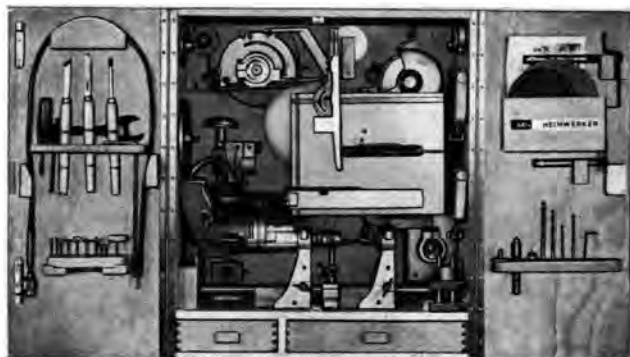




1954 → 2014

aeropers rundschau

Oktober 1966



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 Marke VULCAIN
Grossuhren
Bijouterie

Grosse Rabatte für Piloten und Personal von Fluggesellschaften

aeropers rundschau 142

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
Meine Amerikareise (3. Teil)	12
Flugversicherungen können zu Massenmord einladen	15
First Flight	23
Vorstandszusammensetzung und Kommissionen	24

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



Cliché-Sulzer

Eine unserer Spezialitäten:

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

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





Liebe Rundschauler

Kürzlich erhielt ich ein Buch zum Lesen mit dem Titel «Ueberspanntes Kader?» Darin werden prominente Persönlichkeiten um ihre Meinung zu diesem Thema gebeten. Erlauben Sie mir nachfolgend einige Sätze daraus zu zitieren, welche meiner Ansicht nach auch für uns ohne Zweifel von Bedeutung sind:

Die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer sind vielfältiger geworden. Früher gab es einfach Forderungen und Postulate und mehr oder weniger harte Kämpfe. Heute spricht man hingegen viel mehr miteinander. Man tastet sich gegenseitig ab, man setzt sich an einen Tisch, lernt die gegenseitigen Probleme und Positionen besser kennen.

Der Persönlichkeitswert ist nach wie vor entscheidend sowie die Forderung, dass einer es verstehen muss, die richtigen Mitarbeiter auszuwählen.

Jeder muss selber entscheiden, wie gross das Mass an Arbeit ist, das er noch bewältigen kann.

Unter Druck arbeiten zu müssen, empfinde ich als unausstehlich. Die Erfahrung hat mich jedoch gelehrt, dass ein Mensch viel leisten kann, wenn er seine Möglichkeiten und seine Grenzen kennt, sich auf wesentliche Aufgaben konzentriert und das ihm gesetzte Mass nicht überschreitet. Es gibt gewisse Fälle, wo die oberste Grenze der noch erträglichen Belastung

erreicht ist. Da muss man schon zu einer gewissen Auswahl der Aufgaben kommen, sich auf gewisse Sektoren beschränken.

Noch ein weiteres möchte ich hier betonen. Es kommt auch auf die innere Einstellung zur Arbeit an. Ich glaube, es ist einfach notwendig, dass man sie mit einer gewissen Passion und Freude verrichtet. Ich meine, man muss vielleicht manchmal ein spielerisch-sportliches Verhältnis zu ihr herstellen. Man soll seine Aufgabe ernst nehmen – und sie doch nicht mit allzu tierischem Ernst betreiben. Manche Leute leiden richtiggehend unter der Last der Verantwortung, und ich bin überzeugt, dass gerade das der Gesundheit nicht bekömmlich ist. Wer dagegen Verantwortung freudig übernimmt, wird von ihr auch nicht erdrückt.

Ich bin ein grosser Befürworter von häufigem und gründlichem Ausspannen. Man muss sich aber damit an eine gewisse Regelmässigkeit halten, weil sonst die Gefahr besteht, dass man überhaupt nicht ausspannt.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich ja nicht selten, dass angebliche Ueberlastung in Wirklichkeit nur aus wenig fruchtbarer Geschäftigkeit und Hast besteht, während wirklich aktiv tätige Menschen erstaunlicherweise immer noch Zeit für ein Gespräch, ein gutes Buch oder ein Konzert finden. Den Gründen

nachzugehen, die viele Menschen zu leerer Geschäftigkeit treiben, würde zu weit führen. Nur ein Hinweis: Ist sie nicht oft eine Flucht vor sich selbst, vor inneren oder familiären Konflikten?

Wer innerlich sicher ist, wird verstehen, Wichtiges von Unwesentlichem zu trennen. Er weiss, dass er für gewisse Dinge — für seine Mitarbeiter zum Beispiel — Zeit haben und dass er in sich selber

eine gewisse Ruhe bewahren muss, die ihm den Ueberblick ermöglicht und auf seine Umgebung ausstrahlt.

Menschen, die spüren, dass man ihnen vertraut, erbringen eine bessere Leistung als solche, die das Gefühl haben, man schenke ihnen kein Vertrauen.

Mit freundlichen Grüßen
K. Strickler

**Kenner
kennen**

KENT

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



Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

Der Vorstand hat am 21. September die folgenden Piloten in die Aeropers aufgenommen:

Mollet Claude, Copi CV-440

Möhl Robert, Copi CV-440

Wiederkehr Hans, Copi CV-440

Wir heissen die drei neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Charterflüge Balair

Dieses Problem wurde anlässlich einer Sitzung mit der Swissair besprochen, und ich kann Ihnen dazu folgendes mitteilen: Ein Convair 990 soll für Charterflüge eingesetzt werden; dies erfordert eine Leistung von 8 Besatzungen. Die Crews sind nicht namentlich bestimmt; sie rekrutieren sich aus dem Sektor, in welchem jeweils die Charterflüge durchgeführt werden. Alle Flüge werden gemäss Swissair-Operation durchgeführt, und die notwendigen Route-Unterlagen werden nach der heutigen Swissair-policy geschaffen. Die Flüge werden in der Einsatzliste aufgeführt und die FDR's sind die gleichen wie diejenigen der Swissair. Wenn Charterflüge in bestehende Rotationen eingebaut werden, so werden diese wie bisher mit dem entsprechenden Sektorchefpiloten abgesprochen. Die Erfahrungen werden uns zeigen, wie sich diese Charterflüge in unserem Linienver-

kehr abwickeln. Es ist in Ihrem eigenen Interesse, diese Erfahrungen der Aeropers mitzuteilen.

3. Aeropers-Arbeitsvertrag für ausländische Piloten

Am 22.9.1966 fand mit der Swissair und der FPAS eine Besprechung statt. In Zukunft sollen junge ausländische Piloten, welche durch die Grundschulung der Swissair gehen, dem Aeropers-Vertrag unterstellt werden. Der Vorstand ist einverstanden, dass diese Piloten den Aeropers-Vertrag erhalten und in die VE aufgenommen werden. Senioritymässig unterstehen sie jedoch der Regelung, wie sie heute für die ausländischen Piloten besteht. Aus diesem Grunde erhalten sie den folgenden Zusatz aus dem FPAS-Vertrag:

Art.19 Kündigungs-Abfindung

¹ Eine Kündigungs-Abfindung erhalten Besatzungsmitglieder, deren Dienstverhältnis infolge Ueberbestandes an Besatzungsmitgliedern in umgekehrter Senioritätsreihenfolge durch die Swissair aufgelöst wird.

² In den folgenden Fällen der Kündigung durch die Swissair wird jedoch keine Abfindung ausbezahlt:

- während der Probezeit;
- nach vollendetem 55. Altersjahr;
- sofern die Swissair gezwungen ist,

ihre Produktion in dem Masse einzuschränken, dass zusätzlich zu den ausländischen Besatzungsmitgliedern Schweizer Piloten und oder Schweizer Navigatoren entlassen werden müssen;

- bei Kriegsausbruch oder Mobilmachung der schweizerischen Armee, welche zur Aufhebung von Swissair-Fluglinien oder Verminderung ihres Flugzeugparks und/oder ihres Besatzungsbestandes führen.

³ Die Kündigungsabfindung beträgt $\frac{1}{12}$ des letzten Jahresalärs für jedes ununterbrochen bei der Swissair geleistete Dienstjahr (und pro rata für Bruchteile davon), mindestens jedoch Fr. 5000.—. Das Maximum beträgt 15 Monatsaläre.

Für die Zugehörigkeit zu einer Vereinigung besteht die Koalitionsfreiheit. Sollten diese Piloten um die Aufnahme in die Aeropers nachsuchen, so wird gemäss Statuten eine Abstimmung stattfinden.

In einem Dreierabkommen Swissair/FPAS/Aeropers wurde diese Regelung ausdrücklich sanktioniert.

Diese Vereinbarung gilt auch für Besatzungsmitglieder, die zurzeit dem Arbeitsvertrag SR/FPAS unterstellt sind und sofern sie dies wünschen.

4. Dachverband

Der Dachverband wurde durch Unterzeichnung der Statuten am 20. September 1966 gegründet.

