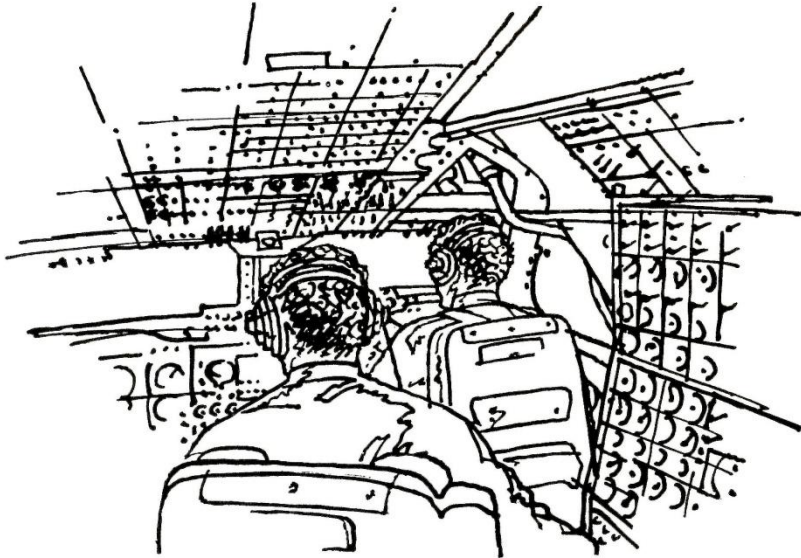


rundschau

Januar / Februar 1977



Voraus-Sicht



Wer ganz vorne sitzt,
weiss viel Vertrauen hinter sich.
Von Menschen, die sich auf Ihr
Können verlassen.

Als Mann am Steuer sehen
Sie nach vorn, auch für Ihre
Familie. Ihre eigene Vertrauens-
frage lautet: «Wie kann ich
rechtzeitig dafür sorgen, dass

meine finanziellen Verpflich-
tungen auch dann eingehalten
werden, wenn ich dazu nicht
mehr in der Lage bin?»

Wir von der Rentenanstalt
sind Spezialisten für Familien-
vorsorge und Einkommens-
sicherung. Wir beraten Sie für
Ihre Zukunft ohne Sorgen.

RENTENANSTALT
Schweizerische Lebensversicherungs-
und Rentenanstalt



Älteste und grösste
Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz
Hauptsitz in Zürich, General Guisan-Quai 40, Tel. 01/36 03 03

Generalagenturen in der ganzen Schweiz
Eigene Vertretungen in München, Paris,
Amsterdam, Brüssel, London, Madrid

206

24. Jahrgang

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die **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 — Sommaires

Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	9
INTERN	
Rückblick auf die Monate November und Dezember	15
Neuaufnahmen	16
Redaktionelle Mitteilung	17
IFALPA	18
Ein Pilger kommt selten allein	20
Man sollte . . .	22
Gedanken im New Yorker Hotelzimmer	23
Fear of Flying	25
Briefe an die rundschau	31
Hobby-Ecke	35
Crew-Globetrotter	39
Fliegersprache	40
Tropenkrankheiten	43
Vers für die Aeropers	45

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 10. März 1977

Redaktions-Team:

P. Clausen (Vorsitz)
U. Baier, M. Cross,
H. Hürzeler, U. Marx,
W. Waeschle, F. Woodtly

Redaktions-Adresse und Versand:

Sekretariat Aeropers
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon 01/814 15 15

Druck:

Wettlin & Co.
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 01/44 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 Schlagbohrer kritisch testen.

Byland AG

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

**«Schweiz»
Versicherungen**

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

J. Häni-Baumgartner, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052/22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Liebe Kameraden, liebe Leser

Als Piloten kennen wir die zahlreichen wichtigen Grenzwerte unserer Flugzeuge. Jedes Instrument, jedes System hat seinen normalen operating-range, aber auch eine untere und obere rote Marke, und wenn möglich noch eine akustische und optische Warnung, die sofort anspricht, wenn die Limiten unter- oder überschritten werden, auf dass wir sofort zweckmässig reagieren. Es fällt keinem von uns ein, solche Warnungen und Grenzwerte geflissentlich zu übersehen. Es fällt auch keinem von uns je ein, zum Beispiel stundenlang mit Take-off-power zu fliegen, nur um rascher zu steigen und schneller zu fliegen. Flugzeuge mit technischen Störungen bleiben am Boden, bis sie repariert sind. Safety first! Andererseits wird oft betont, dass im sogenannten Regelkreis Mensch-Maschine der denkende Mensch zwar an erster Stelle stehe, aber trotzdem meistens das schwächere Glied sei, da wir als Naturprodukt eben unberechenbar sind. Tatsächlich stellt der Homo sapiens mit seinem lebendigen Geist, seiner Seele und seinem Körper eine weitaus kompliziertere und differenziertere Konstruktion dar, als die von ihm erfundenen, berechneten und geschaffenen technischen Werke. Denn wir sind leider (resp. gottlob!) weder «manufactured by McDonnell Douglas» noch «controlled by Collins-Bendix» oder «powered by General Electric»! Ingenieure und Konstrukteure wissen ganz genau, wieviel sie einem technischen Produkt zumuten dürfen, weil sie es in genauer Kenntnis der entsprechenden physikalischen Gesetze berechnet und gebaut haben. Und jeder Nicht-Akademiker weiss aus Erfahrung, dass die Sache kaputtgeht, wenn man die errechneten Grenzwerte missachtet.

Ist es nicht seltsam, dass wir im technischen Bereich jederzeit bereit sind, die entsprechenden Gesetze zu respektieren, währenddem wir sie im menschlichen oft mit Füßen treten und dabei nicht einmal durch Schaden klug werden? So, wie es für jede Maschine Grenzwerte und

optimale Bedingungen gibt, existieren eben auch für den menschlichen Klapperatismus solche-welche. Diese setzen sich unter anderem aus geistigen, seelischen und körperlichen Komponenten zusammen. Vor allem ist es unser Körper, der als materielles Naturprodukt auf die Einhaltung der entsprechenden Rhythmen und Naturgesetze angewiesen ist. Werden diese während längerer Zeit missachtet, so beginnt die Warnanlage unseres Wesens irgendwo zu blinken. Anstatt nun aber die Ursache der Störung zu beheben, stellen wir meistens die Warnung einfach ab, zum Beispiel auf chemischem Pillenweg. Dieses Vorgehen würden wir uns im technischen Bereich zwar nie und nimmer erlauben, weil wir dort genau wissen, was das rote Licht bedeutet und was kaputtgeht, wenn wir es missachten. Und da der Mensch kein Serienmodell ist, sondern eine individuelle Einzelanfertigung, so reagiert auch nicht jeder genau gleich auf ein und dieselbe Ursache. Eine Kette reisst bekanntlich bei ihrem schwächsten Glied, wobei es sich bei diesem im menschlichen Bereich ebenso individuell um Kreislauf, Verdauung, Nerven oder Rücken, aber auch um ansteckende oder psychische Krankheiten handeln kann. Jedenfalls weisen körperliche und seelische Krankheitszustände auf gestörte Lebensbedingungen hin und umgekehrt. Ich nehme an, Sie wissen nun langsam, wo ich hinaus will.

Ja, wir alle haben unsern schönen, interessanten, gutbezahlten, aber in diesem Sinne doch auch recht ungesunden Beruf absolut freiwillig gewählt. Es kommt nicht von ungefähr, dass für die Fliegerei nur gesunde, robuste und belastbare Menschen ausgesucht werden. Zeit- und Leistungsdruck, Arbeitstempo und Verantwortung, Tag- und Nachteinsatz, Druck- und Temperaturunterschiede, Zeitverschiebung und Klimawechsel, Ernährungsprobleme und sitzende Arbeitsweise, unruhiges Hotelleben und längere Abwesenheit von daheim, Tropen- und andere Ansteckungskrankheiten, entsprechende Impfungen und Prophylaxen: all diese Faktoren nagen andauernd an unserer Gesundheit und Widerstandskraft. Gestalten wir unsere Einsatzrichtlinien und Lebensbedingungen so, dass wir alle erwähnten negativen Einflüsse einigermaßen zu kompensieren vermögen, nämlich durch vernünftige Einsätze und durch zusätzliche Ruhe wo nötig, durch genügende Frei- und Vorbereitungszeit daheim und unterwegs, aber auch durch gesunde Lebensweise und durch Sport, dann hält der gestresste Organismus trotz allem durch; nicht zuletzt dank Begeisterung, Lebensfreude und Motivation. Überschreiten wir hingegen die individuellen Limiten, so beginnt unser Warnsystem zu blinken und zu hornen, bis der Körper schliesslich an seiner schwächsten Stelle versagt. Leider lassen sich diese persönlichen Grenzwerte nie exakt ermitteln.

Andererseits haben sich doch mit der Zeit gewisse Erfahrungswerte, gesundheitliche Richtlinien und Randbedingungen herauskristallisiert, die

einen ebenso gesunden Lebens- und Arbeitsrhythmus garantieren. Zum Beispiel ist der im Aeropersentwurf für neue Flight-Duty-Regulations von 1973 definierte Begriff des «normal working day» weder eine Rellstab-Cross'sche Erfindung noch sehr neu, sprach man doch bereits im «neuen» eidgenössischen Fabrikgesetz anno 1877 von einem Normalarbeitstag. Mit diesem Gesetz wurde übrigens die maximale tägliche Arbeitszeit von 14 auf 11 Stunden reduziert, die Kinderarbeit verboten, desgleichen die allgemeine Nachtarbeit zwischen 20 und 5 Uhr. Die von den damaligen Fabrikbesitzern prophezeite Katastrophe mit Massenentlassungen fand aber nicht statt; im Gegenteil! Dank besserer Arbeits- und Lebensbedingungen, dank besserer Ausbildung und Rationalisierungsmassnahmen wurde bei reduzierter Arbeitszeit mehr und Besseres geleistet. Die schrittweise Entwicklung von der 60- über die 54- und 48- zur 44-Stundenwoche bescherte der Wirtschaft einen ungeahnten Aufschwung. Der allgemeine Wohlstand brach aus, die mittlere Lebenserwartung begann zu steigen. Wer nun aber glaubt, man können die Arbeitszeitverkürzung ad absurdum weitertreiben, irrt. Ich glaube, wir haben mit der heutigen mehr oder weniger gültigen Drei-Teilung des Tages in 8 Stunden arbeiten, 8 Stunden leben und 8 Stunden schlafen (und zwar nachts!) ein Optimum erreicht, das allen Beteiligten dient.

Es ist ganz klar, dass es immer gewisse Wirtschaftszweige und Berufsgruppen geben wird, bei denen es aus diversen Gründen nie möglich sein wird, unter so optimalen Bedingungen arbeiten zu können. Zu ihnen gehört ganz sicher das fliegende Personal. So werden sich auf der Langstrecke in absehbarer Zeit weder Nachtflüge, Zeitverschiebung noch Klimawechsel je vermeiden lassen. Wer diesen zusätzlichen Belastungen entgehen will, muss einen andern Job mit regelmässiger Arbeitszeit suchen. Wir alle wissen, dass es oft nicht anders geht und wir die Nacht zum Tage machen müssen, oder länger als die idealen 8 Stunden zu arbeiten haben. Obschon ungesund, nehmen wir solches immer wieder selbstverständlich auf uns; aus Einsicht, aus Pflichtbewusstsein und auch, weil wir unsern Beruf lieben. Dank Willenskraft und entsprechender Motivation lassen sich auch gewisse Feuerwehrlösungen immer wieder verkraften. Operiert man hingegen jahrelang unter Ausnützung sämtlicher Ausnahmeregelungen und Limiten mit äusserst knappen Besatzungsbeständen, dann macht der Körper eines schönen Tages einfach nicht mehr mit. Dieser kritische Punkt wurde meines Erachtens bei einer Besatzungskategorie seit geraumer Zeit erreicht, nämlich bei unsern DC-10 Kommandanten. Fragen Sie einmal meine kranken und gesunden Kollegen oder unsere Ehefrauen! Wenn wir miteinander die untenstehende Krankenstatistik des fliegenden Personals der Swissair betrachten, so lassen sich daraus einige interessante Schlüsse ziehen.

