



1954 - 2014

aeropers rundschau

Februar 1964



Hans Kaufmann †
1928 - 1964



HANS KAUFMANN

Unfassbar und niederschmetternd war für uns alle die Nachricht vom tragischen Tode unseres lieben Kameraden Hans Kaufmann. Wir werden nie ermessen können, was es heisst, ein Leben aufzugeben, an dem ein Mensch wie Hausi, mit offenem Herzen für alles Schöne und Gute so sehr hing.

Die Aeropers verliert mit Hans Kaufmann ein sehr aktives und treues Mitglied. Nicht fordernd, sondern gebend, stand er im Hintergrund und besorgte seit langer Zeit die Auswertung und Uebersetzung der Unfallberichte in unserer Rundschau. Es war sein hohes Verantwortungsbewusstsein, welches ihn zwang, die Lehren aus diesen Untersuchungen seinen Kameraden weiterzugeben. Dass er aber auch Sinn für Poesie hatte, beweisen die Weihnachtsausgaben der «Aeropers-Rundschau» der letzten zwei Jahre. Darin versucht Hausi uns, an Stelle eines technischen Artikels, die Lebensweisheiten des «Kleinen Prinzen» von Saint-Exupéry, teilweise in freier Bearbeitung, in Erinnerung zu rufen. Dort steht am Schlusse die wegweisende Botschaft des Fuchses in der Wüste:

«Hier hast Du mein Geheimnis. Es ist ganz einfach.
Man sieht nur mit dem Herzen gut. Das Wesentliche
ist für das Auge unsichtbar.»

Wer Hans Kaufmann näher stand, mag ahnen, wie sehr ihn gerade dieser Absatz ansprach. Uns aber muss er zum Nachdenken zwingen. — Sicher ist es im Sinn und Geist von Hausi, wenn anstatt eines üblichen Nekrologs, noch einige Worte von Saint-Exupéry, den er so glühend verehrte, erwähnt werden. Diese Gedanken aus dem Buch «Wind, Sand und Sterne» mögen zugleich ein Trost für die Angehörigen sein, denen unsere aufrichtige Anteilnahme gilt. Schi

Die Kameraden . . .

Wenn ein Kamerad so stirbt, erscheint uns sein Tod wie ein Vorgang, der im Wesen unseres Berufes liegt. Im ersten Augenblick schmerzt der Verlust sogar weniger als mancher andere. Er ist gewiss nicht mehr bei uns, weil er an seinen letzten Flughafen versetzt wurde. Noch entbehren wir seine Abwesenheit nicht so bitter, wie uns das tägliche Brot fehlen würde.

Wir sind ja daran gewöhnt, lange auf ein Wiedersehen zu warten. Denn die Kameraden der einen Strecke von Paris nach Santiago in Chile sind in die weite Welt verteilt wie Schildwachen, die nicht miteinander sprechen können. Da muss der Zufall der Flugreisen spielen, um hier und dort die zerstreuten Mitglieder der grossen Berufsfamilie zu vereinigen. Nach Jahren des Stillschweigens nimmt man längst unterbrochene Gespräche auf und knüpft alte Erinnerungen wieder an. Für einen kurzen Abend sitzt man um einen Tisch in Casablanca, in Dakar, in Buenos-Aires. Und dann geht es wieder weiter. Auf diese Weise ist die Welt leer und reich zugleich. Wir besitzen manche heimliche Gärten, die man in ihrer tiefen Verborgenheit nur schwer findet, zu denen uns aber unser Beruf doch immer wieder einmal führt. Das Leben trennt uns oft von Kameraden, es hindert uns sogar, viel an sie zu denken. Aber sie sind da, wenn man auch nicht recht weiss wo. Sie lassen nichts von sich hören und wir denken kaum an sie, und doch sind sie so treu! Wenn sich dann die Wege kreuzen, packen sie uns bei den Schultern und schütteln uns leuchtenden Auges die Hand.

Jawohl, wir verstehen zu warten.

Aber langsam kommt einem doch zum Bewusstsein, dass wir das helle Lachen von dem einen nie wieder hören werden, dass uns dieser heimliche Garten für immer verschlossen ist. Dann erst beginnt die wahre Trauer, nicht herzerreissend, aber bitter.

Nichts kann den verlorenen Gefährten je ersetzen. Alte Kameraden kann man sich nicht künstlich schaffen. Nichts wiegt den Schatz so vieler gemeinsamer Erinnerungen auf, nichts das gemeinsame Erlebnis so vieler böser Stunden, die Zerwürfnisse, die Versöhnungen und die Augenblicke, in denen das Herz warm wurde. Solche Freundschaften lassen sich nicht ersetzen. Wenn man eine Eiche pflanzt, darf man nicht die Hoffnung hegen, nächstens in ihrem Schatten zu ruhen.

Antoine de Saint-Exupéry



HANS BEAT KAUFMANN

«Denn so das Klarheit hatte, das da aufhört,
wie viel mehr wird das Klarheit haben,
das da bleibt»

2. Kor. 3, 11

In tiefer Dankbarkeit und stiller Trauer gedenken diese Worte des Seilgefährten und Bergkameraden.

Es war eine tiefe Verwurzelung mit den Bergen und eine echte Liebe zur Grösse und Stille der Alpenwelt, die aus ihm strahlten, wenn Hans Kaufmann von seinen Fahrten erzählte. Nie war es ein Prahlen, nie ein sich Hervortun. Zuvorderst stand immer die Beschreibung des Schönen, des Begeisternden und etwa des Kampfes. Und wie er selber viel davon erlebte und erzählte, so war er auch belesen in Schriften und Briefen früherer Alpinisten, vor allem jener, die noch ohne die neuzeitlichen Schlossereien den Berg erlebten und erforschten. Mit echter Bewunderung sprach er von einem Dr. Coaz und Klucker – er, der von demselben Feuer des Schauens und Beschauens durchdrungen war.

Wer das Vorrecht besass, mit Hans Kaufmann durch das Gebirge zu streifen, musste sich anstecken lassen von seinem Drang nach Licht, nach dem Echten, nach dem wahren Erleben Gottes herrlicher Schöpfung.

Mit sicherer, geschulter Hand handhabte er das Seil, ging Grate und Rinnenforsch und entschlossen an, wagte nichts, was ausserhalb seiner Fähigkeiten lag und war doch, ja eben trotzdem der ideale Gefährte am Fels. Ich sehe ihn noch bei jener herrlichen Traverse, wie er sich aus dem Uebergang hinaufschwang auf den Grat – empor zum Licht, dem Gipfelblock entgegen. Und bald kam dann auch der beruhigende, sichere Ruf zurück: Isch guet, kasch ko.

Nie empfand ich ein Bangen vor dem Abgrund, nie war mein Vertrauen in sein Können und in seine Fähigkeit, den richtigen Weg zu weisen, in irgendeiner Form in Frage gestellt.

Und wenn wir uns dann sonnten im Glück des Erlebten und im Beschauen der uns umgebenden Berge und Täler, dann spürte man in ihm jene echte Verbundenheit, jenes echte Erleben des Gebirges, das hoch über all jenem vertechniserten Pseudo-Alpinismus der heutigen Hetze steht.

Auf stiebenden Winterfahrten haben wir manchen Jauchzer über die Täler geschickt. Im Sturm sind wir durch die verschneiten Wälder gegangen und das Schweigen und das Schauen und das Staunen waren unsere Sprache. Hier hat sich der Mensch Kaufmann geoffenbart als ein wirklicher Sucher nach dem Licht, als ein wahrer Betrachter, der den Glauben an die Erfüllung des Guten aus dem echten inneren Erleben schöpfte.

Das Seil ist nun zerrissen, die Jauchzer für immer verhallt. Uns aber verbinden mit Dir jene Bande, die Du hier gezogen hast und die gespannt sind auf dem Weg über die Berge hin zur Helligkeit göttlicher Bestimmung.