Konstituierung des Dachverbandes:

Präsident: Herr A. Sooder
Vizepräsident: Herr R. Benkert
Kontrollstelle: Fr. E. Masciadri
Herr U. Schnurrenberger

Jede Vereinigung ernannte drei Vertreter als Dachverbands-Delegierte. Es sind dies:

VDSH: Fr. Masciadri, Schweizer, Businger
VDSS: HH. Benkert, Hänni, Hofmann
FEV: HH. Sachs, Häuptli, Schnurrenberger
Aeropers: HH. Sooder, Stadelmann, Schadegg

Als erste Aufgabe wird der Dachverband nun die Revision des Deplacements-Reglements in Angriff nehmen.

Als Vertreter der Dachverbands-Deplacements-Kommission wurden bezeichnet:

Aeropers: F. Stadelmann (Vorsitz)
FEV: W. Häuptli
VDSS: R. Reith
VDSH: Fr. R. Businger

Mit freundlichen Grüßen
A. Sooder, Präsident

Was uns beschäftigt

Kommentar Einsatzliste

1. PILOTEN

1.1. Bestand

Am 1. 9. 1966 betrug der Bestand:	
313 Schweizer	= 70,98 %
128 Ausländer	= 29,02 %
441 Total	= 100 %
Budgetierter Bestand	445
Effektiver Bestand	441
Unterbestand	- 4

1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte:	per 18. 8. Herr Daniele
Austritte:	per 31. 8. HH. De Jong und Humphries

1.3. Ausbildung

DC-8	Keine
CV-990	1 PiC-Anwärter
SE-210	Keine
DC-9	15 PiC-Anwärter des UK I befinden sich im UP- grading 6 PiC-Anwärter des UK II sind noch im UK 11 Copi-Anwärter der UK I und II sind im Einsatz als SC resp. noch im UK
CV-440	Die Klasse I/65 mit 16 Piloten fliegt als SC auf der Strecke

Am 1. 9. 1966 befanden sich total 49 Piloten in unproduktivem Einsatz.

1.4. DC-9-Einführung

Die Ablieferungsdaten der Flugzeuge Nrn. 3 und 4 haben weitere Veränderungen erfahren.

Der UK III/66 wurde vom 5. 9. auf den 12. 9. und neuerdings auf den 22. 9. verschoben. Der Beginn des UK IV/66 ist noch nicht bekannt.

Der kommerzielle Einsatz von DC-9 Nr. 3 soll am 1. Dezember, derjenige von Nr. 4 am 10. Februar 1967 erfolgen.

1.5. Militärdienstleistungen

Durch den gemeinsamen Einsatz von zwei Flieger-Regimentern ergaben sich ausserordentlich hohe Abwesenheiten.

Es fehlten bis zum 3. 9.	31 Piloten
vom 5.—10. 9.	130 Piloten
vom 12.—17. 9.	121 Piloten
vom 19.—24. 9.	19 Piloten

Die Engpässe konnten nur durch eine rigorose Feriensperre, Reduktion der geplanten Reserven und Freitage auf das Minimum und höchstmögliche Ausschöpfung der Dispensationen überwunden werden. In der ersten Woche gelang es, 28 und in der zweiten Woche 27 Piloten zu dispensieren.

2. NAVIGATOREN

Unveränderter Bestand von 40 Positionen, wobei ein Navigator eine Funktion am Boden versieht.

2. Nachwuchswerbung 1966

Es ist eine altbekannte Tatsache, dass die Förderung des schweizerischen Piloten-Nachwuchses eine der vornehmsten Aufgaben der Aeropers ist und bleiben wird. Auch dieses Jahr haben wir die vor zwei Jahren begonnenen Aktionen mit Erfolg weitergeführt, zum Teil auf Grund eigener Initiative, zum Teil in Verbindung mit der Swissair und dem Aero-Club der Schweiz. Die Unterstützung, die uns dabei zuteil wurde, möchten wir bei dieser Gelegenheit bestens verdanken.

Im Vordergrund unserer Nachwuchswerbung standen wiederum die **Werbe-Vorträge**. Von April bis September 1966, also während der Zeit, wo überall in unserem Lande FVS-Kurse durchgeführt werden, konnten nicht weniger als 24 Werbe-Vorträge abgehalten und dadurch annähernd 250 Jugendliche erfasst und in die Geheimnisse des Pilotenberufes eingeführt werden. Die Mitglieder, die diese Vorträge gehalten haben (16 an der Zahl, inkl. Sekretär), werden es mir nicht übel nehmen, wenn ich sie nicht einzeln beim Namen nenne. Der Einsatz, den sie aber für die Sache der Nachwuchsförderung an den Tag gelegt haben (einzelne Herren haben bis zu 3 Vorträge gehalten), sei an dieser Stelle herzlich verdankt. Wir möchten hoffen, dass sie uns auch nächstes Jahr wieder zur Verfügung stehen werden. Neue, zusätzliche «Redner» (Deutsch und Französisch) sind aber dringend erwünscht, damit die «Einsätze» nächstes Jahr ein bisschen besser verteilt werden können. Bitte melden Sie sich unverzüglich auf dem Sekretariat, wo über alle Einzelheiten Auskunft gegeben wird.

Unter dem Zeichen der Nachwuchswerbung stand ebenfalls der **FVS-Fluglehrer-Einführungskurs** für Mitglieder der Aeropers, den die Swissair im Auftrag des Eidgenössischen Luftamtes in der Zeit vom 7. 3. bis 11. 3. 1966 in der SLS durchgeführt hat. Es haben daran teilgenommen die Herren P. Glauser, H. Maurer, R. Gretler und H. Weisskopf. Damit ist die Zahl der Fluglehrer, die die Aeropers theoretisch in FVS-Kursen zu stellen vermag, auf 27 angestiegen. In der Praxis lassen sich in der Regel aber nur etwa ein Dutzend einspannen. Ob auch die andern wohl wieder einmal mobilisiert werden können? Immerhin, wir wissen, dass es nicht immer ohne weiteres möglich ist, sich für eine derartige ausserdienstliche fliegerische Tätigkeit zur Verfügung zu stellen. Wir haben deshalb nach neuen Kandidaten Umschau gehalten und haben die erfreuliche Zahl von 17 Anmeldungen registrieren können. Zusammen mit der Swissair wird nun untersucht, wer für die Ausbildung zum FVS-Fluglehrer in Frage kommt und wann dieser Kurs allenfalls dieses Jahr noch durchgeführt werden kann. Ueber alles weitere werde ich die Interessenten auf schriftlichem Wege zur gegebenen Zeit orientieren.

3. Die zürcherische Steuergesetzrevision

Wie Sie aus der August-Nummer unserer Rundschau entnehmen konnten, wurde einem Steuerberatungs- und Treuhandbüro der Entwurf für ein neues Steuerpauschalierungsabkommen für das fliegende Personal in Bearbeitung gegeben. Ohne die Sache präjudizieren zu wollen, kann ich Ihnen verraten, dass diese auf gutem Wege steht.

Parallel dazu verlaufen im zürcherischen Kantonsrat – das haben Sie aus der Tagespresse erfahren können – die Verhandlungen über die Revision des Steuergesetzes. Auf die Gefahr hin, bereits Ge-

hörtes und Gelesenes zu wiederholen, seien hier dennoch die wichtigsten Revisionspunkte aufgeführt:

a) Neuordnung der steuerfreien

Einkommensbeträge

§ 31 des Steuergesetzes soll in dem Sinne abgeändert werden, dass der persönliche Abzug von bisher Fr. 1900.— auf Fr. 2000.—, der Altersabzug von bisher Fr. 1000.— auf Fr. 1200.— und der Haushaltabzug von bisher Fr. 1200.— auf Fr. 1500.— erhöht wird.

b) Steuerfreie Vermögensbeträge

In Gutheissung des Kommissionsantrages hat der Kantonsrat die steuerfreien Vermögensbeträge von bisher Fr. 20 000.— für Verheiratete und Fr. 10 000.— für Alleinstehende um 50 %, das heisst auf Fr. 30 000.— bzw. Fr. 15 000.— erhöht.

c) Förderung des Jugendsparens

§ 25, lit. i und k, sollen wie folgt abgeändert werden:

«Von den steuerbaren Einkünften werden abgezogen:

i) Zinsen auf Spar-, Einlage-, Anlage- und Depositenheften bis zum Gesamtbetrag von Fr. 200.—;

k) Einlagen in besonders bezeichneten Namenssparheften für unmündige Kinder, deren Unterhalt der Steuerpflichtige bestreitet, bis zum Gesamtbetrag von Fr. 500.— pro Jahr für jedes Kind, sofern die Einlage durch Bankbescheinigung nachgewiesen ist; der Abzug wird nur gewährt, wenn durch die gleiche Bankbescheinigung nachgewiesen ist, dass von einem solchen Sparheft seit seiner Eröffnung, längstens aber in den letzten drei Kalenderjahren, keine Rückzüge erfolgten; für jedes Kind kann nicht mehr als ein steuerbegünstigtes Sparheft eröffnet werden.»

d) Steuerfreies Fraueneinkommen

An Stelle der bisherigen Fr. 600.—

sollen nunmehr Fr. 800.— als steuerfreies Fraueneinkommen festgelegt werden; damit soll die Beseitigung der kalten Progression auf dieser Position erwirkt werden.

