



1954 → 2014

aeropers rundschau

Januar/Februar 1969



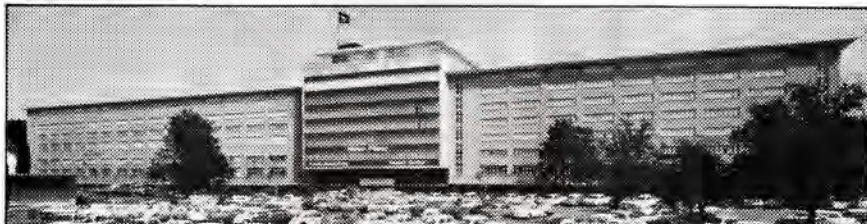
Bowling-Center Sportpark Sperletwies

Modernstes Bowling-Center
12 Bahnen mit Restaurant und Bar
Telefon 051 464977

Restaurant und Bar Telefon 464592
Für besondere Anlässe steht Ihnen
die heimelige Islandstube zur Verfügung
8052 Zürich-Seebach Glattalstrasse 40

Bekanntmachung

Wir danken den vielen Mitgliedern des fliegenden Personals der SWISSAIR für ihre jahrzehntelange Kundentreue und machen alle Möbel- und Teppichinteressenten erneut auf die **Einkaufsvergünstigungen** aufmerksam, die sie bei Möbel-Pfister geniessen.



**Europas grösste und schönste Wohnschau
erfüllt in jeder Stilrichtung und Preislage Ihre Wünsche!**

Unsere Spezialität: Vollständige Heimausstattung mit Möbeln, Teppichen, Vorhängen, Lampen, Dekors usw. Unser fortschrittliches Innenarchitekten-team berät auch Sie zu Ihrer vollen Zufriedenheit.

Jetzt auf der Autobahn
sofort in SUHR! 1000 P



Achtung: Ausfahrt
AARAU benützen!

Gratisbenzin schon bei
Kauf ab Fr. 500,-

aeropers rundschau 158

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

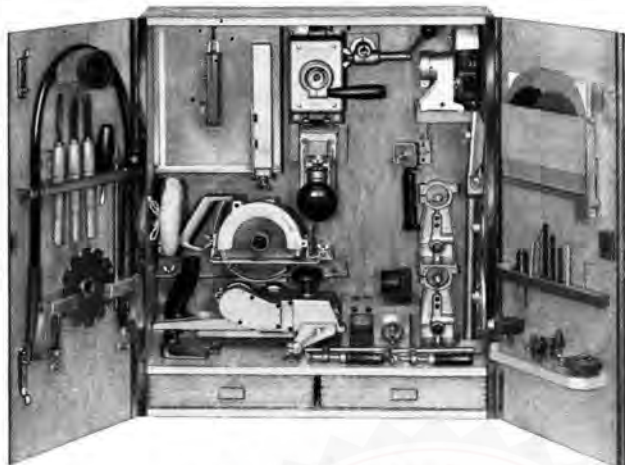
Inhalt	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
Was uns beschäftigt	9
Mitteilung der Flusiko	15
Noch einmal Tokyo Convention	17
VEF und die Integration der Flight Engineers	20
Man sollte . . .	22
Operation Biafra	23
Transsibirisches, 2. Teil	28



Redaktion:
Dr. R. Schmid
H. Hürzeler
L. Idle

Versand:
Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich Flughafen
Telefon 84 76 61

Druck und Verlag:
Wettlin & Co. Buchdruck
Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Telefon 051 / 44 47 44



AEG

Das neue
Do-it-yourself-
Sortiment im
stabilen
Holzkasten.

Wir führen alle
Sortimente und
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48
8001 Zürich
Tel. 051 23 88 42
Postcheckkonto
80-5623

A. Byland & Co



Gut beschützt mit

FORTUNA  LEBEN

Wussten Sie, dass die FORTUNA seinerzeit mithilfe, Ihre IGAP zu gründen?
Fragen Sie doch einmal einen Ihrer Kameraden, warum er der IGAP beigetreten ist. Auskünfte erteilt auch das Sekretariat der Aeropers.

FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Postfach 8021 Zürich Telefon 051/27 50 30



Liebe Rundschauler

Nicht nur beim Durchlesen und Einordnen unserer zahllosen Revisionen erleben wir die Segnungen des technischen Fortschrittes am eigenen Leibe, sondern vor allem dann, wenn wir nach einigen Jahren produktiver, kommerzieller Fliegerei wieder umschulenderweise die programmierte Schulbank drücken. Obschon unser Berufsstand durch die spektakulären Raumflüge der Astronauten längst in die hintern Ränge der Traumberufs-Hitparade verwiesen wurde, fühlen wir den Pulsschlag besagten technischen Fortschrittes noch immer sehr direkt. Die Konfrontation mit dem Neuen ist einerseits ungemein interessant und ein Privileg unseres Berufes, andererseits ein «big must». Denn in mehr oder weniger regelmässigen Abständen wird uns der eigene Arbeitsplatz, auf dem wir so richtig im Schuss waren, unter dem Hintern hinweg verkauft — und dies erst noch in unserm ureigensten Interesse. Stillstand bedeutet bekanntlich Rückschritt, in der Fliegerei sogar Absturz.

Beim Sprung auf den nächstgrösseren oder moderneren Vogel können wir zwar allernächst Erfahrung hinüberretten, vieles muss indessen komplett neu erarbeitet werden. Jeder Sprung erfordert eine Anstrengung, birgt aber auch ein kleines Risiko in sich: man könnte z. B. auch straucheln und in die legendäre Grube fallen. Alles ist zwar zu lernen, auch das Springen. Wir haben in unsern Reihen geübtere Springer, nämlich

diejenigen, die in ihrer Karriere gezwungen wurden, das Equipment häufiger zu wechseln — nicht häufiger als ihr Hemd, sondern als Andere. Für das eigene berufliche Können ist die Hüpferei sicher von Vorteil, für die Firma vermutlich weniger, da Umschulungen bekanntlich nicht gratis sind. Dies nur nebenbei.

Ganz allgemein betrachtet hat die Menschheit in den letzten fünfzig Jahren alle ihre Kräfte für den technischen Fortschritt eingesetzt und dabei Erstaunliches erreicht. Zwangsläufig sind bei dieser einseitigen Entwicklung andere, ebenso wichtige Gebiete zu kurz gekommen, unter anderem der Mensch an sich. Daher wohl das grosse Unbehagen, das grosse Suchen, das grosse Reissen der protestierenden Jugend. Die überforcierte Technik ist der Menschheit ein bisschen über den Kopf gewachsen und so quasi zu einem selbstgebastelten goldenen Kalb geworden, das uns letztlich nicht weiterhilft. Sobald wir den Menschen und seine gleichmässige, konzentrische geistige Entwicklung wieder in den Mittelpunkt setzen, ohne dabei die Technik zu verketzern, dürften sich diverse Probleme von selbst lösen. Denkende und religiöse Menschen haben dies schon vor Jahrtausenden erkannt und zum Teil auch gelebt und bewiesen.

Wie dem auch sei: Lassen wir die Philosophie beseite und wenden wir uns wieder unsern eigenen, alltäglichen Swissair-Pro-

blemen zu. Auch in unserem überaus technisierten und dem harten Konkurrenzkampf ausgesetzten Betrieb scheint man dem Menschen wieder grössere Bedeutung zuzumessen, und zwar nicht nur dem ehrenwerten Passagier, sondern auch uns Mitarbeitern. Die Reorganisation unserer Flight Division (OC) mit der Aufteilung in Fleet Chiefs Pilots und Flight Area Managers geht in dieser Richtung, wurden doch im Bulletin 175 unter anderem «human relations, close personal contact and fertile working atmosphere» als wesentliche Aufgaben aufgezählt.

Hier liegt der Hase im Pfeffer. Neben der guten Organisation hängt der Erfolg eines Grossbetriebes sehr direkt vom Arbeitsklima ab. Dort, wo man dieser Tatsache

Rechnung trägt, wo man den Mitarbeiter nicht nur als Arbeitskraft, sondern auch als Menschen behandelt und schätzt, kann man der Zukunft optimistisch entgegensehen. Wenn es ein durch und durch technisierter Betrieb fertig bringt, den Dienst am Mitmenschen als Hauptaufgabe zu sehen und diese mit Hilfe der Technik zu lösen, so ist er auf dem richtigen Weg. Sorgen wir als Swissair-Angestellte und Aeropersmitglieder, als Vorgesetzte und als Untergebene, als Instruktoren und als Schüler dafür, dass wir den einzig richtigen, nämlich den **humanen** Weg beschreiten; es liegt im Interesse aller!

Mit freundlichen Grüssen
Ihr Hano Hürzeler



MEDIZINALBAD **DULX** BAIN MEDICINAL

**verjagt Müdigkeit,
schenkt
neue Spannkraft**

Fördert die natürliche Durchblutung der Haut, heilt Muskelkater und Muskelrheuma. Ideal gegen Erkältungen.

Packung mit 6 Dosierflaschen
Fr. 6.90
in Apotheken und Drogerien

Ein Produkt der
BIOKOSMA SA – Ebnat-Kappel



Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 20.11., 20.

12.1968 und 20.1.1969 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Biegel Marius
Copi SE-210



Jost Peter
Copi DC-9



Kegel Eberhard
Copi CV-990



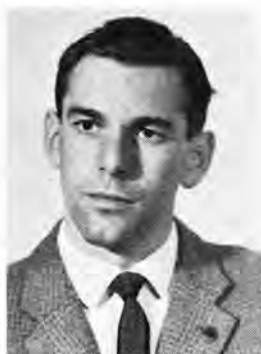
Lindstroem Ake
Copi DC-9



Maquignaz Sylvain
PiC DC-9



Nicodet Jacques
Copi SE-210



Oehrbom Olof
Copi CV-990



Sauter Hansjörg
Copi DC-9



Spahni Hans-Ruedi
Copi DC-9



Steiner Heinrich
Copi SE-210



Witt Heinz
Copi DC-9

Wir heissen diese Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Bauvorhaben Aeropers

Wir haben einige «menschliche» Schwierigkeiten in der Beschaffung des Baulandes. Das vorgesehene Bauland gehört zwei Parteien, ist aber für unseren Bedarf zu gross. Eine gemeinsame Überbauung stiess bisher auf gewisse Schwierigkeiten, da diese Parteien nicht gerade gut miteinander harmonieren. Ich hoffe, dass sich in nächster Zeit eine Lösung abzeichnet, damit wir mit den weiteren Arbeiten beginnen können.