Wir danken Dir in unzulänglichen Worten für wertvolles Erleben – das ist die Klarheit, die da bleibt, von Dir zu uns. – ms





Liebe Rundschauler

Unser lieber Kamerad und Mitarbeiter der Aeropers-Rundschau, Hans Kaufmann, ist nicht mehr unter uns. Hans Kaufmann bearbeitete und übersetzte jeweils die monatlich erscheinenden Unfallberichte. Bei dieser Gelegenheit lernte ich ihn als einsatzbereiten, verlässlichen und ehrlichen Kameraden schätzen. Eine eingehende Würdigung des lieben Verstorbenen finden Sie in dieser Rundschau.

Leider haben sich in der Januar-Nummer beim «Vergleich einiger Kurzstreckenflugzeuge» einige Druckfehler eingeschlichen. Aus diesem Grunde wird diese sicher interessante Zusammenstellung nochmals abgedruckt. Ich kann nur noch sagen: «Man bittet höflich nicht auf den Pianisten zu schießen», jedoch das «nobody is perfect» tröstet mich über diese teilweise ins Rätselraten gehenden Wortentstellungen. Da wurden Startlängen in Kubikmeter gemessen, Cockpitcrews zu

Cockpitoren, Klappsitze zu Klapptischen und so weiter.

Es wird «vielleicht» **nie mehr** vorkommen. Obwohl ich deswegen nicht «auf den Hund» gekommen bin, hätte man mir beinahe einen angehetzt. Eine Entgegnung zu dieser Tiergeschichte ist bereits eingetroffen, getreulich nach dem Motto «mini Meinig — dini Meinig».

A propos. Artikel für die Rundschau aus der Feder von Mitgliedern sind noch nicht eingegangen. In der Annahme, dass jedoch bereits einige in Vorbereitung sind, sage ich zum voraus «merci».

Mit freundlichen Grüsssen
K. Strickler

Es verliert die schwerste Bürde die Hälfte ihres Druckes, wenn man von ihr reden kann.
I. G.



Ω
OMEGA



BARTH

UHREN UND BIJOUTERIE

ZÜRICH

Bahnhofstrasse 94

DAVOS-PLATZ Promenade 11

Reiche Auswahl in Schmuck und in Schmuckuhren, die in unseren eigenen Ateliers entworfen und hergestellt werden.

Liebe Mitglieder

Ordentliche Generalversammlung 1964

Der Vorstand bestimmte in seiner letzten Sitzung, dass die ordentliche Generalversammlung in der 2. Hälfte des Monats April stattfindet.

Das genauere Datum wird Ihnen nach Rücksprache mit dem Einsatz noch bekannt gegeben werden. Gemäss Statutenbestimmungen müssen Anträge zuhanden der Generalversammlung mindestens 6 Wochen vorher im Besitz des Sekretariates sein.

Ich bitte Sie daher, Ihre eventuellen Anträge rechtzeitig einzureichen.

Hotel Düsseldorf

In der letzten Rundschau konnten wir Ihnen ein angenehmes Schreiben eines Hotels aus Hamburg veröffentlichen. Heute aber muss ich Ihnen ein weniger angenehmes Schreiben eines Hotels in Düsseldorf zur Kenntnis bringen.

Nachfolgend einen Auszug aus einem Schreiben:

«Sehr geehrte Herren,

mit grosser Freude haben wir vor nunmehr 3/4 Jahren den Vertrag mit Ihrer Gesellschaft über die Unterbringung

der Besetzung Ihrer SR 212/213 abgeschlossen. Am Ende dieses Jahres dürfen wir sagen, dass die Zusammenarbeit im Grossen und Ganzen gut funktioniert hat, soweit unsere Situation in Frage kommt, und wir hoffen auch, dass Sie mit uns zufrieden waren.

Leider sind allerdings in den letzten Wochen einige Vorfälle aufgetreten, die das Verhältnis kameradschaftlicher Zusammenarbeit trüben könnten, wenn sie sich wiederholen würden.

Da ich weiss, dass Sie grösstes Augenmerk darauf verwenden, dem internationalen Ruf Ihrer Gesellschaft auch bei Unterbringung Ihrer Besatzungsmitglieder durch deren Benehmen gewahrt zu sehen, möchte ich zunächst nur auf einen Vorfall hinweisen, der sich in unserem Gästehaus zutrug.....»

Es folgt dann eine Beschreibung eines Vorfalles, welcher von uns noch abgeklärt wird. Auch wenn unsere Untersuchung ein weniger gravierendes Bild ergeben sollte, so kann man doch feststellen, dass die Hotelleitung unser Benehmen nicht ganz toleriert.

Ich bitte Sie daher erneut, sich so zu benehmen, dass keine Reklamationen ein treffen.

Ich glaube, dass man sich je nach Ort und Sitte mit dem nötigen Fingerspitzengefühl immer so benehmen kann, dass sich daraus keine Reklamationen ergeben.

IFALPA-Konferenz

Die 19. IFALPA-Jahreskonferenz 1964 findet von 10. bis 17. März in Manila statt.

Der Vorstand hat für diese Konferenz folgende Aeropers-Delegation bestimmt:

Herren K. Strickler,
P. Ritter und
Dr. R. Schmid.

Die Traktandenliste dieser Konferenz ist reichlich befrachtet und die Herren werden nach ihrer Rückkehr darüber berichten.

Gruppenversicherungsvertrag

Herr Dr. Hunziker hat Sie in der letzten Rundschau über dieses Thema orientiert. Inzwischen haben wir vom Eidg. Versicherungsamt folgende Antwort erhalten:

«In der kollektiven Lebensversicherung sind die Versicherer der Aufsichtsbehörde gegenüber geschäftsplanmässig zur Einhaltung der Grundsätze des Versicherungsobligatoriums und der Planmässigkeit verpflichtet. Der Grund dafür liegt darin, dass die günstigeren Gruppentarife nur zugelassen werden, wenn der Nachweis erbracht ist, dass der gegenüber der Einzelversicherung günstigere Gruppentarife versicherungstechnisch begründet ist. Diesen Nachweis erachten wir nur dann als erbracht, wenn innerhalb eines fest umschriebenen Personenkreises die Grundsätze des Obligatoriums und der Planmässigkeit erfüllt sind. Demnach sind, solange der Vertrag auf der Basis der günsti-

geren Gruppentarife abgeschlossen werden soll, grundsätzlich **alle** Verbandsangehörigen nach einem einheitlichen Plan zu versichern.

Unter diesen Umständen sind wir nicht in der Lage, die von Ihnen gewünschte Sondergenehmigung für die Gesellschaft, mit der Sie die Versicherung abschliessen möchten, zu erteilen.

Eidg. Versicherungsamt.
Der Direktor»

Der Vorstand hat nun beschlossen, die folgenden Versicherungsvarianten zu analysieren:

- a) Einzelabschluss
- b) Gruppenabschluss mit Obligatorium
- c) Gruppenabschluss mit Gründung einer Genossenschaft.

Herr P. Pedrocchi

Herr Pedrocchi beabsichtigt, seine Studien an der ETH weiterzuführen und hat zu diesem Zweck mit der Swissair einen Spezialvertrag abgeschlossen. Sein Einsatz wird noch 50 % betragen, wobei sein Salär und die VE-Prämie ebenfalls auf 50 % herabgesetzt werden.

Wir wünschen ihm für den Abschluss seines Studiums einen guten Erfolg.

Strenge Streckeneinsätze oder Rotationen ohne Essenszeiten

Ich möchte Sie hier daran erinnern, dass Reklamationen schriftlich an die entsprechenden Einsatz-Kommissions-Mitglieder zu richten sind, welche dann das Nötige veranlassen werden. Um ebenfalls genügend dokumentiert zu sein, müssen wir von Ihnen leider einen schriftlichen, fundierten Antrag verlangen.

