



**1/72**

**Januar/Februar 1972**

**aeropers rundschau**

Offiz. Organ der Vereinig. des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt — Contents — Sommaire	Seite/Page
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	7
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	14
The Legal Status of the Aircraft Commander	18
Security	20
Es war einmal . . .	21
Prof. Dr. Ing. h.c. Ed. Amstutz im Ruhestand	24
Man sollte . . .	28
From other publications	29
Integration	34

**Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 4. März 1972**

**Redaktion:**

M. Cross  
R. Schumacher  
Dr. W. Huber

**Versand:**

Sekr. Aeropers  
Postfach 83  
8058 Zürich-Flughafen  
Telefon 84 65 15

**Druck:**

Wettlin & Co.  
Buchdruck  
Rosengartenstr. 5  
8037 Zürich  
Telefon 051 44 47 44

**AEG**

## Der stärkste Schlagbohrer der Welt mit Electronic: Der neue SB 2E-600



600-Watt-Motor und ausgereifte  
Electronic sorgen für konstante Kraft  
in allen Drehzahlbereichen.  
Bei uns können Sie den neuen Schlag-  
bohrer kritisch testen.

*A. Byland & Co*

Eisenwaren — Werkzeuge  
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 01 23 88 42



**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»

## Liebe Rundschauler

Ein neues Jahr hat sich bereits angebahnt, seinen ersten zaghaften Schritten folgt bald schon wieder der eilige Lauf der Zeiten. Wirklich, die Zeit vergeht wie im Flug! Wer könnte diesen vielgehörten Ausspruch in seiner ureigensten Bedeutung wiederum nicht besser verstehen als wir selbst? Noch sind sich zwar die Gelehrten nicht einig, ob der Mensch während eines Raumfluges Zeit gewinnen könne oder nicht — jünger ist bis jetzt jedenfalls weder ein Mondfahrer noch einer unserer eigenen Flugmillionäre geworden. Sie lachen, meine verehrten Leser, über meine Ansicht von eventuell möglicher Verjüngungskur, denn die wenigen Bruchteile einer Sekunde, über die höheren Orts gestritten wird, bringen weder meinen antiken Faltenwurf im Gesicht zum Verschwinden noch kommt damit das Dahineilen der Jahre zum Stillstand.

Was tut's? Als zukunftsgläubige Menschen schenken wir wohl dem Heute unser Tun, der Gedanke aber weilt schon beim Morgen. Dieses Vorauseilen mag indessen manchmal mithelfen, dass wir gewisse Abschnitte des Lebens kaum mehr wahrnehmen. Oder besser gesagt: Zur **richtigen Zeit** erkennen. Ob wir es wahr haben wollen oder nicht: Unser Leben ist in solche Abschnitte mit all den dazugehörigen Grenzen aufgeteilt. Hilty, unser grosser Staatsrechtler und Philosoph (der mir nicht nur als Mitbürger meiner engeren Heimat besonders sympatisch ist) skizziert einen solchen wichtigen Abschnitt mit folgenden Worten: «Der eigentliche Wendepunkt des menschlichen Lebens ist der, in welchem man Arbeit, selbst Mühsal und Kampf, der Ruhe und dem Genuss vorzieht.»

Dass solche Grenzen meist nicht scharf abgesteckt sind, sondern eher fliegend verlaufen, ist gerade an diesem Beispiel erkennbar. Es gibt aber wieder andere, die ganz hart und unabänderlich — und dies auch ganz wörtlich in ihrer Bedeutung — gezogen sind. Wer könnte da nicht aus eigener Erfahrung sprechen?

Eine solche Erfahrung haben in jüngster Vergangenheit viele unserer Militärpiloten machen müssen. Sie fühlen sich zwar noch gar nicht als das alte, verrostete Eisen, zu dem sie von nun an gehören sollen. Aber das ominöse Schreiben — mit Bedauern und Bedanken — ist nun einmal eingetroffen und hat den Schlusspunkt hinter eine Epoche gesetzt, die zu den schönsten einer Piloten-Laufbahn zu zählen ist. Ein rauschen-

der Akkord, dessen Finale in a-Moll mit ungewohnten Dissonanzen ausklingt. (Für die Betroffenen: Die Tonart ist frei gewählt und hat auf das Endergebnis selbstverständlich keinen Einfluss.)

Mit der Einstellung im Militärflugdienst ist mancherorts das Blut etwas in Wallung geraten und es wäre verfehlt, wollte man diese Angelegenheit als belanglos ansehen. Da ich selber auch eines der ungefähr vierzig «Opfer» bin, glaube ich zu Recht, ein paar persönliche Gedanken dazu äussern zu dürfen. (Den glücklichen Nicht-Betroffenen unter den Lesern sei verraten, dass an dieser Stelle weder ein «eigenes Ross gesattelt noch geritten» werden soll.)

Also: Wie oft sieht man eigentlich erst richtig das Schöne und Angenehme, wenn man es nicht mehr besitzt. Dazu kommen die Vorteile in finanzieller Hinsicht und nicht zuletzt die stolze Gewissheit, immer noch «mit von der Party» zu sein. Möglicherweise stehen wir heute auf einem fliegerischen Nebengeleise, weil uns von arbeitgebender Seite her gewisse andere Möglichkeiten verwehrt wurden.

Wir könnten unsere Betrachtung in wehmütigem Groll mit diesen Feststellungen abschliessen, aber noch stehen ein paar wichtige Fragen offen, deren Beantwortung wir uns ehrlicherweise nicht entziehen können. Was ist der Hauptgrund dieser unpopulären Massnahme? Sicher gehen wir nicht fehl, wenn wir die Sparpolitik des EMD in erster Linie dafür verantwortlich machen. Wir mögen einwenden, dass es sich in unserem Fall nur um kleine Beträge im Vergleich zum grossen Brocken handelt. Haben wir aber offene Ohren und Augen, so müssen wir bald einmal feststellen, dass daneben auch noch viele andere, ebenso wichtige und berechtigte Anliegen und Forderungen zurückgestellt oder von allen Traktanden gestrichen werden.

Ein weiterer «Stein des Anstosses» liegt in der Tatsache, dass viele unserer Kollegen dank anderweitiger Einteilung unbeschadet über diese Hürde gekommen sind. Wir wollen hier nicht fragen, unter welchen Umständen einzelne Spezial-Einteilungen zustande gekommen sind — es gäbe ja sowieso nicht genügend Flugzeuge (kleinste und grösste) in unserer Luftwaffe, um alle Wünsche berücksichtigen zu können.

Wäre uns aber geholfen, wenn unsere Kameraden ebenfalls aus dem Sattel geworfen würden? Stempelten wir uns damit nicht einfach selbst zu kleinlichen Neidern und Egoisten? Gewiss, der finanzielle Ausfall ist für den einzelnen von einiger Bedeutung und ich möchte diesen Punkt nicht ignorieren, doch sollten wir uns meines Erachtens nichtsdestoweniger auf das besinnen, was ich mit dem «Erkennen der Lebensabschnitte zur richtigen Zeit» andeuten wollte.

Wie sind wir uns doch gewohnt, aus all den zur Verfügung stehenden Unterlagen eine vernünftige, sichere Planung für den Streckeneinsatz zu erarbeiten. Wir kennen die Möglichkeiten, die Zeitlimiten der Gültigkeit und sind auf viele Veränderungen jederzeit gefasst.

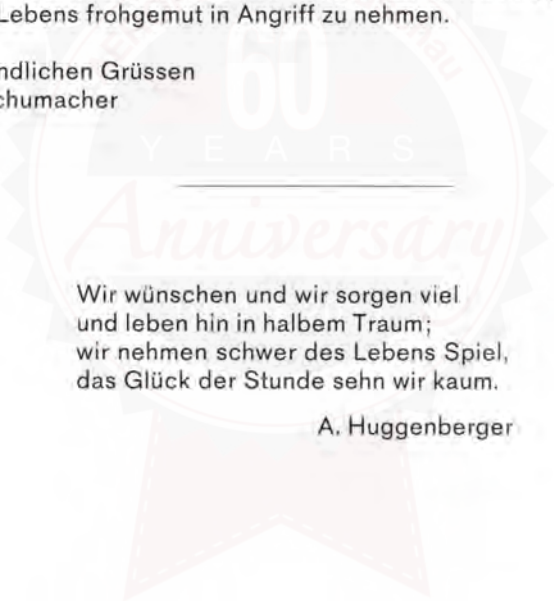
Warum sollte ich in meinem eigenen Leben nicht anwenden, was ich täglich als taugliche Methode bestätigt sehe? Vieles wird mir im Laufe der Zeit unweigerlich begegnen — soll ihm nicht das Bittere im voraus etwas genommen werden, indem ich alle Vorkehrungen treffe und mich beizeiten (auch dann, wenn man noch nicht gerne davon spricht) darauf einrichte?

Über unserer fliegerischen Karriere hängt nicht nur ein, sondern hängen viele Damokles-Schwerter, die uns von einem Tag, ja sogar von einer Stunde auf die andere von unserem geliebten **Beruf** trennen können.

