



1954 → 2014

aeropers rundschau

Dezember 1965

FÜR **20Rp.**
TELEFONIEREN SIE UNS
UNDEIN **TRIUMPH 2000**
TRIUMPH VITESSE 6
TRIUMPH HERALD 1200
TRIUMPH 1200 COMBI
TRIUMPH SPIT FIRE
TR4

ODER EIN **VOLVO 122**
VOLVO 122S
VOLVO COMBI
VOLVO 1800S

ODER SOGAR EIN **PARIS**
FACEL 3 AUS PARIS

STEHT ZUR

Probefahrt VOR IHRER TÜR!

AUTO BENZ AG | ZÜRICH

Ausstellung, Verkauf, Service Volvo, Triumph, Facel Vega
Dufourstr. 90 Tel. 051 475858/59 8008 Zürich
Oerlikonerstr. 88 Tel. 051 462854/55/56 8050 Zürich

PS: ZU IHREN DIENSTEN STEHEN
BESTQUALIFIZIERTE VOLVO-UND
TRIUMPH-SPEZIALISTEN UND ...EIN GROSSES
ERSATZTEILLAGER!!! DENN WIR FINDEN,
EIN GUTER UND SCHNELLER SERVICE
IST EBENSO WICHTIG WIE VERKAUFEN!

aeropers rundschau 132

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes. Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt

Seite

Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
Was uns beschäftigt	7
Aktion Funkdisziplin / Action discipline radio	11
Le Coin des Romands	12
Copiloten sein dagegen sehr...	13
Hinweise für Fluggäste	15
Kleine Dichterschule	16
Werbe-Plakate diverser Fluggesellschaften	18
Männer reifen - Frauen altern	21
The big blackout	22
The case of the careful cat	25

Redaktion:

K. Strickler
Dr. R. Schmid

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich Flughafen
Telefon 84 76 61

Druck und Verlag:

Industrie- und Verlags-
Druckerei Emil J. Haas
Forchstrasse 280, 8008 Zürich
Telefon 051 53 53 70



**Sagen Sie nicht,
die Captain-Uniform passe nur zum Bild rechts**



BMW 1800 TI Fr. 15 550.-

Von 0 auf 100 km/h in 11,8 sec.

Höchstgeschwindigkeit 170 km/h

Sie passt auch zum Bild links. Weil man sich auch am Steuer des BMW 1800 TI wie ein Captain fühlt. (Fragen Sie die Flugkapitäne, die ihn fahren! Es sind nicht wenige.)

Captains sind Perfektionisten, sind Sicherheitsfanatiker. Für sie und für alle, die von ihrem Wagen viel verlangen . . . technisch viel, haben die BMW-Konstrukteure den TI gebaut. (Und für sich selbst.)

BMW 1800 TI – der Wagen für technisch Verwöhnte.

Generalimport der BMW-Automobile: MOTAG Zürich





Liebe Rundschauler

Es heisst zwar, das Weihnachtsfest sei das Fest der Kleinen, denen noch Eisenbahn und Puppe der Inbegriff dieses Festes sei, doch möchte ich diesen Anspruch bezweifeln. Denn nicht wahr, er birgt die Gefahr in sich, dem Weihnachtsfest (beiläufig gesagt gefällt mir die Bezeichnung X-Mas wenig) in jenen Familien, wo keine Kinder den Baum umtanzen, einen guten Teil des Zaubers zu rauben, der eigentlich unzertrennlich von diesem Feste ist. Unter dem Weihnachtsbaum werden wir alle, in welchem Lebensalter wir uns auch befinden, wieder zu Kindern. Es ist sicher nicht richtig, dass bloss das Kind wirkliche Weihnachtsfreude zu empfinden vermag, wir vergessen es nur oder gestehen es uns nicht ein, dass wir alle uns ebenso gerne wie die Kleinen überraschen lassen. — Auch bei jenen, wo das «Zauberland der Jugend» schon etwas mehr oder sogar weit zurückliegt, kommt es vor, dass sie sich heimlich gehegte Wünsche an den Augen abzulesen versuchen, um sich dann mit etwas Ungeahntem zu überraschen. Oder man kauft sich gegenseitig das, was man sich wünscht; das ist praktisch und bequem, aber es ist etwas poesielos und nüchtern. Es kommt daher nicht selten vor, dass viele in diesem Fest nichts weiteres sehen als einen heftigen Ansturm auf das Portemonnaie, und die geplagten «Köchinnen» die arbeitsreichste

und mühevollste Zeit des Jahres. Ist doch aber nicht gerade das, was wir nicht unbedingt gebraucht hätten und zu den Ueberflüssigkeiten gehört, das, was am meisten erfreut? Nicht immer ist es etwas Greifbares, Sichtbares, worin wir das oder die Geschenke zu geben haben. Oft sind der freundliche Druck der Hand zwischen zwei Entfremdeten, der besagt: ich habe vergessen, oder ein versöhnliches Wort die Ueberraschung, welche weit mehr zählt als ein Geschenk materieller Art. —

Für das kommende Jahr müsste man sich eigentlich wieder einige gute Vorsätze bereithalten. Vielleicht kann man sogar die Alten übernehmen, um sie auch nächstes Jahr wieder nicht durchzuführen. —

Sicher unmöglich ist es, alle Menschen wirklich lieben zu wollen, das geht einfach nicht und führt zu grossen Täuschungen und Pessimismus. **Aber gegen alle freundlich und nicht überheblich sein, das kann man.** Dieser letzte Satz wäre sicher nicht zu schwer, um im neuen Jahr als guter Vorsatz verwirklicht zu werden!

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich recht frohe Festtage und ein ungetrübtes 1966.

Mit freundlichen Grüssen
K. Strickler

Immer
mehr
der
bevorzugte
Wagen
des
fliegenden
Personals
der
SWISSAIR

FIAT 1500

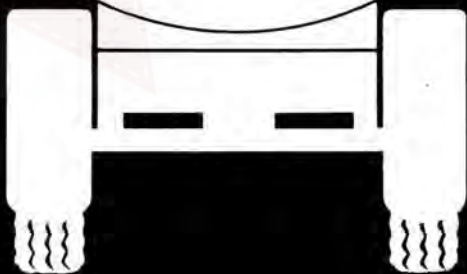


Fiat Automobil-Handels AG
8048 Zürich
Freihofstrasse 25, Tel. 051 52 77 52

für brennstoffe

auch für cheminéeholz!

muraro



peter muraro ag kohlen + heizöle ohmstr. 14 8050 Zürich ☎ 46 95 72 / 46 40 04

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

Der Vorstand hat die folgenden Herren in die Aeropers aufgenommen;

Aisslinger Ulrich
Amsler Hans-Rudolf
Bircher Thomas
Leoni Oskar

Wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Vertragsverhandlungen

In total 19 Verhandlungssitzungen wurde das erreicht, was Sie Ende November als Abstimmungsunterlagen erhielten. Um die Verhandlungen wegen Kleinigkeiten nicht unnötig zu verlängern, wurden einige Kompromisse geschlossen, die absolut in den Rahmen eines gemeinschaftlichen Denkens passen.

In bezug auf die Beendigung der Vertragsverhandlungen war unsere Delegation der Ansicht, dass die von uns verlangten Punkte abschliessend geregelt werden mussten. Unserem Anliegen wurde entsprochen, was aber eine entsprechende Mehrarbeit erforderte, da es sich abzeichnete, dass die Abstimmung unsererseits noch im Dezember durchgeführt werden konnte.

An einem möglichst baldigen Abschluss der Verhandlungen waren stark interessiert:

- die Swissair; sie wollte nicht länger in einem vertragslosen Zustand verbleiben;
- die FPAS; sie war früher mit dem Vertragswerk einverstanden als wir, und sie akzeptierte die von uns erreichten Resultate;
- ein Teil unserer Mitglieder, welche nicht noch länger auf eine materielle Verbesserung warten wollten.

Die wichtigsten offenen Punkte sind noch das Displacement- und das Versetzungsreglement. Der Vorstand beschloss, die Revision dieser Reglemente nach der Vertragsunterzeichnung in Angriff zu nehmen.

Das neu geschaffene Vertragswerk stellt eine beachtliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen dar. Diejenigen unter uns, welche dem nicht beipflichten können, werden sich nie zufriedenstellend behandelt fühlen, da sie vor lauter Kleinigkeiten das Wichtigste übersehen.

