

Heino Caesar



Der Kapitän

Buch 2

**Der ersten Generation der Lufthansa-
Nachwuchspiloten gewidmet**

Inhaltsverzeichnis

BUCH

TEIL 5 (1)

Anmerkung

Kapitel 1: Kapitänstraining auf Convair, November 1962

Kapitel 2 : Convair 440 Juli 1963

Kapitel 3 : Vickers-Viscount 814 D Februar 1965
Trainingsunfall

Kapitel 4 : B 727 Januar 1966 – Sept. 73

Geschichte der B 737

1968-er Revolten

Mondlandung und v. Braun

Verlust des 100. Starfighters

Anschläge auf zwei Flugzeuge

Erste B 747-130

Einführung der 727-200 (B)

Bewerbung als Sicherheitspilot

Erster Lotsenstreik, Geschichte der Flugsicherung

B 727-Bruchlandung

Olympiade in München und Überfall

Concorde und Unfall in Paris

Airbus und deutsche Serienflugzeuge

Vorbereitung auf die DC-10

Hongkong-Training

Nachwort

Anhang

ANMERKUNG

Erinnern erhebt keinen Anspruch auf historische Genauigkeit. Auch Geschichtsforschung kommt je nach Ansatz zu unterschiedlichen Bewertungen.

Man kann der Ansicht sein, Erzählen sei meistens mit Verfälschung der Tatsachen verbunden. Zwar ist jede Wahrnehmung subjektiv und beeinflusst von den unterschiedlichsten Gemütslagen, und auch das Gedächtnis mag Geschehnisse durch selektive Erinnerung im Nachhinein verzerren, aber ich bin überzeugt, dass eine objektiv genaue Beschreibung beobachtbarer Abläufe in akzeptablen Grenzen möglich ist.

Die Unwägbarkeiten liegen darin begründet, mit den unvollkommenen Mitteln von Sprache und Schrift nicht mit der gewünschten Präzision kommunizieren zu können.

Meine Übermittlung verschlüssle ich durch das unbewusste Einfliessen persönlicher Empfindungen. Diese grobe Verständigungsform trifft beim Empfänger auf eine von mir nicht einschätzbare Geisteshaltung, die von dessen Aufgeschlossenheit, Intellekt, Charakter, Erziehung, Erfahrung und Gemütslage abhängig ist.

Er entschlüsselt die Botschaft in einer mir unbekannten Weise, die es unmöglich macht, zu erkennen, ob meine Gedanken so aufgenommen wurden, wie von mir beabsichtigt.

Der Vorteil des Schreibens liegt darin, dass die Wortwahl der Aufzeichnungen wiederholt auf ihre Differenziertheit überprüft werden kann, in unterschiedlicher geistiger und körperlicher Verfassung, in kritischer Distanz zu mir selbst.

War es so, und kann es so verstanden werden?

Und noch etwas entfällt: das Aussehen und die Körpersprache.

Ich stoße nicht schon deshalb auf Ablehnung oder Zweifel, weil meinem Gegenüber meine Erscheinung, die Aussprache oder Gestik nicht behagen.

Er muss mir auch nicht zuhören, er legt das Buch einfach zur Seite. Nichts zwingt ihn, höflich zu bleiben oder angestrengt die Form zu wahren, ein wesentlicher Vorteil in unserer distanzierten Beziehung.

Warum also sollte eine hinreichend genaue Übermittlung des Geschehenen auf diese Weise nicht erreicht werden können?

TEIL 5

1. Kapitel

Am 5. November 1962 begann für die Copilotengruppe des zweiten Lehrgangs von Nachwuchsflugzeugführern der neuen Deutschen Lufthansa, kurz 2. NFF genannt, der dreiwöchige theoretische Grundkurs für die Convair 440 „Metropolitan“ in der DLH-Technischen Schule Hamburg.

Die jungen Männer im Alter von 27 bis 30 Jahren waren nach ihrer etwas über zweijährigen Ausbildungszeit in der firmeneigenen Flugschule in Bremen (Buch1, „Strasse zum Himmel“) seit 1958 im Liniendienst der Gesellschaft eingesetzt worden, hatten verschiedene Flugzeugtypen als Zweite und Erste Offiziere vorwiegend im Langstreckeneinsatz geflogen und sollten jetzt wieder auf das kleinste Muster, die zweimotorige Propellermaschine „Convair“ umgeschult werden, um dort frei werdende Kapitänsstellen zu besetzen. Die Gesellschaft besaß jetzt 39 Flugzeuge bei einem Personalstand von 12.400 Personen und beförderte fast zwei Millionen Passagiere im Jahr.

In San Diego, Kalifornien, hatten sich 1943 zwei Firmen zu dem Hersteller Consolidated Vultee Aircraft zusammengeschlossen (der 1954 in die General Dynamics Corporation eingegliedert wurde, um ein Standbein in der Militärproduktion zu gewinnen) und als Nachfolger der DC-3 einen eleganten, praktischen, zweimotorigen Ganzmetalltiefdecker mit 40 Sitzen entwickelt, der mit seinem kreisrunden Rumpfquerschnitt, einer Druckkabine, Bugfahrwerk, Hydraulik für Fahrwerk und Klappen sowie Seitenruderunterstützung im Kurvenflug, mit rechteckigen

Fenstern, einer bordeigenen Treppe und zwei bulligen Doppelsternmotoren von anfänglich je 1000 PS in ovalen Gondeln 20 Jahre lang dominierend im Kurzstrecken-Verkehr werden sollte.

Den Anstoß zum Bau hatten American Airlines mit der damals unerhörten Order von 100 Flugzeugen gegeben. Der Erstflug des aus dem Militärmodell CV 110 weiterentwickelten und nach der Firma Convair CV 240 genannten Typs fand am 16. März 1947 in San Diego statt, der erste Linienflug am 1. Juni 1948 bei American Airlines. 1952 vergrößerte der Hersteller die Ausmaße für das Modell **CV 340** auf eine um 4,2 m verlängerte Spannweite von 32,1 Meter, die Länge um 1,2 auf 24,8 m bei einer Höhe des Seitenruders von 8,58 m für jetzt 44 Passagiersitze; die beiden Pratt & Whitney-Motoren R-2800 erbrachten nun eine Reiseleistung von je 1200 PS, die Flügelfläche betrug 86 qm, die Flächenbelastung 248 kg/qm.

Diesen Typ führte die US-Linie United am 16. November 1952 auf dem inneramerikanischen Streckennetz ein.

