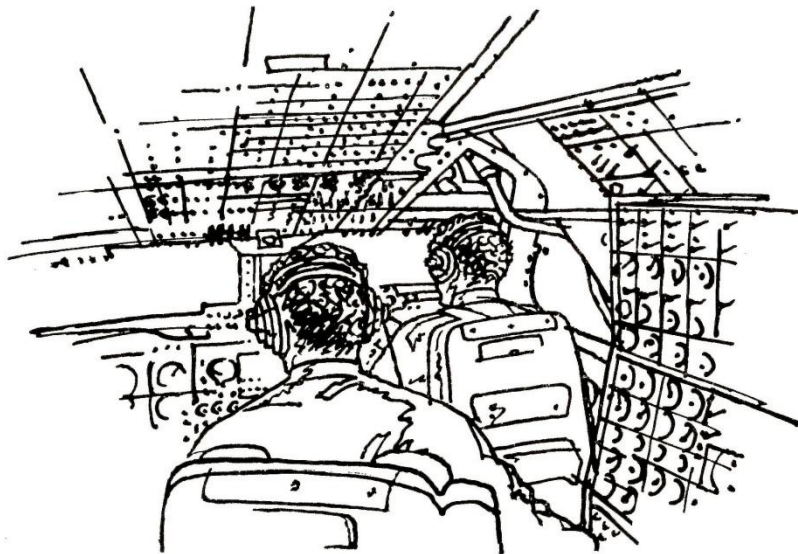


# **rundschau**

März / April 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

## 207

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	5
INTERN	
Rückblick auf die Monate Januar und Februar	7
Neuaufnahmen	9
A letter from FPAS	11
Versicherungsdossier Aeropers, Revisionen	12
Aktuelles Interview: Hano Hürzeler	13
Statistik . . . !	19
Man sollte . . .	20
Haben Jetpiloten mehr Mädchen als Knaben?	25
Briefe an die <b>rundschau</b>	31
Hobby-Ecke: Windsurfing	37
Crew Globetrotter	42
Vers für die Aeropers	43

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 20. Mai 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 Schlag-  
bohrer kritisch testen.

**Byland AG**

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

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

**Zum Thema Wahlen . . .**

Liebe Leser

Die Stimmbeteiligung bei eidgenössischen und kantonalen Wahlen und Abstimmungen schwankt jeweils zwischen 30% und 50%. Diese trockene Feststellung trifft zu, lässt uns aber kalt. Man hat sich eben daran gewöhnt. Es lässt sich nicht ändern. Man ist froh und bereits zufrieden und erleichtert, wenn die ominöse Prozentzahl nicht auf zwanzig absinkt. Man würde sich natürlich schon ein wenig blamieren. Was würde da das Ausland von unserer Musterdemokratie halten? Würde man uns da **noch ernst nehmen?**

Wahl- und Stimmbeteiligungsprozente sind bedeutungsvoll und sehr symptomatisch für den Zustand und den Zusammenhalt einer Gesellschaft, wie auch für das Verhältnis einer Gruppe zu ihrer Führung/Regierung: Interessiert sich der Einzelne für das Ganze? Sieht er den Zusammenhang zwischen persönlichem Einsatz (Meinungsbildung—Meinungsäußerung—Stimmabgabe) und dem resultierenden Gesamtergebnis, der Willensäußerung des Kollektivs? Was am Schluss als abstrakte, trockene Zahl erscheint, ist doch das Ergebnis von vielen solchen individuellen Auseinandersetzungen mit der Materie, Zeichen der Zustimmung oder Ablehnung, Willensäußerung einer grossen Zahl **angesprochener Individuen.**

«Fühlen Sie sich bei Wahlen und Abstimmungen angesprochen?», könnte man auf der Strasse fragen. Die Mehrzahl müsste mit «Nein» antworten. «Warum nicht?» — Keine Zeit, kein Interesse, bin zu faul, geht mich nichts an, komme nicht draus, lasse mich gerne blind führen, bin nicht für die Demokratie — wären wohl die Antworten.

Sind **wir** interessierter, aktiver, fühlen wir uns angesprochener als der schweizerische Durchschnitt? Ja und nein, die Zahlen belegen es:

Die langjährige Wahl- und Stimmbeteiligung der Aeropers-Mitglieder von knapp 50% schnellte letztes Jahr auf recht stolze 62,5%. Grund zur Genugtuung?! Aber, was würden die restlichen 37,5% unserer Mitglieder auf die entsprechende Befragung antworten? — keine Zeit? kein Interesse? gar zu bequem, zu träge? oder . . . , oder . . .

