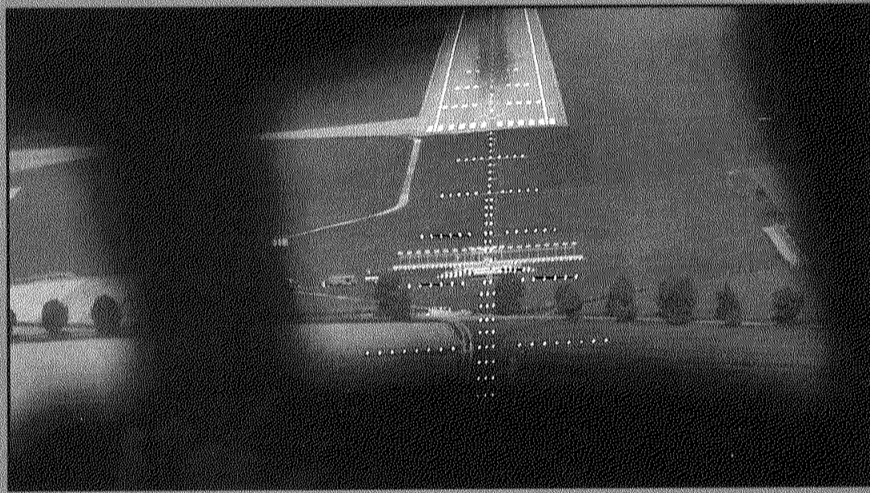


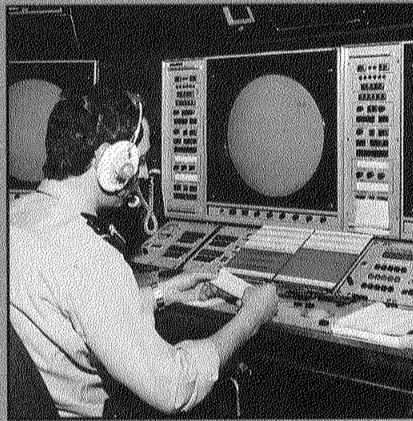
Knapp 14 Stunden weist der Flugplan für die Strecke Berlin — Havanna aus. Viel Zeit, in der man lesen, essen, schlafen und Gespräche führen kann. Mich reizte, in dieser Zeit die Arbeit der Besatzung zu verfolgen. Ich erhielt die Erlaubnis und flog.



Flugvorbereitung

Den Kommandanten "meiner" IL-62M wollte ich in der "Besetzungseinsatzlenkung" treffen. Hier melden sich alle Mitglieder der Besatzung vor dem Flug zum Dienst, erhalten ihre Arbeitsaufträge, erforderliche Unterlagen wie Überfluggenehmigungen, Gesundheitszertifikate und den Bordrechner. Doch "mein" Kommandant hatte sich diesmal früher als üblich zum Dienst gemeldet und seine Unterlagen bereits empfangen.

Also begeben wir uns zur Passagierabfertigung. Währenddessen gehen alle Besatzungsmitglieder durch die "Medizinische Vorstartkontrolle", lassen sich Blutdruck und Puls messen, nach dem Gesundheitszustand befragen. 90 Minuten vor dem Start treffe ich beim "Briefing" mit "meinem" Kommandanten zusammen. Das Arbeitspensum ist exakt abgestimmt. Informationen werden entgegengenommen: Wie ist das Wetter auf der Flugstrecke, am Zielflughafen, welche Ausweichflughäfen sind vorgesehen, wie ist dort die Wetterlage? Weiter: Gibt es Abweichungen von der regulären Flugstrecke? Und schließlich: Welcher "Track" (Flugkorridor) ist für den Nordatlantik-Überflug beantragt? Der Kommandant erhält Angaben über die kommerzielle Auslastung der Maschine, d. h. wieviel Passagiere und wieviel Luftfracht befördert werden. Einzelheiten der Flugstrecke werden besprochen, Angaben zur Flughöhe, Windrichtung etc. auf die Flugkarten übertragen. Dann geht es über das Rollfeld zum Standplatz der IL-62M DDR-SEM. Hier sind der Copilot und der Bordingenieur schon geraume Zeit mit der technischen Übernahme der IL-62M beschäftigt. Die Maschine wird betankt, der Copilot überwacht das Beladen mit Gepäck und Luftfracht. Lastverteilung und Schwerpunkt müssen genau stimmen, damit Stand- und Flugsicherheit gewährleistet sind. Dann begleite ich den Kommandanten bei seiner optischen Kontrolle der Maschine. Mängel würde er sofort erkennen. Doch alles ist in Ordnung.