Es herrschte in diesen Jahren eine erbitterte Auseinandersetzung zwischen den USA und Großbritannien um die technische Vorherrschaft im Bau ziviler Verkehrsflugzeuge. Der erste kommerzielle Jet war 1952 mit der britischen De Havilland Comet 1 erschienen; die welterste Maschine mit Antrieb durch Propellerturbinen, die viermotorige Viscount von Vickers in Weybridge, hatte ihren Erstflug bereits am 16. Juli 1948 absolviert und leistungsfähigere Folgeserien standen bereit.

Für die deutsche Vorbereitungsfirma der Nachkriegs-Fluggesellschaft, wegen des noch herrschenden Verbots ziviler Luftfahrt „Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf (Luftag)“ genannt, die unter dem Vorsitz eines Mitglieds des Vorkriegsdirektoriums mit leitenden Ingenieuren und Kaufleuten der alten Lufthansa arbeitete, war die Auswahl der Typen schwierig. Man entschied sich schließlich

konservativ für einen bewährten Flugzeugbauer und die bessere amerikanische Werksunterstützung, bedingt durch harten Konkurrenzkampf in den USA.

Von dem Muster CV 340 kaufte die Nachkriegs-Lufthansa ihre ersten vier Maschinen ab der Seriennummer 148, die am 1. April 1955 mit zunächst vier innerdeutschen Strecken den Linienverkehr aufnahmen. Der Erstflug lief von Hamburg über Düsseldorf und Frankfurt nach München, dort startete die Gegenmaschine auf der gleichen Route. Dieser Flug kostete hin und zurück 317 Deutsche Mark.

Auf ihm wurde ein (im Gegensatz zur alten Lufthansa im Flugpreis inbegriffenes) Kaffeegedeck serviert, bestehend aus zwei Tassen Kaffee, zwei Stück Gebäck (einem Fruchttörtchen und einem Kopenhagener) und einem Gläschen Weinbrand.

Das anschließend angebotene Menü bestand aus 150 ccm legierter Suppe, 150 Gramm kaltem, entbeintem Geflügel mit Bier und Steinhäger Schnaps. Zur leichten Erfrischung auf der letzten Etappe gehörte auch ein Manhattan-Cocktail: Whisky und roter Wermut gemischt und mit einer Maraschino-Kirsche garniert.

Am 15. Mai 1955 wurde mit dem Anflug von Madrid der europäische Auslandsverkehr eröffnet, der am 16. 5. nach London, am 17. 5. nach Paris und am 2. 10. nach Lissabon führte. Am Ende des Jahres 1955 gehörten schon 97 ehemalige Lufthansa- und Kriegspiloten, ferner für die inzwischen dazugekauften vier Langstreckenmaschinen Lockheed-Superconstellation Flugingenieure, Funker, Navigatoren und 54 Stewardessen und Stewards zum fliegenden Lufthansa-Personal.

Convair verbesserte den Typ weiter auf das **Modell 440 „Metropolitan“**: Eine 185 kg schwere Fiberglasschicht wurde zur Schalldämmung als innere Rumpfverkleidung eingebaut und die Auspuffrohre mündeten in einer rechteckigen Schubdüse, die den Vortrieb um 4 % erhöhte.

Die erste CV 440 mit bis zu 50 Sitzen wurde am 10. Februar 1956 bei der US-Gesellschaft Continental in Dienst gestellt.



Convair CV-340 in der Anfangsbemalung von 1955.

Lufthansa erwarb weitere sechs CV 440, die ab 1. April 1957 in den Liniendienst gingen. Jedes dieser Flugzeuge kostete eine Million Dollar, 4,2 Millionen Deutsche Mark.

1957 bot Convair einen Umrüstsatz an, den auch Lufthansa kaufte und mit dem die ersten vier 340-Maschinen auf den Metropolitan-Standard gebracht wurden. Die CV 440 hatte ein Leergewicht von 14.750 kg, ein maximales Startgewicht von 22.560 kg, ein maximales Landegewicht von 21.633 und eine Nutzlast von etwa 5.300 kg, was ausreichend war für die volle Passagierzahl von jetzt 48 und eine Tonne Fracht in zwei Laderäumen vorn und hinten. Die ökonomische Reisegeschwindigkeit lag bei 420, die Landegeschwindigkeit bei 175 km/h. Die Startstrecke bei Höchstgewicht betrug 1600 Meter bis 12 m Höhe, die Landestrecke aus 15 m 1300 Meter.

Die Integrale tanks in den schmalen, geraden Tragflächen fassten maximal 6550 Liter hochoktanigen Flugbenzins, der

Treibstoffverbrauch der beiden Pratt & Whitney R-2800 CB 16/17 Doppelsternmotoren von je 18 Zylindern mit 46 Litern Hubraum und 1864 kW oder 2535 Start-PS lag bei zusammen 640 Liter/Stunde, die Ölverratmenge betrug 115 Liter pro Triebwerk. Jeder Motor trieb ähnlich der Propellerturbinenmaschine Vickers-Viscount einen an den Blattenden rechteckig (um zu vermeiden, dass die Propellerspitzen in die Schallgeschwindigkeit und unproduktive Verwirbelung gerieten) abgeschnittenen verstellbaren Hamilton-Dreiblattpropeller von 4,1 Meter Durchmesser an.

1958 -die ersten brauchbaren Langstreckendüsensmaschinen tauchten auf wurde die Produktion dieses zeitlos schönen und praktischen Flugzeuges bei Convair eingestellt. Einschließlich der vom Militär gekauften waren von den Serien 240 bis 440 zusammen 1100 Maschinen ausgeliefert und von über 30 Fluggesellschaften weltweit eingesetzt worden, ein damals beispielloser Erfolg für den Hersteller.

Sie blieben von allen Verkehrsflugzeugen mit Kolbenmotoren am längsten im Einsatz und wurden außerhalb Europas teilweise noch auf Propellerturbinen umgerüstet.

Bei Lufthansa flogen sie bis 1968 und konnten anschließend wegen ihres hervorragenden Zustands erfolgreich verkauft werden.

Convair baute danach als viermotoriges Langstrecken-Düsensflugzeug die CV880/990-Coronado, die auch von Swissair eingesetzt wurde, aber mit einem Startgewicht von nur 116 Tonnen und einer Reichweite von 6000 km in mehrfacher Hinsicht problematisch geriet und gegen die besseren Konkurrenzmodelle von Boeing und Douglas keine Chance hatte. Nach nur 37 gebauten Maschinen wurde die Reihe aufgegeben.