In der Schlussabstimmung vom 19. 9. 66 hat der Zürcher Kantonsrat dieser Steuergesetzrevision zugestimmt und, falls auch die zwei noch hängigen Initiativen tatsächlich zurückgezogen werden, dürfte mit der Inkraftsetzung dieser Steuererleichterungen auf den 1. 1. 67 gerechnet werden.

4. Das Rennen um den SST

Der Fachpresse vom 30. 8. 66 entnehmen wir folgendes:

The 14 non-U.S. airlines which have reserved U.S. SST delivery positions and eight others regarded as "potential customers" have been invited by FAA to evaluate Boeing's design and the competing Lockheed double Delta L 2000 this September and help pick the winner. When the individual investigations by the foreign and U.S. airlines and evaluations by U.S. Government experts are completed, a recommendation will be made. The winner will be announced January 1, 1967. In a progress report on supersonic transport with extensive technical data on the Boeing and Lockheed contenders and on the Anglo-French Concorde, **Interavia** reports that Lockheed has predicted that a U.S. SST can be certified by mid-1974 and that a market for 200 will exist in the first year the aircraft is produced. A production rate of five a month is contemplated. Lockheed forecasts that about 170 Concorde and 70 U.S. SST will have been delivered by the end of 1976 and that shortly after this the market for the Concorde will dry up and all new orders will be for the American air-

craft. By 1988, says Lockheed, 500 SST's will have been delivered.

Following revisions in the design, Boeing has changed the designation of its supersonic transport from Model 733 to 2707, for Mach 2.7707.

Aviation Week says the company is emphasizing large initial payload capability, growth potential and operating economy to handle what the company predicts will be a definite switch in passenger traffic from subsonic jets, including the 747, to SST's after the latter enter service in the mid-1970s. Boeing believes that the SST eventually will force the 747 subsonic jet into a cargo carrying role as the appeal to passengers of speed is felt. Company officials say that either the Pratt and Whitney JTF 17 duct-burning turbofan or the General Electric GE 4/15 turbojet with after burner is acceptable for the aircraft at this time. Boeing recently revised upwards its estimate of the supersonic transport market to 700-1800 aircraft by 1990. Boeing also forecasts that 150-200 Anglo-French Concorde will be sold through 1990.

Und am 15.9.66 eröffnete die «World Journal Tribune» jene beinahe unglaublich anmutende Perspektive:

Introduction of radically new types of aircraft will provide scheduled airlines the ability to meet vastly increased demand for passenger and cargo traffic in the next two decades, William T. Seawell, operating vice president of American Airlines, told the annual meeting of the Radio Technical Commission for Aeronautics.

By 1985 passengers are expected to number 600 million, against 95 million last year, and cargo volume is estimated at 60.5 billion ton miles against 1.73 billion last year, the speaker said.

Mr. Seawell emphasized that in spite of these estimated increases in traffic volume the number of aircraft in service will not rise proportionately because of larger and faster planes to be flying 20 years hence.

Supersonic transports of three types head the list of emerging new planes, a relatively small one for intracontinental use, a medium size for major transcontinental and some intercontinental markets, and a larger, long-range plane for distances up to 8,000 miles, Mr. Seawell said.

The present familiar family of subsonic jets will continue in use but will be supplemented a second generation of two and four-engine jets of greater capacity and efficiency, Mr. Seawell noted. He said the four-engine planes will carry 400 to 900 passengers, and the two-engine models will carry 250 to 300 over shorter distances in high-density markets and on one-stop transcontinental routes.

With such aircraft covering the longer distances, it is expected an entirely new group of vertical and short take-off and landing equipment will be handling traffic from between city centers.

Supporting these aircraft will be specially developed city and suburban airports of relatively small size, Mr. Seawell held. Advanced ground and flight support equipment, new terminal concepts and improved passenger and plane handling on the ground all will contribute to successful handling of the huge increase in volume, he added.

(Für Flughafenbauer und -vergrößerer eine erfreuliche Perspektive! Was denken wohl die Zollbeamten und Passkontrollen davon?)

5. Der Flugplatz über den Dörfern

Was es heisst, eine neue Wohnung zu finden, wissen viele Mitbürger aus «langjähriger Erfahrung», und das Sprichwort von der im Heustock zu suchenden Stecknadel hat heutzutags seine ganz besondere Bedeutung. Nicht minder schwierig ist in unserem kleinen und bergigen Land, wo Industrien, Dörfer und Städte wie Pilze aus dem Boden schiessen, die Suche nach einem neuen Flugplatz. Darüber könnte die rührige Sektion Fricktal des Aero-Clubs der Schweiz ganze Bücher schreiben. Ihr ehemaliger Flugplatz auf dem Sisselnfeld bei Laufenburg musste 1965 der Industrialisierung dieser Ebene am Rhein weichen. Also hielten die unternehmungslustigen Fricktaler Flieger nach einem neuen Platz Ausschau, ein Unterfangen, das fast so viel Zeit wie Nervenkraft und Geduld erforderte. Denn: abgesehen davon, dass als Flugplatz geeignete Ebenen bei uns immer mehr topographische Raritäten werden, gibt es im Schweizerländchen noch zahlreiche andere Imponderabilien, die sich einem solchen Werk entgegenstellen, zum Beispiel föderalistische Kompetenzprobleme (um das wüste Fremdwort «Kantönligeist» nicht verwenden zu müssen), Begehren der Luftsicherheitsorgane und solche der Lärmbekämpfungsorganisationen, ganz zu schweigen von den finanziellen Belangen, die in der Regel die Möglichkeiten einer Fliegersektion bei weitem übersteigen. Nun, die Fricktaler Luftkutscher haben diese Hindernisse alle mit grossem Elan genommen und konnten dieser Tage ihren Flugplatz Fricktal-Schupfart der Presse vorstellen. Den Höhepunkt dieses

Feiertages bildete die Ankunft der sektionseigenen Flugzeuge, die seit der Liquidation des Sisselenfeldes bei der Sektion Aargau auf dem Birrfeld Unterschlupf gefunden hatten. Der neue Flugplatz Schupfart liegt auf dem Hochplateau «Tägertli», 5 Kilometer südlich Stein-Säckingen, über den «Chriesi-Dörfern» Schupfart und Wegenstetten. Diese Lage kann hinsichtlich An- und Abflugbedingungen und Fluglärmverminderung als geradezu ideal bezeichnet werden. Die umfangreichen Planierungsarbeiten für die 600 m lange und 100 m breite Graspiste, die Zufahrtsstrasse, der Mehrzweckhangar mit Werkstätten, Baulokal für die Segelflieger, Büro, Theorieraum, Unterkunftsräumen für Flugschüler usw. wurden von den Clubmitgliedern in freiwilliger Fronarbeit gebaut. Noch fehlt da und dort der letzte Schliff, aber bis zur offiziellen Einweihung des Flugplatzes im Mai nächsten Jahres dürfte das Flieger-Bijou über den Dörfern als Beweis ungebrochener Privatinitiative und vorbildlichen Idealismus fertiggestellt sein. Aber bereits befassen sich die Fricktaler Flieger mit einer zweiten Bauetappe, die ein Flugdienstgebäude, ein Linktrainer-Lokal, zusätzliche Büros, einen Restaurationsbetrieb, ein Schwimmbad und einen Kinderspielplatz bringen soll, um so mit dem allgemeinen Aufschwung der Sport- und Leichtfliegerei und dem im gesamten Landesinteresse liegenden Ruf nach vermehrten Schulungsmöglichkeiten für den fliegerischen Nachwuchs Schritt halten zu können.

AeCP

Mit freundlichen Grüssen
Dr. R. Schmid

3. Executive members

Darunter fallen alle jene Mitglieder, die in ihrer Airline eine «executive, managerial, or supervisory capacity, including check airman» ausüben. Dieser Status wird nicht eo ipso erworben, sondern muss auf Grund eines Gesuches an das MEC verliehen werden. Der besondere Status dieser Mitglieder kommt in der verschiedenartigen Ausgestaltung ihrer Rechte und Pflichten deutlich zum Ausdruck:

“An **executive active member** shall be subject to all of the provisions of the constitution and By-Laws, except that such member shall be exempted from the payment of assessments for specific benefit programs, and shall not be subject of those policies of the Association which specifically apply solely to active members.

An **executive inactive member** shall be entitled to all of the rights and benefits of active membership except that such members shall not have the right to vote, holde elective office, attend Association meetings, or be placed on the active membership mailing list of the Association. Such member shall be exempted from the payment of assessments for specific benefit programs, and shall not be subject to those policies of the Association which specifically apply solely to active members.”