Krankenrate in Prozenten

	10.75	11.75	12.75	1.76	2.76	3.76	4.76	5.76	6.76	7.76	8.76	9.76	10.76	11.76	12.76
747 Capt.	2,9	1,5	0	0,1	6,5	5,7	5,0	4,7	4,7	7,6	6,7				
Copi	0	1,5	0,3	15,8	12,3	10,5	6,3	3,3	1,1	3,3	2,2				
FE	2,3	0,4	0	0	0	2,3	1,4	1,9	1,9	2,8	6,7				
															(noch nicht publiziert)
DC-10 Capt.	1,2	1,2	0,6	8,3	10,3	12,2	10,3	11,5	12,9	11,8	12,4				
Copi	3,8	1,7	4,3	4,6	7,3	6,3	2,6	5,7	5,8	4,7	3,9				
FE	2,5	1,5	1,4	2,5	3,3	3,4	2,6	2,9	1,5	1,4	1,7				
DC-8 Capt.	2,8	3,7	2,2	3,4	5,1	5,1	5,2	2,8	2,5	3,2	3,7				
Copi	4,9	7,3	3,4	7,8	6,8	6,0	3,8	3,4	4,5	3,7	4,3				
FE	1,9	1,1	0,8	3,7	4,0	1,8	3,0	1,4	2,0	2,8	2,4				
DC-9 Capt.	2,3	1,3	3,1	3,5	6,6	5,2	4,2	2,7	2,9	2,8	2,7				
Copi	2,2	1,9	4,3	3,6	4,2	3,5	3,1	2,4	1,6	2,2	2,6				

Diese Tabelle spricht eigentlich für sich selbst. Wesentlich ist nun die Frage nach dem Warum. **Warum sind seit einem Jahr mehr als zehn Prozent der DC-10 Kommandanten dauernd krank?** Es gibt verschiedene Gründe, die zu dieser unerfreulichen Situation geführt haben: Erstens umfasst das DC-10-Streckennetz die ganze Welt. Dadurch leiden die DC-10-Besatzungen am meisten unter Zeitverschiebung, Klimawechsel, Nachteinsatz, Unregelmässigkeit und knappen Beständen. Sie wenden ferner mehr Zeit auf für Streckenvorbereitung und Paperwork, weil sie über mehr Manuals verfügen und auf allen Sektoren zuhause sein müssen. Zweitens gehören die DC-10-Captains durchwegs der mittleren und älteren Pilotengeneration an, die sich in ihren 20 bis 30 Dienstjahren gesundheitlich mehr verbraucht haben als ihre jüngeren Kollegen. Drittens wirkt sich der Ausfall der kranken Piloten für die gesunden insofern negativ aus, als dass sie dadurch noch mehr und noch strenger eingesetzt werden als ursprünglich geplant, was zu weiteren Erkrankungen führt, welche zu noch strengern Einsätzen führen und so weiter und so fort!

Warum liegt denn die Krankheitsrate der DC-10-Kommandanten so viel höher als jene ihrer gleichaltrigen Jumbo-Kollegen? Weil diese praktisch nur auf einem Sektor, dem Nordatlantik, eingesetzt werden, dadurch regelmässiger und kürzere Rotationen zu fliegen haben, in Amerika ähnliche Klima- und Lebensbedingungen antreffen wie in der Schweiz und rotationsbedingt über mehr Freitage daheim verfügen können.

Warum sieht es denn bei den DC-8-Kommandanten, die ja auch weltweit eingesetzt werden, wesentlich besser aus? Erstens gehören sie in der Regel bereits einer etwas jüngeren Generation an und fliegen Kurz- und Langstrecke gemischt. Dadurch operieren sie vermehrt von zuhause aus, was dazu führt, dass sie sich des öftern und des längern von den negativen Einflüssen der weniger häufigen Zeitzone- und Klimawechsel erholen können. Diese Feststellung gilt übrigens auch für alle Piloten-Funktionäre, die zwischen ihren Streckeneinsätzen immer wieder für längere Zeit in Büros und/oder im Schulhaus arbeiten können, und zwar im normalen Lebensrhythmus.

Warum liegt bei den DC-9-Captains die Krankheitsrate wesentlich tiefer, obschon sie mit ihren 3-5 täglichen Kurzstreckenflügen erwiesenermassen einer grösseren Hektik unterworfen sind als Langstreckenpiloten? Auch sie gehören in der Regel der jüngeren Generation an und haben sich daher noch weniger lang verheizt. Der Hauptgrund liegt aber darin, dass sie dank Nachtflugverboten und Europa-Einsatz fast immer im soeben erwähnten gesünderen Tag-Nachtrhythmus eingesetzt werden und dazu praktisch ohne Zeitverschiebung. Ferner beträgt ihre minimale Anzahl monatlicher Freitage daheim 9, auf der Langstrecke 8.

Warum die Copiloten auf allen Flugzeugtypen weniger krank sind als ihre Kommandanten, liegt sicher auch wieder in ihrem jüngern Lebensalter begründet, d. h. im weniger Verbrauchsein. Bei gleich strengen Einsatzbedingungen werden sie aber in 10 bis 15 Jahren unter denselben Berufskrankheiten zu leiden haben wie heute die sogenannten Alten. Bleiben uns noch die Bordtechniker, deren Krankenrate auf allen Typen erfreulich tief liegt, trotz Langstreckeneinsatz. Bei ihnen sehen wir die alte Aeropers-EK-These bestätigt, dass genügende Bestände eine vernünftige Einsatzplanung erlauben, welche ihrerseits die Krankheitsrate senkt.

In diesem Gebiet finden wir denn auch das Rezept, das uns wieder aus der unbefriedigenden Lage herausführt. Es lautet: **Genügende Bestände — vernünftige Einsatzrichtlinien.** Ich glaube jenen Unkenrufen nicht, die behaupten, man habe die Bestände bewusst gesenkt, damit sich die ältern (sprich teuren) Kommandanten gesundheitlich vorzeitig verheizen und pensionieren lassen müssen, auf dass man sie durch jüngere, billigere Piloten ersetzen könne. Eine solche Sparpolitik kann, darf und wird sich die Swissair nicht leisten. Man verfügte aber offenbar über zu wenig Erfahrung, was die gesundheitliche Belastung bei weltweitem Einsatz anbetrifft. Ein solches Anwachsen der Krankenrate liess sich weder voraussehen noch vorausplanen. Das Problem ist swissairseitig aber erkannt worden, man ist daran, die Bestände zu erhöhen; die Zustände sollten sich im Verlaufe des Jahres bessern. Es war aber auch höchste Zeit dazu, und wir sind um eine nicht sehr angenehme Erfahrung reicher geworden.

In diesem Sinne appelliere ich dringend an meine Kollegen hüben wie drüben, die sich mit der Ausarbeitung neuer, besserer Langstrecken-flight-duty-regulations beschäftigen. Meiner Meinung nach sollten sie für ihre wichtige Arbeit unbedingt auch kompetente Fachärzte beiziehen, auf dass wir unsern schönen Beruf geistig, seelisch und körperlich gesund und fit bis zur Pensionierung — ob mit 55 oder mit 57 bleibe einsteilen dahingestellt — ausüben können.

Mit freundlichen Grüßen
Hano Hürzeler

Liebe Mitglieder

Über die wichtigsten Themen, die uns momentan beschäftigen, wie die Salärrunde 77, Kurzstrecken-FDRs, Pensionierungsartikel, werden Sie anderweitig laufend informiert, sodass ich mich hier zu einem rein verbandsinternen Thema äussern möchte.

Die für Ende Mai vorgesehene Generalversammlung wird für unseren Vorstand ansehnliche personelle Veränderungen bringen, denn nicht weniger als vier Vorstandsmitglieder haben ihren Rücktritt angekündigt. Es sind dies Pierre Rellstab, Capt. DC-10, John Sterndale, SF/O DC-8, Jan Elfring, Capt. DC-9, und nicht zuletzt gilt es, auch einen neuen Präsidenten zu suchen, denn die Gerüchte um meine Rücktrittsabsichten möchte ich hiermit offiziell bestätigen.

Gestatten Sie mir, dass ich kurz auf die einzelnen Persönlichkeiten eingehe. Pierre Rellstab hat sieben Jahre lang dem Aeropers-Vorstand angehört, davon sechs Jahre als Vizepräsident. Mit Pierre verliert der Vorstand eine seiner markantesten und profiliertesten Leute. Seine Verdienste hat er sich unzweifelhaft auf seinem Spezialgebiet Einsatz erworben. Als Chef der Einsatzkommissionen war er stets darum bemüht, die Mitsprache des Verbandes auf dem Einsatzgebiet voll auszuschöpfen, doch immer gepaart mit Verständnis für die Probleme der andern Seite. Seine Forderung nach stabilen Einsatzverhältnissen hat er verbunden mit Vorschlägen für bessere Reservekonzepte. Im Zusammenhang mit der Balairintegration konnte er sein längst aufgestelltes Postulat nach mehr Einsicht in die Planungsabläufe und Bestandesberechnungen verwirklicht sehen, was uns heute erlaubt, mit profunden Kenntnissen an so heikle Aufgaben wie das Erfinden neuer FDRs heranzutreten. Dass ein hauptsächlich von ihm entworfener Vorschlag für neue Langstrecken-FDRs kommissionsintern auf wenig Gegenliebe gestossen ist, obwohl darin, was Freitage anbelangt, massive Verbesserungen vorgesehen waren, hat in ihm den Entschluss reifen lassen, für andere Leute und Ideen Platz zu machen. Ich möchte hier nicht vergessen zu erwähnen, wie besonders glücklich ich war, neben mir einen starken Vizepräsidenten zu haben, dessen Rat und Unterstützung bereits mein Vorgänger im Amt Hano Hürzeler, zu schätzen wusste. Unbequem in der Diskussion und konsequent in Haltung und Tat hat Pierre nie Zweifel aufkommen lassen, dass Verbandspolitik aus der Position der Stärke heraus gemacht werden muss, ohne jedoch die Kompromissbereitschaft aus den Augen zu verlieren. Ich darf hier Pierre Rellstab im Namen aller Mitglieder für seine unverkennbaren Dienste an der Aeropers herzlich danken.

Mit John Sterndale verlässt eine weitere «unübersehbare» Person unseren Vorstand. Ironie des Schicksals ist, dass John nach sieben Jah-

Zu verkaufen in Russikon neues

6 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Einfamilienhaus

Südhang, unverbaubare, ruhige, nebelfreie Lage. Überdurchschnittlicher Komfort wie: Isolierverglasung, Bad mit Doppellavabo, sep. WC, Douche-raum mit WC. Moderne Küche. Wohn-/Esszimmer mit Holzdecke und Cheminée. 4 Schlafräume, Ankleide. Gedeckter Sitzplatz. Garage. Ausbauwünsche können noch berücksichtigt werden.

Bezugstermin: Juli 1977 Preis: Fr. 395 000.—

Anfragen und nähere Auskunft: Telefon 01/97 35 59

Kunstschmiede-Ausstellung

im Schulhaussaal 9245 Oberbüren

Öffnungszeiten

Samstag, 19. März 1977	1000 – 1200 und 1400 – 2000
Sonntag, 20. März 1977	1000 – 1200 und 1400 – 1800
Samstag, 26. März 1977	1000 – 1200 und 1400 – 2000
Sonntag, 27. März 1977	1000 – 1200 und 1400 – 1800

oder zwischen beiden Wochenenden nach telefonischer Vereinbarung.

Nach meinem Ausstellungserfolg vor 4 Jahren fühle ich mich verpflichtet, meiner geschätzten Kundschaft einen weiteren Einblick in meine Tätigkeit als Kunstschmied zu geben.

Die Ausstellung wird zudem mit einem ortsansässigen Kunsthandwerker auf dem Holzsektor verbunden sein. Seine rustikalen Möbel mit meinen handgeschmiedeten Beschlägen sind einzigartig.

P. Engler, Juchwiesstrasse 2, 9245 Oberbüren

ren Aeroperstätigkeit persönlich noch sehr gerne weiter für das IFALPA-Ressort kandidieren möchte, jedoch wegen Erreichens des 55. Altersjahres und damit Ausscheidens aus dem Aktivpilotenkorps statutengemäss zurückzutreten hat. John hat in diesen sieben Jahren die Aeropers an unzähligen IFALPA- und EUROPILOTE-Meetings vertreten und das Amt eines Regional Vicepresident der IFALPA innegehabt. Wir erinnern uns an den weltweiten Pilotenstreik vom 19. Juni 1973, wo es galt, durch eine Arbeitsniederlegung sämtlicher der IFALPA angeschlossenen Pilotenverbände ein Zeichen gegen Terror und Verbrechen in der Zivillaviatik zu setzen. John war an der Organisation und Koordination dieser Übung massgebend beteiligt. Mit viel Ausdauer und Überzeugungskraft hat John Sterndale versucht, die divergierende Entwicklung des Verhältnisses IFALPA — EUROPILOTE aufzuhalten und der EUROPILOTE den Weg zu ihrem Platz innerhalb der IFALPA zu ebnet. Leider ist ihm dies nicht ganz gelungen, und die von ihm vorausgesagte Gefahr einer Isolation unseres Verbandes innerhalb der EUROPILOTE hat sich weitgehend bewahrheitet. Die letzte Konsequenz, aus dieser unbefriedigenden Situation mit einem Austritt aus der EUROPILOTE herauszukommen, haben unsere Mitglieder in einer Abstimmung abgelehnt. Auch John möchte ich im Namen unserer Mitglieder für seine langjährige Aeroperstätigkeit herzlich danken und ihm noch viele schöne Flüge bis zu seiner Pensionierung wünschen.

Jan Elfring ist seit der GV 74 Vorstandsmitglied und hat vor dieser Zeit bereits Verbandstätigkeiten für die FPAS und deren OASF ausgeübt. Für die Aeropers hat er die Ressorts Ausländerfragen und Dachverband betreut und ist gleichzeitig Mitglied der DC-9-EK. Seine ruhige und unkomplizierte Art hat sich anlässlich von Sitzungen wiederholt besänftigend und wohltuend ausgewirkt. Ohne viel Aufhebens hat Jan seine Verbandstätigkeit mit grosser Pflichtauffassung ausgeübt. Der zu unseren Ungunsten verlaufene Schiedsgerichtsfall «home return» war für ihn eine seiner grössten Enttäuschungen, nicht wegen des negativen Schiedsspruches, sondern wegen der unbegreiflichen Haltung unseres Arbeitgebers. Es ist sein eigener Wunsch, aus dem Vorstand auszuscheiden, unter anderem auch wegen einer vorgesehenen Umschulung von DC-9 auf DC-8 im nächsten Winter. Speziellen Dank hat er für sein selbstloses, integrierendes Wirken bei Problemen verdient, die geeignet waren, das harmonische Nebeneinander von Ausländer- und Schweizerpiloten zu stören. Auch Jan Elfring danke ich recht herzlich für seine geleisteten Dienste und hoffe, dass er in irgend einer Form weiter für die Aeropers tätig sein wird.