**Stimmbeteiligung rund 80%.** Ein Wunschtraum des Vorstandes oder der **rundschau**-Redaktion? Nein, nur ein Titel auf der Frontseite der heutigen Tageszeitung. Eine kantonale Abstimmung über die Verfassung. Grosse Zustimmung, grosse Stimmbeteiligung in einer wichtigen Sache. Der Verfassungsrat geht **gestärkt** in die künftigen Verhandlungen.

Stehen wir also doch nicht so gut da mit unseren 62,5%? Auch wir haben verbandsintern zu wichtigen Angelegenheiten Stellung zu nehmen; entscheidende Fragen und Vertragsangelegenheiten kommen auf uns zu, schwierige Verhandlungen werden von unserer Führungscrew geführt werden müssen. Auch unser Vorstand muss **gestärkt** in die künftigen Verhandlungsrunden geschickt werden. **Gestärkt durch Sie**, liebe Mitglieder, durch Ihren kleinen aktiven, persönlichen Einsatz, durch Ihre Willensäusserung, **durch Ihre Stimme!**

Also mindestens 80% Stimmbeteiligung! Demonstrieren Sie Ihr Interesse an den Angelegenheiten der Aeropers, **unseren** Angelegenheiten! Sie wissen jetzt, worum es geht.

Mit freundlichen Grüssen  
Werner Waeschle

Wünschen Sie sich eine grosse komfortable

## **5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmerwohnung mit zusätzl. Freizeitwerten**

für Klein und Gross?

Sie ist dreiseitig frei, sonnig (Südbalkon) und ruhig gelegen, am linken Rheinufer in Eglisau, mit Auto und Bahn leicht erreichbar (Kloten in 15 Autominuten).

Wohnungsgrundriss: 144 m<sup>2</sup>, Dusche/WC, Bad/WC.

Dazu: heizbarer Bastelraum, Kellerabteil, Sammelgarageplatz; nebst Anteilen an zwei Kinderspielräumen, schönem Hallenbad, Party-Raum, Spielplatz im Freien und grossen Auslaufflächen.

Zurzeit reduzierter Verkaufspreis oder eventuell Miete/Kauf.

Telefon 01/96 50 89

## **Liebe Mitglieder**

Seit anfangs April sind Sie im Besitz der notwendigen Unterlagen zu unseren diesjährigen Wahl- und Abstimmungsgeschäften. Eine wahre Informations- und Papierflut hat sich über Sie alle ergossen. Dennoch möchte ich mich hier noch einmal zum Thema Pensionierung äussern. Ich befürchte, dass die Auseinandersetzung zu besagtem Thema innerhalb unserer eigenen Reihen zu einer Konfrontation zwischen alt und jung zu werden droht, und dies scheint mir eine Demonstration am falschen Objekt.

Wie Sie aus den Unterlagen entnehmen konnten, hat der von der Swissair vorgeschlagene Pensionierungsartikel seit seiner ersten Präsentation noch kleinere Änderungen erfahren. Die wesentlichste Änderung möchte ich kurz erläutern. Es wird festgehalten, dass unser Anstellungsverhältnis in der Regel mit Vollendung des 57. Altersjahres zu Ende geht. Damit kommt klar zum Ausdruck, dass die Absicht besteht, alle gleich zu behandeln. Der von verschiedenen Mitgliedern dem ersten Vorschlag gegenüber gemachte Vorbehalt, dass bezüglich Gleichbehandlung nur eine Verschiebung des Problems von 55 auf 57 stattfinde, hat zur Änderung der Bedingungen für eine Weiterbeschäftigung **nach** 57 geführt. Wenn überhaupt an eine solche Weiterbeschäftigung gedacht wird, braucht es nun nach neuem Vorschlag das Einverständnis des Verbandes, d. h. wenn der Verband kein Interesse hat, gibt es keine Weiterbeschäftigung. Dies gewährleistet die gewünschte Stabilität ab 57. Bei meiner persönlichen Beurteilung des von der Swissair vorgeschlagenen Abstimmungstextes komme ich zum Schluss, dass wir die Gelegenheit, personalpolitischen Zündstoff aus dem Wege schaffen zu können (damit ist die heute gültige Pensionierungsregelung gemeint), ergreifen sollten. Noch in zu guter Erinnerung ist uns die unerfreuliche Pensionierungsübung Ende 1974, die eigentlich die ganze Kontroverse ausgelöst und überall nur bitteren Geschmack zurückgelassen hat. Es war nicht so sehr die Aeropers, die von den personalpolitischen Entscheidungen getroffen wurde, sondern die **einzelnen Mitglieder**. Die vorliegende Neulösung ist unter anderem das Resultat der Überzeugung von hüten und drüben, dass die gemachten Erfahrungen sich nicht wiederholen sollten. Welche Vorteile bietet diese Lösung an? Die Möglichkeit, sich mit 55 pensionieren zu lassen, bleibt unangetastet. Ebenso aber können **alle** die es wollen, noch für weitere zwei Jahre ihre Tätigkeit ausüben, solange sie die nötigen Bedingungen medizinischer und qualifikatorischer Art erfüllen. Die Swissair kann nur unter Angabe stichhaltiger Gründe ein Entlassung vornehmen.

