

# aeropers rundschau

8. Jahrgang

Nr. 86

Dezember 1961

WEIHNACHTSNUMMER

*	Liebe Mitglieder	2	*
*	Was uns beschäftigt	3	*
*	Frohe Festtage	4	*
*			*
*			*
*			*
*			*
*			*
*			*
*			*
*			*
*			*

Redaktion:

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

Druck und Versand:

Sekretariat, Flughafen, Bürotrakt B, 215  
Telefon: 84 76 61, intern 2337

---

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

Die Herren Piloten

Hans Bühr  
Hans Ueli Mäder  
Manfred Reist  
Hanspeter Suter

wurden neu in die AEROPERS aufgenommen. Wir heissen sie in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Orientierungs- und Diskussionsabende

An Hand der zwei durchgeführten Orientierungsabende zeigte es sich, dass die Gemüter weit mehr als erwartet aufgebracht sind. Das Resultat der Abstimmung wird dem Vorstand zeigen, mit wieviel Mass an Verständnis für Kompromisse zu rechnen ist.

1961

Das verflossene Jahr war für die AEROPERS ein arbeitsreiches und der Probleme waren viele. Die schwierigsten davon müssen wir ins 1962 mitnehmen, und wir wollen hoffen, dass wir sie im neuen Jahre meistern werden.

Der Vorstand wünscht Ihnen frohe Festtage und ein gutes neues Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

sig. A. Sooder

## WAS UNS BESCHÄFTIGT....

### Redaktions-Kommission

Bis jetzt hat sich weder jemand als Mitarbeiter in der Redaktionskommission noch als Uebersetzer zur Verfügung gestellt.

### Versetzungsreglement

Eine Gegenezeichnung durch die Swissair hat noch nicht stattgefunden.

### Nächste IFALPA-Konferenz

Die nächste IFALPA-Konferenz wird vom 27. März bis 3. April 1962 in Stockholm abgehalten werden.

Aufgrund meiner Anfrage in der Oktober-Rundschau ist uns von Mitgliederseite noch ein Traktandum bezüglich der Regelung der Anflug- und Pistenbeleuchtung zugegangen.

Ein zweites vom Vorstand eingebrachtes Traktandum behandelt die Frage des Aufstellens von Minimum Requirements für die Operation von Ueberschallflugzeugen.

Ein für uns ausserordentlich wichtiges Traktandum wurde von der englischen Pilotenorganisation eingebracht. Sie schlägt vor, dass in einer Company lediglich eine Pilotenvereinigung mit einem Arbeitsvertrag existieren soll.

Die Vertreter der AEROPERS werden im Januar bestimmt werden.

### Neues Mitgliederverzeichnis 54 → 2014

Dieses wird Ihnen im Verlaufe des Januars mit Stichdatum 1.1.1962 zugehen.

### Neue Seniority-Liste

Ich beabsichtige, zu Beginn des neuen Jahres eine neue Seniority-Liste herauszugeben.

### Sekretariat

Zwischen Weihnachten und Neujahr wird das Sekretariat wegen Ferienabwesenheit des Sekretärs geschlossen sein.

Ich wünsche Ihnen allen frohe Weihnachten und einen guten Uebergang ins neue Jahr und möchte Ihnen an dieser Stelle für das mir entgegengebrachte Vertrauen danken.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Dr. P. Hunziker

## F R O H E F E S T T A G E

Damit Sie, liebe Leser, diese auch richtig genießen können, hat sich die Redaktion entschlossen, diesmal das Kritisieren zu lassen. Mit technischen Artikeln und Unfallberichten möchten wir Sie ebenfalls verschonen. Dafür bringen wir Ihnen einen Auszug aus " Bitte anschnallen ! ", den wir in der letzten Nummer ankündigten.

Zusammen mit Captain Braunburg wollen wir wieder einmal von der leichten und schönen Seite in die Fliegerei hineinschauen. Vergessen wir - wenigstens über die Festtage - die kleinen und grossen Probleme der Aeropers. Wir können uns das leisten, wenn wir an die Menschen denken, die hinter Mauern und Stacheldraht in Knechtschaft lebend nur einen Weihnachtswunsch haben - die Freiheit - die wir im Westen noch besitzen. Ihnen wollen wir wenigstens in Gedanken etwas Licht an die Mauern stellen.