Wie Sie eingangs feststellen konnten, bin auch ich fest entschlossen, wieder ins Glied zurückzutreten. Nach immerhin fünf Jahren Verbandstätigkeit, nämlich einem Jahr Balairintegration, einem Jahr Beisitzer im Vor-

stand und zuletzt drei Jahren als Aeropers-Präsident, hat sich der Wunsch, wieder einmal von Aeropersproblemen wegzukommen, zum Entschluss geformt. Besonders die drei letzten Jahre liessen mich alles, was mich persönlich interessierte und nichts mit Verbandsgeschäften zu tun hatte, vergessen. Den Grund zu diesem Verhalten habe ich weniger im Zeitmangel gefunden als bei mir selbst, zähle ich doch leider nicht zu den Glücklichen, die, wenn zuhause, ihre beruflichen Probleme gut aufgehoben im Büro wissen und einfach abschalten können. Dieses Gefühl, im Privatleben wichtige Dinge verpasst zu haben, bestärkt mich in der Überzeugung, dass man einen Verband wie die Aeropers nur mit vollem Einsatz und Engagement führen kann und dies wiederum nur für eine begrenzte Zeit. Drei, max. vier Jahre scheinen mir die richtige Amtsperiode für den Präsidenten zu sein, was heissen soll, dass eine zweite Amtsperiode nach einem ebenso langen Unterbruch zumindest nicht unmöglich erscheint. Dass dies nicht nur graue Theorie zu sein braucht, bestätigt mir mein Vorgänger im Amt, Hano Hürzeler, der frisch gestärkt bereit ist, das dornenvolle Amt erneut zu übernehmen. Es freut mich ganz besonders, die Aeropers nicht ohne Nachfolger verlassen zu müssen, denn Kontinuität scheint mir gerade heute eine absolute Notwendigkeit. Zuletzt sei noch gesagt, dass die recht grosse Anzahl von Rücktritten mit der gegenwärtigen Salärrunde und der Verbandspolitik im allgemeinen in keinem Zusammenhang steht und nur im Persönlichen jedes Einzelnen zu suchen ist.

Da neben dem Präsidenten aber auch noch drei weitere Vorstandsmitglieder ersetzt werden müssen, möchte ich schon jetzt die Aufforderung zum Mitmachen an alle Mitglieder richten. Unsere Rundschau März/April wird sich ganz besonders diesem Thema widmen.

Mit freundlichen Grüssen
Jeannot Amsler



Ferien-Aktien

... einmal Ferien kaufen
— nie mehr mieten!

Ferien-Aktien der HAPIMAG AG bieten keine Bar-Ausschüttung, dafür aber **mietfreie Ferien** in Hunderten von komfortablen, komplett ausgestatteten Appartements und Bungalows in der Schweiz, in Finnland, Schweden, Deutschland, England, Frankreich, Oesterreich, Italien, Spanien und auf Tenerife.

Die **HAPIMAG** ist eine schweizerische Aktiengesellschaft, gegründet 1963. Schon 14 000 Aktionärsfamilien sind wirtschaftliche Miteigentümer. Eigene Immobilien für 50 Millionen Schweizer Franken, das heisst: jede Aktie ist durch Immobilienbesitz gesichert.

Die **HAPIMAG-Aktionäre** verbringen ihre Ferien in internationaler, gepflegter, aber ungezwungener Atmosphäre. Alle HAPIMAG-Gäste und -Appartements werden durch eigene, speziell geschulte, orts- und sprachkundige Verwalter betreut.

Die **Hauszeitschrift HOLIDAY** informiert regelmässig über alle Neueröffnungen und Neuigkeiten wie z. B. über das «Domino-System», das «American-Home-Paket», die «Holiday-Spezial-Arrangements», die «HAPOTEL»-Möglichkeiten, Vergünstigungen für Charters und Fähren, und vieles andere mehr...

Zahlreiche, dem Land entsprechende **Sport- und Freizeiteinrichtungen** stehen den Aktionären, ihren Kindern und Angehörigen zur Verfügung, wie: Golf, Tennis, Minigolf, Boccia, Sauna, Solarium, Fitnessraum, Tischtennis, Spielplatz, Hallenbad usw. Ein **200-seitiger Farbkatalog** informiert umfassend über die Ferienzele und erleichtert die Auswahl.

HAPIMAG-Aktien gelten unbegrenzt und gewähren die freie Wahl des Ferienortes, der Ferienzeit und der Grösse des Appartements. Jahr für Jahr, je nach Saison, durchschnittlich 2 Wochen Ferien für 2-6 Personen mit einem einmaligen Kapitalaufwand von Fr. 6 000.— + Nebenkosten.

HAPIMAG-Ferien: Einmal kaufen — nie mehr mieten.

HAPIMAG AG
Informationsdienst
Zugerstrasse 53
CH-6340 Baar
Telefon 042 - 31 23 33

Rückblick auf die Monate November und Dezember

intern

1976 war ein **Jahr der Verhandlungen** auf vielen wichtigen Gebieten: Gesamtarbeitsvertrag, Flight Duty Regulations, Disziplinarreglement, Displacementreglement. Das Jahr **1977** soll nun ein **Erntejahr** werden. Ob sich dieser Wunsch erfüllt, hängt unter anderem auch von Ihnen ab, denn Sie, wertiges Mitglied, werden bald an der Urne über die Entgegennahme dieser «Früchte» letztlich zu entscheiden haben. Bezüglich der kommenden Abstimmungstermine haben wir Optimisten uns vorgenommen, den Gesamtarbeitsvertrag und das Disziplinarreglement noch in der ersten Jahreshälfte 1977 und die übrigen oben erwähnten Vertragsbereiche (FDR nur bezüglich der Kurzstrecke) gegen Ende 1977 zur Abstimmung zu bringen. Möglicherweise (und hoffentlich) wird sich bis dahin auch noch ein überarbeitetes Ferienreglement hinzugesellen.

Nachdem eine Vielzahl unserer Mitglieder aufgrund der Ende 1974 vom kantonal-zürcherischen Steueramt **entzogenen Pauschale** zur Geltendmachung eines Steuerabzuges betreffend die Fahrkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort teils erhebliche Umtriebe und Querelen zu gewärtigen hatte, sah sich der Vorstand veranlasst, über eine Wiedereinführung derselben Verhandlungen aufzunehmen. Mit Verfügung vom 2. Dezember 1976 hat nun die Zürcher Regierung unserem Wunsche im nachstehenden Ausmass entsprochen. Diese unserer Meinung nach für die heutigen Einsatzverhältnisse akzeptable Lösung kam letztlich nur dank des von zahlreichen Mitgliedern anhand ihres Einzelfalles subtil und teils äusserst dokumentenreich geführten Nachweises der effektiv durchgeführten Fahrten vom und zum Arbeitsort zustande. Die hier untätig Gebliebenen mögen daher ihren Dank an die betreffenden Kollegen richten.

Ab Steuerjahr 1977 und ff gilt bezüglich der Fahrspesen:

Langstrecke: 200 einfache Fahrten à Fr. —.40 pro Fahr-Km (Auto) zwischen Wohn- und Arbeitsort ohne besonderen Nachweis.

Kurzstrecke: 300 einfache Fahrten à Fr. —.40 pro Fahr-Km (Auto) zwischen Wohn- und Arbeitsort ohne besonderen Nachweis.

Der Status des Kurz- resp. Langstreckenpiloten wird von der Swissair anhand des Dezembereinsatzes auf dem Lohnausweis vermerkt. Wer im betreffenden Steuerjahr eine Umschulung absolviert hat, wird je nach-

dem gut daran tun, den effektiven Nachweis (unter Mitwirkung des Arbeitgebers) zu erbringen. Der volle Wortlaut der Verfügung ist im Glaskasten bei den Crewfächern angeschlagen. Ausserdem hat der Personaldienst Cockpit die Verteilung eines entsprechenden Merkblattes in Aussicht gestellt.

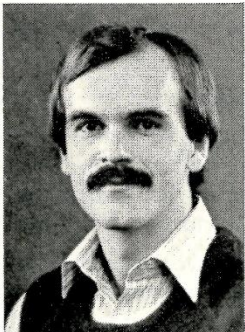
Zu den bereits gemeldeten personellen Veränderungen innerhalb der **Einsatzkommission DC-9** bleibt noch nachzutragen, dass dank einer spontan zugesagten Mitarbeit von **Capt. Marcel Egger** dieses Gremium wieder mit Normalbestand arbeiten kann.

Kürzlich ist uns folgender Hinweis mit der Bitte um Veröffentlichung zugegangen: Innerhalb der Swissair besteht eine **Pensioniertenvereinigung**, welche von den Herren Hugo Kubli (Präsident) und Paul Rudin (Vizepräsident, ex-NAV) geleitet wird. Die Mitglieder dieser Vereinigung treffen sich jeweils am 1. Montag des Monats im Landhaus Seebach ab 14.00 Uhr zum Jassen, Kegeln, Diskutieren usw. Ausserdem werden Ausflüge und Museumsbesuche organisiert. Alle pensionierten SR-Angestellte sind herzlich willkommen. Der Jahresbeitrag beträgt Fr. 10.—. Für weitere Auskünfte stehen die obenerwähnten Herren gerne zur Verfügung (Unser Passivmitglied Herr Paul Rudin ist in Birchwil wohnhaft und unter Telefon 01 836 59 57 erreichbar).

Mit freundlichen Grüssen
F. Woodtly, Sekretär

Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom 23. November 1976 wurde folgender Pilot in die Aeropers aufgenommen; wir heissen dieses neue Mitglied in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



Paul Götti
Copi DC-9

Redaktionelle Mitteilung

Die nächste Ausgabe der **rundschau**, die Ende April erscheinen wird, ist den kommenden Wahlen gewidmet. Sie liebe Leser, haben die Gelegenheit, den Kandidaten für Präsidium und Vorstand Fragen zu stellen. Wir werden Ihre Fragen thematisch gruppieren und sie dann den Kandidaten vorlegen. Deren Ansichten und Antworten werden in der nächsten **rundschau** publiziert. Wenn Sie also Fragen haben, und das hoffe ich, schicken Sie sie bitte bis 20. 3. 1977 an die **rundschau**-Redaktion, c/o Sekretariat Aeropers.

Bei der Drucklegung dieser Ausgabe erreichte uns die schmerzliche Nachricht vom plötzlichen Hinschied zweier Mitglieder, nämlich der Herren **George Woods**, verstorben in Australien, Passivmitglied sowie **Emil Hohl**, Aktivmitglied. Den schwer geprüften Hinterbliebenen sprechen wir hiermit unser aufrichtiges Beileid aus und bitten alle Mitglieder, den beiden Verstorbenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.
Der Vorstand

IFALPA News

The 32nd Ifalpa Annual Conference is to be held this year at Brighton, England, on 17th — 22nd March 1977. Those of our readers who have been to Brighton, especially in March, cannot be expected to fully appreciate the fact that this illustrates that IFALPA delegates must be hardy souls to whom vast changes in climate and environment have to be taken in their stride. When we recall that the last conference was held in Aca-pulco, Mexico, this one can only be described as a form of penance for our many previous sins.

Still, the fact that it will be raining, snowing, blowing a gale, and that the Hotel was probably built during the Industrial Revolution, should lend itself to the completion of a hard-working Conference, since to work will be the only way to keep warm.

As is customary, the Conference will be divided into five Committees, namely:

- A/B — Industrial, Licencing, Medical, Operational and Legal
- C — Airworthiness, Aerodrome Ground Aids, All Weather Operations and Supersonic Transport
- D — Regional and Accident Investigation
- E — Rules of the Air, Air Traffic Control, Communications, Meteorology, Aeronautical Information, Search and Rescue
- F — Administration, Constitution and Nominations

and our delegation will have plenty to do both at their respective Committees and in Plenary to further the interests of our association.

During the past few month there has been a great deal of activity in various fields, preparatory to the Annual Conference, and for those interested, copies of reports are available at Aeropers-Office of the following meetings:

- IATA Mid-East technical panel (Istanbul)
- ICAO CAR SAM RAN MEETING (Lima)
- IFALPA/IATA/IFATCA MISSION TO MOROCCO (Rabat)
- IFALPA ATS STUDY GROUP (Tokyo)
- ICAO LIM NAT RAN MEETING (Montreal)
- IFALPA PEL/TRG STUDY GROUP MEETING (Miami)
- IFALPA LEGAL STUDY GROUP MEETING (Zürich)

The Aeropers IFALPA-Commission is looking for new members, and those interested should contact the writer or Capt. L. Zsindely.

J. Sterndale, IFALPA Director



Zu verkaufen

kleineres Chalet in Bellwald (Oberwallis)

Komplett möbliert, 3 Zimmer, 5 Betten
Umschwung 500 m²
Preis Fr. 160 000.—

Anfragen sind zu richten an:

T. Bürki, c/o Swissair, Fach 1669,
8058 Kloten-Flughafen, Tel. 01/51 40 24

«Wenn einer eine Reise tut» oder «Ein Pilger kommt selten allein . . . »

gewidmet allen «Goodwillisten» der Balair und der Swissair, die zum guten Gelingen der Hadji — Swissco — Wochen beigetragen haben!