3. Bulletin Nr. 120

Das Bulletin Nr. 120 warf sehr hohe Wellen, weil bei der Einführung des DC-9 die Umschulungen aus operationellen Gründen nicht in der Reihenfolge der Seniorität vorgenommen werden können; sonst wäre dadurch die ganze Einführung in Frage gestellt worden. Es fanden verschiedene Besprechungen statt, und es

wurden unsererseits Vorschläge für die Abänderung des Bulletins gemacht. Alle Vorschläge liessen sich nicht verwirklichen. Eine allzu strikte Haltung unsererseits hätte bewirken können, dass der momentane Vorteil einer Gruppe von Piloten sich für andere nachteilig auswirkt, da eventuell die Planung und damit die Expansion der Swissair gebremst würde. Der Grund des Unwillens war, dass die älteren CV-440-PIC's zu spät auf den DC-9 umgeschult werden. Ein finanzieller Nachteil erwächst keinem, da die betreffenden Piloten aus anderen Gründen schon mit dem SE-210-Salär abgegolten sind. In Zukunft soll früher und persönlich orientiert werden, und damit fallen dann auch die von einem Kollektiv verfassten Reklamationen dahin.

4. VE

Ende November erhielten wir die vom Versicherungsfachmann ausgearbeiteten Berechnungen. Im kommenden Jahr ist es nun unsere Aufgabe, die Leistungen der VE so zu verbessern, wie wir uns das vorstellen.

Die finanziellen Mittel dazu sollten nun vorhanden sein, und es ist nun ganz an uns, dafür genügend vorzusehen. Auf dem 1. Oktober 1966 sollte die neue Reglementsänderung in Kraft gesetzt werden.

Der Vorstand wünscht allen frohe Festtage und den kranken Mitgliedern gute Genesung.

Mit freundlichen Grüßen
A. Sooder, Präsident



BALLY Loafers
und Chelsea Boots
die international
modisch-
korrekten
Herrenschuhe

Doelker

Bahnhofstrasse 32 Zürich

Was uns beschäftigt

Liebe Mitglieder,

1. Rückblick und Ausblick

Mit dem Erscheinen der letzten Rundschau-Nummer dieses Jahrgangs scheint mir ein kurzer Rückblick auf das verflossene Vereinsjahr am Platze. Daran anschliessend möchte ich dann noch in Form eines Ausblicks jene Aufgaben kurz beleuchten, die es im Jahr 1966 zu lösen gilt.

Ich möchte gleich vorwegschicken, dass das verflossene Jahr eigentlich gar nicht so «schwarz» war, wie es viele von uns wahrhaben wollten. Es schien wohl anfänglich nicht gerade unter optimistischen Zeichen zu stehen, nachdem wir am 2. Dezember 1964 in einer ausserordentlichen Generalversammlung beschlossen hatten, unseren Arbeitsvertrag per Ende Dezember 1964 zu kündigen. Die Schwierigkeiten, in erster Linie auf dem Gebiet der Seniorität und der VE liessen ausgedehnte und hartnäckige Verhandlungen vorausahnen.

Immerhin liessen wir uns von den bevorstehenden Schwierigkeiten nicht allzu sehr beeindrucken und schritten mutig ins neue Jahr, das das Jubiläumsjahr unserer Vereinigung war. Eine stattliche Anzahl Aeropers-Mitglieder bereitete in wirklich aufopfernder Weise, aber mit Begeisterung Jubiläumsakt und Jubi-

läumsball vom 27. Februar 1965 vor. Es wurde bereits an anderer Stelle ausführlich über dieses Fest berichtet, so dass wir uns mit einem Hinweis begnügen können.

Nach dieser rauschenden Ballnacht kehrte auch in unser Vereinsleben wieder der graue Alltag mit seinen Sorgen zurück. Immer akuter wurde die Frage der Seniorität, immer zahlreicher wurden unsere Vorstellungen bei der Swissair und unser Drängen auf eine baldige Bereinigung dieses heiklen Themas.

Doch schien es, als ob die Swissair nichts zur Beseitigung des zwischen Aeropers und FPAS herrschenden Dualismus tun wollte.

Immerhin wurde mit der Kündigung des FPAS-Vertrages per Ende März 1965 die Lage insofern klarifiziert, als nunmehr beide Vereinigungen bis Ende Juni dieses Jahres Zeit erhielten, sich auf neue Lösungen zu besinnen. Ob dieses Besinnen wohl Anlass zu neuerlichen, über Wochen sich erstreckendes Untätigsein war?

Man sprach zwar, ziemlich heftig sogar, über Senioritätsfragen und liess zu diesem Zweck sogar einen Fachmann aus den USA herbeirufen; eine Einigung konnte aber nicht gefunden werden, die Lage spitzte sich zusehends zu.

Endlich — es war inzwischen Mai geworden — konnten die allgemeinen Verhandlungen mit der Swissair in Angriff genommen werden. In verschiedenen Gremien verhandelte man über Fragen des Gesamtaufwandes, des europäischen Mittels, der VE, der FDR's und selbstverständlich weiterhin über die Seniorität. Die Schwierigkeiten, die sich uns in dieser Zeit in den Weg stellten, liessen klar erkennen, dass mit dem 1. Juli 1965 eine sogenannte vertragslose Zeit anbrechen werde. Es brauchte denn auch allerhand, um das Inszenieren von unüberlegten, mit möglicherweise schwerwiegenden Konsequenzen verbundenen Aktionen zu verhindern.

Unsere diesjährige Aeropers-Generalversammlung vom 12. Juli fand deshalb nicht in einer gehobenen Stimmung statt. Die bei dieser Gelegenheit neu gewählten Vorstandsmitglieder wurden in eine Situation hinein versetzt, die nicht unbedingt als ermutigend bezeichnet werden konnte.

Es folgten denn auch tatsächlich schwere Stunden, als wir unsere Senioritätsabstimmung im ganzen Piloten-Corps in die Wege leiteten und es in der Folge zum endgültigen Bruch mit der FPAS kam. Um das im Sinken begriffene Schiff doch noch zu retten, erliess die Swissair am 6. August 1965 eine neue Senioritätsliste ... und griff damit zu einer Massnahme, die sich unseres Erachtens schon seit Monaten aufdrängte. Die in Kraft gesetzte Swissair-Lösung vermochte vielleicht nicht alle restlos zu befriedigen; sie brachte aber endlich Ruhe in unsere Reihen.

Von diesem Zeitpunkt an konnten dann auch die übrigen Vertragsverhandlungen vorangetrieben und am 25. November 65 endlich zu einem Abschluss gebracht werden. Ich möchte hoffen, dass sich der

Arbeitsaufwand gelohnt hat und das erzielte Ergebnis von allen als positiv empfunden wird.

Damit komme ich zu einem kurzen Ausblick auf das Jahr 1966, für das ich Ihnen und mir Ruhe und friedliche, fruchtbare Zusammenarbeit mit unseren Partnern wünsche. Dieser Wunsch richtet sich ganz besonders auch an unsere ausländischen Arbeits-Kollegen, denen ich nahelegen möchte, das Kriegsbeil endgültig zu begraben und einen neuen Geist der Zusammenarbeit an den Tag zu legen.

Neben dieser einen vorherrschenden Aufgabe auf dem Gebiet der human relations werden wir zahlreiche andere wichtige Probleme zu lösen haben, was mit einigem guten Willen ohne weiteres zur allgemeinen Befriedigung möglich sein sollte. Unter diesen Geschäften seien erwähnt: die definitive Regelung unserer VE; die Revision der noch nicht behandelten, zum Arbeitsvertrag gehörenden Reglemente; die neue Regelung unserer Krankenversicherung im Sinne eines erhöhten Schutzes bei Unfällen und einer besseren Heilungskostendeckung; ferner ist geplant, bei diversen kantonalen Steuerbehörden um vermehrte Steuererleichterung für das fliegende Personal nachzusuchen; schliesslich drängt sich der Ausbau unserer IGAP-Gruppenversicherung auf sowie die Realisierung des von den Vereinigungen des fliegenden Personals gebildeten Dachverbandes. Neben diesen mehr internen Belangen sei natürlich auch der Einführung des DC-9 gedacht, die für viele von uns das Erklimmen einer neuen Stufe auf der Karriereleiter bedeutet.

