



1954 → 2014

# **aeropers rundschau**

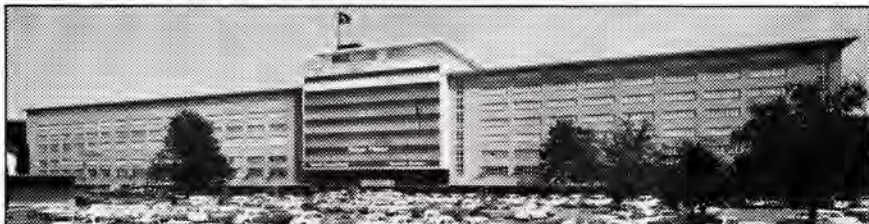
**Juli / August 1969**

---




## **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 



Achtung: Ausfahrt  
**AARAU** benützen!

Gratisbenzin schon bei  
Kauf ab Fr. 500.—

# aeropers rundschau 161

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers und der FPAS darstellt, widerspiegelt 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
Was uns beschäftigt	5
Sag's mit Blumen	8
FPAS — Dear Members — Integration — The Case for Integration	9
Erich Hofer †	13
Seniority = salary?	15
Man sollte . . .	17
The Art of Counting Rivets	19
Finito domanda riposo	24
Goldstock hell	26
Geschwindigkeitsbeschränkung aus der Vogelschau	28
Ich hab noch einen Koffer . . .	31

Redaktionsschluss der September/Oktober-Nummer: 6. September 1969

### Redaktion:

Dr. W. Huber  
H. Hürzeler  
A. T. Atkins

### Versand:

Sekretariat Aeropers  
Postfach 150  
8058 Zürich-Flughof  
Telefon 83 48 38 und 83 48 91

### 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*



**Interieur SA**

**Das Möbelgeschäft  
mit der konsequent modernen Linie**

1954 → 2014

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**

Fachgeschäft für modernes Wohnen

Mitglieder des fliegenden Personals  
der Swissair erhalten Spezialrabatte

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



## Liebe Rundschauler

Wir stehen in unserer Aeropers vor einem wichtigen Schritt, nämlich vor der **Integration** unserer ausländischen Arbeitskollegen. Damit dürfte die 13jährige Periode kleinerer und grösserer Reibungen zwischen Swissair, Aeropers und FPAS zu Ende gehen. Es ist bekanntlich nie gut, wenn in einer Familie die Adoptivkinder anders behandelt werden als die eigenen. Dies einzusehen fällt uns Schweizern zwar nicht leicht, denn wir haben uns in den letzten Jahrzehnten an eine — gelinde gesagt — egoistische Fremdarbeiterpolitik gewöhnt, an einen status quo, der seit längerer Zeit zu **unserer** vollen Zufriedenheit funktionierte und folglich in Ordnung ging. Die Fremdarbeiter fanden schliesslich bei uns ihr tägliches Brot, in ihrer Heimat wäre es ihnen nämlich schlechter ergangen. Folglich hatten sie froh zu sein, hierher kommen zu dürfen und gewisse Benachteiligungen gegenüber uns Schweizern selbstredend in Kauf zu nehmen. Ein Grossteil unseres Volkes findet diese Begründung noch heute absolut stichhaltig, obschon sie seit jeher egoistisch und ungerecht war. Leider sind aber vorteilhafte Gewohnheitsrechte schwer zu beseitigen. Sonst wäre eine Fremdarbeiter-Initiative à la James Schwarzenbach nicht mehr zustande gekommen. Indessen sind sich die führenden Köpfe unseres Landes und unserer Wirtschaft längst im Klaren darüber, dass der schweizerische Wohlstand nur

durch die Mitarbeit der ausländischen Arbeitskräfte zustande gekommen ist. Unser Land kann ohne Gastarbeiter heute gar nicht mehr auskommen, geschweige denn prosperieren.

Für unsere FPAS-Kollegen hat es nie so schlimm ausgesehen wie für die «gewöhnlichen» Fremdarbeiter. Ich erinnere mich noch gut an jene Sitzung vor mehr als zehn Jahren, als uns die Swissair klar machte, dass für die dringende Expansion der folgenden Jahre zu wenig qualifizierter schweizerischer Nachwuchs vorhanden sei. Sie appellierte an uns, im eigenen wie auch im Interesse der Swissair der Anstellung einer grösseren Gruppe ausländischer Piloten zuzustimmen. Um wirklich fähige Leute zu finden, umging die Swissair das allgemein schon gültige Senioritätsprinzip und stellte mit unserem Einverständnis Captains ein. Wir jungen Semester, die damals gerade vor dem Loch zum Initial-Upgrading standen, opferten im Interesse der Firma ein bis zwei Senioritätsjahre. Leider kam es in der Folge zu einer Zweispurigkeit, die zur Spannung zwischen Schweizern und Ausländern führte, da das von uns ebenfalls gutgeheissene Openingssystem den Ausländern überdies zu einer schnelleren Karriere verhalf. Somit trat der in der Schweiz wohl einmalige Fall ein, dass sich in unserer Firma die Schweizer zu Recht benachteiligt fühlten. Genug der unbewältigten Vergangenheit, denn schliess-

lich steht heute eine gerechte, gut durchdachte Lösung vor der Abstimmung. Wie bei jedem Kompromiss müssen auch hier beide Vertragspartner gewisse Opfer bringen, doch verfügen bekanntlich gerechte Lösungen über den Vorteil, dauerhafter zu sein, weil sich niemand zurückgesetzt vorkommen muss. Heute kann ich meine stille Genugtuung nicht verhehlen, an der GV 1961 ein Sechspunkteprogramm verlesen zu haben, welches sich in den Hauptzügen mit der heutigen Lösung deckt. Nur dass ich mir damals etwa wie der Apostel Daetwyler vorgekommen bin . . . Wie dem auch sei, ich hoffe, Sie haben Ihre Ja-Stimme schon abgegeben.

Denn hier handelt es sich — um eine abgedroschene Redewendung zu gebrauchen — wirklich um einen Markstein in der

bewegten Geschichte unseres Vereins und um einen erfreulichen Fortschritt. Nur dürfen wir vor lauter Integration das Schicksal all jener unserer Mitglieder nicht vergessen, die in beruflichen, gesundheitlichen oder andern Schwierigkeiten stecken. In diesem stark revisionsbedürftigen Sektor müssen wir ebenso sehr nach gerechten Lösungen suchen; achselzuckendes Bedauern und rhetorische «man sollte eben . . . » genügen nicht. In Abwandlung des Sprichwortes von der Kette, die so stark ist wie ihr schwächstes Glied, schliesse ich mit der Feststellung, dass die Stärke eines Berufsverbandes sich darin zeigt, wie gut er sich für seine schwächsten Mitglieder einsetzt.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Hano Hürzeler



## Was uns beschäftigt

### Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 30.5. und

17.6.69 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Fisler Werner,  
Copi DC-9



Riedel Günter,  
Copi SE-210



Zeier Beat,  
Copi DC-9

Wir heissen diese Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

### II. Kommentar zur Einsatzliste Juni 1969

#### 1. Flugprogramm

##### 1.1. Besonderheiten

An Spezialflügen wären in diesem Monat vor allem der Papst-Flug (10.6., CV-990, Rom-GVA-Rom), sowie die allsonntäglichen Flüge nach Monrovia (Ladung ROB-

GVA) ebenfalls auf CV-990, mit enlarged crew, zu erwähnen.

Ausserdem wurden eine erhebliche Anzahl von Sonderflügen nach den verschiedensten Destinationen in Europa auf DC-9 geplant.

Von BALAIR mussten etliche Wochenendflüge durch SWISSAIR Cockpitbesatzungen übernommen werden, denn, entgegen der ursprünglichen Planung mit 13 Flügen, wurden aktuell deren 38 geplant. Die Situation der Tel-Aviv-Flüge HB-ICH blieb unverändert wie in den Vormonaten.

