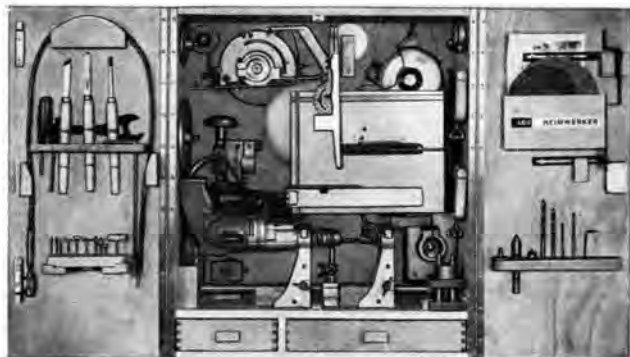




1954 → 2014

# **aeropers rundschau**

August 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 Damenubren verschiedener Marken  
Grossubren  
Bijouterie*

*Rabatte für Piloten und Personal von Fluggesellschaften*

# aeropers rundschau 140

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.

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
Was uns beschäftigt	7
Soeben eingetroffen	11
Le Coin des Romands	12
Die Wohnungss(e)uche	14
Yoga im Flugzeug	16
Die Befugnisse des Flugkapitäns und Anderer	18
Sache gits	21
Meine Amerika-Reise	22
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

# Kenner kennen KENT

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



## FIAT 850



## Genau der Richtige

Das 850 Coupé — ein wahres Bijou  
Zum erstaunlich niedrigen Preis von

**Fr. 7690.—\***

\* Mitarbeiter der Swissair erfragen den für sie  
gültigen Spezialpreis

**FIAT Automobil-Handels-AG. 8048 Zürich**

Freihofstrasse 25, Telefon 051 / 52 77 52 (intern Nummer 66, Herr B. Huber)



## Liebe Rundschauler

Es ist eine Eigentümlichkeit, die den Grundzug des Charakters vieler Menschen ausmacht, nicht in der Gegenwart Befriedigung zu finden, sondern eine Art Verlangen mit sich herumzutragen nach etwas Gewesenem, etwas Verschwundenem. Meistens verblasst die Gegenwart, das wirkliche Leben gegen das, was einstmals war. Dieses Verlangen nach entschwundenen Zeiten leuchtet in der Erinnerung mit Glanz herüber, dass die Wirklichkeit dagegen fahl und grau erscheint.

«Es war einmal!» Dieses Wort bringt einem doch manchmal in etwelche Schwingungen, wobei das Traumreich der Phantasie gelegentlich zu überbordnen droht, und der Vergleich mit der Gegenwart unter Umständen etwas ins Wanken gerät. Je nach Veranlagung beschleicht einem dann so etwas wie Wehmut, und das Jetzt und Einst stehen sich in einer Art Kampf gegenüber, das nüchternere Leben wird angeklagt, dass es dem, was es einstmals war, nicht gleichkomme. Aber hier vergisst man oft gerne, dass die Erinnerung eine Schönfärberin ist. Sie umkleidet das Gewesene mit einem Glorienschein, den es längst nicht immer verdient. Denn jedes Lebensalter hat zwar seine Freuden, aber ebensogut auch seine Leiden. Der mit Bedauern den entschwundenen Freuden der Jugend nachtrauernde Mann erinnert sich

nicht mehr, wie viel Unzufriedenheit damals den Genuss am Gegenwärtigen trübte, wie drückend manchmal die Ungewissheit bei der Berufswahl, wie mühsam das Erklimmen der einzelnen Sprossen zum gesteckten Ziel oft waren. Dies alles war sicher nicht immer nur Erfreuliches, wie man dann später in Selbsttäuschung gerne zu glauben geneigt ist. Die Freuden, die die verschiedenen Lebensalter mit sich bringen, sind eben verschiedener Art. Was uns als jung zu begeistern vermochte, wird den im reiferen Lebensalter Stehenden kaum mehr genügenden Lebensinhalt geben können. Was damals genügte, würde uns heute vielleicht enttäuschen, wenn wir es noch einmal durchleben sollten. Das Märchen vom Weiblein vor dem Jungbrunnen enthält beherzigenswerte Wahrheiten. Weil die Greisin mit der wiedergewonnenen Jugendzeit auch die Verpflichtung übernehmen sollte, alle begangenen Torheiten noch einmal zu begehen, verzichtete sie lieber auf die Verjüngung, die ihr der Wunderbrunnen versprach.

Das ganze Leben ist ohne Ausnahme ein Wechsel zwischen Freud und Leid. Doch das uns gebotene Gute nehmen wir immer gern als etwas Selbstverständliches hin, während die Unannehmlichkeiten und das teilweise Bittere mit voller Deutlichkeit empfunden werden. Die angeschwärmte Gegenwart, die so viel weni-

ger taugen soll als das Gewesene, will nur mit den richtigen Augen betrachtet sein.

Durch die trübe Brille der Unzufriedenheit angesehen, sieht das Heute grau und farblos aus. Jeder Tag bringt sicher viele Gelegenheiten, sich an etwas zu freuen, sofern nicht Ungenügsamkeit die Empfindungen dafür abgestumpft hätten, dass das, was jetzt **ist**, den Vergleich mit dem, was **war**, meistens wohl aushält. Etwas anderes ist es, wenn ein Schicksalsschlag die Gegenwart überschattet. Dann rettet sich sicher mit Recht unser Empfinden hinüber zu den «Trümmern» eines vergangenen Glücks, um sein Gemüt wieder etwas aufzufrischen. Jedoch im Gleichmass der Tage ist ein solches Hinabtauchen in Erinnerungen gefähr-

lich und die daraus nur zu oft entspringende Selbsttäuschung macht unzufrieden, aber desto bitterer ist oft der Nachgeschmack bei der Rückkehr zur Wirklichkeit. «Die Erinnerung», so heisst es, «ist ein Paradies». Doch wer zu oft und zu lange darin verweilt, dem verschliesst sich zu leicht der Rückgang zur Realität, besonders, wenn dieses «Paradies» ein Trugbild unserer Phantasie ist. Es kommt sicher wieder einmal die Zeit, wo wir zurückwünschen, was augenblicklich erwünschte oder verkannte Gegenwart ist. Wenn wir an diese Tage, welche uns jetzt fahl erscheinen, zurückdenken, dann sagen wir wieder wie dazumal: «Es war einmal!»

Mit freundlichen Grüssen  
K. Strickler



Wer zum zweiten Male leben könnte, würde vielleicht gewisse Torheiten nicht wieder begehen, dafür ganz sicher aber andere.

# Liebe Mitglieder

## 1. Neuaufnahmen

Der Vorstand hat am 14. Juni Herrn **Hansjörg Binz**, Pilot, einstimmig in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen Herrn Binz in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

## 2. Sekretariat

Um Ueberlastungen zu vermeiden, hat der Vorstand folgendes beschlossen:

- a) Die persönlichen juristischen Beratungen für Aeropers-Mitglieder haben wenn immer möglich während der Bürostunden zu erfolgen und sie sind gratis. Für Besprechungen ausserhalb der Bürozeit wird für den Sekretär ein Unkostenbeitrag von Fr. 30.— verlangt.
- b) Die juristischen Beratungen für andere Verbände während der Bürostunden werden vorläufig statistisch erfasst, ohne dass dafür Rechnung gestellt wird.

Für Besprechungen und Sitzungen ausserhalb der Bürozeit wird nach vorheriger Anfrage des Aeropers-Präsidenten pro Besprechung ein Betrag von Fr. 30.— verlangt.

