

Aeropers Rundschau

7. Jahrgang

Nr. 69

Juli 1960

I N H A L T

Liebe Mitglieder	2
The FBI-Story oder Wer hat den Zeitzünder in der Tasche?	5
Air Traffic Control Clearances	8
Ueber "Ammenmärchen" und Zusammenarbeit SAS/SWISSAIR in den nicht allerhöchsten Regionen	10
Super-Caravelle für Ueberschall	11
Krankenversicherung der AEROPERS bei der Helvetia	12
Eine Bitte der SWISSAIR-Chauffeure	12
Nur für dienstlichen Gebrauch oder "Es isch nümme wie früehner"	13

Redaktion:

Cpt. M. Bayer
Cpt. R. Schilliger
Dr. P. Hunziker

Druck und Versand: Sekretariat, Waldeggweg 16, Kloten
Tel. 84 76 61

A E R O P E R S - R U N D S C H A U

=====
Offizielles Organ der
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die AEROPERS-RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zu Tage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wieder.

Ohne vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Liebe Mitglieder,

Neuaufnahmen

Der Vorstand hat folgende Piloten einstimmig in die AEROPERS aufgenommen:

Heimann R.
Strässle A.
Zürcher H.

Rundschau

Mit der heutigen Nummer übernehmen die Redaktoren zusammen mit dem Sekretär die Herausgabe der Rundschau. Die Unfallberichte werden uns weiterhin von Herrn Dr. Guldemann zur Verfügung gestellt werden, nur war es diverser Umstände wegen nicht möglich, der vorliegenden Nummer solche Berichte beizulegen. Da nun unser eigenes Sekretariat die gesamte Arbeit übernommen hat, möchte ich an dieser Stelle Herrn Dr. Guldemann im Namen des Vorstandes und der Mitglieder den wärmsten Dank aussprechen für die grosse Arbeit, die er in den Jahren, da das Sekretariat von ihm verwaltet wurde, für die AEROPERS geleistet hat. Dank seiner reichen Erfahrung in der Fliegerei, speziell aber bei Problemen mit juristischem Aspekt, hat er uns mit seinem nützlichen Rat tatkräftig unterstützen können. Für aussergewöhnliche Probleme wird er auch in Zukunft unser juristischer Berater bleiben.

Arbeitsvertrag und Loss of Licence

Am 4. Juli 1960 wurde der neue Arbeitsvertrag offiziell von beiden Parteien unterschrieben, womit er nun rückwirkend ab 1. Mai 1960 Gültigkeit hat. Alle, die diesem Vertrag unterstellt sind, werden von der SWISSAIR eine vollständige Zusammenstellung des neuen Vertrages erhalten.

Die Deckungsbestätigung der Loss of Licence für Piloten und Navigatoren ist vorhanden, die Versicherung also abgeschlossen und rechtsgültig. Der verbindliche Text wird jedem zugestellt werden, sobald das Einverständnis des eidgenössischen Versicherungsamtes eingetroffen ist. Es sind noch gewisse administrative, formelle Änderungen zu erwarten, die jedoch für den eigentlichen Vertragstext ohne Bedeutung sind.

Steuerfragen

Da mit dem neuen Vertrag das Fluggeld verschwunden ist, gewisse Steuerabzüge aber von dessen Höhe abhängig sind, muss das Steuerabkommen noch dieses Jahr mit dem kantonalen Steueramt neu diskutiert werden. Der Vorstand schlägt folgende Herren in die neu zu gründende Steuerkommission vor:

HH. Stutz A., Jenny H. Widmer R.
Ehrat E., Schneebeli M.

Parkplatzmisere

Der für die Crew reservierte Parkplatz ist viel zu klein, verschiedene Vorstellungen haben nichts genützt. Als Sofortmassnahme hat der Vorstand beschlossen und wird die übrigen Besatzungskategorien zum Mitmachen einladen:

1. Zur Entlastung des Crewparkplatzes wird jeder aufgefordert, wenn möglich einen Parkplatz ausserhalb des für die Crew reservierten Teiles zu belegen, was am frühen Morgen oder späten Abend durchaus möglich ist und für die Mittagszeit etwas Reserve schafft.
2. Die zusätzliche Kolonne mitten im Parkplatz muss unverzüglich verschwinden, der vorhandene Platz lässt eine derartige Parkanordnung nicht zu.
3. Der Vorstand wird mit den andern Besatzungskategorien Verbindung aufnehmen und versuchen, beim Kanton eine verschärfte Kontrolle zu erwirken. Unsere Idee ist, dass alle ohne Crew-Abzeichen gebusst werden sollen und selbst Besatzungsmitglieder ohne Abzeichen am Wagen zum mindesten die Schreibgebühren zu bezahlen hätten.