## 2. Fliegendes Personal

### 2.1. Piloten

#### 2.1.1. Bestand

Am 1.6. betrug der Bestand:

Schweizer	415	73,58%
Ausländer	149	26,42%
Total	564 Piloten	100%

#### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Nil

Austritte: per 31.5. Herr R. Schärer

(Pensionierung)

per 31.5. Herr D. Rudolph

#### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.6. befanden sich 112 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	27 Capt.- und 16 Copianwärter
CV-990	— Capt.- und — Copianwärter
SE-210	1 Capt.- und — Copianwärter
DC-9	17 Capt.- und 51 Copianwärter

### 2.2. Navigatoren

#### 2.2.1. Bestand

Am 1.6. betrug der Bestand 56 Navigatoren, davon 22 Ausländer.

#### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

#### 2.2.3. Ausbildung

Am 1.6. befanden sich 2 Navigatoren in Ausbildung.

## Kommentar zur Einsatzliste Juli 1969

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Der wesentliche Punkt des Normalprogramms bestand darin, dass ab Ende Juni die bisher in Sao Paulo detachierte crew nach Rio de Janeiro verlegt wurde.

In Genf mussten jeden Donnerstag und Sonntag je eine DC-9 crew auf Reserve

gestellt werden, da SR 200 und SR 202 wegen Pistenumbaus bei Verspätung in Genf nicht mehr landen konnten und demzufolge die Passagiere nach Zürich überfliegen mussten.

Wiederum wurde in Europa eine grosse Anzahl Sonderflüge geplant, wodurch vor allem die SE-210-Besatzungen erheblich mehr belastet wurden als in der ursprünglichen Planung vorgesehen war.

Von BALAIR wurden wieder eine Anzahl Flüge auf CV-990 übernommen; im übrigen blieb die Situation der Tel-Aviv-Flüge gleich wie in den Vormonaten.

## 2. Fliegendes Personal

### 2.1. Piloten

#### 2.1.1. Bestand

Am 1.7. betrug der Bestand:

Schweizer	415	73,84%
Ausländer	147	26,16%
Total	562 Piloten	100%

#### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Nil

Austritte: per 30.6. Herr P. Fabricio und Herr A. Paixao (beide Copi DC-8)

#### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.7. befanden sich 82 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	16 Capt.- und 11 Copianwärter
DC-9	14 Capt.- und 41 Copianwärter

### 2.2. Navigatoren

#### 2.2.1. Bestand

Am 1.7. betrug der Bestand 56 Navigatoren, davon 22 Ausländer.

#### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

#### 2.2.3. Ausbildung

Nil



### III. Aeropers-Turnen

Das seit November letzten Jahres mit gutem Erfolg zur Durchführung gelangte Turnen für Aeropers-Mitglieder wird nach einer Pause während der Hundstage ab 18. August 1969 wieder aufgenommen. Wir hoffen, dass sich diese, in jeder Hinsicht wohltuende Institution (macht müde Männer munter), einer stets steigenden Beliebtheit und entsprechender Teilnehmerzahl erfreuen dürfen.

Im übrigen bitten wir Sie, jeweils die Anschläge an der Säule im Crew Control zu beachten.

### IV. Korrigenda

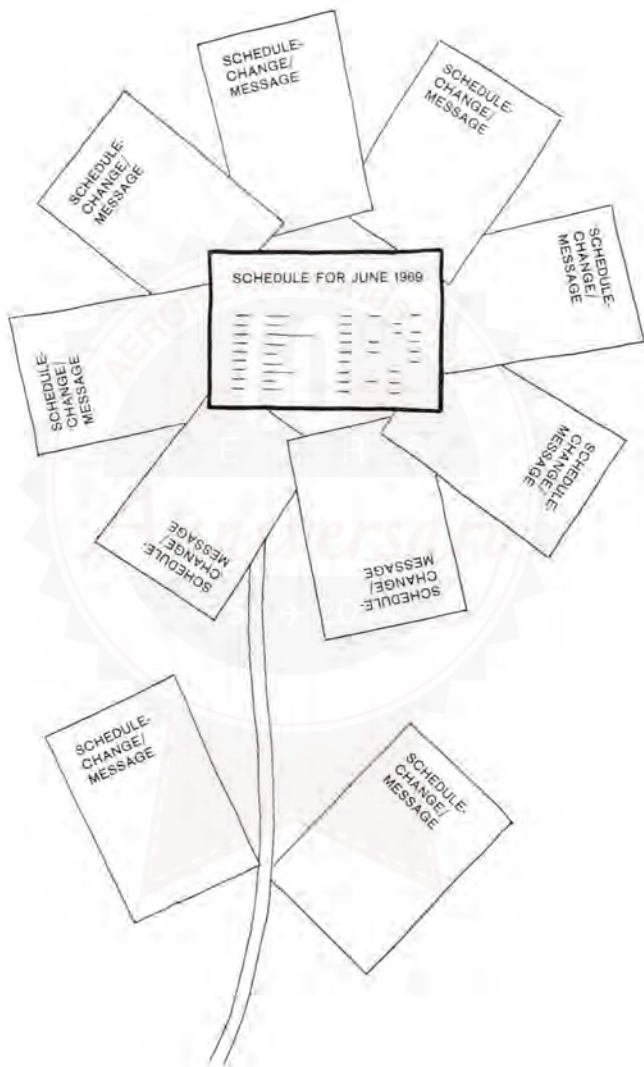
In der letzten Ausgabe der Rundschau wurden unter «Neuaufnahmen» die zu den Photos der Herren Dieter Schlund und Samuel Vogt gehörigen Namenstexte leider verwechselt. Der fehlbare Setzerlehrling entschuldigt sich und bittet um wohlwollendes Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen Dr. W. Huber



# Sag's mit Blumen!

Auch ein Kommentar zur Einsatzliste Juni



## Dear Members

With the vote for or against Integration of the two Associations coming up in the near future this may well be the last newsletter of FPAS as an independent body. The ballot is expected to be at the end of August with another General Meeting scheduled for the 5th of that month. Two letters on the subject of «Integration versus Disintegration» have been received and conclude the newsletter. The anti-integrationists appear to be better with the word than the pen as they have not been forthcoming.

Although we, as crew members, are supposed to be familiar with all the P.I.H. I wonder how many have tried to read the entire chapter on Flight and Duty Time Regulations. There is a definite tendency to drop off after the confusion of the first few pages; at the moment 28 blue sides and 3 yellow. The latter appear every time the schedule doesn't quite fit the regulations and there isn't time to make a new blue page. We have pleaded for years that the schedules be tailored to fit the regulations and not vice versa. Such is our power you can see the result. As, from the beginning of this year, the Sectors in Swissair don't mean much anymore, now is the time to take the whole chapter and confine it to the wastepaper basket and hope it will rest unremembered.

Statistically, although most of us shouldn't be seeing the Geneva Airports Crew Hotel

too much per month, with the recently opened major highway, the noise problem is becoming acute. If you happen to close the window in one of the rooms you will find that the noise becomes bearable. In fact the windows are supposedly of a special design for that purpose. Unfortunately with the window closed the oxygen supply fails after two or three hours. After a couple of nights or days alternating the window position one can't wonder why the Captain can be seen nodding off on final approach. A simple ventilation system wouldn't cost too much per room relative to the cost of keeping us there. The condition in the lobby in the Winter time is the reverse to that of the rooms. As everybody else has automatic doors these might save us, the staff particularly, from freezing to death in the Winter time.

This is pink slip time. I have yet to meet anyone who has broken my record of 26 for a month (June 1962). Indeed it was a wonder that I arrived for the correct flights. There was a case recently when one of our members didn't. Whether the slip was mislaid or never written remains in doubt. These things should be in duplicate and signed for or another system devised.

Of the fringe benefits offered by Swissair the most valuable recently received is the free Alka Seltzer supply. Included in your «Doctor's Kit» are plenty of white re-order slips. The service is prompt! A.T.A.

## Integration

The situation following the information meetings is interesting, if not particularly illuminating.

