



*Man lauscht in der Kabine dem brausenden Lied der Motoren*

über 50 Prozent aller Routen für Nachtflug eingerichtet sind.

Welche Zeitersparnisse bei durchgehendem Tag- und Nachtflug erzielt werden, beweist ein Vergleich: Berlin — Moskau mit der Bahn fast 50, mit dem Flugzeug über Königsberg aber nur 15 Stunden. Damit rücken London und Paris an die Sowjetzentrale auf rund 30 Stunden heran, und dabei hat der Luftreisende noch Zeit, sich im Berlin-Tempelhofer Flughafenhotel dazwischen ein paar Stunden auszuruhen!

Ein pünktlich und sicher arbeitender Nachtluftverkehr hat, im Überblick gesehen, zweierlei zur Voraussetzung. Zunächst eine wohldurchdachte Bodenorganisation. Auf den Flughäfen und den Zwischenlandeplätzen müssen die Platzgrenzen, die Landebahn und die im Anschweberaum befindlichen Hindernisse zweckentsprechend beleuchtet sein. Die Grenzmarkierung besorgen am besten die weit sichtbaren, sogenannten Neonröhren, die richtige Landung ermöglichen verschiedenfarbige,

schnell umstellbare Petroleum-Sturmlaternen, das Hallengelände wird durch Beseignen erhellt, die in Berlin-Tempelhof auch von den Funktürmen und dem Windrichtungsanzeiger getragen werden. Außerdem sind Scheinwerfer in Tätigkeit, und Ansteuerungs-Lichter blinken unaufhörlich das Morsezeichen „B“, d. h. Berlin, in die Nacht hinaus.

Auf der Strecke stehen in Abständen von 25 bis 30 Kilometer als Hauptluftfahrtfeuer auf eisernen Masten errichtete elektrische Drehlichtscheinwerfer mit einer normalen Sichtweite von 60 Kilometer. Zwischen diesen Hauptfeuern sind alle 5 Kilometer weiß oder rot leuchtende Nebenfeuer (Drehspiegel und verschiedene Blinkleuchten) mit einer Tragweite von 10 bis 15 Kilometer aufgestellt. So ist der Pilot, von Leuchtzeichen zu Leuchtzeichen fliegend, sich „des rech-



*Funkpeilung sorgt auch bei Nebel in stockfinsterer Nacht für sichere Orientierung*