Einsatzrichtlinien

Gemäss Arbeitsvertrag müssen die Einsatzrichtlinien im Einvernehmen mit der AEROPERS aufgestellt werden (Art. 21). Für Jet wurden die neuen Richtlinien diskutiert und mit einer Ausnahme akzeptiert.

Der strittige Punkt betrifft die Freitageregulation des Jeteinsatzes für Kurzstrecken. Die Swissair will die bisherige Regulation für Kolbenflugzeuge unverändert für Jet übernehmen, währenddem wir eine an die gesteigerten Anforderungen des Jeteinsatzes, der erhöhte Uebermüdung zur Folge hat, angepasste Freitagelösung verlangen.

Zum Vergleich seien beide Regelungen einander gegenübergestellt:

Bisherige Regelung für Kolbenflugzeuge			
	Maximum duration of rotation	Rest days prior to flight duty	Rest days after flight duty
EU	3 - 5	1	1
	6 - 7	1	2
ME	3 - 5	1	1
	6 - 9	1	2

Forderung der AEROPERS auf Jet			
	Maximum duration of rotation	Rest days prior to flight duty	Rest days after flight duty
EU	3 - 4	1	1
+	5 - 6	1	2
ME	7 - 9	1	3

Wir haben den einsatzmässig kritischsten Monat September (Nach Angaben der Swissair) für den Caravelle-Einsatz untersucht und Rotationen zusammengestellt. Das Resultat war, dass unter Berücksichtigung unserer verlangten Freitageregelung und unter Einbezug von reichlich geplanter Reserve mit den auf Caravelle vorgesehenen Piloten das Programm ohne weiteres bewältigt werden kann.

Zudem sind wir bereit, in Ausnahmefällen der SWISSAIR operationemässig entgegenzukommen und unter Eintragung ins Kontrollbuch die Freitageregelung für Kolbenflugzeuge anzuwenden. Der Vorstand hat beschlossen, an unserer vorgeschlagenen Regelung als minimaler Forderung festzuhalten, umsomehr als wir praktisch als einzige Gesellschaft die Caravelle mit 2 Mann fliegen und Einsatzrichtlinien haben, die einen strengeren Einsatz zulassen als andernorts solche mit 3 Mann Crew. Wir werden mit unserm Begehren nochmals an die Geschäftsleitung gelangen und, falls keine Zustimmung erfolgt, in einer Abstimmung über das weitere Vorgehen entscheiden.

Mit freundlichen Grüssen

sig. R. Hofer

Zu Ihrer Orientierung finden Sie nachstehend den neuen Vorstand der FPAS:

Präsident:	Cpt. C. Orscroft	Nav.-Vertreter:	A. Fellows
Vizepräsident:	Cpt. M. Cross	Kassier:	J. Fosbrooke
Sekretär:	Cpt. J. Wilson		

THE FBI-STORY

oder

WER HAT DEN ZEITZÜNDER IN DER TASCHE

Die nachfolgende Geschichte ist nicht das Produkt einer angeregten Phantasie nach dem Ansehen des gleichnamigen James Stewart Films. Sie erhebt auch nicht Anspruch gleich spannend zu sein, aber sie ist - wahr.

Nach einem wunderschönen Flug mit unserem Matterhorn und einer kurzen Nacht in New York stand ich am Pfingstsonntagmorgen in Idlewild vor dem Gate 14 und wartete zusammen mit den andern 110 Pax auf den Abruf des Fluges nach Los Angeles. Die Zeit gestattete mir, am herumstehenden Volk Studien zu betreiben, Gesichter und Figuren zu deuten und je nach der Herzlichkeit des Abschieds Schlüsse zu ziehen. Viele der Anwesenden hatten sicher schon die ganze Nacht zuvor Abschied gefeiert, was ich an den verwässerten Augen, die entweder stur aus bleichen, kindlichen Gesichtern schauten, oder aus der Innigkeit der nachwallenden Küsse abzuleiten wagte. Der rechte business man aber benützte die nach seiner Auffassung unnötige Wartezeit und dazu den Rücken seines Vordermannes als Schreibunterlage, um geschäftliche Arbeiten zu verrichten. Eine andere Sorte Leute ist mir noch aufgefallen. Meinen Sie jene mit den schlecht erzogenen Kindern oder den kleinen Japaner mit den 6 Kameras, den alten Juif mit der Perlenkollektion im mitgeführten Wandkasten, oder alle teilnahmelos herumstehenden unbegleiteten Einzelpersonen wie ich eine war? Falsch geraten!

Ich meine jene, die sich teurer, wertvoller, unersetzlich, einmalig vorkommen. Für diese Leute ist das Warschauer Abkommen ein Trinkgeld an ihr Leichenmahl und für diese Leute und deren Freunde und für alle an einem möglichst teuren Abgang interessierten Verwandten und Bekannten wurden sie geschaffen: Die Insurance-Automaten!