Jetzt warte'mer scho sit Schtunde wie die letschte Latschi
z'Lagos ufem Flüüger uf die cheibe Hadji!
I de Kabine isch's so ungfähr vierzig Grad,
mängisch meinsch es putzt di jetzt dänn grad!
Aber äntlich isch's so wiit, si chömed jetzt derhär,
am Handgepäck à discrétion da träged villi schwär!

Jede hätt bi sich en Chessel voll Proviant,
der eint hätt grad s'Öfeli zum Choche a de Hand,
en andere nimmt Muschle mit sich zum Verchaufe,
d'Fraue chönd vor luuter Huusrat chuum meh laufe.
Au e Föifkilo-Büchse Maggisuppe häm'mer gseh,
es paar händ War ufem Chopf, i de Händ derfür no umso meh!

Nachdem's im Camp sit Tage sind am Bode gläge,
schtöhnd's jetzt i in Viererkolonne vor de Schtäge.
Eine nach'em andere chunnt jetzt ufe mit sim Plunder,
was die alles schleiked, s'nimmt di dänn scho wunder
ob ächt ufem Loadsheet schtimme chönnti s'Gwicht,
wo doch mänge ab sim Bägitsch scho fascht zämebricht?

Das Theater bis die Brüeder äntlich ufem Schtüehli hocked,
das hätt dänn mängi Hoschtess gruusig gschocket!
Aschnalle müend's en jede will's ja das nöd sälber chönd,
die «arme» Negerli wo da s'erschte Mal go flüüge göhnd!
Und dänn sitzed's brav und ruhig da und warted
bis dä Apparat mit ine gäge Jeddah schartet.

Chuun bisch i de Luft da fanged's scho a singe,
es chönnt di mängisch scho fascht zur Verzwiiflig bringe!
Es paar chönd wüerklich änglisch, s'isch en Hit!
Da frögt doch scho der erscht: «Where can I shit?»
Jetzt wird's gfährlich, jetzt muesch uufpasse wie verrückt,
dass dä Hadji nöd in falsche Egge ine truckt!!

S'nützt nüm vill dass de Schteward d'Schtirne runzlet,
da hätt halt eine scho in lis-Chübel ine brünzlet!
Eini chunnt wider use ganz verschtöhr't usem WC:
es seg scho eini drin, derbi hätt si sich im Schpiegel gseh!
Eme'ne Schwarze hätt e gwüssi Hoschtess schuurig gfalle,
mängs tuusig Dollar hätt er für si z'hürate welle zale!

Heila Lilala und Insh'Allah, si bätted immer meh
will's zum Fänschter uus uf's rote Meer händ abe gseh!
D'Balair-Arbeitsbiene fanged a chlöhne wäg'em feine Gschtank,
de Käptn schtöhnet: «das ewig Swissco macht mi halbe chrank!»
Aber am Horizont taucht äntlich Mekka uuf im Wüeschtesand,
im Ahänger singed's immer lüüeter jetzt am laufende Band!

Will's bim Descent chli schüttlet, nu ganz liecht,
werded es paar Sitz vor Uufregig doch no füecht!
Und jetzt landed'mer z'Jeddah mit de sältene Fracht,
währed'em Reverse händ no es paar meh i d'Hose gmacht!
Euse DC-8 gsesch i dene villne Flüüger niene meh,
das cha'me nöd verzelle, das mues me sälber gseh!!

Doch alles klappet beschtens, chuun bisch da,
chömed d'Beduine mit de Chäre und de Schtäge a:
ganz gschannt sctiiged's uus und schtöhnd scho wider in Kolonne i,
si freued sich, d'Schtrapaze sind doch jetzt verbi!
De grossi Tag chunnt immer nächer für die Hadji,
mir lueged 'ne na und dänked, s'isch doch cheibe glatt gsi!!

Es paar tuusig Pilger händ dank eus jetzt Mekka gseh!
Und mir? En Chrampf, aber es unvergässlichs Erläbnis meh!!

Ernst Frei, Copi DC-8

Man sollte...

- dringend etwas unternehmen, damit endlich etwas unternommen wird. E. Erb
- eine DC-9-Crew, die am Heiligabend mittags «dead-heading» von Genf nach Zürich fliegen möchte, dort nicht einfach auf dem Tarmac stehen lassen.
- sich lieber überlegen, dass diese Leute jetzt 4½ Stunden in Genf warten müssen und nicht nur ihre Weihnachtsfreude gründlich gedämpft ist, sondern auch ihr Verhältnis zur älteren Cockpit-Generation in ein neues Licht gerückt wird. G. P.
- wünschen und hoffen, dass die zarte Blume der Presse- und Meinungsfreiheit in der **rundschau** nicht unter den eisigen Winden aus der Chefetage zu welken beginnt.
- unseren Lesern wieder einmal die Adresse der allzeit bereiten «Berna-Crew» bekanntgeben.
Sie lautet: Flugfunk Berna, Übersee-Terminal, Bollwerk, 3000 **Bern**
- die Malaria-Prophylaxe nicht auf die leichte Schulter nehmen, denn
- meinen, dass die zahlreichen tödlichen Fälle bei andern europäischen Airlines die Gefährlichkeit dieser Krankheit zur Genüge beweisen.

**Ihr richtiger
Partner**

 **SCHWEIZERISCHE
KREDITANSTALT**

Direktion
Telefon 01 96 01 11

Bahnhofstrasse 28
8180 **Bülach**

Gedanken im New Yorker Hotelzimmer

Die Nordatlantik-Fliegerei, mit der damit verbundenen Zeitverschiebung, bringt bekanntlich jedem seine individuellen Schlafprobleme. Obwohl ich schon seit vielen Jahren nach New York fliege, bin ich da immer nach der ersten Nacht, spätestens am Morgen um 6 Uhr hellwach, weil dann eben zu Hause die Mittagszeit anbricht.

So ist es auch heute wieder, an einem vorweihnachtlichen Dezembertag. — Durch die verzogenen Metallrahmen der Fenster bläst ein kalter Wind. Dem undichten Anschluss eines Radiators entströmt leicht zischend Dampf. Von der 6th Avenue herauf dröhnt der kesselnde Lärm der Kehrriechtafuhren und irgendwo bahnt sich eine Polizeistreife mit Sirene den Weg durch die Häuserschluchten. Vom Top des Hochhauses einer Versicherungsgesellschaft blinkt mir die Leuchtschrift abwechselungsweise zwei Warnungen zu: Die Temperatur habe die ungesunde Tiefe von 13 °Fahrenheit erreicht und das laufende Jahr gehe mit jedem Digitalwechsel der Minuten einem raschen Ende entgegen, 06:03, 06:04.

Die Zeit bis zum Frühstück nützend, lese ich in Swissair- und Aeropers-Bulletins. Darunter befindet sich ein Blatt, das ich schon seit einiger Zeit mitschleppte und immer wieder zum Haufen der Aktualitäten weiterschoob. Es ist das Aeropers-Bulletin 8/76 betreffend Krankengeldversicherung. Wie bei allen Versicherungsfragen, habe ich dabei einige Mühe, alles zu verstehen. Klar wird mir aber, dass die Swissair eine soziale Leistung, die in unserem Arbeitsvertrag verankert ist, zu ihren Gunsten irgendwie frisiert. Bei allem Verständnis für das Kostenbewusstsein unserer Firma, als Mittel zum Erfolg, könnte sich aber hier eine Sparmassnahme einmal mehr ins Gegenteil auswirken.

Bis jetzt habe ich jeden Stress, der über die Routine hinausging, der Gesundheit aber nicht unbedingt fördernd war, im Interesse unserer Firma auf mich genommen. Möglicherweise war dabei meine Ansicht falsch, die Swissair werde mich im Krankheitsfalle ja auch nicht im Stich lassen. Nun scheint es aber so zu sein, dass, wenn ich aus gesundheitlichen Gründen um meine Lizenz bangen muss und einen moralischen Booster gebrauchen könnte, das Gegenteil eintrifft, nämlich die Kündigung meines Arbeitsvertrages — eingeschrieben und mit IBM Kugelpapier getippt —.

Man wird mich nun durch die entsprechenden Stellen sofort mit dem Argument, dieser Fall werde nie eintreten, zu beruhigen versuchen. Dann kann ich nur meine Zweifel anmelden und auf den Bruch der Abmachung betreffend Home Return Flights unserer ausländischen Kameraden hinweisen. Laut diesem Bulletin sollen für uns persönlich wenigstens keine materiellen Nachteile entstehen. Ich gehe wohl richtig in der Annahme,

dass wir das einmal mehr unserem Versicherungsspezialisten Kurt Rutishauser zu verdanken haben.

Selbst unter diesem Lichtblick stört mich immer noch etwas am Inhalt des Bulletins. Es ist der Ausschnitt im Statement der Swissair «... weder verständlich, üblich, noch vertretbar gegenüber andern Personalkategorien... usw.». Hier muss ich annehmen, dieses Statement sei vom Personaldienst Fliegendes Personal gemacht worden. Wenn sich nun ausgerechnet diese Swissairstelle um die Gleichschaltung aller Personalkategorien bemüht, verliert sie nach meiner Ansicht ihre Daseinsberechtigung.

Ich glaubte doch bis anhin, diese besondere Stelle sei einmal geschaffen worden — und man hätte sie dem Vorsitz eines aktiven Captains anvertraut — weil wir im Vergleich zu andern Personalkategorien ganz andere Probleme hätten. Meiner Überzeugung, dass nur ein Teamwork aller Angestellten den Erfolg der Swissair garantiert, tut diese Ansicht keinen Abbruch.

Nachdem ich das Bulletin mehrmals durchgelesen habe, stehe ich immer noch vor einem versicherungstechnischen Rätsel. Mich erstaunt nur noch die Tatsache, dass es bei andern Aeropersianern kein Echo auslöste. Vielleicht lese ich zu viel zwischen den Zeilen...

Die Aeropers sollte sich aber einmal mehr überlegen, ob es sich lohnt, wegen Salärprozenten auf die Barrikaden zu steigen, oder ob nicht zuerst mehr Gewicht auf die Wahrung unseres Berufsstandes gelegt werden müsste. Nur das Letztere garantiert uns eine solide Ausgangsbasis für alle zukünftigen Verhandlungen.

Schi

Zu verkaufen, neues

5½-Zimmer-Einfamilienhaus

an wunderschöner, ruhiger Wohnlage in Brütten/ZH.
Komfortabler Ausbau, Wohn-Esszimmer mit offener Treppengalerie,
4 grosse Schlafzimmer, 2 Badezimmer und Toiletten,
grosser Bastelraum, Doppelgarage, 850 m² Umschwung.

Verhandlungspreis Fr. 470 000.—, weitgehende Finanzierung möglich.

Telefon 071 - 20 51 51 (intern 71, Herr Stolz, während Bürozeit)

Fear of Flying

Wie immer haben wir in den vergangenen Festtagen die Berieselung mit Glaube, Liebe und Hoffnung von der Kanzel, aus den Massenmedien und allen anderen möglichen Brauseeinrichtungen erlebt und überstanden. Vielleicht ist es gut, hier einmal über diese angeblich so wichtigen, ungreifbaren «Dinge» etwas nachzudenken, weil sie nämlich auf unser Verhalten vielfach wesentlichen Einfluss haben.

Aus der Geschichte wissen wir, dass unglaubliches Leid, Unglück usw. durch striktes Glauben von Dogmen entstand, welche durch die vielen Religionsstifter, Philosophen und Weisen, meist auf «höhern Befehl», in die Welt gesetzt worden sind. Diese Dogmen zeichnen sich immer durch zwei wesentliche Komponenten aus: Erstens können sie nicht mit der Vernunft begründet werden, und zweitens soll deren Beachtung dem Gläubigen letztendlich Vorteile bringen. Trotz der vielfachen Beweise für unsinnige Glaubenstheoreme, man denke an Galilei, Darwin, die Kreuzzüge, Religionskriege usw. usw. ..., wird immer noch ein wesentlicher Teil des menschlichen Lebens mit derartigen Geboten eingezont. Die Auswüchse, ob sie nun Marxismus-Leninismus, Enzyklika Humanae Vitae, Vatti oder DLZ heissen, sind nach wie vor offensichtlich. Trotzdem wird laufend weiter verkündet und geglaubt, sodass einsichtige Beobachter wie Schopenhauer am Verstand der Menschheit gezweifelt haben und Resignation angesichts der **Dummheit** rundum begreiflich wird.