Sofern Sie mir weiterhin Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung leihen, werde ich versuchen, nach bestem Wissen und Gewissen die skizzierte Aufgabe zu bewältigen.

2. Kommentar Einsatzliste November 1965

1. PILOTEN

1.1. Bestand

Am 1.11.1965 beträgt der Bestand 299 Schweizer (69,05 %) und 134 Ausländer (30,95 %), total 433 Piloten.

Budgetierter Bestand	437
Effektiver Bestand	433
Unterbstand	— 4

1.2. Bestandesveränderung

Eintritte:

14 Uebertritte ex SLS per 1.11.: HH. Baier, Balmer, Baumann, Binz P., Bodmer U., Bircher P., Kämpfer, Kaufmann, Lobsiger, Meier Rich., Muggli, Saladin, Wohnrau, Zsindely.

3 Neueintritte per 1.11. als zukünftige SE-210-Copiloten: HH. Amaral, Daniele und Moreash.

Austritte:

per 31.10.: HH. Bloemhof (=990 COPI) und Hainsworth (=210 COPI).

1.3. Umschulungen, Ausbildung

Am 21.10. hat ein CV-990-UK mit 2 Kdt.-Anwärtern und 7 COPI-Anwärtern begonnen.

Am 1.11. befinden sich somit 58 Piloten im unproduktiven Einsatz:

CV-990	2 PIC-Anwärter im UK
	6 COPI-Anwärter im UK
SE-210	7 PIC-Anwärter im UP
	3 COPI-Anwärter in OS bis Kursbeginn 22.11.
CV-440	2 PIC-Anwärter im UP
	24 COPI-Anwärter im Einsatz als SC resp. UK
	14 COPI-Anwärter ex SLS im Einsatz als SP bis Kursbeginn

1.4. Allgemeines

Ab 1.11.65 gelten die neuen Swiss-air-Kursnummern.

2. NAVIGATOREN

Unveränderter Bestand von 40 Navigatoren.

3. Zum Thema Passagierversicherung

Es ist Ihnen wahrscheinlich bekannt, dass die amerikanischen Fluggesellschaften anlässlich der letzten IATA-Konferenz in Wien beantragt haben, die Höhe der sogenannten Passagier-Versicherung neu festzulegen. Da unsere Besatzungsglieder on and off duty heute nunmehr auch in den Genuss einer Flug-Risikoversicherung gelangen (siehe Artikel 35 des neuen Arbeitsvertrags), ist es nicht uninteressant zu wissen, wie die Sache heute in IATA-Kreisen steht. Ich gebe Ihnen hierzu folgenden Pressebericht wieder:

IATA airlines have voted to raise the Warsaw Convention / Hague Protocol passenger liability limit to \$ 50.000 but U. S. government officials said the agreement included conditions «impossible to accept», and that the U. S. would still denounce the convention on November 15. The U. S. wants an initial limit of \$ 75.000 to be raised ultimately up to \$ 100.000. One of the conditions was that the U. S. ratify the Hague Protocol, which raised the Warsaw liability limit from \$ 8.300 to \$ 16.660. The IATA \$ 50.000 limit would be mandatory for all airlines with routes to the U. S. and optional for others. It would become effective December 1, subject to endorsement of airline member's governments. Since unanimity is required, the limit cannot become effective if the U. S. holds to its present stand. Meanwhile ICAO has decided to hold a meeting next February to consider possible revision of the Warsaw Convention.

Ueber allfällige Auswirkungen auf unsere Flugrisiko-Versicherung werde ich Sie orientieren.

4. Memento mori

Auf das Jahresende gedenken wir nochmals der Verstorbenen, Aeropers-Mitglieder, Angehörige von Aeropers-Mitgliedern und Freunde der Aeropers, die in diesem Jahr von uns gegangen sind. Wir versichern die Angehörigen von

Otto Haab

Max Stampfli

Alfred Comte

Frau A. Schneider

Fräulein Jeanine Beck

unserer aufrichtigen Sympathie.

Zum Schluss verbleibt mir die angenehme Pflicht, all jenen zu danken, die mich, sei es als Sekretär oder als mitverantwortlichen Redaktor der Rundschau, bei der Bewältigung meiner Aufgabe tatkräftig unterstützt haben. In einem Einmann-Betrieb, wie dies die Aeropers nun einmal ist, bin ich auf Ihre Mithilfe angewiesen.

Ihnen, den kranken und gesunden Aeropers-Mitgliedern sowie Ihren Angehörigen wünsche ich frohe Weihnachten und ein gutes Neues Jahr 1966.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. R. Schmid

Kenner kennen KENT

Nur KENT besitzt den neuen
Micronite-Filter — ein Welterfolg!



Aktion Funkdisziplin / Action discipline radio

Alle werden sich an die Aktion «Funkdisziplin» vom letzten Februar erinnern. Da die guten Vorsätze oft in Vergessenheit geraten, scheint eine Wiederholung derselben nicht unwichtig.

Diese Aktion werden wir in allernächster Zukunft während 2 Wochen durchführen. Sie wird in dem Zeitpunkt beginnen, wo die CFP mit einem Memo versehen werden. Die gleichen Prinzipien gelten auch für die Frequenzen, Maintenance usw.

Wir sind überzeugt, dass jeder zur Verbesserung der Präzision und Kürze im Funkverkehr beiträgt.

Gilt für: Genève FIR — Zürich FIR — Swissair.

Dazu führen wir folgende Neuerung ein: Wir erwarten Rapporte über **schwerwiegende** Verletzungen der Funkdisziplin. Zum Beispiel: Eine Bodenstation gibt den Befehl, einen 360° zu fliegen ohne Rufzeichen, währenddem gleichzeitig 3 Flugzeuge im Anflug sind; oder eine Station, die wiederholt ohne oder unvollständiges Rufzeichen ruft.

Die Rapporte müssen enthalten:

1. Flugnummer
2. Zeitpunkt
3. Fehlbare Station
4. Begründung

Betreffende Rapporte werden gewünscht vom 1. 2. bis 28. 2. 1966.

Adresse: E. Heiz, Box 90.

Diese Rapporte werden es uns gestatten, in den Besitz des nötigen Materials zu gelangen, um zu prüfen, ob die Aktionen «Funkdisziplin» nötig sind und gleichzeitig abzuklären, welche Stationen einer Verbesserung der Qualität ihrer Operators bedürfen.

Wir danken für Ihre Unterstützung.

Flugsicherheitskommission
der Aéroports

*

Chacun se rappelle l'action «callsign» de février passé. Or les bons principes s'oublie parfois et il semble qu'une répétition de cette action ne serait pas inutile.

Une nouvelle action va démarrer très prochainement pour une durée de deux semaines. Cette action commencera dès l'instant où vous recevrez les CFP munis du papillon discipline radio. Il est clair que les mêmes principes s'appliquent au CUT, maintenance, etc.

Nous sommes persuadés que chacun fera un effort particulier pour améliorer la précision et la concision du trafic radio. Participants: Genève FIR – Zürich FIR – Swissair.

D'autre part nous introduisons un élément nouveau. Nous aimerions avoir des rapports concernant les manquements **graves** à la discipline radio: **par exemple**: une station au sol donne l'ordre d'effectuer un 360° sans callsign, alors que trois avions sont en approche. Une station qui appelle d'une façon **répétée** sans callsign ou callsign incomplet. Ces rapports doivent contenir:

1. Numéro du vol
2. Heure de l'incident

3. Station fautive
4. En deux mots l'incident.
Par exemple: callsign incomplet.

Période où les rapports sont désirés:
du 1^{er} au 28 février 1966.

Adresse: E. Heiz, box 90.

Ces rapports nous permettront d'acquiescer le matériel nécessaire pour déterminer si les actions discipline radio sont nécessaires et quelles stations devraient améliorer la qualité de leurs opérateurs. D'avance merci pour votre concours amical!

Commission pour la sécurité
de vol de l'Aeropers



Le Coin des Romands

«ALEA JACTA EST» Le sort en est jeté — Les romands, par le canal de ce petit mensuel de l'Aeropers, vous apportent mois après mois, un courant de vive sympathie et peut-être, d'idées nouvelles. — Si vous avez des communications ou des suggestions, écrivez-nous, dans la mesure du possible vos idées seront insérées dans ce mensuel.

Le soussigné veut bien centraliser vos efforts en vous servant de boîte à lettres.