Der Wunsch des Einzelnen, diejenige Tätigkeit, die ihm die grösste Befriedigung bietet, möglichst lange ausüben zu können, ist ernst zu neh-

men. Der Umstand, dass eine Grosszahl der jüngst Pensionierten eine fliegerische Weiterbeschäftigung bei einem Charterunternehmen gesucht und gefunden hat, sollte uns zum Nachdenken veranlassen. Schon morgen kann die Swissair, wenn nötig, einzelne oder alle 55-jährigen weiterbeschäftigen und übermorgen wieder zur Pensionierung 55 zurückkehren. Dies sollte Grund genug sein, eine Lösung zu treffen, die diese Möglichkeit ausschliesst und die Entscheidungsfreiheit über eine Weiterbeschäftigung weitgehend dem Einzelnen überlässt.

Zusammen mit der vorgeschlagenen Regelung ist die Swissair bereit, im Senioritätsreglement die Alterslimiten für Umschulungen um je zwei Jahre anzuheben. Auch dies ist eine Verbesserung für den Einzelnen. Das senioritätsmässige Anrecht auf eine Umschulung wird erweitert. Ein Umschulungszwang besteht nicht, da die Verzichtmöglichkeit ohne finanzielle Auswirkung bereits geregelt ist.

All diese Überlegungen muss sich jeder von uns, ob alt oder jung, machen, bevor er sich entscheidet, den Swissairvorschlag anzunehmen oder abzulehnen. Dass bei jüngeren Piloten bei ihrer Entscheidung vor allem die Konsequenzen des neuen Vorschlages auf ihren Karriereverlauf eine grosse Rolle spielen, ist verständlich. In dieser Beziehung aber bringt weder die alte noch die neue Regelung Gewissheit, dass konsequent mit 55 pensioniert wird. Somit bleibt die Hoffnung auf beschleunigte Beförderung durch Ablehnen des Swissairvorschlages reine Spekulation. Es macht den Anschein, als ob dieser Vorschlag nur gerade für die Alten etwas bringt und die Jüngeren in ihrer Karriere bremsen könnte. Kurzfristig betrachtet mag dies vielleicht so sein, hält aber einer genaueren Beleuchtung des Problems nicht stand, nämlich dann nicht, wenn der junge Pilot seine Karriere bis zu seiner eigenen Pensionierung zu Ende denkt! Solidarität ist ein Schlagwort und hat in unserem Verband eine besondere Bedeutung. Anlässlich der Abstimmung über die einheitliche Captainsalärskala habe ich persönlich einen Solidaritätsappell an die Langstreckenkapitäne gemacht zugunsten der jüngeren Piloten, d. h. für die ECS zu stimmen (**rundschau** 5/74). Das Resultat jener Abstimmung kennen Sie alle; mit überzeugendem Ja wurde dieser neue Grundpfeiler unseres Vertragswerkes gesetzt. Heute ist die Gelegenheit gekommen, sich einem vermeintlichen Anliegen der älteren Piloten gegenüber solidarisch zu zeigen.