Frohe Weihnachten und ein gutes neues  
Jahr, wünscht Euch allen

die Redaktion

## BITTE ANSCHNALLEN - WOZU?

Fliegen ist - vom Sitzplatz der Piloten aus betrachtet - zunächst einmal eine Angelegenheit des Laufens.

Während der Kapitän von seiner hohen Warte aus gelassen und gewissermassen über den Dingen sitzend auf Zuschauer, Photographen und Oellachen blickt, versammelt sich um die Bodenstewardess an der Sperre die Schar seiner Auserwählten. Die Suche nach einem Parkplatz, der weniger als fünf Mark Strafgebühr erfordert, ist erfolgreich bestanden, die odysseischen Irrwege durch die seit zehn Jahren im Umbau befindlichen Flughäfen sind beendet, eine Lautsprecherstimme hat den Abflug der teuer bezahlten Maschine angekündigt - jetzt wird geflogen.

So denkt der Laie, und der Fluggast wundert sich. Mit dem Abflug eines Fluges nämlich hat es eine ähnliche Bewandnis wie mit dem mehrfachen Klingeln vor einer Theateraufführung. Dem Uneingeweihten seien daher an dieser Stelle einige - bisher unveröffentlichte - Erläuterungen zu dem Ritus der Lautsprecheransagen gegeben. Erstmalige Aufforderung, sich zum Ausgang zu begeben: die Zeit reicht noch zu mehreren komplizierten Cocktails an der Flughafenbar. Zweite Aufforderung: Man sollte noch einen einfachen Gin-Tonic trinken, vorausgesetzt, der Mixer ist nicht gerade mit der Zubereitung irgendeines Flips beschäftigt, welche Tätigkeit wegen der dazu verwendeten Eier einige Zeit in Anspruch nimmt. Dritte Aufforderung: Noch rasch etwas unkompliziertes bestellen oder allmählich bezahlen, je nachdem, ob der Aufruf mit dem Zahlwort LETZTER oder ALLERLETZTER versehen worden ist.

Der Spezialist weiss, dass es weniger auf ein Befolgen der Durchsagen ankommt, als vielmehr darauf, sich im Augenblick der Freigabe in guter physischer Kondition zu befinden. Denn Fliegen ist .... siehe oben.

Mit Bedacht haben unsere modernen Flugzeug-Konstrukteure jene Form für ihre Entwürfe gewählt, die dem Fluggast das absolute Unvermögen garantieren, während des Fluges auch nur einen Fetzen von der überflogenen Landschaft zu erblicken.....

..... Die täglichen Erfahrungen der Besatzungen zeigen jedoch, dass Passagiere besser als ihr Ruf sind. Kaum hat die Bodenstewardess durch ihr äusserst charmantes, aber nicht übermässig gut bezahltes Lächeln den Startschuss gegeben, so beginnt für den im Cockpit sitzenden Kapitän ein sportliches Ereignis, wie es durch die Sonntagsnachmittagsreportage vom Nürburgringrennen oder von der Tour-de-France nicht zu überbieten ist.

Aus der Masse der Flugzeugwärtsstrebenden löst sich nach wenigen Schritten eine Spitzengruppe von körperlich Durchtrainierten, die wissen, wie es um die wenigen Fensterplätze bestellt ist. Wer wird als erster die Treppe erreichen? Der kleine Herr mit dem flatternden Klepper oder jener Riese dort mit dem weit ausholenden Schritten? Weit gefehlt: im Endspurt arbeitet sich ein unscheinbares Dämchen, Illustrierte und Reisetäschchen unter den gleichen Arm geklemmt, nach vorn und erreicht als erste die Stufen, will sagen, den besten Fensterplatz.

Auch sie wird ein wenig später die Illustrierte ausbreiten, aber trotzdem verstohlene, begeisterte Blicke auf karminrote Sonnenuntergänge, mondlichtüberflackerte Nebelfelder oder blendende Wolkenbänke werfen.....

..... Gelegentlich geschieht es, dass mehr Fluggäste in die Kabine geleitet werden, als Plätze zur Verfügung stehen, und es soll vorgekommen sein, dass Passagiere sich schüchtern bei der Stewardess nach den Haltegriffen für Stehplätze erkundigten.....