Nous vous rappelons que des collaborateurs qualifiés se dévouent bénévolement à cette nouvelle forme d'entraide, à savoir:

- J. A. Dufour, pilote
- R. Pellaud, pilote
- J. C. Rotach, pilote
- J. L. Magnin, navigateur

A. Tschan, Conférencier
Swissair Genève

Copiloten sein dagegen sehr . . .

Der «Ganggo-Club»

Bald wage ich nicht mehr, mich mit gutem Gewissen ausserhalb meiner Wohnung zu zeigen; die Nachbarn fragen schon bekümmert, ob ich aus Krankheitsgründen nicht mehr fliegen dürfe, oder ob ich nur nachts arbeiten müsse. Auf meine ausweichenden Antworten hin schütteln sie dann ungläubig den Kopf und murmeln etwas von «schönem Leben haben». Wenn sie dabei «Faulheit» oder «nichtsnutziger junger Mann» denken, kommen sie den Tatsachen schon bedeutend näher.

Mehr Freitage als Arbeitstage sind «normal» für uns Metropolitan-Copiloten. Diese überdurchschnittliche Erholungszeit wäre vielleicht angebracht, wenn die Arbeitstage wirklich mit Arbeit verbunden wären. Aber hinten auf dem dritten Sitz den Flight-Plan zu schreiben, die Zeitung zu lesen und von Zeit zu Zeit einen hellen Kaffee oder einen Orangen-Juice nach vorn zu reichen, kann ich unmöglich als konzentrierte, anstrengende «Büez» bezeichnen. Wenn ich Glück habe, darf ich pro Tag eine Landung machen, und wenn es Göttin Fortuna besonders gut meint, fliegt man sogar eine Rotation lang als selbständiger Copilot. Aber dann natürlich wieder eine Woche lang frei, mindestens!

«Der Beruf darf nie in Arbeit ausarten!» Aber auch nicht in Nichtstun. Fliegen, Pilot sein, das ist für jeden von uns sicher der ideale Beruf, da ist gar kein Zweifel. Und alle setzen sich ein; bei uns Jungen ist die Bereitschaft dazu riesengross. Wenn ich an etwas Freude habe, so arbeite ich auch gerne dafür, und zwar mit Einsatz; ich möchte mithelfen, Verantwortung zu tragen und etwas leisten. Möchte ich, das ist es eben . . . Fliegen, fliegen und nocheinmal fliegen! Und nicht hauptamtlich Vereinsmitglied, Gärtner, Zeitungsleser, Tourist usw. sein. Das Gefühl der Ueberflüssigkeit und Wertlosigkeit der eigenen Person im Beruf nagt unablässig. Das Resultat: Unzufriedenheit!

Ganz sicher werden auch wieder andere Zeiten kommen, ich kann nur hoffen und sagen: So bald als möglich! — Das Ganze hat aber auch seine Sonnenseite: Meine beiden Buben sind übergelukkig, dass Papa soviel Zeit für sie hat. Und wenn ich mit ihnen zusammen einkaufen gehe, so bin ich sicher, dass ich dort einen (meist mehrere) Metropolitan-Copiloten antreffe, welche auch im «Ganggo-(poschte)-Club» sind.

P. Thut

Nota bene

Abzüglich Ferien, Militär- und Fluglehrerdienste flog ein Convair-440-COPI im September 48 Stunden, im Oktober 49 Stunden (Die entsprechenden Zahlen für einen Metropolitan-Captain: 65 und 68!) Im November – wieder ohne Ferien, Militär- und Fluglehrerdienste – war ein Convair-440-COPI an 15 Tagen eingesetzt; für den Dezember sind 17 Tage geplant . . . Von diesen «Arbeitstagen» sind durchschnittlich 3 Reservetage.

Replik der Swissair

... Dazu teilt uns die Sektion Besatzungs-Planung und -Einsatz folgendes mit:

1. Bestandesentwicklung der selbständigen CV-440-Copiloten im Jahr 1965

Januar	46	
Februar	45	
März	56	
April	56	
Mai	57	
Juni	53	
Juli	61	
August	62	
September	63	
Oktober	63	
November	61	Im Durchschnitt
Dezember	58	56,75 Leistungen

In diesen Beständen sind insgesamt 9 Herren inbegriffen, die zwischen Januar und August im Capt.-Kurs oder beim Upgrading nicht reüssierten, anschliessend als Copiloten eingesetzt wurden und daher die Ausnützung der ursprünglich geplanten Piloten entsprechend reduzierten.

2. Planung des Bedarfs

Das CV-440-Flugprogramm für 1965 sah eine budgetierte Leistung von rund 24 000 Flugzeugstunden vor, der durchschnittliche Copilotenbedarf wurde mit 51 Leistungen brutto, das heisst inklusive Ferien, Militärdienst, Reserven und periodische Ausbildung geplant.

Eine Nachprüfung der effektiv geflogenen Flugzeugstunden bis inklusive Ende Oktober und der Vergleich mit dem geplanten Programm ergibt eine Minderproduktion von 1068 Flugzeugstunden.

Dies sind, kurz zusammengefasst, die Gründe des Ueberbestandes, wie er sich dieses Jahr ergeben hat.

3. Zukünftige Umschulungen

Zusätzlich zu den bereits angelaufenen Kursen werden CV-440-Copiloten an folgenden UK teilnehmen:

Anfang Dezember	7	im DC-8-UK
Mitte Januar 1966	8	im CV-990-UK II
Im März	6	im DC-9-UK
Im April	6	im DC-9-UK
Im Juni	6	im DC-9-UK

Durch die Abgänge in Umschulungskursen wird sich der Bestand vermindern und die Ausnützung daher verbessern. Eine vollständige Abstimmung von Bedarf und Bestand wird aber nächstes Jahr noch nicht möglich sein, da die rechtzeitige und vollständige Bereitstellung der Bestände nicht ohne entsprechende Einplanung von operationellen Reserven möglich ist.

gez. W. Schaltenbrand

Hinweise für Fluggäste

Rudolf Braunburg

Belästigen Sie die Stewardess nicht mit Fragen, Wünschen und Beschwerden. Sie möchte den Flug genauso genießen wie Sie.

Falls Sie Ihren Kaffee gleichzeitig mit dem Mittagessen serviert bekommen, tun Sie keinen Zucker hinein.

Es handelt sich um Gulaschsuppe. Sollte der Wetterbericht ausgezeichnetes Wetter für den Zielhafen voraussagen, so lassen Sie bitte den Kopf nicht hängen.

Manchmal behält sogar die Wetterwarte recht.

Werden Sie an Bord nicht luftkrank. Während der langen Wartezeiten auf den Zwischenhäfen bietet sich Zeit genug dazu, und die Toiletten sind dort geräumiger.

Sollte sich die gotische Kathedrale Ihres Heimatortes plötzlich in eine romanische

und der Stadtpark in einen Kasernenhof verwandelt haben, kurz, sollten Sie feststellen, dass Sie gar nicht dort gelandet sind, wohin Sie Ihren Flugschein gelöst hatten, so seien Sie nicht unzufrieden. Seien Sie dankbar, dass Sie überhaupt irgendwo ankommen.

Sollten Sie Meinungsverschiedenheiten mit Ihrem Sitznachbar bekommen, so schlagen Sie ihm bitte nicht mit einer vollen Whiskyflasche auf den Schädel.

So leicht bekommen Sie so billigen zollfreien Whisky nicht wieder.

Wenn der Steward die Verzögerung des Abfluges mit verkehrstechnischen Problemen wie «Ueberfüllung der Luftstrasse» begründet, so lassen Sie sich nicht irritieren durch die Beobachtung, dass auf der Tragfläche vier Mechaniker einen neuen Motor einbauen.

Auch Stewards sind Menschen; auch irren ist menschlich.

Air Canada—Interliner



"Mark my words, Finchley, I'll get 'on-time' departures even if we have to schedule all flights two hours late!"

Kleine Dichterschule

Rudolf Braunburg

Im Zeitalter der Luftfahrt gibt es nicht nur fliegende Aerzte, fliegende Pater, fliegende Hunde, fliegende Kräne, fliegende Blätter und fliegende Nüstern, sondern auch fliegende Dichter.