Da stehen sie herum, diese Maschinen, etwas geheimnisvolles steckt darin, ein Papier, das Geld einbringen könnte, wenn - nein, was für abscheuliche Gedanken, wozu auch, die Summe ist zu klein, also nocheinmal Geld einwerfen, im Falle, dass die Frau - weil er sie schon lange loshaben möchte, - "attention please, all passengers on" und die Herde bewegt sich zum Flugzeug.

Eigentlich wollte ich vom Flug nichts schreiben, denn es soll ja eine FBI-Story sein, aber ich kann nicht vom Drehbuch abweichen, sonst wird die Geschichte langweilig.

Also, wir sind schon drei Stunden unterwegs, auf 31'000 Fuss, westwärts. Ich bin beim dritten Ballantine's mit Soda, der mir sehr gut bekommt, denn Zeit zum Frühstück fand ich nicht.

Mit dem Glas in der Hand bin ich auf Entdeckung von Neuland in der geräumigen Kabine des 707. Angeregt durch die gehörten Theorien über den enormen Unterschied in der Stabilität von 707 und DC-8, entschliesse ich mich zum Experiment am eigenen Körper. Zuhinterst auf der Symetrieachse pflanze ich mich auf, das halbleere Glas auf Brusthöhe haltend, wie ein Grundbuchgeometer die Wasserwaage betrachtend.

Richtig, das Eis im Wasser schlingerte! Aber warum? War es "yaw due to roll", "roll due to yaw", "dutch roll due to Ballantine's" oder eine Kombination bisher unbekannter Komponenten? Die Lösung des Problems beschäftigte mich, weshalb ich schrittweise vorging, um den Impuls, der die Bewegung verursachte, herauszufinden: Längsachse - Hochachse, rollen, - gieren, da, plötzlich eine neue Kraft, eine anders gerichtete Bewegung!

Die Flugzeugnase senkte sich, meine "black box" meldete: Steiler Sinkflug.

"Fasten seat belts" kreischte die Hostess in die mehr oder weniger bewegte Menge.

Jedermann tat so. Ich rock'n rollte, fast schwerelos geworden, meinem am andern Ende der Röhre sich befindlichen Sitze zu. Dasselbst angelangt, überlegte ich mir, was denn der Grund für diese Übung sein könnte. Dekompression lag nicht vor, die Triebwerke schienen auch noch am Flugzeug zu hängen! Was half es, Annahmen zu treffen? Wait and see - war in diesem Fall die Lösung! Irgendwo über dem mittleren Westen erlangten wir Bodensicht, es wurde klar, wir gingen landen. Was konnte der Grund sein? War vielleicht der ältere Herr vorne links in den Ruhestand getreten, Uneinigkeit, Streik oder höhere Gewalt über die Crew hereingefallen? Da kam die Erklärung: "Ladies and gentlemen, hm, this is, hm hm, your first officer speaking, hm, - we, ehh, just got ehh mh a message by radio hm, ehh, that we probably ehh -have a B O M B on board!"

Kurzer sekundärer Kurzschluss meinerseits. -

Was die andern Passagiere taten? Nichts! Was tat ich? Ich versuchte mir das schlecht rasierte Gesicht des kleinen schwächlichen Mannes, den ich zuletzt an der Insurance Maschine gesehen hatte, aus dem Geiste zu vertreiben. Dieser Mann sass nun also unter uns, vorbereitet auf das, was jede Sekunde geschehen konnte, er wusste, dass für ihn nur noch bessere Zeiten bevorstanden, derweil wir Lämmer auf den Tod warteten, der das Flugzeug einzuholen im Stande war. Doch für diesmal gelang uns die Flucht vor dem Knochenmann, das Flugzeug landete auf einer richtigen Piste. Es geschah nichts, obschon die Bombe gerade bei der Landung die allergrösste Chance gehabt hätte loszugehen.

Wichita hiess der Flugplatz der gleichnamigen Stadt.

Sofort wurde der 707, weit entfernt vom Flughafengebäude, entladen und nun beginnt die FBI-Story:

Jeder Passagier wurde einzeln einvernommen, ausgefragt über wieso etc., wenn mit NO beantwortet, lautete die Gegenfrage WHY? Alle Gepäckstücke wurde geöffnet und durchsucht, ob ein verdächtiges Tic-Tac zum Vorschein kommen würde. Als einziger Ausländer mit einem Passport aus dem Jahre 1947, der dank

verschiedener Visas wie eine Gesetztestafel Moses aussieht, erwartete ich einige Schwierigkeiten. Diese wäre auch eingetroffen, wenn

Ich sah mich schon in der Fängen der FBI, verspürte das kalte Metall der Handschellen und den Schmerz am Hintern, verursacht durch die schwere Zellentüre des Staatsgefängnisses. Wurde aus mir ein zweiter Fall Chessmann?