Luftfahrtkommission

In der letzten Sitzung wurde der Pilotennachwuchs behandelt. Das Traktandum

wird in der nächsten Sitzung wieder aufgenommen. Wenn unsere Besprechungen mit der Swissair und dem Luftamt beendet sind, werde ich Sie über die getroffenen Massnahmen orientieren können.

Hans Kaufmann

Am 5. Februar haben in Olten einige Kameraden von unserem so tragisch aus der Welt geschiedenen Mitglied Abschied genommen.

Hans Kaufmann war uns ein aufrichtiger und guter Kamerad. Er besass die Eigenschaft, seine Probleme und Schwierigkeiten in loyaler und aufrichtiger Art immer selber zu erledigen. Nach aussen schien uns, dass ihm dies auch gelungen sei, aber dem war offenbar doch nicht so. Ich veröffentliche Ihnen hier einige Zeilen aus einem Schreiben, welches er am 20. 2. 1963 an eine Stelle der Swissair richtete:

«... so stelle ich hier die erste meiner zwei wichtigen Bitten: dass diese «Makel» heute ebenfalls schriftlich, exakt, für die Zukunft zu den Akten gelegt werden: wann, wo, wie, was. Sie haben mir am 4. Januar 1963 (Ziff. 3) bestätigt, dass diese Makel nicht entscheidend waren für den Abbruch meines Up-Gradings; Sie wissen aber so gut wie ich, wie solche vagen generellen Randbemerkungen sonst später wie ein Schatten in den Akten umhergeistern, dehnbare, dunkel und drohend über dem Piloten und über jedem Verantwortlichen hängend, der einen weiteren Entscheid über den Einsatz dieses Piloten treffen muss — auch wenn in Tat und Wahrheit damals die Makel nicht mehr waren als ein geringfügiges Abweichen von der theoretischen optimalen Leistung. Das weiss niemand mehr. Ich glaube, solche Konkretisierung ist ein Anspruch

der Gerechtigkeit, und hoffe auf Erfüllung auch im Zeichen der Annäherung zwischen Gesellschaft und Piloten...»

«... Die Konferenz gelangte zum Schluss, dass «Capt. Kaufmann bis zum Unfall in Basel und auch bei dessen Erledigung offensichtlich in seinem fliegerischen Können als gut eingeschätzt wurde». Ist dem wirklich so? Ich hoffe, die Zukunft werde Ihnen das Gegenteil beweisen. Zählen alle die früheren Schul- und Checkflüge während vieler Jahre nicht mehr, in denen doch auch analoge oder noch stärkere Drucksituationen vorlagen, die ich ohne Schwächen meisterte? Ist es gerecht, dass meine tatsächlichen Leistungen während langer Jahre nun nachträglich plötzlich anders gewesen sein sollen, als sie waren, und ist es nicht auch ungerecht gegenüber den verschiedensten Fluglehrern und Checkpiloten, die mich bisher qualifizierten und ihre Arbeit ebenso gewissenhaft nahmen wie die heutigen Verantwortlichen, wenn man ihnen jetzt quasi bescheinigt, sie seien nicht fähig gewesen, meine fliegerischen Mängel wirklich zu durchschauen?

So weit zum Vergangenen. Wichtiger scheint mir die Zukunft. Hier versichere ich Sie meiner aufrichtigen weiteren Zusammenarbeit. Die Frage, ob in mir nach einer guten fliegerischen Karriere sich nunmehr Züge zu entwickeln beginnen, die «unter Druck... und besonderen Verhältnissen» die Fähigkeiten zum PIC beeinträchtigen, ist für mich ebenso wichtig, wie für die Gesellschaft. Linienspilot zu sein, aber nicht Kommandant auf Jet-Flugzeugen, wäre mir aber keine Lebenserfüllung. In meinem Alter ist es noch nicht zu spät, um eine solche Lebenserfüllung an einem andern Ort zu su-



Der elegante
Kombi
für Sonntag
und Werktag!



Taunus 12M
8175.-

Th. Willy A.G.
Seefeldstrasse 7, Zürich

chen. Ich habe Sie mündlich gebeten, und ich wiederhole hier schriftlich, was meine zweite wichtige Bitte an Sie ist: dass ich als DC-8 First-Officer nicht nur routinemässig eingesetzt werde wie andere, sondern dass ich von Anfang bewusst «unter Druck» geprüft werde, damit spätestens in einem Jahr, also Januar 1964, Sie und ich auf Grund eines konkreten Programmes eindeutig klar sehen, ob ich in besonderen Situationen wirklich Schwächen aufweise, die meinen Einsatz als Kommandant bei der Swissair verunmöglichen.

Ich bin überzeugt, dass Sie als Pilot sich einfühlend können in meine Enttäuschung als Pilot. Ich versichere Ihnen andererseits, dass ich als Pilot, der einmal einen Unfall verursachte, die Verantwortung voll erkenne, die auf jenen lastet, welche mir trotzdem erneut als PIC ein Flugzeug und dessen Passagiere anvertrauen wollen. Ich gehe an meine Tagesarbeit zurück in der Meinung, dass Sie und ich nun gemeinsam meine wirklichen Fähigkeiten nachprüfen wollen, und ich vertraue auf Ihren Mut, bei einem positiven Ergebnis mir alle Chancen wieder zu öffnen ...»

Ich frage mich heute, waren nicht auch wir zum Teil schuld, dass er keinen Ausweg mehr fand, indem wir ihm nicht helfen konnten. Viele Äusserungen seiner Angehörigen und seine vielen hinterlassenen Notizen haben den Vorstand veranlasst, von einem Fachmann einen Bericht erstellen zu lassen, um, wenn auch nicht mehr alle Punkte erfasst werden können, doch ein wenig Licht in dieses Dunkel zu bringen. Ich bitte alle Mitglieder im Interesse der Aeropers, der Swissair, der Öffentlichkeit und des fliegerischen Nachwuchses, diese Angelegenheit **äusserst diskret** zu be-

handeln und keine eigenen Schlüsse ziehen zu wollen, bis der Fall vollends abgeschlossen ist.

Zu Ihrer Orientierung

Am 14. Januar hatte ich das zweite Mal Gelegenheit anlässlich einer längeren Besprechung mit unserem Direktionspräsidenten, Herrn Dr. Berchtold, verschiedene gegenseitige Probleme zu diskutieren.

Ich finde, dass diese Aussprachen sehr nützlich sein können, obwohl sie ein Novum darstellen. Ich glaube fest, dass wenn man die wichtigsten Probleme vorher besprechen kann, ein harmonischeres Verhältnis zwischen der Aeropers und der Geschäftsleitung entstehen kann. Auf alle Fälle können Versteifungen, welche auf das bekannte Prestige zurückzuführen sind, auf ein Minimum beschränkt werden. Ich schätze diese Art der Aussprache mit unserem Herrn Direktionspräsidenten sehr, denn der Nutzen, der daraus entsteht, kommt sicher unserer nationalen Fluggesellschaft Swissair zugute.

An dieser letzten Besprechung wurde vereinbart, dass der Aeropers einige Fragen im Zusammenhang mit der HB-ICV beantwortet werden. Der Vorstand hat nun 20 Fragen die Operation und 9 Fragen die Technik betreffend, eingereicht, welche an einem gemeinsamen Meeting besprochen werden sollen.

Unannehmlichkeiten

Ich veröffentliche hier einen Auszug aus einem Artikel, der im «Canadian Air Line Pilot» erschienen ist.

Ich glaube, dass der Verfasser nicht ganz Unrecht hat, denn einen Beruf ohne Unannehmlichkeiten gibt es kaum.

«Sei dankbar für die Unannehmlichkeiten deines Berufes. Sie verschaf-

fen dir ungefähr die Hälfte deines Einkommens. Wenn nämlich diese Dinge, die schief gehen, diese schwierigen Leute, mit denen du zu verkehren hast, und diese Probleme und Unannehmlichkeiten deines Arbeitstages nicht vorhanden wären, könnte man Jemanden finden, der deine Arbeit für die Hälfte dessen, was du bekommst, übernehmen würde.