4. Inactive members

Die Inaktivierung tritt in jenem Zeitpunkt automatisch ein, wo das Mitglied wegen unverschuldeter Beurlaubung kein Einkommen als flight crew member mehr bezieht, oder wo aus persönlichen Gründen um Urlaub nachgesucht wird, oder schliesslich wo das Dienstverhältnis aufgelöst wird. Diese Bestimmung gilt allerdings nicht, wenn die Airline ihren Betrieb einstellt.

5. Retired members

Unter diese Gruppe fallen alle jene Mitglieder, deren Dienstverhältnis als Linienspilot bei Erreichen des Rücktrittsalters aufgelöst wird. Ferner fallen darunter jene Mitglieder «who have accrued 20 years of active and executive membership in good standing in the Association and retire from airline flying while in good standing prior to normal retirement age».

6. Active retired members

Sie unterscheiden sich von den retired members dadurch, dass sie wie bisher den vollen Mitgliederbeitrag entrichten und so am Geschehen der Association weiterhin teilhaben. Allerdings sind dieser Teilnahme Grenzen gesetzt, insofern nämlich als «an active retired member who wishes to continue his affiliation with the Association may act only in an

advisory capacity to the Association and its committees, and will not have the right to vote or hold office, other than President of the Association».

7. Honorary members

Der Status eines Ehrenmitglieds wird unter den gleichen Bedingungen wie bei der Aeropers erworben.

Im Zusammenhang mit der Mitgliedschaft sind noch folgende Board-Beschlüsse von Bedeutung:

Wer sich als Streikbrecher betätigt, wird automatisch von der Mitgliedschaft ausgeschlossen. (Any Association member who participates in strikebreaking by actually flying the airplanes of an airline on a legal ALPA-sanctioned strike shall be automatically expelled from membership in the Association).

Wer die offiziellen ALPA-channels missachtet oder übergeht, wird, je nach der Schwere des Vergehens, gebüßt, in seiner Mitgliedschaft suspendiert oder ausgeschlossen. Folgende Gründe können zu diesen Massnahmen führen:

1. Willfull violation of this Constitution and By-Laws;
2. Making a false statement or withholding material information when applying for membership;
3. Disobeying or failing to comply with a decision of the Board of Directors, the Executive Board, the Executive Committee, his Master Executive Board, the Executive Committee, his Master Executive Council, or his Local Council;
4. Misappropriating money or property of the Division;
5. Performing work for or assisting an air line during a period when the members of this Division are on strike against such air line;
6. Entering into a «Yellow Dog» contract, or any contract which might injure the Division;

7. Improperly disclosing confidential matter of the Division;
8. Initiating legal action against the Association or a member thereof before exhausting all remedies provided in this Constitution and By-Laws;
9. Refusing or willfully neglecting to pay dues, assessments, fines or financial obligations to the Division;
10. Acting in any manner to circumvent defeat or interfere with collective bargaining between the Division and an employer or with existing collective bargaining agreements;
11. Doing any act contrary to the best interests of the Association or its members.

Wer aus gesundheitlichen Gründen an der Weiterausübung seines Pilotenberufes verhindert ist, soll ähnliche (finanzielle) Vorteile erhalten, wie sie den normal Zurücktretenden zuteil werden. («An ALPA member in good standing, who is physically disabled or is forced to stop flying because of physical reasons, shall be granted credentials similar to those now given to pilots that retire from the profession at normal retirement date».)

II. Der Finanzhaushalt der ALPA

Angesichts der vielfältigen grossen Aufgaben, die die ALPA zu erfüllen trachtet, angesichts aber auch des dafür notwendigen Verwaltungsapparates ist es nicht verwunderlich, dass ihr Geldbedarf ungeheuer gross ist.

Wie bei uns bilden die Mitgliederbeiträge die einzige einträgliche Einnahmenquelle. Auf unsere Verhältnisse übertragen, müsste man eigentlich von einem Einnahmenstrom sprechen.

Hier einige Zahlen:

Bei Aufnahme in die ALPA als Aktivmitglied bezahlt beispielsweise ein Captain eine einmalige **Eintrittsgebühr** von \$100.—, ein Copi und andere flight officers eine solche von £25.—; wird ein

Aufnahmegesuch nicht innert einer Frist von 90 Tagen gestellt, so verdoppeln sich diese Beträge.

Die **Jahresbeiträge** werden auf der Grundlage von 1½ % des jährlichen Einkommens berechnet und quartalsweise erhoben. Dabei ergibt sich folgendes (zur Meditation empfohlenes) Bild:

Income (Gross) \$	Annual Dues \$
up to 4.000.—	60.—
4.000.01 — 5.000.—	75.—
5.000.01 — 6.000.—	90.—
6.000.01 — 7.000.—	105.—
7.000.01 — 8.000.—	120.—
8.000.01 — 9.000.—	135.—
9.000.01 — 10.000.—	150.—
39.000.01 — 40.000.—	600.—

Abgesehen von diesen ordentlichen Beiträgen können die Mitglieder zu sogenannten Assessments, das heisst ausserordentlichen, den Charakter von Steuern ähnlichen Beiträgen herangezogen werden.

"Assessments may be levied on all members to cover extraordinary expenses . . . for specific benefit purposes . . . for the purpose of replenishing the Reserve Benefit Fund or the basic net worth of the Association."

Diese Assessment policy tritt namentlich dann in Kraft, wenn es darum geht, Streikgelder auszuzahlen oder, wie die Statuten dies ausdrücken, "to pay benefits to flight deck operating crew members deprived of airline income due to:

1. being involved in processing a properly authorized strike;
2. a lockout by management which is designed to prevent a legal processed strike by the pilot group and where

no other class or craft on the property is directly involved in such pilot group dispute."

Die in dieser Art eingezogenen Gelder fliessen in den sogenannten Reserve Benefit Fund, mit dem Ziel "to provide initial disbursement of benefits due. Assessment income subsequently received will be deposited in the Reserve Benefit Fund account as necessary to replace monies disbursed in payment of benefits. In the event that assessment income proves insufficient to meet benefit disbursements, monies in the Reserve Benefit Fund shall be drawn upon until depleted to maintain full benefit payments, after which the Pilot Division net worth reserve shall be drawn upon to maintain benefits at the authorized amount until minimum net worth reserve level is reached."

In Anbetracht des letztthin zu Ende gegangenen Bordmechaniker-Streiks ist es nicht uninteressant zu wissen, was Piloten (sofern sie in diesen Streik verwickelt gewesen wären) an Streikgeldern bezogen hätten:

Bei einem Jahreseinkommen	Streik-Geld pro Tag
\$	\$
bis 8.000.—	10.—
von 8.000.— bis 13.000.—	11.25
von 13.000.— bis 18.000.—	12.50
von 18.000.— bis 23.000.—	13.75
ab 23.000.—	15.—

Nach dem 120. Streiktag erhält jedes Mitglied zusätzlich \$2.— pro Tag. Wenn der Streik mehr als 180 Tage anhält, befindet das Board of Directors zusammen mit dem Master Chairman der bestreikten Gesellschaft und dem ALPA-Präsidenten darüber, ob sich weitere Massnahmen aufdrängen.

(Fortsetzung folgt)

Flugversicherungen können zu Massenmord einladen

von Peter Synowich,
Mitarbeiter des «Star Weekly»

Wenn Captain John Gallagher, ein 34-jähriger Pilot der Air Canada, seine Frau und seine vier Kinder zu Hause zurücklässt und auf einen seiner gewohnten Vanguard-Flüge von Toronto aus geht, vertraut er darauf, dass alles getan worden ist, um die Sicherheit für ihn, seine Besatzung und seine Passagiere im Flug zu gewährleisten. Aber wenn er durch das Abfertigungsgebäude zu seinem Flugzeug geht, erblickt er einen Schalter für Flugversicherungen und Versicherungsautomaten, wo man sich für einen einzelnen Flug für bis zu 300 000 Dollar versichern kann, ohne dass irgendwelche Fragen gestellt werden. Und Captain Gallagher weiss, dass dies für jeden eine Versuchung darstellt, der bereit ist, für eine derartige Summe ein Flugzeug in die Luft zu sprengen.

«Es macht mir Sorgen, dass hier ein Faktor ist, der mir und den Leuten, die hinter mir sitzen, das Leben kosten kann», sagt Captain Gallagher. «Der Zusammenhang zwischen Flugversicherung und Flugzeugsabotage ist gut belegt worden. Dies ist die einzige Art Versicherung, die man kaufen und eine Stunde später Selbstmord begehen kann in der Hoffnung, einen Gewinn zu sichern. Es gibt keine Rechtfertigung dafür, dass sie

auf Flughäfen verkauft wird. Wenn einer denkt, sein Leben ist 100 000 Dollar wert, dann soll er es während 365 Tagen im Jahr für diese Summe versichern. Diese bestehende Versicherung erinnert an Russisches Roulette und ist einfach eine Einladung dazu, Bomben in Flugzeugen zu legen.»