Aber woher all die Kraft und Intelligenz nehmen, wird mir der Rechtsdienst bestehen, eine Bombe im Gepäck mit sich zu führen gehört doch ins Arsenal der grausamen Verbrechen, neige ich tatsächlich zu solchen Handlungen? Jetzt sah ich sie wieder, die Regenwürmer, die wir als Buben einst auf heissen Steinplatten braten liessen. Grausame Jugend, was lässt sich da für das Alter ableiten?

Verwirrt war ich nicht, auch nicht hilflos, nur voller Vorstellungen, wie es aussehen würde, wenn

Der Inspektor öffnete vorsichtig und respektvoll mit überlegener Mine des guten Fanges wegen, der ihm in 30 Sekunden gelingen würde, das Päckli, welches er mit äusserster Vorsicht, die Griffe einer Hebamme anwendend, dem Bauch meines Koffers entbunden hatte. Alles schien für ihn auf eine richtige Bombe hinzuweisen: Die Grösse des Paketes, die schäbige Schnur, die das Heimatwerk-Papier aus Biberist zusammenhielt, und der gut fühlbare metallene Gegenstand, der darunter ruhte. Einzig das Fehlen des Tic-Tac's des Zeitzünders, ein in solchen Fällen untrügerischer Hinweis, liess ihn das Päckli unter teilweiser Missachtung der amtlichen Vorsichtsmassnahmen schneller öffnen.

Die Spannung stieg ins unübertreffliche, und es wäre jetzt geschehen, wenn die vermutliche Bombe sich nicht als eine richtige Kuhglocke, Treichle oder Schälle in strahlendem Glanz präsentiert hätte.--

"S'isch ja nur es chlises Gschänkli g'si" für unsern lieben Mr. Heinerdinger bei Douglas.

Der FBI-Inspektor lachte herzlich (mit mir), die Kuhglocke explodierte nicht und nach sechsstündiger Verpätung konnten wir den Flug fortsetzen.

Unterwegs schellten wir noch eins und muhten und wäre die Passagiertreppe in Los Angeles auch so schön wie diese in Zürich mit Geranien, Alphorn und Käse geschmückt gewesen und hätte sie mit der Genauigkeit einer Schweizeruhr ins Flugzeug hineingepasst, der Alpabzug wäre vollkommen gewesen!

Kurz Pause.

Das FBI kam zu folgendem Schluss: Infolge Fehlens des Angeklagten gehen die Kosten zu Lasten der Fluggesellschaft!

"All on board please....."

AIR TRAFFIC CONTROL CLEARANCES

(Der nachstehende Artikel wurde uns von der IFALPA zur Veröffentlichung zugesandt, wir geben ihn als Uebersetzung in leicht gekürzter Form wieder. Die Red.)

Im Verlaufe der Jahre ist die Air Traffic Control (ATC) in mannigfaltiger Weise ausgebaut worden und gewiss zum Wohle aller. Seit etwa 1950 haben die Piloten erkannt, dass sie in gewissen Situationen ungenügende Sicht haben, um sich nähernde Flugzeuge unter jedem Winkel zu bemerken, oder dass bei rechtzeitig bemerkten Flugzeugen nicht genügend Anhaltspunkte vorhanden waren, um festzustellen, ob eine akute Kollisionsgefahr bestehe oder dass trotz Kollisionsrisiko die Zeit für ausreichende Gegenmassnahmen nicht ausreichte.

Ein sicherer Flug ist deshalb heute nur noch ein kontrollierter Flug, doch sind bis jetzt leider die Kontrollen ungenügend, da alle Teile eines Fluges einschliesslich climb, descent und high level operations unter Kontrolle erfolgen sollten. Natürlich liegen in dieser Forderung noch viele Probleme und man müsste zu ihrer Lösung auch auf die Kontrollmethoden eingehen, doch ist der Zweck dieses Artikels lediglich die Behandlung eines Aspektes der Kontrolle, nämlich der Gebrauch der Ausdrücke "air traffic control clearances" und "air traffic control instructions".