Sind wir, bin ich persönlich auch auf ein **solches** Ereignis vorbereitet? Wenn ja, wird es mir sicher jederzeit leichter fallen, auch dort zu etwas «Ja» sagen zu können, wo von mir ein persönliches Opfer, ein Verzicht zu Gunsten der Allgemeinheit gefordert wird.

Bei solcher Betrachtungsweise erhält jedes Tun und Lassen seinen ihm zustehenden Platz im ganzen Geschehen; mein Dasein wird mir nicht durch Bitterkeit vergällt, sondern vielmehr bin ich bereit, jeden Abschnitt meines Lebens frohgemut in Angriff zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr R. Schumacher



Wir wünschen und wir sorgen viel  
und leben hin in halbem Traum;  
wir nehmen schwer des Lebens Spiel,  
das Glück der Stunde sehn wir kaum.

A. Huggenberger



Einzel-Unfall	Hausrat	Auto-Haftpflicht
Kinder-Unfall	Feuer	Auto-Vollkasko
Familien-Unfall	Diebstahl	Auto-Teilkasko
Kollektiv-Unfall	Wasser	Auto-Insassen
Kranken-Taggeld	Glas	Motorrad
Kranken-Heil'kosten	Betriebsunterbruch	Boot
Privat-Haftpflicht	Maschinen	Reisegepäck
Betriebs-Haftpflicht	Bauwesen	Transport
Schmuck	Baugarantie	Skibruch

Fachmännische und individuelle Beratung durch:

**Hauptagentur J. Kurer**

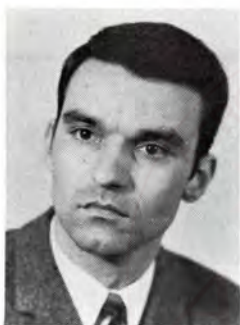
**Stadthaus 8302 Kloten Telefon 01/84 4777**

# Liebe Mitglieder

## 1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 26. November, 14. Dezember 1971 und 14. Januar 1972 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:

Wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Bauer Rolf,  
Copi DC-9



Bühlmann Hugo,  
Copi DC-9



Cajado Paulo,  
PiC CV-990



Dupont Francis,  
Copi DC-9



Eisenhut Werner,  
Copi DC-9



Fischer Roland,  
Copi DC-9

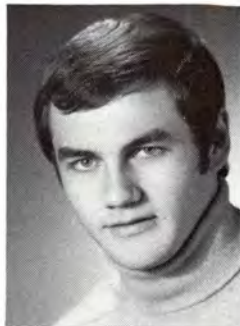




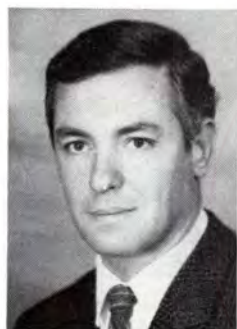
Frei Ernst,  
Copi DC-9



Gisler Walter,  
Copi DC-9



Hauser Beat,  
Copi DC-9



Allen Laurence,  
PiC-DC-9



Maag Werner,  
Copi DC-9



Mikkelson Gaylord,  
PiC-DC-9



Moser Hans,  
Copi DC-9



Nagl Peter,  
Copi DC-9



Olsson Sune,  
Copi DC-9



Perreten Roger,  
Copi DC-9



Plüss Rolf,  
Copi DC-9



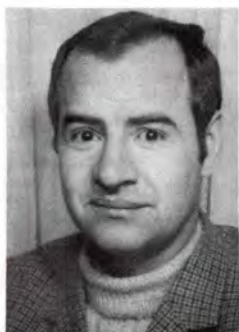
Putscher Jakob,  
Copi B-747



Radtke Karl-Heinz,  
Copi DC-9



Risberg Erik,  
Copi DC-9



Schnederle Günther,  
Copi DC-9



Pallet Taverner,  
PiC-DC-9



Wittwer Hans-Rud.,  
Copi DC-9

Zuerst möchte ich mich für die immense Weihnachts- und Neujahrspost bedanken; bei soviel guten Wünschen muss es mir ja gut gehen. Besonders gefreut haben mich die vielen Worte des Dankes, die ich gerne an meine Mitarbeiter weiterleite, denn sie haben ja den Löwenanteil unserer Büro geleistet. Und — Hand aufs Herz: ein bisschen Lob und Anerkennung tut einem einfach wohl. Denn wenn man sieht, dass die geleistete Arbeit nicht ganz für die Katz' ist, sondern sogar geschätzt und anerkannt wird, dann schöpft man aus dieser Tatsache neuen Elan für die kommenden Aufgaben. (Zwischenbemerkung: Gilt auch für Qualifikation bei Checkflügen!) In dieser Beziehung sind wir Erwachsenen eigentlich noch wie Kinder: Spenden Sie einmal einem kleinen Knirps ein aufrichtiges Lob und Sie sehen, wie seine Augen leuchten, wie er sich nun erst recht einsetzt, um seine Sache besonders gut zu machen. Wenn ihr nicht seid wie die Kinder... oder wie dem auch sei. Jedenfalls danke ich allen Brief- und Kartenschreibern herzlich. Man möge mir vergeben, dass es mir mit dem besten Willen nicht möglich war, persönlich zu antworten, denn es waren der Briefe einfach zuviele. Gottlob — möchte ich fast sagen — gab es neben Dank und Anerkennung auch kritische Zeilen zu lesen von Mitgliedern, denen das Wohl der Aeropers ganz speziell am Herzen liegt. Kritik ist nämlich bitter nötig, ob es sich nun um positive oder negative handle. Jedenfalls weist sie immer auf Dinge hin, die noch zu verbessern sind. Und wenn Kritiker, wie dies bei uns in der Aeropers oft vorkommt, gleichzeitig Verbesserungsvorschläge mitliefern, dann ist die ganze Übung sogar erfreulich. In diesem Sinne danke ich all jenen Einsendern herzlich, die sich die Mühe genommen haben, ihre konstruktiven Gedanken auf Papier und mir damit zur Kenntnis zu bringen; denn bekanntlich zählt jede Idee. Doch nun zu den Aeropers-Geschehnissen: Im Dezember fanden erstmals zwei sogenannte **Standortbestimmungen** statt, mit dem Zweck, unsere Mitglieder persönlich zu orientieren, aber auch persönlich zu engagieren. Bedingt durch unsern unregelmässigen fliegerischen Einsatz konnten bisher an der Generalversammlung und an allfälligen Orientierungsabenden nur rund die Hälfte unserer Mitglieder persönlich erfasst werden; im übrigen wurde die Aeropers nur durch Papier zusammengehalten: durch die Statuten, die Rundschau, durch Bulletins, Fragebogen, Zirkulare und Briefe. Kein Wunder, wenn böse Zungen unsere Vereinigung zum Papiertiger degradierten. Dies soll nun besser werden: nebst der jährlichen GV, die in der Regel jeweils im Mai stattfindet, werden wir uns fernerhin nicht nur jeden Spätherbst anlässlich der Standortbestimmung treffen, sondern auch jeden Monat am **Aeropers-Stamm**. Damit hoffen wir, das persönliche Mitmachen, den persönlichen Kontakt und das persönliche Beteiligtsein zu fördern. Den ersten beiden Veranstaltungen im Dezember war ein voller Erfolg beschieden: trotz vorweihnächtlicher Hochdruckperiode wallte ein Drittel der Aero-

pers in den Wallberg zu Volketswil, allwo noch zu später Diskussionsstunde die Gemüter auf- und nieder-, die Meinungen und Voten jedoch hin- und herwallten. Alles in allem: ein erfreulicher, vielversprechender Beginn!