Captain Gallagher ist nur ein einzelner Pilot. Aber er spricht für die anderen. Die Piloten in ganz Nordamerika verspüren eine wachsende Unruhe über die Massenmorde in der Luft, die dem berühmten Fall Albert Guay von 1949 nachgefolgt sind, bei welchem die 23 Insassen eines Flugzeuges umkamen, weil ein Schmuckhändler aus Quebec sich entschlossen hatte, seine Frau zu töten und ein bisschen Flugversicherung einzusacken.

Nun, in Kanada erinnert man sich noch an einen andern Fall, den schlimmsten in der Geschichte der Flugzeugsabotage. Eine Explosion verursachte den Absturz eines Flugzeuges der Canadian Pacific am 9. Juli 1965 in British Columbia; 52 Menschen kamen dabei ums Leben. Das Wrack zeigte Spuren eines chemischen Stoffes, der in einer selbstgebastelten Bombe verwendet worden sein könnte. Und einer der Passagiere besass eine Flugversicherungspolice, die aber noch dreiviertel Jahre nach dem Unfall von der Versicherungsgesellschaft nicht ausbezahlt war.

Die kanadischen Piloten vergleichen die Flugversicherung mit Russischem Roulette. Sie behaupten, dass es eine offene Einladung zur Flugzeugsabotage ist.

Die Canadian Air Line Pilots Association widersteht der Versuchung, zu sagen: «Das haben wir schon gesehen.» Am 21. Juni 1965, zwei Wochen vor dem Unfall in British Columbia also, schrieb der Sicherheitsdirektor der Vereinigung, Capt. W. J. Rogers von Montreal, dem Verkehrsdepartement einen Brief und drängte darin auf ein Verbot des Versicherungsverkaufs auf Flughäfen, und zwar in Anbetracht der neulichen Sabotagefälle in den Vereinigten Staaten. «Die CALPA macht sich Sorgen darüber, dass sich, wenn jetzt nicht auf Grund der tragischen Erfahrungen anderer gehandelt wird, in der Folge ähnliche Katastrophen in Kanada ereignen könnten», schrieb Rogers dem Verkehrsdepartement.

Die Air Canada, die an ihren Billettschaltern auf Verlangen Flugversicherungen verkauft, hat zu der Frage keine Stellung bezogen. «Jede unserer Abteilungen hat wahrscheinlich eine andere Meinung darüber», erklärt ein Direktor der Air Canada. «Unsere Mitarbeiter vom Verkauf würden uns sagen, dass die Passagiere Flugversicherungen wollen; unsere Sicherheitsleute würden uns sagen, es sei eine Einladung zum Bombenlegen; und so fort.» Aber der Präsident der CPA, J. C. Gillmer, dessen Gesellschaft sowohl an dem Fall Albert Guay als auch an dem letztjährigen Unfall beteiligt war, drückt sich unmissverständlich aus. «Wir sehen die Notwendigkeit von Versicherungsschaltern auf Flughäfen und von Versicherungsautomaten nicht ein», führt er aus. «Sie schlagen bloss Kapital aus der unberechtigten Nervosität einiger Fluggäste. Es gibt keinen Schutz vor den Mördern, die für Geld ein Flugzeug in die Luft sprengen wollen. Sie könnten geradewegs aus einer Nervenheilanstalt

zu einem Flughafen gehen und eine Flugversicherung kaufen.»

Unterstützung für die Piloten kommt aus verschiedenen anderen Richtungen. Untersuchungsrichter Glen McDonald von Vancouver, der die Untersuchung des CPA-Unfalls leitet, hat den Landesverband der Untersuchungsrichter im August 1965 gebeten, sich zu überlegen, ob «der kranke Geist, der sich seiner Selbstzerstörung und der Vergrößerung seines Vermögens widmet, in Schnellversicherungen aus Automaten eine Gelegenheit für beides finde». Der kanadische Anwälteverband beauftragte seine Luftfahrtgesetzespezialisten an seiner jährlichen Versammlung im September 1965 damit, den Klagen der Piloten nachzugehen. James Byrne, liberaler Parlamentsabgeordneter für Kootenay East, lehnt die Flugversicherung als «barbarisch» ab und hat erklärt, dass er dem Parlament ein Gesetz vorlegen werde, das sie verbietet. Und der Leiter der Abteilung Zivilluftfahrt des Verkehrsdepartements, R. W. Goodwin, hat eine Untersuchung der Zusammenhänge zwischen Flugversicherung und Sabotage begonnen.

Seit 1946 haben sich in der Welt mindestens 15 Fälle von Flugzeugsabotage ereignet, und sie haben 230 Menschenleben gefordert. Der klassische Fall war der von J. Albert Guay, dem 31jährigen Juwelier von Quebec, der am 9. September 1949 seine Frau — und 22 andere Menschen — mit einer Zeitbombe an Bord einer DC-3 mit Bestimmungsort Baie Comeau, Quebec, ermordete. Die Bombe befand sich in einem Fragile-Express-Paket und war so eingestellt, dass sie über dem St.-Lorenz-Golf explodieren sollte. Doch das Flugzeug hatte fünf Minuten Verspätung, stürzte aufs Land ab und erlaubte so der Untersuchungskommission, den Grund zu ermitteln. Guay erhielt die 10 000 Dollar von der Flugversicherungspolice, die er für seine

Frau gekauft hatte, nicht. Stattdessen wurde er mit seinen zwei Komplizen erhängt.

Seither sind Flugzeugsaboteure eher Selbstmörder, die ihre Frau oder Familie bereichern wollen. Die Flugversicherung gilt zwar für Selbstmord nicht; aber die Leute zählen, wie Guay, auf die vollständige Zerstörung des Flugzeugs. Bei jedem geheimnisvollen Unfall suchen die Experten jedoch zuallererst Hinweise auf eine Explosion. Wenn eine Explosion stattgefunden hat, finden sie auch immer Zeichen davon. Und dann suchen sie sogleich herauszufinden, ob irgendwelche Passagiere eine Flugversicherung gekauft haben.

Seit 1946 sind 230 Menschen in der ganzen Welt in sabotierten Flugzeugen ums Leben gekommen. In den meisten Fällen in Amerika hat dabei die Flugversicherung eine Rolle gespielt.

In Nordamerika spielt praktisch bei jedem Fall von Flugzeugsabotage die Flugversicherung hinein. In andern Teilen der Welt, wo im allgemeinen keine Flugversicherungen verkauft werden, sind Flugzeugsaboteure Fanatiker oder Geistesranke. 1954 beispielsweise wurden 16 Menschen getötet, als eine Maschine der Air India mit chinesischen Regierungsbeamten an Bord ins Chinesische Meer abstürzte; die Ursache war eine Bombe, die ein Flugzeugmechaniker, der nachher nach Nationalchina floh, in Hongkong in den Flügel gelegt hatte. 1960 hielt ein Verrückter, der sich als «Raumfahrer» vorstellte, die zwölf anderen Passagiere eines Flugzeuges in Venezuela in Schrecken und tötete sie dann alle, indem er im Cockpit eine Granate explodieren liess. Aber in Nordamerika, wo die Mehrzahl der Sabotagefälle vorgekommen ist, sabotiert man um des Profits willen. Es gibt hier keine verrückten Bombenleger.

Das Verhalten eines amerikanischen Sa-

boteurs hat sich uns in einem Fall enthüllt, der insofern einmalig war, als alle andern Insassen des Flugzeuges unverletzt davorkamen. S. F. Binstock, ein 62-jähriger pensionierter Juwelier aus Hollywood, war unerschütterlich, als er am 25. Juli 1957 um 3 Uhr morgens in Las Vegas eine Convair der Western Air Lines nach Los Angeles bestieg. Kein Mensch konnte ahnen, dass er Dynamit und Zündkapseln bei sich trug und dass er einige Stunden zuvor nach Las Vegas geflogen war, nachdem er zwei Flugpolicen über je 62 500 Dollar gekauft hatte, die an seine Frau Eva zahlbar waren. Binstock setzte sich auf Sitz 9A, den zweithintersten Sitz in der linken Reihe am Fenster. Fünfzehn Minuten nach dem Start stand er auf und ging zur Toilette gleich jenseits des Gangs. Er blieb sehr lange da. Ein Passagier, der gleich hinter Binstock sass, begann sich über den älteren Mann Sorgen zu machen. Er wollte eben die Hostess, die auf der andern Seite des Gangs gleich vor der Toilette sass, auf Binstocks lange Abwesenheit aufmerksam machen, als eine schreckliche Explosion das Flugzeug erschütterte. Besatzungsmitglieder eilten zu der Toilette und fanden die äussere Wand weggesprengt; die Nachtluft peitschte an einem zwei Meter grossen Loch vorbei. Die Besatzung landete das Flugzeug ohne Schwierigkeiten. Binstocks Leiche wurde später am Boden gefunden, die linke Hand weggerissen. Was sind das für Menschen, die Dutzende unschuldiger Leute töten, um für ihre Frau oder Familie eine hübsche Summe zu hinterlassen? Dr. Haley Wideman, ein Psychologe von Toronto, sagt, dass ein Mann, der sich das Leben nehmen will, durchaus noch das dringende Verlangen haben kann, nicht nur für seine Familie zu sorgen, sondern ihr darüber hinaus das Stigma des Selbstmords zu sparen. Es macht ihm nichts aus, wenn

ein Flugzeug voll Menschen sterben muss, damit er dies erreichen kann. «Es ist sehr wohl möglich, dass einer dem Schicksal seiner Mitmenschen sehr gleichgültig gegenübersteht und gleichzeitig sehr um das Wohlergehen seiner Familie besorgt ist, die ja eine Extension seiner selbst ist», meint Dr. Wideman. Es lässt sich bezweifeln, ob die Flugversicherung je den einzigen Beweggrund für einen Mord oder Selbstmord geliefert hat. Albert Guay wollte eine 17jährige Kellnerin heiraten und hatte deshalb verschiedene Methoden untersucht, um seine Frau zu töten. Aber Guay – und andere Saboteure nach ihm – hatten sich für die Flugzeugsabotage entschieden, weil sie als einzige Methode eine Belohnung von der Flugversicherung her versprach.