Um eine Riesenaufgabe in einer unserer auch so notwendigen und liebenswerten Rundschau zu garantieren, seien hierunter einige Regeln für die Konstruktion eines zukünftigen Fliegerromans angeführt, die auch bei der dreihundertvier- und vierzigsten Ausführung noch nichts von ihrer Originalität eingebüsst haben. Gesamtaufbau: Man nehme eine Handvoll Unwetter, wie Tornados, Schneestürme, Gewitterfronten und Nebelstürme, füge einige Sitzreihen angstschreiender und mit untertassentellergrossen Augen auf die Naturgewalten starrender Passagiere hinzu, streue unter langsamem Umrühren die Verworfenheit und die unvorschriftsgemäss kurz berockte Dienstkleidung der Stewardess hinzu, träufle die Unentschlossenheit des Kapitäns hinzu, der zwischen treulichliebender, im trauten, kindergespickten Heim treuschaffender Gattin und den Verführungskünsten der besagten Stewardess schwankt, und verführe alles zu einem tantièmentträchtigen Brei. Dann schiebe man das Ganze in die leidenschaftsschwangere Glut eines tropischen Backofens, zum Beispiel Rio (einmal was anderes) und garniere es abschliessend mit Titeln wie «Versuchung zwischen den Gashebeln» oder «Fahrwerk ein für Anita».

Wem nicht gleich Erfolg beschieden ist, der sollte nicht verzweifeln. Kein Roman kann so schlecht sein, dass er nicht doch noch verfilmt wird.

Da der erste Satz bekanntlich immer der schwerste ist, sei er hier gleich verraten.

Grundsätzlich beginne man das erste Kapitel mit dem Satz «Hoch über den Wolken zieht das Flugzeug seine Bahn». Das ist prägnant und unmissverständlich. Niemand hat jemals von einem Flugzeug gelesen, das tief über den Wolken seine Bahn zieht, und die Bahn wiederum ist notwendig, damit jeder weiss, dass hier nicht Ackerkarren gezogen werden oder Transparente mit der Aufschrift «Triumph krönt die Figur».

Natürlich stellt sich bald heraus, dass es sich bei dem Flugzeug gar nicht um ein simples solches, sondern um einen Düsenclipper handelt. Die Bezeichnung «Clipper» ist gesetzlich geschützt und darf nur für die Flugzeuge einer ganz bestimmten amerikanischen Fluggesellschaft benutzt werden. So trägt der Schreiber zur Finanzierung eben dieser Gesellschaft bei, denn von den Strafgebühren für den täglichen Namensmissbrauch könnte man einen kompletten Clipper (gemeint ist ein Flugzeug der erwähnten Gesellschaft) dazukaufen.

Um auch die lyrische Seite der Story nicht zu vernachlässigen, muss gegen Ende, wo sich ohnehin alles ins Stratosphärische steigert, unbedingt die Sprachgewalt des Dichters durch die Einführung des Wortes «Silbervogel» zum Ausdruck kommen. Man lasse sich nicht durch eventuelle Kritik von seiten der Fachbiologen ins Vogelhorn jagen, die behaupten, es gäbe gar keinen Vogel, der brr-brr mache, mit starren Flügeln durchs All jage und dazu noch silbern aussähe.

Der Dichter versäume nicht, auf jeden Fall darauf hinzuweisen, dass sich ein Flugzeug unter dem Einwirken einer Hagelböe oder eines Blitzschlages grundsätzlich in einen «Spielball der Elemente» verwandelt.

Um auch jenes philosophische Element hineinzubringen, das bei einer eventuellen Verfilmung für das Erlangen des Prädikates «besonders wertvoll» erforderlich ist, lege der Dichter seine höchsten Erkenntnisse in den geschminkten Mund seiner weiblichen Heldin:

«Wie klein die Erde von hier oben aussieht!»

«Wie sich die Zeiten seit der ersten Postkutsche geändert haben!»

«Es sieht aus, als stünde das Flugzeug still und die Erde drehe sich!»

«Ja, so ein Flug, das ist schon was Grossartiges!»

Abschliessend das Muster eines dramatischen Höhepunktes, für den Fall, dass dem Schreiber infolge des Sauerstoffmangels der schöpferische Atem ausgehen sollte:

«Die schweissigen, dennoch markigen Hände des stürmegewohnten Kapitäns umklammerten zum Aeussersten ent-

schlossen das vibrierende Steuer. Er stemmte sich mit seinem ganzen gebräunten Körper gegen die infernalische Gewalt des teuflischen Ungeheuers, das von draussen, 37 500 Fuss über dem gurgelnden Atlantik, brüllend Schnee und Hagel gegen die 2 1/2 cm dicke (für amerikanische Leser: 1 inch, die Redaktion) Scheiben schleuderte. Aber was war das? Entsetzengeweitet fiel das markante Adlerauge des Kapitäns auf den Fahrtmesser. (Daher die Frage eines Passagiers an die Stewardess: Fräulein, was klappert denn da vorn so?) Unaufhaltsam näherte sich der Zeiger dem Nullwert. Unabwendbar. Unaufhörbar. Immer noch. Und immer noch. Und noch immer. (Jetzt müsste er bald auf Null stehen.) Und nun wusste er es (der Kapitän), wusste es im tiefsten seines unausschöpfbaren Wesens: auf den Tragflächen ritt der Tod mit!!! (Aha! Daher der Fahrtverlust!) Und dem Kapitän fröstelte. (Auch das noch! War die Klimaanlage ausgefallen?) Da aber stand die Stewardess vor ihm, copacabanabraun, und seine Blicke glitten an ihr empor und fanden Halt an ihrer Brust.» ***

1954 → 2014



Werbe-Plakate diverser Fluggesellschaften



Suchen Sie

- Spannung
- Aufregung
- Angst?

Wollen Sie einmal
ganz anders fliegen?

Dann nur mit

Thrill-Airways

sie garantiert Verspätung,
Motorausfall und Bruchlandung.

Transjet

Die Gesellschaft mit dem Düsen-Pfiff
Die Gesellschaft mit

- ▶ dem SCHNELLSTEN Lärm
- ▶ den HÖCHSTEN Preisen
- ▶ den KÜRZESTEN Röcken

ALTBEWÄHRT – STETS BEGEHRT

Seit Jahrzehnten der gleiche
Flugzeugtyp, daher
Kein Risiko
Kein zweifelhafter Fortschritt
Wer es liebt, auf ausgetretenen
Pfaden zu fliegen, wählt

Commercial Transport Union

C-T-U



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.

Denken Sie daran:

Mit Sunshine-Airways fliegen heißt:
 100% reiner Sonnenschein!

KONTRA - AIR:

die Gesellschaft für den Individualisten. Wenn alle Welt nach Rom oder Ober-Ammergau fliegt, fliegt KONTRA-AIR nach Lappland.

KONTRA-AIR fliegt:

im Winter
 an die Nordseebäder
 im Sommer in die Ski-Gebiete

KONTRA-AIR fliegt:

immer dorthin,
 wo gerade nichts los ist.

**Der Mief
 der grossen weiten Welt**

ist um Sie, wenn Sie mit

Odora-Airlines

fliegen!

Wieder hebt sich ein Düsengigant in den herrlich jungen, modernen, aufgeschlossenen Himmel! Auch Sie, als Bewohner einer neuen, freieren, grosszügigeren Welt können teilhaben an der vielfältigen Geruchskala im Innern unserer nicht übermässig gepflegten Flugzeuge. Zur Befriedigung Ihres Geruchsinnns tragen bei:

- Leckende Hydrauliköl-Leitungen*
- Angebrannte Steaks und leichtverderbliche Speisen*
- Durchgeschlagene Sicherungen*
- Schlechtschliessende Toilettüren*

Wenn Sie das Emblem unserer Gesellschaft auf dem Leitwerk unserer Maschinen sehen, werden auch Sie bald sagen:

Das ist doch die ...?
RICHTIG!

*Nach Neu-Fundland zum Fischen?
 Dann nur mit einem
 Flugzeug der*

Charter-Air

Wegen mangelhafter Treibstoff-Kalkulation müssen unsere Flugzeuge vor Erreichen der amerikanischen Küste notwassern, so dass Ihnen die kostspielige Anfahrt vom Flughafen zum Meer erspart bleibt.

Nimm Charter-Air und spare mehr!