1965 schließlich endete der Flugzeugbau bei Convair, die Firma fertigte jetzt Einzelteile, Raketen und

Marschflugkörper, wurde 1994 an Boeing verkauft und dort in den Militärkomplex eingegliedert.

Die Copiloten waren von Frankfurt nach Hamburg, den Einsatzort der Kurz- und Mittelstrecken zurückversetzt worden, der Unterricht in der Werft fand am Dienstort statt, sie bekamen keine Tagegelder und suchten sich Schlafgelegenheiten bei Verwandten, Freunden oder in preiswerten Pensionen, für das Essen gingen sie in die Werftkantine.

Der Frontal-Unterricht wurde von Ingenieuren der Technischen Schule gehalten, für die Systeme erhielten sie gelochte und in blaue Pappdeckel geheftete, von Lufthansa erstellte Unterlagen, die sie mit Notizen ergänzten: Zelle und Türen, Fahrwerke und Steuerungsanlagen, Hydraulik und Elektrik, Druck- und Klimaanlage, Triebwerk und Luftschaube, Schwerpunktsberechnung und Betriebsdaten, Instrumente mit Versorgung und Umschaltmöglichkeiten, Ausrüstung für Notfälle und Vereisungsschutz.

Wie üblich wurden nur Aufbau und Technik der Maschine vermittelt, Anwendung und Verfahren waren dem späteren Flugtraining vorbehalten. Über die Betriebsdaten und allgemeine Navigationsregeln hinaus existierten über die spezifischen Flugverfahren nur wenige Unterlagen, welche die Anflüge und Platzrunden betrafen. Aber ihre fünfjährige Erfahrung auf der Linie mit bereits zwei Umschulungen trug Früchte, das Verstehen und Einprägen fiel bei diesem überschaubaren und praktischen Flugzeug leicht. Es kam darauf an, alle bisher verwendeten Daten und Griffmuster aus dem Gedächtnis zu tilgen und sich die neuen einzuprägen.

Der Lehrgang schloss mit einem schriftlichen Fragetest ab, bei dem auch umfangreiche Beschreibungen der Systeme gefordert wurden. Wie immer mussten mindestens 70 % erreicht werden, was keine Schwierigkeiten machte.

Am 30. November 1962 waren sie fertig, nach zwei freien Tagen ging es auf Strecke.

Es begann mit einer kurzen Einführung, bei der sie als dritte Piloten auf dem klappbaren Beobachtersitz im Durchgang zwischen den in Blechetageren verschraubten Radio- und Elektrikanlagen hockten, zum Ärger der Besatzung den Stewardessen den Durchgang zu den vorderen Sitzen versperrten und sich anhand der Karten die Routen, Anflüge und Handhabung der Maschine ansehen sollten. Für ihn war es eine Farce, denn nach nur einem dieser Flüge nach Frankfurt und Genf-Cointrin begann das bei Copiloten verkürzte Flugtraining, für das er bei dem Flottenchef der Convair, einem älteren Kriegspiloten eingeteilt war.

Sie flogen als LH 200 nach Kopenhagen-Kastrup, wo die Maschine 3,5 Std. Standzeit hatte, bevor es als LH 201 nach Hamburg zurückging. Der Erste Offizier stieg aus, zwei Auszubildende nahmen nacheinander den rechten Sitz ein, der Kapitän ließ die Motoren wieder an und sie flogen Platzrunden. Es ging nur um Start- und Landetraining.

Es gab seit 1962 kurze Beschreibungen der Manöver, im Übrigen sagte der Lehrer einmal, wann was wie gehandhabt wurde, danach musste man es begriffen haben. Langsame taten sich dabei schwer. Nach 01:05 Stunden hatte er selbst 10 Landungen gemacht und der Nächste kam an die Reihe. Da er vorher fast drei Jahre lang die großen Boeing 707- und 720-Düsenmaschinen mit deutlich anderem Flugverhalten geflogen hatte, machte besonders die Umstellung auf eine veränderte Optik im Endanflug anfänglich Mühe und man musste sich zwingen, dichter an die Erde heranzufliegen und das Gas früher herauszunehmen.

Anschließend ging es zur Parkposition zurück, es wurde aufgetankt, der verantwortliche Copilot kehrte auf seinen Sitz zurück, und nach einer Stunde Flugzeit landeten sie wieder in Hamburg-Fuhlsbüttel. Das Gleiche wiederholte sich an den beiden Folgetagen, am vierten übernahm ein

anderer Prüfkapitänen der Flotte das Training für einen Abschlussflug und überzeugte sich davon, dass sie das Flugzeug bei Start und Landung ausreichend beherrschten.

Nach 4:27 Stunden eigener Zeit am Steuer mit 30 Landungen wurde er als Erster Offizier in den Convair-Liniendienst geschickt, wo die eigentliche Arbeit beginnen sollte, denn zur Erlangung der Kapitänslizenz mussten sie mindestens 150 Flugstunden als Copilot auf dem Muster nachweisen.

Die Grundzüge der Behandlung großer Kolbenmotoren waren ihm von den viermotorigen Superconstellations her vertraut, auf denen er seine Laufbahn als Zweiter Offizier im Langstreckendienst begonnen hatte, die Aufgaben eines Copiloten auf einem Zwei-Piloten-Flugzeug von der Vickers-Viscount, auf der er 1959 eingesetzt worden war. Daher waren sie es auch gewohnt, dass alle Flugbetriebsdaten der Convair in angloamerikanischen Maßeinheiten angegeben waren, die Volumina in pints, quarts und Gallonen, die Rauminhalte in Kubik-Zoll und -Fuß, die Gewichte in pounds, die Leistung in horsepower (1,015 PS), die Drücke in psi (Pfund pro Quadratzoll), der Luftdruck in Zoll Quecksilbersäule.

Die Belade- und Schwerpunkts-Formulare aber waren in Kilogramm ausgewiesen, die Betankung erfolgte in Litern, Imperial- oder US-Gallonen und musste für die Gewichte je nach spezifischer Dichte in Kilos umgerechnet werden.

Es war ein heilloses Durcheinander, unakzeptabel und fehlerträchtig, aber die ICAO erwies sich gegenüber nationalen und kulturellen Eigenbröteleien als hilflos. Diese Internationale Zivile Luftfahrtorganisation war 1944 im Zweiten Weltkrieg von Regierungsvertretern alliierter und neutraler Länder als Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in Montreal gegründet worden, um Standardisierung und Verbesserung aller der Luftfahrt dienenden Anlagen und Ausrüstungen voranzutreiben und

entsprechende Empfehlungen auszusprechen, konnte sich aber auf den alle drei Jahre stattfindenden Konferenzen von Vertretern der nationalen Aufsichtsbehörden selten einigen. Flugsicherheit schien gegenüber eifersüchtig verteidigten nationalen Eigenheiten einen nur untergeordneten Stellenwert zu besitzen.

