# Von der Pilotenschule der Swissair

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **50 (1957)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-990106

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

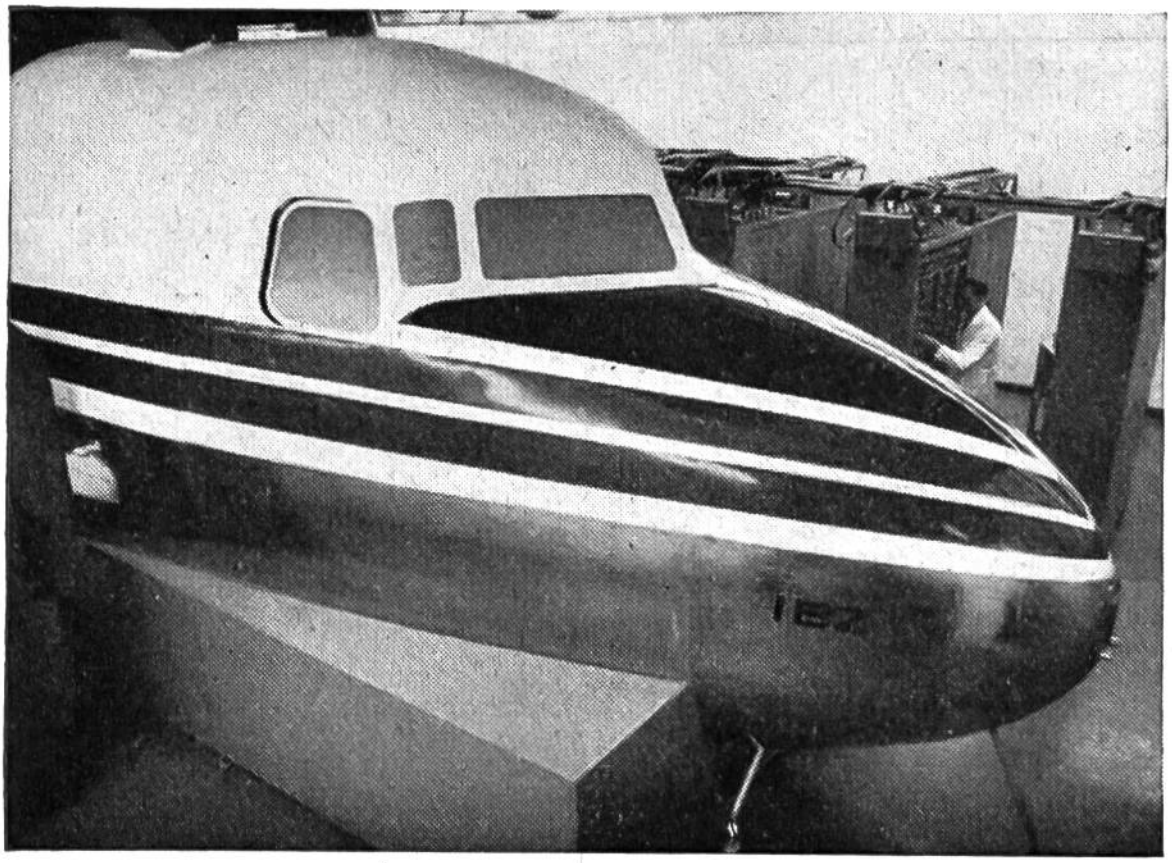
Wie Hans haben bereits über 50 weitere Schweizer Schiffsführer ihr gestecktes Ziel erreicht. Seit Jahren fahren sie auf Schiffen, die am Heck die Schweizer Flagge tragen, übernehmen in den Seehäfen Waren aus aller Herren Ländern, um sie sicher rheinaufwärts in den heimatlichen Hafen zu führen. Eine weit grössere Zahl Schweizer Matrosen und Schiffsjungen sind ihnen als Mannschaften beigegeben. Dennoch benötigt die Schweizer Schiffahrt immer wieder Schiffernachwuchs. Gewiss, der Beruf der Rheinschiffer ist hart, verlangt Ausdauer, Initiative und hohe Einsatzbereitschaft; auf viele Annehmlichkeiten des Lebens auf dem Festlande muss verzichtet werden. Wer aber dazu berufen ist, wird sich diesem Gefühl des Nichtalltäglichen, des Abwechslungsreichen und des Freiseins kaum mehr entziehen können. Der Weg zur Schiffahrt kann von jedem, der die Fähigkeiten und den nötigen Idealismus besitzt, beschritten werden. Er öffnet jedem das Tor in die weite Welt und lässt ihn einen Blick werfen, der über die vier Wände eines Fabrikareals, eines Werkstattbetriebes oder eines Büros weit hinausreicht.