Ein anderer berühmter Fall von Sabotage um des Profits willen war der von John Gilbert Graham, der erhängt wurde, weil er seine Mutter und 43 andere Menschen in dem Unfall einer DC-6B der United am 1. November 1955 bei Longmont, Colorado, getötet hatte. Graham, ein 23jähriger, vorbestrafter Schmied und Vater von zwei Kindern, legte ein «Weihnachtspäckchen» – eine Zeitbombe aus 20 Dynamitstäben – in den Koffer seiner Mutter, bevor er mit ihr zum Flughafen von Denver fuhr, von wo sie nach Alaska fliegen wollte, um ihre Tochter zu besuchen. Grahams Motiv für den Mord war sein Anteil von 75 000 Dollar am Vermögen seiner Mutter; dass er aber ausgerechnet ein Flugzeug in die Luft sprengte, lag wohl an der Flugversicherung über 37 500 Dollar, die er seiner Mutter gekauft hatte, bevor er ihr adieu winkte.

Dann ist da der faszinierende Fall Julian Franks, eines 32jährigen Rechtsanwalts aus New York, der mit 33 anderen Menschen am 6. Januar 1960 beim Unfall einer DC-6B der National auf dem Weg nach Miami bei Bolívia, North Carolina,

ums Leben kam. Bei der Untersuchung stellte sich heraus, dass eine Bombe, gebastelt aus Dynamit und einer Trockenzellenbatterie, unter einem Fenstersitz explodiert war; die Leiche von Julian Frank wurde 25 Kilometer vom Wrack des Flugzeugs entfernt aufgefunden und wies schwere Verletzungen von einer Explosion her auf, Frank, gegen den eine Untersuchung wegen Schwindels in einem Betrag von einer Million Dollar im Gange war, hatte neun Monate vor dem Unfall plötzlich Versicherungspolice zu kaufen begonnen. Als er dazu noch drei Flugpolice von je 62 500 Dollar kaufte, war er auf dem Flug für 1 007 500 Dollar versichert. Er prahlte, wenn er bei einem Flugzeugunglück sterbe, würde seine Frau Janet, ein ehemaliges Mannequin, «die reichste Frau der Welt» sein. Mrs. Frank und ihre zwei Kleinkinder erhielten aber keine 1 007 500 Dollar. Sie einigte sich mit den Versicherungsgesellschaften auf 100 000 Dollar. (Der Fall Frank nimmt dem Argument die Spitze, dass noch nie ein Saboteur oder seine Erben von seinem Verbrechen profitiert hätten.)

1962 verfasste ein amerikanisches Komitee von Bundesluftamtvertretern, Vertretern der Fluggesellschaften und Geschäftsleitern von Versicherungsgesellschaften einen Bericht, wonach die Flugversicherung in fünf Fällen der versuchten Sabotage als Profitmotiv weit im Vordergrund stand. Einer dieser Fälle war der oben erwähnte Fall Binstock. Ein anderer war der Fall John Henry Grant von Los Angeles im Jahre 1950; Grant ergänzte das Gepäck seiner Frau und seiner zwei Kinder mit einer Brandbombe, nachdem er ihnen eine Flugversicherung über 25 000 Dollar gekauft hatte. Die Bombe wurde vor dem Start entdeckt, und Grant wurde wegen versuchten Mordes 20 Jahre ins Zuchthaus gesteckt.

Flugzeugbesetzungen sagen, dass die Abschaffung der Flugversicherung das Hauptmotiv für Flugzeugsabotage aus der Welt schaffen würde. Sie sind für eine stichprobenweise Durchsicherung des Gepäcks, aber die Fluggesellschaften wenden sich gegen die damit verbundenen Unannehmlichkeiten.

Das Komitee führte auch zwei mexikanische Fälle an. Am 4. September 1952 landete eine DC-3 der Mexican Airlines sicher, nachdem im Gepäckraum eine Bombe explodiert war. Sie war von zwei Arbeitsvermittlern dahin gelegt worden, die sieben Arbeiter an Bord des Flugzeugs für insgesamt 208 000 Dollar versichert hatten. Am 9. Mai 1953 packte ein Mann aus Mexico City eine Zeitbombe in seine Tasche und kaufte sich selbst eine Flugversicherung über 300 000 Dollar für einen Flug nach Mazatlan. Ein Rückenwind brachte das Flugzeug früher als geplant nach Mazatlan, und die Bombe explodierte erst, als das Gepäck ausgeladen wurde. Sie tötete drei Flughafenangestellte und verletzte neun weitere. Der fünfte Fall in dem Bericht des Komitees war mit 45 Toten der schlimmste in der Geschichte der Luftfahrt. (In dem Unfall der CPA gab es 52 Tote, aber zu der Zeit, da dieser Artikel geschrieben wurde, war Sabotage noch nicht offiziell als Unfallursache erwiesen.) Am 22. Mai 1962 stürzte eine Boeing der Continental bei Unionville, Missouri, ab, nachdem im Abwasserbehälter der Toilette eine Bombe explodiert war. Passagier Thomas G. Doty, ein Kosmetikkauflmann aus Kansas City, dem eine Strafe für einen bewaffneten Ueberfall drohte, hatte kurz vorher etwas Sprengstoff erhalten und vor dem Flug eine Versicherung für 300 000 Dollar gekauft, die an seine Frau und seine Tochter zahlbar war.

Der Bericht des Komitees wurde dann einem anderen Komitee für Flugzeugabotage unterbreitet, das ein Jahr spä-

ter empfahl, gar nichts zu unternehmen, um Flugversicherungen zu verbieten oder einzuschränken. Das zweite Komitee war auch der Meinung, dass die Flugversicherung ein ursächlicher Faktor für Flugzeugsabotage ist, aber es erklärte, dass die Eigentumsrechte auf amerikanische Flughäfen sehr zersplittert seien und sich deshalb zu viele rechtliche Schwierigkeiten böten.

Worauf am 7. Mai 1965 weitere 44 Menschen getötet wurden, als ein Passagier beide Piloten eines Flugzeuges der Pacific Airlines erschoss, das auf dem Weg von Reno nach San Francisco war. Die Untersuchungsbeauftragten fanden eine 0,357-Magnum-Pistole, die einem der Passagiere, Frank Gonzales, einem 27jährigen ehemaligen Olympiathleten, gehörte. Gonzales hatte beim Spielen in Reno ein Vermögen verloren. Er kaufte vor dem Rückflug nach San Francisco die Pistole – und 105 000 Dollar Flugversicherung, zahlbar an seine Frau.

Die dem Unfall folgende Unruhe hat sich noch nicht ganz gelegt. Melvin Belli, ein Anwalt aus San Francisco, hat als Vertreter eines Mannes, dessen Vater bei dem Absturz ums Leben kam, eine Fahrlässigkeitsklage gegen die drei Versicherungsgesellschaften eingereicht, die Frank Gonzales Flugversicherungen verkauften, als er «offensichtlich lebensmüde und auf Selbstzerstörung versessen» war. Verschiedene Gesetzesanträge sind im Kongress vorgebracht worden, und die Witwe des ermordeten Copiloten, Mrs. Martha Andress, ist nach Washington gefahren, um für ihre Annahme zu werben. «Was mich anbetrifft, so bin ich ganz sicher», so sagte Mrs. Andress, «dass mein Mann und Vater unserer vier kleinen Kinder heute leben und bei uns sein würde, wenn nicht dem geistig labile Menschen so leicht auf dem Flughafen Versicherungen nach Lotteriemodell abschliessen könnten.»

Der Unfall der Pacific Airlines führte beim amerikanischen Luftamt (FAA) zu verschiedenen Schritten. Das FAA gab eine weitere Untersuchung der Flugversicherung in Auftrag, diesmal bei einem New Yorker Versicherungsunternehmer namens Clarence Pell.

