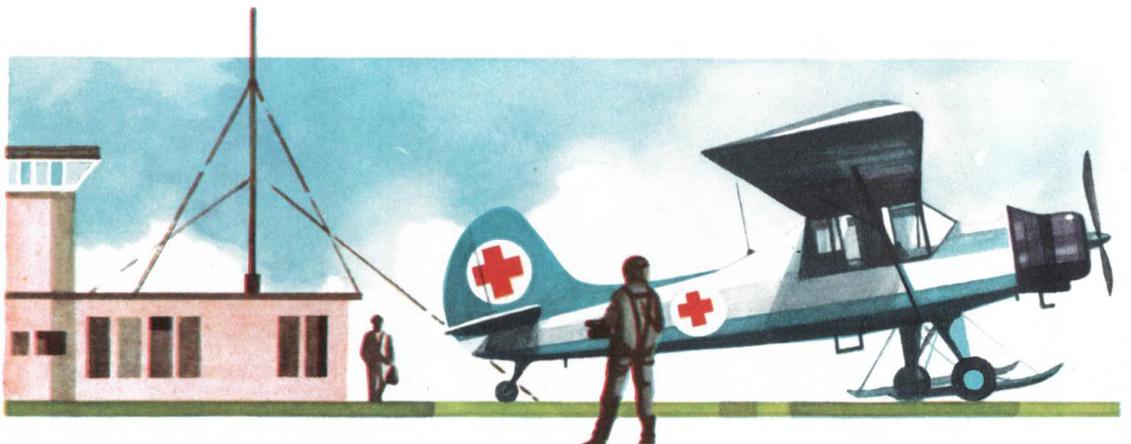
Durch den Schneesturm

Ob Sommer oder Winter – hoch oben in den Bergen taut der Schnee niemals. Man nennt ihn ewigen Schnee.

Nahe bei den Gipfeln der Berge stehen häufig kleine, festgefügte Häuschen. Das sind die Gebirgs-Wetterstationen. Dort wohnen und arbeiten das ganze Jahr hindurch die Meteorologen. Ob aus den Bergen kalte Winde heranwehen, ob Regenwolken heraufziehen – die Meteorologen melden über Funk rechtzeitig alle Änderungen des Wetters.

Einige von ihnen leben so hoch in den Bergen, daß sie selten einmal einen Vogel sehen. Flugzeuge bringen den Meteorologen alles, was sie für den Lebensunterhalt und für ihre Arbeit auf den Gebirgsstationen brauchen.

Eines Tages erkrankt ein Mitarbeiter einer solchen Station. Mit jedem Tage geht es ihm schlechter. Tag und Nacht wachen zwei seiner Kollegen am Bette des Kranken. Aber sie können ihm nicht helfen. Sie geben einen Funkspruch durch: „Ein Kollege ernsthaft erkrankt. Es besteht Lebensgefahr.“





Kaum ist diese Meldung auf dem Flugplatz aufgenommen worden, hebt sich ein kleines Flugzeug mit dem Roten Kreuz am Heck in die Luft. An Bord sind der Pilot und ein Arzt.

Höher und höher steigt das Flugzeug über den Bergen empor. Das Wetter ist gut. Ruhig steuert der Pilot die Maschine.

Auf der Station ist man bereits davon unterrichtet, daß ein Sanitätsflugzeug mit einem Arzt an Bord im Anflug ist. Voller Ungeduld wird der Arzt erwartet. Der Flug zur Station dauert im allgemeinen nicht länger als ein und eine halbe Stunde. Aber die Meteorologen fürchten, daß sich das Wetter verschlechtert. Ein Flug durch das Gebirge mit seinen engen Tälern ist bei schlechtem Wetter sehr gefährlich.

Nach den Flugvorschriften muß ein Pilot sofort abdrehen, wenn er merkt, daß starker Wind aufkommt.

In den Bergen ist das Wetter sehr unbeständig. Es kommt häufig vor, daß der Himmel gerade noch klar ist, plötzlich aber von irgendwoher aus den Bergen Wolken aufziehen und sich ein Wind erhebt. Dann setzt Schneetreiben ein, und der Sturm beginnt.

Noch aber ist gutes Flugwetter. Und pünktlich nach ein und einer halben Stunde ist das Flugzeug am Ziel.

