

Die Flugzeug Besatzung

Autor(en): **Meier, Dölf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik**

Band (Jahr): **3 (1948)**

Heft 1: **Flug-Sondernummer**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-653318>

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.

1 Der verantwortliche Commander

Immer ist es ein Flugkapitän, der an Bord kommandiert. Seinen Anordnungen haben sich die Besatzungsmitglieder und die Passagiere zu fügen. Seine Hauptaufgabe liegt aber im Fliegerrischen und im Navigatorischen. Er sitzt, vor allem bei Start- und bei Landoperationen selber am Steuer, das heißt in diesem Fall auf dem Pilotensitz links, denn auch am Doppelsteuer der modernen Verkehrsflugzeuge kommandiert derjenige, der seinen Platz am linken Steuer eingenommen hat. Bei Zwischenlandungen und am Zielflughafen hat er mit Amtstellen und Behörden zu verhandeln, und auch die Kontrolle über das Wohlbefinden der Passagiere, deren Weitertransport usw. gehört in seinen Aufgabenkreis. (Bild: Flugkapitän Franz Zimmermann)



2 Der Kommandant-Stellvertreter

Die Swissair-Flugkapitäne sind gute Kameraden und ergänzen sich in ihrer Arbeit. Einer muß Kommandant sein, aber es könnte gerade so gut der eine wie der andere diese Funktion ausüben. Bei Langstreckenflügen sind meistens zwei Flugkapitäne an Bord. Sie teilen sich in die Arbeit, ungefähr in dem Sinne, daß der eine den navigatorischen und meteorologischen Sektor betreut und der andere die übrigen Aufgaben eines Flugkapitäns übernimmt. — Den beiden Flugkapitänen steht ein Helfer, der Hilfspilot oder zweite Pilot allgemein heißt, zur Verfügung. Es ist einer der Jungpiloten der Swissair. Selbstverständlich ist er schon als Pilot ausgebildet, hat aber noch nicht jene Erfahrung wie sie die Flugkapitäne mitbringen. Auf den Langstreckenflügen hat der Co-Pilot eine Doppelaufgabe: Erstens muß er auf gewissen Etappen die Piloten ablösen und den Kurs überwachen, und dann hat er abwechselungsweise die Funktionen des Navigators zu übernehmen.



Das Bild zeigt Flugkapitän Robert Fretz. Er hat den Kopfhörer auf Stellung «ich höre mit», um zu wissen, was die Funker an Bord und vom Boden her melden.

3 Der Bordmechaniker

Lange Zeit gab es auf den Verkehrsflugzeugen keine Bordmechaniker mehr. Seit nun viermotorige Maschinen im Betrieb sind und das Armaturenbrett einen Umfang angenommen hat, daß dem Laien nur schon beim Betrachten «Hören und Sehen vergeht», ist es notwendig geworden, daß ein speziell ausgebildeter Fachmann die vier Motoren, beziehungsweise ihre Instrumente und den Lauf der Frischwerke während des Fluges regelt. Der Bordmechaniker hat eine sehr verantwortungsvolle Aufgabe und sitzt, vor allem während den Start- und Landoperationen, direkt vor den Instrumenten und den Gashebeln zwischen den beiden Piloten. Auf die Befehle des Flugkapitäns gibt er Gas oder nimmt er Gas weg, betätigt die Landklappen usw. Die Bordmechaniker haben bei Zwischenlandungen das Flugzeug zu betreten, die Motoren zu überholen und was alles damit zusammenhängt. Sie überwachen auch das Tanken des Brennstoffes und das fachgerechte Verladen von Gepäck usw.



4 Der Bordfunker

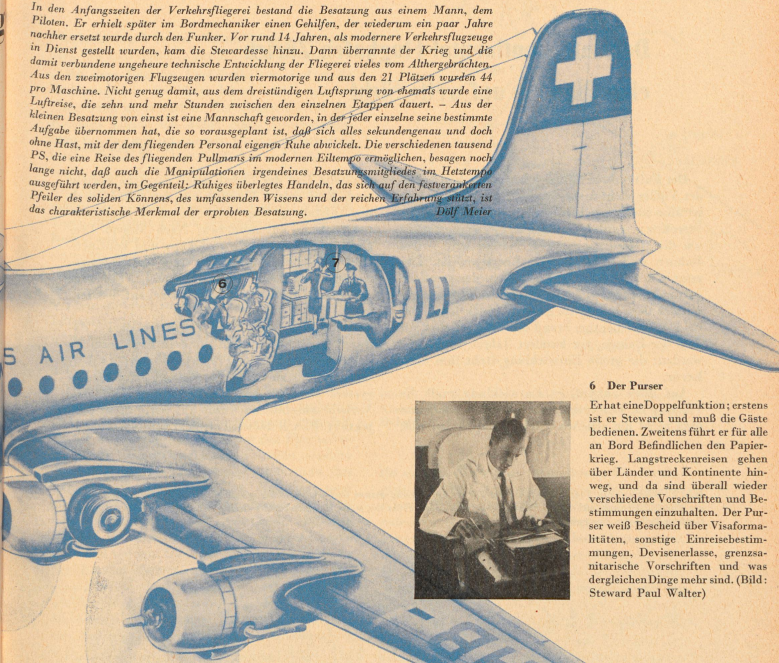
Seine Arbeit ist auf Langstreckenflügen ebenfalls sehr streng, denn er muß mit sämtlichen Funkstationen ständig in Verbindung sein. Hiefür stehen ihm selbstverständlich die modernsten Sende- und Empfangsgeräte zur Verfügung. Im Laufe der letzten Monate erforderte der Flugfunk für diese Leute noch eine besondere Umstellung, jene von Telegraphie auf Telephonie. Wie alle Posten im Cockpit einer DC-4 auf Langstreckenflügen, ist auch derjenige des Funkers doppelt besetzt, und die beiden Beherrscher der «Blitzsprache» lösen sich in regelmäßigen Intervallen ab. Bei Start- und Landoperationen sind sie normalerweise beide im Cockpit (Flugzeugnase, in der sich nur die Besatzung aufhält), weil auf den internationalen Flughäfen gerade in diesen Momenten von Telegraphie auf Telephonie umgestellt wird. (Bild: Bordfunker J. Gloor)