On the one hand, Swissair and Aeropers are preparing to break with tradition and to offer a form of employment security to non-Swiss crewmembers. This situation is unique, and there are therefore no procedural precedents.

On the other hand, experience has made FPAS members highly sensitive to the fine print of contracts and agreements, and in the new working agreement the escape clauses lie thick on the ground.

The overriding issue for FPAS is, of course, the OASF. Owing to Swiss Law, there can be no takeover or change in the Fund by parties other than the members themselves. This means that the Fund must continue as at present, and this point is quite clear.

The Severance Pay cannot be guaranteed, but neither is it guaranteed in the present contract.

The Gratuity has gone to pay for the increase in the Loss of Licence Insurance, and the payment of outstanding sums will be made only into a Fund.

There is no guarantee that once layoffs take place, FPAS members would be rehired. This is also the case with the present contract.

There has been much oratory on the subject of Trust, Confidence, Goodwill, Working Together, and if you don't like it here, go elsewhere.

The principles underlying Integration, which are, equal treatment of crewmembers regardless of nationality, reverse order of seniority for layoffs, payment of severance pay, maintenance of OASF in present form, and maintenance of transportation concessions, were all agreed verbally by the Swissair spokesman. However, when pressed to place these points on one piece of

paper as guidelines for future contracts, he refused, thus undermining some of the confidence on which so much eloquence had been expended.

So, you pay your money and you take your choice, and it would be a perceptive gentleman indeed who would predict the outcome of the voting. The writer's view is that there is little to choose between the present and projected agreements, now that the OASF is no longer an issue. However, whereas the Integration offers a reasonable development potential, a separate FPAS does not. MCS

## The Case for Integration

No-one doubts that the coming vote for or against integration is probably the most important one we in FPAS will ever have, but I have the feeling that too much stress is given to their views on what is lost to us in case of integration, and not nearly enough on the results, to FPAS of a «No» vote.

For example:

1. We are going to lose our identity and strength. What identity, and what strength? We, as members of FPAS have always known that our flight and duty time limitations regularly provide a good cause for a laugh by some of our more sophisticated brethren in other Companies, but was our identity and strength able to do anything about it?

We all know that the present system of operation in and out of Geneva with Zurich based crews is wasteful and uneconomic; in fact we have even been informed that the need is in no way operational, but political and I haven't been aware of any improvement despite our identity and strength. How then can we lose something we have never had?

2. The monies accumulated in the OASF Fund will be controlled by the Swiss Association. I fail to see how this can come about when we consider that the OASF is a properly constituted investment body whose directors and the rights thereof are clearly stated in accordance with Swiss law and loss of control of the funds in this corporate body constitutes an infringement of the law just as it would if the funds fell into the hands of an individual. Furthermore, as an additional safeguard, the Company has agreed to clearly state that the OASF will in no way be changed and those that want to avail themselves of it will be free to do so. Only when these assurances are not clearly stated would this justify a «No» note on this count.

3. The moment we have signed, the Swiss will change the law regarding last in — first out. Possibly, but remember they don't have to wait till then to change this or any other law. The important thing is they have agreed to incorporate this principal in our working agreement and the value of this clause cannot be overestimated when one considers the general xenophobia that exists in this Country despite the earnest appeals to the contrary on the parts of Bundesrat Schaffner and Bundesrat Celio, and having agreed to include these principles, it will not be easy for anybody to deny them in the future. It is in writing, and this in itself is something and don't forget that it comes into force **only** if we agree to integration. Until then we don't have it, so therefore we cannot lose something we have never had.

There are other reasons why we should not accept the proposal, according to the «No» supporters. The fact that we have not seen the Aeropers constitution (how many of us could read it if we had). The meetings will be conducted in German — (true, but this will only affect the one quarter to one third of our existing membership who come to our own meetings which in-

identally are conducted in a kind of English) and furthermore any controversial matters affecting the non-Swiss members of the new Aeropers will be discussed by a committee formed from that membership, without interference from the Swiss majority, for the simple reason that they are of no concern to them and do not affect the Association as a whole, and finally that hardy perennial, the fact that the Swiss pilots who for so long have so heartily disliked us, now want to do a complete about-face and embrace us as brothers. Nonsense; it takes longer than that in Switzerland, but at least it shows that they seem to recognise the undoubted benefits of one single Association before some of us do and I for my part sincerely believe that there is on the part of our Swiss colleagues a genuine desire to co-operate with us, for the mutual benefit of us all.

Finally, let me hark back to my opening paragraph wherein I stated that not enough attention had been directed to the possible consequences of a «No» vote. What, for example, is to stop the existing Aeropers from throwing open membership to all those of our members who vote for integration, together with some suitable incentive to render such membership attractive to our present members?

And supposing, in this case, up to half (not impossible) of our existing members decide to leave FPAS and join Aeropers? That's not going to do an awful lot for our identity and strength is it? And, when at a later date we, as we would reasonably have to do, realise the futility of maintaining a separate Association in name only, could we reasonably expect the same conditions as are offered now? Of course not.

Therefore let us use to our best advantage the identity and strength we do have and accept integration from strength and not be forced subsequently to accept something less from weakness. Let us for once,

give our Swiss colleagues the benefit of the doubt if doubt there is. It is a common belief that history takes longer to happen in Switzerland than anywhere else in the World, but no one can deny it does eventually happen and I think it is happening now.

Don't forget that the existing distrust of foreigners is only the 20th Century manifestation of one of the major pillars on which this country where we find ourselves, was founded so long ago. That is, a sworn determination to be rid for all time of all foreign influences and exploi-

tation and to remain fiercely independent. Without this constant vigilance against foreign influence the country would have ceased to exist during one of the many upheavals which have taken place throughout history in this part of the World. Recognise this fact and respect it and the wall between our two groups will immediately crumble and a vote for integration will be seen in it's true perspective — that of a vote for progress and co-operation and properly handled, more identity and strength than we have ever dreamed possible.

J. Sterndale



## Erich Hofer †



Heute lag dieses Erinnerungsfoto in meinem Postfach. Wenn ich Erich Hofers vertrautes Gesicht betrachte, kann ich kaum glauben, dass er bereits seit über drei Monaten nicht mehr unter uns weilt. Im Gegenteil, man hat das Gefühl, man werde ihm morgen wieder begegnen: im Crew Control, in Genf, im IT in Dübendorf oder sonst irgendwo. Er gehörte zur Fliegerei, denn er war überall aktiv mit dabei. Als er beispielsweise vor zwei Jahren an der Flugwaffenmeisterschaft zur Siegermannschaft der Fliegerstaffel 10 gehörte, steckte er hier bei der Swissair gerade mitten in seinem Caravelle-Upgrading. Jeder andere hätte während einer beruflichen Hochdruckperiode keine Zeit gefunden, ein zusätzliches militärisches Training auf sich zu nehmen. Nicht so Erich; «me wird tänk öppis müeso mache», lautete trocken seine Devise, die er überall so erfolgreich anwandte. Ja, er war einer, der überall zupackte, ohne viel Aufhebens zu machen; und alles, was er in seine kräftigen Hände nahm, wurde hundertprozentig ausgeführt.

«Me wird tänk öppis müese mache», sagte er innerlich nicht nur damals, als ihn die Swissair nach erstaunlich kurzer Zeit zum Caravelle-Fluglehrer und Checkpiloten er-

nannte, sondern auch wenn er sich den Familien seiner verunglückten Fliegerkameraden annahm; wenn er den Winterthurer Segelfliegern auch weiterhin als Fluglehrer diente und als er schliesslich in den Mirage-UK aufgeboden wurde. Wer nun aber glaubt, Erich sei nur mit der Fliegerei verheiratet gewesen, irrt sich gewaltig, denn er führte mit seiner heute schwergeprüften Gattin eine glückliche Ehe. Auch seinen vier fröhlichen Kindern widmete er sich trotz beruflichen und anderen Pflichten gern und oft. Er verstand es eben, seine Zeit einzuteilen und zu nützen.