..... Auch jene Ansage, die nach einem nächtlichen Atlantikflug durch Gewitter- und Vereisungsfronten bei der Landung auf Idlewild gemacht wurde, dürfte sich inzwischen herumgesprochen haben: " Wir kommen nun zum gefährlichsten Teil unserer Reise: der Busfahrt von Idlewild nach New York City. "

Merkwürdigerweise zeigt sich ein Teil der Fluggäste von derartigen Sicherheitsmassnahmen wenig erbaut. Sie scheinen ihr ganzes Streben auf ein möglichst unkompliziertes Reisen gerichtet zu haben und betrachten die Sorge um ihr Wohlergehen als persönliche Schikane. Inwiefern diese Sorge zu weit gehen kann, zeigt folgender Fall: Ein Steward beschloss, sich während des Startvorganges neben eine alte, zittrige Dame zu setzen, die zum ersten Mal flog. Ich werde ihre Hand halten, das wird sie beruhigen, dachte er und tat dergleichen. Als er sich nach dem Start losschnallte, nickte die alte Dame ihm freundlich zu und sagte: " Junger Mann, wenn Sie das nächste Mal wieder Angst haben, dürfen Sie sich gern zu mir setzen und wieder meine Hand halten ".

Mit  
SUNSHINE-AIRWAYS  
fliegen heisst:

Immer im goldenen Sonnenschein  
fliegen!

Warum?

Aufgrund des schlechten Ausbildungsstandes unserer Piloten ist es ihnen verboten, bei schlechter Sicht oder Bewölkung zu fliegen. Daher fallen an 300 Tagen des Jahres unsere Flüge aus. So können wir ihnen auf allen Flügen puren Sonnenschein garantieren.

D e n k e n S i e d a r a n !

Mit SUNSHINE-AIRWAYS fliegen heisst:  
100 % reiner Sonnenschein!

## WERDEGANG EINES FLUGZEUGFÜHRERS

Schon als neun Monate altes Baby fasste ich den Entschluss, Flieger zu werden. Ich krabbelte unter Aufwand aller zur Verfügung stehenden B(aby) S(tärke)-Leistung auf einen Schrank und fiel kurzerhand hinunter. Dabei bewältigte ich die Strecke von 1,30m im freien Flug innerhalb einer Sekunde, - ein schönes, beachtliches Ergebnis für die damalige Zeit.

Weitere Impulse erhielt ich, als ich, fünfjährig, aus einem unverständlichen Rundfunkhörspiel den Satz heraushörte: DIE LUFT HAT KEINE BALKEN. Diese Behauptung hatte etwas faszinierend Beruhigendes in sich. Hatte ich doch die Balken bisher als äusserst heimtückisches Spielzeug kennengelernt: balancierte man auf ihnen, so waren sie grundsätzlich morsch und zerbrachen, wenn man sich in ihrer Mitte befand. Und mein bester Freund hatte mir im Verlaufe einer politischen Diskussion mit einem ausgeprägten Exemplar dieser Gattung eins über den Schädel gegeben; daher meine spätere Abneigung gegen Politik jeglicher Art und meine frühe Sehnsucht nach einem balkenlosen Reich.

Mit zwölf Jahren hatte ich meine Kenntnisse so vervollkommenet, dass ich sämtliche damals gängige Flugzeugtypen am blossen Geräusch identifizieren konnte. Ich legte im Garten des elterlichen Hauses fünf Flughäfen an, errichtete im Fahrradschuppen eine Flugzeugfabrik und schnitzte dort etwa zwanzig Flugzeuge. Dann gründete ich eine Fluggesellschaft, stellte einen Flugplan für die schulfreien Nachmittage auf und liess meine Flugzeuge die Flughäfen abfliegen. Am Zaun standen die Nachbarskinder - nicht der Intelligentesten welcher - und äugten mit grossen Glotzaugen und laufenden Nasen auf den, der mit seiner Freizeitgestaltung so gänzlich aus dem Rahmen fiel. Ich rannte mit tierisch ernstem Gesicht mit meinen Langstreckenflugzeugen zwischen Erdbeerbeeten und Kartoffelstauden hin und her und war eifrig bemüht, den Flugplan trotz störender Gänge zum Bäcker und Freundesbesuche auf die Minute einzuhalten.