Landgasthaus zur Au Dällikon



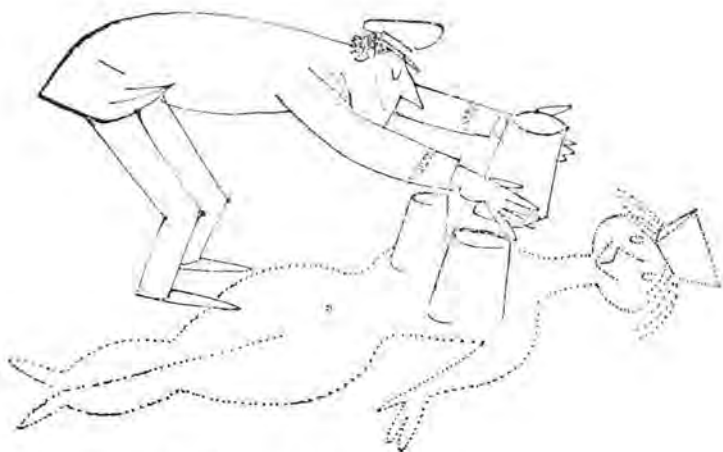
Speiserestaurant mit 80 Sitzplätzen, Aperobar.

Grosser Bankettsaal bis zu 250 Personen.

Kleines Säli für Hochzeiten und Betriebsfeiern

Sommerterrasse, zwei vollautomatische Kegelbahnen, eigene Tankstelle,
Parkplätze für 50 Wagen.

Familie Brun-Reiter 8108 Dällikon ZH Telefon 94 48 50



Männer reifen - Frauen altern ...

Rutscht ein Mann gegen fünfzig, wird er erst interessant. Er fühlt sich dann auch so. Wenn seiner Frau das gleiche passiert, wird sie «alt».

Ein Mann in reifern Jahren beginnt jetzt erst wahrhaft zu leben, sagt er; eine Frau im selben Fall aber «soll sich jetzt langsam zu den Gesetzteren zählen».

Bekommt ein Mann graue Schläfen, wird er bewundert für seinen edlen Charakterkopf. Bei der Frau bedeutet es nur, dass sie wieder zum Coiffeur muss.

Hat ein Mann Runzeln, ist es selbstredend von der vielen Arbeit, von Mühen und Sorgen; kriegt sie dagegen die Frau, ist's immer das Alter.

Ein Mann fühlt sich durchaus im Recht, wenn sein Umfang um das Doppelte ansteigt. Da beruft er sich auf Cäsar, der am liebsten wohlbeleibte Männer um sich hatte. Bemerkt er aber bei seiner Frau das geringste Fettpölsterchen, dann hält er ihr gleich Kleopatra vor, die angeblich noch in reiferen Jahren jugendschlank und verführerisch gewesen sei.

Männer finden ihr eigenes Alter zu jeder Zeit «jung», sind stolz auf ihr Bäuchlein, die verlorene Figur und die gediegene Silbermähne und trösten gutherzig, wie sie sind, ihre Frauchen damit, dass sie eben eine Grossmutter sei.

Was ist da zu tun?

Am besten, man lächelt, sofern man zufällig besagte Grossmutter ist. Man lächle, wie über so vieles, was «er» sagt und meint. Denn wer sieht den stolzen Gatten je in seiner Kleinheit, wenn nicht sie?

Warten sie, bis er wieder einmal drei Strichlein über siebenunddreissig «Fieber» hat. Sie werden sehen, dass er wirklich noch nicht fünfzig, sondern eigentlich erst sieben oder acht Jahre alt ist: ein hilfebedürftiges Kind! Aber halt doch ein liebes! ***

**Nachsicht in kleinen Dingen
verhütet grossen Streit.
Es reicht nur der Verstand
bei vielen nicht so weit.**

The big blackout

SR 100 ZH-NY 9.11.1965

Mit meiner Crew befand ich mich nach einem gutbesetzten Routine-Flug auf der Fahrt zum Hotel. Zufrieden betrachteten wir das immer wieder faszinierende Bild der Skyline von Manhattan, die sich kurz vor der Einfahrt zum Midtown-Tunnel besonders eindrücklich von einer schönen Abenddämmerung abhob. Meine Gedanken hingen gerade an der hellerleuchteten Glasfassade des Uno-Palastes (wo bestimmt noch Probleme der Entwicklungshilfe diskutiert wurden!), als sich ganz New York verfinsterte und wir Zeugen des grössten Powerfailures der Geschichte wurden. Einmal mehr könnte diese Stadt mit Superlativen aufwarten, nur lagen diesmal viel Ironie des Schicksals und etwas Tragik im Hintergrund.

Hier in der Metropole der Welt betätigte vor 38 Jahren Thomas Alva Edison den ersten Schalter und gab dabei einem Elektronenfluss den Weg frei, der zur Entwicklung der modernen Elektrizität führte. Es musste einmal eine finstere Nacht kommen, um zu beleuchten, wie weit der Mensch in die Abhängigkeit von der Technik geraten ist, und es brauchte Dunkelheit, um für einmal die Gesichter der New Yorker zu erhellen. — Um es vorwegzunehmen: Die Leute waren grossartig und genossen es offensichtlich, dass

ihr allzu hektischer Lebenslauf wenigstens für zwölf Stunden etwas abgebremst wurde.

Wie wir den Midtown-Tunnel verliessen, gab es nur noch Autolichter. Beim Einbiegen in die 3. Strasse zeigten die Scheinwerfer unserer Crew-Limousine auf das Safety-Plakat an der Säule eines toten Verkehrslichtes. Die Mahnung darauf «Cross at the green, not in between!» wurde durch die Dunkelheit illusorisch. Dort auf der Kreuzung stand ein junger Neger, der den Verkehr regelte, als wäre er «von Karajan» und die Wagen sein Orchester. Offensichtlich lag unter seiner dunklen Haut viel Helligkeit verborgen. In der Lobby des Hotel Commodore war mehr Betrieb als während der grössten Convention. Beleuchtet wurde die ganze Szenerie von einem Notlicht, das schon bedenklich an der Kapazität seiner Batterie zehrte, und von vielen Kerzen, die sonst nur für «Candlelight-Dinners» reserviert sind. Im Hintergrund spielte die Pianistin das Thema aus «Limelight», als uns die Zimmer zugeteilt wurden. Diese lagen bis 22 Etagen hoch. Da die Lifts natürlich stillstanden, beschlossen wir, vorläufig abzuwarten, und begaben uns in Gruppen auf «Sightseeing by real night». Mir war diese Idee willkommen, denn in meiner Uniform wurde ich dauernd mit dem Bell-Captain verwechselt und hatte

meine Mütze bereits lässig unter den Arm geklemmt. Entlang der 42. Strasse kam man im Menschengewimmel kaum vorwärts. Bürofräuleins, die mit der U-Bahn gestrandet waren, versuchten hier mit Autostop nach Hause zu kommen. — «Queens!» — oder «Bronx!» riefen sie in kleinen Sprechchören, und mancher Strassenkreuzer erreichte endlich einen hundertprozentigen Sitzladefaktor. Im ganzen Chaos blieb der Mond am klaren Himmel als Verbündeter auf der Seite der New Yorker. Am Times Square beschien er gespenstisch die toten Gerippe der riesigen Leuchtreklamen. Dort oben blieb dem «Johnny Walker» das Bein in angehobener Stellung stehen, als hätte er zuviel Whisky getrunken. Dem «Camel»-Kettenraucher stand der leere Mund weit offen, als wäre er endgültig einer Nikotinvergiftung erlegen. Im «Café Metro-pole» servierte man bei Kerzenlicht, doch die GO GO Girls standen untätig und traurig herum, da die elektrischen Gitarren ihrer Jé-Jé-Begleitbrüder auf alles Zupfen nicht mehr reagierten.