Des weitern bescherte uns der Dezember nicht nur Weihnachtspost, Geschenke und ein leider einmaliges Jumbosalär, sondern eine weitere, in den Annalen der Aeropers wohl seltene, Rarität: Um die **Integration der Balairpiloten** in die Aeropers zu beschleunigen, wurde die Integrationskommission für drei Tage vom Streckeneinsatz befreit. Die Herren dieser Arbeitsgruppe haben sich in diesen arbeitsreichen Tagen denn auch mächtig ins Zeug gelegt: Erarbeitung der Grundsätze, Aufstellen, resp. Abwägen der Vor- und Nachteile für alle Beteiligten, Sichtung der besondern Bedingungen samt deren möglichen Folgen und schliesslich als Hauptbrocken die Ausarbeitung von drei der anfänglich acht möglichen Integrationsvarianten bis ins letzte Detail. Ferner fand in dieser Zeit auch eine erste Besprechung mit dem Präsidenten der SCCA statt. Ich darf nicht verhehlen, dass sich Vorstand und Kommission anfänglich vom Vorgehen der Flight Ops etwas überspielt vorgekommen sind. Wir hätten zumindest erwartet, dass man sich zuerst gemeinsam an den Tisch setzt, um die Probleme zu besprechen, bevor man ein Konzept publiziert, welches unserm Senioritätsreglement nicht entspricht. Warum dies nicht getan wurde? Weil die entscheidenden Integrationsgespräche Swissair-Balair just in den Tagen unserer Salärverhandlungen stattgefunden hätten, an denen wir sowieso ausgebucht gewesen seien. Das im Flight-Recorder veröffentlichte Konzept habe lediglich als Diskussionsgrundlage gedient, um bei den Verhandlungen von einer — in den Augen der Flight Ops vertretbaren — Annahme ausgehen zu können. Wenn sich der Aeropers-Vorstand schliesslich **für** eine Eingliederung der Balair-Kollegen ausgesprochen hat, so erst nach sorgfältigem Abwägen der Zukunftsaussichten, und um es der Swissair, d. h. unserm Arbeitgeber, zu ermöglichen, dem verschärften Konkurrenzdruck auf dem Chartersektor wirkungsvoll zu begegnen. Da wir uns bewusst sind, dass vermehrte Chartereinsätze nicht nur vermehrte Einnahmen, sondern leider auch vermehrte Einsatzänderungen und einen ganzen Rattenschwanz von Schwierigkeiten mit sich bringen werden, so haben wir an unsere generelle Integrationsbereitschaft einige Bedingungen geknüpft. Denn man muss sich allerorts darüber im klaren sein, dass Vor- und Nachteile unter allen Beteiligten etwa gleichmässig verteilt sein müssen und dass es sich nicht um eine volle Integration der beiden Gesellschaften handelt, so wie es z. B. zwischen Swissair und AUA geplant war, sondern lediglich um eine Zusammenlegung der beiden Flight Ops im Sinne einer Optimalisierung der Einsätze, des Flugzeugparkes und eben der Besatzungen. Dieses Ziel müsste ja nicht unbedingt über den dornenvollen Integrationsweg der beiden Pilotencorps erreicht werden.

Um wieder einmal ein von mir oft zitiertes geflügeltes Wort zu verwenden, handelt es sich bei dieser Zwitter-Übung um ein zweischneidiges Schwert, bei welchem der Schuss ganz gut auch hinten herausgehen könnte.

Nun, wer aber A sagt, muss bekanntlich auch B sagen. Wir haben den Ball aufgenommen und werden Ihnen, liebe Mitglieder, vor Erscheinen dieser Zeilen Integrationsvorschläge präsentieren, von denen wir glauben, sie werden allen Beteiligten dienen, und zwar auf lange Sicht. Schliesslich gelang es uns vor nicht allzulanger Zeit, unsere ausländischen Kollegen voll zu integrieren, ohne dass diese seinerzeit ihre Arbeitsplätze gleich mitgebracht hätten. Heute dürfen wir mit berechtigtem Stolz darauf hinweisen, dass sich diese, damals schmerzhaft und langwierige Operation in jeder Hinsicht gelohnt hat. Sollten wir daraus nichts gelernt haben? Sollten wir nun an dieser neuen, einfacheren Aufgabe straucheln, nur weil sie anfänglich von einem Partner ungeschickt angepackt worden ist? Es wäre eine Enttäuschung für mich, denn Schwierigkeiten sind Möglichkeiten, sind Chancen, um unsere besten Kräfte zu entwickeln. Nutzen wir sie, und zwar in positivem Sinne. Ich zähle auf Ihren Weitblick, auf Ihre Grosszügigkeit und auf Ihr Vertrauen. Und dass ich Ihnen vertrauen darf, hat sich vor einigen Tagen wieder einmal aufs eindrücklichste bestätigt, denn die Idealisten sind in der Aeropers noch nicht ausgestorben. Eine Gruppe junger Copiloten fand es ungerecht, dass die Vorstandsmitglieder ihre Freitage vorwiegend für Aeropers-Belange verwenden müssen. Sie startete daher eine Umfrage mit dem Ziel, Aeropers-Sitzungen, Konferenzen mit der Swissair usw. im Einsatzplan der Vorstandsmitglieder zu berücksichtigen, ohne dass ihre Minimumfreitage nach FOM tangiert würden.

Doch nicht genug damit: Einer meiner Arbeitskollegen (Zubi hat mir verboten, dessen Namen zu erwähnen!) gelangte in aller Stille an die Coronadokommandanten mit der Devise: Jeder fliegt im kommenden Jahr einen Tag für Hano Hürzeler. Innert kürzester Zeit waren über dreissig Tage beisammen, die mir nach Absprache mit der Einsatzplanung irgendwie zugute kommen sollen. Meine lieben Leser und Mitglieder: Wo solche Kameradschaft noch vorkommt, ist es allen Schwierigkeiten zum Trotz eine Freude, sich für eine Aufgabe einzusetzen, sogar in der Freizeit!

Mit freundlichen Grüssen  
Hano Hürzeler



**vera**  
VERABAU  
AG  
ZUMIKON

Unsere Kunden sagen, das VERA-Einfamilienhaus sei das Schönste!

Wir erstellen in der Gemeinde

## **Neerach ZH**

an unverbaubarer, ruhiger Südhanglage sechs komfortable, mit jeglichem Luxus ausgestattete 6-Zimmer-Einfamilienhäuser (Wohnzimmer 50 m<sup>2</sup>). Im Untergeschoss grosse, gedeckte Garten-Sitzhalle sowie 40 m<sup>2</sup> grosser Hobbyraum. Die Preise betragen ohne Land und Umgebung zwischen Fr. 265 000.— und 285 000.—. Baulandparzellen in den Grössen von 880 bis 1500 m<sup>2</sup>.

Auch in **Niederglatt** haben wir zwei Bauparzellen für Sie bereit!

**VERABAU ZUMIKON AG**

**Thesenacher 28, 8126 ZUMIKON, Telefon 01/90 83 23**

# Ressort-Informationen

## Kommentar zur Einsatzliste Dezember 1971

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Die Sonderflüge über Weihnachten brachten wie üblich etwas Unruhe ins Flugprogramm. Sämtliche Anforderungen konnten erfüllt werden, wobei das Dept. II jedoch auch auf vernünftige Lösungen betreffend Crewrotationen und Übernachtungen tendierte.

Erstmals waren für den 25. 12. auch Langstrecken-Abflüge geplant.

Folgende Punkte verdienen eine spezielle Erwähnung:

- Mitte Dezember bis Mitte Januar wurden fünf Verdichtungsflüge (turnaround) nach Nairobi geflogen. Da die Kosten für den Aufenthalt billiger sind als ein Crew-Transport mit fremden Gesellschaften, wurde ein sling Nairobi geplant.
- Die Nachverlegung von SR 250 wegen Pistenreparaturen in Lagos bedingte ab 7. Dezember bis zur Beendigung dieser Arbeiten einen sling Lagos.
- Für den 12./13. 12. wurde ein Subcharter für Ghana Airways mit CV-990 ZRH — LHR — FZO — ACC v. v. geplant.
- Planung eines Verdichtungsfluges Zürich-Lagos v.v. für den 17./18.12.

### 2. Cockpitpersonal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.12.71 betrug der Bestand **659 Piloten**

##### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

##### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.12.71 befanden sich 69 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	2 Capt.- und 2 Copianwärter
DC-8	6 Capt.- und 8 Copianwärter
CV-990	5 Capt.- und 8 Copianwärter
DC-9	10 Capt.- und 28 Copianwärter

#### 2.2. Navigatoren

##### 2.2.1. Bestand

Am 1.12.71 betrug der Bestand 53 Navigatoren, wovon 12 seit dem 1.3.71 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

##### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Austritt infolge Pensionierung von A. Szajdzicki per 30.11.71

##### 2.2.3. Ausbildung

Keine

## **Kommentar zur Einsatzliste Januar 1972**

### **1. Flugprogramm**

#### **1.1. Besonderheiten**

Die als Folge des indisch-pakistanischen Krieges inbezug auf die Besatzungsrotationen getroffenen Massnahmen konnten grösstenteils wieder aufgehoben werden. Einzig die Landung von SR 305 in Bombay hat noch die Konsequenz, dass dieser Kurs in den sling einbezogen werden kann, wodurch das enlargement entfällt. Ab 6.1. wurde ausserdem Karachi mit SR 302/301 wieder bedient.

Alle angeforderten Zusatzleistungen im Rahmen des Neujahrs-Verdichtungsprogramms konnten positiv erledigt werden.

Im Nordatlantik wurden 6 Charter und Verdichtungsflüge geplant, in den Rotationen waren deren 5 vorgesehen.

Am 25./26. Januar operierte SR 300 als Charterflug für die Schweizer Olympiamannschaft Zürich - Sheremetievo - Sapporo - Tokio.