Eine Stunde Nachsitzen brachte das gesamte mitteleuropäische Flugnetz durcheinander. Später legte ich auch im Schlafzimmer, auf dem Wäscheboden und in der geräumigen Toilette Flughäfen an. Besucher, die ahnungslos im Sessel Platz nahmen, mussten sich folgendermassen belehren lassen: " Rücken Sie ein wenig nach rechts, hier kommt gleich die Nachmittagsmaschine nach Kalkutta vorüber. " Und wer die Toilette aufsuchte, wurde gebeten, nicht auf die Startbahn Roms zu treten und sich zu beeilen, da jeden Augenblick die Maschine aus Athen landen könne. Nationale Katastrophen ergaben sich, wenn mir eine der in der Luft befindlichen Maschinen aus der Hand glitt. Diese Abstürze gab ich in einem schwarzumrandeten Bulletin meinen Eltern bekannt, - und hier, bei diesen Sonderblättern, werden meine späteren Biographien einmal die erste Beziehung zwischen Fliegerei und Literatur aufzeigen. Meine Reportagen übten jedoch damals die gleiche Wirkung auf meine Eltern aus wie meine literarischen Werke heute auf meine Leser: nämlich gar keine; so rasch ändert sich die Welt nun auch wieder nicht.

Der kluge Leser kann sich aufgrund der vorangegangenen Ausführungen denken, welchen Beruf ich mir auswählte, jedoch: das Kind denkt, Papa lenkt, und so befeleissigte ich mich zunächst einmal des psychologischen, philosophischen und pädagogischen Studiums. Der Krieg aber machte bald einen Strich durch Freud, Platon und Pestalozzi, und nichts hätte höher gelegen, als mich durch Meldung zur Luftwaffe kostenlos den Weg in den Fliegerhimmel ebnen zu lassen. Aber die Luftwaffe nahm nur Wehrmachtsfreiwillige, und so war mir diese Möglichkeit für alle Zeiten versperrt. So lernte ich endlich in der Kaserne einer Infanterie-Einheit zwangsevakuert, auf dem Bauche robbend, die Schönheiten Aachens kennen, will sagen, die landschaftliche Umgebung. Da ich nun ohnehin mit dem Ehrenkleid der Nation behängt worden war, versuchte ich das Beste aus der vertrackten Situation zu holen; und tatsächlich gelang mir unter Umgehung von 312 Dienstwegen die Flucht aus der Infanterie zur Luftwaffe. Von nun an genoss ich vom Cockpit eines Transportflugzeuges aus den Anblick auf die ostpreussischen Seen und russischen Sümpfe und abends die gute Verpflegung im Fliegerhorst. Ich lernte die Steppen und Wälder um Byalystock lieben und fand, dass man Russland schon deshalb nicht mit Marschstiefeln betreten dürfe, um die Elche nicht zu erschrecken.

Um mir mehr Gelegenheit zu bieten, mich auf dem Felde der Ehre zu tummeln, setzte man mich ein Jahr vor Kriegsschluss in einen Focke-Wulf-Jäger und hängte mir vier Bordkanonen unter die Flächen. Und es ist erstaunlich und grenzt geradezu ans Phänomenale, wie wenig Schaden ich mit diesen Dingen angerichtet habe. Immerhin brachte ich es zu einem Abschuss: ich wurde über der schönen lehmgelben Donau von einer Mosquito abgeschossen.

Nach dem Krieg gewannen Platon und Pestalozzi wieder die Oberhand, denn die Fliegerei, da grundsätzlich militärisch, war für die nächsten hundert Jahre untersagt. Als ich einen Bekannten bei der Vorbeifahrt an einem nicht weniger bekannten Segelfluggelände fragte, was denn aus dem Flugfeld geworden sei, zeigte er stolz auf einen Kartoffelacker und erwiderte: Alles Kartoffeln! Als ich mein Bedauern äusserte, fragte er misstrauisch: Du bist wohl ein unheilbarer Militarist? Als ich zehn Jahre später mit dem gleichen Bekannten an der gleichen Stelle vorüberfuhr und mein Bedauern darüber äusserte, dass auf dem ehemaligen Kartoffelacker Düsenjäger starteten, fragte er misstrauisch: Du bist wohl Kommunist?