Die Unannehmlichkeiten eines jeden Berufes erfordern Intelligenz, Findigkeit, Geduld, Takt und Mut. Darin liegt der Grund, warum du an deiner Stelle stehst. Und es mag auch der Grund

dafür sein, warum du nicht einen besseren Platz hast.»

Herr F. Hauert

Unser Mitglied, Herr F. Hauert, verunglückte am 3. Februar bei einem Autounfall. Er befindet sich im Insel-Spital in Bern und seine Genesung wird einige Zeit in Anspruch nehmen.

Wir wünschen ihm alles Gute und wollen hoffen, dass wir ihn bald wieder als Kameraden in unserem Beruf begrüßen können.

Mit freundlichen Grüßen
A. Sooder



Eine unserer Spezialitäten:

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

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



Die Kehrseite

In der Januar-Rundschau wurde eine Geschichte aus der Zeitschrift «Punkt» des Hostessen-Verbandes abgedruckt.

Es handelte sich fast um eine «Tragödie», bei welcher einer Hostess beinahe der Schnauf ausging vor Hunger und Enttäuschung.

Schon während des ganzen Fluges von Zürich nach Wien liebäugelte sie mit den feinen zarten Filets, welche den Passagieren vorgesetzt wurden. Stellen sie sich vor, was es heisst, mit knurrendem Magen den andern ein Essen zu servieren!

So rafft sich denn unsere Hostess nochmals auf, denn bald war man in Wien, wo man sich endlich etwas einverleiben konnte.

Doch oh Schreck — die Filets waren weg! Ein Mann namens Co-Pilot hatte sich beim Kabinenpersonal erkundigt, ob noch jemand Interesse für ein Essen habe. Da alle verneinten und der Steward bekanntgab, dass die Essen in Zürich fortgeworfen würden, sah der Hundebesitzer nichts Schlimmes dabei, ein paar Filets für seinen Vierbeiner einzupacken.

Wahrscheinlich war die fleissige Hostess noch mit dem Aufräumen der Kabine be-

schäftigt, und der arme Co-Pilot hatte vergessen, sie von seinem Vorhaben zu unterrichten.

Getreu dem Prinzip: nach der Arbeit das Vergnügen, musste auch er noch allerhand erledigen wie Flight-Plan, Meteo usw., bevor er wieder an Bord kam. Er ist bestimmt kein Frauenfeind, und hätte er gewusst, was er mit seinem Tun heraufbeschwor, er hätte bestimmt lieber seinen Hund hungern lassen.

Die Swissair ist jedoch kein Kindergarten, wo eines das andere «vertäfelte». Man kann jedoch nicht alle Co-Piloten in denselben Sack werfen. Wenn einer von ihnen den Bösewicht spielt, so sind vielleicht all die andern Engel!

Auch das Salär, das bekannte Streitobjekt, wurde angegriffen, was sich natürlich versteht bei der heutigen Gleichberechtigung der Frau. Wenn jemand neidig ist auf das Salär der Co-Piloten, ja dann bitte, es steht jedem frei diesen Beruf zu ergreifen. Als erste Co-Pilotin käme man bestimmt in Grossaufnahme im «Blick». Und einmal da angelangt, würde es sicher nur so regnen von Filmverträgen usw. So könnte sie denn bald mit

einem mitleidigen Lächeln auf die Co-Piloten gucken.

Wie neidig sind doch die Menschen einander. Ganz bestimmt hätte der Boxer, sofern er reden könnte, die Filets seinem Leidensgenossen von Herzen gegönnt. Doch Menschen denken eben anders.

Hoffen wir, dass beide Teile etwas gelernt haben von dieser Story, nämlich: «Mit Humor geht alles besser!»

Rumpelstilzchen

Hier möchte die Redaktion ein Zitat von Diderot anfügen:

In vollen Zügen trinken wir die schmeichelnde Lüge, aber tropfenweise schlucken wir die bittere Wahrheit hinunter.



das originellste dancing zürichs



präsentiert immer
die beliebtesten
Orchester

mascotte

Zollfragen

NON PROFIT ORGANISATION – ZOLLKASSE

a) Rückblick auf das Jahr 1963

Zollforderungen 1963	Fr. 129 903.40
Wöchentliche Abrechnungen zwischen	Fr. 2 500.– bis 3 000.–
Ständige Barhinterlage beim Zoll gemäss Art. 65/66 des Bundesgesetzes über das Zollwesen	Fr. 11 000.–
Verarbeitung von	ca. 14 000 Quittungen
Doppelzahlungen	ca. 200 im Gesamtbetrag von Fr. 1 104.55
Mahnungen	562 !!
Aufgewendete Arbeitszeit unserer Sekretärin	ca. 1/3 der Arbeitszeit

b) Kommentar

Zu dem Arbeitsaufwand ist noch nachzutragen, dass es sich hier ausschliesslich um die Bearbeitung des Kassabuches, des Zahlungsverkehrs inkl. Schreiben von ca. 14 000 Einzahlungsscheinen handelt. Tarifbearbeitungen, Zollanfragen und Besprechungen sind in dieser Zeit nicht eingeschlossen. Sie ergeben jeweils jährlich nochmals ca. 40 Stunden,

Doppelzahlungen:

Ich bitte Alle, beim Bezahlen der Zollrechnungen vermehrte Aufmerksamkeit walten zu lassen, da diese Doppelzahlun-

gen uns eine zusätzliche Arbeitslast bringen (Rückbuchungen und -erstattungen). Die zwanzig Rappen Gebühr, die Sie entrichten, dienen nicht zur Anschaffung eines Cadillac's, sondern decken den grössten Teil der Unkosten. Ich bitte Sie deshalb, auch in diesem Jahre unnötige Mehrarbeit und Unkosten zu vermeiden, damit wir es bei 20 Rappen Gebühr belassen können.

Für weitere Auskünfte stehe ich Ihnen wie immer gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
K. Schmidli, Fach 318



Man träumt von
Mode —
man geht
zu



Bahnhofstrasse 65 Zürich



Aber au . . .

(Aus einem Bulletin an das Kabinenpersonal.)

«Um zusätzliche Verspätungen bei OGO ex Zürich zu vermeiden, bitten wir Sie, nach Check-in im Crew Control und trotz angezeigter Advise Time, vorerst sämtliche Vorbereitungsarbeiten auf dem Flugzeug auszuführen. Bedingung natürlich, dass A/C (Flugzeug) auf dem Tarmac steht.»

(Wer nur so tut, als ob ein Flugzeug auf dem Tarmac steht, wird umgehend zum Psychiater geschickt. Die Redaktion.)

Vier Heilmittel empfehle ich für unsere Zeit: das Gewissen, das Vorbild, die Kindheit, den Humor.

Erich Kästner



KLEIDER-AG

AARAU AMRISWIL BADEN BASEL BIEL CHUR
FRIBOURG LA CHAUX-DE-FONDS LUZERN MÜNCHEN NEUCHÂTEL
ST.GALLEN SCHAFFHAUSEN THUN ZÜRICH

Vergleich einiger neuer Kurzstreckenflugzeuge

In letzter Zeit wurde wieder vermehrt über verschiedene Flugzeugtypen gesprochen. Um sich von den bekanntesten Kurzstreckenflugzeugen ein Bild zu machen, soll

die folgende Liste als Vergleich dienen. Einzelne Daten sind jedoch mit Vorsicht zu behandeln, da diese Werte von den Herstellerwerken kommen und die Be-

rechnungen nicht immer miteinander übereinstimmen (z. B. Sitzmeilenkosten in cents).