3. Sekretariat

Von Herrn Dr. Schmid habe ich am 20.11. 1968 das folgende Schreiben erhalten:

Sehr geehrter Herr Sooder,
Sehr geehrte Herren Vorstandsmitglieder, Lange und mühsame Überlegungen haben mich oft vor die schwierige Gewissensfrage gestellt: soll ich mich heute schon auf eine sesshafte, in jeder Beziehung befriedigende Arbeit festlegen, unter Einbusse jeglicher Karrieremöglichkeit, oder soll ich vielmehr versuchen, höhere Ziele anzustreben und vielleicht ein Lebenswerk aufzubauen, bei dem à la longue andere, zu-

sätzliche Persönlichkeitswerte entfaltet werden können.

Ich habe mich für die zweite Lösung entschieden und muss Ihnen deshalb leider mitteilen, dass ich mein Dienstverhältnis in 6 Monaten, d. h. **per 31. Mai 1969** aufzulösen wünsche.

Der Entscheid fällt mir schwer, weiss ich doch allzugut, welche freundschaftlichen Beziehungen uns miteinander verbinden. Obwohl ich mich keinesfalls als unersetzlich betrachte, ermesse ich die Schwierigkeiten, die Sie zu meistern haben werden bei der Suche nach einem geeigneten Nachfolger. Meinerseits werde ich alles daran setzen, Ihnen diese Aufgabe so weit wie nur möglich zu erleichtern, insbesondere durch eine sachgerechte Einführung des neuen Sekretärs.

Abschliessend möchte ich meinen herzlichsten Dank aussprechen für die wirklich interessante und selbständige Arbeit, für die aufbauende Zusammenarbeit und für den positiven Geist, der hinter allen unseren gemeinsamen Unternehmen stand. Ich habe mich oft mit einem der Ihnen identifiziert, in der Meinung, dass ich den Weg zu Ihnen finden musste und nicht Sie zu mir. Ich hoffe, dies ist mir einigermassen gelungen.

Ich ziehe nach Genf, und sollten sich unsere Wege kreuzen — was ich sehr hoffe — seien Sie versichert, dass Sie bei mir stets willkommen sein werden.

Ich wünsche der Aeropers für die Zukunft viel Erfolg und nur alles Gute und verbleibe mit freundlichen Grüssen

Dr. R. Schmid

Wir bedauern, dass wir nach fünfjähriger Tätigkeit einen für uns so wertvollen Mitarbeiter verlieren. Herr Dr. Schmid hat sich bei uns in allen Sparten ganz eingesetzt und in den speziellen Belangen der Fliegerei und unseres Berufes war er ausgezeichnet bewandert.

Wir danken ihm für den Einsatz und die vorzüglich geleistete Arbeit und wünschen ihm in seiner weiteren, neuen Tätigkeit alles Gute.

Vor uns steht nun wieder die Aufgabe, einen neuen Sekretär zu suchen. Wir haben die Stelle ausgeschrieben und einige Bewerbungen erhalten; ebenfalls aus Mitgliederkreisen haben wir Vorschläge erhalten. Der Vorstand wird nun die Wahl des Kandidaten vornehmen.

4. Ärztliche Untersuchungen

Verschiedene Bemerkungen und Anfragen veranlassen mich, einmal auf dieses Thema einzugehen.

Gemäss Art. 12 des Arbeitsvertrages können die Besatzungsmitglieder ihren Arzt frei wählen.

Wenn Sie keinen anderen Arzt gewählt haben, ist es in der Praxis so, dass für die ärztliche Untersuchung der Arzt bestimmt wird, bei welchem Sie die letzte Untersuchung gemacht haben. Ein Arztwechsel wird so vorgenommen, indem Sie OHAS (Hr. Hässig) den von Ihnen neu bestimmten Arzt melden.

Eine Liste der vom Eidg. Luftamt bezeichneten Vertrauensärzte kann auf dem Sekretariat bezogen werden.

5. Integration

Die Grundsätze der Integration sind nun nach gemeinsamen Verhandlungen in einem Einigungsprotokoll vom 17.1.69 festgehalten worden. Anhand dieses Protokolls werden nun die Besprechungen über die Abänderungen des Arbeitsvertrages und des Senioritäts-Reglementes vorgenommen. Wenn die Verhandlungen so speditiv weiter gehen, werden wir diese anfangs April beendet haben.

6. Reorganisation OC

Durch die Reorganisation von OC nehmen wir von einigen direkten Vorgesetzten, mit

welchen wir im Rahmen der Aeropers verhandelten, Abschied. Ich danke diesen Mitgliedern für die im Grossen und Ganzen doch gute Zusammenarbeit, obwohl es manchmal etwas hart zugeht.

Den neuernannten Mitgliedern gratuliere ich, die Aeropers erhofft sich eine gute Zusammenarbeit. Die Hauptsache für ein besseres Verständnis beiderseits ist, dass man miteinander spricht und die Probleme gemeinsam löst.

7. Pensionierungen von Aeropers-Mitgliedern

Folgende Aeropers-Mitglieder sind oder werden in nächster Zeit in den Ruhestand treten:

per 31.12.1968	Heiniger Robert
per 31. 1.1969	Borner Hans
per 28. 2.1969	Oess Alfred
per 31. 3.1969	Meyner Horst

Wir danken diesen Mitgliedern für die vielen aktiven Jahre, welche sie der Fliegerei zur Verfügung gestellt haben. Die jüngeren Semester haben heute kaum eine Ahnung, unter welchen Bedingungen diese Mitglieder vor 30 Jahren ihre Laufbahn begonnen haben. Die Aeropers dankt für die Mitarbeit innerhalb des Verbandes, denn als Gründungsmitglieder machten sie manchen Sturm mit und halfen das zu erreichen, was wir heute nicht mehr missen könnten.

Wir wünschen diesen scheidenden Aktivmitgliedern alles Gute für die Zukunft und hoffen, dass der Kontakt noch lange erhalten bleibt.

8. IFALPA-Konferenz Amsterdam

Da die diesjährige Konferenz in der näheren Umgebung stattfindet, hat der Vorstand folgende Teilnehmer bestimmt:

F. Stadelmann

E. Heiz

W. Walser

Dr. R. Schmid

2 - 3 Tage ebenfalls der Nachfolger von Herrn Dr. R. Schmid

9. Aeropers-Arbeitsprogramm

Hier die wichtigsten bevorstehenden Arbeiten für die Aeropers:

a Integration FPAS / AEROPERS,

Termin 1.7.1969

— angepasster Arbeitsvertrag

— angepasstes Senioritäts-Reglement

b Statuten AEROPERS, Anpassung Integration

c Salärverhandlungen 1970, Termin 1.11.69

— Boeing 747

d Displacement-Reglement

e VEF: Aufnahme Navigatoren APK und FE

f AEROPERS-Bau

g Orientierungsabende und Abstimmung,

Termin Mai 1969

— Integration AEROPERS / FPAS

— Arbeitsvertrag

— Senioritäts-Reglement

— Statuten AEROPERS

— VEF Aufnahme anderer

Gruppen

Teuerungsausgleich Rentner

— Boeing 747

— Diverses

Mit freundlichen Grüssen

A. Soeder, Präsident

Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste Dez. 1968

1. Piloten

1.1. Bestand

Am 1.12. betrug der Bestand:

Schweizer	407	73%
Ausländer	151	27%
Total	558	100%
Budget	548	

1.2. Bestandesveränderungen

Austritte: HH. H. Heiniger, J. Ryke 31.12.68

1.3. Ausbildung

Am 1. Dezember befanden sich insgesamt 153 Piloten in Ausbildung (Vormonat 131).

2. Navigatoren

Bestand:

- 49 Selbständige
- 8 Aspiranten

3. Feriensituation

Voraussichtliche Saldi per 31.12.1968:

Kapitäne:	1658 Tage
	davon 483 Funktionäre
Co-Piloten:	113 Tage
Total	1771 Tage

I. Kommentar zur Einsatzliste Januar 1969

1. Piloten

1.1. Bestand

Am 1.1.1969 betrug der Bestand:

Schweizer	406	73,02%
Ausländer	150	26,98%
Total	556	100 %
Budget	555	

1.2. Ausbildung

Am 1. Januar befanden sich insgesamt 133 Piloten in Ausbildung (Vormonat 153).

1.4. Flugprogramm

Ablösung einer SE-210 durch die DC-9 Nr. 14

2. Navigatoren

Bestand:

- 49 Selbständige
- 8 Aspiranten

II. AEROPERS-Bau

Wem gehört diese schwing- und verheisungsvolle Handschrift? Wer setzt die entsprechende Unterschrift dazu?

Der edle Zeichner-Spender möge sich unverzüglich auf dem Aeropers-Sekretariat melden. Danke!

STIMMZETTEL UND ZEICHNUNGSSCHEIN

JA / NEIN

1. Wollen Sie dem Bauvorhaben der Aeropers, so wie es in der Orientierung vom 30.8.68 beschrieben und beantragt ist, zustimmen ?
2. Sind Sie bereit, sich an der zu gründenden Aeropers Wohnbau-Genossenschaft finanziell zu beteiligen und Genossenschafts-Anteilscheine (s. untenstehend) zu zeichnen ?

..... *Ja*

..... *Ja*

Ich zeichne hiermit:

- (Anzahl) Anteilscheine zu Fr. 500.--	Total Fr.
- <i>10</i> (Anzahl) Anteilscheine zu Fr. 1000.--	Total Fr. <i>3000.</i>
	Fr. <i>3000.</i>
	=====

und verpflichte mich, einen Betrag bis zu Fr. 1000.-- innert 30 Tagen, den Restbetrag innert 90 Tagen nach erstmaliger Aufforderung zu liberieren.

