Swissair 600 : Zürich - Rom

Autor(en): **Hugentobler, H.U.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **62 (1969)**

Heft [1]: **Schülerinnen**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-989387

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

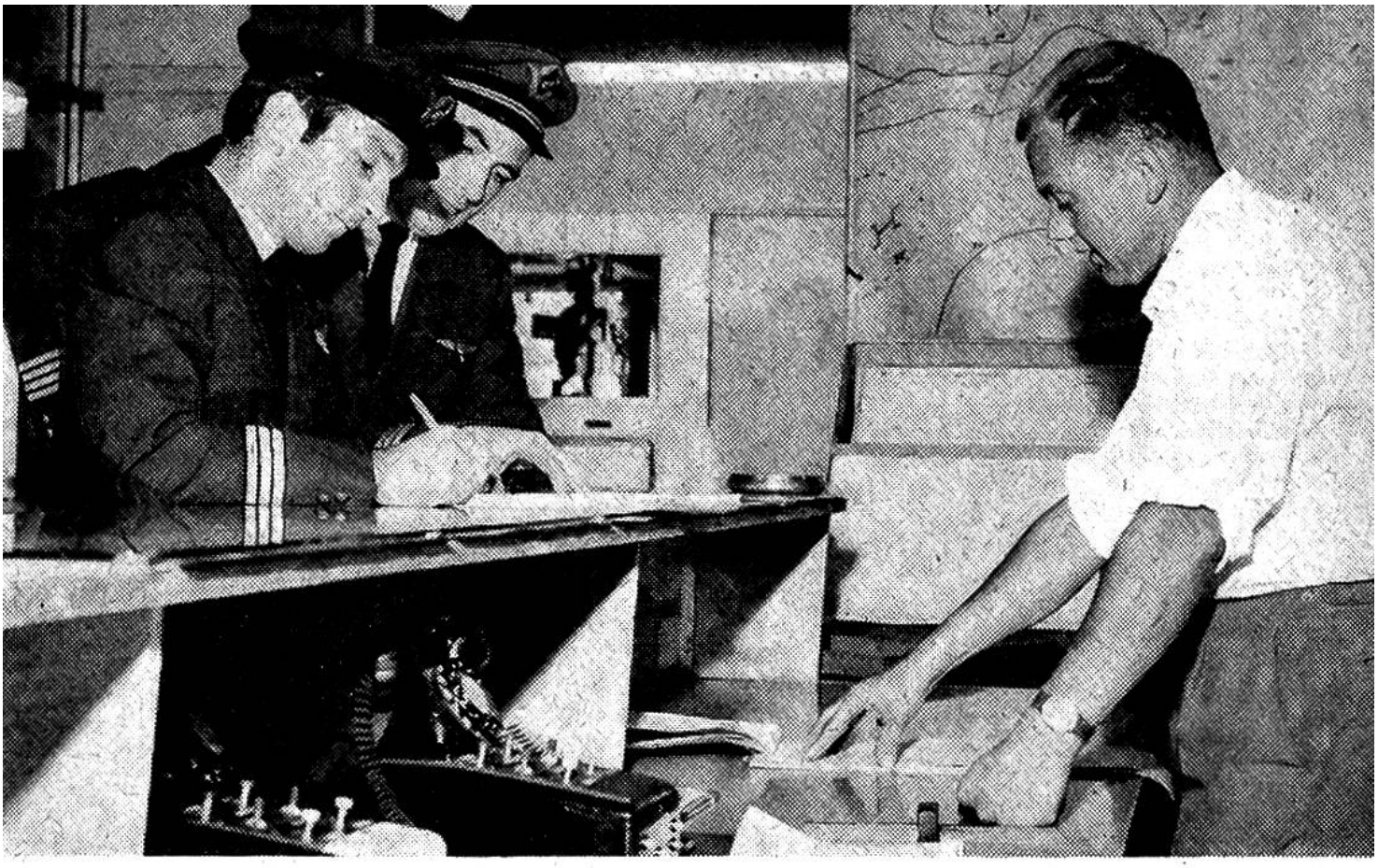
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch

Swissair 600 Zürich–Rom

«Alle Passagiere mit Swissair-Kurs 600 nach Rom werden gebeten, sich durch Ausgang Nr. 12 zum Flugzeug zu begeben.» – Kommt, wir fliegen mit; wir wollen den Piloten und dem Kabinenpersonal bei der Arbeit zusehen.
Die Besatzung – Flugkapitän, Co-Pilot und vier Airhostessen – melden sich bereits eine Stunde vor dem Start, also schon um 7 Uhr, zum Dienstantritt; denn vor dem Abflug sind viele Vorbereitungen zu treffen. In der Swissair-Einsatzleitstelle liegen wichtige Informationen bereit: 60 Passagiere sind für diesen Flug gebucht, dazu 1550 kg Luftfracht und 50 kg Luftpost. Auf Grund der Wetterlage ist mit einem Treibstoffverbrauch von 3100 kg zu rechnen; getankt wird natürlich bedeutend mehr, rund 9 Tonnen Kerosen, genügend Reserve für einen Flug nach einem Ausweichplatz sowie für eine Stunde «Wartezeit» vor der Landung. Von den Meteorologen erhalten die Piloten die letzten Wettermeldungen entlang der Flugroute und für Ziel- und Ausweichflugplätze und legen nun den genauen Flugplan fest. Die Flughäfen Mailand und Rom werden ebenfalls über den bevorstehenden Flug informiert; denn auch jene Plätze übernehmen einen Teil der Flugüberwachung unseres Kurses.
Nun ist's 7.30 Uhr, Zeit, zum Flugzeug zu gehen. Die HB-IFD «Glarus», eine DC-9-15, steht bereits auf dem Abstellplatz. Der Kapitän kontrolliert das Flugzeug von aussen, bevor er ins Cockpit steigt – Pneuzustand, Bremstemperatur, Fahrwerkverankerung und vieles andere. Der Co-Pilot auf dem rechten Sitz überprüft anhand einer Kontrolliste Schalter, Uhren, Messanzeiger und Funkfrequenzen. Beim Kontrollturm werden



Von den Meteorologen erhalten die Piloten die letzten Wettermeldungen.

Temperatur, Luftdruck und Windverhältnisse über Funk angefragt – kleine Details und doch so wichtig für einen sicheren, planmässigen Start.
Um das Flugzeug herum herrscht emsiges Treiben: Gepäck- und Frachtstücke füllen langsam die Laderäume der DC-9. Von der Abflughalle her begleitet eine Groundhostess die Passagiere zum Flugzeug. Treppen einfahren, Türen zu, Triebwerke anlassen, Radschuhe weg. Mit erhobenem Daumen bestätigt ein Chef der Ladegruppe dem Kapitän, aussen sei alles in Ordnung – O.K. Schon rollt die «Glarus» langsam, von einem Marshall – dem Verkehrspolizisten auf dem Abstellplatz – zwischen den andern Flugzeugen hindurchdirigiert, auf den Rollweg. Im Kopfhörer ertönt die Stimme des Kontrollbeamten vom Turm: «Sie dürfen starten.» Schnurgerade liegt die Piste vor uns – volle Triebwerkleistung – immer schneller flitzen Pistenlampen an uns vorbei – 8.06 Uhr – die DC-9 hebt vom Boden ab.

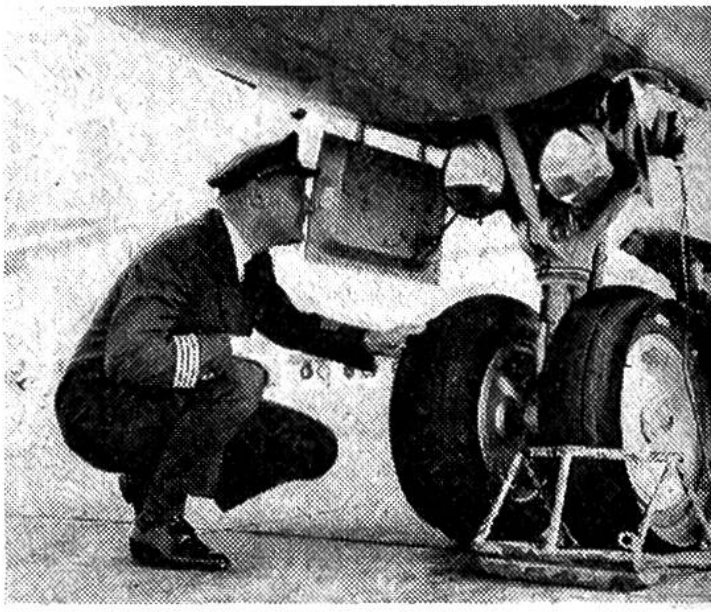
Die Piloten legen den genauen Flugplan fest.

Im Fluginformationsbüro wird der Flugplan kontrolliert.