Der Pilot fliegt noch eine Runde, schätzt Höhe und Entfernung ab und landet die Maschine sauber auf einem kleinen Platz. Er läßt den Motor laufen, wendet das Flugzeug und rollt es bis an das Häuschen heran.

„Holt den Arzt ab!“ ruft er.

„Mir scheint, wir sind noch gerade zur rechten Zeit angekommen“, fügt der Arzt hinzu, als er aus dem Flugzeug steigt. Dabei zeigt er dem Piloten ein dunkles Wölkchen, das langsam über den Rand eines Berges herangekrochen kommt.

„Das kann uns jetzt nicht erschrecken“, antwortet der Flieger. „Wir wollen hier das Unwetter vorübergehen lassen, und dann fliegen wir zurück.“

Der Arzt untersucht sofort den Kranken. Der Pilot meldet durch Funk dem Stützpunktleiter, daß der Flug gelungen ist. Dabei teilt er mit, daß sich das Wetter verschlechtert.

„Warten Sie auf alle Fälle gutes Wetter ab“, antwortet der Stützpunktleiter, „und fliegen Sie erst dann zurück.“

„Nun, wie geht es dem Kranken?“ fragt der Pilot.

„Es steht leider sehr schlecht um ihn“, antwortet der Arzt. „Er muß sofort operiert werden.“

Aus den benachbarten Bergen ziehen dicke graue Wolken heran. Immer häufiger kommen Windstöße. Der Wind wirbelt den Schnee auf. Der Sturm bricht los. Bei einem solchen Wetter zu starten, wäre sehr gewagt. Trotzdem sagt der Pilot: „Machen Sie sofort den Kranken für den Transport fertig!“

Mit Unterstützung der Meteorologen zieht der Arzt den Kranken an und packt ihn in eine Decke. Inzwischen meldet der Flieger über Funk dem Stützpunktleiter, daß das Wetter immer schlechter wird, der Kranke aber in höchster Lebensgefahr ist und sofort operiert werden muß. Der Pilot bittet um Flugerlaubnis.

Der Stützpunktleiter weiß, daß ein Flug bei schlechtem Wetter voller Gefahren ist. Aber er versteht ebensogut wie der Pilot, wie wichtig es ist, das Leben des Kranken zu retten.





Und er antwortet: „Tun Sie, was Sie für richtig halten!“

„Ich danke für das Vertrauen!“ gibt der Pilot zurück. „Ich fliege sofort.“

Mit jeder Minute verschlechtert sich das Wetter. Immer stärker werden die Böen. Schon wirbelt der Sturm Wolken von Schnee empor. Und das Flugzeug fliegt – es ist, als bahne es sich seinen Weg durch eine Wand aus Schnee.

Das Fliegen fällt sehr schwer. Bald wird das Flugzeug hoch nach oben gerissen, bald stürzt es wie in einen Abgrund hinunter. Der vom Wind hochgewirbelte Schnee nimmt jede Sicht. Mit schmerzenden Augen blickt der Pilot in den dichten Schneeschleier. Jeden Augenblick kann ein Felsen vor dem Flugzeug auftauchen. Die geringste Unvorsichtigkeit – und das Flugzeug würde zerschellen.

Immer schlimmer tobt der Sturm. Dichte, schwere Wolken hängen über den zackigen Felsen, reißen auseinander und füllen jede Schlucht, jede Vertiefung in den Bergen. Es ist, als wollten sie dem wagemutigen Flieger den Weg ins Tal versperren . . .

Zwei Stunden sind bereits vergangen, seit der Pilot von der Station abgeflogen ist. Flieger und Mechaniker, alle Menschen auf dem Flugplatz wissen, daß sich ihr Kamerad, ungeachtet des Schneesturms in den Bergen, entschlossen hat, den Kranken ins Tal zu bringen. Voller Unruhe blicken sie in die Richtung, aus der das Flugzeug auftauchen müßte. Aber das Flugzeug ist nicht zu sehen.

Plötzlich ruft jemand: „Er kommt, da fliegt er ja!“

In den Wolken erscheint ein kleiner schwarzer Punkt. Nach einigen Minuten sehen alle das Flugzeug, das sich rasch dem Flugplatz nähert. Als es auf dem Flugfeld landet, stürzen ihm alle entgegen.

Der Flieger steigt aus der Kabine, geht auf den Stützpunktleiter zu und meldet: „Auftrag ausgeführt!“

Der Stützpunktleiter blickt dem erschöpften Flieger ins Gesicht und umarmt ihn.