### **2. Cockpitpersonal**

#### **2.1. Piloten**

##### **2.1.1. Bestand**

Am 1.1.72 betrug der Bestand **659 Piloten**

##### **2.1.2. Bestandesveränderungen**

Keine

##### **2.1.3. Ausbildung**

Am 1.1.72 befanden sich 79 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	2 Capt.- und 2 Copianwärter
DC-8	9 Capt.- und 11 Copianwärter
CV-990	5 Capt.- und 8 Copianwärter
DC-9	16 Capt.- und 26 Copianwärter

#### **2.2. Navigatoren**

##### **2.2.1. Bestand**

Am 1.1.72 betrug der Bestand 53 Navigatoren, wovon 12 seit dem 1.3.71 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

##### **2.2.2. Bestandesveränderungen**

Keine

##### **2.2.3. Ausbildung**

Keine



## Neujahrswünsche

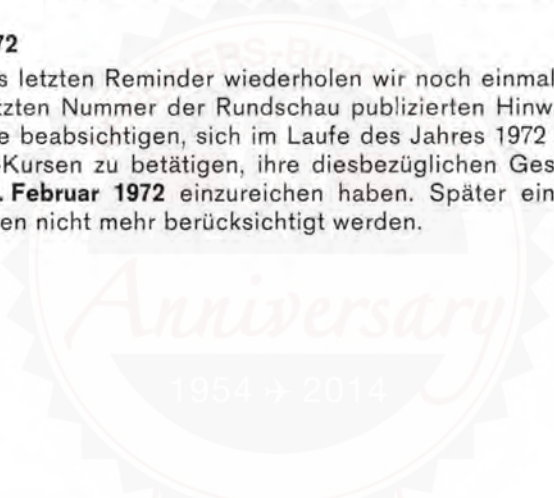
Auch dieses Jahr sind der Aeropers von zahlreichen Persönlichkeiten von innerhalb und ausserhalb der Swissair sowie von einer grossen Anzahl befreundeter ausländischer Pilotenvereinigungen Glückwünsche zum neuen Jahr zugegangen. Ihnen allen sei an dieser Stelle — es ist nicht möglich, sie hier alle einzeln anzuführen — für ihre guten Wünsche, welche die Aeropers herzlich erwidert, bestens gedankt.

## Militaria

Wie der Tagespresse zu entnehmen war, hat der Bundesrat mit Brevetdatum vom 1.1.1972 aus den Reihen unserer Mitglieder Herrn Charles Ott zum Obersten im Generalstab sowie die Herren Kurt Kuratli und Heinz Zürcher zu Majoren der Artillerie befördert. Wir gratulieren!

## FVS-Kurse 1972

Im Sinne eines letzten Reminder wiederholen wir noch einmal den bereits in der letzten Nummer der Rundschau publizierten Hinweis, dass Piloten, welche beabsichtigen, sich im Laufe des Jahres 1972 als Fluglehrer in FVS-Kursen zu betätigen, ihre diesbezüglichen Gesuche **bis spätestens 15. Februar 1972** einzureichen haben. Später eingehende Gesuche können nicht mehr berücksichtigt werden.



Fenstergitter,  
Treppen- und Balkongeländer,  
Gartentore usw.

## Kunstschmiedearbeiten

Günstige Preise  
Montage am Ort — rasche Lieferung

Sorgfältige Handarbeit nach Ihren Plänen und Ideen  
oder von mir gezeigten Vorlagen.

Telefon 073/51 12 44 P  
P. Engler, Juchwiesstrasse 2, 9245 Oberbüren SG, Telefon 073/51 32 80 G

## **Varia**

Ein Captain der TWA hat uns ersucht, sein nachstehendes Schreiben in geeigneter Weise zu publizieren.

Wir kommen diesem Wunsche hiermit gerne nach:

---

Spring Hill, Kansas  
U.S.A. 66083

Dear Sir,

I am a TWA International Captain with a 15 year old daughter who would like to exchange visits with a Swissair Pilot's daughter of comparable age next summer.

This arrangement would like to be undertaken with the thought in mind if mutually agreeable, that the girls might attend school in each other's country for one term or one school year.

If you have any pilots who would be interested in the above proposition, please have them contact me at the above address where I live, or at the address I have listed below which is my company address. As an additional convenience, my home telephone number is 913-686-2444.

Thank you for your kind consideration of my request.

sincerely yours, sig. John B. Weiss

Capt. J. B. Weiss  
TWA Hangar 12  
J. F. Kennedy International Airport  
Jamaica, New York 11430

---

Allfällige Interessenten sind gebeten, sich direkt mit Capt. Weiss in Verbindung zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. W. Huber

## The Legal Status of the Aircraft Commander

Members sometimes ask which of the many different departments or Study Groups of IFALPA are of most interest to AEROPERS.

For many years, we were associated, for example, with the Industrial Study Group, but this was largely because, at the time, we seemed to be under constant attack from other Associations for our then policy of having separate Associations in Switzerland.

Happily, these days have long since gone, since the amalgamation of the two groups, and now the combined AEROPERS has been able to concentrate on one of the most important of the IFALPA activities, the work of the Legal Study Group, whose last meeting in Madrid was attended by our representative, and whose purpose is the drawing up of a Convention which will clearly define the legal status of an aircraft commander, whenever he finds himself outside his own country.

In these days of rapid developments in all the fields connected with aviation, it is an amazing fact that the pilot of a modern airliner has more protection on his way to the airport in his 5000 franc car, than he does in his anything up to \$ 30.000.000 aircraft, the moment he leaves his own State, or the State of registry for that aircraft. Not only is he subjected to the possibility of being diverted to a point other than his planned destination, regardless of the flight planning problems involved, and the consequent danger to his passengers, his aircraft, and not last, himself, but having landed somewhere, he immediately is subject to the local law of the country he has landed on, a lot of which seems to be made up as it goes along, and which has in no way, the right and protection incorporated in it to which he has become accustomed and has learned to expect.

One does not have to be a long-distance pilot to be exposed to this risk, and one example is found in nearby Spain. The laws against narcotics in Spain are probably the world's most stringent, which is as it should be, but how many pilots are aware of the fact that should any person be found to be in possession of illegal narcotics on arrival by air in Spain, the law provides that the Captain of the aircraft should be arrested and tried for the illegal importation of the drug concerned?

The same law also provides for a minimum sentence of six years on being found guilty, and that in a Spanish prison.

Over the past few years, there have been an alarming number of forcible diversions, and worse, crews have been imprisoned and subjected to indignities, even physically assaulted, and have in fact been treated as less than common criminals, if the political atmosphere so demanded. Aircraft have been confiscated, and crews sometimes banned from the

exercise of the rights granted them by mutual agreement, ICAO notwithstanding, and considering the vast sums of money invested in the industry, the human rights side of it could be described as nothing less than chaotic.

The drawing up of a Convention, calling upon the signatory States to recognise the rights of the Commander of an aircraft, similar to those enjoyed by the Commanders of sea-going ships, and to establish an international law to provide the necessary protection to aircrews engaged in their regular legitimate duties, wherever they may be, is then the first aim of the IFALPA Legal Study Group.

As a Non-Governmental Body, with consultative status at the U. N., IFALPA is in the best position to submit through the efforts of some of the representatives of its member States, such a Convention for adoption, and it is hoped that this may be achieved towards the end of this year, so the energies of the Study Group members are directed to a cause, which, I have no doubt, enjoys the fullest support of our own members.

Should anyone doubt the possibility of any law relating to civil aviation being accepted on an universal scale, let me tell you that one, and only one, already exists. It has nothing to do with safety, civil rights of passengers, supply of bread to an imprisoned pilot, or anything as high sounding as that. It is simply the one subject on which all the operators have been able unanimously to agree, and it makes quite clear that under no circumstances is the pilot permitted to sell the aircraft with which his ever-loving employer has entrusted him.

J.T.S.

1954 → 2014

**DUL-X** Massage

hilft bei Muskelkater

Flacon Fr. 4.20 7.20 u. 12.90  
in Apotheken und Drogerien  
BIOKOSMA AG 9642 Ebnat-Kappel

## Security

Aus der Tagespresse ist Ihnen wahrscheinlich der Vorfall vom 10. Dezember 1971 auf dem Flughafen Rom bereits bekannt; er findet sich in Kürze unter folgender Aktennotiz:

«SR 615/date a/h Mueller discovered during bodycheck of mrs. Bacci one loaded gun of 6,35 stop the pax was asked for the authorization to carry arms stop as negative the police was called stop that lady declared later on to have murdered her sons and that she wants to go to gva and kill her lover stop prob finally to kill herself stop ticket bought at airport and rom/gva one way stop r.»

Die Wiederholung in diesen Spalten hat nicht den Zweck, alte Schlagzeilen neu aufzuwärmen. Es geht vielmehr darum, aufzuzeigen, dass eine korrekte Durchführung auch unangenehmer Aufgaben zum Erfolg führt. Wenn vermutlich für Besatzung und Passagiere des Kurses 615 von Seiten dieser unglücklichen Frau auch keine direkte Gefahr drohte, so hat die Entdeckung doch ganz wesentliche, positive Nebenerscheinungen für andere — für uns sicher ungünstigere — Fälle zur Folge.

Im Namen des Aeropers-Vorstandes danke ich Frl. Müller, aber auch allen andern Air-Hostessen für ihre zuverlässige und genaue Durchführung von Spezialaufgaben, auf die wir vorläufig in vielen Fällen leider nicht verzichten können.