Es ist nun genau ein Jahr her, seit er mit seinen Lieben eine Ferienwanderung im Jura unternahm, während wir, seine Staffelmkameraden, in Dübendorf einen TK absolvierten. Eines Morgens erhielten wir seinen Anruf aus dem Jura, er plane heute eine Tour auf den Chasseron und könnte dort, falls dies im Rahmen des Tagesbefehls erwünscht sei, bei einem Kampfprofil-Navigationsflug als unparteiischer Zeitnehmer wirken. Gesagt, getan! Nach zweistündiger gründlicher Vorbereitung starteten wir einzeln zu dieser für uns obligatorischen Übung und versuchten, nach Erledigung verschiedener Aufklärungsaufträge, das

Endziel Chasseron sekundengenau zur vorausgerechneten Zeit zu überfliegen. Da stand Erich also auf dem Gipfel, in der rechten Hand die Stoppuhr, mit der linken winkend, daneben seine Familie — vorbei! Noch bevor wir wieder in Dübendorf gelandet waren, hatte er die Resultate telefonisch abgeliefert und seine Wanderung nach diesem fliegerischen Intermezzo fortgesetzt.

Erich hat in seinem — nach unserem Massstab zu kurzem — Leben viel erreicht. Seine aussergewöhnliche Karriere ist ihm aber keinen Millimeter in den Kopf gestiegen; er blieb seiner bodenständigen, trockenen Art treu. Für uns, die ihn heute vermissen, soll sein «Me wird tänk öppis müese mache!» nicht nur Erinnerung, sondern auch Verpflichtung sein. HH



MEDIZINALBAD  
**DUL-X**  
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 — Ebnet-Kappel



## Seniority = salary?

Dear A.S. the third,

My comments on «Seniority — wohin» have been rather sharp on purpose. I wanted people to sit up and think. I'm sorry to see that you felt obliged to defend the Aeropers-committee, they are quite aware of my feelings and quite capable of defending themselves. I'm sorry, because your only comment on the problem at hand was «what he says on 2- versus 4-engined captains is too silly to even discuss it». And that was just my purpose, let's hear your (and other pilots') view on it.

Do you think that a captain on a Vickers Vicount, or a DH Heron, should earn more nowadays than a SE-210 captain? Must we put a DC-10 captain below a DC-8-62 commander? Should we also ask 40% more salary for a B-747 captain than for a DC-8 captain? You have read that AS the first is for a (in the end) single salary-scale,

only because of the possibility of slow promotion later on. Apart from the problem of deciding how we can then fit in seniority-rights the problem remains: How much? Now you should realise that my remark which got your gander up was caused by the fact that we foreign pilots have a different provision for our old age than you have. When in 1965 Aeropers compromised with SWR on salary, accepting that we were being underpaid for 2 years, this probably helped to bring along the

revision of the VEF. But for us this meant less money to save.

Accepting a single salary-scale will be a big profit for a lot of people, **if** we realise how big a profit it is going to be to Swissair! The amount of conversions can be drastically reduced, it will in the first place be possible to promote co-pilots directly on the type they are flying. Secondly the oldest captains don't have to be converted to new types, SWR can let them «fade away» on their old equipment. Thirdly our B-747 pilots will be the cheapest in Europe, probably. This opens perspectives of flying the KSS-Boeings with Swissair-pilots. Our DC-8 and -10 pilots might be relatively expensive, but then SWR can always get cheap KS-pilots to do their job! Now, how are we going to figure out what our share should be of the savings SWR is making? Of course one shouldn't milk a cow until only blood runs, as AS the first said, but how far do **you** want to compromise? I **personally** am of the opinion that the «compromise» in the Algiers-boycott gave the terrorists the idea that they could safely shoot up an aircraft in ZRH, and morally I feel responsible for the death of the pilot involved. If you know anything of the IFALPA-Conference in Amsterdam you would know how much we, as a pilot-group, suffered because we were afraid to hurt SWR financially.

There are clearly 2 problems:

1. Do you want to get a single captains'-salary-scale?  
2. If so, how much? If no, what else?  
Finally, AS the third, you think that long-time-regulations should not be changed?  
The FDR's are now being discussed, art. 5.1.3 of the Seniority-Reglement will be

discussed finally, (FPAS brought that up 2 years ago). How did you like the change in the Free-II reg's? In aviation no regulation is permanent, you know?  
I hope this has helped to explain my feelings on the problem.  
Yours sincerely  
J. W. Elfving



## Warum noch länger zögern?

### **APOLLO**

#### **Wasserenthärter**

wirtschaftlicher, billiger, kompakt, modern

### **APOLLO**

#### **Wasserenthärter**

um Jahre voraus

Exklusiver 8-Zyklus-Regenerationsvorgang

Elektrisches MAGI-TROL-Ventil, einmalig auf dem Weltmarkt

Salzverbrauch bei besserer Leistung kleiner

### **SUNTHERM AG**

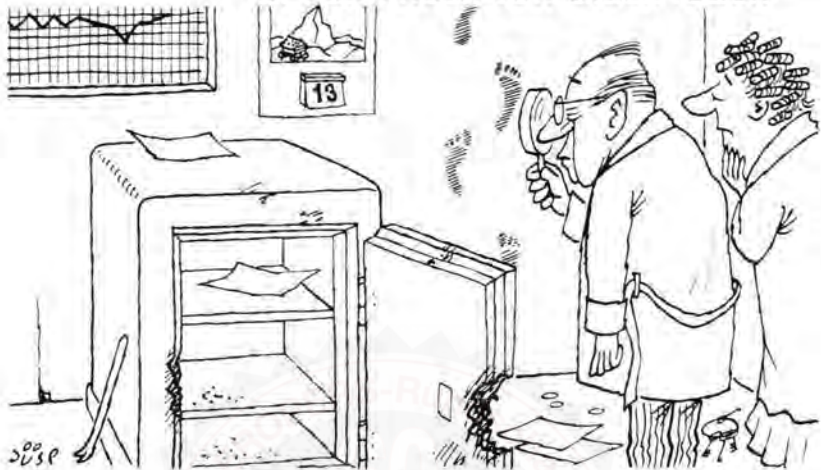
Beratung, Verkauf und Service  
8600 Dübendorf, Telefon (051) 85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie gültigen Spezialpreis

## Man sollte...

- es nicht für möglich halten, dass so viele uniformierte Swissair-Angestellte eigentlich ihren wahren Beruf verfehlt zu haben scheinen und nicht Polizist geworden sind. Nur so lässt es sich nämlich erklären, dass sie bei hochsommerlichem Wetter im vollen Kriegsschmuck, unter tief ins Gesicht gezogener Schirmmütze hervor strafende Blicke werfend, mit ihren Autos zur Arbeit fahren.
- sich einmal überlegen, ob ausserordentliche fliegerische Leistungen nicht mit Sonderprämien honoriert werden könnten, da bei gegenteiligen Vorkommnissen die Kürzung des Salärs bekanntlich nicht auf sich warten lässt.
- wie ein Kenner unserer vielschichtigen Probleme versichert, in der Aeropers nicht nur einen Juristen, sondern auch einen Psychiater beschäftigen ...
- eigentlich den Abtausch von Flügen oder Rotationen zwischen Crew-members nicht noch erschweren, weil sich bisher in dieser Sparte die Schnitzer der Besatzungsplanung mit gutem Willen und gesundem Menschenverstand zu jedermanns Zufriedenheit korrigieren liessen.
- nicht erstaunt sein, wenn sich sehr wenige Piloten bereitfinden, Werbevorträge über das Flughafen-Ausbauprojekt zu halten; fällt es doch schwer, etwas im Brustton der Überzeugung zu verkaufen, von dem man selbst alles andere als überzeugt ist.
- an dieser Stelle auch wirklich positive Dinge erwähnen, wie z. B. die Erhöhung des Displacements in Kloten von Fr. 4.70 auf Fr. 5,—!

Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er Amateurdetektiv  
und zweitens gut versichert

... durch unsere **kombinierte Hausratversicherung**. Sie bietet in einer einzigen Police vierfache Deckung: Schutz gegen Diebstahlschäden, gleichzeitig auch gegen Schäden durch Feuer und Elementarereignisse, Wasser und Glasbruch.

Diese Risiken können auch einzeln oder in beliebigen Kombinationen versichert werden, denn jede Police wird den Bedürfnissen und Wünschen des Kunden angepasst.

## NATIONAL-VERSICHERUNG

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

**Hauptagentur J. Kurer:**  
Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/84 47 77

## The Art of Counting Rivets

Reprinted from Shell Aviation News  
by Captain Ed Mack Miller, United Air Lines

**A Fligh Deck** is like the Orient. Everything is face. This is especially true in flight training, and more so in a DC8 than in a J3 Cub, where the novice doesn't have a reputation to uphold.

Since I took my first flying lesson 30 years ago, I've watched planes and aviation progress apace. One hundred mph became two, two became four, and four six, while test troupes were out there driving the X-models up to 4,000 mph. We've gotten rid of the open cockpit, exchanged propellers for jets, added retractable gears, pressurised cabins, and radar, and stuck fire cans on the tail.

But with all the quantum jumps, the sad fact is that flight instruction in some places has really progressed little beyond the days of the 'yell 'em cross-eyed' approach.

By a stroke of luck, when I decided to sacrifice my 1930 Model 'A' for \$ 85 worth of flying lessons, I started with an easy-going crew near Colorado Springs. At \$ 4 per hour for dual instruction their pay scale was hardly lavish. Yet they even gave a lot of their free time getting the message to us. And what we didn't get from them, we learned from the big, green CAA manual that was our Bible.

In spite of good intentions, there wasn't much science to our learning. The instructors were relaxed and good-natured, but hardly standardised. With one , if we flew the late afternoon period, our last act was to fly low over his trailer house while he climbed out on the strut and yelled to his wife to get dinner ready. My job was to hold the wings level, then pick up a little speed and cut the throttle just long enough for his shout to be heard.

Then War II happened. I tried to enter the RAF through the Clayton Knight Committee, but got turned down because I didn't have enough hours. So I joined the US Army Air Corps. And that's when I found out that not all instructors were the sweet troops my Colorado brethren were. For the first time I got my knees beat, by what is euphemistically called a 'joy stick'.

In the open-cockpit Ryan PT22 they had a one-way communication setup called the gosport system. It consisted of a speaker (the instructor's domain), a length of flex-tube, and a captive audience (the student) imprisoned between two headset doughnuts. This allowed unilateral communication, mostly in four-letter words. For accent, the instructor would suddenly sock your legs with the stick via his dual control. If

you still didn't admire his point, he would stick the sending end of his gosport out in the 100-mph breeze and clean your ears out. Very effective.

Military training, through Primary, Basic and Advanced, was mainly a parade of grim-faced civilians and officers who, seemingly, were trying to do something next to impossible: take the joy out of flying.

One instructor had a girl friend in the hill town of Oroville, California, who was a nurse in the local hospital. Almost the only instruction I got was in inverted flight. We would fly up and down the streets of Oroville, upside down, while I worked the wobble pump and pumped the primer to keep the wheezy old Wright engine from quitting. Delightful! Hanging from my seat belt with dirt from the floor falling up my twitching nostrils while I fought to keep the contents of my stomach down — or rather up, depending on your frame of reference.

This was instruction by terror. And I resolved that, if I ever got into the teacher's chair, I'd try to remember how the other guy felt.

By February of 1943 I was in that chair, instructing gunnery in AT6s, instruments in the Vultee, and multiengine transition in everything from the AT9 to the Avro Anson. We ground it out then, usually in half-day shifts, but sometimes for eight hours a day when weather forced us behind.

Though I tried valiantly to keep my promise to be patient and understanding with the never-ending procession of green cadets, I found soon enough that the weak point of teaching lies somewhere between boredom and overwork. I also found that all people are wired about the same. Few do better with a tongue-lashing, while praise, of course, works wonders.

No that I haven't had it up to here sometimes; or, hoarse and tired and maybe a little scared, haven't flown off the handle. Memory serves up the sight of a young

man I was trying to teach to taxi a twin Cessna AT17 Bobcat, a quarter of a century ago. As we did circle-eights on the ramp in front of the tower — to the student's discomfiture and my dismay and to everyone else's high glee — I unloaded on this fellow who was trying so hard. The next thing I realised was that my charge was quietly crying. I backed off fast, and I don't recall being that cruel since.

The one really important thing I've learned in all these hours of instructing is actually very simple: that a little humour goes a long way in a plane.

Good-humoured (but not spiteful) kidding is the best device I've found to get the point across to a fellow pilot. It can accomplish everything that sarcasm, screeching, and knuckleknocking can — without the painful side effects. Fortunately, the stick is now gone from the cockpit, and it's quite difficult to swing a yoke sideways to bang a guy's knobby kness. The passing of the open cockpit also took care of that other form of antediluvian torture, the gosport.

With a professional (and with many amateurs, for that matter), all that's ever needed is a reminder. If it can be done civilly or humorously, so much the better. The candidate will get the point.

Typical of the latter school was Carl Wood, my United instructor on the Boeing 720 some eight years ago. During one landing at San Francisco, his severest reprimand was, 'Hey, Dad, you're working too hard'. I got the message, But too many other instructors would have screamed versions of, 'Hey, bonebrain, if you keep rocking those ailerons when you hit, you'll knock off both outboard pods!' I can't stress the factor of humour enough.

If one of my captains in jet training forgets the gear on take-off, I sometimes take the long-winded approach: 'Ah, it's true that Lindbergh was able to make it across the

Atlantic in this configuration; however, recent advances in the state of the art make further progress with the present parasitic disadvantage not only outmoded and cumbersome, but also highly wasteful of fuel.'

Generally, the captain looks up from his instruments abashed for a second, then grins weakly and calls for gear up.

A shorter approach has the instructor say mildly: 'I think the gear is sufficiently cool now for retraction'. Since some models of the Boeing have had gear cooling problems in the past, this also makes a nice face-saving rationale for the errant pilot.

'Yeah,' he can fake it smoothly, 'should be cool enough now. Let's tuck it up.'

The finest troop I've ever flown with in this regard was veteran captain Del Clayton of Braniff. I was his co-pilot for many months during a four-year stint with Braniff after World War II. Del was (and I suppose still is) a rivet-counter. When you

made a mistake he'd look out his window and start counting the studs on the wings of the DC-3 — and there must be a million rivets on that big old barn door. In a few seconds you'd catch and correct your miscue, and he could look back inside again.

What a contrast he was to other pilots, who seemed to be circling mentally, vulture-like, awaiting your first false move. If the neophyte tuned 280 for 276 on the coffee grinder, he'd hear a quick cackle and then, 'Aha!' Caught again.

For years in airline instruction I felt alone and awkward espousing my own brand of teaching. I remember speaking up at an instructors' meeting for a quality I called 'compassion', without which I felt and still feel an instructor should not be launched into action. I was hooted down.

Some sadists seem to gravitate to flight instruction, and the business could do



## LA SUISSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft

Unfall-Versicherungs-Gesellschaft

Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht  
Motorfahrzeuge · Kautiön

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

Die LA SUISSE ist mitbeteiligt an der Kollektiv-Risiko-  
Lebensversicherung der «IGAP»

without them. They can ruin a good pilot's confidence. I don't want to put Mama and the kids on the plane of any pilot who isn't convinced he's the best there is. Nor do I want to be messing around in the murk with a guy up front who isn't too sure he can make it.

The most satisfying personal triumphs I've had over a lifetime of instructing have been in reclaiming pilots who had temporarily lost their self-assurance, and getting them jetrated.