Mit freundlichen Grüssen  
Jeannot Amsler

## Rückblick auf die Monate Januar und Februar

intern

Die im vergangenen Jahr auf zahlreichen Vertragsgebieten mit der Swissair geführten Verhandlungen wurden zu Beginn dieses Jahres weiter intensiviert, was unter anderem seinen Niederschlag darin findet, dass Sie zuhanden der kommenden GV über drei verschiedene, neu ausgehandelte Vertragswerke befinden können, nämlich Gesamtarbeitsvertrag, Disziplinar- sowie Senioritätsreglement. Daneben gelangt noch ein separater Pensionierungsvorschlag der Swissair zur Abstimmung. Im Bereiche des Deplacement- und des Ferienreglementes werden unsere Bemühungen um entsprechende Verbesserungen weitergeführt werden. Bezüglich verbesserter Flight Duty Regulations (FDR) ist Ihnen bekannt, dass derzeit auf der Kurzstrecke während der jetzigen Sommerflugplanperiode ein «Proberun» mit neuen FDRs im Gange ist, der allen Kurzstreckenpiloten direkt und unmittelbar Aufschluss über die Tauglichkeit dieses Sets von FDRs geben wird, sodass die dadurch gewonnene praktische Erfahrung Ihnen den Abstimmungsentscheid erleichtern wird. Die seinerzeit parallel zur Kurzstrecke geführten Verhandlungen für ein verbessertes FDR-Konzept auf der Langstrecke haben verdankenswerterweise — trotz Uneinigkeit in Salärfragen — nicht zu einer Sistierung, gleichwohl aber zu einer Stagnation geführt. Hier lassen sich Verbesserungen nur erzielen, wenn sich die Swissair bereitfinden kann, bezüglich der aktuellen Pilotenbestände gewisse Korrekturen (nach oben) in Kauf zu nehmen.

Nebst diesen Vertragsverhandlungen hatte ausserdem der unerfreuliche Verhandlungsstillstand in Salärfragen rege Aktivitäten «hinter der Bühne» zur Folge und dies ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, in welchem wir uns anschickten, die monströse GV-Papierlawine auszulösen. Ein erster Versand mit den GV-Unterlagen kam aber dennoch zustande, wenn auch mit etwas Verspätung. Im Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe werden Sie im Besitze aller GV-Unterlagen (einschliesslich des Stimmaterials) sein. Unter anderem werden Sie dem Bericht unseres Kassiers entnehmen können, dass es derzeit mit der Rendite unserer Liegenschaft schlecht steht, weil wir trotz zahlreicher Insertionen in der Tagespresse einen hohen Wohnungsleerstand nicht zu vermindern vermögen. Aus diesem Grunde bitte ich Sie höflich, uns bei der Vermietung unserer sehr komfortablen und preisgünstigen 1-Zimmerwohnungen (ab

Fr. 420.— zuzüglich Nebenkosten), welche alle mit Einbauschränken, Spannteppichen, Bad/Toilette, vollständig eingerichteter Küche mit Essbar, Balkon, Kellerabteil versehen sind, behilflich zu sein. Die Raumverhältnisse sind so grosszügig bemessen, dass ohne weiteres auch zwei Personen gemeinsam eine Wohnung benutzen können.

Schliesslich möchte ich Ihnen noch ein paar Verfahrensvorschriften für die **Generalversammlung** unserer Vereinigung in Erinnerung rufen, welche wie angekündigt am Dienstag, den **17. Mai 1977, 2000 Uhr** im grossen Saal des **Landgasthofes Wallberg in Volketswil** stattfindet.

1. Über sämtliche Wahlen und Sachgeschäfte wird ausschliesslich schriftlich abgestimmt (Art. 25 der Aeropers-Statuten).
2. Die Aufstellung von Kandidaten für die verschiedenen Funktionen wie Präsident, Vorstand, VEF-Stiftungsrat und Ehrenrichter hat schriftlich und auf den hierfür vorgesehenen Formularen zu erfolgen und ist, mit der Unterschrift des Kandidaten und des Vorschlagenden versehen, bis spätestens Montag, den 25. April 1977 entweder per Post dem Sekretariat der Aeropers, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten oder via Briefkasten im Crew Control zuzustellen.
3. Allfällige Kommentare oder Stellungnahmen von Mitgliedern zu einzelnen Sachgeschäften oder Wahlkandidaturen sind ebenfalls bis spätestens zum 25. April 1977 dem Sekretariat der Aeropers zuzustellen.