## 3. Steuern

Dem Vorstand war es schon letztes Jahr klar, dass die Verfügung der Finanzdirektion aus dem Jahre 1955 über die besondere Pauschalierung der Berufs-

auslagen des fliegenden Personals der Swissair einer Revision bedurfte. Die Vertragsverhandlungen im Jahre 1965 liessen es jedoch nicht zu, dass dieses Thema auch noch behandelt werden konnte. Die Mitglieder des Vorstandes haben die gleichen Flugleistungen wie alle anderen zu erfüllen, und dies war der Grund, dass die Behandlung dieses Items zurückgestellt werden musste. Der Vorstand beschloss daher, die Verhandlungen dieses Jahr aufzunehmen.

Zu Ihrer Orientierung kann ich Ihnen heute mitteilen, dass der Auftrag, die bisherige Verfügung den heutigen Verhältnissen anzupassen, einer Treuhandgesellschaft für Steuerberatungen erteilt wurde. Diese Instanz wird eine neue Eingabe an die Finanzdirektion einreichen. Diese Verhandlungen werden wie bisher das gesamte fliegende Personal der Swissair einschliessen.

Dass dieses Problem auch bei unsern Mitgliedern beim Ausfüllen der Steuererklärung auftauchte, ist verständlich. Weniger verständlich ist jedoch ein Schreiben an den Vorstand — abgesehen von den darin enthaltenen Vorschlägen — worin angedeutet wird, dass der Vorstand dieses Problem an die Hand zu nehmen habe; widrigenfalls eine Unterschriftensammlung in die Wege geleitet würde. Ich bin der Ansicht, dass dies nicht die Art und Weise

ist, den Vorstand auf etwas aufmerksam zu machen, könnten wir uns doch mit unseren Unterschriften für Angelegenheiten einsetzen, die etwas mehr Zivilcourage erfordern, als damit unter dem Deckmantel der Masse einem momentanen Eindruck Luft machen.

#### 4. Weiterbeschäftigung der Navigatoren im Cockpit

Im Job-Security-Abkommen der Navigatoren ist vereinbart, dass die Swissair als eine der ersten Massnahmen zur Erhaltung eines Arbeitsplatzes im Cockpit eine entsprechende Umschulung vorsieht.

Am 30. Juni fand eine Orientierung der Verbände statt, an der bekannt wurde, dass die Planung für dieses Procedere auf Grund von Selektionen in nächster Zeit beginnen werde. Der Zeitpunkt für die Einführung des Inertial ist bis heute noch unklar, was uns aber heute nicht hindert, mit der Planung zu beginnen. Wenn die Navigatoren das entsprechende Zirkular noch nicht erhalten haben, so seien sie darauf aufmerksam gemacht, dass vorerst für die in Frage kommenden Kandidaten eine Piloten- und Bordmechanikerselektion durchgeführt wird.

Die Aeropers begrüsst dieses Vorgehen; die Swissair ist gewillt, die Vereinbarung einzuhalten und mit der Planung vorzeitig zu beginnen.

#### 5. Zusammenarbeit mit der SAS

Diese Zeilen geben meine persönliche Ansicht wieder.

Anlässlich eines Pilotsmeetings wurde uns mitgeteilt:

1. Die Zusammenarbeit im Rahmen des Dept. II (Verkauf, Werbung und Reklame) ist nicht möglich. Die Unabhängigkeit der Swissair muss auf diesen Gebieten gewahrt bleiben.
2. Der Vertreter des Dept. I machte dar-

auf aufmerksam, dass an alle der Aufruf ergehe zu sparen, um das gesteckte Ziel zu erreichen.

Die heutige Zusammenarbeit mit der SAS erstreckt sich also nur auf die technische Seite. Es ist uns allen klar, dass eine solche Zusammenarbeit in bezug auf Ersatzteile und Ueberholungen im Sinne des Punktes 2 notwendig ist.

Wo wir heute jedoch manchmal zu zweifeln beginnen, dass dem Punkt 2 Rechnung getragen wird; in der Frage der völligen Gleichschaltung der Cockpitausrüstung. Wir haben es schon manchmal erlebt, dass wir wegen der SAS Cockpitabänderungen durchführen mussten. Diese Abänderungen können in die Millionen von Franken gehen. Soviel mir bekannt ist, hätten wir die Flugzeuge auch ohne diese Abänderungen ebenso sicher operieren können.

Mit dem Hauptargument der gleichen Cockpitausrüstung steht und fällt die Frage des **Interchange**. Dieser schliesst sehr viele variable und unberechenbare Faktoren in sich. Die Direktionen planen diese Zusammenarbeit, tragen aber den Pilotenvereinigungen und deren Ansichten zu wenig Rechnung. Vorerst wäre aber auf diesem level eine Einigkeit anzustreben. Der Interchange ist noch in den Kinderschuhen, und er richtet sich im Grunde genommen gegen den Punkt 1. Der letzte Streik bei der SAS hat uns gezeigt, dass selbst heute noch in diesem nördlichen Dreigestirn entgegengesetzte Ansichten bestehen. Politisch werden sie immer bestehen.

Eine enge, aufrichtige und gute Zusammenarbeit zwischen den Luftverkehrsgesellschaften ist noch lange nicht durchführbar. Jeder einzelne hat sich auf das Ueberleben einzurichten; denn jeder ist ein Konkurrent, welcher den andern aufessen möchte.

Mit freundlichen Grüssen  
A. Sooder, Präsident



# Was uns beschäftigt

## 1. Kommentar Einsatzliste

### 1. PILOTEN

#### 1.1. Bestand

Am 1. 7. 1966 betrug der Bestand

313 Schweizer	= 70,5 %
141 Ausländer	= 29,5 %
444 Total	= 100 %

Budgetierter Bestand 440

Effektiver Bestand 444

Unterbstand - 4

#### 1.2. Bestandesveränderungen

Keine

#### 1.3. Ausbildung

DC-8: 3 Copi-Anwärter im Einsatz als SC

CV-990: 2 PiC- und 2 Copi-Anwärter im Einsatz als UP resp. SC

SE-210: 1 Copi-Anwärter im Einsatz als SC

CV-440: 2 Copi-Anwärter der SLS-Klasse II/64 im Einsatz als SC; 16 Copi-Anwärter der SLS-Klasse I/65 im CV-440-UK seit 13. 6. 1966

DC-9: 8 PiC- und 7 Copi-Anwärter im UK I/66. Ab 25. 7. stossen die Teilnehmer des UK 0/66 zum UK I/66 und beginnen gemeinsam das Simulatortraining.

Am 1. 7. befanden sich gesamthaft 41 Piloten in Ausbildung.

#### 1.4. DC-9-Einführung

Die Ablieferungsdaten haben weitere Veränderungen erfahren, was den Beginn der Kurse wie folgt beeinflusst:

Beginn des UK II/66 am 1. August

Beginn des UK III/66 am 5. September

Der kommerzielle Einsatz von Flugzeug Nr.1 soll am 18. August, derjenige von Flugzeug Nr.2 am 20. September erfolgen.

## 2. NAVIGATOREN

Unveränderter Bestand von 40 Positionen.

### 2. Ein- und Aussteigen beim Diensteingang ausserhalb der markierten Parkfläche

In der Juni-Rundschau habe ich Ihnen von der vom Einzelrichter des Bezirksgerichts Bülach erlassenen Verfügung betr. Parkverbot ausserhalb der örtlich signalisierten und markierten Parkplätze auf dem ganzen Gebiet des Flughafens Kloten sowie von meiner Vorsprache beim Amt für Luftverkehr berichtet. Am 15. Juli habe ich als Erwiderung auf meine Intervention folgendes Schreiben erhalten:

«Betr. Ein- und Aussteigen beim Diensteingang ausserhalb der markierten Parkfläche

Sehr geehrter Herr Doktor,  
Anlässlich unserer Besprechung vom 1. Juni 1966 äusserten Sie den Wunsch,

es sei dem fliegenden Personal das Ein- und Aussteigen und der Gepäckumschlag beim Diensteingang ausserhalb der signalisierten Parkfläche zu gestatten.