Auszug aus einem SB-Bericht:

«Die beiden Flüge verliefen ohne besondere Vorkommnisse. Capt. C. orientierte uns vor dem Flug über seine Absichten bei Zwischenfällen und instruierte uns über gegenseitige Verständigung. Dies gibt den SB die notwendige Sicherheit und die Einstellung des Captains ist sofort ersichtlich. Dies kann nur von Vorteil sein.

Unterschrift F/S»

... und wo solches noch nicht geschehen sein sollte, wäre es wärmstens zur Nachahmung empfohlen.

R. Schumacher

## Es war einmal . . .

Es war einmal, vor vielen, vielen Jahren, ein nigelnagelneuer Swissairpilot. Er war zwar nicht mehr der Jüngste, schon 28 Jahre alt, aber die Swissair hatte gerade eine Wachstumskrise zu überwinden gehabt und während einiger Jahre keinen Pilotenkurs mehr durchgeführt. Ausserdem fand man damals noch, ein zukünftiger Swissairpilot müsse zum vornherein 500 Militärflugstunden und mindestens 26 Altersjahre mitbringen.

Er begann seinen neuen Beruf mit grosser Begeisterung, denn er war, wie man so sagt, Pilot mit Leib und Seele. Dies kam ihm sehr zustatten, da er gleich von Anfang an zünftig an die Säcke musste. Monat für Monat flog er zwischen siebzig und hundert Stunden, nicht selten auch mehr. Seinen dreissigsten Geburtstag durfte er zusammen mit der Ernennung zum DC-3 Kommandanten feiern.

Weiterhin wurde dieser Pilot aber auch als Copi auf DC-6 eingesetzt. Manchmal hatte er frei. Zum Beispiel vor einem New-Yorker einen Tag, dies auch nach einem New-Yorker, oder zwischen solchen Flügen. Schöne Sonntage gehörten den Rundflügen. Es gab keinen Monat mit weniger als zwanzig Flugtagen, dafür manchen mit fünfundzwanzig. Ausnahmen gab es natürlich durch Militärdienst und Ferien. Letztere versuchte er wenn immer möglich auf zwei Monate zu verteilen, denn er konnte es sich nicht leisten, in einem Monat wenig zu fliegen. Der Lohn richtete sich nämlich nach den geflogenen Kilometern, später nach den Flugstunden (nicht etwa Block!) Zum Glück gab es auch ein Fixum. Es betrug anfangs der Fünfzigerjahre für unsern DC-3 Kommandanten Fr. 1033.35. Es war wirklich gut, wenn jeweils ein paar hundert Franken Fluggeld dazukamen.

Das durchschnittliche Monatseinkommen steigerte sich im Laufe der Jahre von Fr. 1400.— mit seiner Ernennung zum DC-6 Kommandanten (als Vierunddreissigjähriger) auf Fr. 2200.—. Aussergewöhnlich gute Monate brachten bis Fr. 2800.—, schlechte dafür auch als «4eng. PiC» nur Fr. 1700.—. Unser Pilot fand trotzdem, er habe ein tolles Leben und einen tollen Beruf. Ein Franken war damals natürlich noch einiges mehr wert als heute, aber, es sei nicht verschwiegen, der Captain hätte gut etwas mehr brauchen können. Hie und da fand er, «den Alten» gehe es eigentlich unverhältnismässig viel besser als ihm. Ihr Fixum war höher, und sie flogen erst noch am meisten. Unbegreiflich war ihm, dass diese Alten bei Lohnverhandlungen immer wieder Anstrengungen unternahmen, die Pensionskasse aufzustocken. Er hätte doch viel lieber mehr Geld mit nach Hause genommen. Schliesslich war es auch sein Wunsch, in einem eigenen Haus zu wohnen, genau wie «diese Alten.»

Ende der fünfziger Jahre konnte er seinen Finanzhaushalt entscheidend normalisieren, als die Aeropers erreichte, dass nebst dem Fixum eine

monatliche «Fluggeldgarantie» zur Auszahlung gelangte, und allmählich stieg sein Salär auf immerhin runde Fr. 3000.—. Auch gab es jetzt den einen oder anderen Monat mit weniger hektischen Einsätzen. Die langen, aber schönen Middle-East Slings wurden durch noch längere Far-East Rotationen abgelöst.

Dann geschah das Jet-Age. Unseren Piloten traf es in seinem achtunddreissigsten Lebensjahr, und der Anfang wurde zur verrücktesten Zeit seiner bisherigen Laufbahn. Es galt, mit zwei Convair-880, bei minimalen Besatzungsbeständen und ohne Autopiloten, den Far-East durchzuhalten, bis der verspätete Coronado zur Ablieferung gelangte. Es gab Far-East Einsätze hintereinander nach nur einem Freitag zu Hause, oder auch nach gar keinem! Dies waren natürlich Ausnahmestände, die weniger als ein Jahr andauerten, die ohne bleibende Nach-, leider auch ohne finanzielle Vorteile, vorübergingen.

In den folgenden Jahren überquerte dieser Swissairpilot auf dem Coronado ungezählte Male die Alpen Richtung Mittleren und Fernen Osten. Die Lohnskala stieg auf respektable Höhe, leider immer wieder verwässert durch die ständig zunehmende Geldentwertung. Einsatzmässig war er recht gut ausgelastet, weniger flugstundenmässig, als bezüglich Abwesenheit von zu Hause.

Es folgte ein kurzes Zwischenspiel auf DC-8, und dann kam der Jumbo. Unser ehemals junger, jetzt etwa achtundvierzigjähriger Flieger durfte nun tatsächlich etwas zurückliegen. Die Einsätze waren ausgesprochen nicht streng, das Flugzeug schön und interessant zu fliegen. Zwar immer nur New York — aber alles konnte man ja schliesslich auch nicht haben.

Ganz vergessen hat der Erzähler, dass dieser Pilot während Jahren ein recht aktives Aeropers-Mitglied war. Später beschränkte sich seine Tätigkeit auf das Bezahlen des Mitgliederbeitrages, auf das Ausfüllen von Stimmzetteln und auf das Lesen der Rundschau.

Und bei dieser Lektüre musste er eines schönen Tages doch etwas stauen über die Art und Weise, wie offenbar junge DC-9 Kommandanten gegen die «Kategorie der 4-eng. PiC», der er ja selbst schon seit so langer Zeit angehörte, ins Feld zogen. Tatsächlich war er einer derjenigen gewesen, die bei der Abstimmung über die einheitliche Captain-Lohnskala Nein gestimmt hatten. Aber nicht, weil er prinzipiell dagegen gewesen wäre, sondern weil er zuerst gerne etwas mehr und bessere Informationen gehabt hätte, und weil er fand, für die unmittelbar bevorstehenden Lohnverhandlungen sei dieses neue Konzept noch nicht genügend ausgereift. Unser sich nicht mehr zu den Jungen zählende Pilot fühlte sich vor allem durch die Hässigkeit betroffen, mit der da argumentiert wurde. Wie wenn er und seine Kollegen nie etwas DC-9-PiC-Einsatzähnliches geleistet hätten, und dazu noch zu welchen Bedingungen.

Wie wenn die Jumbo-Piloten so täten, als seien sie Superstare. Wie wenn all die geplagten DC-9 PiC nicht auch eines schönen Tages vier- (oder doch drei-) eng. PiC werden würden . . .

Natürlich erinnerte er sich daran, was er früher über «die Alten» gedacht hatte. Er schüttelte sein nicht mehr allzu dicht bewachsenes Haupt, nahm die Feder zur Hand, um dies alles aufzuschreiben, und weil er nicht gestorben ist, so lebt er heute noch, der

Fredi Muser



## Ist **Kalk** ein Problem in Ihrem Haus?

Nicht wenn Sie den

**Suntherm Wasserenthärter** besitzen.

Schützen Sie die teuren Installationen und Apparate mit einem

**Suntherm Wasserenthärter**

wirtschaftlicher  
preisgünstiger  
kompakt  
modern

Beratung, Verkauf und Service

**SUNTHERM AG**

8600 Dübendorf, Telefon 01/85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie gültigen Spezialpreis



## Prof. Dr. Ing. h. c. Ed. Amstutz im Ruhestand

Prof. Dr. Amstutz, dessen Name mit der schweizerischen Luftfahrt untrennbar verknüpft ist, hat am 18. November des vergangenen Jahres seinen 68. Geburtstag gefeiert. Es lohnt sich, einen Blick auf das Leben und Wirken dieses Mannes zu werfen, der sich stets spontan und begeistert für sein Vaterland, die Wissenschaft und die Luftfahrt eingesetzt hat.

Der nachfolgende Auszug aus einer Würdigung von F. Dubs, erschienen in den Club-Nachrichten 3/71 der MFG Zürich, möge auch unsern Lesern die Verdienste von Prof. Amstutz vor Augen führen und wir wollen ihm damit auch von unserer Seite die entsprechende Ehrung zuteil werden lassen.