Wenn wir andererseits die wirklichen Fortschritte der Menschheit zum eigenen Glück betrachten, so fällt uns auf, dass diese nur auf einer einzigen Fähigkeit beruhen, nämlich auf der Ansammlung von **Wissen**. Dass wir heute nur einen Bruchteil unserer Anstrengungen auf den nackten Existenzkampf verwenden müssen, genügend Nahrung, Heizung, Kleidung und Entfaltungsmöglichkeiten haben, verdanken wir **wissenschaftlichen Erkenntnissen**. Natürlich sind unsere Lebensprobleme nicht alle gelöst, es gibt jede Menge von Unzulänglichkeiten, Ungerechtigkeiten usw., aber dass es uns heute besser denn je geht, kann niemand bestreiten, der sich je mit Geschichte befasst hat. Die Atombombe hat uns den Frieden der Grossmächte gebracht, weil die Anwendung der **Vernunft** bei der Möglichkeit der Selbstvernichtung der Menschheit zwangsläufig wird, die Mondlandung, der Überschall-Flugverkehr und auch das Reisen in Jumbo, DC-10 und DC-9 sind unbestreitbare Fortschritte, deren Anwendung, vom HP-Computer bis zu guter Geschäftslage, schönen Ferien usw. uns allen zugute kommen. Wie ist es nun zu erklären, dass trotz der offensichtlichen Erkenntnis, nur mit der Sammlung und Anwendung von Wissen Probleme lösen zu können, eine Resignation gegen Wissen, Technik usw. herrscht? Man ist erstaunt über die

vielen, z. T. religiös-dogmatischen, z. T. pseudowissenschaftlichen Unkenrufe über Umweltzerstörung, Weltuntergang usw., obwohl alle diese Unken selber auch nicht helfen können, sondern in einer «Ich habe es ja gesagt»-Haltung masochistisch am eigenen, prognostizierten und unvermeidlichen Untergang mitwirken. Oder was halten Sie von den Erkenntnissen des Club of Rome, formuliert von **den** Leuten, die selber das Wachstum am meisten fördern? Wo kann, angesichts dieser Sachlage, der Antrieb im Menschen stecken, lieber zu **glauben** als zu **wissen**? Es kann doch wirklich keine Frage sein, dass **Glauben** für den Sehenden **das Gegenteil von Wissen** und mithin nichts als **Dummheit** ist!

Lieber Leser, Sie fragen sich bestimmt, wie dieses Pamphlet gegen Glauben in die **rundschau** kommt. Aber es geht hier eigentlich nicht um Religion, sondern um die Auswirkung von Glaubensbereitschaft und Wissensmangel auf unsere Arbeit. Das Fliegen ist eine Kulturerscheinung, deren Beherrschung der Mensch dem **angewandten Wissen** verdankt. Es ist die schwierigste, gefährlichste und zugleich faszinierendste Art der Mobilität, und nur die geballte Anwendung naturwissenschaftlicher Erkenntnisse hat den heutigen, sicheren Linienflug ermöglicht, der sogar unfallärmer als der vergleichsweise einfache Bodentransport geworden ist. Und trotzdem besteht hier, wie in der Metaphysik, ein Kampf zwischen Glauben und Wissen, dessen Auswirkungen wir täglich sehen können. Wie erklären Sie sich den kindlichen Glauben, «Buch», «Procedures» und «Regulations» verhinderten zuverlässig jede unfallträchtige Situation? Wieviele unserer Kollegen geben sich Rechenschaft darüber, dass «Papierplanung» oder «Paper-alternates» (Begriffe von bemerkenswerter Dummheit!) einen unsinnigen Missbrauch der wertvollen Erfahrungen in RM und FOM darstellen? Die stupide Frage: «Was sagt das Buch?» in einer unerwarteten Lage (statt: «Was ist vernünftigerweise zu tun?») unterscheidet sich nur graduell von der Anwendung der Hirten aus dem Morgenland auf Lebensprobleme des zwanzigsten Jahrhunderts. Wenn Ihnen dies noch zu theoretisch scheint: Was halten Sie vom Copiloten, der nach Fuelbestellung für Durchtanken ZRH-BSL-ORY fein säuberlich mit allen Korrekturen das Min-Fuel nach BSL berechnet? Oder von jenem, der nach Abstellen der Triebwerke vor dem Verlassen des Cockpits in GVA fein säuberlich ATIS und Alternate MET vom VHF kopiert, «weil laut Buch dies immer auf dem CFP sein müsse?» Oder vom Kommandanten, der über Madrid, 400 m RVR, 500 m MET-Vis, Min. 200/800 und ILS nach Notam «unreliable», nach einiger Wartezeit den plötzlichen Ausfall des Transmissometers für einen Anflug ausnützt, weil «nach Buch nun look-and-see zulässig sei und «unreliable» nicht u/s heisse?» Alle diese (zufälligen) Beispiele sind für mich **«Friedhofstrategie»**. Die massgebende Überlegung dahinter (sofern überhaupt eine da ist) lautet, dass nichts passiert, wenn

man «nach Buch» eine Begründung für unsinnige Handlungen liefern kann, oder anders formuliert: Falls es zu einem Absturz kommt, soll die Inschrift auf dem Friedhof lauten: Sie fielen unter Einhaltung der Vorschriften des «Buches» vom Himmel.

Demgegenüber muss doch die richtige Einstellung sein: Was ist für die sichere Durchführung des Fluges zu tun? Persönlich verstehe ich meine Verantwortung gegenüber Passagieren und Firma so, dass ich für die sichere Durchführung alles zu tun und nichts zu unterlassen habe und nicht Zeit und Mühe verschwende, Ausreden «nach Buch» für allfällige Zwischen- oder Unfälle herauszuknobeln. Denn die Verantwortung hat sich nach der Flugphysik und nicht nach dem Papier zu richten, **weil alle Versuche, die Physik zu besiegen, gescheitert sind!**

Damit kommen wir zur gleichen Frage wie oben, nämlich, wie es möglich ist, dass ein Pilot lieber Glaubenssätze im Buch sich heraussucht, als das darin enthaltene Wissen und sein eigenes konkret anzuwenden. Dass dadurch oft drastische Konsequenzen entstehen, wäre leicht mit Beispielen zu belegen. Um jedoch nicht in den Ton von OFSF (siehe Flight Recorder Nr. 9) zu verfallen, und die eigenen, subjektiven Massstäbe als allein richtig auszugeben (während alle «Angriffe» als subjektiv und «gerüchtekochend» abqualifiziert sind), will ich ebenfalls eine «Blosstellung» einiger bekannter Friedhofstrategen im Klartext vermeiden.

Die Frage nach den Ursachen der Glaubensbereitschaft ist so komplex, dass ich wegen Papier- und Zeitmangel nun einen Sakrileg begehen muss und zu deren Beantwortung nun selber einen Glaubenssatz heranziehe. Dieser hat allerdings einige Realitätsbezogenheit für sich und ist, cum grano salis, zur Beleuchtung gut geeignet. Vor zweitausend Jahren hat nämlich Konfuzius einmal gesagt, dass alles menschliche Tun drei Gründe habe, nämlich Leidenschaft, Dummheit und Weisheit.

Es ist sicher die Leidenschaft, welche die Eroberung der Luft veranlasste, es sind Weisheit, Erfahrungen und Regeln, welche sicheres Fliegen ermöglichen, in Procedures und Büchern zu sammeln, aber es kann nur Dummheit sein, diese Erfahrungen in einen Glaubensbegriff umzudeuten, dessen unkritische Anwendung vor den Tücken der Flugphysik schützen soll wie eine Heilslehre vor dem Zorn Gottes.

Ein wesentlicher Antrieb in der Dogmatisierung von Regeln liegt dabei in der Angst vor Folgen (wie Glaube und Angst vor dem Tod!) und in der Befriedigung hierarchischer Stellen, wenn ihre Ukasse als Heilslehre nachgebetet werden. Die Angst vor dem Versagen, dem Hinauswurf, der Strafe usw. kann mit strikter Befolgung jedes Satzzeichens der Papierflut bekämpft werden, und Fear of Flying bedeutet heute für viele Piloten nicht mehr Angst vor dem Unfall, sondern vor der Karriereunterbrechung. Damit ist der wesentliche Zug der Friedhofstrategie



Wir planen

Ihre neue ALNO-Anbauküche • individuell nach jedem Grundriß • für einen funktionsgerechten Arbeitsablauf • komplett mit allen Elektro-Einbaugeräten.

ALNO[®]
Anbauküchen

33 verschiedene Modelle in: Massiv-Eiche, -Mahagoni und -Lärche; Eiche furniert; Kunststoff. Auch geeignet für Selbstmontage.
Normmasse: ab 20–110 cm

Ausstellung mit 12 Musterküchen:
ALNO AG, Tobeleggweg 19 (zwischen Wipkingerplatz und Europabrücke), Zürich.

Für Aeropersmitglieder und deren Bekannte sehr vorteilhafte Zahlungskonditionen.

Anfragen an Aeropers-Sekretariat oder K. Rutishauser, Telefon 923 03 97

offengelegt, aber es kann trotz der Seltenheit von Unfällen nicht richtig sein, von der Verhinderung von Unfällen auf die reibungslose Einordnung in der Hierarchie als Hauptaufgabe des Flugpersonals überzugehen, und zwar einfach wegen der damit verbundenen, erhöhten Gefährdung. Wir lachen über die Spitzfindigkeiten der Bibelforscher, und selber wird mit dem FOM derselbe Kult betrieben! Wer geneigt ist, sich mit Derartigem in Sicherheit zu wiegen, möge einmal den Einfluss von Buch, Procedures und Regulations auf unsere beiden schweren Jet-Unfälle überdenken. Die Anwendung des Wortes «Safety» (eines der meistmissbrauchten Wörter der Luftfahrt!) bildet hier ebenfalls ein sehr erleuchtendes Kapitel. Oder wie denken Sie darüber, wenn das «Murren im Volk» wegen der Minimum-Fuel-Policy von oben herab nicht materiell erledigt wird, sondern mit der Begründung erschlagen: Die Procedures sind safe, weil sie von L+A, FAA und ICAO abgesegnet wurden? Der Verdacht, dass versucht wird, die Triebwerke mit Papier und Procedures statt Fuel zu füttern, liegt nahe, aber ebenfalls die Folgen eines solchen Vorgehens und deren Auswirkungen auf die berühmte Safety. Papier nimmt alles an, der JT-8D jedoch nur Fuel.

Das konfuzianische Theorem über das menschliche Tun muss noch ergänzt werden durch ein Theorem über das menschliche Lassen. Denn **Glauben bedeutet**, weil es sehr einfach ist, **Nichtstun oder Faulheit, Wissen**, weil es erarbeitet werden muss **bedeutet Arbeit und Anstrengung**.

Und der Mensch tut nicht nur, er unterlässt sogar noch lieber. Das Phänomen der Glaubensbereitschaft auf Kosten des viel schwächeren Wissensdrangs ist mit der menschlichen Faulheit durchaus begründet erklärt! Und nur die verheerenden Folgen des Glaubens ergeben den Antrieb für die Aneignung von Wissen.

Wenn wir also fliegen wollen und die damit verbundenen Gefahren meistern, kann uns nur angewandtes Wissen helfen. Wie vermeiden wir jedoch den Fallstrick der Dogmatisierung? Wie eignen wir uns das Wissen an? Leider ist dies eine mühevollere Sache, denn die wertvollen Erfahrungen, welche zum Teil in Büchern, Procedures und Regulations stecken, sind grösstenteils ertrunken in Banalitäten, halben Wahrheiten, unglaublichen Papiermengen und sogar krassen Fehlern und Wunschvorstellungen. Mein eigener Kampf gegen die Papierflut (Siehe «Wagners Theorem» in **rundschau** 1/73) war leider nicht erfolgreich, denn das Wachstum der Papierflut erfolgt genau nach der formulierten Kurve. Hoffnungen auf eine Papierkrise haben sich nicht erfüllt, und der wertvolle Ratschlag, jemand für jedes Handbuch anzuheuern, der für jede gekürzte Zeile Fr. 5.— bekommt und damit den schreibfreudigen Funktionären einen adäquaten Gegendruck liefert, wurde angesichts der

guten Finanzlage der Swissair und der Unnötigkeit, an Papier und Hierarchie zu sparen, in den Wind geschlagen. Und das oft praktizierte Verfahren, Schlaflosigkeit statt mit Schäfchenzählen durch Lesen im FOM zu bekämpfen, eine monotone, sichere Einschlafmethode, sei hier als symptomatische Schwierigkeit angeführt. Ob das unglaubliche Puff im AFM-DC-9 aus Leidenschaft oder Weisheit oder anderen Gründen geschaffen wurde, sei der Beurteilung des Lesers überlassen. Mein persönlicher Trick, in den Anstrengungen nicht nachzulassen, besteht darin, nicht zum vorneherein für Fehler eine Entschuldigung bereitzuhalten oder zuzulassen. Wenn Sie den abverreckten Anflug des Copiloten mit dem Korintherbrief vergleichen («Glaube, Liebe, Hoffnung, diese drei . . .»), werden Sie feststellen, dass Sie nachher **gezwungen** sind, selber tadellos anzufliegen . . ., und das Nasenrumpfen über die Friedhofstrategen zwingt zu gesunder, laufender Überprüfung der eigenen Position. Zweifelsohne hebt sich dadurch der Stand Ihrer operationellen Performance bedeutend, und wenn Sie noch Flight und etwa ein Fachbuch lesen, stehen Sie auch nicht als derartiger Ignorant da wie diejenigen, welche kürzlich die Kopflastigkeitsprobleme der DC-9 entdeckt haben. Die Konzentration steigt proportional zur Anzahl der Leute, welche auf einen Fehler Ihrerseits warten, und Fehler treten immer dann auf, wenn man von der Wissens- in die Glaubensphase wechselt. Damit möchte ich nicht einer bössartigen Verfolgung von Fehlern das Wort reden, welche durch Störung menschlicher Beziehungen die Zusammenarbeit schädigen kann, sondern an die Tatsache erinnern, dass die Gewissheit eines weichen Falles das Lernen des Kletterns erschwert.

Das Ergebnis der Bemühungen schliesslich wirkt sich zweifach negativ aus, nämlich in «absence of incompetence» and «NO fear of flying».