Die Flugzeug Besatzung



In den Anfangszeit der Verkehrsfliegerei bestand die Besatzung aus einem Mann, dem Piloten. Er erhielt später im Bordmechaniker einen Gehilfen, der wiederum ein paar Jahre nachher ersetzt wurde durch den Funker. Vor rund 14 Jahren, als modernere Verkehrsflugzeuge in Dienst gestellt wurden, kam die Stewardesse hinzu. Dann überrannte der Krieg und die damit verbundene ungeheure technische Entwicklung der Fliegerei vieles vom Althergebrachten. Aus den zweimotorigen Flugzeugen wurden viermotorige und aus den 21 Plätzen wurden 44 pro Maschine. Nicht genug damit, aus dem dreistündigen Luftspurt von damals wurde eine Luftreise, die zehn und mehr Stunden zwischen den einzelnen Etappen dauert. — Aus der kleinen Besatzung von einst ist eine Mannschaft geworden, in der jeder einzelne seine bestimmte Aufgabe übernommen hat, die so vorausgeplant ist, daß sich alles sekundengenau und doch ohne Hast, mit der den fliegenden Personal eigenen Ruhe abwickelt. Die verschiedenen tausend PS, die eine Reise des fliegenden Pullmans im modernen Eiltempo ermöglichen, besagen noch lange nicht, daß auch die Manipulationen irgendeiner Besatzungsmitglied im Hauptflug ausgeführt werden, im Gegenteil: Ruhiges überlegtes Handeln, das sich auf den Festpunkt im Pfeiler des soliden Könnens, des umfassenden Wissens und der reichen Erfahrung stützt, ist das charakteristische Merkmal der erprobten Besatzung. Dolf Meier



6 Der Purser

Er hat eine Doppelfunktion; erstens ist er Steward und muß die Gäste bedienen. Zweitens führt er für alle an Bord Befindlichen den Papierkrieg. Langstreckenreisen gehen über Länder und Kontinente hinweg, und da sind überall wieder verschiedene Vorschriften und Bestimmungen einzuhalten. Der Purser weiß Bescheid über Visaformalitäten, sonstige Einreisebestimmungen, Devisenlase, grenzsanitarische Vorschriften und was dergleichen Dinge mehr sind. (Bild: Steward Paul Walter)



5 Der Navigator

Seit Beendigung des Krieges, vor allem seit Beginn der interkontinentalen Flüge ist eine neue Kategorie von fliegendem Personal geschaffen worden, jene der Navigatoren. Genau gleich wie auf den Schiffen haben sie die Ortsbestimmung mit Hilfe der entsprechenden Instrumente vorzunehmen und schießen nach den Gestirnen. Hier schießt der Navigator mit dem Sextanten nach der Sonne. Die Aufnahme wurde um die Mittagstunde in der Nähe des Äquators über dem Atlantik gemacht. Durch die einen Meter höher liegende Navigationskuppel scheint die Sonne direkt auf den Sextanten! Die Swissair hat amerikanische und britische Navigatoren als Instruktoren in ihren Dienst gestellt und bildet nun systematisch eigene Navigatoren aus. In der Regel erhalten schon die Jungpiloten (2. Pilot) diese Spezialausbildung, wie hier in diesem Falle, wo der 2. Pilot auf einem Langstreckenflug die Doppelfunktionen eines Hilfspiloten und eines Hilfsnavigators übernommen hat. (Bild: Co-Pilot Meierhofer)



7 Der Steward oder die Stewardesse

44 Passagiere wollen betreut sein, ganz besonders auf Etappen, die zehn und mehr Stunden dauern. Da muß für Essen und Trinken, meist unter Berücksichtigung von oft sehr starken Klimawechseln, gesorgt werden. Jede Luftverkehrsgesellschaft widmet deshalb der Ausbildung des Bordbuffetpersonals größte Aufmerksamkeit. Die verbreitete Meinung, Stewards oder Stewardessen seien «Kellner» oder «Servierflüchter», darf korrigiert werden. Die Leute vom Bordbuffet müssen über alles Auskunft geben können. Sie haben auch Kranke zu betreuen oder sich mit kleinen Kindern abzugeben. Und wenn das Flugzeug einmal in eine Schlechtwetterfront kommt, dann haben die Stewards alle Hände voll zu tun. Bei weiten Flügen, die mehrere Tage dauern, müssen bei Zwischenlandungen die Vorräte für Küche und «Keller» ergänzt werden, was in gewissen Fällen in Anbetracht der landesüblichen Speisen sicher nicht immer ganz leicht ist. (Bild: Stewardesse Hedy Hofmann)