In the early days of jet transition (to the DC8), senior captains came to training with fingernails making little half moons in their palms. They hadn't taken training in anything for a decade, knew they weren't getting any younger, and had real doubts about whether they could handle this new, 'wickedly fast and tricky piece of flying machinery'. Part of the problem was with the airlines themselves. Getting ready for the jet age for several years, everyone began to think of the jets as space ships.

By the time senior captains got into them, they were so tense that many forgot these were just nice new airplanes, with fewer gadgets, and were quite simply controlled by — yes, wheel and rudder.

The FAA was wound up too tightly also. And the result was that the new generation of jet pilots was put through mazes and obstacle courses that were ridiculous. Everyone was only trying to do his job well, but the product was a reign of terror.

At about this time (1960) I wrote some recommendations to my company because, having flown jets previously in the military, I thought the airlines were preceeding about 180° off course. There was poor standardisation; trainees were forced to fly rating flights the way they thought inspectors wanted, rather than the way they thought best; too much stress in ground school was being placed on nuts and bolts rather than on operational knowledge of systems; and training involved cadet-type treatment of

people who had spent long years building an airline, and deserved better.

Instead, I felt that the 'filling squares' philosophy should be scrapped; that dangerous manoeuvres (two-engine landings, full stalls, and so on) should be eliminated; and that greater accent be placed on putting students at ease rather than glorifying a military-style student-instructor relationship. I also emphasised that a man should be able to have a few bad days in succession — where he makes small, non-dangerous errors — without feeling his career is in jeopardy.

Here, verbatim, is the final recommendation, which I feel is no less true today: 'Realisation by the company and FAA that a rating or proficiency check is an artificial thing, in which the captain being checked is emasculated command-wise by having two other people (company and FAA check pilots) on board with more command than he. Rating rides have little to do with the man's ability at his regular livelihood, line flying'.

Over the years, most of these complaints have been modified or rectified. One great advance has been the wane of the cadet approach to airline training. It was never valid, anyhow. Perhaps it can be justified (and I'm not sure of this) for someone new in aviation — 'to see if he has it'. But, surely, the man who has been a pro for years, who has never scratched a plane, deserves to be treated as an equal when merely transitioning from one type to another.

In this area, I've never felt the system of checking in the US reflects the age-old, Anglo-Saxon system of jurisprudence we claim to admire. I've never thought having a 4,000-hour FAA examiner check a 20,000-hour airline pilot equals 'a jury of peers'. But, on the other hand, where would the FAA find 20,000-hour pilots to employ? One solution might be to give such FAA flying jobs to airline captains retiring at



age 60, assuming they still met the physical requirements.

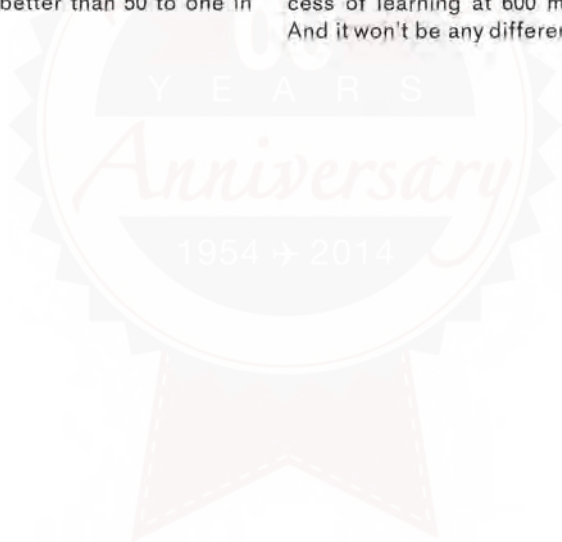
Overall, compassion has replaced terror in the airline training operations I'm familiar with today. But I fear there are still some pockets of resistance, especially at the lower end of civil and military aviation, where the old cat-o'-nine-tails instructing survives. Somewhat belatedly, though, the 'talk end' of flying is catching up with the fast-moving technology.

I have my own techniques, time proved, for putting a pilot at ease — and every instructor can and should devise these. For instance, with a captain transitioning from pistons to jets, I usually start by offering to bet him a new Cadillac that he doesn't leave without the rating. After the initial shock, I explain that all but two of my candidates have walked off with a jet ticket and the odds are better than 50 to one in my favour.

He thinks it over, briefly. (Needless to add, I'm still driving this very nice Plymouth). Already his morale starts to rise. The key is in letting him know you're on his side. The rest is a piece of cake, a building process of kidding about mistakes and paying solid gold compliments for good performance. You don't have to nurse a pilot; you can demand even higher standards. You just have to be considerate about it.

I'd like to see the FAA Centre at Oklahoma City do some research and come up with some affirmative volumes on using humour in teaching. But if the instructor doesn't have a sense of humour, let him just be kind and patient. I'm convinced there's no other way.

People learn best when they're relaxed and receptive. A little humour — and knowing when to count rivets — makes the process of learning at 600 mph a lot easier. And it won't be any different at 1,800 mph.



## Finite domanda riposo!

Ein nicht unbeträchtlicher Teil unserer Swissair-Piloten-Zunft hat sein fliegerisches Rüstzeug im Miliandär erworben, vermutlich sogar die Mehrheit. Ohne unsern in zivilen Gärten gewachsenen Berufskollegen einen **noch** grösseren Minderwertigkeitskomplex aufkotzieren zu wollen, glaubt der Schreibende, dass dieser unser feldgrauer Bildungsweg der schlechtesten einer nicht war. Um mir indessen nicht auf Lebzeiten den unversöhnlichen Zorn sämtlicher Nichtmilitärpiloten zuzuziehen, beeile ich mich, festzuhalten, dass die Erfahrung längst gezeigt und bewiesen hat, dass die aus zivilen Jagdgründen stammenden Verkehrspiloten mindestens ebensogute, wenn nicht gar noch bessere Flugkapitäne als wir geworden sind. Damit mir nun dieser, zivil gesehen, positive Nachsatz seinerseits nicht zum militärischen Fallstrick werden möge, beeile ich mich ebenso sehr, nachzutragen, dass die spezifisch militärischen Qualitäten eines Piloten im zivilen Sektor eben nur sehr bedingt zur Geltung kommen. Mit dieser hoffentlich genügend diplomatisch formulierten Feststellung entschlage ich mich dieses heiklen Themas, zumal es eigentlich gar nie in meiner Absicht lag, mich darüber zu äussern.

Wie dem auch sei, jedenfalls glaube ich nicht, militärische Geheimnisse preiszugeben, wenn ich Ihnen gestehe, dass die schweizerische Fliegertruppe auf den 1. 7.

1969 die englische Radiotelefonie einführt. Natürlich nur im Rahmen der Flugsicherung und zwar im Hinblick auf die immer enger werdende Zusammenarbeit der zivilen und militärischen Verkehrsleitstellen, wie es so schön heisst. Bisher bedienten wir uns nämlich (und damit begeben sich vermutlich wieder hart an die Grenze des landesverräterischen Glatteises!) bei der Erfüllung unserer Dienstpflichten auf unsern polyvalenten Waffensystemen in Sachen Fliegerfunksprache des Bambini-Codes, h. h. eines aus allen vier Landessprachen zusammengesetzten Gemisches italo-schweizerischer Prägung, welches jeden möglichen Feind in den Zustand heillosen babylonischer Sprachverwirrung gestürzt hätte. Und trotzdem musste man ihn gern bekommen, unsern Spaghetti-Code, der mit seinen vielen Vokalen und prägnanten Kurzformen halt eben doch eine gut verständliche Terminologie war, resp. immer noch ist.