Arnold Wagner

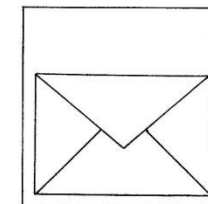
Zu verkaufen neu erstelltes, massiv gebautes

Einfamilienhaus

in Bichelsee TG, ca. 30 Autominuten von Zürich. Rustikaler Ausbau. Verkaufspreis inkl. Land Fr. 240 000.—.
Finanzierung geregelt.

Auskunft unter Chiffre 0110, Aeropers Rundschau,
Wettlin & Co., Postfach, 8037 Zürich

Briefe an die rundschau



Gedankenaustausch betreffend Pensionierung

In der **rundschau** September/Oktobre legte Franz Jeker seine Gedanken dar.

Er und ich haben uns inzwischen eingehend darüber unterhalten und sind übereingekommen, dass auch ein «Alter» seine Gedanken von sich geben sollte. Ca. 20 Jahre Altersunterschied hat sicherlich seinen Niederschlag in Ansichten, d.h. Lebenserfahrungen, die zeigen, dass das Schicksal oder wie immer man das nennen will, oft ganz anders steuert als was man in jungen Jahren so schön geplant hat. Es ist das glückliche Vorrecht der unbelasteten Jugend, der Ansicht zu sein, die Alten hätten halt auf ihrem Weg selber etwas falsch gemacht, wenn es später einmal nicht ganz richtig aufgeht. Glücklicherweise darf sich der nennen, der das für sich selbst nie revidieren muss.

Ein Junger wertet eine Zeitspanne von zwei bis drei Jahren in weiter Ferne naturgemäss ganz anders, als was sie dann bedeuten kann, wenn sie da ist.

Den finanziellen Aspekt lasse ich weg, obschon er auch ohne persönliches Verschulden ins Gewicht fallen kann.

Viel wichtiger ist hingegen, dass sich unsere Aeropers nicht aufspalten lässt in Junge und Alte, die sich womöglich noch bekämpfen. Bekanntlich ist jeder so alt wie er sich fühlt, und in dieser Hinsicht gibt es grosse individuelle Unterschiede. Ideal wäre eine ebenso individuelle Lösung, die den persönlichen Wünschen eines jeden Piloten entgegenkommen würde.

Am Rande vermerkt sei noch die familiäre Vater-Kind-Beziehung, die zusätzlich belastet wird, wenn ein Kind, wie das oft vorkommt, noch zur Schule geht, währenddem sein Vater bereits pensioniert ist und somit zum «alten Eisen» gehört.

Im weiteren vergleicht Franz Jeker die heutigen neun Jahre Copilotenzeit gegenüber zwei Jahren von früher. Der Vergleich ist aber erst dann vollständig, wenn man dazu das Lebensalter von Eintritt und upgrading betrachtet. Früher waren die meisten bei Eintritt gegen die 30, heute 20.

Die Klasse von Franz Jeker liegt bezüglich Eintrittsalter ähnlich wie früher, daher auch ihr Vorwärtsdrängen. Dies sollte aber nicht auf Kosten der Alten gehen (erwähnt seien auch die bereits schon Pensionierten), die seit manchen Jahren viel Verständnis für die Jungen bekundet haben und u. a. für deren finanzielle Besserstellung selbst finanzielle Zugeständnisse machten. Denken wir nur an die Verwirklichung der ECS.

Ich möchte Franz Jeker herzlich zustimmen: was wir brauchen, ist gegenseitiges Verständnis.

Es ist nicht zu verleugnen, dass auf dem DC-10 wegen dem Stress sich eine steigende Unzufriedenheit breit macht. Mehr Krankheitsfälle, d. h. noch mehr Änderungen/Belastungen. Dieser Situation, dieser Unzufriedenheit müssen wir uns aber gemeinsam stellen, müssen an der Wurzel Luft machen, also am Besatzungsindex ansetzen und nicht einzeln oder in Gruppen auf Umwegen versuchen, eine «Kompensations-Zufriedenheit» zu erreichen.

Mit freundlichen Grüssen
F. Stadelmann, DC-10

Zu vermieten exklusive 6-Zimmer-Villa für 8 Personen

in nächster Nähe von BAGUR/Costa Brava, an ruhiger, erhöhter Südlage, direkt über dem Meer gelegen.

Eine grosszügige Ferienwohnung (180 m² Wohnfläche mit allem Komfort, u. a. 4 Doppelschlafzimmer, modernste Küche mit Geschirrspülmaschine, Waschküche mit vollautomatischer Waschmaschine, Doppelgarage, Cheminée, Radio, Gartenmöbel.

Auskunft und Reservation durch:
«DESTEMAR»
Postfach 1048, 8058 Zürich-Flughafen

Seid verschlungen, Millionen!

Ich war an der Personalorientierung und bin deshalb in der glücklichen Lage, das offizielle Geschäftsergebnis der Swissair noch **vor** der Direktion und dem Verwaltungsrat bekanntgeben zu können: Der Reingewinn der Swissair wird für das Geschäftsjahr 1976 rund 44 000 000 sfrs. betragen, mit einer Toleranz von +/- 1 Million.

Da der Bruttogewinn aber um rund 80 Mio auf 275 Mio Fr. gestiegen ist und unser Grand-Chef vor einem Jahr von sinkendem Abschreibungsbedarf gesprochen hat, komme ich auf einen Reingewinn von mindestens 104 000 000 sfrs.

Die erste Zahl entstand wohl unter Berücksichtigung der Zusammensetzung der Direktion und ihrer Rücksichtnahme (man kann doch in dieser Rezessionszeit andere Geschäftsleitungen nicht mit solchen Gewinnsteigerungen blamieren!) und unter dem Eindruck der Jeremiaden in den Swissair-News. Wo aber sind die andern 60 Millionen hingekommen? Für eine Mitarbeiter-Prämie gehen ja nur rund 10 Millionen drauf!

Adolf Habensoll

PS vom 10.1.77, nach Lektüre des Salärbriefes:

Wenn die Habensollsche Gewinnberechnung zutrifft (das werden Sie ja bald aus den News erfahren), hat die Swissair 1976 runde 50 Millionen Franken irgendwo im Betrieb «verloren», wahrscheinlich in der Form von Unterbewertungen. Sie dürfte allerdings dieses Jahr besondere Mühe gehabt haben mit der Gewinnvernichtung. Nicht nur ist dadurch die Liquidität noch höher geworden, sondern ein weiterer Fett-Jahring beachtlicher Grösse gesellt sich zu dem Schmerbauch aus früheren Katastrophenjahren.

Aber trotzdem tut man so, als ob die Swissair verlumpen würde, wenn sie die «freche» Aeropers-Salärforderung von etwas über 2 Millionen Franken pro Jahr erfüllen würde. Normalerweise muss man bei Fettansatz die Hosen auslassen, nur bei der Swissair reagiert man mit der Aktion «GurTenG». Erkläret mir, Graf Oerindur, diesen Zwiespalt der Natur!

A. Hs.


Anerkennungsprämie

Hartgesottene Sportprofis werden heutzutage nach vielerlei Gesichtspunkten besoldet. Sei es nach ihrem Können, ihrer Attraktivität, ihrer Verhandlungstaktik, oder sogar ihrer Schönheit wegen. Profis werden also unterschiedlich bezahlt und bilden trotzdem ein Team. Warum?

Hat dieses Team einen grossen Sieg errungen, und eine **Prämie** wird erstattet, erhalten alle Akteure **den gleichen Anteil**. Ohne diese Regelung würde die grösste und beste Mannschaft auseinanderbrechen. Unser Pilotenberuf zeigt gewisse Parallelen. Nur ist unser Team im Cockpit viel kleiner, und mit Schönheit allein lässt sich kein höheres Salär bei der Swissair verdienen. (Ausnahmen bestätigen die Regel.)

Nun, Ende des Jahres wurde eine Anerkennungsprämie gezahlt. Aber, warum eigentlich nicht zu gleichen Teilen? Wo bleibt der Teamgeist? Oder hätten wir «Linksassens» ohne unsere «Rechtsassens» etwa so erfolgreich sein können? Wohl kaum!

Steff

		SILKEN 401 Park Ave, South Corner East 28th str. NEW YORK, N. Y.-212. LE-2-9700
BIG SELECTION FARBERWARE STAINLESS STEEL POTS AND PANS	EVINRUDE OUTBOARD MOTORS PRICED RIGHT!	GARDEN EQUIPMENT AND POWER TOOLS BLACK & DECKER SKILL MILLER FALLS DE WALT TORO ROCKWELL JACOBSEN LAWN BOY BARBECUES & GRILLS
SPECIAL DISCOUNTS TO SWISSAIR PERSONNEL!		
HAIR DRYERS WATER PIC HAIR COMBS CALCULATORS FREEZERS WASHERS	NAME BRANDS KODAK POLAROID CAMERAS PROJECTORS REFRIGERATORS	CHAIN SAWS: MC CULLOCH, HOMELITE
220 Volts	220 Volts	220 Volts

Hobbyecke

Betrifft: Hobbyecke

Unsere Hobbyecke, seit geraumer Zeit etwas in Vergessenheit geraten, ist aus ihrem Dornröschenschlaf erwacht! Erfreulicherweise werden Ihnen nachstehend gleich zwei verschiedene Freizeitbeschäftigungen vorgestellt. Wer weiss, vielleicht können Sie sich für eine begeistern, denn unsere Beiträge sollen ja nicht zuletzt auch Anregung sein, selbst etwas Lustiges, Interessantes oder unter Umständen sehr Anspruchsvolles in der zwar oft kargen Freizeit (Besatzungsindex!) zu unternehmen. Das tue ich ja schon lange!!, werden Sie sich jetzt sicher etwas empört zur Wehr setzen. In diesem Falle würden sich bestimmt viele Kollegen brennend auch für **Ihr Hobby** interessieren, und ich nehme kürzere oder längere Beiträge in jeder geläufigen Sprache sehr gerne entgegen!

Im Namen der Redaktion
 W. Waeschle, Fach 266

Briefmärkeln und ein anderes, noch gefährlicheres Hobby . . .

Als Ausgleich zum Stress im Beruf habe ich zwei Hobbies, die sich gut miteinander verbinden lassen. Es sind dies Philatelie und Ornithologie, also Briefmarken- und Vogelkunde. Zwar kann man beim Beobachten der Vögel nicht sehr gut «Briefmärkeln», aber man kann eine thematische Briefmarkensammlung mit Vogelmotiven aufbauen. Das mache ich jetzt seit einigen Jahren und das Resultat ist beachtlich: Die Sammlung besteht bereits aus etwa 3000 Marken, die rund 1200 Arten zeigen. Alle Marken sind genau nach der neusten Systematik eingereiht. Je nach System werden 10 000 bis 12 000 Vogelarten unterschieden, und davon kann man etwa 500 Arten im geographischen Bereich von Europa antreffen.

Mit der Ornithologie habe ich schon als Zwölfjähriger in Holland angefangen. Jeden Samstag und Sonntag gingen wir mit einer Gruppe des «Jugendvereins für Naturstudie» auf Exkursion, meist mit dem Velo. (Mache ich jetzt noch ab Crewhouse Genf.) Holland ist als Riesendelta geradezu ideal für Beobachtungen, da es an vielen Orten massenhaft Vögel gibt, u. a. auf den Watteninseln und im Südwesten. Man muss schon aufpassen, kein «Artenjäger» zu werden: Hauptzweck ist nämlich, ausfindig zu machen, «was wann wo und in welcher Anzahl vorkommt». Nach gewisser Zeit merkt man schon, dass dabei die Jahreszeiten sehr viel Einfluss ausüben. Auch der Anfänger sieht, dass es bei uns im Winter keine Singvögel gibt, dafür aber sehr viele Enten und Möven. Am interessantesten sind aber Herbst und Frühling, wenn es Zugvögel oder

sogar Irrgäste gibt. Irrgäste sind zum Beispiel Vögel, die mit einer starken Westströmung von Amerika nach Europa versetzt worden sind.

In der Schweiz gibt es fast nirgendwo grosse Konzentrationen von Vögeln, ausser auf den Seen. Bekannt sind u. a. der Klingnauer Stausee bei Koblenz und der Bodensee. Hier, im Rheindelta, beobachtete ich Ende Oktober noch einige Seltenheiten, so einen Wanderfalken, der für mich eine Erstbeobachtung war, und 26 Kraniche auf einem Feld. Das sind dann Beobachtungen, die das Herz schneller schlagen lassen.

Ein paar Mal pro Jahr gehe ich mit meinem Kollegen Jan van Dierendonck irgendwo in Europa auf Exkursion. Wir waren zum Beispiel einmal im Juni in Lappland, um nordische Brutvögel zu beobachten. Hier zogen wir mit 26 kg im Rucksack durch Sumpfgebiete und über Berge. Im Sommer sehen die Vögel im Norden in ihrem Prachtkleid natürlich ganz anders aus, als wenn sie später im Winterkleid südwärts ziehen. Auch waren wir mal auf den Shetland-Inseln und beobachteten dort bei rauhem Wetter die brütenden Meeresvögel, die zu Tausenden und Abertausenden auf steilen Felsen anzutreffen sind. Anders war es in der Camargue: Dort sahen wir beim schönsten Wetter recht exotisch-farbige Arten wie Blauracke, Bienenfresser und Flamingo. Den Nordosten Griechenlands werden wir aus zwei Gründen nie vergessen: Erstens beobachteten wir hier u. a. 26 Greifvogelarten (früher sagte man Raubvögel, aber das klingt jetzt umweltfeindlich), und zweitens wurden wir **vier Mal von Polizei und Militär verhaftet** und auf dem nächsten Polizeiposten ausführlich verhört. Man ist dort ziemlich verdächtig, wenn man sich mit Kamera, Fernrohr und Feldstecher beim Flughafen Thessaloniki oder in der Nähe der griechisch-türkischen Grenze aufhält. Beim vierten Mal verloren wir am wenigsten Zeit, da wir auf dem Hauptposten in Alexandropolis schon bekannt waren. . .