Abschliessend möchte ich Sie noch daran erinnern, dass am gleichen Tage der Aeropers-GV vorgängig ab **1500 Uhr** nachmittags die **dritte ordentliche GV der Aeropers-Krankenkasse** ebenfalls im Wallberg in Volketswil stattfindet.

Mit freundlichen Grüssen  
F. Woodtly, Sekretär

Zu verkaufen

### **BAULAND**

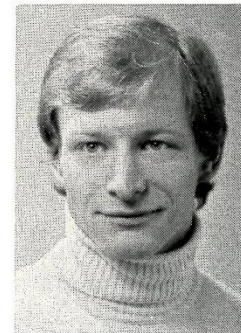
wunderschönes Grundstück zwischen Kloten und Bülach

Landhauszone, südwestliche Hanglage am Waldrand, sonnig, unverbau-  
bar, immissionsfrei, schöner Obstbaumbestand, ca. 1650 m<sup>2</sup> à Fr. 165.—  
per m<sup>2</sup>, keine Architekturverpflichtung.

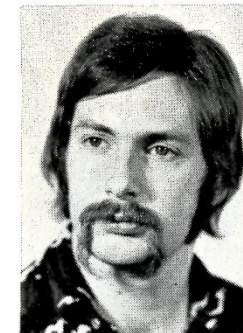
Ernsthafte Interessenten wenden sich an Chiffre 0111, Aeropers Rund-  
schau, Wettlin & Co., Postfach, 8037 Zürich

## Neuaufnahmen

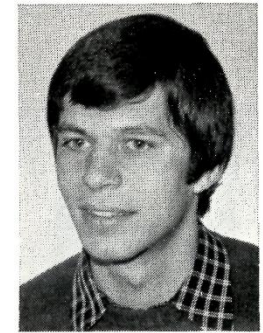
An den Vorstandssitzungen vom 26. Januar, 24. Februar und 29. März a. c. wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



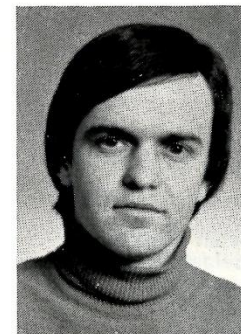
Ulrich Arn  
Copi DC-9



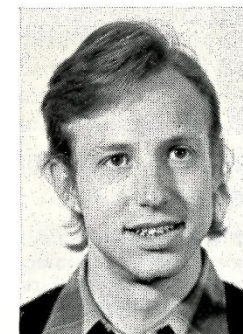
Flavio Barloggio  
Copi DC-9



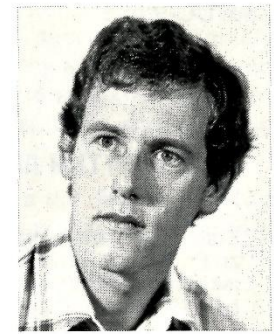
Ronald de Jong  
Copi DC-9



Hans Rudolf Isch  
Copi DC-9



Eduard Isler  
Copi DC-9



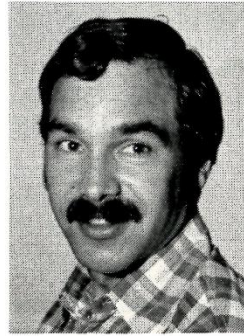
Heinz Kistler  
Copi DC-9



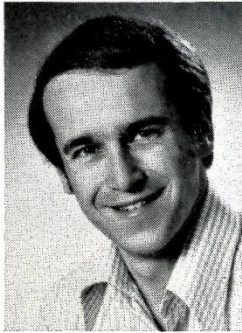
Karl Niess  
Copi DC-9



Paul Ruppeiner  
Copi DC-9



Volker Schönknecht  
Copi DC-9



Ulrich Tröhler  
Copi DC-9



Max Weber  
Copi DC-9

### BIORHYTHM RESEARCH FOR FLIGHT CREW AND SAFETY

P. O. Box 1286

8058 Zürich-Airport

Tel: 01/814 01 18

Erstellt Ihre **Biorhythmische Jahresanalyse** nach neuesten Forschungen zu Fr. 30.— (In Brief beilegen). **Besondere biologische Belastungen** die zu **menschlichem Versagen** und **Unfallrisiken führen**, sind sofort überblickbar. Monatliche Gruppen- und Unfallanalysen auf Anfrage.