NAME, VORNAME (in Blockschrift):..... *?*

GENAUE ADRESSE:..... ..

DATUM:..... UNTERSCHRIFT:.....

III. Vortragstätigkeit von Aeropers-Mitgliedern

Im vergangenen Jahr konnten wiederum eine erfreuliche Anzahl Werbevorträge in FVS-Kursen und Schulen durchgeführt werden. Wir notierten 16 Vorträge, welche von 10 Aeropers-Mitgliedern «bestritten»

wurden. Sie erfassten dadurch rund 185 potentielle Piloten-Anwärter.

Herzlichen Dank diesen redegewandten Mitarbeitern. Wir zählen auch in diesem Jahr auf Sie und auf einen weiteren Referentenkreis.

IV. IGAP

Die **IGAP-GV vom 11.11.1968** hat die Einführung einer neuen, zusätzlichen Versicherungskategorie beschlossen. Sie wurde bezeichnet als:

Kat. f «PiC 4-mot.»,

wofür ab sofort folgende Leistungen versichert werden können:

- Einfaches Todesfallkapital Fr. 150 000.—
- Doppelausz. bei Unfalltod Fr. 300 000.—
- Jährliche Invalidenrente Fr. 30 000.—

Auskunft erteilt Ihnen bereitwillig das Aeropers-Sekretariat.

Ferner möchte ich darauf hinweisen, dass die von der IGAP an die Versicherten zurückfliessenden Gewinnrückvergütungen **als Prämienreduktion** und nicht als Kapitalgewinne zu verbuchen bzw. zu versteuern sind. In diesem steuerlichen Haupttaxationsjahr möge man diesen Typ beachten.

V. AHV-Revision

Die 7. AHV-Revision ist seit 1. 1. 1969 in Kraft. Hier eine knappe Übersicht über die **neuen Leistungen**:

	Neu		Bisher	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
a Einfache Altersrente	2 400	4 800	1 650	3 520
b Ehepaar-Altersrente (= 160% der einfachen Altersrente)	3 840	7 680	2 640	5 632
c Witwenrente (= 80% der einfachen Altersrente)	1 920	3 840	1 320	2 816
d Einfache Waisen- und IV-Kinderrente (= 40% der einfachen Altersrente)	960	1 920	660	1 408
e Vollwaisenrente (= 60% der einfachen Altersrente)	1 440	2 880	990	2 112
f Zusatzrente für die Ehefrau unter 60 J. (= 40% der einfachen Altersrente)	960	1 920	660	1 408

... und über die **neuen Beiträge**:

	neu	bisher
AHV	5,2%	4,0%
IV	0,6%	0,5%
Erwerbsersatzordnung (EO)	0,4%	0,4%
Total	6,2%	4,9%
Davon Arbeitgeber 50%	3,1%	2,45%
Davon Arbeitnehmer 50%	3,1%	2,45%

VI. Das interessiert Sie auch

a PTT-Briefkasten beim Flughafen Dienst-
eingang

Auf unsere Anfrage erhielten wir von der
Kreispostdirektion Zürich folgendes
Schreiben:

«Wir haben Ihr obenerwähntes Gesuch ge-
prüft und sind mit dem Anbringen eines
Postbriefkastens beim Flughafen Dienst-
eingang einverstanden. Die Anlage wird so
bald als möglich montiert.

Leider können wir aber Ihrem Wunsche
um gleichzeitiges Aufstellen eines Wert-
zeichenautomaten nicht entsprechen. Ob-
wohl eine grosse Zahl Besatzungsmitglie-
der den erwähnten Eingang benützt, wären
die zu erwartenden Frequenzen ungenü-
gend. Da jedoch beim Informationsschalter
— gegenüber dem künftigen Briefkasten-
standort — Postmarken in kleinen Mengen
erhältlich sind, wird ein Wertzeichenauto-
mat auch künftig kaum vermisst werden.

Wir hoffen, Ihnen und dem Flugdienstper-
sonal mit dem neuen Briefkasten in der ge-
wünschten Weise zu dienen.»

b Kleiderkasten Hofgebäude

Zu diesem Thema habe ich Herrn R. Schri-
ber, Chef Administration und Budget Dept.
III, interpelliert und von ihm folgende An-
wort erhalten:

«Mit Ihrem Schreiben vom 5.12.68 teilten
Sie uns mit, dass einigen Ihrer Mitglieder
kein Kleiderkasten zugeteilt werden konn-
te. Leider müssen wir Ihnen bestätigen,
dass wir im Laufe des Frühlings und Som-
mers 1968 vorübergehend wegen Liefe-
rungsverzögerungen nicht allen Angestell-
ten Garderobeschränke zuteilen konnten.
Diese Schwierigkeit ist jedoch seit Herbst
dieses Jahres (1968) überwunden und wir
bitten Sie, evtl. betroffene Mitglieder der
Aeropers an Herrn G. Stieger, Chef unse-
rer Postverteilung Flughafen, zu weisen, der
die Zuteilung vornimmt.»

VII. Einstellplätze in der Bahnhofhalle auf dem Flughafen Zürich

Hierzulande hörte und sprach man biswei-
len von Inflation, Hochkonjunktur, Teue-
rung, Preis- und Lohnspirale, Kreditrest-
riktionen und Baustop. Der öffentlichen
Hand wurde des öfteren nahegelegt, keine
Massnahmen zu ergreifen, die das ohnehin
prekäre wirtschaftspolitische Gleichge-
wicht unseres Landes stören könnte.

Mit der Lockerung der seinerzeit behörd-
lich verfügten Restriktions-Massnahmen
glaubt nun das Amt für Luftverkehr auch
sämtliche anderen Stabilisierungsparolen
aufgeben zu können und stellt in der Bahn-
hofhalle auf dem Flughafen Zürich gross-
zügig vorerst 22, später zusätzlich noch 32
Autoabstellplätze in «einem vollständig ge-
schlossenen, unterirdischen und geheizten
Raum» zur Verfügung. Der Mietzins pro
Platz beträgt — man höre und staune —

Fr. 120.— pro Monat.

Kommentar überflüssig!

VIII. Captain William A. McKibben, Eastern-Airlines

... souhaiterait faire l'échange de son do-
micile américain contre une demeure suis-
se romande, au cours de l'été prochain.
Jugez plutôt:

«I would like to swap the use of my home,
automobile, friends, and pets with one of
your members, who lives in the French
speaking section of Switzerland, for a ter
week period this summer from about June
20th to September 1st, or for part of this
period.

If any of your members are interested I
would be delighted to have them commu-
nicate with me, my wife and four daugh-
ters, 8yrs, 10, 12 and 14.»

Yours truly,

William A. McKibben

258 Highland Street

Dedham, Massachusetts 0 20 26

Si cela vous intéresse, prévenez le secrétariat Aeropers. Nous ferons volontiers suivre votre proposition.

IX. Rekonstitutionsanzeige

Die Kollegen der FPAS haben ihren Vorstand für 1969 wie folgt bestellt:

President	T. S. Patch
Vice-President	E. A. Bruinsma
Secretary	J. W. Elfring
Treasurer	J. Fosbrooke
Member	A. T. Atkins
Member	W. Ruiter
NAV-Representative	V. Rhamchandran
IFALPA	J. Sterndale
OASF-President	E. Hedlund

X. Lärmproduzenten wehren sich — ALPA to boycott airports punishing pilots for noise violations

Resolution adopted by Airline Pilots Associations board of directors threatened to stop serving any airports trying to punish a pilot for violating noise abatement regulations. Group said no further operational contributions to noise problem can be made at this time other than adopting noise abatement climb profiles agreed by industry. ALPA said aircraft weights should

not be increased, and FAA should provide glide slope guidance on runways used by airlines to «provide constant approach path.»

XI. Neujahrswünsche

Auch dieses Jahr wieder haben wir eine ganze Anzahl Neujahrsglückwünsche von befreundeten ausländischen Pilotenvereinigungen erhalten:

Asociación Sindical de Pilotos de Lineas Aéreas (IBERIA, Madrid)
Asociación Sindical de Pilots Aviadores de México
Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale, Rom
Civil Aviation Workers' Union of the USSR
Hellenic Airline Pilots Association
Japanese Airline Pilots Association
Indian Pilots Guild
Israel Air Line Pilots Association
The South African Airways Pilots Association, Transvaal
De Vereinging van Nederlandse Verkeersvliegers (KLM) Amsterdam

Wir erwidern diese Glückwünsche aufs herzlichste!

Mit freundlichen Grüßen Dr. R. Schmid

Interieur SA

Das Möbelgeschäft mit der konsequent modernen Linie

Wir führen moderne Möbel für zeitgemässe Wohnansprüche. Aus der Vielfalt erstklassiger Entwürfe haben wir das Beste ausgewählt und halten diese Modelle neben allen zu einer modernen Wohnung gehörenden Einrichtungsgegenständen zu Ihrer unverbindlichen Auswahl bereit.

Ein Besuch wird Sie von unsern vorteilhaften Preisen bei einer wirklich hervorragenden Qualität überzeugen.

Interieur SA

Mitglieder des fliegenden Personals
der Swissair erhalten Spezialrabatte

Fachgeschäft für modernes Wohnen

Löwenstrasse 32 beim Löwenplatz, 8001 Zürich, Telefon 051 27 01 47

A leaking fuel-tank... really a serious trouble!!!

Not only in aviation...
sondern auch bei Ihnen daheim,
wenn der Heizöltank mit der Zeit undicht wird.

Avoiding action:

Montage einer kathodischen Tankschutzanlage.
(Stoppt und verhindert jede weitere Korrosion.)