Wir haben die Angelegenheit geprüft und sind zum Schluss gekommen, dass wir keine Sonderbewilligung erteilen können.

Während der Dauer der Bauarbeiten ist mit zusätzlichem Verkehr zu rechnen, und ausserdem wird durch die kommende Bauinstallation ein Teil der heutigen Verkehrsfläche benötigt. Um Verkehrsbehinderungen und Gefährdungen zu vermeiden, ist es daher notwendig, dass für Gepäckumschlag, wenn irgend möglich, die Parkfelder benützt werden. Wir weisen dabei auf die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG Art. 37, 1+2, SSV Art. 55).

Wir bedauern, Ihrem Wunsche nicht entsprechen zu können, und hoffen, dass das fliegende Personal der heutigen Situation das nötige Verständnis entgegenbringt.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Amt für Luftverkehr  
Der Direktor:  
sig. E. Altorfer»

In rechtlicher Hinsicht ist diesem Schreiben wohl nicht viel beizufügen, hingegen gibt die Art des Vorgehens, wie meine Demarche erledigt wurde, zu einigen kritischen Bemerkungen Anlass:

In der seinerzeitigen einzelrichterlichen Verfügung vom 6. Mai 1966, welche am 24. Mai 1966 publiziert wurde, war eine 20tägige Frist vorgesehen, um beim Friedensrichteramt Kloten «Klage auf Feststellung seines das Verbot ausschliessenden Rechts zu erheben». Wie Sie aus dem Antwort-Schreiben des Amtes für Luftverkehr ersehen können, bin ich frist-

gerecht, das heisst am 1. Juni 1966, bei dieser Amtsstelle interveniert mit dem Ziel, wenn möglich auf gütlichem Wege eine für unsere Besatzungen annehmbare Lösung des Ein- und Aussteigeproblems beim Diensteingang zu finden. Obwohl das Amt für Luftverkehr mir seinen Entschluss vor Ablauf der Einsprachefrist (das wäre am 14. Juni gewesen) in Aussicht stellte, traf der oben abgedruckte Brief erst am 15. Juli ein, womit die Frist zur Klageerhebung unwiderruflich verpasst war. Für diese Politik des fait accompli und für die Art der Beseitigung allfällig unangenehm werdender Hindernisse durch langes Hinhalten bedanken wir uns beim Amt für Luftverkehr.

### 3. Ehre wem Ehre gebührt

Am 22. Juli 1966 traf bekanntlich die erste DC-9 in Kloten ein. Auch wir freuen uns über die langersehnte Ankunft dieses neuen Flugzeugtyps auf dem Klotener Tarmac. Auf die Beschreibung des an diesem Anlass stattgefundenen Zeremoniells können wir verzichten; die Schweizer Presse hat dies in ausführlicher Weise getan. Was unsere Mitglieder aber auch wissen dürfen – in den Pressemeldungen geriet es bewusst oder unbewusst unters Eis –, ist, dass die Idee, einen alten Fokker VII A zur Begrüssung der neuen DC-9 auf dem Tarmac aufzustellen, von unserem **Richi Schilliger** stammt. Er hat den alten ehrwürdigen Vogel seinerzeit ausgeheckt, mit dem Verkehrshaus Luzern über Transport- und Restaurationsmöglichkeiten verhandelt und die Idee einer «Konfrontation» mit dem grösseren Bruder geboren. Dieser Vorschlag hat der Swissair scheinbar so gut gefallen, dass sie sich ihn zu eigen machte, womit R. Schilliger in die stillen Abgründe der Anonymität versenkt wurde. Wir wissen aber um das Verdienst und die immense Arbeit, die R. Schilliger für das Zustandekommen dieser Be-

grüssungsfeier geleistet hat, und wir meinen, dass auch er an diesem 22. Juli ein bisschen Ehre und Dank hätte beanspruchen dürfen können.

#### 4. Palmer House Chicago

Ich hatte während meiner USA-Reise Gelegenheit, im Palmer House in Chicago zu übernachten und mir über dessen Standard einen Begriff zu machen. Bei den Besatzungen, die ich dort während meines Aufenthaltes antraf, versuchte ich zu sondieren, was sie von dieser Unterkunft halten. Die Meinungen, wenn auch divergierend, gingen doch mehrheitlich zugunsten des Palmer House.

Das Problem «Unterkunft in Chicago» bildet ja schon seit einiger Zeit Gegenstand von Diskussionen, und kurz vor meiner Abreise habe ich mich deswegen nochmals mit Herrn H. Siegfried, Sektorchefpilot NA, besprochen. Die Swissair denkt nicht daran, in dieser Frage nochmals eine Abstimmung durchzuführen. Damit die Diskussion über diese Frage nun aber endlich ein für allemal abgeschlossen werden kann, ersuche ich Sie, mir Ihre allfälligen Einwände gegen das Palmer House mittels PVR-Kopie oder einer andern Notiz bis **spätestens Ende September** mitzuteilen. Auf Grund dieser Eingaben soll dann das weitere Vorgehen beschlossen werden.

#### 5. Internationaler Jungflieger-Austausch

Ende der vierziger Jahre ergriff der im Zweiten Weltkrieg bekannt gewordene amerikanische Fliegergeneral Spaatz die Initiative zur Schaffung des internationalen Jungflieger-Austausches, einer Institution zur Förderung des besseren Verständnisses unter den Nationen. Fand dieser Austausch ursprünglich nur zwischen den USA und einigen ausgewählten Staaten des westlichen Europa – darunter von allem Anfang an der Schweiz – statt, hat sich dieser Austausch mehr

und mehr zu einer weltweiten Organisation entwickelt, der neben den USA, Kanada und einigen südamerikanischen Ländern sämtliche Nationen Westeuropas von Schweden bis Portugal, von Island bis zur Türkei angehören. Jedes Jahr geniessen Hunderte junger Flieger im Alter zwischen 18 und 20 Jahren in befreundeten Staaten diesseits und jenseits des Atlantiks während drei Wochen Gastrecht. In der Schweiz sind das Eidgenössische Luftamt und der Aero-Club der Schweiz die Träger des Austausches. In deren Auftrag wird die Segelfluggruppe Obwalden fünf junge Engländer, zwei Kanadier und zwei Portugiesen in der Zeit vom 29. Juli bis 18. August als Gäste betreuen. Neben segelfliegerischer Ausbildung auf dem Flugplatz Sarnen-Kägiswil stehen grössere und kleinere Ausflüge, Betriebsbesichtigungen, ein Wochenende in Schweizer Familien usw. auf dem Programm. All dies soll dazu dienen, den Gästen unser vielseitiges Land und dessen Bewohner möglichst anschaulich nahezubringen und in ihnen Verständnis für unser Sein und Tun zu wecken. So werden über Meere und Kontinente hinweg Brücken zwischen jungen Menschen geschaffen, die heute zweifellos nicht überflüssig sind.