Es hatte bereits dazu geführt, dass eine in der Schweiz gestartete Convair aufgrund eines nicht rechtzeitig erkannten Tankfehlers mit fatalen Folgen im Englischen Kanal notwassern musste, einem Gewässer, das der Franzose Louis Bleriot bereits 1909 problemlos in seinem Bleriot XI-Eindecker, einem Rumpf aus Holz, Leinen und Draht hinter einem 50 PS-Motor in 27 Minuten überquert hatte, womit er ein Preisgeld von 1000 Pfund gewann, und das schon 1785 der Franzose Jean-Pierre Blanchard und der Amerikaner Dr. John Jeffries mit einem Wasserstoffballon in der Gegenrichtung überflogen hatten.

Sie bedienten die neun westdeutschen Verkehrsflughäfen Hamburg, Bremen, Hannover, Köln, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg und München über die Luftstraßen Gelb-9 und -10, der ADR 197, Grün-1 und Blau-5, -6 (die Farben standen für Richtungen und waren durch die Amerikaner eingeführt worden), wechselten bei niedrigen Flughöhen die QNHs (auf Meereshöhe bezogener Luftdruck zur Höhenmesserkalibrierung) in sechs verschiedenen Regionen und verbanden die deutschen Häfen jetzt mit Kopenhagen, London, Genf, Wien, Zürich und gelegentlich Paris, da die längeren europäischen Strecken die viermotorige Propellerturbinenmaschine Vickers-Viscount übernommen hatte.

Wann immer es ging flog er in seiner Freizeit nach Frankfurt und konnte den zweiten Geburtstag seiner Tochter in ihrer Wohnung in Darmstadt verbringen, die er als Copilot auf Langstrecke gemietet hatte. Die Kleine lief und

plapperte, dass es eine Freude war und jedes Mal fiel ihm der Abschied schwer.

Die Einsatzplanung in Hamburg erstellten und verwalteten zwei im Flottenbüro sitzende Damen. Ob sie ihn nun sympathisch fanden oder einem jungen Familienvater einen Gefallen tun wollten, auf jeden Fall hatte er auch die drei Weihnachtsfeiertage frei, musste aber am letzten Abend wieder nach Hamburg aufbrechen.

Die Einsätze dauerten zwischen drei und fünf Tage mit zwei bis sechs Strecken pro Tag, wobei sie meistens durch die Bundesrepublik pendelten. Die Flugzeiten betrugen 40 bis 90, die Bodenzeiten dazwischen 30 bis 40 Minuten.

Das Verhältnis zu der hier eingesetzten Kapitänsgruppe der 10 bis 15 Jahre älteren Kriegsflieger war generell gut und kameradschaftlich, aber nie vertraulich. Das Arbeitsklima unterschied sich erheblich von dem auf der Langstrecke.

Die Kapitäne sahen in ihnen zukünftige Kollegen, vielleicht sogar Vorgesetzte und behandelten sie entsprechend. Es führte zu einer ausgewogenen Arbeitsverteilung nicht nur bei den zu fliegenden Strecken, sondern auch allgemein an Bord.

Die Arbeitsorganisation der Piloten war abgesehen von der Anordnung einiger Schalter und Hebel seitens der Hersteller niemals systematisch durchdacht und festgeschrieben worden, sondern der Beurteilung der Kapitäne situationsabhängig überlassen. Diese waren jedoch ihrer militärischen Ausbildung entsprechend zu Einzelkämpfern geformt worden, die geneigt waren, niemandem außer sich selbst zu vertrauen. Aber die Anerkennung der Copiloten als gleichwertige Partner und die allgemein angenehme, zuweilen sogar fröhliche Atmosphäre an Bord begünstigten eine sinnvolle Verteilung der zu erledigenden Aufgaben, welche die Wirksamkeit des Gespanns erhöhte und Überlastung des Einzelnen vermied.

Dieses war leider nicht verbindlich geregelt, sondern der Einsicht und Einstellung der in dieser Hinsicht ungeschulten Kapitäne überlassen, wodurch sich Unterschiede ergaben, die Unsicherheiten und Missverständnissen Vorschub leisteten.

Jede freie Stunde verbrachte er damit, die Tageszeitungen nach Wohnungsangeboten durchzusehen, wobei er sich auf kleine Häuser in den preiswerteren Randgebieten Hamburgs konzentrierte. Im vergangenen Sommer hatten seine Frau und er beschlossen, ein zweites Kind zu bekommen, und nach eingehendem Studium aller beitragender Faktoren und Umstände wie Lebensdauer von Ei und Spermien und deren zyklusabhängiger Marschgeschwindigkeit den Zeugungszeitpunkt auf den Eisprung festgelegt, so dass mit 80%iger Wahrscheinlichkeit dieses Mal die Geburt eines Sohnes zu erwarten war. Seine Frau war im sechsten Monat schwanger, und er wollte den Umzug so schnell wie möglich bewerkstelligen. Schließlich fand er im Vorort Tonndorf ein kleines Haus, das ein älteres Ehepaar vermieten wollte. Es stand in einer Reihe ähnlicher, einfacher Einfamilienhäuser, die alle oben unter dem Spitzdach eine Etage besaßen und im Dritten Reich mit anteiliger Eigenleistung errichtet worden waren. Es besaß hinter der seitlichen Eingangstür einen Flur, die Treppe nach oben, eine verhältnismäßig große Küche und ein über die Vorderfront reichendes Zimmer mit zwei Fenstern. Oben lagen das Schlafzimmer und ein schwarzgekacheltes Bad.

Man hatte hinten zu dem großen, eingezäunten Garten hin ein zweites Zimmer angebaut, auf dessen Flachdach sich eine Terrasse befand, die vom Obergeschoss aus zugänglich war und vorwiegend zur Wäschetrocknung benutzt wurde. Im langgestreckten Garten war seitlich ein Spargelbeet angelegt, auf dem Rasen standen Obstbäume und in der Mitte lag eine halb in die Erde gegrabene, mit Maschendraht überspannte Voliere, in der man früher Hühner oder

Kaninchen gehalten hatte. Ein angebauter, überdachter Teil diente als Geräteschuppen.