S. Christen

	Hersteller	Länge M	Spann- weite M	max. T.O.W kg	max. Ldgw. kg	An- zahl PAX	max. Nutzl. kg	Normal Cruise Mach km/h	Max. Cruise Mach km/h	Start- länge ³ m	Lande- länge ⁴ m	Reich- weite ⁵ km
BAC 111 Modell 200	British Aircraft Corporation	28,19	26,97	33 350	29 500	65-74	6 260	0,78 885		1600	1804	1720
BAC 111 Modell 300	British Aircraft Corporation	28,19	26,97	37 200	31 500	65-74	7 080	0,78 885		1450	1800	2315
BAC 111 Modell 400	British Aircraft Corporation	28,19	26,97	35 600	31 500	65-74	6 985	0,78 885		1680	1859	1700
Boeing 727	Boeing USA	40,94	33,10	64 410 ¹ 68 950 ²	59 420	70-114	13 197 ¹ 13 045 ²	0,82	0,85	1675		1930
Caravelle Super A Horizon Super B	Sud Aviation Frankreich	33,01	34,30	52 000		68-89	8 627 9 368	0,81 862 834		1932 2097	1472 1475	2370 2630
DC-9	Douglas USA	31,50	26,67	37 650	35 835	56-83	9 020	0,80 900	900	1890	1518	1800- 3100
Fokker 28	Fokker Holland	27,44	23,58	24 500	23 350	40-60	6 215	0,72 796	0,75 815	1000	1372	980- 2000
Trident 1 C	de Havilland Div. England	31,52	27,40	52 160	46 260	80-102	8 546	0,87 941	0,875 978	2195	1830	2225
Trident 1 E	de Havilland Div. England	31,52	28,96	58 000	47 630	85-108	9 267	0,86 930	0,875 967	2285	1800	3315
Trident 1 F	de Havilland Div. England	34,27	28,35	59 890	52 620	103-125	11 465	0,85 928	0,86 956	2500	1920	2130

¹ Version 1 ² Version 2 ³ Bei max. Abfluggewicht nicht auf Meereshöhe nach NN, I.S.A.

⁴ Bei max. Landegewicht auf Meereshöhe nach NN, I.S.A. ⁵ Bei max. Nutzlast

	Triebwerke und Anzahl	Schub kg einzeln	Sitzmeilen- Kosten in Cents*	Erstflug	Bestellt bis August 63	Besonderheiten
BAC 111 Modell 200	2 Rolls-Royce Spey 2	4720	4,34 bei 320 km	20. 8. 63		Erdacht als «Zubringer» der Langstreckenflugzeuge. Für 2 Mann Cockpit-Crew gebaut. Alle Bedienungsorgane von beiden Sitzen aus erreichbar. Klappsitz für drittes Besatzungsmitglied.
BAC 111 Modell 300	2 Rolls-Royce Spey 25	5000	4,34 bei 320 km	20. 8. 63	60	
BAC 111 Modell 400	2 Rolls-Royce Spey 25	5000	4,34 bei 320 km	20. 8. 63		
Boeing 727	3 Pratt Whitney JT 8 D-1	6350	7,1–5,5	9. 11. 63	129	
Caravelle	2 General El. CJ 805-23 C	7300			20	45 % Schub können als Reverse benützt werden.
Horizon	2 Pratt, Whitney JT 8 D-1	6350			6	
DC-9	2 Pratt. Whitney 2 JT 8 D-5	5445		ca. März 65	18+ 23 Option	Hinten überhaupt kein Ausgang. Alle Pax müssen vorn via Buffet hinaus. Benötigt längere Zwischenhalte.
Fokker 28	2 Rolls-Royce RB 183-1 Spey-Junior	3924	1,45		?	Einziger Jet in der Grösse von CV-440. Keine Reverse. Trotzdem geeignet für kurze Pisten.
Trident 1 C	3 Rolls-Royce RB 163-1	4470	1,3–2,2	Flugplanmässige Indienststellung		Bugfahrwerk seittl. links vom Rumpf. Wird nach rechts seittl. eingezogen.
Trident 1 E	3 Rolls-Royce RB 163-25	5170	1,3–2,1	April 64	26+ 24 Option	
Trident 1 F	3 Rolls-Royce RB 163-25	5170	1,2–1,9			

* Vergleich CV-440 4,64 Cents

International Pilot Contacts

Nachstehend veröffentlichen wir eine IFALPA-Liste von Piloten in der ganzen Welt, mit denen Sie bei Auslandsaufenthalten gegebenenfalls in Verbindung treten können und die Ihnen für Rechtsfragen, Hotelreservierungen, persönliche Hilfeleistungen, Auskünfte usw. zur Verfügung stehen.

Da eine möglichst regelmässige geogra-

phische Verteilung der in Frage kommenden Vertreter angestrebt wurde, sind in der Liste auch Piloten aufgeführt, welche der IFALPA nicht angehören.

Die Redaktion der «Aeropers-Rundschau» wird die jährlichen Neuerscheinungen des Verzeichnisses in Zukunft regelmässig veröffentlichen.

1954 → 2014

AUSTRALIA

Australian Federation of Air Pilots, Suite 36, Town House, 65 Queen's Road, Melbourne, S.C.3, Victoria, Tel: LA 1448. CA: Auspilot Melbourne, Manager: Mr. B. I. Crofts.

CONTACTS:

Brisbane

R. T. Holt	7 258
N. McKeough	67 1243
C. Paranthoïene	60 1624
B. O'Toole	38 3536
R. Back	57 2304

Perth

J. Murray	71 2618
R. C. Adkins	60 3002
W. R. Anderson	30 3025

Melbourne

B. I. Crofts	LU 4109
W. S. Forster	WF 7401
G. M. Laurie	XB 3372
K. J. Collins	BW 1853

Sydney

Sydney Office	43 3231
R. A. Faine	UL 2478
E. J. Emmerick	JB 3460
Killingworth	XX 1686
A. J. Laurie	JJ 3971

RVP SEA: Captain A. Laurie, New South Wales Office, 1st Floor, 401 Pacific Highway, Crows Nest, NSW.

RVP SOP: Captain N. McKeough, 8 Flower Street, Northgate N.E.9, Brisbane.

AUSTRIA

Austrian Airline Pilots' Association, 1, Salesianergasse, Vienna III. Secretary: Mr. J. Winkler.

CONTACTS

Vienna/Schwechat

Captain Steinbach	6440555
Dr. Schanda	823379
Mr. Winkler	3449874
Captain Terenyi	7767573
Mr. Nowy	552991

BELGIUM

Association Belges des Pilotes et Navigateurs de Ligne, 53, Avenue des Arts, Brussels, Tel. 11.14.95.

CONTACTS

Brussels National

F. Jaumouille	34.76.69
F. Van Dyck	57.06.25
D. Huysmans	57.39.66
D. Rolin	74.56.67
J. Schreiden	34.96.56

BRAZIL

Associação dos Pilotos da Panair do Brasil, Edifício Panair-Aeroporto Santos Dumont, Praça Marechal Ancora-2, Rio de Janeiro. Secretary: Captain Sylbio Leite.

CONTACTS:

Rio de Janeiro

Captain G. F. W. Bungner	47-7165
Captain O. Marques da Silva	47-8488

Captain E. Coelho de Magalhaes	37-4733
Captain O. Telles	37-7305
Captain G. O. Umlandt	27-1422
Dr. R. Luna Freire (lawyer)	42-4640

Belém do Pará

Captain J. G. Salomão

Manaus

Captain P. W. K. Shepheard
RVP SAT: Captain G. F. W. Bungner,
c/o APPB,

BURMA

Burmese Air Transport Pilot's Association, 32A Prome Road, 6th Mile, Rangoon. Secretary: Captain L. A. Thompson.

CONTACTS:

Rangoon:

Captain Tin Tun	31041
L. A. Thompson	40382
K. T. Leong	31032
R. Lao	40382
F./O. Soelwin	40382

CANADA

Canadian Air Line Pilot's Association, Timmins Aviation Building, Montreal Airport, Quebec. Tel. ME1 1895. CA: CALPA, Dorval, Canada. Secretary and Managing Director: Mr. Cleve Kidd.