AeCp

#### 6. Neu für die Schweiz – ein Flug- und Sportzentrum

Es macht den Anschein, dass die Bezeichnung «Holzboden Schweiz» in bezug auf die Förderung des Sportes bald der Vergangenheit angehören kann. Ueberall entstehen neue Sportanlagen für die verschiedensten Zwecke. Ganz neu für unser Land ist das im Entstehen begriffene, teilweise bereits in Betrieb genommene Flug- und Sportzentrum Sitterdorf beim thurgauischen Städtchen Bischofszell. Auf einem idealen Plateau, das keinerlei Hindernisse aufweist, ist

von einer grosszügigen St. Galler Firma so etwas wie ein «Maglingen der Sportflieger und Fallschirmspringer» geschaffen worden. Neben einer 500 m langen gut planierten und drainierten Graspiste mit flugtechnisch einwandfreien An- und Abflugbedingungen haben die in Sitterdorf Gastrecht geniessenden Fallschirmspringer des Para-Sport-Clubs einen der komfortabelsten Kieszielkreise Europas geschaffen und eine Fallschirmspringerschule aufgebaut, die diesem modernen Sport die erforderliche Breitenentwicklung bringen wird. Hier finden aber auch die Spitzenspringer und die Nationalmannschaft Gelegenheit, ihre internationale Konkurrenzfähigkeit zu pflegen und zu fördern. Neben den Motorfliegern (Fluggruppe Sittertal) und den Segelfliegern dient das neue Flugsportzentrum aber auch der privaten Flugschulung und, was besonders erfreulich ist, den eifrigen Modellfliegern jener Gegend, die hier ihre Modelle in einem reizenden Blumenrondell attraktiv ausstellen und, neben der Flugpiste, auch fliegen können. Durch Rundflüge und Charterbetrieb werden dem flugfreudigen Publikum unvergessliche fliegerische Erlebnisse ermöglicht. In absehbarer Zeit sollen in Sitterdorf auch Kurse der Fliegerischen Vorschulung des Aero-Clubs der Schweiz durchgeführt werden.

Doch nicht genug mit diesen flugsportlichen Attraktionen. Neben dem Flugplatz mit seinem zweckmässigen Hangar und dem einladenden Aufnahmegebäude für leibliche Stärkungen (mit zwei Gartengrills) gibt es einen eingehagten Kinderspielplatz, und nicht weit davon entfernt

wird ein Schwimmbad gebaut. Auf der anderen Seite des Areals sind zwei Tennisplätze geplant, und schliesslich soll dem einzigartigen Sportzentrum noch ein Reitplatz beigelegt werden. Selbstverständlich sind genügend Hart-Parkplätze vorhanden, die selbst den erhofften Massenandrang verdauen werden. Zu diesem prachtvollen Werk privater Initiative im Dienste der körperlichen Erziehung kann man den daran Beteiligten und der ganzen Ostschweiz nur gratulieren.

AeCp

### Anforderung von Flügen auf fremden Gesellschaften

Die Swissair, Abteilung Verkauf Passagen, bittet uns, folgendes bekanntzugeben:

**Wichtig!** Gesuche für Flüge auf fremden Gesellschaften sind für Europastrecken mindestens 2 Wochen, für Ueberseestrecken mindestens 3–4 Wochen vor Antritt der Reise einzureichen. Kurzfristigen Gesuchen kann prinzipiell nicht entsprochen werden. Besorgen Sie sich deshalb eine Anzahl Formulare «Anmeldung für Personalflungschein» (beim Personaldienst), welche Sie im Bedarfsfalle ausfüllen und – sei es in Zürich, Tokio oder New York – der Dienstpост übergeben können. Die ausgefüllten und unterschriebenen Formulare sind **direkt an OEB** zu senden. Dieses Vorgehen erlaubt den zuständigen Stellen, Sie immer prompt bedienen zu können. Danke.

Mit freundlichen Grüssen  
Dr. R. Schmid

## Soeben eingetroffen

### VEF-Revision

Sehr geehrter Herr Sooder,

Im Sinne eines kurzen Zwischenberichtes möchte ich Ihnen mitteilen, dass die Geschäfts- und Anlagekommission des VEF-Stiftungsrates (HH Scheller, Bill und der Unterzeichnete) sich am 2. August von Herrn Prof. Nolfi über die finanziellen und versicherungsmathematischen Aspekte des Revisionsprojektes orientieren liessen. Die anzustrebenden Revisionsziele Ihrerseits sind mit einer Delegation der Aeropers, wie Sie sich erinnern, am 12. Mai im einzelnen besprochen worden. Herr Prof. Nolfi ist zum Schluss gelangt, dass die beabsichtigte Umstellung auf prozentuale Alters-, Witwen- und Uebergangsrenten (um nur diese hauptsächlichsten Punkte zu erwähnen) an sich möglich ist, dass die anvisierten Leistungen heute aber zu einem versicherungstechnischen Fehlbetrag von über 20 Millionen Franken führen müssten. Zudem hätte die prozentuale Abhängigkeit der Prämie vom versicherten Salär mit jeder zukünftigen Salärerhöhung neue zusätzliche Fehlbeträge zur Folge.

Bei dieser Sachlage sehen wir uns zurzeit vor die Frage gestellt, wie die er-

wähnten Fehlbeträge gedeckt oder reduziert werden können (Amortisationsfristen, technischer Zinsfuss, Prämien-Zuschüsse u. ä.), ohne dass die Swissair weitere Leistungen aufzubringen hat und ohne dass an den angestrebten neuen Versicherungsleistungen wesentliche Abstriche vorgenommen werden müssen. Die entsprechenden Berechnungen werden zurzeit angestellt. Gleichzeitig sind wir in diesen Wochen mit der vollständigen Ueberarbeitung des VEF-Reglementes beschäftigt. Wir beabsichtigen, das Resultat dieser Arbeit innert etwa Monatsfrist sowohl der Geschäftsleitung der Swissair als auch der eingangs erwähnten VEF-Stiftungsratskommission zu unterbreiten. Die anschliessende Stellungnahme der Aeropers zum Revisionsprojekt, das in jenem Zeitpunkt reifer und abgerundeter sein wird als heute, dürfte durch dieses Vorgehen nur erleichtert werden.

Ich bitte Sie um Kenntnisnahme und verbleibe mit freundlichen Grüssen,

SWISSAIR

P. Angst

Chef Zentraler Personaldienst

## Le Coin des Romands

Comme vous le savez peut-être, j'ai eu le privilège de faire récemment un voyage aux Etats-Unis, en particulier à Chicago où j'ai eu des entretiens avec les dirigeants de l'ALPA. Je vous fais grâce d'un rapport détaillé de ses entretiens (un compte-rendu suivra d'ailleurs dans ces pages, en allemand). Par contre, j'ai pensé vous intéresser en vous rapportant quelques faits-divers et anecdotes glanés au hasard de mon voyage.

### Titane vole

La maison Lockheed a décidé de remplacer sur ses avions les rivets d'aluminium par des rivets au titane. Sur un avion de gros tonnage comme le C-5A, cela permettra une économie de poids de trois tonnes et demie. Pourtant, à volume égal, le titane est plus lourd que l'aluminium. Mais il est plus résistant et autorise l'emploi de rivets beaucoup plus petits.

### Météorologie supersonique

Selon un aérodynamicien de l'Université de Californie, le professeur Gordon Mac Donald, les vols supersoniques auraient une action météorologique non négligeable. Ce phénomène serait dû au dégagement de vapeur d'eau et de gaz carbonique dans l'atmosphère. Le professeur Mac Donald a ainsi calculé qu'aux Etats-Unis, où l'on peut prévoir

une moyenne de 1400 vols supersoniques par jour, la température au sol s'élèvera d'un peu plus d'un cinquième de degré avant dix ans.

### Méto aérien

A l'aéroport international de Houston, au Texas, ont commencé les essais d'un méto aérien. Il s'agit d'un véhicule suspendu à un rail et destiné à conduire les clients des zones de parking éloignées jusqu'au bâtiment du départ. Le wagon, qui pèse 9 tonnes, roule silencieusement sur 8 pneus. Les transbordements se font grâce à un ascenseur intérieur.

### Papier supersonique

Les experts de Washington qui doivent décider de la construction de l'avion supersonique, soit de Lockheed soit de Boeing (ou tous les deux), a raison de quelques billions de \$, ont été surpris par une décision de la Federal Aviation Agency. La FAA a, en effet, donné l'ordre que toute offre au sujet d'un SST ne devait pas dépasser 8000 pages. Cette décision a été prise à la suite d'une récente offre faite pour le C-5A (900 passagers) qui comprenait 24 000 pages, soit 480 volumes, pesant 35 kilos environ.

