

Aufgaben der Besatzungsmitglieder eines Langstreckenflugzeuges

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **49 (1956)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-989738>

Nutzungsbedingungen

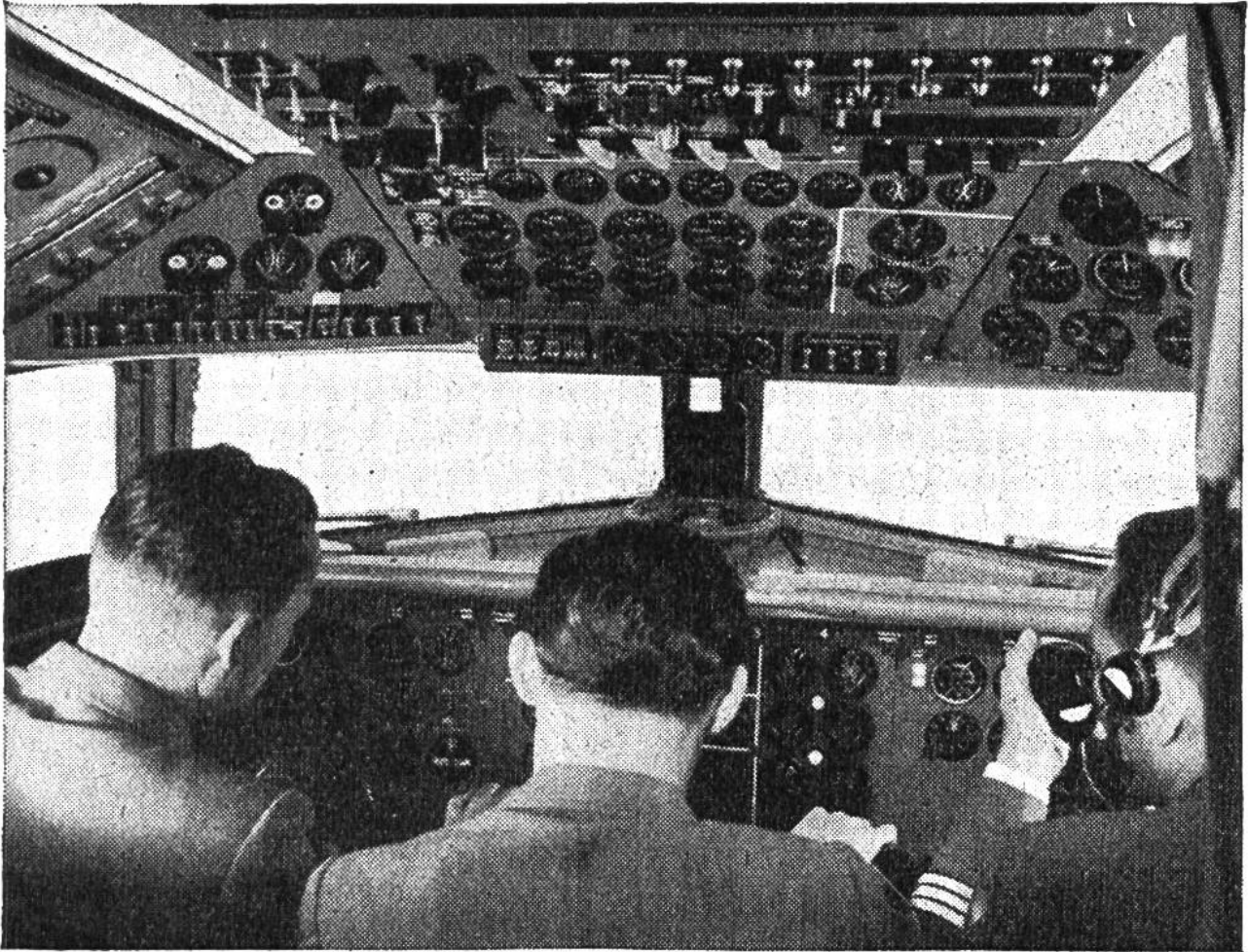
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Im Cockpit eines Langstreckenflugzeuges sind stets drei Mann der Besatzung auf ihrem Posten. Links sitzt der Kommandant, etwas zurück in der Mitte der Bordmechaniker und rechts vorne der Flugkapitän. Die Führungskanzel eines DC-6B-Flugzeuges weist über 100 verschiedene Instrumente, Hebel und Schaltknöpfe auf.