Um es kurz zu machen: Unseres Erachtens sollte der Ausdruck "instructions" nie verwendet werden. Der Grund dazu liegt in der Frage der Verantwortlichkeit des Piloten für die Flugsicherheit. ICAO Annex 6 (§ 4.5.1.) sagt darüber: "The pilot-in-command shall be responsible for the operation and safety of the aircraft and for the safety of all persons on board, during flight time". Gewiss werden die wenigsten eine Aenderung dieses Satzes anstreben, am wenigsten sicher die Air Traffic-Kontrollleure und die Dispatcher, denn, wollten letztere wirklich die volle Verantwortung für die Sicherheit eines Fluges übernehmen, so könnten sie schwerlich die damit gegebene Haftung wegbedingen. Wir denken hier z.B. an Fälle von stark frequentierten Flughäfen, wo Radar-Vektoren im VFR-Verkehr gegeben wurden, um den Verkehrsfluss zu beschleunigen, wo aber der Flug in der Folge dann in Wolken führte, weshalb die betreffenden Piloten gegen den Kontrollleur Klage führten. Da jedoch der Kontrollleur keine "instructions" erteilt, sondern sich strikte an das Wort "clearance" gehalten hatte, wurde er von jeder Verantwortung freigesprochen.

Es muss deshalb nochmals gesagt werden, dass der Pilot die volle Verantwortung für die Flugsicherheit trägt, die Rolle der Air Traffic-Kontrollleure und Dispatcher ist somit eine rein beratende. Daraus folgt zweifelsohne, dass der Gebrauch des Wortes "instruction" nicht angezeigt ist.

Wir glauben, dass diese Argumentation zwingend ist, doch kann das Thema hier noch nicht verlassen werden, insbesondere weil

Grenzfälle zwischen "instruction" und "clearance" denkbar sind. Doch bevor wir auf diese Grenzfälle eingehen, soll vorerst die Unsitte gewisser Pilotengruppen angeprangert werden, die Sätze wie "request further instructions", "taxi instructions please" verwenden, tatsächlich aber "further clearance" oder "taxi clearance" meinen.

Betrachten wir nun den Regelfall. In 99% aller Fälle wird der Pilot nach einem bestimmten flight plan operieren. Darauf erfolgt die "clearance" aufgrund dieses Plans oder einer Modifikation, wobei der Pilot das Recht hat, eine solche Modifikation abzulehnen. Ist der ursprüngliche oder modifizierte Plan dann angenommen, so ist der Pilot verpflichtet, daran festzuhalten, es sei denn, er wird durch force majeure zu einer Änderung gezwungen. So oder so ist der zwischen dem Piloten und dem Kontrolleur abgesprochene Plan eine "clearance" und keinesfalls eine "instruction" für den Piloten. Sollte ein Pilot aus irgendwelchen Gründen (z.B. unakzeptierbare Flughöhe) einen flight plan nicht annehmen können, so ist er zur Zurückweisung berechtigt, bis ihm eine bessere "clearance" angeboten wird, auch wenn daraus eine Verspätung resultiert. Für den Regelfall ist deshalb allein das Wort "clearance" am Platze.

Immerhin mag es, wie eingangs erwähnt, gewisse Grenzfälle geben. Woran wir denken, sei nachstehend erläutert:

1. Der ATC stellt fest, dass unvermuteterweise ein Flugzeug auf 20'000 Fuss auf 30° W ein anderes Flugzeug auf gleicher Flughöhe zu überholen hat, wobei praktisch nur noch eine Flughöhe zur Verfügung steht. Der ATC-Kontrolleur hat selbstverständlich die Pflicht, den Gebrauch der einzigen freien Flughöhe zu empfehlen.
2. Ein Radar-Kontrolleur entdeckt auf seinem Schirm zwei Punkte, welche eine Kollision als möglich erscheinen lassen; möglicherweise hat er keine Kenntnis von der relativen Höhe der beiden Flugzeuge und muss deshalb von der Annahme ausgehen, dass keine vertikale Trennung bestehe. Auch hier hat der ATC-Kontrolleur selbstverständlich die Pflicht, eine Aktion zur Vermeidung einer Kollision vorzunehmen.

Diese beiden Fälle sind typisch für Situationen, in welchen man erwartet, dass der Pilot ohne Verzögerung die Empfehlung (advice) des ATC-Kontrollers ohne Verzug befolgt. Da in beiden Fällen dem Piloten eigentlich keine andere Wahl bleibt, kann argumentiert werden, dass hier dem Kontrolleur Befehlsgewalt (power to instruct) zukommt. Doch auch hier ist unseres Erachtens das Wort "instruction" nicht nur unnötig, sondern sogar fehl am Platze.

Z.B. kann die einzige freie Flughöhe im ersten Fall bei 26'000 Fuss liegen, das Gewicht des Flugzeuges aber kein Aufsteigen auf diese Höhe erlauben. Selbstverständlich muss der Pilot den Kontrolleur darüber orientieren, dass der vorgeschlagene Kurs nicht durchführbar ist, doch erhellt daraus, dass dem Vorschlag des Kontrollers keine Befehlsgewalt zukommt.