Am Ende des Grundstücks stand, von Bäumen verdeckt, ein langer vierstöckiger Wohnblock, der den Lärm der nach Lübeck führenden Bundesstrasse 75 abschirmte.

Es gefiel ihm. Die Monatsmiete von 300 DM verschlang zwar fast ein Viertel seines Nettoverdienstes, aber die Vermieter erklärten ihm, er habe freie Hand, falls er innen oder außen etwas verändern wolle.

Sie beschlossen, den großen Erdgeschossraum an der Frontseite, der leichter zu beheizen war, mit zwei Kinderbetten, Wickeltisch und Laufstall als Kinderzimmer einzurichten, und das Gartenzimmer als Wohnraum zu nutzen. Die Eckbank mit Tisch fand unter dem Fenster der Küche Platz, in der auch gegessen wurde.

Das Haus hatte eine einfache Zentralheizung, die von dem Narag-Ofenherd in der Küche mit Koks befeuert wurde. Über dem Herd lag ein großer, verkleideter Wasserboiler, der die Heizung versorgte. Der Koks musste aus einem kleinen feuchten Kellerraum unter der Küche in Schütteln heraufgetragen werden.

Spätabends wurde noch einmal Kohle aufgelegt, und im Winter stellte man sich morgens den Wecker, um nachzulegen, bevor das Feuer erlosch. Während der Heizperiode bedeutete das für eine meist allein bleibende Frau mit bald zwei kleinen Kindern eine erhebliche Belastung. Für die fünf Sommermonate gab es einen zusätzlichen Elektroherd, in dieser Zeit wurde Warmwasser für Küche und Bad von elektrischen Durchlauferhitzern geliefert.

Er malte, ließ tapetieren und an vier freien Tagen im Januar 1963 zogen sie um. Während der Lastwagen einen vollen Tag brauchte, rollten sie in ihrem grünen VW 1200-Käfer in sieben Stunden von Darmstadt bis zu ihrer neuen Behausung. Das Handgepäck war hinter der Rückenlehne der hinteren Bank unter der Heckscheibe und in dem

flachen Raum über dem Tank unter der vorderen Haube verstaut, die Rücksitze und Fußräume beiderseits des Getriebetunnels als Spielwiese für die Tochter ausgestopft.

Die Autobahn nach Hamburg war inzwischen bis zu den Elbbrücken fertig gestellt, von da an ging es durch die Stadt. Von dem Haus bis zum Flughafen im Norden brauchte er von nun an 30 Minuten. Zwischen der Endstation der Straßenbahlinie 9 in einer Umkehrschleife und der alten Zeppelinbahn stand den Besatzungen ein Stück Wiese als Parkplatz zur Verfügung, von dort waren es fünf Minuten Fußmarsch mit dem Gepäck zu den Lufthansabüros im Nordflügel des Gebäudes über der Aussichtsterrasse.

Die unlogisch und unnötig aufwendig wirkenden drei Standorte der Nachkriegsfirma waren bei der Neugründung nach Auslaufen des zehnjährigen Luftfahrtverbots der Siegermächte entstanden. Der ehemalige Oberbürgermeister von Köln und später mit der denkbar geringsten Mehrheit von einer Stimme (seiner eigenen) zum ersten Nachkriegskanzler Westdeutschlands gewählte Konrad Adenauer hatte in schöner Familientradition seinen Sohn zum Oberstadtdirektor von Köln gemacht und diesen angewiesen, auf jeden Fall dafür zu sorgen, dass die Hauptverwaltung der prestigeträchtigen Firma ihren Sitz in Köln nahm und nicht etwa im „roten“ Frankfurt.

Der Sohnemann spürte und bot der späteren Lufthansa ein Verwaltungsgebäude in der Claudiussstrasse mietfrei an, von wo aus die weitere Planung stattfand.

Da sich der Flugplatz in der Wahner Heide aber als operationelle Basis nicht zu eignen schien und auf Rhein/Main die Amerikaner saßen, machte sich eine Delegation nach München auf. Die Bayern waren von der Ansiedlung eines preußischen Großunternehmens in Riem offensichtlich nicht angetan und schickten die Emissäre umgehend wieder nach Hause.

Die entwickelten nun die Idee, den gesamten Betrieb von einem Endpunkt aus durchzuführen und kamen auf Hamburg und seine damalige Randlage. Dort wurden sie von weitsichtigen Kaufleuten mit offenen Armen empfangen, die den Luft-„Hanseaten“ den Ausbau des Flughafens und das weitläufige Werftgelände anboten und damit den Betrieb in ihre Stadt holten.

Mit dem Erscheinen der Düsenlangstreckenflugzeuge 1960 und dem Teilabzug der Amerikaner entstand dann auch die Basis Frankfurt, die zielstrebig als mitteleuropäisches Drehkreuz ausgebaut wurde, das vordem der 1923 eröffnete Flughafen Berlin-Tempelhof gewesen war, der 1934 an der Spitze des europäischen Flugverkehrs stand und nun von der sowjetischen Besatzungszone umgeben nicht mehr zugänglich war.

Die Hauptverwaltung in Köln, in deren Einzugsbereich sich inzwischen eine ganze Generation hochrangiger Firmenangestellter angesiedelt hatte, wurde deshalb trotz mehrmaliger Gebäudewechsel und stetig sinkender Bedeutung beibehalten.

Die Kennzeichen der zehn Convairs trugen wie üblich nach dem Nationalitätszeichen und dem „A“ der schweren Gewichtsklasse das „C“ des Herstellers.

Die ersten vier, ehemalige-340, hießen D-ACAD, EF, IG und OH, die später gekauften 440er D-ACAP, AT, EK, EX, IB und YL.

Einer seiner ersten Einsätze als verantwortlicher Copilot war die Nachtpost.

(Mit der Post hatte die Linienfliegerei überall begonnen, als man es noch für zu gefährlich hielt, Menschen den fliegenden Kisten anzuvertrauen, so auch 1918 mit der französischen Latecoere und ihren Piloten Mermoz und Saint Exupery zwischen Toulouse und Casablanca. Das erste deutsche Postflugzeug überhaupt war der 1909 von August

Euler, dem Inhaber des Luftfahrerscheins Nr. 1, in Darmstadt konstruierte „Gelbe Hund“ gewesen).

Sie flogen drei Tage lang eine Mitternachtstour Hamburg-Frankfurt-Hannover-Köln und in der nächsten Nacht zurück. Über die blau bezogenen Sitze wurden große Planen gelegt, darauf kam die in Säcken verpackte Fracht, die mit Netzen festgezurrt wurde. In die Frachträume wurden die Säcke lose hineingeworfen.