(Der berichtete, dass zwischen Sabotage und Versicherung irgendwelcher Art keine beweisbaren Zusammenhänge beständen.)

Das amerikanische Luftamt erlaubte es den Piloten, im Cockpit Pistolen bei sich zu tragen – Pacific Airlines bietet ihren Piloten Schiessgelegenheiten zwischen den Einsätzen. Das FAA erliess auch eine Vorschrift, wonach im Flug die Tür zwischen Passagieren und Besatzung geschlossen bleiben muss. Was Bomben angeht, so kündigte das FAA an, dass an der Technischen Hochschule von Illinois ein Spürgerät entwickelt würde. Das Gerät ist aber einfach ein chemisches Reagens, das in Luftproben, die einem Passagierflugzeug kurz vor dem Start entnommen werden, Dynamitmoleküle aufspürt. Es wäre deshalb nutzlos etwa gegen eine Bombe mit Nitroglyzerin in einem luftdichten Behälter. «Es wird nie ein vollkommenes Antibombengerät geben», sagt William C. Richardson, der Sekretär des Flugzeugsabotage-Ausschusses des FAA.

Was die fliegenden Besatzungen einmal wollen, sind überall publizierte Stichproben des Gepäcks. Die Fluggesellschaften, die ihren Passagieren nicht gern Verzögerungen und andere Unannehmlichkeiten bereiten, sind gegen Gepäckdurchsuchungen. Sie führen ins Feld, dass Stichproben einen Saboteur nicht mehr abschrecken würden, als die Zollkontrolle Heroinschmuggler abschreckt. «Sprengstoffe könnten in eine Seifendose eingepackt werden oder ganz einfach in der Rocktasche an Bord genom-

men werden», sagt ein Geschäftsleiter der Air Canada.

Die Abschaffung der Flugversicherungen auf dem Flughafen, die ein Hauptmotiv für Sabotage aus der Welt schaffen würde, ist es, was die Besatzungen am meisten wollen. «Mir gefällt nicht einmal der blosse Anblick dieser Versicherungsmaschinen», sagt die Air-Canada-Hostess Imelda (Millie) Power aus Montreal, ein Vorstandsmitglied der Canadian Air Line Flight Attendants' Association. «Es sind nichts als Spielautomaten – und sie sind gefährlich.»

Es wäre einfach, die 12 Flugversicherungsschalter und rund 80 Versicherungsautomaten auf kanadischen Flughäfen loszuwerden. Das Verkehrsdepartement, das praktisch alle Flughäfen besitzt und betreibt, muss den Gesellschaften, die auf dem Flughafen Flugversicherungen verkaufen, nur den gemieteten Raum kündigen. Sie zahlen dem Verkehrsdepartement zwar 13 Prozent ihrer Gesamteinnahmen (die amerikanischen Flughafenverwaltungen nehmen ihnen sogar bis zu 60 Prozent ab); 1965 brachten diese Abgaben der Regierung 158 000 kanadische Dollar ein.

«Diese 158 000 Dollar decken nicht mal die Kosten für eine einzige Unfalluntersuchung», sagt R. W. Goodwin, der zuständige Direktor des Verkehrsdepartements. «Unser einziges Interesse ist die Flugsicherheit.» Goodwin hat die Piloten, die Versicherungsgesellschaften und andere interessierte Parteien um Vorschläge über die Flugversicherung gebeten. Aber bis jetzt ist er nicht überzeugt, dass etwas unternommen werden sollte. «Wir betrachten Sabotageakte mit wachsender Besorgnis, was immer das Motiv sei», sagt er. «Aber wir glauben nicht, dass das Vorhandensein von Versicherungsautomaten oder -schaltern der Hauptantrieb für einen Verbrecher darstellt.»

Die Versicherungsgesellschaften streiten nicht ab, dass die Flugversicherung ein Motiv für Flugsabotage bietet. Aber sie behaupten, der Saboteur würde einfach andere Versicherungen abschliessen, wenn sie verboten würde.

George Armstrong, Generaldirektor der Continental Insurance für Canada, drückt es so aus: «Mit einem Verbot der Flugversicherung schafft man das Problem der Sabotage nicht aus der Welt. Ich sage nicht, es würde es nicht vermindern – aber was für eine Verminderung würde man erhalten, wenn doch in den letzten 20 Jahren nur 15 Sabotagefälle vorgekommen sind? Wir leben in einer gefährlichen Welt. Gewisse Risiken muss man zugunsten der Allgemeinheit in Kauf nehmen. Die Allgemeinheit will die Flugversicherung.»

Ein Vizepräsident der Mutual (Omaha, USA) sagt, dass ein Saboteur, dem es nicht zuviel Mühe macht, eine Bombe zu basteln, auch immer einen Weg finde, eine Versicherung zu kriegen. «Am Telefon kann sich einer innerhalb einiger Stunden für 200 000 Dollar versichern», meint er.

Tatsache ist jedoch, dass bei allen anderen Versicherungsformen der Versicherungsnehmer irgend einer genaueren Prüfung unterzogen wird.* Entweder kennt ihn der Versicherungsagent persönlich, oder er muss einen Fragebogen ausfüllen. Der Saboteur weiss, dass er Gefahr läuft, Verdacht zu wecken, wenn er eine Police abschliesst, die seine Mittel übersteigt, oder wenn sein Tod kurz nach dem Abschluss eintritt. Was aber am wichtigsten ist: Andere Arten der Versicherung erlauben es dem vorsätzlichen Mörder oder Selbstmörder, einen Autounfall oder etwas Aehnliches vorzutäuschen, ohne auf Massenmord ausweichen zu müssen. **Nur die Flugversicherung ist genau auf Flugsabotage zugeschnitten.***

Mit einem Dollar Auszahlungen auf 30 000

Dollar Versicherungssumme ist die Flugversicherung (für den Versicherungsnehmer – uwe) kein Geschäft. Maurice Arless von der Mercury International beschreibt sie als eine «Luxusversicherung»; aber ein früherer Verwaltungsbeamter des FAA, Gen. Elwood Quesada, nannte sie einen «Schwindel». In Kanada beträgt die Wahrscheinlichkeit, dass ein Passagier auf einem durchschnittlichen Flug ums Leben kommt, 1 zu 276 000. Die Flugversicherung lohnt sich schon bei 1 : 30 000, wenig mehr als dem Zehnfachen der wirklichen Wahrscheinlichkeit. Eine Unfalltodversicherung und die doppelte Summe einer Lebensversicherung lohnen sich bei knapp dem doppelten der wirklichen Wahrscheinlichkeit. Sie kosten aber bedeutend mehr als eine Flugversicherung – etwa 35 Dollar im Jahr für eine Versicherungssumme von 30 000 Dollar –; dafür zahlen sie bei Tod durch irgend einen Unfall, und die Wahrscheinlichkeit dafür beträgt 1 : 1755 über die Dauer eines Jahres im Vergleich zu 1 : 276 000 für die Dauer einer Luftreise. «Der Käufer einer Flugunfallversicherung zahlt im Durchschnitt 4 bis 5 Dollar Prämien für jeden Dollar, der ausgezahlt wird», sagt Dr. Robert Eisner, Professor für Wirtschaftswissenschaften an der Northwestern University in Chicago. Das bedeutet, dass die Loss Ratio der Flugversicherung – der Prozentanteil der Auszahlungen am Total der einbezahlten Prämien – nur etwa 25 Prozent beträgt, gegenüber durchschnittlich 70 Prozent in der Versicherungsindustrie gesamthaft genommen.

Warum kauft jeder zehnte Flugreisende eine Flugversicherung? Die Wahrscheinlichkeit, dass er auf seinem Flug ums Leben kommt, ist hundertmal kleiner als diejenige, bei einem Unfall am Boden zu

* Hervorhebungen auf dieser Seite vom Uebersetzer.

sterben. Manche Piloten behaupten, dass Flugversicherungsnehmer Spieler sind, die nach einem ertragreichen Geschäft Ausschau halten – Wettspieler, die ein paar Quarters in einen Schlitz werfen, um ihr Vermögen vielleicht um einen fantastischen Betrag zu vergrössern. Parlamentarier James Byrne sagt: «Eine Versicherung für 100 000 oder 200 000 Dollar, die einen nur für eine Stunde oder zwei deckt, ist einfach sinnlos – ausser für jemanden, der sich töten will.»

Auf der anderen Seite erscheint die Flugversicherung Alastair R. Paterson, einem Rechtsanwalt aus Toronto, der sich seit 30 Jahren mit der Luftfahrtgesetzgebung beschäftigt, durchaus sinnvoll. Er sagt, ein Verbot der Flugversicherung würde die wachsende Anzahl der einfachen Flugreisenden mit niedrigem Einkommen benachteiligen, die keine andere Art von Versicherung haben. «Ich habe Hunderte

von Schadenersatzansprüchen von den Angehörigen von verunglückten Passagieren erledigt», sagt er, «und sehr viele Härtefälle sind gemildert worden, weil die Opfer eine Flugversicherung abgeschlossen hatten.»