Please call: 90 11 58, J. Bänninger, 8703 Erlenbach

Zentralheizungen
Vertretung der DELCO-Ölbrenner, ein Produkt der
General Motors Suisse
Kathodische Tankschutzanlagen

Auch für Ihren Neubau: Eine Zentralheizung mit Ölfeuerung von

Bänninger

Mitteilung der Flusiko

Die Flusiko hat zur stufenweisen Einführung der Cat. II operation auf dem Flughafen Zürich folgende offizielle Stellungnahme der Swissair zukommen lassen:

Herrn
R. Staubli
OC
Swissair-Flughafen

Dr. S / nb 16.12.1968

Cat. II operation / Chefpilotenbulletin Nr. 173 vom 12.11.1968

Sehr geehrter Herr Staubli, Namens und im Auftrag der Aeropers Flugsicherheits-Kommission möchte ich Ihnen unsere Besprechung von Ende Oktober 1968 i. S. Swissair's Cat II Operation wie folgt bestätigen.

1. Die Flusiko stimmt der Reduktion der Minimum Decision Height (MDH) von 200 ft. auf 150 ft. für den CV-990 und die SE-210 zu, allerdings unter der Voraussetzung, dass diese Reduktion auf den Platz Zürich beschränkt bleibt.

Bei diesem Zustimmungsbeschluss haben wir uns insbesondere von folgenden 2 Hauptgründen leiten lassen:

- Die vollständige und zuverlässige Kenntnis der Verhältnisse auf der Home Base;
- Die von allen Swissair Piloten bereits bis auf 100 ft. MDH durchgeführten Checks (gilt aber nur für die Home Base Zürich).

2. Es wird ausdrücklich festgehalten, dass

für die erwähnten Flugzeugtypen CV-990 und SE-210 keine Reduktion der bestehenden Sichtminima (RVR) erfolgen kann, m.a.W. dass ein minimaler RVR von 500 m für den SE-210 und 600 m für den CV-990 weiterhin Vorschrift bleibt.

3. Die Flusiko nimmt zur Kenntnis, dass die mit Chefpilotenbulletin Nr. 173 eingeführte Reduktion der MDH einer Versuchs- bzw. Evaluationsphase gleichkommt. Sollte sich dieser schrittweise Weg zur vollständigen Cat. II Operation als unsafe erweisen, namentlich in bezug auf CV-990 und SE-210, müsste unverzüglich zur ursprünglichen MDH von 200 ft. zurückgekehrt werden.

4. Sollte sich die Flight OPS auf dem Gebiet der Cat. II Operation zu irgendwelchen policy bzw. procedure changes entschliessen, wäre die Flusiko für eine frühzeitige Bekanntgabe derselben und für eine Aussprachemöglichkeit dankbar.

5. Die Flusiko erachtet es als vordringlich, dass auf dem Gebiet der Maintenance, insbesondere der instrument maintenance, alles Nötige vorgekehrt wird, um einen level zu erreichen und zu erhalten, der der Cat. II standard operation entspricht.

Ich hoffe, Ihnen mit dieser offiziellen Flusiko Stellungnahme gedient zu haben. Indem ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung stehe, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen
A E R O P E R S

Für die Flusiko: E. Heiz

Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er ein Blumennarr und zweitens gut versichert

Dass Psyche und Körper eng miteinander verbunden sind und welche wichtige Rolle diese Wechselbeziehung für das Allgemeinbefinden spielt, ist heute hinlänglich bekannt. Wie zuträglich für die Heilung kann demnach eine **Privat-Kranken-Versicherung** sein, die Sie auch in schwersten Fällen von finanziellen Sorgen befreit.

Unsere Privat-Kranken-Versicherung ist nach modernsten Grundsätzen aufgebaut und schützt Sie umfassend gegen die Folgen von Krankheit.

Sie haben die Wahl, einzeln oder in beliebiger Kombination Spitalbehandlungskosten, Spitaltaggelder, Heilungskosten bei ambulanter Behandlung, Krankentaggelder und Invaliditätsrenten zu versichern.

NATIONAL-VERSICHERUNG

Generalagentur:

H. Bachmann, 8401 Winterthur, Tel. 052 / 22 71 78

Hauptagentur J. Kurer:

Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/84 47 77

Noch einmal Tokyo Convention

Obwohl wir eine «apolitische Gesellschaft» sind, kann uns das internationale Geschehen nicht gleichgültig lassen, vor allem jenes, das die Sicherheit der internationalen Zivilluftfahrt betrifft.

Die im Dezember 1968 verübten Anschläge auf eine EL AL B-707 in Athen und die postwendenden israelischen Vergeltungsmassnahmen in Beirut werfen ein bedenkliches Licht auf Moral und Sitten, die sich im Luftverkehr breit machen.

Schien das europäische Gebiet bis vor Jahresfrist vor kriminellen Akten gegen Luftverkehrsunternehmen verschont zu sein, haben diese nun im Zuge der arabisch-israelischen Auseinandersetzung einen beängstigenden, ja geradezu alarmierenden «Pegelstand» erreicht.

Einer kürzlich veröffentlichten Statistik ist zu entnehmen, dass sich im Jahre 1968 rund ein halbes Hundert Hi-jacking-Fälle ereignet haben.

Wahrlich, im Zeitalter der Monderoberung eine bedenkliche Errungenschaft!

Umsomehr erscheint uns die Unterzeichnung und Ratifizierung der Convention von Tokyo (s. Rundschau September/Oktober 1968) als ein dringendes Anliegen, um diesen Verbrechen gegen internationale Gesetze und gegen das Völkerrecht Einhalt zu gebieten.

Unsere Behörden erwachen ebenfalls allmählich. So erwiderte das Luftamt am 5.

11. 68 auf eine Anfrage der Swissair: «Wir kommen zurück auf Ihr Schreiben vom 2. 10. 68, worin Sie uns darauf aufmerksam machen, dass sich in verschiedenen Staaten ein gewisser Wandel in der Beurteilung des Abkommens von Tokyo abzeichnete. Sie hielten es für geboten, dass auch die Schweiz mithilfe, dieses Abkommen in Kraft zu setzen, namentlich auch im Hinblick auf die verschiedenen Piratenstücke der letzten Jahre.

Es ist Ihnen bekannt, dass dieses Abkommen bei der Eidg. Fremdenpolizei auf erhebliche Kritik gestossen ist, so dass auch wir keine Eile zeigten, zu beantragen, dieses Abkommen von schweizerischer Seite unterzeichnen zu lassen. Im Zusammenhang mit der Entführung eines EL AL-Linienflugzeuges nach Algerien ist nun vielerorts auf das Abkommen hingewiesen worden, weil es einige (leider recht harmlose) Bestimmungen gegen die Luftpiraterie enthält.

Die Opposition der Eidg. Fremdenpolizei besteht nach wie vor; sie ist aber heute gedämpfter als vor einigen Jahren, **so dass wir annehmen dürfen, das Justiz- und Polizeidepartement werde der Unterzeichnung und der Ratifikation keinen entschiedenen Widerstand entgegensetzen. Wir werden daher nächstes Jahr entsprechende Anträge vorbereiten**, doch können wir dieses Geschäft nicht als vordringlich betrachten.

Was den Anwendungsbereich des Abkommens auf das «Hijacking» betrifft, so möchten wir vor übertriebenen Erwartungen warnen. Art. 11 des Abkommens stellt lediglich einige Regeln an die Adresse der Vertragsstaaten auf, die bei normalen zwischenstaatlichen Beziehungen auch ohne Abkommen als selbstverständlich gelten dürfen. Für Fälle kriegerischer Verwicklungen wird auch das Abkommen von Tokyo nichts ändern. Es wurde im Falle des algerisch-israelischen Zwischenfalles von vielen Kommentatoren übersehen, dass sich die zwei beteiligten Staaten gegenseitig als im Kriegszustand stehend betrachten. Auch wenn das Abkommen von beiden Staaten ratifiziert und das Abkommen schon in Kraft gewesen wäre, hätte sich an der gegebenen Lage u. E. nichts geändert.»

Am 28. 11. 68 hat Präsident A. Soeder in Bern anlässlich der Sitzung der Eidg. Luftfahrtkommission zu den versammelten «Spektabilitäten» ebenfalls ein «ernstes Wort» geredet.

Schliesslich habe ich Herrn Nationalrat Dr. A. Heil gewinnen können, folgende «Kleine Anfrage» an die Bundesbehörden zu richten: «Akte der Luftpiraterie gehören in gewissen Gegenden der westlichen Hemisphäre fast zur Tagesordnung. Vereinzelt kommen sie auch anderwärts vor. Sie beeinträchtigen die Freiheit des Weltluftverkehrs und sind bei stärkerer Zunahme und Verbreitung geeignet, diese wichtige Freiheit in Frage zu stellen. Mit anderen Ländern hat auch die Schweiz ein eminentes Interesse an der Garantie eines geordneten und unbehinderten internationalen Zivilflugverkehrs.

Kenner kennen KENT

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



Die Schweiz war bei der Ausarbeitung der Konvention von Tokyo vom 14. September 1963 über Angriffe und gewisse andere Akte an Bord von Flugzeugen beteiligt. Dennoch glaubte sie, das Abkommen wegen gewisser Unvollständigkeiten nicht unterzeichnen zu können.

Halten die Bundesbehörden heute noch an der Auffassung fest, die Nichtunterzeichnung sei der Unterzeichnung eines unvollkommenen Abkommens vorzuziehen? Wenn ja, strebt der Bund dafür umso systematischer den Einbau der entsprechenden Sicherungen in die bilateralen Luftverkehrsabkommen an?»

Auf die Antwort des Bundesrates kann man gespannt sein!

Auch andernorts bemüht man sich, diese Hijacking-Welle einzudämmen. Die amerikanische ALPA schlägt dafür ein 3-Punkte-Programm vor: «Special Air Line Pilots Associations committee outlined three-phase program calling on government, airlines and press to cooperate to reduce incentives for hijacking airliners. Noting that hijackings appear to have common goal of advertising some political ideology, ALPA urged (1) press not to overemphasize aerial hijackings, (2) installation of weapon detection devices in terminals and improved cockpit security methods, and (3) adequate punishment of convicted offenders.»

Dr. R. Schmid

Übrigens kann man den Ernst der Lage auch karikaturistisch festhalten:

About 1100 passengers were on board hijacked aeroplanes during this year and no lives were lost.