### Die Redaktion

Der Abschluss der Studien von Ed. Amstutz mit dem Diplom als Maschinen-Ingenieur fiel gerade in die Zeit, als Lindbergh mit seiner «Spirit of St. Louis» den Atlantik von New York nach Paris bezwang. Seine ersten und tiefen Eindrücke über die Fliegerei erhielt er indessen schon viel früher, als Oskar Bider seine Alpenflüge durchführte und welche die Richtung seines späteren Lebensweges weitgehend bestimmten.

Nach einem Assistentenjahr beim berühmten Professor Dr. Aurel Stodola in Zürich wechselte er in die Versuchsabteilung der Firma Escher-Wyss, wo er bis 1930 blieb. Der amtierende Oberingenieur war damals Dr. J. Ackeret, der spätere Professor für Aerodynamik an der ETH. Die Zusammenarbeit mit diesem genialen Klassiker der Aerodynamik, einem Forscher von Weltruf, gestaltete sich sehr fruchtbar und fand ihren Niederschlag in verschiedenen wissenschaftlichen Arbeiten.

In der Freizeit machte sich Ed. Amstutz daran, seinen Jugendtraum zu verwirklichen, nämlich fliegen zu lernen. 1929 erwarb er das Brevet als Motorflieger.

Nachdem Ed. Amstutz von 1930 bis 1932 beim Kraftwerkbau Oberhasli mitgewirkt hatte, trat er im Herbst 1932 als Kontroll-Ingenieur zum Eidg. Luftamt über. Hier übertrug man ihm die Aufsicht über die Materialkontrolle. Daneben hatte er sich auch mit Fragen der Flugsicherung zu befassen, sowie Flugunfall-Untersuchungen durchzuführen, da letztere zu jener Zeit noch in den Aufgabenkreis des Luftamtes fielen.

Während der Zeit, da Ed. Amstutz beim Luftamt wirkte, schaffte die Swissair erstmals moderne Schnellverkehrsflugzeuge an, und die Alpar ersetzte ihre einmotorigen Flugzeuge durch zweimotorige. Von seiten des Luftamtes an diesem wichtigen Wechsel mitzuwirken wurde zur

Hauptaufgabe von Ed. Amstutz. Trotz seiner starken beruflichen Beanspruchung vernachlässigte er sein Flugtraining nicht und erwarb 1934 das Segelfliegerbrevet C und den Schleppflugausweis, sowie schliesslich im Jahre 1939 auch noch das Kunstflugbrevet. Als Mitglied der Nationalequipe, eine Auswahl der besten Sportpiloten der sog. Ausbildungsstufe III, belegte er anlässlich der nationalen Flugmeisterschaften 1936 und 1938 mit andern Kameraden ehrenvolle erste und zweite Plätze in verschiedenen Disziplinen.

Am 1. Oktober 1937 ernannte der Bundesrat Ed. Amstutz zum Professor für Flugzeugstatik und Flugzeugbau an der ETH in Zürich. Als Dozent verstand er es dank seiner Klarheit der Sprache, sowie seiner anschaulichen Ausdrucksweise, seine Studenten nicht nur zu begeistern, sondern auch zum eigenen Nachdenken anzuregen. Dank seiner tiefen Einsicht und grossen Erfahrung waren seine Vorlesungen nie blosser Fachunterricht, sondern stets auf das Grundsätzliche gerichtet und lehrten Nebensächliches von Wichtigem zu unterscheiden. Es war daher kein Wunder, dass Prof. Amstutz allgemein geschätzt und verehrt wurde.

1938 unternahm Prof. Amstutz im Auftrage der Swissair und in Begleitung des damaligen Swissair-Direktors H. Pillichody seine erste Studienreise nach den USA, um sich über den Flugzeugbau im allgemeinen, sowie die Flugmaterialbeschaffungspolitik im speziellen zu orientieren.

Die Pro Aero, eine Stiftung zur Förderung und Popularisierung des Flugwesens sowie weiteren ähnlichen und verwandten Aufgaben, berief ihn 1941 als Vizepräsidenten in ihre Reihen; er steht ihr heute noch als Präsident vor.

Da es Prof. Amstutz ein Bedürfnis war, seine Theorien auch in die Praxis umzusetzen, gliederte er seinem Institut für Flugzeugstatik und Flugzeugbau das Studienbüro des Schweizerischen Flugtechnischen Vereins (SFV) an. Unter seiner Leitung entwarf und berechnete das SFV, mit ihrem Chefingenieur Hans Belart an der Spitze, den sog. Pilatus SB-2 «Pelican», ein Flugzeug für Kleinverkehr, Reise, Verbindung, Beobachtung, Luftphotographie, Vermessung, Fracht- und Krankentransport usw. Obgleich der Prototyp alle Forderungen des Pflichtenheftes erfüllte (u. a. Minimalgeschwindigkeit 80 km/h, Höchstgeschwindigkeit 235 km/h, Start- resp. Landerollstrecke von 110 m) konnte man sich nicht für einen Serienbau entschliessen. Wie die schweizerische Luftfahrtgeschichte zeigt, stellt das Schicksal des SB-2 kein Novum dar. Aber die grosse Arbeit war doch nicht umsonst, entwickelte doch der glänzende Konstrukteur H. Fierz, auf Grund der Erfahrungen mit dem SB-2 den Pilatus-Porter, das bis heute meistexportierte schweizerische Flugzeug.

Neben der Entwicklung des SB-2 beschäftigte sich der SFV noch mit vielen anderen flugtechnischen Problemen. So führte er unter anderem

Wirtschaftlichkeitsberechnungen auf dem Gebiet des Verkehrsflugwesens durch, die bei der Selektion der für die Swissair zu beschaffenden Flugzeuge von grosser Bedeutung waren.

Dank dem hohen Ansehen, das Prof. Amstutz schon damals genoss, ernannte ihn der Bundesrat im Jahre 1941 zum Delegierten für zivile Luftfahrt. Damit wurde ihm die Planung und die Koordination aller Bemühungen auf dem Gebiet der schweizerischen Zivilluftfahrt, sowie die Aufrechterhaltung der internationalen Beziehungen übertragen. In einer Denkschrift, die in ihrer Klarheit und Weitsicht vorbildlich ist, setzte er nicht nur Akzente, sondern rückte die Probleme in die richtigen Proportionen.

Er schliesst mit den Worten: «Der Anschluss der Schweiz an den europäischen und an den Weltluftverkehr ist für die Konkurrenzfähigkeit unserer Wirtschaft unumgängliche Notwendigkeit. Den Anschluss zu erreichen, wird viel Mühe und grosse Mittel kosten, viel Einsicht und Weitblick, aber auch Tatkraft und Unternehmungsgeist erfordern. Wenn unsere Verkehrsflugzeuge aber das Schweizerkreuz nach nahen und fernen Ländern tragen können, eröffnen sich Möglichkeiten, die jede Anstrengung wert sind.»

Als Mitglied der schweiz. Delegation arbeitete er an der Schaffung der neuen Konvention mit, die aus den erstellten Grundlagen der PICA0 resp. späteren ICAO entstand.

Im weiteren präsiidierte er die «Kommission zur Gründung einer nationalen schweiz. Luftverkehrs-Unternehmung», die auf Veranlassung vom damaligen Bundesrat E. Celio ins Leben gerufen wurde.

1947 amtete er als Präsident der Spezialkonferenz der ICAO in Genf; im gleichen Jahr wurde Prof. Amstutz zum Vize-Präsidenten des Verwaltungsrates der Swissair als Vertreter des Post- und Eisenbahndepartementes (heute Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement) gewählt. Am 30. September 1948 legte Prof. Amstutz sein Mandat als Delegierter für zivile Luftfahrt nieder; im darauffolgenden Jahr wählte ihn der Bundesrat zum Direktionspräsidenten der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA).

Dass er der im Jahre 1950 durch den Bundesrat ins Leben gerufene Luftfahrtskommission seit ihrer Gründung angehört, versteht sich beinahe von selbst. Über die Kommission für Militärflugzeuge (KMF) führte er den Vorsitz seit 1966, über diejenige der Rüstungskommission seit 1968. Eine besondere Ehrung wurde Prof. Amstutz 1966 zuteil, als ihn das American Institute of Aeronautics and Astronautics zum Fellow ernannte. In Anerkennung der grossen Verdienste, die er sich auf den Gebieten der Materialprüfung und der Materialkunde erworben hat, verlieh ihm die Eidg. Technische Hochschule Lausanne im Mai 1969 den Titel eines Dr. Ing. h. c.

In den vielen Jahren seines Wirkens, das vor allem durch seinen weiten Blick charakterisiert ist, hat er sehr viel zur Förderung der Zivillaviatik und vor allem massgeblich am Aufbau eines schweizerischen Luftverkehrs, sowie den guten Ruf, den dieser auf der Welt geniesst, beigetragen. Mit ihm freuen wir uns über das viele von ihm Erreichte.

Er hat sich indessen keineswegs beschaulicher Ruhe hingegeben, sondern arbeitet, seiner Natur gemäss, intensiv in verschiedenen Gremien weiter.