Der soziale Wert der Flugversicherung scheint allerdings sehr klein, wenn man ihre Nutzniesser den Opfern versicherungsgetriebener Sabotage gegenüberhält. Von den 403 Menschen, die in den letzten 20 Jahren bei Flugunfällen in Kanada ums Leben kamen, hatten nur 40 eine Flugversicherung. Demgegenüber haben wir, wenn wir den CPA-Unfallmiszahlen, 75 Opfer der Flugzeugsabotage in Erwägung zu ziehen – und die Wohlfahrt ihrer Familien.

«The Canadian Air Line Pilot»
und «Star Weekly» (Toronto)

uwe



THEY WOULDN'T REMOVE
THE DAMN THINGS
SO WE MODIFIED 'EM!

First flight

A white-haired, bespectacled lady, with a small boy and a smaller girl in tow, walked into the American Airlines building at New York Kennedy Airport. "This is my first ride in an airplane, and it's my grand-children's first ride, too," she told the clerk who took her tickets. Assuring her all was in order, he put the baggage on the conveyer belt. "Your flight is loading right now, Gate 6," he said.

The old lady and the children trudged to Gate 6. Directly over the baggage-conveyer belt at Gate 6 there is a chrome railing between the arcade and the belt. The old lady pushed the children under the railing, then ducked under it herself. One by one she picked up the children and set them on the belt. A suitcase and a bag of golf clubs followed. Then the old lady, undaunted, sat down on the belt. The momentum tipped her back a bit, but she steadied herself and managed to duck as she went through the baggage aperture. She whirled swiftly into the spiral-steel chute and down into the baggage room. "My God!" cried one of the baggage handlers. "Here comes another one!" Strong hands caught her as she skittered after the suitcase and the golf clubs, and she was lifted out of the chute and seated on some luggage along with the children. "Well," she said, "that was quite an experience".

"Yeah," said one of the baggage men. "For us, too."

"Isn't this Gate 6?" asked the old lady. By that time a covey of American Airlines personnel had rushed to the baggage room, and they carefully examined the three chutists. There wasn't a scratch or a floor burn among them. Then the grandmother and children were escorted to Gate 6, and even through the entrance bridge into the plane. "You've all been so kind", said the old lady, settling into her seat next to the children. "I'm sure I'm going to enjoy the ride."

Please, restrain from smoking!

At an airstrip in a remote section of Southeast Asia, a flight of two small British military aircraft recently landed to refuel. While fuel was being pumped by hand from drums into his airplane, the flight commander was confronted by the distraught and shaken youngster piloting the second craft.

"I'm flying a bomb", he announced.

"There's something amiss with my petrol line, and the whole bloody cockpit is full of fumes. What shall I do?"

The flight commander, knowing that the little strip offered no repair facilities, replied calmly, "I suggest, laddie, that you don't smoke!"

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsident: F. Stadelmann
Kassier: O. Grunder
Beisitzer: R. Schilliger, P. Frei, A. Zuber-
bühler, H. U. Mäder, W. Meyer, J. Piétrons,
K. Kuratli, M. Bethge, E. Schadegg

Sekretariat:

Dr. R. Schmid (privat 052 / 27 39 55)
Frl. R. Klocker
Bürotrakt B, Nr. 215, Flughafen
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

Kontrollstelle

H. Zürcher, H. Dietschi

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority-Kommission

Vorstand

Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Maurer
W. Eichenberger	H. Meyner
H. Haas	E. Moser
H. Hürzeler	K. Rutishauser
R. Leutwyler	A. Sooder
H. U. Mäder	E. Weiss

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder F. Schreiber

IANC-Vertreter

K. Schmidli

Hilfskassier

P. Gass

Stimmzähler

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

IGAP

Präsident: K. Rutishauser
Vizepräsident: P. Habegger
Geschäftsführer: Dr. R. Schmid

«Rundschau»-Redaktion

K. Strickler Dr. R. Schmid

Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz
H. R. Christen, P. Habegger: DC-8
W. Meyer: CV-990 (AF/SA)
E. Kaiser: DC-9
R. Anliker: SE-210
W. Walser: CV-440
A. Strehler: Copi-Fragen
M. Bethge: Navigatoren-Fragen

VE-Stiftungsratsmitglieder

E. Bill E. Scheller

VE-Kommission

E. Bill	F. Schreiber
E. Scheller	H. Weidmann
C. Miazza	P. Vuille
K. Rutishauser	E. Schadegg

APK-Beobachter: M. Bethge

Deplacements- und Unterkunfts-Fragen

F. Stadelmann (Vorsitz)
R. Schilliger, NA
W. Meyer, AF/SA
K. Kuratli, EU
P. Frei, EU
A. Kunz
Dr. R. Schmid

IFALPA-Kommission

A, F, P	Sekretär
B, C	F. Stadelmann
D	L. Ritz
E	W. Busenhardt


Flugsicherheits-Kommission

E. Heiz (Vorsitz)
A. Muser G. Schaefer
A. Bezzola H. P. Suter
D. Friolet R. Suter
R. Leutwyler U. Reifler

Dachverband / AP-Delegation

A. Sooder (Präsident)
F. Stadelmann
E. Schadegg
Dr. R. Schmid

Ein Knoten...

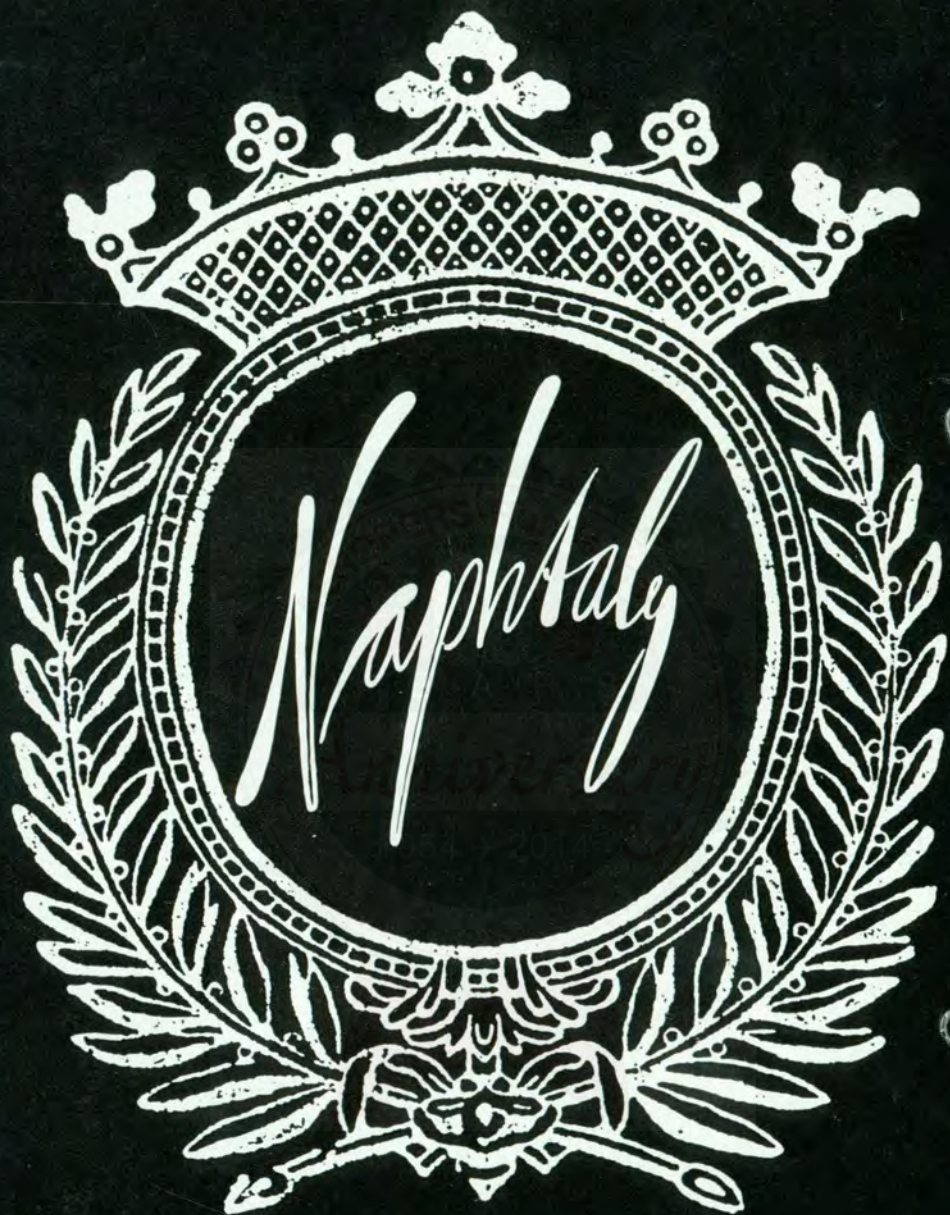


Fremde
Währungen und
Noten
Wechselstube
Kloten

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