"This is your hijacker speaking. Our altitude is 30,000 ft., speed 700 m.p.h..... and I wish you a pleasant, relaxing trip."

(Drawing from TIME)

VEF und die Integration der Flight Engineers

Die Swissair hat es sich zum Ziel gesetzt, die Flight Engineers und die noch in der APK versicherten Navigatoren in absehbarer Zeit in der VEF zu integrieren. Dieses Bestreben ist verständlich und dürfte auch bei den heutigen VEF-Mitgliedern kaum Opposition erwecken. Die ersten Diskussionen über das Vorgehen bei einer solchen Integration und die ersten Berechnungen haben aber gezeigt, dass auf dem Weg noch einige Hindernisse liegen, die nicht ohne weiteres und auch nicht ohne guten Willen aller Beteiligten weggeräumt werden können.

Die folgenden Gedanken möchten das Problem einmal unter dem Blickwinkel der Solidarität beleuchten und können vielleicht etwas zur Klärung der Standpunkte und zur Meinungsbildung beitragen. Unter dem Wort Solidarität finde ich im Lexikon folgende Erklärung: Zusammenhalt, Zusammengehörigkeitsgefühl, gemeinsame Verpflichtung; Solidarität entsteht durch gemeinsame Interessenlage». Auf Solidarität beruhen alle heutigen Versicherungen wie Krankenversicherung, Haftpflicht-, Feuerversicherung usw. So tragen z. B. bei einer Krankenversicherung alle Versicherten die finanziellen Folgen der Krankheit eines Einzelnen mit. Es wird dabei nicht gefragt, wie lange der Nutzniesser schon Mitglied der Versicherung ist und wie hoch die Kosten (in bestimmten Grenzen!) sind. Die dazwischengeschaltete Versicherungsge-

sellschaft erschwert es uns etwas, das Bild so einfach zu erkennen, es ändert aber nichts am wesentlichen Tatbestand. Die gleiche Solidarität besteht auch innerhalb der VEF für alle Mitglieder. So sind z. B. ein neu eintretender Pilot und seine Familie **sofort** versichert und alle Mitglieder würden die finanziellen Folgen einer eventuellen Invaliden-, Witwen- oder Waisenrente diskussionslos übernehmen. Auch weiss ja keiner von uns, welche Leistungen er von der VEF einmal nach seinem 55. Altersjahr erhalten wird!

Neben dieser fast selbstverständlichen Solidarität besteht aber noch eine Art Solidarität zweiter Ordnung. Im Falle der Krankenversicherung sieht dies wie folgt aus: Wenn ein neues Mitglied nicht vollständig gesund ist oder die Veranlagung für gewisse Krankheiten aufweist, ist es für die Versicherung eine Ermessensfrage, ob sie dieses Mitglied zu gleichen Bedingungen oder nur unter bestimmten Vorbehalten aufnehmen will. Eine Versicherungsgesellschaft mit kaufmännischen Überlegungen wird diese Frage vielleicht eher negativ beantworten: Entweder müssten nämlich die Prämien aller Mitglieder steigen und dadurch würde die Konkurrenzfähigkeit verschlechtert, oder aber die Versicherungsgesellschaft würde weniger Gewinn machen. Eine soziale Versicherung hingegen wird einen solchen Fall eher positiv behandeln und zugunsten des

schwächeren Mitgliedes die Solidarität weiter fassen.

Wir werden nun wahrscheinlich bei unserer Versicherung bald eine Entscheidung treffen müssen, die ungefähr einer Solidaritätsfrage zweiter Ordnung entspricht. Wenn nämlich in der heutigen VEF die F/E und die in der APK versicherten Navigatoren zusammengefasst werden sollen, wird auf den vorgesehenen Termin für jede Gruppe eine versicherungstechnische Bilanz erstellt. Es werden die zu erwartenden Leistungen der Versicherung mit den zu erwartenden Einnahmen und dem bestehenden Vermögen verglichen.

Im Idealfall wäre diese Bilanz für jede Gruppe ausgeglichen, und über eine Zusammenfassung der drei Gruppen in einer Versicherung müssten wenigstens finanziell überhaupt nicht viele Worte verloren werden. Wenn wir nun aber — ohne der definitiven Berechnung vorgreifen zu wollen — annehmen, dass diese Bilanz für die VEF mit einem grösseren Betrag positiv ausfällt, so bildet dieser Überschuss eine Reserve, die früher oder später vielleicht zur Prämienreduktion oder zur Leistungsverbesserung zugezogen werden kann.

Eine solche Reserve könnte nun bei einer Integration durch gewisse Vorbehalte den heutigen VEF-Mitgliedern erhalten bleiben. Es wäre aber auch denkbar, dass die VEF auf alle Vorbehalte verzichtet und daher nach einer Integration sämtliche Mitglieder der neuen Versicherung von dieser Reserve — in allerdings geringerem Rahmen — profitieren würden (oder an einem eventuellen Fehlbetrag tragen müssten!!). Im zweiten Fall wäre die Solidarität oder das Zusammengehörigkeitsgefühl stärker als die finanziellen Vorteile, die sich für die VEF errechnen liessen.

Ich möchte hier eine Lanze für die grosszügige Lösung brechen, bevor die verschiedenen Bilanzen mit Franken und Rappen vorliegen und unser Urteilsvermögen durch grosse Zahlen beeinträchtigt ist. Die grosszügige Lösung liegt uns auch näher, weil die VEF bis heute, und besonders in den letzten zwei Jahren, die Solidarität sehr weit gefasst hat. Für diese Behauptung möchte ich den Beweis erbringen:

- Wenn ein neuer Pilot oder Navigator der VEF beitrifft, ist er automatisch auch Nutzniesser der eventuell vorhandenen Reserven. Kein Mensch denkt daran, die vorhandenen Reserven für die «alten» VEF-Mitglieder zu reservieren.
- Vor etwas mehr als zwei Jahren war noch das alte VEF-Reglement gültig. Die Höhe der Altersrente für Piloten z. B. wurde seit damals um mehr als 100% erhöht. Eine solche Erhöhung wäre absolut undenkbar gewesen, wenn innerhalb der VEF die Solidarität nicht sehr gross geschrieben worden wäre. Wenn man nämlich damals etwa die VEF-Navigatoren oder alle Kommandanten als Gruppe betrachtet und die finanziellen Bedürfnisse separat errechnet hätte, so wäre die Revision unserer Versicherung schon an den ersten Zahlen gescheitert.

Wir sehen also, dass die Solidarität innerhalb der VEF zwischen Jung und Alt und auch zwischen Piloten und Navigatoren nie ein Problem war und nur dadurch eine grosse und leistungsfähige Versicherung geschaffen werden konnte. Wollen wir nun unsere Haut wechseln und morgen nicht mehr das gleiche Zusammengehörigkeitsgefühl zeigen? Es würde dies kaum unserer Weltoffenheit und unserer Weitgereistheit entsprechen!

A. Strehler

Man sollte...

- jedem Piloten die «local instructions» seines Sektors abgeben. Die Lösung mit dem Buch im Crew-room ist unbefriedigend.
- wieder einmal darauf hinweisen, dass der blaue Wunschzettel der einzig legale Dienstweg ist, um persönliche Einsatzwünsche zu äussern. Die faule Tour mit Whiskyflasche und Augenzwinkern ist im höchsten Grade unkameradschaftlich und eines Piloten unwürdig. Punkt.
- die liebe Glätterei davon zu überzeugen suchen, dass Wellenberge und -täler in den frischgestärkten Hemdenkragen irgendwo auf den Nerv drücken!
- sich als Angehöriger des Cockpit-Hilfspersonals freuen darüber, dass unsere Wirbelsäulen offenbar aus besserem Material geschmiedet sind, als diejenigen der Piloten. Wäre dem nicht so, hätten seit langen Zeiten nämlich auch die NAV und F/E-Stühle in die Modifikationsdiskussion einbezogen werden müssen.
- nachdem nun doch einige Zeit verflossen ist, fragen dürfen — und dies ohne irgend jemandem zu nahe zu treten — wie es um die Aufnahme der APK-Navigatoren in die VEF zurzeit steht und wie die Zukunft diesbezüglich aussieht.
- betreffend neuem Uniformenreglement wünschen, dass von seiten der AERO PERS in der Richtung interveniert wird, dass **sämtliche** männlichen Besatzungsmitglieder mit einheitlichem Goldregen betresst werden. Damit wäre eine Angleichung an das uniformierte SWR Bodenpersonal und an international zu beobachtende Usanzen erreicht.



Die besten Jahre!

mit Granoton verlängern!
Natürliches Wirkstoff-Konzentrat
aus Weizenkeim-Vollextrakt
und Zitrusfrüchten

Granoton

Erhältlich in Reformhäusern,
Drogerien und Apotheken

BIOREX AG EBNAT-KAPPEL

Operation Biafra

von Capt. H. Kuhn

Ex Fernando Poo

Im Steigflug auf dem Douala-Radial von 348⁰ haben wir soeben den Beacon Tango Julliet überflogen und nach weiteren 9 Minuten mit 165 kts. Climbspeed werden wir den «alten» Turningpoint und die Minimalhöhe von 18 000 ft. erreicht haben.

Heute ist der Co-Pi Knut dabei, ein initiativer junger Mann, flughungrig und willig; er möchte auf seiner vor knapp zwei Jahren begonnenen Fliegerlaufbahn gern etwas Spezielles erleben. Der Flight Engineer ist ein ruhiger und gesetzter Bursche mit allerhand Erfahrung aus über 5000 Flugstunden im fernen Osten, in Afrika, Süd- und Nordamerika. Kurz nach einem Weltrundflug sitzt er nun zwischen uns und überwacht behend und seriös das Stampfen unserer vier Motoren.