Name:

Geb. Dat.:

Str.:

Wohnort:

## A letter from FPAS

Foreign Pilots Association  
in Swissair  
F. P. A. S.

The President and Committee of  
AEROPERS  
Ewiges Wegli 10  
8302 Kloten

Zurich, 4th of April, 1977

Gentlemen,

It is the desire of the Committee of the F.P.A.S. to express its determination and eagerness to support the Committee of AEROPERS during this crucial period of conflict with the Management of Swissair.

We fully agree with your letter to the Direktionspräsident, as published in your Bulletin 5/77.

Members of Swissair Management have indeed displayed a lack of integrity in recent years in their handling of undertakings made:

- to individual pilots, that they could fly until the age of 57,
- to foreign pilots, that no policy changes will be made, so far Home Return tickets are concerned.

The letter of March 7th from Mr. A. Baltensweiler to all Swissair pilots contains attitudes that are difficult to place in international Civil Aviation in the latter part of the twentieth century. We wonder if some members of our Management have forgotten that an airline's success is ultimately dependent upon the faultless performance of highly skilled pilots, who have earned their status as a professional body and who are simply not prepared to be overlooked or pushed into a corner as an embarrassing necessity.

The positive actions of the Aeropers Committee are the only way to stop further erosion of pilot esteem and to prepare the way for a return to a fruitful partnership.

Yours faithfully,  
sig. A. Bruinsma  
President

## Versicherungsdossier Aeropers, Revisionen

Seit einiger Zeit warten Sie sicher vergeblich auf die Zustellung neuer oder revidierter Detailblätter des Aeropers-Versicherungsdossiers. Dies liegt jedoch nicht etwa am erlahmten Geist des Verfassers, sondern hat seinen Ursprung in der Überarbeitung des Gesamtarbeitsvertrages, aufgrund dessen verschiedene Aeropersversicherungen neue Versicherungsbedingungen erhalten. Sobald der neue GAV rechtskräftig wird, erhalten Sie die entsprechend revidierten Detailblätter (zugleich Versicherungsreglemente) zugestellt mit den entsprechenden Hinweisen, was durch was ersetzt wurde und was noch Gültigkeit hat.

Mit freundlichen Grüßen  
K. Rutishauser



## Das aktuelle Interview: Hano Hürzeler

Hano Hürzeler, 46jährig, DC-10 Kommandant, ist der einzige Kandidat für das Präsidentenamt der Aeropers. Im Interesse der Mitglieder hat er sich für ein kurzes Interview mit der Redaktion der **rundschau** zur Verfügung gestellt. Der Mehrzahl unserer Mitglieder ist Hano Hürzeler ja seit Jahren bestens bekannt. Den jüngern Kollegen, die Hano vielleicht noch nicht persönlich kennen, soll dieses Gespräch eine erste Kontaktaufnahme ermöglichen.

AR: Hano, Du hast ja bereits zahlreiche Aeropers-Ämter ausgeübt. Könntest Du unseren Mitgliedern Deine Aeropers-Laufbahn schildern?

HH: Begonnen hat es eigentlich 1960, als ich meinen ersten **rundschau**-Artikel schrieb. Zwei Jahre später, als akuter Pilotenmangel herrschte, trat ich der damaligen Aeropers-Nachwuchsförderungskommission bei, verfasste den Text für einen Lichtbildervortrag «Der Weg zum Piloten» und hielt diesen Werbevortrag in x Schulen, Jugendgruppen und FVS-Kursen. Da «es» mir weiterhin Artikel und Verse schrieb, übernahm ich schliesslich 1967 die Aeropers-Rundschau-Redaktion von meinem Freund Kurt Strickler. Durch diese Informationstätigkeit war es logisch, dass ich mich intensiver für die Aeropersgeschehnisse zu interessieren begann, denn wer schreibt, sollte sich vorher gründlich ins Bild setzen. An der GV 1970 wurde ich alsdann in den Vorstand gewählt und wirkte noch ein Jahr lang als Vize unter unserem legendären Alfred Sooder. Nach dessen Rücktritt wurde ich als Präsidenschafts-Kandidat aufgestellt und machte in einer Kampfwahl erstaunlicherweise auf Anhieb das Rennen. Als Präsident funktionierte ich wie Jeannot Amsler während dreier Jahre, nämlich von 1971 bis 1974.