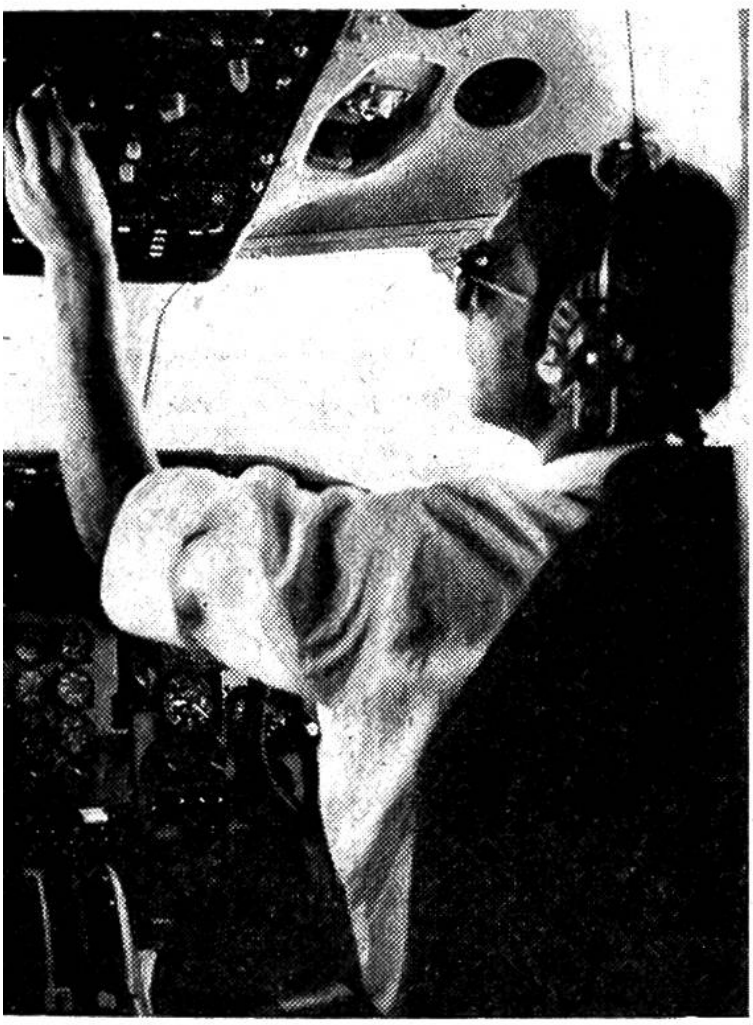
Die Häuser unter uns werden zu Spielzeugen, die Landschaft wird zum Kartenbild. Die Täler liegen im blauen Dunst; der Tödi und die Spitzen der Berner Alpen glänzen in der Morgensonne. Welch herrlicher Ausblick, und dazu ein reichliches Frühstück, serviert von freundlichen Hostessen. 8.23 Uhr, Höhe 7400 Meter, Position Monte Ceneri. Die Funkverbindung wechselt von Zürich nach Mailand; nun steht die DC-9 unter italienischer Flugkontrolle.

Jetzt findet der Kapitän Zeit, über das Bordmikrophon seine Fluggäste zu begrüssen. Er verbindet seine guten Wünsche für eine angenehme Reise mit der Meldung, dass sich das Flugzeug über Mailand befinde, dass wir in 35 Minuten in Rom landen werden, dass dort das Wetter schön und warm sei, obwohl die Aussentemperatur auf unserer Höhe 42 Grad unter Null liege. Über Florenz schaltet sich die Flugsicherung Rom ein, übernimmt die Überwachung und meldet, dass 1200 Meter unter uns ein amerikanisches Düsenflugzeug der TWA in gleicher Richtung dem gleichen Ziel zufliege. Die Piloten nehmen verschiedene Kontrollen vor Einleitung des Sinkfluges vor. Tief unten vor uns fliegt die TWA; ihre Piloten erhalten soeben An-