Seit dem Start in Santa Isabel steigen wir schon 32 Min. und brauchen noch weitere 7 bis 9 Min., um den Level zu erreichen, der einigermaßen als Sicherheitshöhe gelten kann. Unsere liebe alte DC-6B hat schon über 40 000 Std. dem Luftverkehr gedient: als Luxus-Version mit 36 Fauteuils oder 8 Liegebetten, im Touristenverkehr mit 64 Sitzplätzen oder in der Economy-Version mit 93 Sitzplätzen. Für die jetzige Aufgabe «Hilfe für Biafra» hat es im Forwardcom-

partment 4 Sitze, zuhinterst im Rumpf sind hinter der Kabineneinstiegtüre 30 Sitzplätze für die Refugees reserviert. In der noch verbleibenden Mittelkabine liegen Bretterladen am Boden und vom ehemaligen Hatrack hängt ein Netz herunter, mit dem die Last von ca. 8000 kg festgezurr wird. Selbstverständlich werden auch die untern Frachträume gefüllt, die, wie Sie wissen, nur in gebückter, mühsamer Stellung bedient werden können.

Kostbare Fracht und — Würmer

Heute haben wir Milchpulver geladen, angeschrieben mit «Donated by the People of the United Nations», seltener mit «Donated by the Council of the World Churches». Es waren auch schon Sendungen dabei: «Donated by the People of England». Dabei wissen wir nur zu gut, dass es aus den Agrarstaaten wie Holland, Dänemark oder der Schweiz stammt, denn die englische Milchwirtschaft ist nicht einmal fähig, den Eigenbedarf zu decken. Zu Beginn der Aktion «Hilfe für Biafra — Proteine für die Kinderernährung» wurden speziell aus den nordischen Ländern 6 bis 8000 t Stockfisch herbeigeschafft. Aus verschiedenen Gründen (die verwor-

rene Kriegslage, die blockierte Rotkreuzhilfe, die gesperrten Schiffshäfen und Bahnen) wurden die Stockfische grösstenteils in Lagerhäusern auf der Insel Fernando Poo eingelagert. Das tropisch-feuchte Klima hatte leider in den nicht klimatisierten Lagerhäusern die verheerende Wirkung, dass sich in den wenigen Wochen bis zur Errichtung der Luftbrücke eine Käfer- und Madensorte an den kostbaren Fischfilets gütlich tat. Heute ist diese Fracht bei den Besatzungen das meistgehasste Transportgut. Die Käfer sind zu hunderten überall, in allen Ritzen, in der Flugzeug-Verkleidung, im Cockpit, hinter den Instrumenten und dem Navigationsmaterial, im Crew-bag — selbst während dem Flug fallen einem die Biester in den Kragen und kriechen trotz Elastabschlüssen die Beine herauf. Der penetrante Geruch erschlägt einen fast, unsere elegante und praktische Khaki-Uniform stinkt nach kaum 20 Min. im Flugzeug so stark, dass man alles bis zur Unterwäsche sofort zum Waschen geben muss. Betritt man im Hotel das Zimmer eines Crewmembers, so riecht man Stockfisch! Das Flugzeug wird nach jedem Flug so gut es geht gereinigt und desinfiziert, leider wirkt das herkömmliche DDT nur ungenügend. Da das Flugzeug tagsüber unter der Tropensonne beladen wird und bis zum nächtlichen Abflug ohne Klimaanlage oder Ventilation stehen bleibt, ist es vor dem Abflug kaum möglich, mehr als zwei bis drei Atemzüge zu machen, ohne zwischendurch Frischluft zu schnappen. Wer das erlebt hat, wird in «Old England» zeitlebens keine Skippers mehr essen können!

Improvisierter Flugbetrieb

Auf jedem Flug begleitet uns ein junger Schweizer als Vertreter des Roten Kreuzes, der vor allem das Ausladen der Ware zu überwachen hat. Während dem Flug sind wir froh, ihn als Steward in Anspruch nehmen zu dürfen. Im fast leeren Bordbü-

fet befindet sich Mineralwasser, ein Container heisses Wasser und in einer gegen Käfer verschliessbaren Schublade Teebeutel, Nescafé und Zucker. Am Boden die tropische Ausdünstung, mit zunehmender Flughöhe die empfindliche Kälte und die trockene Kompressorenluft — wir sind froh, dem «Wasserverlust» mit Tee, Kaffee oder Mineralwasser begegnen zu können.

Im eingekesselten Biafra mit seinen 6 bis 9 Millionen Ibos fehlen neben den Lebensmitteln noch viele andere Dinge. Sehr gefragt sind Kleidungsstücke, Seife, Taschenlampenbatterien, Rauchwaren, Spirituosen; ein rarer Artikel ist Salz. In den Tropen müssen wir Weissen zusätzlich zur Nahrung Salztabletten einnehmen. So führen wir auf jedem Flug etwa fünfzig Plasticsäcklein mit je 200 g Salz mit, um es der Entlademannschaft «für gute Leistung» verteilen zu können. Diese Verteilung überlassen wir ebenfalls unserm Lademeister (sprich Begleitoffizier), damit er seinen Einfluss eher geltend machen kann.

«Fox one from Fox six do you read?» «Fox six from fox one loud and clear go ahead». Wir haben einen VHF auf die entsprechende Tower- oder ATC-Frequenz, den ändern auf die sogenannte Companyfrequenz eingestellt. So sind wir untereinander in Verbindung und nennen uns Fox eins bis sechs. Wir sind Nummer 1. Heute ist Fox six in Santa Isabel vor uns gestartet und orientiert uns über prekäre Wetterlagen, eventuellen Beschuss, Positionen anderer ebenfalls unbeleuchteter Flugzeuge und gibt wenn nötig Warnungen durch. Das tönt etwa so: «Position turningpoint at 21 estimate Flash at 53 (Flash ist heute das Codewort für unsere Destination in Biafra, dem einzigen Flugplatz für Grossflugzeuge), maintaining flightlevel 180» «Roger, we estimate turningpoint at 32 reaching FL 180, ETA Flash 05, over». Unsere Separation auf gleicher Höhe ist also mit 11 Min. Abstand gewährleistet.

Technische Schwierigkeiten

Vor zwei Tagen habe ich ziemlich an der gleichen Stelle, am Ende des Steigfluges, den Motor 3 abstellen müssen. Kaum hatte der F/E die vier Treiblinge auf Reiseleistung von 1250 HP, d. h. im Highblower die Mixer sauber eingestellt gehabt, begann der Motor zu knallen! Blitzschnell reagierte der F/E: den Leistungshebel zurück, Mixer rich, Backfire number three! Meine Antwort: feather Nr. 3 and checklist for the dead engine! Copi call Douala request FL 170 returning to Santa Isabel». Auch auf unserer Companyfrequenz rufen wir unsern Kameraden zu, was geschehen ist, und dass wir auf Gegenkurs zurückfliegen, damit die später startenden Kameraden ihre Steigflugroute ändern können. Daraufhin meldete Fox four, er werde auf dem Meer draussen die 14 000 ft. erreichen und erst nachher Douala überfliegen, Fox five sei noch am Boden in Santa. Über Douala kreuzten wir Fox four und begannen unsern Sinkflug. An jenem Abend war unser «Züriturm-ATC-Mann» Wälle als Towerbeamter tätig und informierte uns, dass die Runwaylights u/s seien. Gedankenblitz: Powerfailure oder Sabotage? Warum unser Fritz am Draht? Sollen wir zum Alternate Douala? Wir orientieren unsern Fritz: «We land without runwaylights, please organize two trucks or cars with lights on the beginning of the runway, in the meantime we are dumping fuel and switching off all electrical lights plus com. station, over». Nach vorsichtigem Sinkflug und korrektem Holding über dem Beacon sahen wir die beiden Autos beim Pistenbeginn. Es war dann keine Hexerei mehr, mit dem Flugzeug über dem Locator die Richtung der Landebahn zu finden und mit Hilfe der eigenen Bordscheinwerfer trotz ca 1000 lbs. Überlast eine butterweiche Landung zu vollziehen. Wir hatten ja noch unsere komplette Ladung edler Stockfische samt Würmer und Maden an Bord und den zu-

sätzlichen Brennstoff, um wieder aus Biafra herauszufliegen, wo es bekanntlich keinen Brennstoff mehr gibt. Erst am Boden erkannte man den wahren Defekt. Unsere vier Bodenmechaniker haben ein geübtes Auge und stellen einen Riss im Zylinderkopf des Zylinders Nr. 15 am Motor Nr. 3 fest, Stösselstange und Rohr sind verbogen, vermutlich ist das Ventil hängen geblieben. Nach vierstündiger Arbeit ist der Schaden behoben, auch der 30-Minuten-Standlauf mit Filterkontrolle ist befriedigend ausgefallen. Das Flugzeug wäre wieder einsatzbereit — wenn es in der Zwischenzeit nicht Tag geworden wäre.

Vor einer Woche verloren wir Hydrauliköl, es wurde ein Riss am Gehäuse des Fahrwerkschalters festgestellt. Ein solches Ersatzteil fehlte in unserem mitgebrachten Material, andere Fluggesellschaften konnten uns auch nicht aushelfen. Es wurde beschlossen, nach Basel zu fliegen, gleichzeitig 5 Rotkreuzleute in Genf auszutauschen und auf dem Rückflug die dringend benötigten Medikamente (fast 8 t) und einiges Material mitzunehmen. Dieser Non-stop-Flug nach Basel dauerte 13 Std. 03 Min.; dort musste das Fahrwerk mangels Hydrauliköl im Freedrop ausgefahren werden und das Flugzeug mit Reverse und Luftnotbremse auf der Piste zum Stillstand gebracht werden. Beide Überflüge bedeuteten inkl. Reparatur nur 40 Std. Ausfall aus der so nötigen Biafra-Luftbrücke. Hätte man dieses Ersatzteil per Luftfracht transportieren und in Fernando Poo auswechseln müssen, so wäre wegen der dortigen behelfsmässigen technischen Einrichtungen eine ganze Woche verloren gegangen. Unsere Brudergesellschaft aus Oslo hatte kurz vorher ein viel kleineres Ersatzteil kommen lassen und war deswegen genau 8 Tage fluguntauglich. (An dieser Nachtluftbrücke des IKRK — Internationales Komitee vom Roten Kreuz mit Sitz in Genf — nach Biafra beteiligten sich übrigens folgende Staaten: Schwe-

den, Norwegen, Dänemark, Finnland, Holland, Jugoslawien und die Schweiz, zu einem geringeren Teil auch Deutschland, Frankreich, Italien und Belgien. Die übrigen Mitgliedstaaten «übten Zurückhaltung». Schweden und die Schweiz stellten den grössten Teil der Besatzungen. Der Flugzeugpark bestand aus je einer DC-6 aus Norwegen, Dänemark und der Schweiz, einem DC-6 Frachter aus Finnland, einer DC-7C aus Holland und einer Lockheed Hercules C-130 aus Schweden, alle Flugzeuge mit Doppelcrew, teilweise mit Bodenmannschaft. Die Schweiz stellte zudem eine Kingair und einen Pilatus-Porter als Verbindungsflugzeuge zur Verfügung, da in Biafra Flugplätze fehlen.)