## Tolle Abholpreise

für Leute mit Kombiwagen

**Kühlschränke, Tiefkühlschränke, Waschautomaten,  
Geschirrspüler, Kochherde** Bauknecht, Bosch, Elektrolux

mindestens 25% Rabatt

SR-Ausweis

Auf Wunsch auch Hauslieferung  
und Anschluss

Rabatt-Shop ist meist  
**günstiger!**

**Rabatt  
Shop**

Öffnungszeiten:

Di-Fr 10.00–12.15

13.30–18.30

Sa 09.00–16.00

Montag geschlossen

TONI HAGNAUER

Schaffhauserstrasse 520 8052 Zürich Telefon 01/51 70 06



AR: Aus welchen Überlegungen stellst Du Dich nochmals für dieses schwierige Amt zur Verfügung?

HH: Dazu gibt es für mich eigentlich die folgenden Gründe: Die nebenamtliche Tätigkeit als Verbandspräsident ist ausserordentlich interessant und vielseitig. Man wird gefordert, hat aber gleichzeitig die Möglichkeit, im Spannungsfeld Arbeitgeber - Arbeitnehmer an zahlreichen Fronten andauernd neue, vor allem bessere, Ideen zu entwickeln und schrittweise zu verwirklichen. Das Tragen einer sozialen Verantwortung, das Überzeugen des gegnerischen sowie des eigenen Lagers von neuen, besseren Lösungen schenkte mir in meiner letzten Amtszeit ausserordentliche Befriedigung. Ich habe all diese Tätigkeiten in der Zwischenzeit eigentlich vermisst und fühlte mich in der Rolle des reinen Biertisch-Politikers gar nicht etwa glücklicher. Da mein damaliges Hauptproblem, nämlich genügend Zeit zu haben, inzwischen etwas entschärft worden ist, da aber auch eine grössere Anzahl von Kollegen mich gebeten hat, nochmals zu kandidieren, und da vor allem meine Frau und meine Kinder wiederum mitmachen, habe ich mich entschlossen, nochmals in die Hosen zu steigen. Ich betrachte es als eine persönliche Chance, aufgrund der in meiner letzten Amtszeit gesammelten Erfahrungen unter erschwerten Bedingungen nochmals anzutreten.

AR: Welche Begebenheit bereitete Dir während Deiner bisherigen Aeropers-Tätigkeit am meisten Freude und Genugtuung?

HH: Es gibt für mich eigentlich recht viele solcher erfreulicher Begebenheiten. Als positivstes Dauererlebnis muss ich zu allererst das Vertrauen, die Anerkennung und das Getragenwerden durch den Goodwill meiner Kameraden erwähnen, welches darin gipfelte, dass mir meine damaligen Coronadokollegen spontan Freitage opferten, als Not am Mann war. Negative Kritik gabs eigentlich sehr selten, ich hatte jederzeit das Gefühl, unsere Arbeit werde sehr geschätzt.

Natürlich brachte jeder Verhandlungsabschluss eine mehr oder weniger grosse Genugtuung. Ich denke dabei an die Balair-Integration mit ihren Postulaten, an die einheitliche Captains-Salär-Skala (ECS) und an andere Salärrunden, aber auch an den Aufbau der Sicherheitsmassnahmen mit dem entsprechenden besseren Versicherungsschutz sowie an die Verwirklichung der Aeropers-Krankenkasse. Es ist schön, nachträglich feststellen zu können, dass sich der Einsatz an allen Fronten gelohnt hat, und sich die damals erzielten Kompromisse heute eigentlich zum Vorteil aller Beteiligten auswirken. Last but not least muss ich auch das swissair-

seitige Vertrauen erwähnen, welches mir fast durchwegs entgegengebracht worden ist. Trotz der vielen Sträusse, die wir mit- oder gegeneinander ausgefochten haben, sind wir damals immer wieder auf den Boden gesunder Sozialpartnerschaft zurückgekehrt.

AR: Was erwartest Du, bzw. wünschst Du Dir primär von den Aeropers-Mitgliedern?