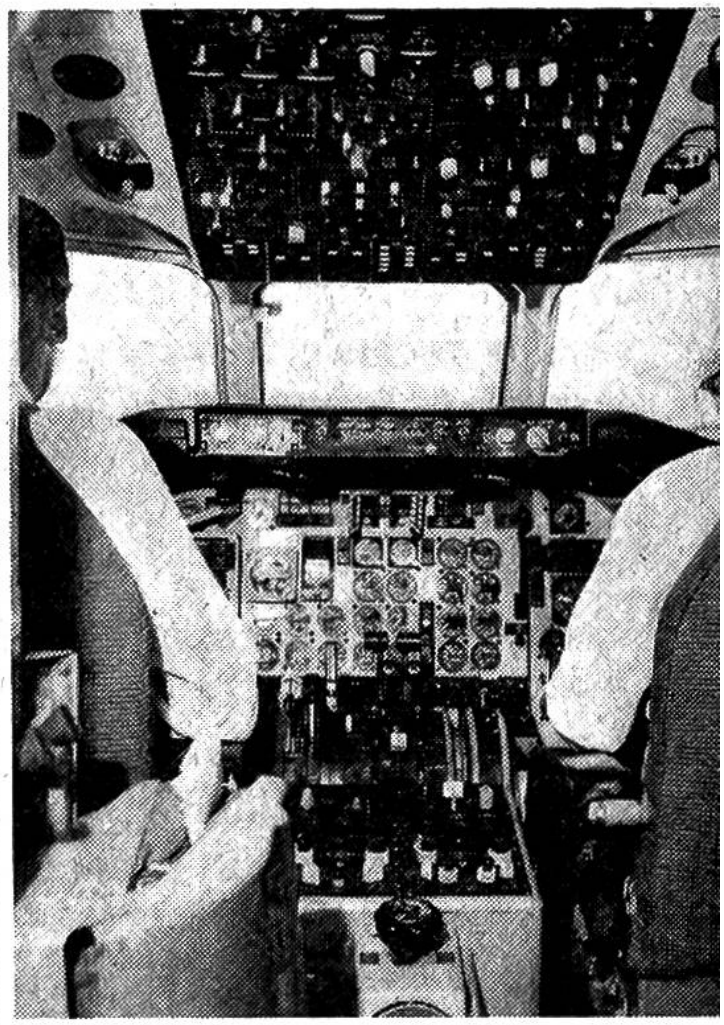
Vor dem Abflug werden die Fachkenntnisse der Airhostessen durch Stichfragen geprüft.



Der Kapitän kontrolliert das Flugzeug von aussen (outside check aircraft).



Der Co-Pilot auf dem rechten Sitz überprüft Schalter, Uhren, Messanzeiger.



Vor dem Start ...

Servicevorbereitung an Bord.

Frühstück auf 8800 Metern über Meer, serviert von freundlichen Hostessen.

weisung, auf 4500 Meter abzusinken – wir hören ihre Funkgespräche mit dem Römer Kontrollturm sehr gut. Um 8.53 Uhr erhält unsere Besatzung die Bewilligung, auf 7000 Meter hinunter zu wechseln. 9.00 Uhr, ein leichtes Schütteln – das Fahrwerk wird ausgefahren – Kapitän und Co-Pilot durchgehen eine lange Liste mannigfacher Kontrollen. 55 Kilometer vor uns im Dunst liegt der Flughafen Rom-Fiumicino. Und wieder Rom: «Swissair 600; Sie können als Nr. 2 in Rom landen, gleich hinter der TWA.» Über das Bordmikrophon werden die Passagiere gebeten, nicht mehr zu rauchen und sich wieder anzuschnallen. Noch 14 Kilometer bis Fiumicino – die TWA setzt mittlerweile zur Landung an –, wir fliegen immer tiefer.
Zwischen vereinzelten Wolkenfetzen erstreckt sich rechts unten die Küste. Neue Funksprüche aus Rom, Schalter werden bedient, Kontrollampen leuchten auf, Höhe 200, 100, 80 Meter, der Boden flitzt unter uns weg, die Piste jagt uns entgegen. 9.12 Uhr – Landung. Wieder meldet sich der Kontrollturm: «Auf Rollweg 12 eindrehen, Standplatz Nr. 21!» Der Marshall, diesmal ein Italiener, dirigiert die «Glarus» zum reservierten

Der Swissair-Stationsleiter in Rom (rechts) bringt dem Kapitän Informationen für den Rückflug zum Flugzeug.

Platz. Triebwerke ausschalten, Türen auf, Treppen ausfahren. «Buon giorno», ein Zollbeamter prüft die Bordtasche. «Guete Morge», der Swissair-Stationsleiter grüsst zum Cockpit herauf. «Au revoir», «Merci», «Arrivederci», «Uf Widerluege» – unsere vier Hostessen verabschieden sich beim Kabinenausgang von den Passagieren.

Der Co-Pilot meldet: Flugzeit 1 Stunde und 6 Minuten; Treibstoffverbrauch 3200 kg. Informationen für den Rückflug werden zum Flugzeug gebracht. Wieder hektisches Treiben rund um die «Glarus». Auslad; Tanks auffüllen; Kabine reinigen; Fracht und Gepäck einladen; andere Passagiere steigen zu. Addio Roma! Treppen hoch, Türen zu, wegrollen zum Start. Um 10.24 Uhr ist die HB-IFD bereits wieder in der Luft – Richtung Norden. – Die Besatzung steht wieder mitten drin in ihrer Arbeit. Gleichtönig? Nein, im Gegenteil! Andere Strecken, andere Passagiere, anderes Wetter, andere Städte. Immer neue Situationen und darum so faszinierend! H. U. Hugentobler