An Bord

Erster Eindruck — es geht ganz schön betriebsam zu. Die Stewardessen bereiten die Kabine für die Passagiere vor, der 2. Flugzeugführer und der Bordingenieur erfüllen die letzten Positionen der technischen Übernahme der IL-62M. Jede Minute ist geplant, soll die Maschine pünktlich starten. Schließlich sind alle Vorbereitungen abgeschlossen. Die gesamte Besatzung trifft sich unter Leitung des Kommandanten in der Passagierkabine zum "Bordbriefing". Kurze Information an alle über Streckenverlauf, Flughöhe, Wetter, zu erwartende Turbulenzen, Anzahl der Passagiere in der Economy- und der First Class und — über meine journalistische Begleitung. Obwohl alles knapp und präzise zugeht, herrscht ein kameradschaftlicher Ton. Jeder kennt seine Aufgaben. Ich spüre, daß sich die Crew gemeinsam für das Wohl der Passagiere verantwortlich fühlt.

In etwa 20 Minuten wird jeder Passagier seinen Platz eingenommen und sein Handgepäck verstaut haben. Um die letzten Startvorbereitungen zu verfolgen, gehe ich ins Cockpit. Instrumente vor, neben und über mir — wer kann sie alle überblicken? Ich werde in die Sicherheitsvorschriften eingewiesen, über Sprechfunk verständigen sich Kommandant und Copilot mit der Flugsicherung im Tower und dem Bo-



denpersonal. Schließlich gibt der Kommandant die Weisung zum Anlassen der Triebwerke. Sekundenschnell fragt er Kennwerte zu Schmierstoff, Kraftstoff, Temperatur ab. Alles läuft normal.

13 Minuten nach dem Start sind wir auf 7 650 m Höhe. Nach Anweisung steigen wir auf unsere vorgesehene Flughöhe von 9 450 m. Die Startphase, für alle Besatzungsmitglieder anstrengend, ist beendet; der Kommandant schaltet den Autopiloten ein.

Bis zur Vorbereitung der Atlantiküberquerung verbleibt für den Kommandanten eine kleine Verschnaufpause — Gelegenheit, über Bordfunk die Passagiere zu begrüßen und ihnen einige Fluginformationen zu geben.

Atlantiküberquerung

90 Minuten nach dem Start überfliegen wir England und erwarten von der Bodenstation Shanwick die nochmalige Bestätigung für die geplante Überflugroute nach Kanada. Über Kopfhörer verfolge ich, wie der Copilot mit der Bodenstation Kontakt aufnimmt. Über Irland steigen wir auf die vorgeschriebene Flughöhe von 10 650 m. Der Autopilot wird zur Sicherung der Triebwerke eingeschaltet, ebenso die Seenotfrequenz, die der Copilot abhört. Aktuelle Wetterinformationen werden über Kurzwelle und UKW empfangen. Navigator und Komman-



dant bzw. Copilot beobachten jeweils getrennt Radarschirme, um frühzeitig Positionen anderer Flugobjekte zu erkennen.

Die folgenden dreieinhalb Stunden Flug bis zur technischen Zwischenlandung in Gander (Neufundland/Kanada) verlaufen bei gutem Wetter relativ ruhig, so daß sich die Besatzung im wesentlichen auf Kontroll- und regulierende Funktionen beschränken kann. Häufig genug treten aber Turbulenzen auf oder Gewitter — und da hat man im Cockpit alle Hände voll zu tun, um Unwettern auszuweichen, den Kurs zu halten und einen einigermaßen ruhigen Flug der Maschine zu sichern. Die relative Ruhe nutze ich, um mich im Cockpit gründlicher umzusehen und mir vom Bordingenieur die Vielzahl der Instrumente erklären zu lassen. Mit seiner Hilfe beginne ich, ein System in den Anzeigetafeln, Instrumenten und Schaltern zu erkennen: welche Geräte sind zur Sicherung und schnellen Kontrolle durch die einzelnen Besatzungsmitglieder mehrfach vorhanden, welche Anzeigetableaus müssen ständig verfolgt werden (z. B. die für die Fluggeschwindigkeit und -höhe), sind beim Start oder der Landung von besonderer Bedeutung, wo kann man den Treibstoffverbrauch je Triebwerk und die Treibstoffreserven ablesen. Ich zähle rund 120 Anzeigeelemente, 25 Anzeigetableaus und etwa 600 Schalter.