Nach etwa zwei Stunden wurde das anfänglich Amüsante langsam bitterer Ernst. Bei uns machte sich die Müdigkeit bemerkbar, und dazu meldete sich der Durst. Ich sah mich gezwungen, unter einer Besatzung den Emergency-Zustand auszurufen. Erstmals musste ich mich auf die Frontseiten des FOM beziehen, wo doch irgend etwas steht von «good judgement in case of emergency or when conditions so dictate». In voller Uniform betraten wir also die Hotelbar. Viel Platz gab es hier nicht mehr, dazu war es heiss, und der Rauch verwandelte die ganze Atmosphäre in eine kleinere QGO-Situation. — Airconditioning und Ventilatoren sind ja schon ein Segen der Technik, wenn sie laufen. — Lange Zeit mussten wir Schlange stehen, um das erlösende Bier zu erhalten. Die Barkeepers

lagen im pausenlosen Einsatz, und der tiefe Pegelstand in den Flaschenbatterien deutete auf einen ausserordentlich guten Geschäftsgang hin. Die National-Registrierkassen funktionierten nicht mehr. Nach jeder Tipping drehten die Kellner ungelenken an der eingesteckten Handkurbel. In Sachen Geldkassen hatte man die Notlösung auf alle Fälle nicht vergessen. Die Gäste hier unten waren fröhlich, und man kam miteinander ins Gespräch, was bei Licht in New York ja eher selten der Fall ist. Ein junger Mann besass einen Transistor-Radio und bei ihm vernahmen wir, dass nicht nur die Stadt, sondern das ganze nordöstliche Gebiet von Amerika sowie ein Teil von Kanada vom Stromausfall betroffen waren. — 30 Millionen Menschen sasssen im Dunkeln. — Dass Kennedy-Airport in Ermangelung einer Notstromanlage geschlossen wurde, konnten wir kaum glauben. Die Gäste machten sich langsam ihre Gedanken. Nebst dem täglichen Gesprächsthema über die Angst vor Krebs, dem Kommunismus oder sonst einem Virus, hatten die Amerikaner endlich eine neue Sorge. Die Hotelhalle und die Treppen glichen einer menschlichen Sardinenbüchse. Ueberall sasssen oder lagen Leute, die ihr Heim irgendwo in den Aussenquartieren nicht mehr erreichten. Wir machten es uns auf den Crew-Koffern bequem, sobald das Hotelpersonal «Cheese and crackers» sowie «Tea and sandwiches» zu verteilen begann. Unsere jüngste Hostess war am Ende ihrer Kräfte, legte ihre Frisur auf meine rechte Achsel und schlief zufrieden ein. Ein romantik-witternder Reporter knipste uns mit grellem Blitzlicht und fragte: «Are you from Braniff Air-line?» Eingedenk des guten Rufes, den wir unserer Firma schulden, antwortete ich mit: «Yes, we are!»

Nach fünf Stunden Warten beschlossen wir kurz vor Mitternacht, eben ohne tech-

nische Hilfe den Aufstieg in unsere Zimmer vorzunehmen. Der Co-Pilot hatte sich irgendwo vier Kerzen angeeignet, und bei diesem flackernden Licht schleppten wir das Gepäck die Nottreppe hinauf. Das Ganze erinnerte mich an die Lichterprozession während Allerseelen in der Innerschweiz. Wie ich, einem Herzkollaps nahe, mein Zimmer im 18. Stock erreichte, bot sich mir ein phantastischer Anblick. Vom Fenster konnte ich die im hellen Mondschein leblos dastehenden Häuserblocks betrachten. Die Strassen waren jetzt praktisch leer, aber noch lange hörte man die Sirenen von Polizei und Feuerwehr, die zu ihrer grossen Nacht kamen.

Anderntags waren die Zeitungen voller Schlagzeilen über das Wie und Warum dieser Beinahe-Katastrophe. Consolidated Edison, die Gesellschaft, welche New York und Umgebung «elektrisiert», kam dabei nicht gerade gut weg. Die Tafeln mit der Aufschrift «Con Edison at work», die über den Kabelschächten dauernd dafür sorgen, dass die Strassen nicht zu breit werden, hatte man vorsorglich etwas auf die Seiten gestellt. Die fehlende

Notstromversorgung von Kennedy-Airport war ein ebenso dankbares Thema der Journalisten. Gelobt wurde andererseits der Tower-Beamte von La Guardia, der aus dem Cockpit einer parkierten DC-6 eine reduzierte Anflug-Kontrolle für eine provisorisch beleuchtete Piste aufrecht erhielt. Ueber dreihundert Flüge mussten umgeleitet oder abgesagt werden. Zum grossen Glück herrschte über dem ganzen Gebiet VFR-Wetter, und alle VORTAC-Stationen blieben in Betrieb. Diese UKV-Funkfeuer besitzen als einzige Navigationshilfen eine automatische Umschaltung auf Notstromgeneratoren. Die Folgen eines solchen Stromausfalls bei schlechtem Wetter darf man sich für die Fliegerei gar nicht ausdenken. Das Telefon funktionierte normal, und hier siegte dessen Erfinder Graham Bell noch nachträglich über den ebenso grossen Edison. Nur dem humanen Mechanismus ist es zu verdanken, dass man an einer Katastrophe vorbeiging. Dieser Powerfailure bewies einmal mehr, dass in einem Notfall der Mensch den Monster Technik immer noch herauszufordern vermag.

Schi

Der Autor dieser Geschichte ist uns nicht bekannt. Die Redaktion des «Combat Crew», des Organs des US Strategic Air Command, erteilte die Erlaubnis zum Abdruck.

the
case
of the
careful
CAT



Ich fliege seit über zwanzig Jahren und habe in dieser Zeit viele Eigenheiten entwickelt. Eine davon ist meine Katzenliebe. Vielleicht kommt sie davon her, dass meine Nerven etwas abgenutzt sind, und Kätzchen sind ja stille Geschöpfe, die nie am Frühstückstisch Geldsachen besprechen.

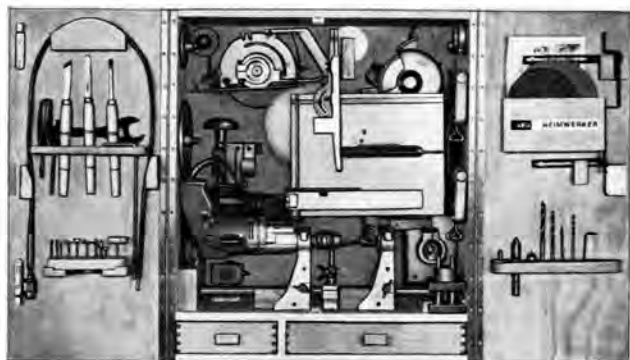
Letzthin hatte unsere derzeitige Familienkatze ein ganz furchtbares Erlebnis, das ich erzählen möchte. Denn ich glaube, dass wir, die Flugzeuge handhaben, aus dieser Geschichte etwas Wertvolles lernen können. Diese Katze hatte eine sicherheitsbewusste Mutter, die sie in ihrer frühen Kindheit sorgfältig überwachte, damit sie nicht wie ihr Vater würde, der ständig auf Reisen war und recht unmoralische Manieren hatte. Sie bleute ihr

SOPs ein, damit sie die häufigsten Gefahren bestehen könne, die ihr in ihrem Leben begegnen würden. Das Kätzchen lernte sie gewissenhaft auswendig und durfte erste dann allein, unüberwacht und auf eigene Faust hinausgehen. Es erhielt auch eine Checklist, um jenem grösseren Feind der Katzen zu entgehen – dem Hund.

Dog evasion Checklist

- | | |
|-----------|-----------|
| 1. Run | Completed |
| 2. Climb | Done |
| 3. Hide | Yes |
| 4. Freeze | Shhh |

Diese einfachen Regeln hatten sich über viele Betriebsjahre hin bewährt und stellten die anerkannte Emergency Checklist für die Flucht vor Hunden dar.



AEG

Das neue
Do-it-yourself-
Sortiment im
stabilen Holz-
kasten.

Wir führen alle
Sortimente und
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48
8001 Zürich

Tel. 051 23 88 42
Postcheckkonto
80-5623

A. Byland & Co



H. BIERI-LÜTHY

Gerbergasse 7 Ecke Löwenstr.



Uhren - Bijouterie

Zürich 1 ☞ Tel. 051/ 27 28 04

Herren- und Damenuhren verschiedener Marken

Grossuhren

Bijouterie

Rabatte für Piloten und Personal von Fluggesellschaften

Unglücklicherweise stand das junge Kätzchen auf einer seiner ersten Reisen allein in die aufregende Welt der Hinterhöfe und Gässchen einem grossen und anscheinend bössartigen Hund gegenüber statt der viel angenehmeren Katzengesellschaft. Unverzüglich verhielt es sich gemäss der Checklist, die es so gut auswendiggelernt hatte: **Es rannte** unter den Wagen des Nachbars. Dann, als der Hund Anstalten machte, es zu fangen, **setzte es** auf einen der Reifen. Es sah eine Öffnung, kroch durch ein Loch hindurch und **versteckte sich** schliesslich. Ganz gemäss Checklist **hielt es sich still** – und wartete, bis es dem Hund zu langweilig wurde und er abzettelte.