Durch die tropische Gewitterfront

«Fox six from fox one, we are over the new turningpoint, between isolated cumulonimbus, some light icing and heavy turbulence, are you in contact with Channel A? How is the weather? over». Der einzige heute brauchbare Flugplatz für Grossflugzeuge in Biafra ist die Strasse von Ihiala nach Uli, 2600 m lang und 22 m breit (die Norm wäre 60 m!). Sie weist eine Senke und einen kleinen Anstieg auf, über den man selbst von Cockpithöhe aus das andere Pistenende nicht sehen kann. Wir befinden uns mitten in der «intertropischen Wetterfront», zwischen zwei Gewittertürmen die wir im Radar gut sehen. Starker Regen prasselt auf die Cockpitscheiben. Bei Böigkeit schreibt das Flightoperation Manual reduzierte Geschwindigkeit vor, was wir mit Rücksicht auf unser altes Flugzeug auf der sicheren Seite befolgen. Auch der automatische Pilot soll ausgeschaltet sein, das tun wir auf alle Fälle, um schneller den wechselnden Anforderungen gewachsen zu sein. In Gewitterfronten können vertikale Strömungen auch ein 50 t schweres Flugzeug mit 2000

ft. in der Minute aufwärtstragen oder mit derselben unheimlichen Kraft hinunterdrücken. Die mit Abwehrgeschützen der nationalen nigerianischen Armee besetzten Gebiete haben wir mit dem Durchfliegen dieser Gewitterfront hinter uns gebracht, diesmal lag der Vorteil auf unserer Seite, denn die Negersoldaten führen (oder suchen) den Krieg gern im Trockenen.

Die Berechnung des Turningpoints nach Flugzeit und nur **einem** Navigationshilfsmittel ist natürlich ziemlich vage. Von dort aus erreichen wir in 19 Min. Flugzeit auf Kurs 290° den fiktiven Pkt. «Lake UKWA» von dort weg auf demselben Kurs in weiteren 18 Minuten den Ihiala-Beacon, der nur mit 0,5 Watt ausstrahlt und bloss 18 NM von der Front entfernt steht. Es ist verwunderlich, dass die Gegenpartei diesen nicht stört oder sonstigen kriegerischen Ulk damit treibt, und wir tun besser daran, mit dieser Möglichkeit zu rechnen.

Code-Salat

Die Bodenstation nennt sich an jedem Wochentag anders, heute nacht zum Beispiel «Yankee Romeo», wir bleiben für die ganze Woche FSG (Foxtrott-Sierra-Golf). Natürlich hören wir seit einiger Zeit, wie sich die Bodenstation mit unserem Kollegen vor uns unterhält, auch hat uns Fox six das Wetter in YR übermittelt. Mein Co-Pi ruft die Bodenstation auf, bekommt aber keine Antwort. Sofort vertauschen wir unsere beiden VHF-Stationen, da bei der einen die Antenne oben, bei der andern aber unten am Rumpf angebracht ist. Nach mehrmaligem Rufen gibt er uns endlich Antwort, gleichzeitig ruft ein anderes Flugzeug mit dem Rufzeichen «Hotel-Alfa-Hotel», bedient sich aber dabei eines alten Codes der Bodenstation vom Vortag. Natürlich bleibt die Antwort aus, mein Co-Pi erfasst die Situation und gibt dem Rufer

den Irrtum auf geschickte Art zu verstehen. Wir kennen ihn übrigens vom Vortag her, es ist eine DC-7 der Caritas, die aus Sao Tomé kommt, mit dem etwa 60jährigen Amerikaner Delehard als Captain, einem deutschen Co-Pi und eines F/E aus Skandinavien.

Wir sind nun bereits 4 Flugzeuge, die ohne Bodensicht zwischen geschichteten Wolken und bei leichtem Regen den Beacon anfliegen. Das ETA wird auch bei den anderen nur ungefähr stimmen, vor allem die tieffliegenden Flugzeuge müssen häufig den «Feuerspeienden» ausweichen. Mein Kollege Fox six darf bereits auf 4000 ft. herunter, der zweite — vermutlich eine Constellation aus Libreville — auf 8000 ft. Wir haben FL 160 verlassen und die DC-7 schickt sich an, von FL 120 auf FL 100 zu sinken. Bereits muss der arme Bursche am Boden sieben Flugzeuge koordinieren, schlimm ist, dass auch er den neuen und den alten Code verwechselt. Glücklicherweise haben wir es noch im Kopf und verstehen ihn trotzdem. «Runway 34 in use» heisst im neuen Code «Victor India», im alten Code hiess es «Channel 03». Es passieren noch andere solche Fehler, wir sitzen wie auf Draht und lassen uns nichts entgehen. Auch befehle ich wegen der Kollisionsgefahr: Position lights on! und zwar nach dem Motto:

Sehen und gesehen werden,
ist das grösste Glück auf Erden!

Eine Midaircollision käme einem Totalverlust gleich, von einem 2 cm Abwehrgeschütz oder einer verirrten Gewehrugel getroffen zu werden, bedeutet hingegen noch lange nicht Absturz.

Ein ungemütliches Holding

Mit dem Codewort «Channel 21» ruft mein Kollege Fox six die Bodenstation und ist somit «on final» für RWY 34. Mittlerweile sind wir auf Golf 60 abgesunken, der Caritas DC-7 aus Sao Tomé verlässt Golf 40 und erhält die Bewilligung für den Approach, Codewort «Position 19». Wir wären die nächsten für «cleared position 19», doch unten sind ja schon Flugzeuge entladen und müssen die Abstellplätze freigeben. Wir erhalten den Aufruf: «direction Star Golf 40», d. h. wir müssen mit 4000 ft. in die Wartevolte Nord des Beacons, damit das startende Flugzeug auf «Bull» gleich nach Süden weiterfliegen kann. Vor etwa einer Woche bin ich auch auf «Nord» geschickt worden. Um nicht so viele Runden drehen zu müssen, bin ich auf 4000 ft. statt nur 1 Min. 20 outbound zu fliegen, 2 Min. 20 auf dem gleichen Kurs geblieben. Dadurch geriet ich zu nahe an Onugu heran, das von den Bundestruppen besetzt ist, und geriet prompt in den Kugelregen. Geschossen haben die Flak wie die Wilden, gottseidank alle Garben hinter und neben unserem DC-6 vorbei, den ich inzwischen schon, mit Vollgas steigend und in einer leichten Kurve abdrehend, aus dem Schussbereich gebracht hatte. «Wie an einem Seenachtsfest, dieses Feuerwerk!» meint mein Co-Pi etwas nervös, «zum Glück sind wir dieser Hölle entronnen!» Der F/E bemerkt trocken: «Munitionsverschleiss! Schiessen tun sie, jedoch zielen nicht!» Solche Begebenheiten melden wir nicht dem Tower, sondern auf der Companyfrequenz unsern Kameraden: «Warning to all Foxes, flakfire north of holdingsteak». Schluss folgt

Transsibirisches

Capt. Eric Erb

Fortsetzung

Am dritten Tag führte uns ein Sightseeing-Bus zu den verschiedenen Sehenswürdigkeiten wie Kreml, Moskauer Universität, Stadion, Schwimmbad und diversen prachtvollen Kathedralen. Als wir einen Engpass sehr langsam passierten, traute ich meinen Augen nicht, als ich eine ältere Frau beobachtete, wie sie mit einem schweren Presslufthammer den Strassenbelag aufbrach. Etwas weiter drüben zogen zwei Frauen mit Hilfe eines einfachen Flaschenzuges einen recht voluminösen Zement-Eimer in die Höhe. Kurz vor dem Passieren dieser Stelle versuchte die Intourist Begleiterin, uns von diesem Eindruck abzulenken, indem sie auf der andern Seite ein absolut unwichtiges Gebäude erklärte. Ein eigenartiger, sehr widerlicher Geruch lag dauernd schwer über der ganzen Stadt. Wohin man sich auch begab, selbst bei starkem Wind oder Regen herrschte der gleiche üppige Geruch. Man könnte ihn mit dem vom Diesel-Oel oder hochblei-



haltigem Benzin vergleichen, möglicherweise handelte es sich auch um chemische Abgase.

Intourismus

Nach dem Mittagessen, welches sich etwa im bereits erwähnten Rahmen abspielte, suchte ich wieder einmal die Intourist auf. «Sind jetzt unsere Billette nach Vladivostok ausgestellt? Wir fahren heute abend weg», fragte ich eine Angestellte der Intourist, die gerade die PRAWDA las.

«Ich habe keine Bahnbillette», schnautzte sie mich unfreundlich an und las weiter. Schwer errötend wandte ich mich ans nächste Pult, wo ich mich energisch beklagte. «To hell with Intourist!», konnte ich noch deutlich hören, als neben mir ein junger Engländer einiges Propaganda-Material in seine Tasche steckte. Die abstoßende Atmosphäre in diesem entsetzlichen Durcheinander war eine schlechte

Voraussetzung für das reibungslose Auswändig meiner Billette. «Was sagen Sie? Sie fahren heute abend? Um Gottes Willen, wo haben Sie denn Ihren Gutschein?» «Das müssen Sie schon selber wissen. Sie wissen ja ganz genau, dass ich ohne diesen Gutschein gar nicht bis Moskau gekommen wäre.» Unter sichtbarer Erbläsung und mittelschwerem Schweissausbruch raste sie buchstäblich wie vergiftet von Pult zu Pult, wühlte in sämtlichen Papieren und stellte ein noch grösseres Durcheinander an, bevor sie in Richtung Bahnhof eilte. Wahrscheinlich wurde ihr plötzlich bewusst, dass sie unter Umständen noch **vor** mir in Sibirien sein könnte. Na gut, es kann ja überall etwas in Schubladen liegen bleiben — ganz besonders in Staatsbetrieben.