Ein regelrechtes Luftpostnetz der deutschen Heeresverwaltung hatte es bereits 1917 im von deutschen Truppen besetzten Teil Russlands gegeben, es reichte von St. Petersburg bis zur Krim. 1918 richtete die Fliegertruppe in Zusammenarbeit mit der Reichspost einen regelmäßigen Flugdienst Berlin-Hannover-Köln ein.

Die 1917 als erste deutsche Fluggesellschaft gegründete Deutsche Luftreederei DLR mit dem Zugvogel-Symbol des Kranichs im Kreis als Zeichen der Zähigkeit und Ausdauer nahm am 6. Februar 1919 auf der Strecke Berlin-Weimar, wo die Nationalversammlung tagte, mit ehemaligen Militär-Maschinen den ersten regelmäßigen Linienluftverkehr der Welt auf, in dem Brief- und Zeitungspost sowie einzelne Passagiere befördert wurden. Die zweite Strecke führte nach Hamburg-Fuhlsbüttel. Am 7. April 1919 ordnete die Deutsche Reichspost die Annahme von Luftpostsendungen in allen deutschen Postämtern an.



Nachtpostflüge mit Convair 1963

Am 28. August desselben Jahres wurde in Den Haag mit der DLR als Gründungsmitglied die „International Air Traffic Association IATA“ als gemeinsames Forum der Luftverkehrsgesellschaften gegründet, dem sechs Firmen angehörten (80 Jahre später waren es über 200). Sie sollte den Wettbewerb so regeln, dass die Unternehmen sich nicht in teure Preiskriege verwickelten und notwendige Investitionen in Mensch und Material vornehmen konnten.

Die Beförderung von Post und Zeitschriften im Flugzeug machte aber nur Sinn, wenn sie wesentlich schneller war als die Eisenbahn. Dazu jedoch musste auch nachts geflogen werden. 1924 begannen Junkers und Deutscher Aero-Lloyd mit Nachtflugversuchen. Im gleichen Jahr gründete das Reichsverkehrsministerium die „Signaldienst für Luftverkehr GmbH“, die Flugstrecken für den Nacht- und Tagesluftverkehr nach Sicht kennzeichnen sollte. Der

Flugzeugbauer Junkers baute die Strecke Berlin-Warnemünde-Stockholm für Land- und Seeflugzeuge aus:

Drehlichtscheinwerfer im 40 km-Abstand und rote und blaue Neonleuchten oder Gas-Baken auf Masten und hohen Gebäuden alle 8-10 Kilometer kennzeichneten den Routenverlauf nach Sicht, außerdem wurden Streckenbeobachtungsposten stationiert. Für die über 1000 km lange Seestrecke standen nur die Leuchttürme der Schifffahrt zur Verfügung.

In den USA war ebenfalls 1924 der Nacht-Frachtflug im Dauerbetrieb aufgenommen worden. Drehscheinwerfer auf 15 hohen Masten leuchteten bis zu 150 km weit, das Risiko der US-Postflieger ging dadurch von ursprünglich einem Todesfall pro Monat ständig zurück.

In Deutschland startete am 1. Mai 1926 nachts um 2 Uhr eine Junkers G 24 mit drei Reihenmotoren und zweiflüglichen Holzpropellern, offenem Führerstand hinter Windschutzscheiben, drei Mann Besatzung und neun Passagieren der am 1. April 1926 gegründeten Luft Hansa zum Nachtpassagierflug nach Sicht von Berlin nach Königsberg in Ostpreußen, wo schon die Anschlussmaschine der „Deruluft“ (Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft) nach Moskau wartete.

Auf den meist runden Gras-Landeplätzen waren 400 m lange Nachtpisten durch eine je nach Windrichtung aufgestellte Reihe von grünen, weißen und roten Sturmlaternen gekennzeichnet. Spätestens neben Weiß musste aufgesetzt werden, um bei Rot auszurollen. Das Schema blieb auf Dauer in der modernen Bahnbefeuerung erhalten.

Mit der Entwicklung der kreiselgestützten Instrumente und damit des Wendeziegers 1927 war auch Blindflug möglich geworden, und mit der Einführung des Künstlichen Horizonts 1929 richtete die Deutsche Reichspost den ersten innereuropäischen Nachluftpostdienst ein. Luft Hansa trainierte ihre Piloten jetzt teilweise gegen deren Willen

systematisch in eigens dafür konstruierten Boxen für den Blindflug, und ihre Flugzeuge wie die Junkers G 24 verbanden Berlin-Tempelhof mit London, Paris, Basel, Kopenhagen, Malmö und Stockholm.

Das moderne, innerdeutsche Nachluftpostnetz begann am 1. 9. 1961 mit einem Auftrag der Deutschen Bundespost an DLH und Pan American (mit einer DC-4 wegen der Anbindung Berlins). An fünf Arbeitstagen der Woche verbanden vier Convairs und eine Viscount die Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik mit Frankfurt als Mittelpunkt auf einem 2200 km langen Netz, wofür das generelle Nachtflugverbot von 24 Uhr bis 06 Uhr gelockert worden war. In Frankfurt wurde in einem Mitternachtstreffen die Brief- und Paketpost je nach Bestimmungsflughafen umgeladen. Während die Sendungen zwischen den großen Städten mit den Nachtschnellzügen reisten, wo sie auch sortiert und bearbeitet wurden, waren die Flugverbindungen für die Post aus dem und in das Umland gedacht. So konnte ein Brief aus Niederbayern, der bis 17 Uhr aufgegeben wurde, bereits am nächsten Tag auf einem Bauernhof an der dänischen Grenze eintreffen.

Er war von München über Frankfurt nach Hamburg geflogen worden und dort morgens um 3 Uhr angekommen.

Die Nachposteinsätze mit den 900-er Nummern dauerten normalerweise eine Woche, während der man von einer Station aus hin- und herflog und dort im Hotel wohnte. Die Hamburger Nachpost war besonders begehrt, weil man zwar jede Nacht nach Frankfurt und zurück unterwegs war, aber tagsüber bei seiner Familie sein konnte.

Für die Kurzstrecke begann die offizielle Arbeitszeit eine Stunde vor flugplanmäßigem Start. Zu diesem Zeitpunkt musste man sich zum Dienst gemeldet und in die Besatzungsliste im Einsatzbüro eingetragen haben, aus der man auch die Namen seiner Mitstreiter ersah. Kam man

nicht rechtzeitig, musste der Bereitschaftsdienst herbeigerufen werden, was Ärger bedeutete, weil die Vorplanung durcheinander geriet.