### Air Strike

Une grève des 5 plus grandes compagnies d'aviation secoue l'Amérique. La

presse, elle, signale la chose dans les faits-divers; fait banal, en somme, puisque cela ne concerne qu'environ 150 000 passagers par jour! —

### Air Strike

For eight months the crisis was postponed, but late last week the picket signs finally went up and the nation faced its most serious airline strike in five years. The walkout by the AFL-CIO International Association of Machinists grounded five major airlines—Eastern, National, Northwest, Trans World and United—and with them a daily total of 150,000 passengers or 60 per cent of the nation's air travelers. "It couldn't happen at a worse time", moaned an airline official in Washington. "It's the peak of the season."

No one knew it better than the hundreds of thousands of vacationers, conventioners and peripatetic businessmen who saw their travel plans tailspin into a nightmarish rush for seats on jammed-up trains, buses and airplanes still flying. A New York convention of 25,000 Lions, scheduled to disperse at the weekend, roared in angry dismay at the shutdown ("We're going crazy", a spokesman said), and in San Francisco some 100,000 grounded Shriners felt the same way. In Washington a platoon of shapely Miss Universe contestants glumly boarded buses for a ride to New York—to climb on an unstruck Northeast airliner and go on down to Miami. Miami's normally bustling International Airport—relying heavily on Eastern and National—clogged up immediately with vacationers trying to get home and homefolks hungry for cooler climes. "The commercials", said a young Miami Springs schoolteacher thwarted in a trip to Boston, "have been begging me for years to fly now

and pay later, but now I've already paid and they still won't let me fly." Initially, it was the same crammed, chaotic story at every major airport. Baseball clubs scrambled to hold to their travel schedules; Chicago White Sox president Arthur Allyn lent his personal plane to fly the Cleveland Indians to Kansas City. In Seattle, United Air Lines blushing handed out train and bus schedules to stranded passengers.

How long would the tie-up last? "More or less indefinitely", one key union leader predicted ominously. Greater Slice: The issue was simple—money. But the deadlock was somewhat surprising. The airlines, complying with the recommendations of a Federal fact-finding board, had offered a three-year package costing \$76 million. But the union, determined to get a greater slice of the airlines' rising profits, held out for a \$114 million contract for its 35,400 members.

The union promised that all workers involved in military airlift operations would remain on the job, but that was scant consolation to stranded domestic travelers across the nation. At the weekend, President Johnson did what he could to end the tie-up. Plainly concerned over the possible economic consequences of a prolonged strike, LBJ ordered Federal mediators to work overtime for a speedy settlement. But the President had already postponed the airline strike last April by signing an Executive order—and there were no longer any statutory remedies to fall back on.

Cordialement votre  
R. Schmid

## Die Wohnungs-S(e)uche

(by Hano Hürzeler)

**Vorbesinnung des Verfassers:** Diese dichterische Ausgeburt der «Hitzeglocke» ist ein zeitkritisch-tragikomisches Erfahrungsextrakt aus einem nicht-fliegerischen Lebensgebiet, dessen Probleme aber selbst vor Aeropers-Mitgliedern keinen Halt zu machen pflügen. Mögen meine gereimten Tips vor allem die jüngern Kollegen über den nächsten Zügeltermin hinwegtrösten; den ältern, längst über solchen Bagatellfragen erhabenen hingegen zur Erbauung, Besinnung und Ergötzung dienen. Nun aber lasset mich, eingedenk «Stricks» Leitartikel-Leitgedankens ausrufen:

Früher war doch alles schöner,  
selbst die Heirat angenehmer!  
Hauptproblem war, wie banal,  
damals nur die Partnerwahl.

Zugegeben ist noch heute  
dieser Punkt für junge Leute  
von gewisser, sekundärer  
Problematik, doch primärer

löst man heutzutags real  
Fragen, die fundamental:  
«Prüfe, wer sich ewig bindet,  
ob er eine Wohnung findet!»

Denn dies ist der wunde Punkt!  
Jetzt speziell, wo die Konjunkt-  
urdämpfung und -bremserei  
der Gebote höchstes sei!

Ja, muss man sich wirklich fragen:  
«Darf ein guter Schweizer wagen,  
ohne ernstliche Bedenken  
an den Eheschluss zu denken?»

Ist er sich auch ganz im klaren,  
dass allein durch sein Gebaren  
er die staatlichen Probleme  
weiter steigert ins Extreme?

Somit hin- und hergerissen  
zwischen Liebe und Gewissen,  
weiss das junge Schweizerlein  
schliesslich weder aus noch ein!

Trotzdem es ihm wind und wehe,  
führt die Braut ihn meist zur Ehe!  
Und er darf (oft unter Fluchen!)  
hiemit eine Wohnung suchen.

Gott sei Dank gibt es noch Firmen,  
die den Suchenden beschirmen,  
bauend, in selbstloser Weise,  
Wohnraum zu bescheidenm Preise.

Wendet Euch doch voll Vertrauen  
an die, welche Häuser bauen  
speziell für Grossfamilien,  
wie die «Children-Immobilien»,



an die «Low Price Company»,  
an die «Cheap Flat Agency»,  
oder an die «Bau-AG  
für ein kleines Portemonnaie»!

Ja, es gibt in diesem Stile,  
wie Ihr wisst, noch zahllos viele  
solcher Institutionen,  
deren Ziel beglücktes Wohnen.

Leider lässt, was ich soeben  
ausgesagt, sich nicht belegen;  
stammte es doch irgendwie  
aus der Wunschtraum-Phantasie!

Nein!! Viel härter sind die Bräuche!  
Wohnungssuche wird zur Seuche!  
Ob es mir gelingt zu schildern,  
wie die Sitten heut' verwildern?

Wo die Spekulanten sagen,  
wieviel Uhr es hat geschlagen;  
wo die Konjunkturstrauchritter  
Hütten bauen, welche schitter;

Kästen, welche ungeheuer  
komfortabel, schampar teuer,  
welche haben, öppe hee,  
TV, Hausbar und Cheminée!

Solltest Du Dich intressieren,  
stet's Dir frei, massiv zu schmieren.  
(Dänn im Land vom Peschtalozzi  
sacket jede gärn de Clotz i!)

Doch, falls Dich das Schmieresystem  
nicht befriedigt – sei vornehm!  
Adoptier' den Dokortitel;  
heiligt doch der Zweck die Mittel!

Selbstverständlich stolz erwähn',  
falls Du Swissairkapitän!  
Und auch andre Funktionen  
zu betonen, wird sich lohnen.

Manchmal zieht auch, merke Dir,  
der vom Fliegeroffizier!  
Wer (wie wir es stets erleben)  
hoch angibt, hat mehr vom Leben!

Wende an Erfolgsmethoden!  
Brauche Deine Ellenbogen!  
Wirst Du (scheinbar) doch beschissen,  
falls Du hörst auf Dein Gewissen.

Wursteln wir getrost so weiter,  
denn wir werden nie gescheiter,  
und wir haben nie genug,  
erst der Schaden macht uns klug!

(vielleicht!)