Bei den Stewardessen

Gern folge ich der Einladung der 1. Stewardess in die Pantry (Bordküche), um die dem Passagier verborgene Arbeit des "zweiten" Teils der Besatzung kennenzulernen. Die 156 Fluggäste haben seit dem Start ein warmes Mittagessen, Kaffee und einen Imbiß zu sich genommen. Die fünf Stewardessen beginnen nun mit den Vorbereitungen für das Abendbrot auf dem Streckenabschnitt Gander — Havanna. Jeder Handgriff muß "sitzen", verlangt eine reibungslose Zusammenarbeit. Man kennt sich zwar, doch jeder Flug bringt eine andere Zusammensetzung der Besatzung. Das bedeutet Abwechslung, erfordert aber auch jedesmal ein schnelles Aufeinandereingehen.

Zwischenlandung

Etwa eine Flugstunde vor Gander bin ich wieder im Cockpit. Wir haben 250 km/h Gegenwind, so daß wir nur noch mit einer tatsächlichen Geschwindigkeit von 600 km/h fliegen. Wir beginnen, die Flughöhe von 10 650 m zu verlassen, der Sinkflug wird etwa 40 Minuten dauern. Steuerbords sind die Eisberge vor Grönland zu sehen. Copilot und Navigator errechnen per Computer die Landedaten. Bei einer Flughöhe von 1 500 m gibt der Tower von Gander Anweisung zum Landeanflug. Die Besatzung kennt sich hier gut aus. Jeder der vier arbeitet genau, gibt knapp und eindeutig Informationen, Kommandant und Copilot führen Höhen- und Seitenrudder, Flughöhe, -geschwindigkeit und Landeentfernung werden angesagt, der Bordingenieur überwacht und steuert die Triebwerke. Dann das Aufsetzen auf der Landepiste. Wir rollen zu dem vom Tower vorgegebenen Standplatz. Nach dem Halt kommt die Gangway herangefahren, die Besatzung arbeitet die Kontrollpositionen "Nach der Landung" ab und bereitet die Maschine zur technischen Übergabe an die ablösende Crew vor.

Besatzungswechsel

Die Passagiere sind schon im Transitraum. Währenddessen packt die Besatzung ihre Sachen zusammen, begrüßt die Kollegen, die den Flug nach Havanna fortsetzen. Sie waren schon vor zwei Tagen mit einer INTERFLUG-Linienmaschine nach Gander vorausgeflogen. Drei komplette Besatzungen (einschließlich Stewardessen) sind für zwei Linienflüge unterwegs, die eine von Donnerstag bis Montag früh, die zweite von Donnerstag bis Sonnabend früh und die dritte von Sonnabend bis Montag früh. Ich verabschiede mich von der Besatzung und stelle mich dem Kommandanten vor, verfolge, wie auch er das Flugzeug inspiziert und die Flugun-

terlagen übernimmt. Etwa 40 Minuten nach der Landung (einschließlich Betanken) ist die Maschine wieder startbereit, die Passagiere kommen zum Flugzeug zurück. Kurz darauf sind wir bereit zum "Anlassen". Wir rollen zum Start, heben von Neufundland ab und erreichen die vorgesehene Flughöhe von 9 450 m nach 20 Minuten. Wir fliegen entlang der Küste von Nordamerika, erhalten die Erlaubnis, die gewünschte (weil ökonomischere) Höhe von 11 300 m einzunehmen, überfliegen die Bahamas.

Landeanflug mit Umweg

Rund viereinhalb Stunden nach dem Start in Gander Funkkontakt mit dem Tower in Havanna, über Kopfhörer höre ich mit: 28°C Wärme (in Neufundland war Frost und noch viel Schnee) und "Havanna geschlossen". Das bedeutet Ausweichflughafen, warten und möglicherweise verspäteten Rückflug am nächsten Tag. Unsere Maschine erhält von der kubanischen Bodenstation als Ausweichflughafen Camagüey zugewiesen. Souverän bereiten der Flugkapitän und seine Besatzung den Landeanflug vor. Es ist inzwischen 1.25 Uhr MEZ, nach Ortszeit erst 19.30 Uhr. Wir überfliegen die Stadt in einem weiten Bogen, sehen vor uns die Lichter der Flughafenbeleuchtung. Die notwendigen Informationen und Weisungen zur Landung wiederholen sich. Präzise setzen wir auf. In diesem Moment kommt über Funk die Mitteilung "Havanna ist offen!" Zu spät! Nun müssen wir erst tanken. Um 4.00 Uhr fliegen wir Havanna an, unter uns das Lichtermeer der Stadt, die Uferstraße, der Malecon. Das Landemanöver ist für mich nun schon fast Routine. Das Können der Besatzung läßt alles ruhig und problemlos verlaufen. Wir rollen über die Betonpiste vor das Flughafengebäude. Ein langer Flugtag geht zu Ende. Aber noch muß die Besatzung in die Stadt ins Hotel fahren. Gegen 5.45 Uhr wird sie dort sein und 17.15 Uhr wieder in Richtung Gander starten ...

Friedbert Sammler