Im zweiten Falle können z.B. die beiden betreffenden Piloten auf verschiedener Höhe fliegen und einander sehen und zudem noch in gegenseitigem VFR-Kontakt stehen. Dann wäre es gewiss unvernünftig, irgendwelche Aktionen vorzunehmen und für die vom Boden erhaltenen Auskünfte ist erneut der Begriff "instruction" unangemessen.

UEBER "AMMENMÄRCHEN" UND ZUSAMMENARBEIT SAS/SWISSAIR

"IN DEN NICHT ALLERHÖCHSTEN REGIONEN"

Ein (unter anderem auch) Aeropers-Mitglied äusserte sich kürzlich dahin, wir sollten in unserer Rundschau nicht nur immer über vermeintliche Misstände herfallen, sondern zur Abwechslung auch einmal Erfreuliches hervorheben.

Also gingen wir auf die Suche nach "Lobenswertem". Solches gibt's nämlich. Zum Beispiel der Wunderservice, der den Swissairpassagieren von unserm Kabinenpersonal geboten wird. Es ist der beste Service der Welt! Aber, über solche Binsenwahrheiten zu berichten hiesse Wasser in den Bodensee leeren, bzw. hübsche Hostessen in die SWISSAIR bringen!

A propos Service an Bord. Man wird an einigen Orten in unserer Gesellschaft nicht müde, jahrelang sich in selbstgefälligen Aeusserungen zu ergehen, wie, der Standard des Flug-Materials und seiner Wartung sowie derjenige der Cockpit-Crews sei auf der ganzen Welt ungefähr derselbe und die Passagiere, welche "nur mit der SWISSAIR" fliegen, täten dies einzig wegen unseres unvergleichlichen Service in der Kabine.

Besagte selbstgefällige Logik wird nun schon so lange propagiert, dass die Möglichkeit besteht, dass - nach vielen Anderen - sogar wir schliesslich dieses Ammenmärchen für bare Münze nehmen.

Ein Grossteil der Passagiere bestätigt uns immer wieder spontan, dass sie zwar an adrett beschürzten Hostessen, Servietten mit Knopfloch und zugehöriger Gebrauchsanweisung, feinsten Steaks und roten Geschenk-Pantoffeln sehr grossen Gefallen fänden, der Hauptgrund aber, weshalb sie die SWISSAIR bevorzugten, der sei, dass der weltweite Begriff von SCHWEIZER QUALITÄTSARBEIT ihnen für erstklassige Leistungen unserer Cockpitbesatzungen und unseres technischen Personals bürge und dies letztlich doch wichtiger sei, als die Tatsache, ob die Weingläser an Bord aus Kristall oder aus etwas billigerem Material seien.

Dies nur einmal ganz nebenbei, damit wir nicht noch "in Bescheidenheit" sterben.

Nun zurück zu unserer Suche nach einem Kandidaten für die Rubrik "Erfreuliches".

Wir fanden einen würdigen Mann in der Person von Herrn Ing. P i h l q u i s t, dem schwedischen SAS-Instruktor, der den Teilnehmern aller unserer bisherigen Caravelle-Umschulungskurse in einer brilliannten Einmann-Instruktion alles, was ein Pilot vom SE-210 wissen muss, beigebracht hat. Alle, die Herrn Philquist kennen lernen durften, sind sich einig, dass wir noch nie, auch nicht nur in einem Einzelfach, einen Instruktor hatten, der in so überlegener Manier seinen Stoff vortrug und der nie müde wurde, sowohl banale wie auch knifflige Fragen aus unserm Kreise ohne auch nur eine Sekunde zu zögern für jeder klipp und klar zu beantworten. Dass "Phil" dabei ohne jegliche Unterlagen arbeitete und sich trotzdem nie - auch nicht in irgend einer Kleinigkeit - irrte, sei nur ganz am Rande vermerkt.

Herr Philquist darf die Genugtuung mit nach Hause nehmen, dass sein Wirken bei uns sicher eines der bis anhin erfreulichsten Resultate der Zusammenarbeit SAS/SWISSAIR war.

Das sonst bisher einzige persönlich erfahrene Beispiel einer Zusammenarbeit SAS/SWISSAIR erlebte ich an der Hotel-Bar in Beirut. Ich sass dort neben einer unserer hübschesten Hostessen (typisch! Der Setzer) und wurde dann schnell ans Telefon gerufen. Darauf sprang ein - sich später als SAS-Captain entpuppender - Gentleman in die Lücke und versuchte geistesgegenwärtig in der Zwischenzeit das reizende Mädchen zum gemeinsamen Diner zu überreden.