H. Merz

## VON DER PILOTENSCHULE DER SWISSAIR

Vom Flugwesen ist im Pestalozzikalender schon oft die Rede gewesen. Wer sich daran erinnert, wird auch wissen, welch schnellen Fortschritt dieser jüngste Zweig des Transportgewerbes zu verzeichnen hat.

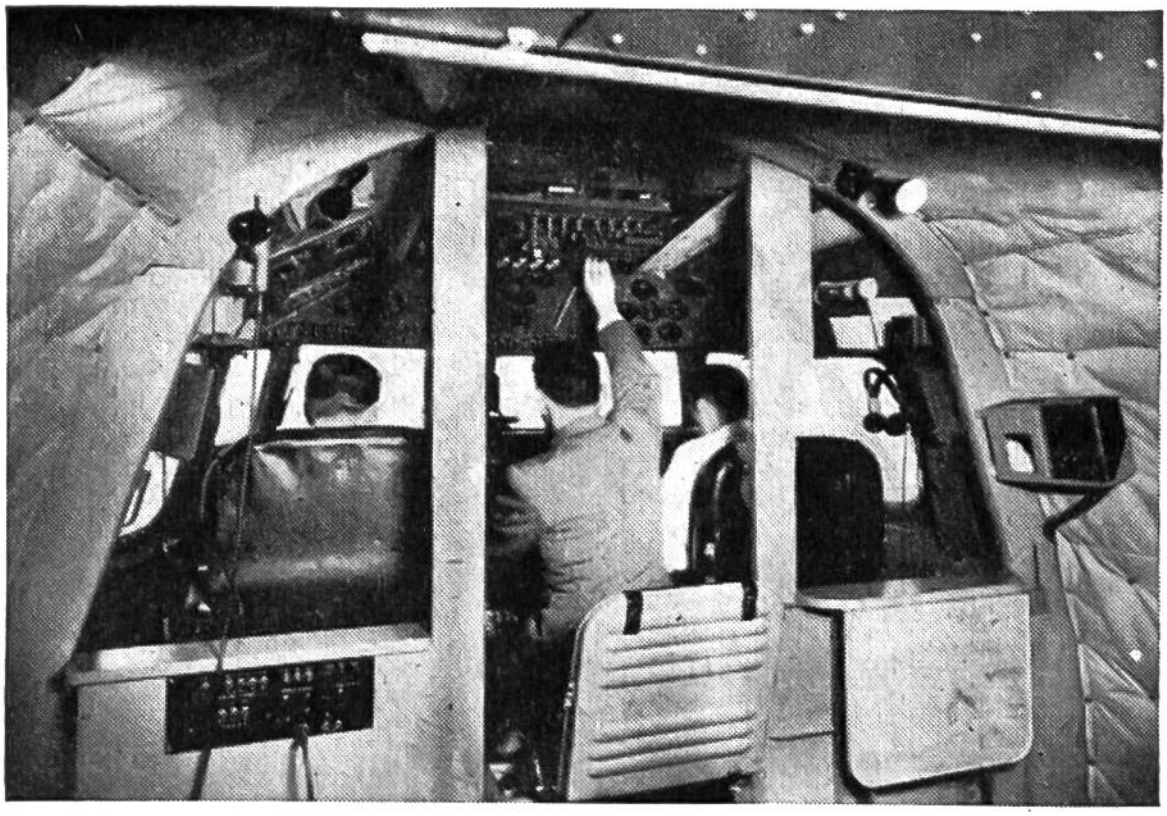
Das Verkehrsflugwesen begann während und nach dem Ersten Weltkrieg, als die umgebauten Militärflugzeuge auch in unserm Lande einem zunächst sehr bescheidenen Passagier-, Fracht- und Postverkehr dienstbar gemacht wurden. Die Swissair erlebte dann in den 25 Jahren ihres Bestehens die überaus rasche Entwicklung des Verkehrs in der Luft, die übrigens noch lange nicht abzubrechen scheint und immer noch mit überraschenden technischen Neuerungen aufwartet. So trafen bei der Swissair, aus Amerika kommend, im Verlaufe des Jahres 1956 Flugzeuge ein, die mit ganz neuartigen Geräten ausgerüstet sind. Die neuen Convair «Metropolitans» für den Kurzstrecken- und die DC-7C «Seven