Trotzdem hat die Einführung der englischen Voice im Militär bei uns Swissair-Miliz-Militärpiloten grösstenteils Beifall ausgelöst, bot sie uns doch die angenehme Gelegenheit, von nun an auch in den TK und im IT am Funk so zu schwatzen, wie uns der zivilfliegerische Schnabel mit den Jahren gewachsen ist. Jedermann erhielt frühzeitig ein provisorisches Reglement, welches sich bei oberflächlicher Durchsicht als ein Konzentrat der uns geläufigen englischen

Flugsicherungs-Redewendungen entpupp-  
te. Ein beiliegender Befehl empfahl unter  
anderem den Milizpiloten, ausserdienst-  
lich einen Kurs zur Erlangung des «Einge-  
schränkten Radiotelefonieausweises» zu  
besuchen. Bei fehlender Gelegenheit seien  
die verlangten Kenntnisse durch Selbst-  
studium oder durch Mithilfe von uns Linien-  
piloten zu erwerben. Im allerletzten Passus  
war noch etwas von einer Zulassungsprü-  
fung die Rede, von welcher wir Linien-  
piloten, die wir ja schon seit Jahren und  
Jahrzehnten in englischen Zungen redeten  
und daher im Militär als Fachleute dieser  
Sparte galten, uns selbstverständlich dis-  
pensiert wähten; erlaubt uns doch der  
ehemals mühsam erworbene «Erweiterte  
Internationale Radiotelefonieausweis», auf  
sämtlichen internationalen Flugplätzen der  
Welt — von Chicago über Hongkong bis  
Tokyo, von Helsinki über Khartum via Jo-  
hannesburg, ja selbst hinter dem Vorhang  
— ohne weiteres anzufliegen. Nun, wir  
hatten unsere leichtsinnige Rechnung ohne  
den militärischen Wirt gemacht, denn die  
Einführung der englischen Funksprache ist  
eine zu ernste Sache, als dass man eine  
ganze, privilegierte Gruppe einfach prü-  
fungsfrei auf die militärische Flugsicherung  
loslassen dürfte!

Wir, die wir vor bald zwei Jahrzehnten un-  
bedingten militärischen Gehorsam erlernt  
hatten, setzten uns also eines Abends in  
strammer Haltung hin, um die 38 beidsei-  
tig bedruckten A4-Seiten geistig zu ver-  
raften. Zugegeben, beim missweisenden  
Kurs über Grund war ich nicht mehr ganz  
sicher, ferner lernte ich, dass Hauptfahr-  
werk mainwheel und Landerichtung runway  
in use heisse; des weitern gab es landing  
instructons; unser altvertrautes «ufn» wurde  
mit until further advised übersetzt und die  
gute fullstop landing hiess zu deutsch Ab-  
schlusslandung, die surch mission nahe-  
liegenderweise Sucheinsatz. Sonst aber

stimmt das meiste, und schliesslich han-  
delte es sich ja nur um provisorische Un-  
terlagen. Meine mich innig liebende Gattin,  
die in den 13 Ehejahren gelernt hat, mich  
nicht mehr aus-, sondern abzufragen, tat  
dies in gewohnt brillant-pedantischer Art  
und Weise, wohl wissend, dass im Militär  
nur die wörtliche, gedruckte Übersetzung  
als richtig akzeptiert wird und mein:  
«man kann es aber auch noch anders sagen»  
als fadenscheinige faule Ausrede taxiert  
würde. Wie goldrichtig hat doch mein  
teures Weib diese Tatsache intuitiv er-  
fühlt! Ihre eiserne Konsequenz führte mich  
anderntags an der zweistündigen Prüfung  
zum Erfolg. Der praktische Teil war rea-  
listisch und ganz glatt, beim schriftlichen  
glänzte ich sogar mit null Fehlern und bin  
heute dermassen stolz darauf, dass ich es  
in der Zeitung schreibe. Schliesslich darf  
ich es auch sagen, wenn ich einmal saugt  
bin; andere praktizieren diese Übung ja  
tächlich!

Nun wird also auch im Militär tapfer ge-  
voicet, die Linienpilotenprotestwelle hat  
sich inzwischen wieder gelegt und einer  
(eben ich!) hat es «ihnen» sogar gesagt.  
In der Praxis sind wir damit der überall so  
dringenden Koordination der zivilen und  
militärischen Flugsicherung einen grossen  
Schritt näher gekommen. Es ist erfreulich,  
dass in der Schweiz schon heute militäri-  
sche und zivile Radarkontrolleure neben-  
einander am selben Schirm sitzen und dass  
es noch besser kommen wird. Es ist umso  
erfreulicher, weil die schweizerische Flug-  
sicherung hier eine weltweite Pionierlei-  
stung vollbringt, die der Flugsicherheit al-  
ler dient.

Und angesichts einer doch eher seltenen  
schweizerischen Pioniertat reut mich die  
Zeit, die ich für das Lernen, für die Prü-  
fung und für das Schreiben dieses Elabo-  
rates aufgewendet habe, plötzlich nur noch  
halb.

HH

## Goldstock hell

So hat unser unvergesslicher **Ruedi Widmer** das Problem der Seniority schon in der Oktober-Rundschau 1962 kommentiert:

«Goldstock hell» heisst der Slogan  
einer neuen Gondelbahn  
Dank Masten, Kabeln, Rollen, Weichen  
lässt sich ein Höhepunkt bequem erreichen.  
— Mit Umsteigen —

Wer Goldstock vor dem Fremdenrummel kannte,  
ihn gerne einen strengen Hoger nannte.  
Der Fortschritt hat oben sein Plateau erweitert,  
die Wirtschaft den Service der Gäste erleichtert.  
— Halbautomatisch —

Der einzige Nachteil: Zwischenhalt machen,  
deswegen passieren da immer so Sachen.  
Tcuristen z. B. können hier Billette kaufen  
Umsteiger warten — oder zu Fuss weiter laufen.  
— Knurrend und murrend —

Die Verkehrskontrolle wird dadurch erschwert,  
noch kein System hat sich so richtig bewährt.  
Wie im Stossbetrieb die Ordnung so sei?  
Frag' nicht, die nächste Gondel ist frei?  
— Ellbogen raus —

Der Rummel der Saison ist wieder vorbei —  
es hatte heuer viel Neureiche dabei.  
Der Anteil der Fremden war wie gewöhnlich,  
die Stimmung beim Umsteigen wenig versöhnlich.  
— Bilanz der Bahn aber gut —

Inversionen bilden Nebelschichten  
um hauptsächlich nach unten zu dichten,  
was wiederum das Fussvolk lockt  
beneidend den, der oben hockt.

— Oben, links —

Gondelbahnen sind so populär  
wie rascher Anstieg im fixen Salär.  
Und da erklärt sich Goldstock «besetzt»,  
die Herren vom Fussvolk sind tief verletzt.

— Hauen ab, statt zu warten —

Oben auf dem Berg ein leichtes Gewühle,  
stiller Kampf um zu wenig Liegestühle.  
Auf Gäste soll man Rücksicht nehmen  
sich selbst mit einem Stehplatz bequemen.

— Sonne hat es für alle —

Vielfalt an Sprachen und Tönen  
trotz Mehrheit an Tellensöhnen.  
Grosse Unterschiede gibt es da nicht,  
alle wollen ein braunes Gesicht.

— Manche auch eine Zunge —

Es bläst leichter Föhn  
Das Wetter bleibt schön  
Der Parkplatz ist voll  
Goldstück macht Übersoll.

— Stockungen unvermeidlich —

Q.

## Die Geschwindigkeitsbeschränkung aus der «Vogelschau» von Thomas Bircher

Warum fahren wir Auto? Nüchtern betrachtet, um von A nach B zu gelangen. In einer gewissen Zeit. Dividieren wir die benötigte Distanz durch diese Zeit, so erhalten wir eine gewisse Geschwindigkeit. Die zu fahrende Durchschnittsgeschwindigkeit. Das geht dem Vogel nicht anders, denn einer der ersten Lehrsätze heisst: Fliegen ist Geschwindigkeit! Fährt ein Vogel zu langsam, dann stürzt er einfach ab. Fliegt ein Motorwagen zu langsam, dann wird er zum Kopf. Nämlich zum

Kopf einer Schlange, deren Mitglieder ihn nicht so schnell vergessen werden, es sei denn, sie können austreten aus der Mitgliedschaft. Da machen sie sich aber unbeliebt, nämlich bei der Gegenschlange. Besteigen wir einen Vogel, lassen wir uns über die Lande tragen, die Schweiz, Frankreich, England, Nordamerika, Brasilien, überall ist diese Schlangenart zu finden. Am besten lässt sie sich in der Dämmerung oder bei Nacht beobachten, von vorne weiss, von hinten rot, pulsierend, blinkend, rauchend, schabend, knackend. In vielen Fällen rasch wachsend, Glied um Glied ansetzend, und keiner, keiner fand bis jetzt ein Vertilgungsmittel; ausser Ces Keiser, erinnern Sie sich an den grossen Frass, im Jahre des Wurms, anno Vermicelle?