CONTACTS

Montreal

A. D. Mills	BE6-4358
P. C. Hamilton	OX5-4965
N. J. Logan	GL3-8077
R. R. Stevenson	HU1-1700
W. J. Rodgers	OX5-6845

Toronto

J. H. Foy	BE1-5764
J. G. Lloyd	BO-857-1617
H. Tilson	BE3-4530

J. R. Fisher CH1-0104
J. D. Gallagher TA6-1853

Vancouver

D. Harland WA2-5091
J. A. Clement WI8-4451

Winnipeg

J. B. Higham TU8-1893
F. W. Parker TU8-6069
R. H. Richardson GL2-7743

Calgary

M. Davidson CH9-5417

Edmonton

J. F. Lasby HU8-5201

RVP NAA: Captain A. D. Mills,
c/o CALPA.

CEYLON

The Airline Pilot's Association of Ceylon,
Colombo Airport, Ratmalana.

CHILE

Círculo de Pilotos LAN-CHILE, c/o Cap-
tain Carlos Riderelli M., Los Agustinos
5551, Nunoa, Santiago.

CONTACTS:

Santiago—Los Cerrillos

Capain Humberto Boellert 583984
Capain Kurth Thiele 83883
Mr. Abraham Acevedo 465838
Captain Pedro Gasc 497755
Captain Julio Mathei 83883

RVP SAM: Captain R. Corthorn,
c/o Circulo de Pilotos LAN-CHILE.

COLOMBIA

Asociacion Colombiana de Aviadores Ci-
viles, Calle 38, No. 17-45, Bogota. Gene-
ral Secretary: Captain J. D. Clarte, CA:
ACDAC Bogota.

CONTACTS:

Bogota

Homero Rodriguez 499423
Alberto Alvarez 450983
Alberto Trujillo 363226
Danel Diaz 483506
Alfredo Velez 496169

Medellin

Edgardo Martinez 36861

Barranquilla

Roberto Tirado 42823
Vadimir Herazo 40410
Luis Donado 43836

Cali

José M. Marquez 85636
Luis Eduardo Buchelli 74509

RVP CAR: Captain H. Rodriguez,
c/o ACAC.

COSTA RICA

Asociacion Profesional de Pilotos Avia-
dores de Costa Rica, P.O. Box 3803, San
Jose, CA: Aspilot. Secretary: Captain
Jorge A. Cordoba.

DENMARK

Danish Air Line Pilot's Association, Co-
penhagen Airport. Tel. 50 91 11. CA: Pilot-
union Kastrup. Secretary: M. B. Vikstrom

CONTACTS:

Copenhagen

J. C. Mortensen 85 35 33
Jack RU 768
S. R. Hansen 81 11 86
Josephsen 50 70 82
K. Ronhof 50 25 06

EGYPT

CONTACT:

Captain Shams 865992
or (home) 65278

EIRE

Irish Air Line Pilots' Association, 6 Sunbury Gardens, Dartry Road, Dublin 6. Tel. 45105. Secretary: Mr. J. Larkin.

CONTACTS:

Dublin-Cork-Shannon

P. V. Bowe	981329
R. Wilkins	348252
J. Armstrong	981632
R. A. Kelly	975054
G. A. White	880771

FINLAND

Finnish Air Line Pilot's Association, Helsinki Airport. CA: FINNPILOT, Helsinki. Correspondence to Mr. Lars Westermarck.

CONTACTS:

Veikke Harmala	475 540
Jarl Arnkil	462 456
Ola Forsberg	467 366
Jorma Haltiala	476 415
Ferdinand Alfthan	787 380

FRANCE

Syndicat National des Pilots de Ligne, B. P. 213, Orly Aerogare. Tel. BEL 03-23. CA: Franpilotes. General Secretary: Captain A. Perrier

CONTACTS:

Orly

Captain Nicolaieff	950 79 66
J. C. Buck	BEL 03 23
F. Hertert	RIC 71 88
J. Lasserre	MIC 44 03
Captain Eboué	ROB 82 67
RVP EUM: Captain F. Hertert, c/o SNPL.	

GERMANY

Gewerkschaft Öffentlicher Dienste Transport und Verkehr, Rote Strasse 2a, Stuttgart. CA: OETEAU Stuttgart. Secretary: Mr. G. Kugoth.

GREECE

Hellenic Air Line Crews Association, 15a Xenophon Street, Athens. CA: HALCA, Athens. Secretary: Captain A. Canellias.

GUATEMALA

CONTACTS:

Guatemala

Captain J. Archila P.	48-43-0
Captain Jorge Ruiz Mendoza	62648
Captain Alfredo Niederheitmann	60614
Captain Carlos S. Paz	61673

HONDURAS

CONTACT:

Captain J. Torres	18-80
	and 21-25

ICELAND

Icelandic Air Line Pilots' Association, Mavahlid 38, Reykjavik. CA: Air pilot Reykjavik. Secretary: Captain Skuli Br. Steinthorson.

INDIA

Indian Commercial Pilots' Association, 53 F Chowringhee Road, Calcutta, 16. General Secretary: Captain S. Bhattacharyya.

Indian Pilots Guild, Customs Block, Bombay Airport, Bombay 29. General Secretary: Captain P. B. Engineer.

ILRAEL

Israeli Aircrew Association, General Federation of Labour, Central Committee, P.O. Box 303, Tel-Aviv. IFALPA Director: Mr. Eliezer Karmy.

CONTACTS:

Lod

L. Easterman	75047
D. Gutman	932608

C. Goldstein 932565
G. Katz 932365
R. Narunsky 932371

ITALY

Associazione Nazionale Piloti Aviazione Civile, Via Torino 150/23, Rome. Tel. 478961. General Secretary: Captain Luigi Battaglia.

Japan

Japan Air Lines Pilot Union, Tokyo International Airport, Tokyo. Secretary: Captain Manshichi Harano.

KENYA

The British Air Line Pilots' Association, P.O. Box 6041, Nairobi. Tel. 27055.

CONTACTS:

Nairobi

Captain J. D. Duff 65277
Captain B. C. Barnard 60057
Captain R. R. Drew 60211
Captain P. A. Show 66169

LEBANON

Association of Lebanese Aircrew, c/o Air Libon Operations, Beirut Airport.

LIBERIA

CONTACT

Captain B. Loveridge, c/o Liberia National Airways, Monrovia

MALAYA

The Malayan Airways Pilots' Association, c/o Operations Department, Malayan Airways, Singapore Airport, Singapore 19.

MEXICO

Asociacion Sindical de Pilotos Aviadores de Mexico, Ave. Morelos, No. 20-107, Mexico 1, D.F. Tel. 10-30-01, General Secretary: Captain Amando Victoria.

CONTACTS:

Mexico City

José Vértiz 47-13-21
Enrique Zapata 24-92-53
Julio Zambrano 13-49-47
Moisés Alcaraz 12-95-02
Amadeo Castro 20-34-73

Note: Contact these pilots by "Long Distance collect" for accident help from other international airports in Mexico.

RVP CAR: Captain M. Alcaraz,
c/o ASPAM.

NETHERLANDS

KLM Pilots Association, Amsterdamsche weg 138, Amstelveen. Tel. 02964-16151. CA: Dutchpilots Amstelveen. General Secretary: Dr. J. F. Streur.

RVP AFI: Captain L. Blomberg,
v. Doonincklaan 1, Bennebroek.

NETHERLANDS NEW GUINEA

Vereniging van Kroonduif-Vliegers, KLM Hotel, Biak. Secretary: Captain J. van Hulton.

NEW ZEALAND

The New Zealand Air Line Pilots' Association, P.O. Box 552, Wellington. Tel. 42-585. CA: Control Auckland. Secretary Captain J. W. Dickinson.

NIGERIA

Air Line Pilots' Association (Nigeria), PMB 1073, Ikeja Airport, Lagos. CA: ALPA Westafair Lagos. Secretary: Captain B. J. Partridge.

CONTACT:

Kano

Mr. Oexbro.