Darauf trank ich eine ganze Flasche Dujardin, und inzwischen unterrichtete ich in einer Hamburger Schule und versuchte meine Schüler durch Zitate aus den Werken Hermann Hesses, André Gides und Rollands davon abzuhalten, jemals mit einem Düsenjäger von einem ehemaligen Kartoffelacker zu starten, aber ich weisse nicht, woran es lag, jedenfalls .... also eines Tages gab ich das pädagogische Rennen auf und landete endlich bei der Verkehrsfliegerei.

Zunächst navigierte ich allwöchentlich eine Super-Constallation über den Atlantik, später lernte ich das schwierige Handwerk, als Co-Pilot über die Witze des Kapitäns zu lachen. Dann wurde ich selber Flugkapitän, und, nun ja, manchmal sind wirklich gute Witze darunter. Gelegentlich fliege ich über jenen historischen Kartoffelacker, auf dem mehr denn je die Düsenjäger starten, weniger, um den bösen Feind als vielmehr die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu gefährden.

Mein Hobby: Mich vermittelt mehrerer Flugzeugmotoren soweit aus dem irdischen Schlamm politischer Phrasen und Hassgesänge zu erheben, dass die Schönheit der Welt wieder sichtbar wird.



## Anekdotisches

Wenn bei Schlechtwetterlagen eine grosse Anzahl von Flugzeugen gleichzeitig über dem Zielflughafen ankommt, so werden sie in sogenannte Warteräume eingewiesen, in denen sie, übereinandergestaffelt, ihre Kreise ziehen. Das jeweils unterste Flugzeug wird zur Landung abberufen, woraufhin alle anderen Luftverkehrsteilnehmer, wie die Schachteln in einem Zigarettenautomaten, auf die Höhe des Vorgängers hinunterrutschen. Ein Flugzeug in der obersten Höhe, Nummer acht auf der Warteliste, wurde ungeduldig und gab über Funksprech bekannt, man möge sich ein wenig beeilen, der Treibstoff gehe allmählich zu Ende. " Tut mir leid", erwiderte der Kontrollturm, " alle Maschinen vor Ihnen sind in der gleichen Lage. Warten Sie. "

Daraufhin hörte man eine halbe Stunde lang nichts von der Maschine, und alle Versuche, Kontakt aufzunehmen, schlugen fehl. Endlich meldete sich besagtes Flugzeug: " Okay, wie sind wieder da!"

" Warum haben Sie sich die ganze Zeit nicht gemeldet?" wetterte der Kontrollturm. " Tut mir leid", erwiderte das Flugzeug. " Wir sind nur rasch gelandet, um nachzutanken. Jetzt sind wir wieder oben und können noch fünf Stunden warten ."

\*

\*

### T R A N S J E T

Die Gesellschaft mit dem  
Düsen-Pfiff

Die Gesellschaft mit

dem schnellsten Lärm  
den höchsten Preisen  
den kürzesten Rücken

\*

\*

Es kann der Frömmste  
nicht in Frieden fliegen,  
wenn es dem bösen Motor  
nicht gefällt.  
( Schiller, Lied von  
der Glocke )

Um die Lange Atlantiknacht zwischen Shannon und New York ein wenig erfreulich um die Ohren zu schlagen, entschloss sich die Cockpit-Besatzung einer Super-Constellation, die ihnen anvertraute Kabinen-Crew ein wenig in Erregung zu halten. Als man ihnen den obligatorischen Erbsen-Eintopf nach vorn brachte, schütteten sie ihn kurzerhand in jene Tüten, die den Passagieren bei böigem Wetter zur Verfügung stehen.

Der Stewardess, die später nach vorn ging, um die leeren Tablets abzuholen, bot sich folgendes Bild: Zwei Piloten und ein Bordingenieur hingen röchelnd und stöhnend in den Gurten, unfähig, ihre vertraglichen Pflichten einzuhalten.

Neben ihnen standen die erwähnten gefüllten Tüten. Daraufhin raste die betreffende Stewardess so harmlos wie möglich zurück und berichtete ihrer Kollegin, mit dem Eintopf sei etwas nicht in Ordnung, die gesamte Besatzung habe sich übergeben, hinge vergiftet in den Gurten, und im übrigen müsse man die übelriechenden Tüten mal nach hinten bringen. ( Besagte Stewardess war Dienstälteste.) Daraufhin raste Stewardess Nr. 2 so harmlos wie möglich nach vorn.