1954 → 2014

MB

SUPER-CARAVELLE FÜR UEBERSCHALL

In einem der norwegischen Zeitschrift SAS-NYTT gewährten Interview erklärte der Generaldirektor der Sud-Aviation, Georges Hereil, dass die Super-Caravelle, die bekanntlich zusammen mit den Dassault-Werken gebaut werden soll, das erste Uberschallverkehrsflugzeug in der Weltluftfahrt sein werde. Hereil führte in diesem Zusammenhang aus, dass die mit der Sud-Aviation zusammenarbeitende Gesellschaft Douglas zur Zeit eine neue Tragfläche für die Caravelle baue. Er fügte hinzu, dass die Zelle der gegenwärtigen Caravelle schon für Geschwindigkeiten von March 2 in 9'000 m Höhe unter normalen meteorologischen Bedingungen vorgesehen wäre.

(Flug-Revue, Juli 1960)

KRANKENVERSICHERUNG DER AEROPERS BEI DER HELVETIA

In letzter Zeit sind bezüglich der AEROPERS-Krankenversicherung verschiedentlich Reklamationen eingetroffen, sei es, dass überhaupt keine Leistungen ausgerichtet wurden, sei es, dass sie nicht im erwarteten Umfang ausfielen.

Um nun hier allfälligerweise eine Aenderung herbeizuführen, möchte ich alle diejenigen, deren Familie oder welche selbst mit der bestehenden Krankenversicherung schlechte Erfahrungen gemacht haben, bitten, mir in einem kurzen Brief den Sachverhalt und eventuelle Aenderungsvorschläge bekannt zu geben, denn allein gestützt auf konkrete Fälle kann bei der Versicherung reklamiert werden und kann eventuell eine den tatsächlichen Bedürfnissen besser angemessene Lösung gefunden werden.

Dr. P. Hunziker

G E S U C H T

für unser Sekretariat

PART-TIME SEKRETÄRIN

- Aufgaben: Schreiben und Vervielfältigen der AEROPERS-RUNDSCHAU, allgemeine Büroarbeiten.
- Kenntnisse: Perfektes Maschinenschreiben, gute Englischkenntnisse, wenn möglich Steno in Deutsch und Englisch.
- Zeitaufwand: Ca. 20 Stunden pro Monat, wobei die Zeiteinteilung ziemlich variabel gestaltet werden kann.
- Salär: Fr. 4.50 pro Stunde
- Ort: Sekretariat, Kloten
- Bewerbungen sind zu richten an: Sekretariat AEROPERS
Postfach
Zürich-Flughafen

EINE BITTE DER SWISSAIR-CHAUFFEURE

Zum neuen Schulgebäude führt ein recht schmaler Weg, der mit Parkverbot belegt ist. Dennoch stationieren Besatzungsmitglieder, die sich rasch zum ärzt. Dienst begeben wollen, immer wieder ihre Autos dort. - Leider müssen aber die SWISSAIR-Chauffeure diese parkierten Autos mindestens 14 mal pro Tag kreuzen und haben zudem ihren Fahrplan einzuhalten. Ein SWR-Kurier streifte bereits einmal das Fahrzeug eines Besatzungsmitgliedes. - Parkieren Sie deshalb bitte Ihre Autos nicht mehr in dieser Zufahrtstrasse. Die SR-Chauffeure werden Ihnen Dank wissen.

HU

NUR FÜR DIENSTLICHEN GEBRAUCH

oder

" ES ISCH NÜMME WIE FRÜEHNER! "

Der Tatsache, dass man sich immer mehr von der ehemaligen Romantik und Tradition der Fliegerei entfernen, ist sich sicher jeder Pilot bewusst. Aus einer Zeit voller Abenteuer und frischem Draufgängertum wurde das heutige "Jet Age", vollgespickt mit Vorschriften und Weisungen. In der Verkehrsfliegerei hat sich diese Milieuverschiebung zum Segen aller Beteiligten erwiesen, was eindeutig durch Unfallstatistiken bestätigt wird.

Wie sieht es aber in der Militärluftfahrt aus? Dort wurde, nach meiner Ansicht, der gleiche Vorgang zum Fluch einer ganzen Pilotengeneration, besonders für die jüngeren unter ihnen. Wie ich das meine, lässt sich am besten mit einer frei erfundenen, doch immerhin möglichen Geschichte erklären.