NORWAY

Norske Ruteflygeres Forening, Nedre Slottsgt 3, Oslo. CA: RUFly Oslo. Secretary: Mr. Arve Arvesen.

CONTACTS:

Oslo Fornebu

Rolf Millang	565935
Johs. Helland	240239
Viggo Löfsgaard	464784
Harry Snuggerud	532215
Terje Gulsrud	534044

NYASALAND

See Rhodesia, Southern

PAKISTAN

Pakistan Pilots' Association, 115/A Block 2, P.E.C.H.S., Karachi 29. CA: Pakpilots. General Secretary: Captain S. Ather Husain. RVP MID: Captain Shaukat Khan c/o PPA.

PANAMA

Asociacion Panamena de Aviadores Comerciales, Apartado No. 4589, Panama.

PERU

Asociacion de Pilotos de Lineas Aereas del Peru, Jiron Callao 107, Oficinas 205-07, Lima. Secretary: Captain J. Calmat.

PHILIPPINES

Air Line Association of the Philippines, Manila International Airport, Manila. CA: ALPAP Manila. Secretary: Captain Ben Hur Gomez.

PORTUGAL

Sindicato Nacional de Pessoal de Voo da Aviação Civil, Praça Pasteur, 11, r/c-D, Lisbon. Secretary: Captain José Sequeira Marcelino.

RHODESIA, NORTHERN

See Rhodesia, Southern

RHODESIA, SOUTHERN

Pilots Association of Central Africa, Dalmatia House, 69 Speke Avenue, Salisbury, Tel. 25991. CA: Rhopilot, Salisbury. Secretary: Mr. F. W. Church.

CONTACTS:

Salisbury

A. G. Tattersall	45726
A. G. McAfee	4635910
M. Delpont	50057
A. W. R. Morris	34080
M. F. C. Wilson	44584

RVP AFI: Captain A. G. McAfee, P.O. Lewisam, Salisbury.

SOUTH AFRICA

South Africa Airways Pilots' Association, P.O. Box 545, Germiston. Hon. Secretary: Captain R. H. Stamper.

CONTACTS:

Johannesburg

Captain D. E. D. Meaker	51-4407
Captain R. B. Truter	54-1993
Captain R. H. Stamper	42-7840
Captain D. B. Raubenheimer	42-6054
Captain J. O. M. Abbott	45-1050

SWEDEN

Swedish Air Line Pilots' Association, Ulvsundavagen 151, Bromma. Tel. 28 00 09. CA: Aeropilot Stockholm. Executive Secretary: Mr. G. Lindgren.

CONTACTS:

Stockholm

G. Färnström	43 43 34
T. Gyhlenius	36 46 93
N. Lindman	85 43 39

G. Lindgren (Home) 91 35 81
S. Jahnmatz 38 60 61

Malmö

L. Starck 46 49 89
P. Lindquist 97 85 15

RVP MID: Captain S. B. Jahnmatz,
Kirunagaten 84, Vällingby.

SWITZERLAND

AEROPERS Box 150, Zurich 58—Airport,
CA: AEROPERS Zurich.

Foreign Pilots' Association in Swissair,
Postfach 195, Zurich 58—Airport, CA: For-
pilot Zurich.

CONTACTS:

Zurich

A. Sooder 93 32 84
K. Strickler 95 04 38
F. Stadelmann 83 68 22
L. Ritzi 84 70 76
Dr. R. Schmid 84 76 61

TRINIDAD

British Air Line Pilots' Association (Trini-
dad), 91 Pembroke Street, Port of Spain,
Tel. 6647, CA: BALPA.

CONTACTS:

Piarco

C. M. Chown 21238
I. Pereira 96622
E. Farfan 41960

TURKEY

THY Hava Yollari Pilotlar Cemiyeti, P.K.2,
Yesilkoy-Istanbul. General Secretary:
Captain Ziya Kayahan.

UNITED KINGDOM

The British Air Line Pilots' Association,
81 New Road, Harlington, Hayes, Middle-
sex. Tel. SKYport 9331. CA: Aeropilot,

Hayes, Middlesex. General Secretary: Mr.
R. E. G. Waite, DFC, MA.

CONTACTS:

London

Captain J. R. Jeffrey Camberley 21724
Captain D. F. Laing Gerards Cross 5139
Captain P. N. Daymon Northwood 3306
Captain C. G. Klimcke Larkwood 7882
Captain E. S. Linstead Beaconsfield 1496
Captain L. Arthur Cobham 3931
Captain L. Maylor Camberley 22778

Renfrew

B. M. Stephenson Wemyss Bay 2284

Manchester

N. C. Jones Ringway 2789
RVP EUM; Captain P. E. Bressey,
111, Grange Road, Ealing, London W 5.

UNITED STATES

Air Line Pilots' Association, 55th Street
and Cicero Avenue, Chicago 38, Illinois.
Tel. Portsmouth 7-1400. CA: ALPA Chi-
cago, Illinois. President: Mr. C. Ruby
(UAL).

RVP NOP: Captain M. Cooney, c/o ALPA,
Chicago.

CONTACTS:

Chicago

as above

Washington D.C.

Room 1139-45 National Press Building,
Washington 4. Tel. National 8-3411. Secre-
tary: Pat Gray.

T. A. Basnight Jefferson 4-1968

New York (Idlewild)

Crossway Idlewild Inn, Rockaway Blvd.
and Belt Parkway, Jamaica 34, N.Y. Tel.
Fieldstone 1-3900. Secretary: Mildred
O'Connell.

Miami

1716 Ponce de Leon Blvd., Coral Gables 34, Fla. Tel. Highland 4-1687. Secretary: Mrs. Jane Emons.

Seattle

117 Terminal Building, Boeing Field, Seattle 8, Washington. Secretary: Mercedes D. Grant.

Boston, Mass.

Logan International Airport, Central Freight Terminal Building, East Boston, Mass. Secretary: Anna Newman.

Los Angeles

5250 West Imperial Highway, Los Angeles 45. Tel. Orchard 3-3665. Secretary: Annabel St. John.

San Francisco

4898 El Camino Real, Los Altos, Califor-

nia. Tel. Yorkshire 8-3100. Secretary: Nina Gillespie.

Dallas

Virginia H. Ezell Fleetwood 1-4800
RVP NAT: Captain W. M. Masland, 1020 Plandome Road, Manhasset, Long Island, N.Y.

RVP SAM: Captain F. T. Sterling, 3911, Ponce de Leon Blvd., Coral Gables, Fla.

URUGUAY

Asociacion de Personal Navigante de Pluna, Avda. Italia 5081, Montevideo. Secretary: Captain Angel Figueroa.

VENEZUELA

Asociacion Nacional de Pilots, Avenida Cajigal-Quinta Mar VI. San Bernardino. Caracas.





Vor 50 Jahren, am 1. Februar 1914, überflog der Genfer Flieger Agémor Parmelin als Erster den 4800 Meter hohen Mont Blanc. Bei diesem Flug erreichte Parmelin eine Höhe von 5067 Meter und landete nach dem erfolgreichen Unternehmen in Aosta. Unser Bild zeigt Parmelin am 11. Februar kurz vor dem Start in Genf vor der «Deperdussin»-Eindeckermaschine. Parmelin gehörte zu den ersten Piloten der im nämlichen Jahr gegründeten Militärfiegerabteilung auf dem Beundtenfeld in Bern.

ES

Ein Beispiel spontaner Hilfsbereitschaft im Luftverkehr

Captain W. Donahue und Copilot R. Sorenson von «Seaboard and Western» dachten an viele Dinge, als sie am Morgen des 16. September 1963 über London Kurs auf Gander nahmen. Mit Sicherheit aber dachten sie nicht daran, dass in Kürze ihr Routineeinsatz zu einer Rettungsaktion werden soll, von deren Erfolg ein Menschenleben und ein Flugzeug abhängen würde.