**Nachbesinnung:** keine.

## Yoga im Flugzeug

Dürfen Piloten im Yogasitz, das heißt mit gekreuzten Beinen, fliegen? Diese merkwürdige Frage wirft der Leser K. S. Krishnan in der angesehenen südindischen Zeitung «The Hindu» auf, und zwar im Zusammenhang mit gewissen Disziplinlosigkeiten, die sich kürzlich im indischen Zivillugdienst ereigneten. Streitereien zwischen annäherungsbedürftigen Piloten und reservierten Stewardessen erregten unliebsames Aufsehen, und als 150 dieser sonst im Dienst so liebenswürdigen Mädchen sich im Sympathieprotest für zwei Tage krank meldeten, wurden diese Spannungen auch im Ausland publik. Noch mehr wurde die fliegende indische Öffentlichkeit beunruhigt, als sie erfuhr, dass der Pilot und der Co-Pilot eines in Kashmir abgestürzten Flugzeugs vor dem Start einen erbitterten Streit gehabt hatten. Wahrscheinlich hatte der Streit mit dem Absturz überhaupt nichts zu tun, doch Ärger stört nun einmal die Konzentrationsfähigkeit.

Mehr Disziplin fordert also Hindu-Leser Krishnan und berichtet, was er kürzlich auf einem Flug von Hyderabad nach

Madras erlebte, als er als privilegierter Fluggast die Pilotenkanzel betreten und sich dort eine Weile umschauchen durfte: «Der Kapitän hatte seinen beweglichen Sitz nach hinten geschoben, seinen Anschnallgurt losgemacht, Schuhe und Socken ausgezogen und sass nun mit gekreuzten Beinen in richtiger Yogahaltung da. Der Co-Pilot hatte es sich ebenso bequem gemacht, nur dass er sich keinen Yogaübungen hingab.» Die Maschine flog in gut 3000 Metern Höhe und war auf automatische Steuerung eingestellt, berichtet der beunruhigte Fluggast weiter und folgert: «Wenn der Autopilot plötzlich versagt hätte, so hätte es einen plötzlichen heftigen Ruck nach oben oder unten gegeben, und beide Piloten wären aus ihren Sitzen heraus gegen die Steuersäule geworfen worden...»

Ob diese Besorgnis berechtigt ist oder übertrieben, wird nur der Fachmann sagen können. Doch dass die auf fliegenden Teppichen übliche Sitzweise nicht unbedingt das richtige für ein Flugzeug ist, begreift auch der Laie.

C. K.

«Brückenbauer» 18. 3. 66



**Cliché-** *Sulzer*

Eine unserer Spezialitäten:

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

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



## Die Befugnisse des Flugkapitäns und Anderer

Auf Grund der Uebereinkunft von Tokio kann der Flugkapitän gewisse Machtbefugnisse beanspruchen, wenn er vernunftmässige Gründe hat, anzunehmen, dass jemand an Bord seines Flugzeugs einen Verstoß gegen das Strafrecht begangen hat oder zu begehen im Begriffe steht; es kann sich dabei auch um eine Tat handeln, welche – Verstoß gegen das Gesetz oder nicht – die Sicherheit des Flugzeugs, von Menschen oder Eigentum an Bord aufs Spiel setzt oder setzen könnte oder welche die Ordnung und Disziplin an Bord gefährdet. In solchen Fällen kann der Kommandant gegen die betreffende Person geeignete Massnahmen ergreifen – selbst Gewahrsam –, die notwendig sind, um die Sicherheit des Flugzeugs, der Menschen und des Eigentums an Bord zu gewährleisten, um Ordnung und Disziplin aufrechtzuerhalten oder dem Kommandanten die Möglichkeit zu geben, jene Person den massgebenden Behörden zu überantworten oder sie von Bord zu weisen.

Unter gegebenen Umständen können andere Besatzungsmitglieder oder Passagiere den Kommandanten in seinen Massnahmen unterstützen oder von sich aus geeignete Vorbeugungsmassnahmen ergreifen. Es kann freilich – Sonderfälle ausgenommen – niemand weiter als bis zur nächsten Landung des Flugzeuges in Gewahrsam gehalten werden.

Der Kapitän hat auch die Befugnis, auf dem Gebiet jedes Staates, in dem sein Flugzeug landet, jedermann von Bord zu weisen, von dem er Grund hat zu glauben, dass er eine Tat begangen hat oder zu begehen im Begriffe steht, welche Sicherheit, Ordnung und Disziplin gefährden kann. Ferner ist der Kapitän befugt, den Behörden jedes mitunterzeichnenden Staates, in dem sein Flugzeug landet, jedermann auszuliefern, von dem er berechtigterweise annehmen muss, dass er an Bord des Flugzeugs eine Tat begangen hat, die nach seinem (des Kapitäns) Dafürhalten einen schweren Verstoß gegen das Strafgesetz des Landes darstellt, in dem das Flugzeug immatrikuliert ist.

Der Kommandant hat freilich auch gewisse Pflichten gegenüber den Behörden des Staates, auf dessen Gebiet er in Ausübung seiner Befugnisse eine Person von Bord weist oder einen des Gesetzesbruchs Verdächtigen ausliefert. Wenn er eine Person an Bord in Gewahrsam genommen hat, muss er so bald wie möglich – wenn es geht, vor der Landung – die Behörden des Staates, in dem er landen will, über seine Massnahmen ins Bild setzen und sie begründen. Ebenso muss er die Behörden eines Staates, in dem er eine Person abschieben will, über seine Absicht und seine Gründe dafür benachrichtigen. Auch wenn er jemanden

von Bord weist, muss er dies den Behörden des betreffenden Landes unter Angabe der Gründe mitteilen. Er ist auch dazu verpflichtet, den Behörden, welchen er einen Verdächtigen ausgeliefert hat, Beweisstücke und Informationen zu überlassen, die nach dem Gesetz des Staates, in dem das Flugzeug immatrikuliert ist, rechtlich in seinem Besitz sind. Ein wichtiger Artikel des Textes sieht vor, dass weder der Kommandant oder irgendein anderes Besatzungsmitglied noch irgendein Passagier noch der Besitzer oder der Halter des Flugzeugs noch die Person, in deren Auftrag der Flug ausgeführt wurde, in einem Prozess zur Verantwortlichkeit gezogen werden können, der die Behandlung der Person zum Gegenstand hat, gegen die Schritte gemäss der Uebereinkunft von Tokio unternommen worden sind.

#### **Gesetzeswidrige Beschlagnahme von Flugzeugen (hijacking)**

Die Uebereinkunft enthält auch eine Verfügung über gesetzeswidrige Beschlagnahme von Flugzeugen (sogenanntes «hijacking»). Im Falle einer gewaltsamen oder durch Drohung erwirkten Inbesitznahme des Flugzeugs, Störung des Kommandos oder gesetzeswidrige Führung eines Flugzeugs durch eine Person an Bord soll der Vertragsstaat alles unternehmen, um die Steuerung des Flugzeugs dem rechtmässigen Kommandanten zurückzugeben. Der Vertragsstaat, in welchem das Flugzeug landet, muss den Passagieren und der Besatzung erlauben, ihre Reise so bald wie möglich fortzusetzen. Ausserdem soll das Flugzeug und seine übrige Ladung seinem rechtmässigen Besitzer zurückgegeben werden.

#### **Befugnisse und Pflichten der Staaten**

Die Vereinbarung umschreibt die Verpflichtungen eines Vertragsstaates im Hinblick auf Ausladung und Auslieferung

einer Person durch den Kommandanten. Unter gewissen Umständen muss diesem der Vertragsstaat erlauben, eine Person von Bord zu weisen und, falls die Uebereinkunft dies vorsieht, die Auslieferung übernehmen. Der Staat kann die Inhaftierung einer Person veranlassen, die der gesetzeswidrigen Beschlagnahme eines Flugzeugs durch Gewalt oder Androhung verdächtig ist. Die Inhaftierung und andere Massnahmen sollen den Gesetzen des betreffenden Staates entsprechen, dürfen aber nur solange aufrechterhalten werden, als für die Einleitung einer Strafverfolgung oder für ein Auslieferungsverfahren notwendig erscheint.