Wir wünschen ihm dazu von Herzen recht viel Glück und Erfolg und hoffen, es möge ihm Gesundheit, sowie ein langes Leben beschieden sein.



## Man sollte ...

- wieder einmal ein Sprach-Büchlein (Public Adress) für Piloten herausgeben, denn nicht jeder ist in jeder Situation ein sprachliches Improvisationsgenie oder gar ein Mäni Weber.
- vielleicht bescheiden daran erinnern, dass die Bulletins Division Manager Cockpit Crew zweckmässigerweise bereits von Haus aus mit den 4 Löchern gemäss Spezial DIN versehen werden sollten, um kunstgerecht und fein bündig im PIH eingeordnet werden zu können.
- auf Grund der wenigen «Man sollte ...» annehmen dürfen, dass die Welt für unsere Besatzungen in bester Ordnung ist und sich darüber ganz besonders freuen.
  
- Literat, Dichter sein, ich weiss nicht was, jedenfalls ein recht grosses Tier, um ein gewichtiges, eindrucksvolles Urteil hinausposaunen zu können, eines von denen, danach dann die meisten Menschen mit offenem Mund dastehen müssen.  
(aus Verdi's Brief an Vincenzo Torelli am 7.11.1878)

### Abkürzungen (neu interpretiert von rs)

- IATA      **I**nternational **A**nerkannte **T**arif-**A**abbruchgesellschaft
- ELS        **E**s **L**ebe **S**alomo!
- IFALPA    **I**nexistent **F**ür **A**lle **L**uft-**P**iraten-**A**kte

## **From other Publications . . .**

**From the «Daily Telegraph» 3rd January, 1972**

---

So far France has delivered eight Mirages to Libya, out of the 110 planes ordered. Three of these are two seat trainers. French officers reported that five Libyan pilots, already trained on MiGs by the Egyptian Air Force were «making some progress» with Mirages.

The other Libyan pilots allotted for Mirage training were «almost hopeless,» they said. They added the fervent hope that their pupils would never meet an Israeli fighter pilot, except for a friendly cup of coffee.

**From «Trident» — BEA's in-flight magazine — Autumn 1971**

---

Running a short-haul airline is a demanding business — if it is to be efficient.

It is symptomatic of airline people that they live by the clock. If the aircraft moves off more than two minutes after scheduled departure time, an explanation has to be given to the punctuality committee which, in BEA, studies the record daily.

The fact that BEA is this summer one of the most punctual airlines in the world — and number one for time in Europe — is no accident.

In recent months a team of experts — engineers, schedulers and pilots — sat down together to grapple with a problem which takes in air traffic control, serviceability, aircraft reliability and the greatest imponderable of all, the weather.

The team came up with a plan — Towards Punctuality — which is the envy of airlines throughout Europe because it works.

To be on time, yet not to hurry, is the product of a good organization.

**From the «Daily Telegraph» 29th December, 1971**

---

Scotland Yard has set up a special skyjack unit. It will be a section of «C.I.» Department, which has a pool of senior officers to deal with all major inquiries and includes the «Murder Squad.»

Although the skyjacking of British aircraft has not been a major problem, specialist knowledge is needed.

The unit will work closely with Britain's National Central Bureau for Interpol, which has offices at Scotland Yard.

During the next few months Chief Supt Palmer will discuss the problem of skyjacking with representatives of various airlines.

## **Aus «Tages-Anzeiger» vom 13. Dezember 1971**

---

### **«Concorde — Gefahr für Passagier und Umwelt»**

Englands und Frankreichs Steuerzahler haben in den vergangenen acht Jahren insgesamt 5500 Millionen Franken für ein Projekt ausgegeben, das die wenigsten von ihnen wollen: das britisch-französische Überschallverkehrsflugzeug Concorde. Heute fliegen zwei Exemplare dieses Superflugzeugs; falls es sich dereinst gut verkaufen lässt (feste Bestellungen liegen noch nicht vor), wird es die Steuerzahler nochmals 3400 Millionen Franken kosten, bei schlechtem Absatz entsprechend mehr. Noch ist der Entscheid, den eleganten Vogel in Serie zu bauen, nicht gefallen; eine britische Anti-Concorde-Vereinigung will ihn mit Hilfe einer Inseratenkampagne verhindern. Die Argumente dieser Gruppe erhalten kräftigen Auftrieb durch die Tatsache, dass die Franzosen den grösseren Teil des Concorde-Ruhms für sich abschöpfen — Staatspräsident Pompidou wird in Kürze zum zweitenmal mit dem Flugzeug fliegen, Premierminister Heath oder die britische Königin taten es noch nie — und auch in technischen Belangen die Engländer zu dominieren scheinen.

Aufgrund dieser Ausgangslage stellte die Anti-Concorde-Vereinigung in einem kürzlich publizierten offenen Brief der britischen Regierung eine Reihe von Gewissensfragen: u. a.

### **Der Überschallknall**

Wie stellt sich die Regierung zum Problem des Knalls? Ist es moralisch oder wirtschaftlich zu rechtfertigen, wehrlose Bevölkerungsteile dieser Geissel auszusetzen? Oder werden vielleicht die betroffenen Länder die Überfliegung ihrer Gebiete untersagen? Weiss man auch nur wie das englische Volk reagieren wird? Werden die Bürger der USA (deren Landebewilligung unerlässlich ist) der Concorde gegenüber grosszügiger sein als ihrer eigenen abgesagten SST (Überschall-Verkehrsflugzeug)?

---

### **Auch Flughafentaxifahrer haben Beförderungspflicht**

(-zf-) In seiner letzten Sitzung nahm der Grosse Gemeinderat von Kloten Stellung zur Interpellation von Rudolf Glutz (Landesring), der eine Verbesserung des Flughafen-Taxiverkehrs gefordert hat. Insbesondere stellt er fest, dass die Taxifahrer am Flughafen oft Kurzfahrten ablehnten, da sie unrentabel seien.

Der Stadtrat stellte in seiner Antwort dazu fest, dass für die Taxichauffeure Beförderungspflicht bestehe, wenn diese auch nicht wörtlich in der Taxi-Verordnung umschrieben sei. Man müsse aber feststellen, dass vor allem Taxifahrer aus der Stadt Zürich Kurzfahrten ablehnten. Diese

Taxis, die von Zürich kommen, dürfen Fahrgäste für den Rückweg mitnehmen, sofern alle Airport-Taxis unterwegs sind. Aber eben, sie seien nur an längeren Fahrten interessiert und lehnten oft Transporte nach Kloten und den umliegenden Gemeinden Wallisellen und Glattbrugg ab. Um inskünftig bessere Verhältnisse zu schaffen, schlug der Stadtrat vor, die Beförderungspflicht in der Taxi-Verordnung zu verankern. Ferner erwägt man die Möglichkeit, Chauffeur-Ausweise zu schaffen, die bei groben Verstössen gegen die Taxi-Verordnung oder gegen die Sondervorschriften sofort entzogen werden können. Dann könnte für jeden Chauffeur eine Probezeit von drei Monaten eingeführt werden, während der dieser einen Strafregisterauszug und einen Leumundsbericht beizubringen hätte.

Der Interpellant konnte sich nur teilweise von der stadträtlichen Antwort befriedigt erklären und forderte die Exekutive auf, die Angelegenheit weiter zu prüfen und für eine bessere Koordination innerhalb der dem Taxiverkehr vorstehenden Behörden und der Taxi-Konzessionäre einzutreten.

---

An den Rand geschrieben

### **Wohlstand und Zufriedenheit**

Im «Schweizer Arbeiter» gibt dessen Chefredaktor, Dr. Gustav Egli, zu bedenken:

Zwei Standards sind es, die im Leben des Menschen wichtige Rollen spielen: der Lebensstandard und der Zufriedenheitsstandard.

Der Lebensstandard ergibt sich aus den materiellen Gütern, die uns zur Befriedigung unserer Bedürfnisse zur Verfügung stehen. Je mehr Geld zum Ankauf von Nahrungsmitteln und Kleidern, für die Wohnung, die Bildung, die Vergnügen usw. vorhanden ist, um so höher steigt unser Lebensstandard. Dieser hat mit der Verbesserung der Lohnverhältnisse in den letzten Jahrzehnten eine starke Aufwärtsbewegung vollzogen.

Neben dem Stand des äusseren Wohlergehens gibt es aber auch noch jenen des inneren Zufriedenseins. Würden sich diese beiden Standards parallel zueinander bewegen, müssten wir heute über eine im Vergleich zu früheren Zeiten höchst zufriedene Menschheit verfügen. Dies scheint aber nicht der Fall zu sein. Zwar lässt sich der Stand einer seelischen Verfassung, wie sie die Zufriedenheit darstellt, statistisch nicht ermitteln, nicht berechnen und nicht in Zahlen ausdrücken. Wenn wir aber in ihre Mienen sehen und die Eidgenossen der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts reden und klagen hören, dann gewinnen wir wahrlich nicht den Eindruck, dass sie der wachsende Reichtum froher gemacht hätte. Es scheint vielmehr, sie seien eher unglücklicher geworden.