Der Autor, selbst eine Art Vogelmensch, erlebt viele Schlangen von Berufes wegen, sei's als «Beobachter» an Bord eines Swissair-Jets, sei's als Mitglied, nach der Arbeit bei der Fahrt ins Hotel.

Und da sinnierten wir eines Tages: wie wäre es, wenn alle erdgebundenen Mitglieder der Autoschlangen eines Tages selbst zu Ornithologen würden, sich die Sache «von höherer Warte» einmal betrachten würden. Man braucht deshalb nicht Charles Raedersdorf zu heissen, der Aero-Club heisst sicherlich alle herzlich willkommen, die Lust auf ein solches Experiment hätten; oha, ich schweife ab,

**Die besten Jahre**

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

**Granoton**

Erhältlich in Reformhäusern,  
Drogen und Apotheken

BIOREX AG EBNAT-KÄPPEL

Kampf der Schlangen! (Auto-) ja, (denn nichts gegen die netten Tierchen, ich bin ausgesprochener Tierfreund, selbst eine Art... siehe oben).

Schreiben doch in der «Tat» vom 22. 5. viele, viel kompetentere, ja sogar Fachleute; ich zitiere Dr. Johannes Uhlig: «Die Vermutung, dass die Engländer aus einem gewissen Phlegma heraus ohnehin vorsichtig und verhältnismässig langsam fahren, erweist sich nach unserer Erfahrung von Jahr zu Jahr als weniger richtig. Vorwiegend sind es aber junge Leute, die durch einen sportlich-forschen, mit andern Worten: rücksichtslosen Fahrstil in England auffallen».

Jung = sportlich-forsch = rücksichtslos. Dies nur ein Beispiel unter vielen, und ein weiterer Grund für die Jungen, sich schön

stille zu halten, und die Bewunderung für das Establishment auf sich einwirken zu lassen, viel eher aber bringt ein solch sportlich-forscher Schreibstil viele junge, denkende, kombinierende und folgernde Leute in einem Anlauf auf die Palme.

Ähhh — nichts gegen Kokosnüsse.

Ist 50 km/h innerorts ein Allheilmittel?

Diese Frage ist momentan im Munde aller 5,5 Millionen Schweizer Verkehrsexperten, warum also nicht in den Typen meiner Schreibmaschine?

**Glauben wir an das Ziel:** Autofahren sei nüchtern von A nach B zu gelangen, dazu noch unverletzt und/oder lebend.

Glauben wir weiter: Das Autofahren ist etwas schönes, erhöht die Freude am Leben.

Glauben wir nicht: Das Autofahren reagiert Komplexe ab, erhöht das Wertgefühl

# Kenner kennen

# KENT

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



des Menschen, ist ein Statussymbol, obwohl sich diese Tatsachen leicht beweisen liessen, am besten durch einen Psychopathen.

Zur Sache: Wie erhalten wir den Verkehr flüssig, trotz allen Tafelwäldern, Verboten, Stockungen?

Theoretisch, am Beispiel der Physik betrachtet, ist die Sache recht einfach, wie heute jedes Kind weiss:

Wird die Röhre enger, dann wächst die Geschwindigkeit automatisch, das Wasser kommt durch. Doch lassen sich Autos leider schlecht mit Wasser vergleichen, besonders der VW, sodass wir daran gehen müssen, den Verkehr in Bahnen zu lenken, zu regeln.

Der bequemste Weg der Regelung ist das Verbot, denn was verboten ist, geschieht nicht, und wo nichts geschieht, kann auch nichts geschehen; ausser es geschehe.

Spezifischer: Eine Geschwindigkeit lässt sich nicht verbieten, sonst hätten wir die Situation wie am Bellevue um 12 wo alles nur noch herumsteht, mit andern Worten der Verkehr komplett darniederliegt, also eigentlich gar nicht mehr existiert. Also

wird sie beschränkt, die Geschwindigkeit. Der Weg des Verbotes ist einfach, bequem, und deshalb von bestimmten Organen der Exekutive sehr gerne angewandt (von denen, die sich jetzt betroffen fühlen), führt jedoch, da oft nicht verstanden oder durchschaut, zu vielfach berechtigtem, gesteigertem Zorn der «denkenden Schicht», womöglich sogar zur Opposition, im günstigsten Fall jedoch sogar einmal zur Neuüberprüfung und zur Mitarbeit. Letzteres jedoch setzt nun einfach Verständnis beim Establishment voraus, eine heute sehr umstrittene und noch unbewiesene These. Pardon, ich schweife schon wieder ab, es ist so schwer heute, einen Gedanken gerade fertig zu denken bei all diesen Ablenkungen; Fussball, Apollo 10, De Gaulle, Wilson und AFM; pardon schon wieder, nun aber endgültig zurück zum Thema: Verkehrssicherheit durch angepasste Geschwindigkeit, ich werde es behandeln sobald die Direktübertragung: «Oh, Wallis, Du Olympialand» (Satellitenbild für Zürich), meinen Flimmerschirm fertig berieselt hat.

Fortsetzung folgt

1954 → 2014



## Ich hab noch einen Koffer ...

Ich hab' noch einen Koffer, der zu gross.  
Ich frag' die Swissair: ach, was mach ich bloss  
Mit meinen Hemden?  
Wo soll das enden,  
Wenn man die Koffergrösse vorschreibt rigoros?

Die Short-range-Übernachterei in Genf  
fünfmal pro Woche ist gewiss ein Senf.  
Nur braucht man leider  
Zivile Kleider,  
Ob man in New York, Tokyo oder nur in Genf.

Im hohen Norden ist es öfters kalt.  
In Zukunft, da erkältet man sich halt,  
Weil warme Kleider  
Nun eben leider  
den Mini-Koffer sprengen mit Gewalt.

Mein Koffer und auch ich verstehen nicht  
Die doppelte Moral von der Geschicht,  
Sind doch Sektoren  
Nur Teilfaktoren  
Für Kofferlänge, -breite, -höhe und -gewicht!

Olè!

# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

### Vorstand

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

### Sekretariat

Dr. W. Huber (privat 96 18 54)  
Frau N. Grösch-Bonhöte (privat 80 24 81)  
Rietstrasse 17, 8152 Glattbrugg  
Telefon 83 48 91 und 83 48 38  
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

### Kontrollstelle

K. Linggi, P. Gass

### 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

Vakant

### Stimmzähler

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

### IGAP

Präsident: K. Rutishauser  
Vizepräsident: P. Habegger  
Geschäftsführer: Dr. W. Huber

### «Rundschau»-Redaktion

Dr. W. Huber, H. Hürzeler, A. Atkins

### Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz  
R. Schilliger, H. Dietschi,  
P. Habegger: DC-8 (NA/SA)  
W. Meyer: CV-990 (AF/EU)  
FA vakant R. Jenny (ME)  
E. Heusser: SE-210/DC-9  
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. W. Huber
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	Dr. W. Huber
B, C	F. Stadelmann
D	L. Ritzli
E	W. Busenhardt

### Flugsicherheits-Kommission

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

### Dachverband / AP-Delegation

A. Sooder (Präsident)	F. Stadelmann
E. Schadegg	Dr. W. Huber

### «Romands»

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