Jede inhaftierte Person hat Anrecht auf Unterstützung, wenn sie mit dem zuständigen Vertreter ihres Heimatlandes Verbindung aufnehmen will. Ein Staat, welchem eine verdächtige Person ausgeliefert wird oder in welchem ein Flugzeug landet, nachdem es durch Drohung oder Gewaltanwendung in unrechtmässigen Besitz gelangt ist, hat die Pflicht, sofort die ersten Untersuchungen und Vernehmungen in die Wege zu leiten.

Der betreffende Staat hat auch gewisse Verpflichtungen, was die Benachrichtigung betrifft. So muss er bestimmte Staaten benachrichtigen und kann anderen mitteilen, dass er eine Person inhaftiert hat und ihnen die Umstände schildern, die zu der Festnahme führten. Ferner muss ein Staat, der eine Voruntersuchung führt, den interessierten Staaten sofort von den Ergebnissen Bericht erstatten und ihnen mitteilen, ob eine Strafverfolgung vorgesehen sei.

Eine der erwähnten Vergehen verdächtige Person, die von Bord gewiesen wurde oder nach dem Vergehen das Flugzeug verlässt und die Reise nicht fortsetzen kann oder will, kann vom betreffenden Staat in ihr Heimatland, in das Land ihres ständigen Wohnsitzes oder in das Land, in dem sie ihre Luftreise ange-

treten hat, abgeschoben werden. Auslad, Auslieferung, Inhaftierung oder andere Massnahmen werden nicht als Zulassung der betreffenden Person zum Vertragsstaat angesehen, und nichts in der Uebereinkunft berührt das Einwanderungsgesetz oder das Recht der Staaten, Personen aus ihrem Gebiet zu verweisen. Vorbehältlich einiger Bedingungen kann die obenerwähnte Person ihre Reise nach irgend einem Ziel baldmöglichst fortsetzen, sofern ihre Anwesenheit im Staat

der Landung nicht von Gesetzes wegen verlangt wird – sei es zum Zwecke der Auslieferung oder für ein Gerichtsverfahren.

Ein Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich eine solche Person aufhält, ist verpflichtet, ohne Beeinträchtigung seines Einwanderungs- bzw. Auswanderungsgesetzes, dieser Person denselben Schutz und dieselbe Sicherheit zu gewähren wie einem Angehörigen seiner selbst.

uw



## Sache gits!

### CAB Overrules Pilot License Suspension

Washington—Civil Aeronautics Board has reversed a decision by the Federal Aviation Agency to suspend for 45 days the license of a United Air Lines captain who continued a New York-Los Angeles flight after shutting down an engine near Chicago.

The CAB action could lead to revision of the FAA's present rule which specifies that upon loss of an engine on four-engine aircraft, the pilot shall land at the nearest suitable airport. A sub-section of this rule permits him to continue on three engines if circumstances prevent a safe landing at the nearest airport, or if he determines a safer course of action. The case involved a Douglas DC-8 flight commanded by Capt. John H. Campbell, a 24-year United veteran with a clean performance record. On Mar. 14, 1964, he shut down an engine after a fire warning light came on. An extinguisher bottle was discharged into the engine and contact made with Chicago's O'Hare Field about landing.

Visual inspection showed no evidence of actual fire, and the crew satisfied itself the warning was false. O'Hare controllers said a landing delay would result because of late afternoon traffic unless an emergency were declared. But United's FAA-approved procedures do not clas-

sify an engine shutdown as an emergency.

Capt. Campbell initiated continuous contact with company personnel and, the CAB said, calculated all factors involved with continuing the flight—three-engine performance at his 197,000-lb. gross weight; weather, available landing sites along his route and the time that would elapse. After analysis of all factors, he continued on to Los Angeles and landed without incident.

He filed a full report with the FAA, and later was charged with violating the agency's rules. His license was suspended Apr. 28, 1965, and he appealed to CAB.

Board Examiner S. Thomas Simon, in a 50-page opinion, said Capt. Campbell had not acted in a careless manner, and that all his decisions were backed by careful calculation and a justifiable interpretation of his authority under FAA regulations. Simon said the rule Capt. Campbell was charged with violating dates back to days when twin-engine piston aircraft were predominant and should be re-examined in view of the higher reliability of today's four-engine jet operations.

CAB also suggested that consideration be given to making the rule's wording more explicit as to the alternatives open to a command pilot.

# Meine Amerikareise

1. Teil

von Dr. R. Schmid

John Steinbeck, der berühmte amerikanische Autor, hat in seinem Buch «Travels with Charley» die Sätze an den Anfang seiner Reiseerzählung gestellt, die jene Gefühle ausdrücken, die ich, als ich am 14. Juni nach den USA aufbrach, empfand. «Wenn der Unruhevirus einen unsteten Mann überfällt und die Strasse in die Ferne breit und gerade und lockend erscheint, dann muss das Opfer zunächst einen vernünftigen und hinreichend plausiblen Grund zum Aufbruch finden. Für den erfahrenen Vagabunden ist das kein Problem. Er hat immer ein Sortiment Gründe zur Hand, aus denen er nur zu wählen braucht. Dann muss er Zeit und Raum seiner Reise festlegen, eine Richtung und einen Bestimmungsort wählen. Und schliesslich muss er die Reise vorbereiten. Wie soll er reisen, was soll er mitnehmen, wie lange will er bleiben? Dieser Teil der Vorbereitungen ist immer der gleiche und wird es immer bleiben. Ich schreibe dies nur nieder, damit Neulinge in der Vagabunderei, wie etwa Teenager im Vollgefühl ihrer neuentdeckten Sünde, nicht glauben, sie hätten das alles erfunden.

Sobald eine Reise geplant, vorbereitet und eingefädelt ist, kommt ein neuer Faktor hinzu und bestimmt alles Weitere. Jeder Ausflug, jede Safari, jede Expedi-

tion ist ein Wesen für sich und unterscheidet sich von allen anderen Reisen. Sie besitzt ihre Eigenart, ihr Temperament, ihre Individualität und Einmaligkeit. Eine Reise ist eine Persönlichkeit, keine gleiche der anderen. Und alle Pläne, Vorkehrungen, Finten und jeder Zwang sind nutzlos. Nach jahrelangem Ringen stellen wir fest, dass wir eine Reise nicht in der Hand haben, Sie hat uns in der Hand. Reisebüros, Fahrpläne, Platzreservierungen, ehern und diktatorisch, zerschellen an der Persönlichkeit der Reise. Nur wenn der waschechte Vagabund sich dessen bewusst ist, kann er getrost aufbrechen. Erst dann ist er gegen alle Kümernisse gefeit. Darin gleicht eine Reise der Ehe. Man kann gewiss sein, dass man sich täuscht, wenn man sich für den Herrn und Meister hält. Nachdem ich dies ausgesprochen habe, ist mir wohler, wenn es auch nur durch das Verstehen wird, der es erfahren hat.»

Dieses Gefühl, dass eine Reise einen in der Hand hat, bestätigte sich bei mir, je länger diese dauerte. Es schien, als ob Amerika mich so fest in Händen hielt, dass die Rückkehr einer Parforce-Leistung glich. Es wurde mir – so um den 24. Juni – richtig klar, dass Reisepläne dazu da sind, nicht befolgt zu werden!

Was ich von Amerika halte, möchten Sie wissen? Eigentlich viel Gutes. Chicago zeigte bei unserer Ankunft sein freund-



lichstes Gesicht; die Leute, mit denen wir in Kontakt kamen, waren nett und sehr zuvorkommend. Ich habe mir sagen lassen, Chicago bilde nur eine Fassade dem Michigan-See entlang. Dahinter, ja dahinter seien eben die Slums, die Gangster, das Unansehnliche, das Trostlose. Ich vermag das nicht zu beurteilen, aber immerhin die «Fassade» hat etwas Ueberwältigendes.