AUFGABEN DER BESATZUNGS- MITGLIEDER EINES LANGSTRECKEN- FLUGZEUGES

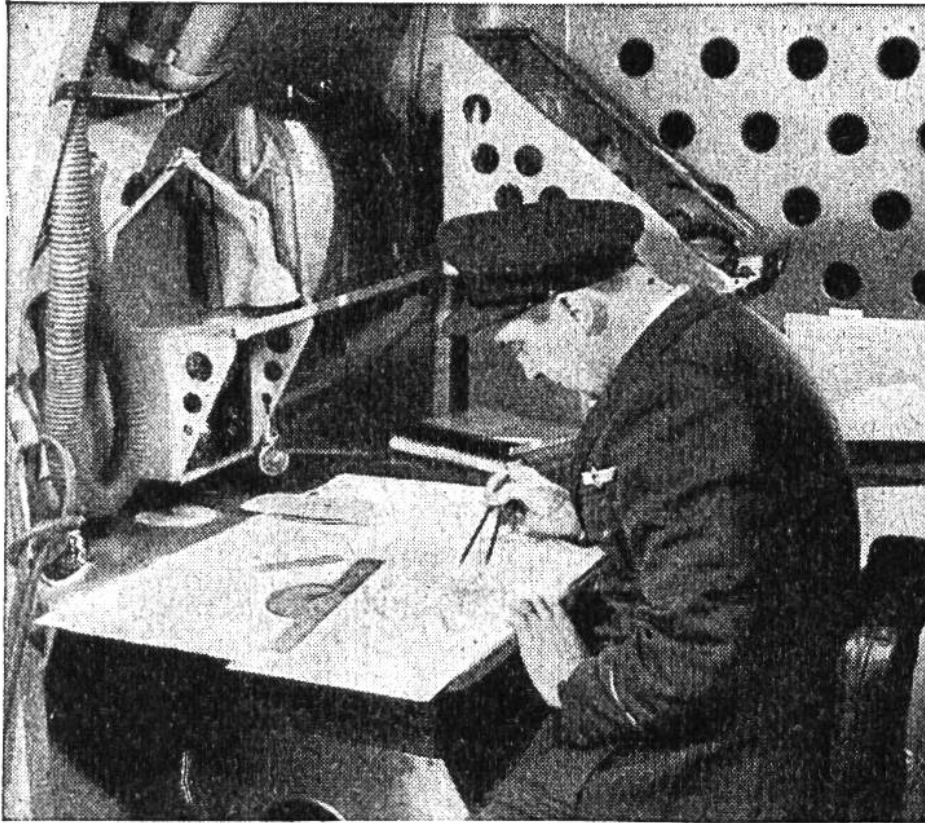
Zwischen der Schweiz und New York liegt eine Distanz von rund 6000 Kilometern. Ein modernes Douglas-DC-6B-Flugzeug der Swissair legt diese Strecke in einer reinen Flugzeit von etwa siebzehn Stunden zurück. In der Regel erfolgen unterwegs ein oder zwei Zwischenhalte an Etappenorten. Die Bedienungsmannschaft eines Swissair-Transatlantikflugzeuges besteht aus neun Personen: einem Flugkapitän als Kommandanten, einem Flugkapitän, zwei Bordmechanikern, einem Navigator, einem Funker, zwei Hostessen und einem Steward oder Purser.



Der Führungsstand eines Kurzstreckenflugzeuges des Typs DC-3 sieht etwas einfacher aus als das Cockpit eines DC-6B. Der DC-3 kann von zwei Mann geflogen werden. Im Vordergrund sehen wir den Flugkapitän, der vier Goldstreifen am Ärmel trägt, und neben ihm den Co-piloten.