Während das Kätzchen so dasass, still und unbeweglich, beglückwünschte es sich, wie geschickt es seinem SOP gefolgt und dem Hund entgangen war. Das würde eine hübsche kleine Geschichte für die andern Katzen abgeben – **wie es sich wirklich bezahlt macht, die Emergency Procedure Checklists zu befolgen**. Es merkte nicht, dass es quer mitten auf dem Motor des Wagens lag – und eben als es dachte, wie grossartig es die Emergency Checklist befolgt hatte, liess jemand den Motor an und fuhr davon. Der Schrecken, den es von dem scheusslichen Lärm und der Vibration verspürte, ist unbeschreiblich. Es hatte sich genauso verhalten, wie es dies gelernt und geübt hatte, und das einzige, woran sein verwirrter Kopf noch denken konnte, war, über die Notfrequenz ein Mayday ausstrahlen. Mutter würde helfen! Es stiess ein mächtiges Geheul aus, aber keiner antwortete. Als es eben das Gefühl hatte, länger könne es dies nicht aushalten, hielt der Wagen an, und der Motor stellte ab. Es war zwar tüchtig in Schrecken gejagt worden, aber es entkam unversehrt. Es hatte sich wirklich gelohnt, die SOPs zu befolgen. Jenes wohlausgeführte Ge-

heul auf der Notfrequenz musste erhört worden sein.

Es sass dort und versuchte, sich über seine nächsten Schritte klar zu werden, als der Autofahrer zurückkam. Die schreckliche Vibration und der Lärm begannen wieder. Diesmal – wenn dies auch unmöglich erscheint – war seine Furcht noch grösser. Obwohl Katzen nie schwitzen, wurde sein langer Schwanz ganz nass und fiel auf eine der Zündkerzen auf dem Motor. Unser kleines Kätzchen erhielt einen elektrischen Schlag durch seine Wirbelsäule hinauf, der sich wie eine explodierende Bombe hat anfühlen müssen.

Das Kätzchen juckte unwillkürlich ein grosses Stück nach vorn; dabei geriet sein Kopf unglücklicherweise in den Ventilator und die Antriebsriemen und -räder. Diesmal hörte der Fahrer das Heulen und Puffen unter der Motorhaube seines Wagens. Er befürchtete, dass der Motor am Auseinanderfallen war und hielt an, um nach dem Grund zu suchen. Als er die Motorhaube öffnete, fand er nicht viel mehr als einen Haufen Pelz. Das Kätzchen wurde für eine Notbehandlung zu einem hervorragenden Tierarzt gebracht. Wochen darauf, als das Kätzchen aus dem Spital entlassen wurde, sah man ihm die Spuren seines Abenteuers nur zu gut an. Es hinkt jetzt und geht wie ein Matrose, der zu lange zur See gewesen ist. Sein Schwanz hat eine bleibende Biegung, und das eine Ohr ist in einem überhängenden Winkel geknickt. Es sieht genau wie eine Katze in einer Karikatur aus. Und was am schlimmsten ist – wegen der achtzehn Stiche in seinem Kopf kann es das eine Auge nicht mehr schliessen.

Dieser letzte Schaden macht sein Leben schwer. Oft, wenn meine Frau ein ernstes

Gespräch führt, sitzt die nun vielerfahrene Katze irgendwo im Zimmer herum und blinzelt mir scheinbar zu. Das macht meine Frau unendlich wütend.

Die Moral von dem unglücklichen Erlebnis unserer Katze liegt auf der Hand: Checklists gelten nicht für alle Situatio-

nen. In einem Notfall genügt es nicht, alles zu tun, was man bei der Instruktion oder von anderen Notfällen gelernt hat. Jede Emergency ist wieder anders. Wir «Katzen» müssen lernen, selbständig zu denken!

Aus «Air Line Pilot», September 1965



Cliché-Sulzer

Eine unserer Spezialitäten:

Werbe-Kampagnen
für Tageszeitungen
mit Matern, Stereos
Galvanos, Kunstharz

Georg Sulzer, Clichéfabrik
Elisabethenstrasse 14, Zürich 4
Telefon 051/ 270 370



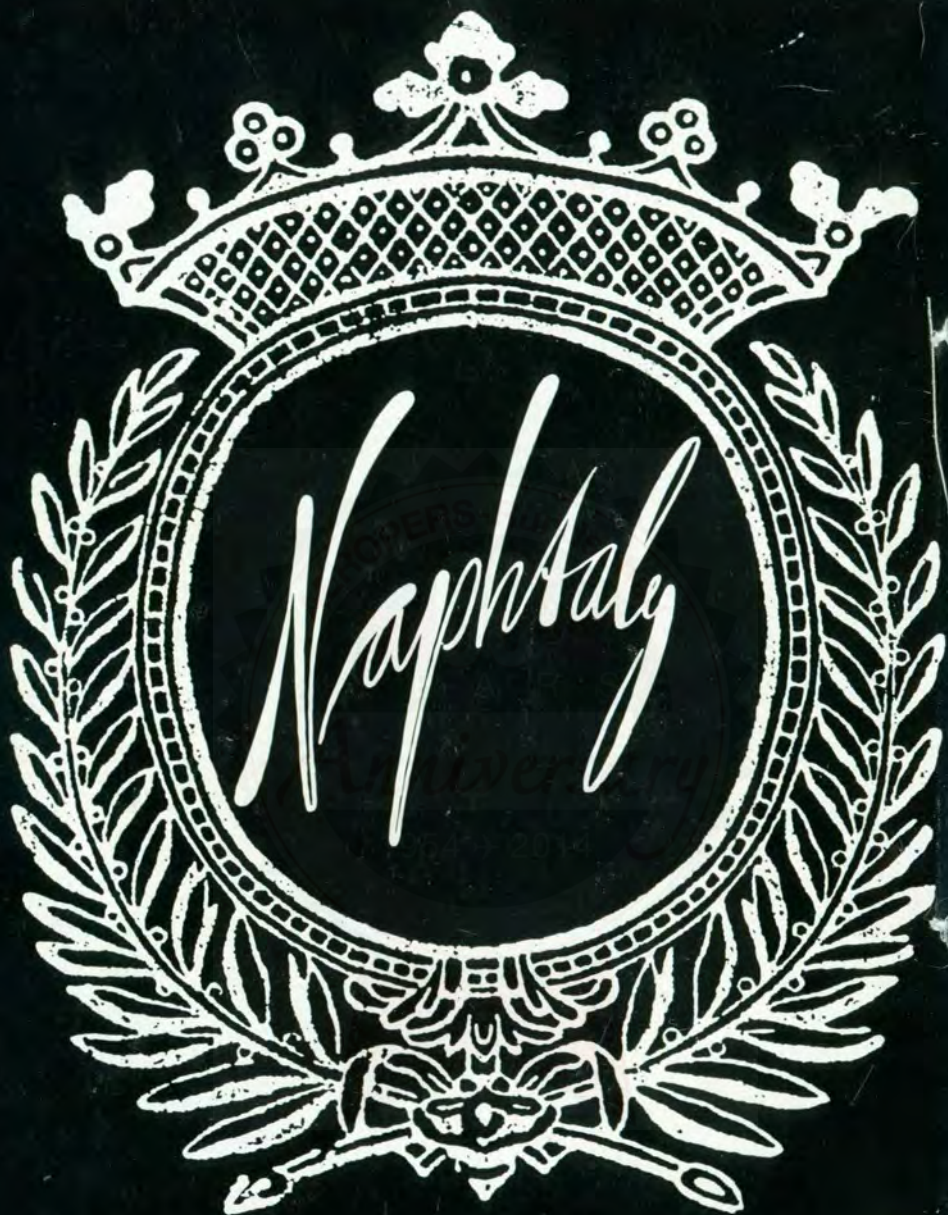
Ein Knoten...

Fremde
Währungen und
Noten
Wechselstube
Kloten

SCHWEIZERISCHE

KREDITANSTALT

Airport Zurich Telefon (051) 84 77 22



Seit 1874 führend in der Herrenmode

Zürich: Stüssihofstatt 6-7 Limmatquai 72 Bahnhofplatz 5 Ginitex Shop: Strehlgasse 18