Die Wirtschaft kann wohl das Problem des Lebensstandards lösen. Und sie hat es auch weitgehend gelöst. **Der Standard des Zufriedenseins, der auf einer ganz andern, nämlich auf der geistigen Ebene liegt, ist und bleibt aber eine höchst persönliche Angelegenheit jedes einzelnen.** Er wird sie am besten lösen können und am ehesten zufrieden werden, wenn er sich bescheidet und die Anforderungen, die er an das Leben stellt, nicht zu hoch schraubt.



Unseri Buecher sin zwor scho uebervolle,  
Aber e Vorschrift meh, das schpielt kei Rolle:  
Fremdi Uhre sottsich nit trage,  
Dr Uhrechammere schlochts uf dr Mage.  
Dr neushti Vorschlag, en anderi Muetze,  
Wo wuerd dr Chäsechammere nütze!

RK

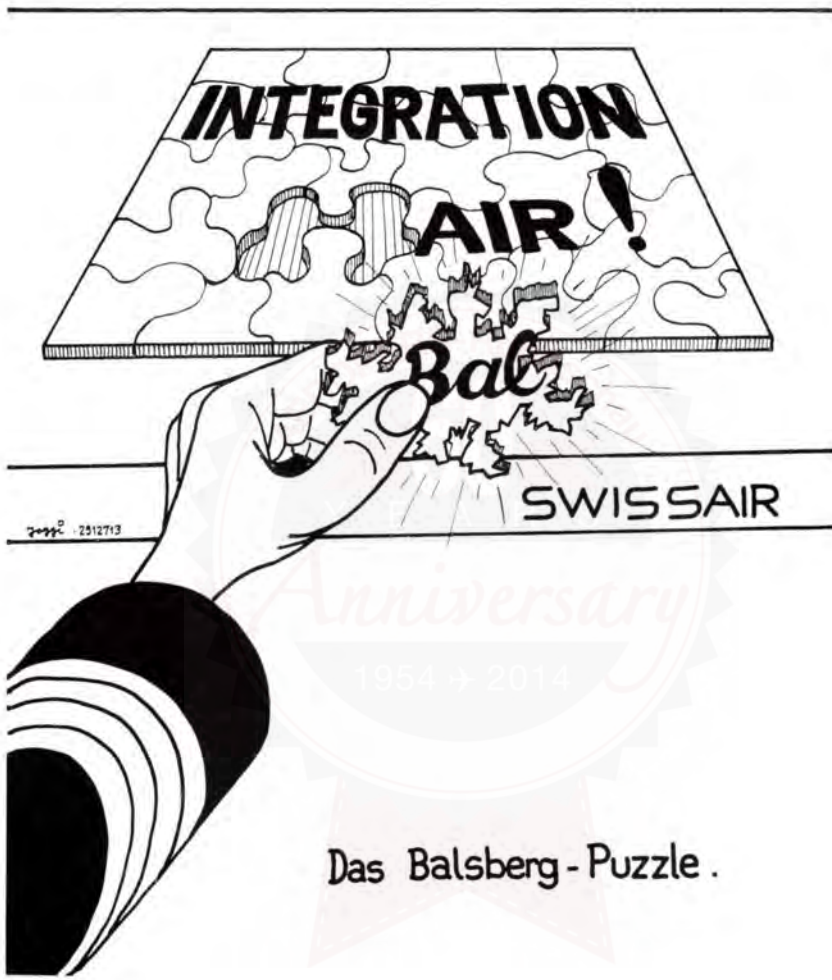
# Das Zauber (Düsen-) Schiff

## 4. Die kleinen Aeroperslein

Danach kamen sie über den silbernen See. Dort wird viel gefischt. Wenn man feine Ohren hat, kann man die kleinen Aeroperslein hören. Sie sitzen auf dem Grunde und bitten, man möge ihre Lieblinge verschonen. Sie wiegen sie im Arm und haben sie lieb, wie andere Kinder ihre Puppen oder Kätzchen lieb haben. Die Fischer wissen es.

Aber die Leute im Land hungern und wollen Fische essen, Also muss gefischt werden. Sei vorsichtig, Fischersmann! Betrübe die kleinen Aeroperslein nicht! Sonst wird der Wind böse, bläst die Backen auf und heult: hui fui. Und rührt die Wellen hoch. Da wird es gefährlich für das Boot. Es muss sich beeilen, den Hafen zu erreichen.





Das Balsberg - Puzzle .

---

Der Mensch rechnet immer das, was ihm fehlt,  
dem Schicksal doppelt so hoch an, als das,  
was er wirklich besitzt.

Gottfried Keller



---

**Spruch**

Nur immerdar nach ird'schen Gütern jagen  
heisst Körner in die Wüste tragen;  
und daraus Glück und Freud' gewinnen wollen  
das heisst, die Körner wieder suchen wollen.

# Organisation des Vorstandes

---

<b>Präsident:</b>	H. Hürzeler	Fach 17
<b>Vizepräsidenten:</b>	T. Patch	Fach 226
	P. Rellstab	Fach 116

---

<b>Ressort</b>	<b>Verantwortlicher</b>	<b>Fach</b>	<b>Stellvertreter</b>	<b>Fach</b>
Administration und Dokumentation	E. Heusser	Fach 362	Sekretariat	
Ausländerfragen	O. Kristiansen	Fach 1375	D. Staal	Fach 1430
Dachverband	P. Rellstab	Fach 116	M. Bethge	Fach 1828
Einsatz-, Displacement- und Hotelfragen	P. Rellstab	Fach 116	H. Hürzeler	Fach 17
EUROPILOTE	J. Sterndale	Fach 322	P. Bircher	Fach 274
Finanzen	P. Bircher	Fach 274	O. Kristiansen	Fach 1375
Flight Safety und Technical Information	D. Staal	Fach 1430	R. Schumacher	Fach 339
IFALPA	J. Sterndale	Fach 322	T. Patch	Fach 226
Information und Presse	E. Heusser	Fach 362	R. Schumacher	Fach 339
Navigatoren	M. Bethge	Fach 1828	O. Scheitlin	Fach 1857
Salärfragen	K. Rutishauser	Fach 159	D. Baumeister	Fach 128
Schulfragen und Seniority	D. Baumeister	Fach 128	P. Rellstab	Fach 116
Security	R. Schumacher	Fach 339	E. Heusser	Fach 362
Versicherungen	K. Rutishauser	Fach 159	D. Baumeister	Fach 128

---

## **Sekretariat**

Dr. W. Huber (privat 91 27 07)  
Frau N. Grösch-Bonhöte  
Ewig Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 84 65 15  
Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

## **Einsatz-Kommission**

Hauptvorsitz: H. Hürzeler  
Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross  
**B-747:** R. Schilliger (Typenchef), C. Henry  
**DC-8:** W. Meyer (Typenchef), P. Habegger,  
Ch. Milne-Fowler  
**CV-990:** W. Pink (Typenchef), H. Maurer,  
M. D'Hooghe  
**DC-9:** K. Kuratli (Typenchef), A. Atkins,  
U. Bodmer, J. Elfving  
**Navigatorenfragen**  
M. Bethge

## **Versicherungskommission**

Vorsitz: K. Rutishauser  
A. Bertschi, P. Gass, N. Grob, P. Habegger,  
O. Kristiansen, A. Kunz, C. Miazza,  
C. Milne-Fowler, W. Schatzmann,  
E. Schlatter, Dr. W. Huber

## **IFALPA-Kommission**

J. Sterndale, E. Heiz

## **Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission**

A. Sooder, E. Heiz

## **Flugsicherheits-Kommission**

Vorsitz: E. Heiz  
A. Bezzola, D. Friolet, O. Grunder, U. Reifler,  
W. Rüter, H. P. Suter, R. Suter, D. Staal,  
G. Schaefer

## **VEF-Stiftungsratsmitglieder**

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

## **Aeropers-Delegation beim Dachverband**

Präsident: H. Hürzeler  
M. Bethge, O. Kristiansen, P. Rellstab,  
Dr. W. Huber

## **Loss of Licence-Kommission**

K. Rutishauser, W. Pink

## **Kommission für Ausländerfragen**

O. Kristiansen, D. Staal, D. Bertram,  
E. Björkman, J. Elfving, J. Howells

## **Romands**

J.-F. Duplain, R. Mérier, J.-Cl. Rotach

## **Planungs-Kommission Luftfahrt VHS, Luzern**

R. Schilliger

## **IANC-Vertreter**

V. Ramchandran

## **Zollfragen**

K. Schmidli

## **Kontrollstelle**

O. Grunder, H. Dietschi

## **OASF-Kommission**

Präsident: E. Hedlund  
L. Idle, S. van Scherpenzeel  
Sekretär: M. Cross

## **Stimmzähler**

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

## **Rundschau-Redaktion**

M. Cross, R. Schumacher, Dr. W. Huber