Der Kommandant oder Commander ist ein erfahrener Flugkapitän. Er trägt die Hauptverantwortung für die Passagiere, die Ladung und das Flugzeug. Die übrigen Besatzungsmitglieder und die Fluggäste haben sich seinen Anordnungen zu fügen. Im Flugzeug nimmt er die gleiche Stellung ein wie ein Kapitän auf einem Schiff. Das Flugzeug verfügt über ein Doppelsteuer, das sich von den beiden vordersten Sitzen aus betätigen lässt. Während des Fluges und beim Starten und Landen sitzt der Kommandant auf dem linken Sitz in der Führerkabine. Diese wird in der Fliegersprache mit Cockpit bezeichnet. Auf den Flughäfen, auf denen gelandet werden muss, besorgt der Kommandant den Verkehr mit den Behörden und den Dienststellen der Bodenorganisation.

Der Flugkapitän ist als gleichfalls erfahrener Streckenflieger sein Stellvertreter und Mitpilot. Sein Platz ist rechts vorne neben dem Kommandanten. Auf dessen Befehl kann er die Steuerung der Maschine übernehmen. Kommandant und



Der Navigator überwacht dauernd den Kurs und bestimmt von Zeit zu Zeit entweder nach den Sternen oder durch Benutzung von Radiohilfen den Standort des

Flugzeuges. Auf seinen Karten führt er Buch über den Flugverlauf.

Flugkapitän lösen sich in der Führung des Flugzeuges ab, da weder der eine noch der andere siebzehn Stunden lang am Steuer sitzen kann. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden muss vorbildlich sein.

Die zwei Bordmechaniker lösen sich in ihrer Arbeit ebenfalls ab, indem sie abwechselungsweise in der Mitte hinter den zwei Pilotensitzen ihren Dienst versehen. Dieser besteht während des Fluges in der Überwachung jener Bordinstrumente, auf denen die Drehzahlen der Propeller, die Geschwindigkeit, die Motorenleistung, der Benzinstand, die Öldruckverhältnisse, die Temperaturen an den Motoren usw. angezeigt werden. Der Bordmechaniker führt ein sog. Log-Blatt, auf das er in bestimmten Zeitabständen alle seine Beobachtungen einträgt. Unmittelbar vor der Landung erhält er vom Kommandanten den Befehl, das Fahrwerk und die Landeklappen auszufahren. Alle diese Arbeiten müssen gewissenhaft und zuverlässig ausgeführt werden.

Der Navigator sorgt vor allem für eine möglichst wirtschaftliche Durchführung des Fluges. Sein wichtigstes Werkzeug



Der Bordfunker, dem modernste Sende- und Empfangsanlagen zur Verfügung stehen, hält während der ganzen Dauer eines Fluges den funktelegraphischen Kontakt mit den Leitstationen auf dem Boden oder auf Schiffen aufrecht. Er gibt Meldungen durch und empfängt Berichte, die sich auf die Durchführung des Fluges beziehen.

ist der Sextant. Es ist ein Instrument, mit dem er die Sterne am Firmament beobachtet, um jederzeit den Standort des Flugzeuges ermitteln zu können. Man nennt dies Stern- oder Astronavigation, wie sie auch von der Schifffahrt her bekannt ist. Navigiert wird nur bei mehrstündigen Flügen über Wasser oder Wüste. Ist die Sicht nach dem Himmel beziehungsweise den Sternen verdeckt, so stehen dem Navigator gewisse Radiohilfen zur Verfügung, die ebenfalls eine einwandfreie Orientierung ermöglichen. Auch die jeweilige Wetterlage und die Windströmungen werden von ihm aufmerksam verfolgt. Seine Beobachtungen trägt er sorgfältig auf eine Navigationskarte ein. Die von ihm angestellten Berechnungen sind für den Piloten genau so wertvoll wie die Wegweiser für den Wanderer.