Dieser bot sich nun folgendes Bild:

Die Besatzung sass quietschfidel im Cockpit und löffelte mit Wohlbehagen den Inhalt ihrer Tüten leer.  
Woraufhin Stewardess Nr. 2 sich übergab.

---

Im Gegensatz zu Frankreich, das einen Saint Exupéry, einen Jules Roy, zu England, das einen David Beaty, zu Holland, das einen Adriaan Viruly unter seinen fliegenden Schriftstellern zählt, oder gezählt hat, geistern im Wirtschaftswunderland noch immer folgende Gestalten durch die Pseudo-Flugliteratur der Illustrierten oder Funkzeitschriften-mit-den-höchstenAuflagen:

" Sein markanter Adlerblick hing an den flimmernden Instrumenten. Mit knochigen Fingern unklammerte er das schüttelnde Ruder. Würde er die Maschine in der Gewalt behalten können? ' Wir vereisen !', schrie es vom Bordingenieur her. ' Der weisse Riese hat uns in seine Faust gepackt !"

Zu meiner Schande muss ich gestehen, dass ich auf meinen winterlichen Kanal- und Atlantiküberquerungen niemals einen weissen Riesen begegnet bin. Wenn sich Eis- und Schneematsch an Tragflächen und Windschutzscheiben hängten, so betätigten wir Flächenheizung und Vergaservorwärmung, und wenn es hoch kam, sagten wir zum Bordingenieur: " Leg noch eine Kohle auf, wir haben kalte Füße." Damit waren wir der Faust des weissen Riesen entronnen, gemäss dem Grundsatz: Einen Beruf auszuüben ist sehr erfreulich; er darf nur nicht in Arbeit ausarten.

Verschwiegen sei jedoch nicht, dass der gleiche winterliche Orkan wenige tausend Meter unter uns Schiffe zum Kentern und ganze staatlich subventionierte Eisenbahndienste zum Erliegen bringt.....

..... Zum Schicksal eines zünftigen Illustrierten-Kapitäns gehört es auch, sich in die Stewardess zu verlieben oder vor ihr sich in den - oben erwähnten - lebensgefährlichen Situationen zu bewähren. Dabei drängt sich bereits dem gebildeten Laien die Frage auf, weshalb eine Stewardess es gerade auf einen alten, rheumageplagten Kapitän mit Zahnprothesen und vier Kindern abgesehen haben soll, wo doch die Co-Piloten wesentlich jünger, ansehnlicher und noch dazu unverheiratet sind.....

<p>Heute erwartet, morgen gestartet. ( Werbespruch für nebelreiche Tage )</p>
---

### Name ist Schall und Auspuffgas

Nicht jeder Kunstfreund ist ein Bewunderer abstrakter Malerei; nicht jeder Fluggast freut sich über die nichtssagenden Registrationszeichen eines Flugzeuges. D-BRRR steht da zu lesen oder D-BLUPP, und das erinnert höchstens entfernt noch an irgendein Waschmittel mit reduziertem Schaum.

Eine besondere Freude befällt daher jeden Luftreisenden, wenn er neben der Radarnase oder dort, wo durch einen schwarzen Anstrich die Radarnase imitiert wird, einen lesbaren Namen vorfindet. JOSEPF HAYDEN steht dort oder ABEL TASMAN. ( Rasch ein Lexikon: Wer war Abel Tasman? ) Immerhin, das Ding, mit dem man fliegt, hat einen Namen, und das fördert das Wohlbehagen ungemain.

Esoterisch betrachtet, fördert jedoch die Namensgebung von Flugzeugen Erkenntnisse zu Tage, die sich vor zwanzig Jahren der kühnste Surrealist nicht hätte träumen lassen.

Angenommen, Flugzeuge tragen die Namen bekannter meteorologischer Erscheinungen, zum Beispiel ALPENFÖHN oder NORDLICHT. Bei Frage-Antwort-Kombinationen wie WO BEFINDET SICH ALPENFÖHN? - DER HÄNGT ÜBER SÜD-GRÖNLAND wird offenbar, dass sich der Alpenföhn an Orten aufhält, wo er seiner Natur nach nicht hingehört. Und was hat das NORDLICHT über Südamerika zu suchen? Kann man mit einem TRONADO noch von Düsseldorf nach Köln-Bonn fliegen?