Um 0300 GMT wurden sie durch London Airway Control aufgefordert, mit Flugzeug APEX-76 Radioverbindung aufzunehmen. Eine Positionsmeldung des betreffenden Apparates sei seit längerer Zeit überfällig, und ausserdem informierte London die Seaboard-Besatzung, dass auch die zuletzt erhaltene Position von $52^{\circ} 50' N / 13^{\circ} 00' W$ mit grösster Wahrscheinlichkeit falsch gewesen sei. Auch Shannon ATC schaltete sich ein und bat, APEX-76 auf 121,5 mcs, der Notfrequenz, aufzurufen.

Nach längeren Bemühungen war Copilot R. Sorenson erfolgreich: Der Pilot des gesuchten Flugzeuges antwortete und erklärte auf Befragen, dass er sich allein an Bord befinde und bereits seit 11 Stunden in der Luft sei. Seitdem er das Wetter-

schiff «Charly» überflogen hatte, war er ausserstande gewesen, seine genaue Position zu bestimmen, und er stellte fest, dass der verbleibende Treibstoff noch für knapp zwei Flugstunden ausreiche.

Nun schaltete sich Navigator R. Langley ein und lieferte dem in Not geratenen Piloten per Funk Angaben über VOR-Stationen, NDB, Bearings, Frequenzen und Rufzeichen, so dass gemeinsam die Position des Flugzeuges eruiert werden konnte. Das Resultat zeigte, dass es sich nicht wie angenommen, im Anflug auf Shannon oder Dublin, sondern irgendwo südwestlich von Cork befand.

Um 0350, nach längerer Beratung mit seinen Besatzungsmitgliedern, fasste Captain Donahue den Entschluss, Kurs auf APEX-76 zu nehmen und nach erfolgter Sichtung das Flugzeug nach Cork zu eskortieren.

Um 0419 war der vorausberechnete Interceptionspunkt erreicht, und mit Hilfe der brennenden Landescheinwerfer wurde APEX-76 gesichtet und identifiziert. In der Folge wurde er sicher nach Cork geleitet, worauf die Seaboard-Besatzung ihren Flug nach Gander fortsetzte. h

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsident: F. Stadelmann
Kassier: N. Grob
Beisitzer: H. Büchi, P. Habegger, R. Leutwyler, W. Meyer, P. Ritter, K. Strickler, H. Weidmann, M. Bethge, H. Kammer

Sekretariat

Dr. R. Schmid
Frau I. Winkler
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, Zürich 58-Flughafen oder
Postfach Swissair, Flughafen

Kontrollstelle

M. Reist W. Graber

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority-Kommission

Vorstand

Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Meyner
E. Brunner	E. Moser
W. Eichenberger	K. Rutishauser
N. Grob	R. Schilliger
H. Haas	A. Sooder
H. Hürzeler	G. Suter
H. Maurer	E. Weiss

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder F. Schreiber

IANC-Vertreter

U. Reifler

Hilfskassier

P. Gass

Stimmzähler

B. Bühler W. Meier
H. Hofmann K. Züger

Einsatz-Kommission

Vorsitz: K. Strickler
DC-8: H. R. Christen, P. Habegger
CV-990: H. Büchi (EU/ME), E. Fischli (AF/SA), F. Stadelmann (FA)
SE-210: D. Moreillon
CV-440: R. Leutwyler
Copi-Fragen: A. Strehler
Nav.-Fragen: M. Bethge

VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill
E. Scheller

Ausländische Verträge

P. Ritter

Deplacements- und Unterkunftsfragen

P. Habegger (Vorsitz, NA)
F. Stadelmann (FA)
W. Meyer (AF/SA)
H. Büchi (ME)
W. Eichenberger (EU)
E. Matossi (EU)

IFALPA-Kommission

vakant (A, F, P)
F. Stadelmann (B) L. Ritzi (D)
K. Strickler (B) W. Busenhart (E)
P. Habegger (C) P. Ritter (E)

Flugsicherheits-Kommission

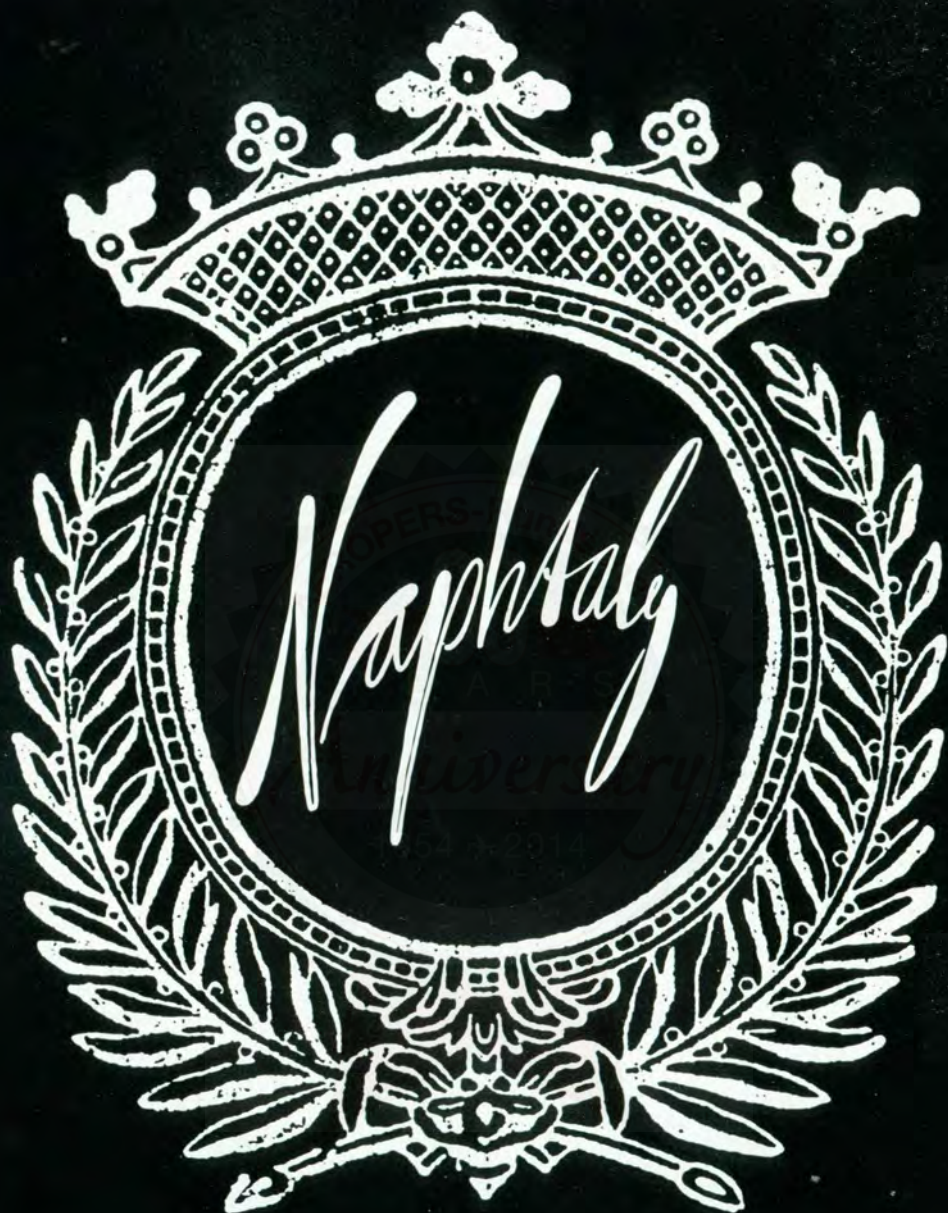
A. Bezzola (Vorsitz)
D. Friolet P. Müller
E. Heiz A. Muser
R. Leutwyler F. Schreiber

«Rundschau»-Redaktion

K. Strickler (Vorsitz)
E. Hohl



Importeur: Hans U. Bon AG, Zürich 1, Talacker 41



Seit 1874 führend in der Herrenmode

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