Der Bordfunker oder Radiotelegraphist sorgt für eine ständige Verbindung mit Boden- oder Schiffstationen. Während des Fluges kann ein Flugzeug jederzeit telegraphische Mel-



Die Hostess ist für das leibliche Wohl der Fluggäste besorgt. Auch die jüngsten Passagiere muss sie zu unterhalten und zu betreuen wissen. Da sie zumeist mit einem internationalen Publikum zu tun hat, verfügt sie über sehr gute Kenntnisse in verschiedenen Fremdsprachen. Auch den Service an Bord muss sie tadellos beherrschen.

dungen empfangen oder durchgeben. Der Funker muss ein guter Winkelrechner und Peiler sein. Der Sprechverkehr wird in einer «Geheimsprache» geführt, da im Interesse einer Beschleunigung des Nachrichtenaustausches in Zahlen und Buchstabengruppen gefunkt wird, die dem Uneingeweihten nicht verständlich sind. Der Bordfunker ist gewissermassen das Ohr des Piloten. Alle Meldungen werden von ihm genau notiert und an den Kommandanten oder seinen Stellvertreter weitergeleitet. Die Funker in der Luft und ihre Gesprächspartner am Boden oder auf den Wetterschiffen im Atlantischen Ozean haben sich kaum je gesehen; doch jeder von ihnen weiss, dass er sich auf seinen Kameraden verlassen kann.

Die Stewardessen oder Hostessen kümmern sich um das Wohl und um die Wünsche der Passagiere. Der Fluggast soll nicht nur schnell, sondern auch möglichst bequem seinem Ziel entgegenreisen. Die Hostessen servieren das an Land fertig bereitete, mitgebrachte Essen. Sie fühlen sich darüber hinaus als die eigentlichen Gastgeberinnen. Sie müssen mehrere

Sprachen sprechen, damit sie den Reisenden alle gewünschten Auskünfte erteilen können. Ihr Beruf verlangt viel Ausdauer, und die Arbeit ist viel anstrengender, als es scheinen mag.

Der Purser ist nicht nur ein Kellner. Wohl unterstützt er die Hostessen beim Betreuen der Passagiere, doch hat er daneben noch eine ganz besondere Aufgabe: er kümmert sich um die Formulare, die von den Fluggästen vor der Einreise in ein fremdes Land zuweilen auszufüllen sind. Es handelt sich dabei meist um Zoll- oder Devisenerklärungen. Der Purser muss alle entsprechenden Vorschriften kennen, damit er den Passagieren in jeder Weise behilflich sein kann.

Wir haben die «fliegenden Berufe» nur andeutungsweise am Beispiel eines Atlantikfluges beschrieben. Die Besatzungsmitglieder eines Langstreckenflugzeugs haben indessen vor und nach jedem Flug weitere ganz bestimmte Arbeiten und Pflichten zu versehen.

H. W. H.

VERSTEINERTE MEERESSAURIER

Von dem ungeheuren Heer der Lebewesen, das unsere Erde einst bevölkerte, gelangte nur ein winziger Bruchteil zur Versteinierung. Gute Fundstellen fossiler Wirbeltiere sind selten. Berühmte Fundorte finden sich zum Beispiel in den ausgedehnten Prärien Nordamerikas. Vor 90 Millionen Jahren, zur Kreidezeit, dehnte sich dort eine große Meeresbucht aus, in der ein reiches Leben herrschte. Schildkröten und Saurier jagten nach Fischen. Über den Wogen des Meeres schwebten die grössten Flugtiere aller Zeiten, die Pteranodonten. Sie erreichten eine Flügelspannweite von über 8 m. Es gab Zeiten, wo durch Stürme Massen von Tieren vom Meere her gegen die Küste getrieben und durch den aufgewühlten Kalkschlamm eingedeckt wurden. So blieben ihre Skelettreste vor weiterer Zerstörung geschützt.

Unter den Meeressauriern zählen die Plesiosaurier zu den interessantesten. Sie schwammen mit Hilfe ihrer Gliedmassen, die zu kraftvollen Flossen umgebildet waren. Jede Flosse stellt ein Ruder dar, dessen Blatt durch Vorderarm und Hand oder