Der Flight Simulator von aussen. In der Bildmitte die genaue Nachbildung der Nase eines DC-6B, im Hintergrund die vier Elektronenkasten, von denen jeder einen Motor und seine Funktionen darstellt.

Seas» für den Langstreckenverkehr weisen z. B. Radaranlagen auf, mit deren Hilfe die Besatzung einige hundert Kilometer weit vor das Flugzeug «sehen» kann. Auf einem Bildschirm, der dem eines Fernsehempfängers ähnlich sieht, zeichnen sich alle Hindernisse ab, die sich im Flugweg der Maschine befinden, unter anderem auch gefährliche Gewitterwolken, die der Pilot dann sicher umfliegen kann.

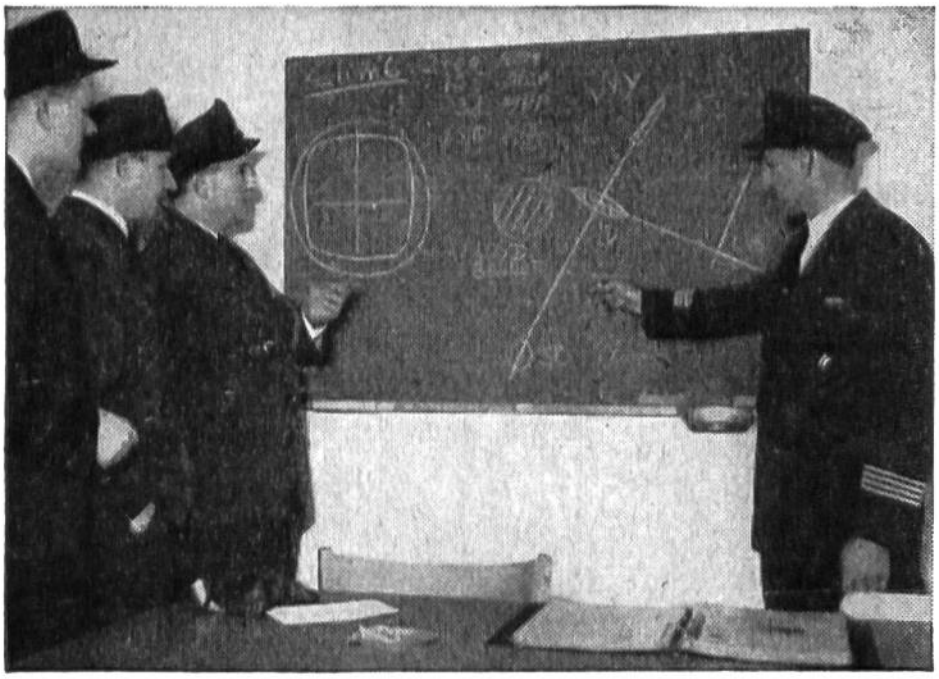
Die grosse Ausdehnung der schweiz. Luftverkehrsgesellschaft stellt diese vor immer neue und schwierigere Aufgaben, die sich natürlich nicht darauf beschränken, stets mehr und modernere Flugzeuge anzuschaffen. Diese neuen Maschinen müssen ja auch geflogen und die Leute, die mit ihnen reisen, betreut werden. Dazu nun muss die Swissair ihre Angestellten, denen diese Aufgaben obliegen, ständig weiter ausbilden. So kam es, dass sich die Swissair gezwungen sah, für diese Fachkräfte, das sog. «fliegende Personal», ein eigenes Schulhaus zu bauen, in dem die Hostessen ge-