Das alles erweist sich als harmlos, verglichen mit den Problemen, die sich ergeben, wenn über den Pyrenäen die Zylinderkopftemperatur von MORITZ VON SCHWINDT auf 230 Grad ansteigt. Und was geschieht, wenn dem BLAISE PASCAL die Zündkerzen verrussen und LEONARDO DA VINCI nicht zum Ausfahren der Landeklappen zu bewegen ist?

Geradezu schockiert wird das moralische Empfinden, wenn man durch Gerücht erfährt, OTTO VOM BISMARCK sei wegen Nebel eine Nacht lang mit MADAME CURIE im Barcelona liegen geblieben! Hier wird entschieden zu weit gegangen, und so nehme der Passagier weiterhin vorliebt mit D-ABUB, D-PRST oder D-QUYX!

---

STRATO- NICOTINUS - mittelschwere Tabakwolke. Zu den flugzeug-internen Erscheinungsformen gehörend. Keine Störungen inbezug auf die Ordnung des Tablets, jedoch Vorsicht beim Einverleiben weit entfernter Speiseteile! Trübt Sicht bis auf Armlänge herab und irritiert den Geruchssinn. Nur nach dem Blindtast-Verfahren ausgebildete Esser sollten blindlings in den Dunst greifen, um empörte Aufschreie weiblicher Fluggäste weitgehendst zu vermeiden.

Daumenregel: Falls das Steak beim Zerschneiden zu Schreien beginnt, so war's der Nacken des Vordermannes.

### Kleiner Knigge für Luftreisende

Wenn Sie von München nach Wien fliegen, so steigen Sie grundsätzlich in das Flugzeug nach Montreal. Beschweren Sie sich darüber, dass Ihnen die Bodenstewardess nicht das Reiseziel von den Augen abliest.

Betonen Sie Ihre Weitgereistheit stets dadurch, dass Sie beim Besteigen des Flugzeuges zu der Sie begrüßenden Bordstewardess äussern: " Mit dem kleinen Ding da soll ich fliegen? Das ist doch wohl nicht Ihr Ernst! So etwas wollte ich meinem Fünfjährigen gerade zu Weihnachten schenken! "

Lassen Sie beim Platznehmen Ihren Mantel über irgendeinen Sitz fallen. Nehmen Sie zehn Reihen weiter hinten Platz und beschweren sich nach der Landung darüber, dass Ihnen der falsche Mantel gereicht wird.

Schnallen Sie sich beim Start nicht fest. Es zeugt von Aengstlichkeit und ist Ihrer unwürdig. Weisen Sie die Stewardess freundlich, aber energisch darauf hin, dass Sie sich bei anderen Gesellschaften nie festzuschnallen brauchten.

Verlangen Sie 3,5 Sekunden nach dem Start das Ihnen zustehende Mittagessen. Betonен Sie Ihre Individualität dadurch, dass Sie statt des Spargels grüne Bohnen, anstelle der Röstkartoffeln eine Weissbrotschnitte und als Ersatz für das profane Bier einen Napoléon wünschen.

Gehen Sie zwanglos im Mittelgang spazieren und inspizieren Sie Küche und Cockpit. Falls der Steward Sie zum Platznehmen bittet, machen Sie ihn darauf aufmerksam, dass Sie ein Freund des Kapitäns und ausserdem ein alter Segelflieger seien. Stärken Sie das Vertrauen Ihrer Nachbarn, indem Sie während des Landeanfluges Bemerkungen machen wie: " Also, wie dieser Mann das Gas zurücknimmt... " oder " Eigentlich müsste an dieser Stelle schon das Fahrwerk ausgefahren sein .... "

Verabschieden Sie sich von der Stewardess mit den Worten: " Na ja, Fräulein, für den Anfang schon ganz gut, aber Sie lernen ja noch. "

Sollten Sie sich beim Verlassen des Flugzeuges zum heimlichen Ergötzen Ihnen Uebelgesinnter an der niedrigen Tür erbärmlich den Kopf einschlagen, so reagieren Sie bitte nonchalant mit der Bemerkung, Sie habem dem Konstrukteur schon vor zehn Jahren eine grössere Tür vorgeschlagen.

---

### Beschwerdebrieff eines Luftreisenden

" .... Und war der Service an Bord mal wieder eine Katastrophe. Auf der Speisekarte stand: Gulasch mit Champignons. In Wirklichkeit aber wurden Pfifferlinge verabreicht. "