Falsterbo, eine Halbinsel gegenüber Kopenhagen, hat uns auch schon zweimal begeistert. Hier gibt es im Herbst einen schönen Stau von Zugvögeln, die nicht gerne übers Wasser fliegen. An einem schönen Morgen (früh aufstehen!!) sieht man Hunderttausende von Finkenvögeln und Hunderte von Greifvögeln, wie Mäuse- und Wespenbussard, Sperber und Fischadler. Holland steht jeden Winter auf dem Programm wegen der Enten und Gänse. Im neuen Flevo-Polder östlich von Amsterdam sind Gänsetrupps von 10 000 Exemplaren keine Seltenheit. Im nächsten Frühling gehen wir nach Rumänien; das Donaudelta bietet sicher wieder viel Interessantes, und auch am Bosphorus liegt für uns noch Brachland.

Für begeisterte oder interessierte Anfänger folgt hier noch die Ausrüstung. Man braucht einen guten Feldstecher (z. B. Nikon 9x35), ein Fernrohr (Vergrösserung 25 bis 60x), gute Augen, Stiefel, Regenschutz,

ein gutes Vogelbuch, Geduld und gute Laune. Meines Erachtens ist dieses Hobby für Airline Personal besonders geeignet, da die Vögel immer dort sind, wo es am wenigsten Leute hat, und darum hat man als Freiflügler praktisch nie Probleme, mitzukommen.

Flugplätze sind übrigens auch meist gute Ruheplätze für Vögel, und ich offeriere interessierten DC-9 Copis oder Checkpiloten gerne eine Gratiseinführung während dem Rollen (Lookout). In ZRH ist ein Take-off von Piste 16, des langen Rollens wegen, sehr geeignet!

Freddy Hoogeveen, Capt. DC-9

Captains — Copiloten 4 : 0

Der am 27. 10. 76 ausgetragene Match endete mit einem unbestrittenen Sieg der Captains. Die Copiloten, die diesmal nicht in Bestform und Bestformation antraten, fanden ihren Spielrhythmus nicht. Dagegen konnten die Captains, moralisch gestützt durch das frühe Führungstor, ein ruhiges und überlegtes Spiel aufbauen, das zu zahlreichen Torchancen führte. Es war zum grössten Teil dem guten Torwart der Copis zu verdanken, dass das Skore nicht noch höher zum Vorteil der Captains ausfiel. Der schwere Platz zehrte so an den verfügbaren Kräften, so dass ein Copilot, geplagt von Muskelkrämpfen, ausscheiden musste. (Als er daraufhin von einer Kapitänsfrau liebevoll gepflegt wurde, mussten einige Simulanten wieder resolut innerhalb der Linien verwiesen werden.) Der Tag wurde beschlossen mit einem vorzüglichen Nachtessen. Auffallend war, dass beim Tanzen die Beine — trotz der vielen geleisteten Fussballerkilometer — wieder schwangen, dass es eine Freude war.

Rangliste:

	Gespielt	Gewonnen	Punkte	Tore
Captains	3	2	4	11
Copilots	3	1	2	3

Es fällt auf, dass das Torverhältnis noch etwas ausgeprägter ist als der Altersunterschied!

NvD

Zehntausende gehen gesund in warme Länder und in die Tropen.
Tausende kommen krank zurück!

Darum ist das Buch

Gesundheitsführer

durch südliche Länder, Subtropen, Tropen und Wüstengebiete

geschrieben worden, um Tausende von Menschen vor bakteriellen und parasitären Infektionen zu bewahren, welche in vielen Fällen Krankheit, Siechtum und Tod nach sich ziehen können. Der «Gesundheitsführer» von dem bekannten Naturarzt, Forscher und Weltreisenden A. Vogel ist ein Standardwerk über Tropenkrankheiten, das für jedermann leicht verständlich geschrieben wurde.

Bisher erschienen in deutscher und englischer Sprache.

424 Seiten, 32 vierfarbige Abbildungen, Format: 11 x 18 cm, in flexiblem Plastikeinband, in praktischem Taschenbuchformat. Nur Fr. 28.—. Zu beziehen vom Verlag A. Vogel, 9053 Teufen.

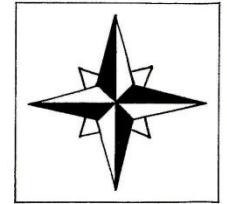
Sie suchen einen partner zur lösung
Ihrer b a u p r o b l e m e -
wir sind Ihr t e a m .

i n d i v i d u e l l e s bauen
mit liebe zum detail ist unsere
stärke, preiswert die devise.

bauland vorhanden.

architekturbüro arcon
kanzleistrasse 11
8427 rorbas
01 96 22 38

Crew Globetrotter



Oslo

Schwimmbad, schön, neu. Bus 31 (vor Globetrotter Hotel) bis Carl Berners Platz, dann Finnmarksgade etwa 600 m zu Fuss nach **Toyen Badet**. Eintritt nur 5.— **included Handtuch, Seife, Sauna und Fitnessraum**. Solarium extra. Absolut kein Gedränge. Badekostüme können gemietet werden.

13. Januar 1977, Ole Kristiansen

Skifahren — ein hit!

Bus vom Hotel alle 1/2 Stunden. Bis Theater, dann Holmenkollenbahn bis Station Voksenkollen. Unmittelbar bei der Haltestelle befindet sich das Skiservicegeschäft Tomm Murstad, Tel. 14 41 24. Dieses vermietet gute Skis (compact und normal) inkl. modernen Schuhen und Stöcken sowie für Langläufer Skis, Schuhe und Stöcke (Preis für Kurzskis und Stöcke Sfr. 22.—, 10% Rabatt abgezogen, inkl. Skiversicherung).

Ca. 10 Gehminuten dahinter, Richtung Antennenturm, liegt ein Skihang mit Lift (ca. 250 m). Dieser Hang genügt fast allen Anforderungen, links vom Lift steil, rechts flacher. Eine 10-Fahrtkarte kostet Sfr. 10.—. Ein gemütliches Restaurant bei der Talstation ist ebenfalls vorhanden. Das Skigeschäft ist ab 9 Uhr offen, der Lift läuft die ganze Woche. Für Langlaufrer sind die Möglichkeiten unbegrenzt, wobei eine Loipenkarte, welche im Laden erhältlich ist, nur von Nutzen sein kann. Ski Heil!

22. Dezember 1976, B. Zeier/F. Wirz



Fliegersprache

So lautet der Titel eines Buches, welches Urs Weidmann, Sohn unseres pensionierten Kollegen Hans Weidmann, als Dissertation geschrieben hat. Der Verfasser ist den mittelalterlichen **rundschau**-Lesern kein Unbekannter, wirkte er doch während seiner Mittelschul- und Studienjahre an unserem Organ als Hof-Dolmetscher und übersetzte vor allem technische Fachartikel und Weisungen vom Englischen ins Deutsche. UWE schrieb für uns auch lesenswerte Artikel und Zusammenfassungen und dürfte als ausgesprochenes Sprachtalent wohl in jenen Jahren sein Interesse, ja seine Liebe für unsere Fliegersprache entwickelt haben. In seiner Diss behandelt er nun rund 250 fliegerische Fachausdrücke, die uns zwar allesamt recht geläufig sind. Hingegen dürften sich die wenigsten von uns bei ihrer alltäglichen Verwendung je sprachwissenschaftliche Gedanken gemacht haben. Es ist äusserst interessant nachzulesen, wie genau sich UWE als «Outsider» mit den Begriffen unseres Fach-Chinesisch auseinandersetzt. Lesen Sie selbst, wie er zum Beispiel mit den verschiedenen Höhen-Begriffen wie *altitude*, *elevation*, *vertical separation* und *height* fertig wird:

altitude zwischen dem Meeresniveau (genauer: Normalnull) und einem (als Punkt gedachten) fliegenden Objekt;

elevation zwischen Normalnull und einem festen Punkt am Boden («fest», weil man von einem Flugzeug am Boden keine 'elevation' angeben kann, es sei denn diejenige des Flughafens);

vertical separation zwischen zwei fliegenden Objekten oder deren Flugwegen;

height zwischen einem festen Punkt am Boden und einem festen oder fliegenden Punkt oder Objekt darüber; oder zwischen zwei Punkten am selben Objekt — jedenfalls unter Ausschluss der Inhalte der anderen drei Begriffe.

«Altitude» hat seinen Inhalt übrigens aus technologischen Gründen fast unmerklich etwas gewandelt. Die 'altitude' eines Flugzeuges kann ja nicht mit dem Meterstab ermittelt werden; zu ihrer Messung dient vielmehr ein Instrument (das 'altimeter'), das auf dem Barometer beruht und eigentlich den Luftdruck misst, der um das Flugzeug herum herrscht. (Aus praktischen Gründen, aber an sich unlogischerweise nennt man auch den auf dem Radarprinzip arbeitenden 'height'-Messer, der im Anflug sehr präzise Angaben liefert, «**radio altimeter**», seine Anzeige «radio altitude».) Auf der Ableseskala im Cockpit erscheint die Anzeige des «Barometers» dann bereits auf Flughöhe über Meer, also 'altitude', umgerechnet. In der druckbelüfteten Kabine herrscht allerdings ein höherer Druck als aussen; das Druckdifferential von 0,6 at bei der DC-8

erhält in der Kabine den gleichen Druck wie auf Meereshöhe bis auf eine 'altitude' von 23 000 ft (rund 7000 m); auf der häufig geflogenen Höhe von 35 000 ft entspricht dann der Druck in der Kabine dem Aussen-Druck auf 5000 ft. (Die 'Höhe' — und zwar alle vier englischen Versionen davon — wird immer in Fuss angegeben, Horizontalabstände in Seemeilen, Sichtweiten in Land- oder Seemeilen, Pistendimensionen in Metern.) Weil nun die 'altitude', die das 'altimeter' anzeigt, in Wirklichkeit ein Druck ist, kann der Kabinendruck ebensogut als 'altitude' verstanden werden, und so entsteht der Ausdruck «**cabin altitude**». Die Kabine fliegt gleichsam kilometerweit unter dem Rest des Flugzeugs.

Die Erklärung des Ausdrucks «**flight level**» (zu deutsch «Flugfläche») haben wir bis jetzt aufgespart, weil sie sich aus dem Inhalt von «altitude» ableitet. Die 'altitude' wird, wie gesagt, von einem barometrischen Höhenmesser angegeben; seine Anzeige hängt also davon ab, ob das Flugzeug sich in einem Hoch- oder in einem Tiefdruckgebiet befindet. Alle Flugzeuge, die sich im gleichen Kontrollbezirk befinden, stellen ihren Höhenmesser auf denselben Barometerdruck, auf Meereshöhe umgerechnet, ein; dieser Wert heisst seit den Zeiten der Telegraphieverbindung zwischen Bodenstation und Flugzeug «QNH». Bei Transatlantikflügen und allgemein auf Höhen, die in sicherer Entfernung von gefährlichen Bodenerhebungen sind, wäre es jedoch unpraktisch, den Höhenmesser immer wieder auf die aktuellen Druckverhältnisse in der Atmosphäre einzustellen. Alle Flugzeuge verkehren deshalb in grösseren Höhen mit Höhenmessereinstellung nach Normaldruck (QNE), das heisst nach der Annahme, auf Meereshöhe unter dem Flugzeug herrsche 1013,2 mb Luftdruck. Da dies meist nicht zutrifft, zeigen die Höhenmesser aller hoch fliegenden Flugzeuge meist «falsch» an; da sie aber alle genau gleich falsch, das heisst relativ zueinander richtig, anzeigen, kann die 'vertical separation' mit geringen Abweichungen eingehalten werden, und dies ist in grossen Höhen weit wichtiger als der Abstand vom Boden. Die Flugzeuge bewegen sich dann nicht je auf einer bestimmten 'altitude', sondern auf einer Fläche, die einen bestimmten Luftdruck aufweist: dem jeweiligen 'flight level'.

'Flight level 330' beispielsweise entspricht einer QNE-Höhenmesseranzeige von 33 000 ft (rund 10 000 m). Durchfliegt das Flugzeug ein Hochdruckgebiet, findet sich der dieser Höhe unter Normalbedingungen entsprechende Druck erst einige hundert Fuss höher, in einem Tiefdruckgebiet entsprechend tiefer. Die 'altitude' eines 'flight level' variiert also proportional zum tatsächlichen lokalen Luftdruck. Deshalb darf in geringeren Höhen (das heisst in relativer Bodennähe) nicht 'flight level' geflogen werden. Die 'descent clearance' durch die Bodenstation, das heisst die Freigabe zum Absinken auf eine Höhe, die das Einleiten des Anflugs erlaubt, verbindet sich deshalb immer mit der Angabe des aktu-

ellen QNH (also des Luftdrucks auf dem Flughafen, so korrigiert, als befände er sich auf Meereshöhe), zum Beispiel:

Swissair 101, you are cleared to descend to 5000 ft; QNH is 1,007 mb.