Nach zwei Stunden kam sie erlöst, aber völlig erschöpft zurück. Mit einem offensichtlich gezwungenen Lächeln setzte sie sich und fing an zu schreiben.

«So, hier wären sie. Bitte entschuldigen Sie, aber wir hatten heute eben über 30 Touristen abzufertigen.»

«Ja, das ist allerdings allerhand. Ich begreife gar nicht, wie so etwas möglich ist — Sie sind ja nur zu zehnt.»

Erschöpft lächelte sie mich mit einem tiefen Seufzer an. «Bevor ich's vergesse, Sie wissen doch, dass die Mahlzeiten im Zug nicht inbegriffen sind?»

«Du hochheiliger Himmel auf Erden, was ist denn dies wieder für eine unerhörte Frage? Ich habe vor der Abreise mein ganzes Vermögen einbezahlt und gehe nicht mehr aus diesem Büro, bis ich sämtliche Coupons habe, das können Sie mir glauben.»

Wie ein Chamäleon änderte ich meine Farbe, bis man hätte glauben können, ich sei von einem furchtbaren Sonnenstich heimgesucht worden. Zehn Minuten lang hielt ich ihr einen Vortrag, bis sie schlussendlich davon überzeugt war, dass wir zuletzt noch unsere Möbel hatten verkaufen

müssen, um uns dieses einmalige und prächtige Erlebnis zu ermöglichen. Dank der totalen Desorganisation verbrachte ich fast den ganzen Tag bei der Intourist. Wenigstens war es dann am Abend soweit, dass wir die Fahrkarten und Mahlzeiten-Coupons besaßen. Um 19.30 Uhr begleitete uns ein Genosse der Intourist zum Bahnhof und wünschte angenehme Reise. Nun war eine grosse Leistung der Intourist vollbracht. Mit Genugtuung konnten sie jetzt den komplizierten Fall Nummer 163 aus ihrem dicken Buch abstreichen und zusammen mit der Wagennummer 4 nach Irkutsk telefonieren.

Fährt hier der Zug nach Vladivostok?

Aufs höchste gespannt, jedoch mit gemischten Gefühlen warteten wir nun auf die weltbekannte Transsibirische Eisenbahn.

«Bist Du sicher, dass wir auf dem richtigen Bahnsteig sind? Es sieht ja aus, als würde hier ein Flüchtlingszug bereitgestellt.»

«Ja, ich bin fast überzeugt», ermutigte mich meine Frau. «Die Intourist könnte sich einen derartigen Fehler nicht leisten.» Hunderte standen gelangweilt und mit ernstern Gesichtern umher. Viele sassen auf ihrem schweren Gepäck, welches zur Hauptsache aus Bündeln, Papiersäcken und Tragtaschen von jeder Grösse bestand. Koffern sah man nur hie und da. Nicht selten konnte man Leute beobachten, die Geleise überquerten und unter Zügen durchkrochen, nur um einen langen Umweg zu vermeiden. Eine schwer beladene alte Frau krakselte soeben mit ihren Netzen und Säcken unter einem wegfahrenden Zug auf unser Perron herauf, wischte sich flüchtig ab, naschte in ihrem wüsten Gepäck herum und zog ein altes Brot und Knoblauch hervor. Das Parfum, von dem sie in einem Umkreis von mindestens zehn Metern umgeben war,

deutete auf eine grosse Vorliebe für Knoblauch hin.

«Komm, wir gehen etwas weiter, hier halte ich es nicht aus», murmelte ich, dann spazierten wir auf dem Perron herum.

Schon wieder kletterten zwei unter einem Bahnwagen hervor, machten sich's auf dem Asphaltboden bequem, indem sie mit dem Rücken gegen eine Eisenstütze lehnten und eine von Fett tropfende Knoblauchwurst verzehrten. Ein seltsames Bild. Immer noch hoffte ich im stillen, doch auf dem falschen Perron zu sein.

Ein plötzliches Pfeifen, gefolgt von einer ohrenbetäubenden, nicht akzentuierten Ansage aus einem übersteuerten Lautsprecher-System war die Ankündigung für die Bereitstellung der Transsibirischen Eisenbahn. Langsam näherte sich der Zug mit seinen rot bemalten Schlafwagen, auf welchen in grossen weissen Buchstaben MOSKAU — VLADIVOSTOK zu lesen war. Die Schaffnerin des Wagens Nr. 4 nahm unsere Billette entgegen und begleitete uns in ein Vierer-Abteil. Beim Eintreten sah es noch ganz nett aus. Sauber, weisse Vorhänge und ein weisses Tuch über dem kleinen Tisch. Kaum waren aber die Passagiere einquartiert, begann eine fatale Auslegeordnung und wie erwartet

drang auch bereits die widerliche Knoblauchwelle in unser Abteil.

«Man behauptet immer, das echte russische Volk sei sehr freundlich», bemerkte ich, als eine ältere Frau unser Abteil betrat, ohne uns nur anzuschauen.

«Ja, ich bin eigentlich auch enttäuscht. Schon in der Stadt waren die Leute im allgemeinen unfreundlich, ernst und kalt.»

«Ich halte es nicht mehr aus in diesem Gestank», flüsterte ich meiner Frau leise ins Ohr. «Ich muss eiligst zum Korridor-Fenster, sonst erliege ich einer jämmerlichen Knoblauchvergiftung.»

Vom Korridor aus bot sich mir im Abteilnebenan ein wüster Anblick. Eine Familie mit schreienden Kindern war gerade beim Essen: ein wildes Durcheinander von Packpapier, Zeitungspapier, Schwarzbrot, Eiern, Sauermilch, Knoblauch, Schinken, Würsten und Tee. Die Hälfte davon fiel zu Boden, wo sich ein 3jähriger Genosse, halb nackt auf seinem Hofen sitzend, nach wunderlicher Auslese ungestört satt essen konnte. Zu meinem grossen Erstaunen lachten mich alle freundlich an und luden mich zum Mitessen ein.

Kalt lief es mir jetzt den Rücken hinauf und ich konnte ihnen glücklicherweise nicht auf russisch sagen, dass ich leider das Erbrechen nicht ertrage. Bescheiden deutete ich auf meine vollschlanke Linie und antwortete einige Male mit «spaciba» — danke.

Fröhlich ertönte fast im Chor das Wort «paschalsda» — bitte schön, dann flüchtete ich mit einem gehemmten Lächeln, erst langsam, dann immer schneller zu einem offenen Fenster. Jetzt bemerkte ich empört, dass ich Tränen in den Augen hatte. Bis anhin hielt ich mich eben noch nie in einer gesättigten Knoblauch-Atmosphäre auf. Etwa ähnlich sah es auch in den andern Wagen aus. Die Russen können sich im allgemeinen nicht leisten, im Wagon-Restaurant zu essen. Sie schleppen deshalb alles mit. Fortsetzung folgt



Herausforderung

Die «Flying Dutchmen» laden ihre AEROPERS-Kollegen ein zu einem Duell auf dem grünen Rasen

Waffen:	Fussballschuhe und rundes Leder
Ort:	näher zu bestimmen
Datum:	näher zu bestimmen
Zeit:	näher zu bestimmen
Dauer:	2 x 30 Minuten

Sauerstoff-Flaschen vom Dept. IV zugesichert.

Nach Ablauf Verbrüderung!

Die Annahme dieser Herausforderung ist Ehrensache.

Kontaktadresse: Capt. J. v.d. Werf, Fach 1462, Telefon 96 14 50

Und zum Schluss noch einen Vers
für die liebe Aeropers.
Jubelschrei aus Schulgebäude;
Lernen — programmierte Freude!
Schluss mit Schreiben, Schluss mit
Spicken!
Lustbetont Responder drücken!

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
1. Vizepräsident: F. Stadelmann
2. Vizepräsident: W. Walser
Kassier: O. Grunder
Beisitzer: D. Baumeister, P. Frei,
K. Kuratli, W. Meyer, C. Mollet, R. Schilliger,
M. Bethge, E. Schadegg

Sekretariat

Dr. R. Schmid (privat 052 / 27 39 55)
Frl. N. Bonhöte (privat 051 / 48 22 35)
Büro-Pavillon, Büro 4 und 5
Telefon 84 76 61, intern 2337
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

Kontrollstelle

K. Wohlgemuth, K. Linggi

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority- und VEF-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

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder
E. Heiz

IANC-Vertreter

K. Schmidli

Hilfskassier

P. Gass

Stimmzähler

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

IGAP

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

«Rundschau»-Redaktion

Dr. R. Schmid, H. Hürzeler, L. Idle

Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz
R. Schilliger, H. Dietschi,
P. Habegger: DC-8 (NA/SA)
W. Meyer: CV-990 (AF/EU)
E. Fischli (FA), R. Jenny (ME)
E. Heusser: SE-210
W. Walser: DC-9/CV-440
C. Mollet: Copi-Fragen
M. Bethge: Navigatoren-Fragen

VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser E. Scheller
J. Müggler A. Strehler

Deplacements- und Unterkunfts-Fragen

F. Stadelmann (Vorsitz) P. Frei, EU
R. Schilliger, NA Dr. R. Schmid
W. Meyer, AF E. Fischli, FA
R. Jenny, ME vakant, SA
K. Kuratli, EU

Planungskommission Luftfahrt VHS, Luzern

R. Schilliger

IFALPA-Kommission

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

Flugsicherheits-Kommission

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

Dachverband / AP-Delegation

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

«Romands»

C. Mollet J.-C. Rotach
G. Mirault D. Moreillon
J. Fabesche