Die Copiloten bereiteten die Unterlagen anhand der vorliegenden Platzwetter auf gelben, vorgedruckten Streckenblättern im DIN A4-Format vor, auf denen Kurs- und Entfernungsangaben, Funkfeuer, Sprechfunkfrequenzen, Mindesthöhen und Zeilen für Treibstoff und Ausweichhafen vermerkt waren und berechneten die Kraftstoffanforderung. Anschließend gingen die Piloten zum Wetterbüro, um sich über die Wetterlage des Tages, Winde, Temperaturen und Bewölkung beraten zu lassen, gaben bei der Luftaufsicht den Flugplan für den ersten Abschnitt auf und erhielten die letzten Nachrichten für Luftfahrer (NOTAM's), gebündelt für ganz Europa.

Die geforderte Menge an Benzin wurde an die Station durchtelefoniert, die den Tankwagen bestellte. Inzwischen waren die beiden Flugbegleiter an Bord gegangen, überprüften die Notausrüstung der Kabine, die Beladung der Küche und die Bordverkaufsvorräte. Die Piloten übernahmen die Maschine von den Mechanikern und begannen mit der Außeninspektion, für die es eine 52 Punkte umfassende Klarliste für Ausgangs- und Zwischenstationen gab.

Rumpf, Tragflächen, Türen, Öffnungen und Schächte, Trieb- und Fahrwerke wurden auf sichtbare Schäden, ausreichende Drücke, entfernte Schutzhüllen, eingesetzte Sicherungen und gesicherte Zugangsklappen untersucht.

Die Liste der anschließenden Überprüfungen in der Cockpit enthielt 49 Punkte, von denen 35 auch bei folgenden Zwischenlandungen abgearbeitet werden mussten, wenn man die Maschine behielt. Dann kamen die speziellen Aufgaben des Kapitäns, der mit seinem Ersten Offizier die Notfallverfahren absprechen, die getankten Mengen prüfen, das Technische Logbuch (TLB) als durchgesehen abzeichnen, die Parkbremse setzen und die Fahrwerkssicherungen gegen unbeabsichtigtes Einfahren

und die Staurohrhüllen als an Bord befindlich und also entfernt bestätigen musste.

Anschließend schaltete er die beiden roten Antikollisions-Drehlichter über und unter dem Rumpf ein als Zeichen für den Mechaniker, sich vor das Flugzeug zu begeben, da die Maschine nach Schließen aller Türen und Luken fertig zum Anlassen der Motoren war, was grundsätzlich von den Kapitänen durchgeführt wurde. Es galt als knifflige Aufgabe, die Erfahrung verlangte, besonders bei ausgekühlten Triebwerken.

Aus der Basis Hamburg heraus hatte die Bereitstellungscrew der Werft bereits auf dem Hallenvorfeld einen Standlauf vorgenommen und das Öl so vorgewärmt. Es gab bei ihnen Mechaniker mit Rollerlaubnis, die vom linken Sitz aus mit der Bugradsteuerung die Maschinen aus eigener Kraft von der Werft auf das entfernte Abfertigungsvorfeld des Flughafens rollten und dort vom Einwinker auf die Parkposition geführt wurden. Sie besaßen eine eingeschränkte Flugfunkerlaubnis und standen mit der Vorfeldkontrolle in Verbindung.

Wie üblich beobachteten sie das Anlassen von dem Werfthügel aus. Wenn nach entsprechenden Motorumdrehungen, die sie an den Propellern erkennen konnten, die blaue Abgaswolke nicht erschien, wussten sie, dass diese Uhrmacher von Piloten ihre Schützlinge wieder einmal falsch behandelt hatten und der Motor vermutlich abgesoffen war. Manchmal kamen sie dann in ihren VW-Bussen angebraust, um betont indigniert und kopfschüttelnd auszusteigen.

Zuerst wurde das rechte Triebwerk angelassen. Wenn der Mechaniker dann den Durchschlag des Tankscheins erhalten und der Stationsagent das Flugzeug mit den Kopien der Ladepapiere verlassen hatte, wurde die Treppe vorne links hydraulisch eingefahren, wobei sie sich mit den Handläufen in der Mitte einknickend nach oben in die Kabine faltete.

Dann schloss sich das vorher wie ein Dach darüber stehende gewölbte Teil der Rumpfhaut nach unten und verriegelte. Nun kam der linke Motor an die Reihe, die Kabinendruckanlage wurde von einem Kompressor am rechten beliefert, die Seitenfenster mussten langsam zugekurbelt werden, um einen unangenehmen Druckstoß zu vermeiden.

Die Stationsmannschaft, meist drei bis fünf Damen und Herren, war links in Linie zu einem Glied angetreten und verabschiedete die Maschine, die Damen mit Winken, der Stationsleiter legte die Hand an die Mütze.

Auch die Motorenprüfläufe in der Warteposition vor der Startbahn nahmen in aller Regel die Kapitäne selbst vor. Zum Start waren unter Berücksichtigung von Gewicht, Klappenstellung, Bahnlänge, Platzhöhe, Druck und Temperatur die Geschwindigkeiten V1 (maximale Start-Abbruchgeschwindigkeit) und V2 (sichere Steiggeschwindigkeit) zu berechnen, die dann vom nichtfliegenden Piloten ausgerufen wurden.

Die 20 Tonnen-Maschine mit ihren zwei bulligen Motoren und ihrer direkten, mechanischen Steuerung erforderte Kraft für die Ruder und viele Kapitäne flogen deshalb mit Lederhandschuhen. Die Flächenbelastung der rechtwinklig zum Rumpf stehenden, geraden und schmalen Tragflügel betrug bei maximaler Startmasse bis 262 kg/qm, die Leistungsbelastung 4,5 kg/PS. Wie alle zweimotorigen Flugzeuge hatte die Convair im Normalfall einen hohen Leistungsüberschuss, da der Start bei einem jenseits von V1 ausgefallenen Motor mit nur 50 % des Vortriebs fortgesetzt werden musste. Dadurch gab es normalerweise kaum Einschränkungen, und die ewigen Startbahn-Berechnungen wie im Langstreckenverkehr fielen bis auf Ausnahmen weg. Sonderregelungen für die Fortsetzung des Start mit ausgefallenem Motor gab es lediglich für die Bahn 26 in Stuttgart, wo man nach rechts auf Kurs 300° und die 28 in Zürich, wo man auf 330° kurven musste, um durch die

umgebenden Hügel fliegen zu können, falls man wegen des Wetters nicht nach einer Platzrunde gleich wieder landen konnte.

