



KOD.VK Ebb 6002



KOD.VK Ebb 6002



KOD.VK Ebb 6002

Oben: Der Erstflug des Condor Jumbos nach Mallorca bot einen willkommenen Anlass für diverse Sonderveranstaltungen.

Das Unternehmen Triumph präsentierte zum Beispiel während des Fluges seine Bademodenkollektion '71.

Gegenüber: Auch im Cockpit der 747 unterstützt ein Bordingenieur die beiden Piloten bei der Arbeit.

Auf diesem Bild ist er gerade damit beschäftigt, mittels Rechenscheibe die Start- und Triebwerksdaten für den nächsten Flug festzulegen.

Die mit dem Rechenschieber eng verwandten Rechenscheiben haben sich auch noch lange nach der Einführung der elektronischen Taschenrechner in der Luftfahrt behaupten können. Denn mit ihrer grafischen Darstellung können sie Zusammenhänge besser als bloße Zahlen vermitteln. Daher werden diese simpel anmutenden Geräte auch heute noch gerne zur Ausbildung neuer Flugzeugführer verwendet.

Unten: Ein eindrucksvoller Anblick. Die Condor Jumbos Fritz und Max 1972 zusammen auf dem Vorfeld des Flughafens Düsseldorf-Lohausen.

Max wurde in diesem Jahr als zweiter Condor Jumbo bereits ab Werk mit 10 Fenstern pro Seite auf dem Oberdeck ausgeliefert. Fritz gehörte dagegen zu den wenigen Maschinen der Baureihe 747-200, die mit nur 3 Fenstern an dieser Stelle gebaut wurden. In der folgenden Wintersaison wurde Fritz bei einem längeren Aufenthalt in der Werft ebenfalls auf die 10-Fenster-Variante umgerüstet.

Am Anfang der siebziger Jahre stellte die Boeing 747 einen wahren Quantensprung in Sachen Größe da. Während viele Flughäfen noch mit der Umstellung auf Jetflugzeuge an sich zu kämpfen hatten, war der Gedanke an die Abfertigung von fast fünfhundert Menschen für einen einzigen Flug geradezu erschreckend. Verglichen mit der bis dahin als groß erachteten Boeing 707 konnte der Jumbo Jet das 2,5-Fache an Passagieren befördern (Ein Airbus A380 kommt dagegen nur auf 30% mehr Sitzplätze als eine Boeing 747-400). Besonders an den Sonnenzielen der Condor war kein Flughafen auf die Abfertigung eines solchen Riesen wirklich vorbereitet.

Geeignete Landbahnen zu finden, war dabei noch das geringste der Probleme. Aufgrund seiner genialen Tragflächenkonstruktion mit Dreifach-Spalt-Klappen begnügt sich der Jumbo Jet trotz seiner gewaltigen Größe mit vergleichsweise kurzen Start- und Landestrecken. Doch weder Warteräume noch die Gepäckabfertigung oder gar die Zoll- und Einreiseabfertigung an den meisten Zielflughäfen der Condor waren zu dieser Zeit einem Massenansturm von fast 500 Reisenden aus nur einem einzigen Flugzeug gewachsen. Kreative Lösungen waren also wieder einmal gefragt.

Ihren Einfallsreichtum hatte die Condor ja bereits vielfach unter Beweis gestellt. So fanden sich auch bald viele gute Ideen für all die zunächst unlösbar erscheinenden Probleme beim Betrieb eines Jumbo Jets im Charterverkehr.

Damit die Fluggäste den in der Regel noch zu kleinen Warteräumen entgegen konnten, wurde bereits sehr früh mit dem Einsteigevorgang begonnen. Die Gäste konnten die zusätzliche Zeit an Bord nutzen, um den fliegenden Riesen ausgiebig zu besichtigen. Schließlich war der Jumbo Jet an sich ja noch eine besondere Attraktion. Damit die Passagiere sich an Bord besser zurechtfinden konnten, war die Kabine durch verschiedenfarbige Sitzbezüge in vier Bereiche unterteilt, zu denen jeweils Bordkarten in der passenden Farbe ausgegeben wurden. Zum Teil gaben die Reiseveranstalter die Bordkarten bereits im Hotel aus, was die Abfertigung natürlich noch weiter vereinfachte.

Die Passagieressen für den Rückflug sollten, abgesehen von Langstreckenflügen, zunächst bereits in Deutschland mit an Bord genommen werden, da die Catering-Unternehmen an den Zielflughäfen noch nicht über genügend Kapazitäten für so viele Mahlzeiten verfügten.



Copyrighted Material



Copyrighted Material

www.ursa-minor-Verlag.de