

Wovon die Sicherheit im Luftverkehr abhängt

Autor(en): **R.F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **30 (1964)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-364105>

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.

Unterkunft, Reisen und Transporte; Ausbildungsvorschriften für die durch Bund, Kantone, Gemeinden und Betriebe durchzuführenden Kurse; Vorschriften über die Verwaltung der Kurse, Übungen und Rapporte, insbesondere hinsichtlich Rechnungsführung,

Verpflegung, Unterkunft und Material; Erlass der Liste über die vorgeschriebene und die empfohlene Ausrüstung und das Material; Festlegung der Mindestanforderungen und der technischen Erfordernisse für die Anlagen und Einrichtungen.

Wovon die Sicherheit im Luftverkehr abhängt

In kaum einem anderen Beruf kann sich ein kleiner Fehler so nachteilig auswirken wie im technischen Betrieb einer Fluggesellschaft. Ginge es lediglich um finanzielle Verluste, so wäre die Sache schlimm genug; wenn aber täglich Hunderte von Menschenleben davon abhängen, ob vom obersten Chef bis zum letzten Helfer mit peinlichster Genauigkeit gearbeitet wird, so kann gar nicht gut genug geprüft, zu viel kontrolliert und zu oft nachgeschaut werden.

Handelt es sich gar um ein modernstes Düsenverkehrsflugzeug mit seinen Abertausenden von Bestandteilen jeglicher Art, so darf die Lösung nur lauten: Hervorragende Organisation und bestqualifizierte Kräfte für jede scheinbar noch so unwichtige Tätigkeit. Nur auf diese Weise ist es möglich, Zwischenfälle im Flugbetrieb praktisch unmöglich zu machen, den Luftverkehr so sicher zu gestalten, wie er heute ist, und zudem der Fluggesellschaft ein Mittel in die Hand zu geben, welches im Rahmen des menschlich Möglichen pünktlich eingesetzt werden kann.

Die Zuverlässigkeit und Arbeitsfreudigkeit des Personals einerseits, eine bis ins einzelne ausgeklügelte Organisation andererseits, schliessen Fehler bei den Revisionsarbeiten an einem Verkehrsflugzeug praktisch aus. Der Fluggast, der an Bord einer der blitzsauberen modernen Maschinen geht, verlässt sich mit vollem Recht darauf, dass im Hangar, in den Werkstätten und Laboratorien jeder seine Pflicht erfüllt hat.

Ein kurzer Besuch bei den Arbeiten im Rahmen der Generalrevision der DC-8, des bekannten Langstreckenflugzeugs, auf dem Flughafen von Kopenhagen, wo sich eines der technischen Zentren des Scandinavian Airlines System befindet, legt überzeugend dar, dass die technischen Wunderwerke in besten Händen sind und der heutige Luftverkehr keine Hexerei ist, sondern nur das Ergebnis einwandfreier, genauester Fachkenntnisse von Spezialisten, die ihren ganzen beruflichen Ehrgeiz darauf konzentrieren,

jährlich Tausenden von Passagieren eine ruhige, störungsfreie Reise von einem Kontinent zum anderen zu ermöglichen.

Was hier von der SAS gesagt wurde, gilt selbstverständlich in ebensolchem Masse für die Swissair, nehmen doch die beiden angesehenen Fluggesellschaften im Rahmen ihrer bewährten Zusammenarbeit die Revisionsarbeiten gemeinsam vor. R. F.



Die Triebwerkrevision des SAS — und für die DC-8 auch der Swissair — wird nicht in Kopenhagen selbst, sondern in Stockholm vorgenommen. Die Motoren werden nach erfolgter Prüfung auf dem Landweg nach Dänemark gebracht und im Rahmen der Gesamtrevision eingebaut

Die Funkenkammer – ein neues Forschungsgerät der Kernphysik

«Unter den Methoden, die zur Erforschung der Elementarteilchen dienen können, bilden diejenigen eine besonders wichtige Gruppe, die es ermöglichen, nicht nur einzelne Partikelchen nachzuweisen, sondern auch deren Flugbahn sichtbar zu machen. Das älteste

und daher wohl bekannteste Gerät dieser Art ist die Wilsonsche Nebelkammer, in der das hindurchfliegende geladene Teilchen durch Ionisierung entlang seiner Bahn einen feinen Nebelstrich aus kondensierten Wassertröpfchen erzeugt, der seinen Weg mar-