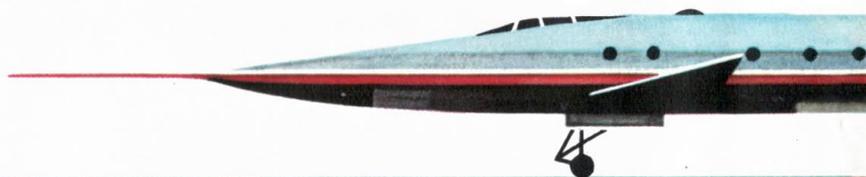
Der kranke Meteorologe aber wird sofort ins Krankenhaus gebracht. Er wird operiert. Sein Leben ist gerettet.

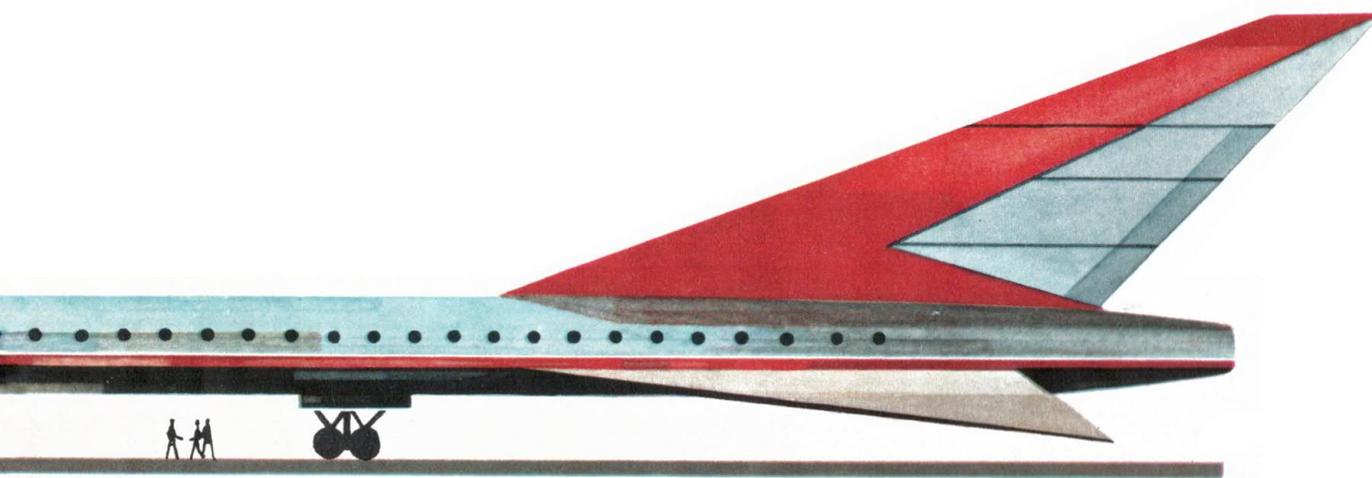
Als nach einigen Tagen der Flieger von einem Flug zurückkehrt, händigt man ihm einen Funkspruch von der Bergstation aus: „Wir danken Ihnen von ganzem Herzen für die Errettung unseres Genossen. Wir bewundern Ihr fliegerisches Können und Ihren Mut.“

Vor unseren Fliegern stehen viele Aufgaben. Jeder hat seinen Auftrag zu erfüllen.

Kühn steuern sie ihre Maschinen durch die Lüfte. Sie fürchten weder hohe Gebirge, noch heiße, menschenleere Wüsten, noch uferlose Meere und Ozeane.

Viele Straßen ziehen sich über den blauen Himmel. Auf ihnen jagen mit Windeseile unsere Flugzeuge dahin. Am Steuer sitzen starke, tapfere Menschen: unsere Piloten.





Der Kinderbuchverlag Berlin

Übersetzung aus dem Russischen von Dr. Max Hummeltenberg

Titel der Originalausgabe: САМОЛЁТ ЛЕТИТ

Alle Rechte vorbehalten · Printed in the German Democratic Republic

Lizenz-Nr. 304-270/17/63-(10-VII C)

Gesamtherstellung: Sachsendruck Plauen · 1. Auflage · ES 9 B · Preis 4,80

Für Leser von 8 Jahren an