Ansicht des Cockpits im Flight-Simulator. Die Flugschüler haben die Rollen des Piloten (oder Kommandanten), des Bordmechanikers und des Flugkapitäns (oder Co-Piloten) übernommen.

lehrt werden, wie man Flugreisende bedient, und in welchem die Piloten einen Teil ihrer fliegerischen Ausbildung erhalten. Man kann sich leicht vorstellen, dass man die Pilotenschüler nicht gerne schon zu Beginn ihrer Lehrzeit in die Führerkabine oder, wie diese in der Fliegersprache heisst, in das Cockpit jener teuren Maschinen eintreten lässt, die ständig mit Reisenden an Bord ihren Dienst versehen müssen.

Was aber lag näher, als für die Pilotenschulung einen Apparat zu konstruieren, der in seiner Wirkung einem richtigen Flugzeug möglichst gleichkommt und die gleiche sorgfältige Bedienung der zahlreichen Instrumente erfordert? In Amerika wurde ein solcher Apparat gebaut, den man Flight-Simulator (sprich: flait simiuleiter) – zu deutsch etwa: «Flugvortäuscher» – nennt. Schon vorher kannte man die sog. «Linktrainer», mit deren Hilfe sich Pilotenschüler darüber ausweisen konnten, ob sie in der Lage waren, ohne Sicht auf den Boden ein Flugzeug auf einer vorbestimmten Route zu steuern.



Vor jedem vorgetäuschten (oder tatsächlichen) Flug wird ein genauer Flugauftrag erteilt, der die Mannschaft über Wetterverhältnisse, einzuschlagende Route usw. orientiert.

Der Flight Simulator dagegen täuscht einen ganz bestimmten Flugzeugtyp, in unserm Falle einen DC-6B, vor, dessen Cockpit ganz genau mit demjenigen einer wirklichen Maschine übereinstimmt. Abgesehen von Aufgaben, die mit dem richtigen Fliegen auf den Luftstrassen und dem korrekten Landen zusammenhängen (d.h. von navigatorischen Fragen), kann nun auch das Ver-

Ein Panthograph zeichnet die von den Pilotenschülern im Flight-Simulator «geflogene» Route auf; sie wird von einem Instruktor überwacht, der mit den Piloten in Funkverbindung steht und wie der Beamte im Kontrollturm eines Flughafens die nötigen Start- und Landeanweisungen gibt. Dabei können die technischen Gegebenheiten jedes beliebigen Flughafens «simuliert» werden.

Im Theoriesaal werden nicht nur die Flugschüler, sondern auch ausgebildete Piloten regelmässig über alle Fragen des Flugzeug- und Motorenbaus auf dem laufenden gehalten.

halten der Piloten im Falle von Störungen aller Art geprüft werden: An einem Schaltpult zum Vortäuschen von allerlei möglicherweise auftretenden Notlagen – wie Motorendefekten, Feuerausbrüchen und andern mehr – kann der Instruktor alle denkbaren Situationen hervorrufen und zugleich die Reaktion seiner Pilotenschüler beobachten. Zudem wird durch ein kompliziertes elektronisches Gerät der befohlene «Flug» auf einer Karte eingezeichnet, so dass über die ganze technisch und navigatorisch richtige Handhabung des Flugzeuges eine peinlich genaue Kontrolle ausgeübt werden kann.

Die Täuschung des Fluges im Flight Simulator ist von einer Vollkommenheit, die weder die Radioverbindung der Mannschaft mit den Überwachungsorganen noch selbst das Motorengeräusch, wie es während eines richtigen Fluges zu hören wäre, außer acht läßt. Der Flight Simulator der Swissair wiegt mit allen Zubehörteilen 13 Tonnen und kostete nahezu vier Millionen Franken. Die Anschaffung eines Simulators für Düsenverkehrsmaschinen ist bereits vorgesehen. U. H. S.