Die Querwindkomponente betrug bei Start und Landung maximal 25 Knoten, und wenn man bis zu 10 Knoten Rückenwind bei der Landung hatte, musste man die Landestrecke um 25 % erhöhen.

Die 440er-Maschinen hatten jetzt 50 Passagierplätze, für die zwei Flugbegleiter der jüngeren Lehrgänge eingeteilt wurden, die meist fröhlich und voller Elan an ihre Arbeit gingen. Die kleine Besatzung von vier Personen lebte eng zusammen, fast immer ging man gemeinsam zum Essen. (*Die ersten Stewardessen der Lufthansa von 1938 durften nur in Begleitung ihrer männlichen Besatzungskollegen ausgehen!*)

Die Tagesspesen von 36 DM waren für alle gleich, sie übernachteten in Bremen, Hannover, Stuttgart oder München und hatten meist kurze Nächte, da die Convairs auch die Zubringer oder Abholer für die Tagesrandzeiten flogen.

Jeden Abend rief er von einer Telefonzelle aus seine Frau an: Vorwahl für Hamburg, warten, dann schallte eine Frauenstimme mit „Hamburg, Hamburg“ aus der Muschel, eigenen Anschluss wählen. Das Kind sollte bald geboren werden, und er hatte ihr einen Platz in der Eppendorfer Privatklinik besorgt, in der schon ihre Tochter zur Welt gekommen war.

Nach zwei Monaten und 150 Flugstunden als Copilot auf der Convair begann für ihn Anfang März 1963 das Kapitänstraining. Er war jetzt fünf Jahre auf der Linie, hatte 5 viermotorige Typen geflogen und 3700 Stunden in seinem Flugbuch.

Der Zulassung der Nachwuchspiloten für die Kapitänsbewerbungen waren erbitterte Kämpfe hinter den

Kulissen vorausgegangen, von denen allenfalls die Personalvertreter unter den Copiloten etwas mitbekamen.

Im Februar 1962 war die erste Ausschreibung zur Besetzung von Kapitänsstellen auf der Convair erschienen, die auch Nachwuchspiloten einschloss. Von den zehn geplanten Anwärtern sollten fünf Erste Offiziere aus Nachschullehrgängen ehemaliger Kriegsflieger rekrutiert werden und fünf aus Nachwuchslehrgängen, wobei der Reihe nach nur der Ende 1955 eingestellte 1. NFF in Frage kam.

Ursprünglich sollten nur „Alte“ berücksichtigt werden, da man die Nachwuchsleute noch für zu unerfahren hielt. Es bestand aber der Senioritätsvertrag, in dem das Eintrittsdatum in die Firma (Beginn auf der Flugschule) und innerhalb eines Lehrgangs der Übertritt auf die Linie die Reihenfolge bestimmten. Immer wieder allerdings hatten sich als Fluglehrer eingestellte ehemalige Luftwaffenpiloten in diese Rangliste geschoben, da ihre Dienstzeiten zu 100 %, die der Copiloten aber nur zu 50 % angerechnet wurden. Sie meldeten Ansprüche an, verfügten aber über keinerlei Erfahrung im Linienverkehr.

Auf Seiten der „Jungen“ hatte ein Personalvertreter der Copilotengruppe aus dem 3. NFF dagegen die Idee eines „Stoßtrupps“ aufgebracht, der aus dem 1. NFF nicht die altersmäßig ersten fünf der Liste, sondern die Leistungsstärksten enthalten sollte. Er hoffte mit diesem Schachzug zu untermauern, dass die Nachwuchspiloten ebenbürtig, wenn nicht überlegen waren. Der Initiator war ein Mann, der sich erkennbar nach vorn schob. Elf Jahre später würde er durch Ehrgeiz und taktisches Geschick zum Chef piloten aufgestiegen sein.

Dessen Idee scheiterte aber unter anderem am Widerstand eines Anwärters, der dabei übergangen werden sollte. Das Senioritätsprinzip blieb zu Recht unangetastet, nach dem jedem Piloten nach vertraglich angerechneter Dauer der Betriebszugehörigkeit und Linienerfahrung die

Möglichkeit der Bewerbung auf eine Kapitänsstelle eingeräumt wurde, in deren Trainingsverlauf er sich dann als geeignet erweisen musste. Voraussetzungen dafür waren der Besitz des Linienflugzeugführerscheins ATPL und einwandfreie fliegerische Beurteilungen innerhalb der letzten 12 Monate, das heißt, die Instrumentenflug-Überprüfungen waren auf Anhieb bestanden und Disziplinarmaßnahmen gegen ihn nicht ergriffen worden.

Das Prinzip schloss willkürliche Bevorzugungen oder Ablehnungen aus und verhinderte Liebedienerei und Strebertum auf Kosten anderer. In dieser Systematik lag ein hoher Sicherheitsgewinn, indem Konkurrenzdenken von den Cockpits ferngehalten wurde, in denen kontinuierliche Zuverlässigkeit auf hohem Niveau verlangt wurde, Risikovermeidung erste Pflicht war und Piloten durch besondere Leistungen ihre Karriere nicht beschleunigen konnten.

Die aktive Pilotenliste wurde nach dem Übertrittsdatum auf die Linie geführt und später nach dem Zeitpunkt der Ernennung zum Kapitän neu geordnet. Mit Ausnahme des 1. NFF, dessen 11 nach der Flugschulzeit Übriggebliebene zu dem selben Tag geschlossen die Fliegerschule verlassen hatten, traten die folgenden Lehrgänge in kleineren Gruppen zur Linie über, so, wie die fliegerischen Abschlussprüfungen bestanden wurden.

Von den noch 14 Mann des 2. NFF gehörte er zu den sechs der ersten Gruppe, die zwei Monate vor den übrigen nach Hamburg gewechselt waren und konnte sich mit neun weiteren auf eine erneute Ausschreibung bewerben.

Zu der Zeit, als ihr Kapitänstraining begann, waren (nach einem Absturztod) von den jetzt 10 des ersten NFF-Lehrgangs bereits fünf Kapitäne auf der Convair.

Diese war das einzige Muster, für das Lufthansa keinen Simulator besaß, ein Übungsgerät in Form einer Originalcockpit, weshalb das praktische Training nur auf