Auf dem Stützpunkt Chummid'z'kurz im Schweizer Réduit absolviert die Staffel 58 ihren Trainings-Kurs. Von den 14 Piloten fliegen 12 im Zivilberuf bei der SWISSAIR auf der Strecke. Man sieht sofort, dass hier eine tolle Kameradschaft den Staffeligeist bestimmt und wenn auch nach Ansicht militärischer Experten die soldatische Haltung der Piloten eher als sportlich taxiert werden muss, herrscht doch, besonders wenn sie in der Luft sind, das Gesetz der Disziplin. Da heute ein ganz besonders schöner und wolkenloser Tag ist, weder eine 13 noch ein Freitag am Kalender abschreckend wirken, kommt direkt aus Trübendorf höherer Besuch nach Chummid'z'kurz geflogen. Mit viel Messing am Hut inspiziert der ältere Herr den ganzen Vormittag am Pistenrand die Landungen, damit er sich ein Bild über die fliegerischen Leistungen der Staffel machen kann. "Fliegen heisst landen", das lehrte man auch ihn schon vor 40 Jahren in der PS. Beim Mittagessen im "Rössli" setzt er sich ganz jovial zwischen einen Oberleutnant und einen jungen Feldweibel. Zum Essen genießt er einen Dreier Roten, obschon die ganze Staffel diszipliniert am Schwachstrom läuft. Schliesslich müsste sich die Fliegertruppe in einem Kriegsfall auch zum Schutz der heimatlichen Rebberge einsetzen..... Als der hohe Gast nach dem Essen noch einen Café Kirsch bestellt, wird es richtig gemütlich. Ueber das leidige Thema der Flugzeugbeschaffung kommt man auf fliegerische Erlebnisse der früheren Jahre zu sprechen. (Die Amerikaner nennen solche Gespräche "Hangar flying".) Der junge Feldweibel und sogar der Oberleutnant sind tief beeindruckt von all dem, was sich dieser hohe Offizier nach seiner Erzählung früher erlauben durfte. Er wurde zwar auch einmal, nach einer Bruchlandung mit Selbstverschulden, bestraft. Die drei Trage leichten Arrests, verbunden mit der Ausarbeitung eines Dislokationsplanes der halben Schweizerarmee, erfüllen ihn heute noch mit besonderem Stolz.

Vor dem Aufbruch zum Flugdienst wissen alle "Bambini", dass diesem Herrn der Weg nach oben scheinbar nur geebnet wurde, weil er öfters aus Kleinholz unversehrt hervorkroch.

Drei Wochen später passiert dann im IT das für die höhere Führung unverständliche. Der junge Feldweibel und Linienpilot wird solo auf einen Höhenflug geschickt. Tags zuvor hatte er bei der SWISSAIR den Homebase Check mit einem "above average" abgelegt. Grund genug, um mit sich und der Welt zufrieden zu sein. Da juckt's ihn am Knüppel seines Petrolvergasers - er fliegt ja hoch und fern jeder Luftstrasse - und schon hat sich sein Kahn 360° um die Längsachse gedreht. Eine einfachere und harmlosere Figur als eine Rolle mit einem Jet gibts ja nun wirklich nicht mehr. - Wie wird wohl der hohe Gast, der so viel plauderte, gemurkst haben, um das Gleiche mit seinem "Häfeli-Doppeldecker" zu erreichen! - Wohl stand diese Evolution nicht im Flugauftrag. Traditionsgemäss wurden aber bis vor nicht allzulanger Zeit sogar in Patrouillie mit dem Vämpi noch ganz andere Sachen ausgeführt. Bei der Rückmeldung vom Fluge herrscht grosse Aufregung in der Fludienstleitung. Von einem pflichtbewussten lieben Kameraden wurde diese "Rolle" schon dorthin gemeldet. Obschon unser Ikarus zu seiner "Schandtats" steht, sind bereits die Violetten im Anzug. Scharfer Arrest und fristlose Einstellung im Militärflugdienst sind die Folgen.

Diese allzuharte Strafe ist nun das, was ich am Anfang des Artikels meinte, nämlich der Fluch der Düsen-Fliegerei im Militär.

Wenn nun aber bei einem solchen oder ähnlichen Vorfall ein hoher Offizier (der womöglich selbst noch nie am Steuerknüppel sass) schreibt, dass an der Zuverlässigkeit dieses Verkehrspiloten gezweifelt werden müsse, tut er mir leid. Weiss er wirklich nicht, dass ein Streckenpilot dauernd auf seine Fähigkeiten und seine Zuverlässigkeit geprüft wird? Gäbe es in der Fliegertruppe gleiche Checks wie bei der SWISSAIR, hätte man in der Luftwaffe bestimmt weniger Personal an höchster Stelle.

Schi.

* * *

....Ich liess sie jede Figur machen, von der ich wusste, und sie gehorchte herrlich. Ich hörte auf mit zwei ganz schnellen Rollen und flog nach Hause. Ein plötzliches prachtvolles Vertrauen erfüllte mich. Ich konnte eine Spitfire fliegen! In jeder Lage beherrschte ich sie. Blieb nur die Frage übrig, ob ich auch in einer Spitfire kämpfen könnte.....

("Der letzte Feind" von Hillary)

The most distinguishing feature of any airline is, of course, the hostess's uniform because tired business men travel on aeroplanes as well as visit the Folies Bergere.