Was nun im Cockpit zu tun ist, steht im FOM, Kapitel 2.4.3, Punkt 244c:

Descent: As soon as a clearance down to an **altitude** is received, the flying Pilot's altimeter shall be set to the respective QNH.

Final approach, landing: When descending below the given transition level, all altimeters must be set to local QNH.

Soweit diese Leseprobe. Nachdem Sie nun Ihren diesbezüglichen Refresher absolviert und dabei gesehen haben, wie gut sich ein Sprachwissenschaftler in unserer Terminologie auskennt, bleibt mir das Vergnügen, im Namen der Redaktion darauf hinzuweisen, dass das Lesenswerte «rote Büchlein» von Urs Weidmann sowohl im Aeropers-Sekretariat als auch im FPS-Laden Balsberg käuflich zu erwerben ist, und zwar zu einem reduzierten Swissair-Preis von nur 19 Franken. Es gehört meines Erachtens in jede Piloten-Bibliothek oder als Nachschlagewerk in jeden Crew-bag (sofern es dort noch Platz hat!).

H. H.

Seltene Gelegenheit

In steuergünstiger Vorortsgemeinde von **Winterthur** verkaufe ich mein am Waldrand gelegenes

luxuriöses Einfamilienhaus

mit 7 Zimmern und grossen Nebenräumen, Wohnzimmer 50 m² mit 5000-l-Aquarium. Innen- und Aussencheminée. Baujahr 1969. 2000 m² Umschwung, 100 000-l-Aussenschwimmbad, kleiner Teich mit Steingarten. Kaufpreis Fr. 750 000.—.

Wenn Sie Freude an etwas Aussergewöhnlichem haben, zeige ich Ihnen die Liegenschaft gerne.

Melden Sie sich bitte unter Chiffre Nr. 0109 bei Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich

Gefahren für unsere Gesundheit in den Tropen

Alle, die die Tropen kennen, wissen, dass es wunderbare, schöne Gegenden gibt, und dass es für einen Naturfreund bestimmt ein unvergessliches Erlebnis ist, vielleicht in einem Nationalpark mit all den wilden Tieren in Berührung zu kommen. Man kann fast sagen, man könne paradiesische Situationen nacherleben. Mit der Kamera bewaffnet kann man im Geländewagen durch diese unberührten Gegenden fahren. Weniger angenehm ist es jedoch, wenn man dann reich beladen mit Fotomaterial nach Hause kommt, und man dann plötzlich Störungen im Darm, blutige Durchfälle, oder irgendwelche andere Symptome hat. Man sucht den Arzt auf, der dann auch nicht klar wird und irgendwelche Medikamente verschreibt. Wenn es dann immer schlimmer wird, landet man schliesslich im Tropeninstitut. Dann wird vielleicht eine Philarieninfektion, die durch Mücken übertragen wird, vielleicht eine Bilharzia, die man in allen Süsswasserflüssen in Ost- und Südafrika bekommen kann, vielleicht aber auch nur eine Amöbenruhr festgestellt. Aber «nur» kann nur der sagen, der sie noch nie gehabt hat. Denn all diese infektiösen Krankheiten, vor allem die, die mit Parasiten zu tun haben, können einem gesundheitlich enorm zusetzen. Und all die Mittel, die man heute dagegen hat sind wiederum nicht harmlos mit ihren Neben- und Nachwirkungen. Auf jeden Fall lohnt es sich, bevor man in tropische Gegenden reist, sich sehr gut zu orientieren über die Möglichkeiten in der Berührung mit Mikroorganismen. Was man sieht ist noch lange nicht so gefährlich, wie all das, was man nicht sieht.

Auch da ist vorbeugen besser als heilen; sich vorsehen bestimmt interessanter als nachher zu jammern und von einem Arzt zum andern zu wandern und wochen- und monatelang krankgeschrieben zu werden. Es gibt allerdings wenig aufklärende Literatur. Ausser der Fachliteratur existiert praktisch genommen nur ein volkstümlich klar und deutlich geschriebenes Buch, und das ist der **Gesundheitsführer durch südliche Länder, Subtropen, Tropen und Wüstengebiete** vom bekannten Weltreisenden, Naturforscher und Naturarzt, Dr. h. c. A. Vogel. Dieser erfahrene Weltenbummler, der sogar in den Urwäldern des Amazonas bis hinauf in die Quellgebiete gereist ist und im Einbaum mit einigen Indianern hunderte von Kilometern durch den Urwald zurückgelegt hat. Er versteht in seinem Buche in einem interessanten, unterhaltenden und leicht begreiflichen Tone, also volkstümlich, über seine Erfahrungen und Begegnungen zu erzählen. Es ist für jeden, der in tropische Gebiete geht, nötig, sich einigermassen zu orientieren. Interessant ist noch, dass Prof. Dr. med. Lang, der Chef des Tropeninstitutes in München in der Münchner

Medizinischen Wochenschrift eine Besprechung dieses Buches geschrieben und das Buch wärmstens empfohlen hat.

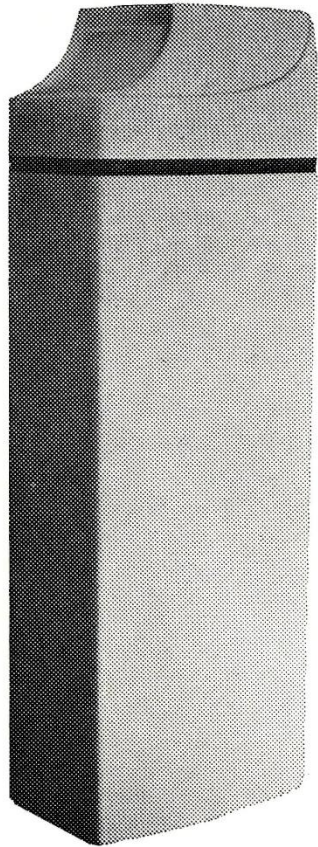
Das Buch hat 420 Seiten, hat Taschenbuchformat mit einem tropenfesten Plastikeinband und lässt sich gut in die Tropen mitnehmen.

Es ist erhältlich im FPS-Laden zum SR-Spezialpreis von Fr. 23.50

Und zum Schluss noch einen **Vers für die liebe Aeropers:**

Wenn mit Gruppen-Egoismen
wir im Aeropersli lismen,
wenn kurzsichtig wir uns spalten:
hie die Jungen — dort die Alten,
wenn es Leute gibt, die glauben,
dass von selbst gebratne Tauben
in die offenen Mäuler schwirren,
ist es klar, dass sie sich irren.

Bald schon wird es alle reuen,
währenddem sich jene freuen,
denen Julius Cäsar
teilend-herrschend Vorbild war.
Nur dank Solidarität
jeder Fortschritt wohl gerät,
da seit jeher Einigkeit
x-mal besser war als Streit.



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 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

Klosters

In der CHESA CARNEA

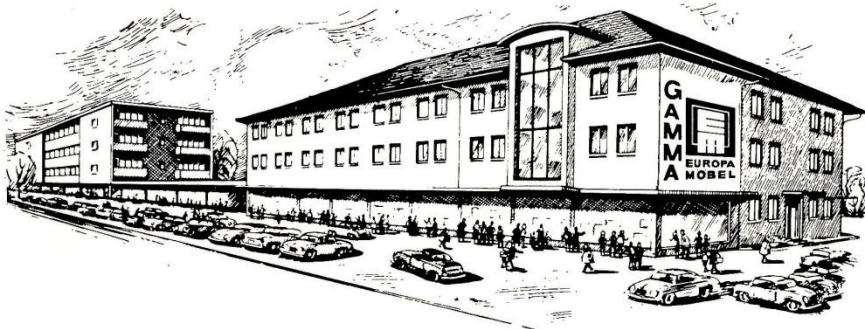
an aussichtsreicher Lage mit wintersicherer Zufahrt bezugsbereit zu verkaufen

Separate 3-Zimmerwohnung	73 m ²
3-Zimmerwohnung im 1. OG	77 m ²
Studio im 1. OG	30 m ²
grosszügige 3½-Zimmerwohnung im Dachgeschoss, mit zusätzlichen Abstellräumen	120 m ²

Die Wohnungen sind im einheimischen Stil, mit viel Holz ausgebaut, mit komfortablen Einbauküchen, Bädern oder Duschen, Einbauschränken, Eckbänken, Cheminées, ansprechenden Spannteppichen und Wandplatten ausgestattet. Zu jeder Wohnung gehören ein Kellerabteil und ein überdeckter Parkplatz. Zur gemeinsamen Benützung stehen zur Verfügung: geschützte Sonnenterrasse, Garten, Sauna, grosser Skiraum, Waschküche.

Anfragen sind zu richten an:

Eugen Rageth, Olis-Palfära, 7252 **Klosters-Dorf**
Telefon 083/4 16 67



Ostschweizer Möbelzentrum GEBR. GAMMA AG 9500 WIL

Direkt an der Autobahn Winterthur – St. Gallen. Stets genügend Parkplätze. Jeden Dienstag Abendverkauf. Grösste Auswahl der Ostschweiz. 3000 m² Ausstellung.

Spezial-Konditionen für Aeropers-Mitglieder

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Wettlin Druck Druck

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht

Winterthur

lux. 7-Zimmer-Einfamilienhaus

erstellt 1968/69, ca. 1300 m³ umbauter Raum. Wohn-Esszimmer 60 m² mit Cheminée, Lift, über 29 m Einbauschränke (Fronten und Türen in Edelholz), Closomat.

Zusätzliches Spielzimmer 5,15 x 8,40 m und Hobbyraum. Heizbares Schwimmbassin 4 x 8 m mit Umkleide- und Gerätehäuschen, Pergola mit Gartencheminée, Doppelgarage. Erhöhte unverbaubare Aussichts- und Sonnenlage.

Winterthur ist bekannt für sehr gute Schulen: Gymnasium, Oberreal-, Handels-, Töchterschule und Technikum.

Verhandlungsbasis Fr. 720 000.—

Realwert Fr. 850 000.—, Kant. Brandvers. Fr. 687 500.—

Hans Jenny, Pilot, Box 32, Telefon 052/25 66 41

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. R. Amsler	Fach 10
Vizepräsidenten:	P. Rellstab	Fach 226
	U. Baier	Fach 370

Ressort	Verantwortlicher	Fach	Stellvertreter	Fach
Administration	Sekretariat	Fach 20	U. Baier	Fach 370
Einsatzfragen	P. Rellstab	Fach 226	H. Sauter	Fach 1448
Schulfragen/Seniorität	W. Grütter	Fach 391	H. Ehrensperger	Fach 1322
Versicherungen/VEF/APKK	K. Rutishauser	Fach 159	Sekretariat	Fach 20
Kasse	F. Marchesi	Fach 1470	Sekretariat	Fach 20
Ausländerfragen	J. Elfring	Fach 404	Sekretariat	Fach 20
Dachverband	H. R. Amsler	Fach 10	Sekretariat	Fach 20
IFALPA/EUROPILOTE	J. Sterndale	Fach 322	L. Zsindely	Fach 200
Security	H. Sauter	Fach 1448	B. Läderach	Fach 130
Copiloten	B. Läderach	Fach 130	F. Marchesi	Fach 1470
Navigatoren	J. Elfring	Fach 404	M. Bethge	Fach 845

Sekretariat

F. Woodtly
 Frau N. Grösch-Bonhôte
 Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
 Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

Einsatzkommission

Hauptvorsitz: H. R. Amsler
 Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross

B-747: R. Schilliger (Typenchef)
 E. Kaiser, H. Wenger

DC-10: W. Meyer (Typenchef)
 P. Habegger, L. Ritzli, F. Marchesi

DC-8: E. Heusser (Typenchef)
 F. Schmutz, K. Lichtenstein

DC-9: U. Bodmer (Typenchef)
 J. Elfring, M. Egger, B. Läderach

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission

J. Sterndale (IFALPA-Director)
 T. Patch, E. Heiz, F. Woodtly, L. Zsindely,
 H. Sauter

Eidg. Luftfahrtkommission

E. Heiz

Eidg. Flugsicherungskommission

E. Heiz, D. Friolet (Stellvertreter)

Flugsicherheitskommission

Vorsitz: E. Heiz
 D. Friolet, U. Baier, O. Grunder, U. Reifler,
 W. Ruiter, H. P. Suter, R. Suter, D. Staal,
 H. Sauter, G. Schaefer, H. Thut

VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser, H. Ehrensperger,
 A. Huggenberger, H. Wiederkehr

Versicherungskommission

Vorsitz: K. Rutishauser
 A. Huggenberger (Stellvertreter)
 H. Ehrensperger, P. Habegger, A. Kunz,
 O. Kristiansen, W. Schatzmann,
 H. Wiederkehr, F. Woodtly

Aeropers-Delegation im Dachverband

Präsident: H. R. Amsler
 U. Baier, J. Elfring

Salärkommission

Vorsitz: E. Fischli
 W. Grütter (Stellvertreter)
 K. Bürki, G. Fritschi

Romands

M. Baudat, M. Decoppet, F. Dyens

OASF-Kommission

Präsident: L. Idle
 J. van Scherpenzeel, M. Cross, J. Harrington

Kontrollstelle

Neutra Treuhand AG, Zürich

Stimmzähler

H. Hofmann