Diese sehr positiven Eindrücke empfanden wir auch, als wir den New York State durchfuhren. Eine reizvolle, mit gewissen Teilen unserer Heimat verwandte Gegend. Namen wie Geneva und Interlaken muteten, auch amerikanisch ausgesprochen, ganz vaterländisch an. Ueber New York zu schreiben, verbiete ich mir; einmal weil Sie diese Weltstadt besser kennen als ich, zweitens weil New York so wenig mit Amerika zu tun hat wie Paris mit Frankreich oder London mit England; drittens weil New York die Endstation meiner Reise bedeutete, eine «Endstation Sehnsucht», wo ich während fünf Tagen zwischen JFK und Commodore hin und her pendelte, bei 41 °C Wärme!

Wenn John Steinbeck schreibt «amerikanische Städte gleichen Dachsbauten. Sie sind von Unrat umgeben – ausnahmslos –, eingekeilt zwischen Berge rostender Automobilwracks, sie ersticken fast im Schutt. Alles, was wir brauchen, wird in Kisten, Kartons, Behältern geliefert, der sogenannten Verpackung, auf die wir so grossen Wert legen. Wir werfen mehr weg, als wir benützen. Daran,

wenn nicht an andern Dingen, lässt sich das zügellose Uebermass unserer Produktion ablesen. Die Abfallmenge scheint der Massstab des Lebensstandards zu sein...», so bin ich nicht ganz seiner Ansicht. Das Imposante und Grosszügige – hinter das sich wohl auch Schmutz und Unrat verbirgt –, das einem die Staaten zu bieten haben, lässt auch den mit Vorurteilen dorthin Gereisten aufhorchen und ermassen, welche Kluft, die nicht unbedingt mit Rückständigkeit gleichzusetzen ist, Europa von Amerika trennt.

Damit möchte ich mit dem eigentlichen Reisebericht abbrechen und mich auf die Schilderung einiger markanter Eindrücke, wie sie sich auf Grund meines Besuches bei der ALPA in Chicago eingepägt haben, konzentrieren. In zwangsloser Reihenfolge, abseits jeder Systematik, sollen jene Aspekte der ALPA-Organisation herausgehoben und gelegentlich kritisch beleuchtet werden, die uns zum Nachdenken, zum Vergleichen oder vielleicht gar zum Nachahmen Anlass geben könnten. Man vergesse aber ob all dem nicht den Sinn für die Dimensionen; die Massstäbe, mit denen in Amerika gemessen wird, sind ungleich länger ausgelegt; das bei uns scheinbar Unmögliche wird dort zur nüchternen Realität. Wir können und wollen bloss betrachten, zur Kenntnis nehmen und gelegentlich prüfen, uns aber davon nicht beirren lassen, dass die amerikanische Optik eine andere ist als die unsere.

(Fortsetzung folgt.)

# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## Vorstand

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

## Sekretariat:

Dr. R. Schmid (privat 052 / 7 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. Meyner
W. Eichenberger	E. Moser
H. Haas	K. Rutishauser
H. Hürzeler	A. Sooder
R. Leutwyler	E. Weiss
H. U. Mäder	
H. Maurer	

## Luftfahrt-Kommission

A. Sooder

F. Schreiber
--------------

## IANC-Vertreter

K. Schmidli

## Hilfsskassier

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  
H. Büchi: CV-990 (EU/ME)  
W. Meyer: CV-990 (AF/SA)  
DC-9 vakant  
E. Kaiser, 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  
H. Büchi, ME  
K. Kuratli, EU  
P. Frei, EU  
F. Schreiber  
A. Kunz  
Dr. R. Schmid

## IFALPA-Kommission

A, F, P	Sekretär
B, C	F. Stadelmann
D	L. Ritzi
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

---

Ein Knoten...



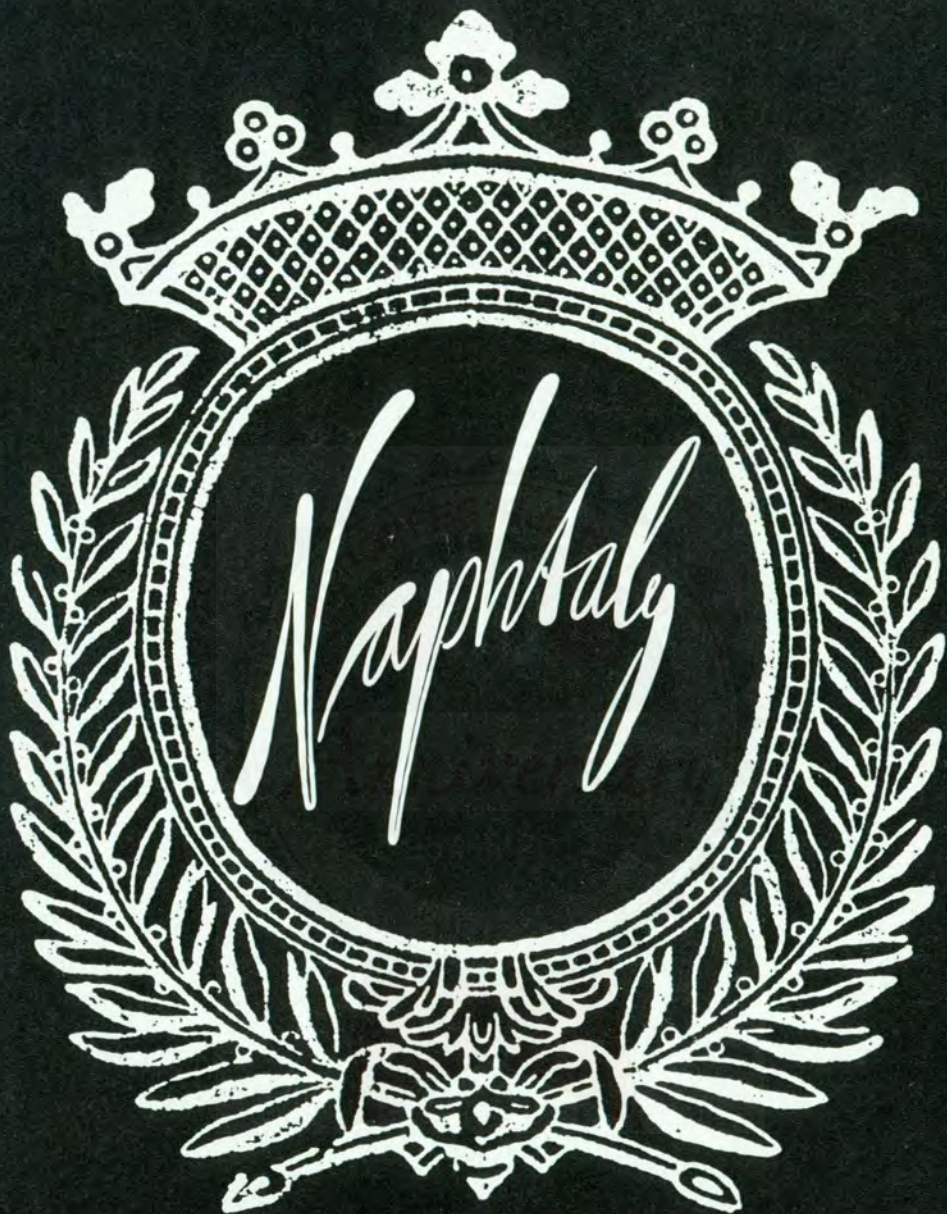
Fremde  
Währungen und  
Noten  
Wechselstube  
Kloten

SCHWEIZERISCHE

**KREDITANSTALT**

Airport Zurich Telefon (051) 84 77 22

---



Seit 1874 führend in der Herrenmode

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