HH: Vor allem ein aktiveres Mitmachen und Solidarität. Es ist sowohl für den Vorstand als auch für die vielen Kommissionsmitglieder wesentlich, die Unterstützung und das Verständnis des «Volkes» immer wieder zu spüren. Wer im Interesse seiner Kameraden, des ganzen Berufsstandes wie auch der Firma so viel Freizeit und Nerven opfert, braucht nebst Anregungen und Kritik auch immer wieder etwas Anerkennung für das Erreichte. Von der kleinen Gruppe der ewig Unzufriedenen wünsche ich mir mehr sachliche Einsicht und weniger Egoismus.

AR: Entspricht die Struktur unserer Vereinigung den steigenden Anforderungen noch? Planst Du eventuell umwälzende Neuerungen? Mit anderen Worten: Hätten wir nach Deiner eventuellen Wahl bedeutende Veränderungen zu erwarten?

HH: Gehen wir der Reihe nach: Bekanntlich haben wir zu Beginn meiner letzten Amtszeit eine interne Reorganisation durchgeführt. Es wurden 12 Ressorts geschaffen, denen je ein Vorstandsmitglied vorsteht. Je nach Bedarf und Arbeitsaufwand formiert sich pro Ressort eine Arbeitsgruppe, resp. eine Kommission, die sich aus Freiwilligen mit entsprechenden Fachinteressen und Kenntnissen zusammensetzt. Dabei sind z. B. Einsatz-, Salär-, Versicherungskommission und auch die Flusiko zu Dauereinrichtungen geworden, ohne deren aktive Mithilfe der Vorstand gar nicht in der Lage wäre, die anfallenden Aufgaben zu bewältigen. Dieses System hat sich bestens bewährt und ich gedenke nicht, es bereits wieder über den Haufen zu werfen, nur um reiner Reorganisations-Freude willen. Wir sind so nämlich sehr flexibel und jederzeit in der Lage, Schwerpunktsverlagerungen durchzuführen. Umwälzende Neuerungen plane ich also keine, hingegen ist eines meiner Hauptziele die Verbesserung des persönlichen Kontaktes innerhalb und später auch ausserhalb der Aeropers, damit unsere Berufsgruppe wiederum jene sprichwörtliche Kameradschaft, jenes feu sacré, jene Begeisterungsfähigkeit und Einsatzbereitschaft entwickelt, aber auch jene Anerkennung erhält, die leider in den letzten Jahren aus verschiedenen Gründen etwas abhanden gekommen ist.

# 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 Ferenziele 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

AR: Existiert ein Problem, dem Du besonders besorgt entgegenblickst? Welcher Problembereich bedarf am dringendsten einer baldigen Lösung?

HH: Hoffentlich hat sich das heutige gespannte Verhältnis zwischen Swissair und Aeropers bis zum Erscheinen dieser **rundschau** bereits normalisiert. Die ganze unselige Geschichte ist das Produkt unverständlicher Nivellierungsbestrebungen, denen offenbar Nichtverstehenwollen oder gar Neid zu Gevatter stehen. Wir haben nun aber die Chance eines Neubeginns. Fehler müssen korrigiert, Vorurteile abgebaut, die lädierte Vertrauensbasis wieder hergestellt werden. Trotzdem die kommenden Verhandlungen äusserst heikel sein werden, sehe ich ihnen mit Optimismus und Vertrauen entgegen. Wir sind nämlich hüben wie drüben schon mit ähnlichen Problemen fertig geworden. Wie ich an anderer Stelle schon geschrieben habe, bin ich überzeugt, dass es uns auch diesmal gelingen wird, den steckengebliebenen Karren gemeinsam wieder aus dem Dreck zu ziehen. Voraussetzung dazu ist aber eine wirkliche, und nicht nur eine verbale Partnerschaft.

AR: Stichwort Information: Genügt die jetzige Informationspraxis den Anforderungen, oder könntest Du Dir eine umfassendere, frühzeitigere Information der Mitglieder vorstellen? Sind da eventuell neue Wege zu prüfen?

HH: Generell stehen und fallen wir mit der Qualität der Information, und zwar nicht nur in der Aeropers. Offene, ehrliche Information ist die Basis gegenseitigen Verständnisses, währenddem keine oder einseitige, tendenziöse das Gegenteil bewirkt. Gerade innerhalb unseres Berufsverbandes, in dem wir uns einsatzbedingt nicht einmal an der GV alle persönlich treffen und aussprechen können, kommt der Information Top-Priorität zu. Aus diesem Grunde gedenke ich das Ressort Information sofort wieder einzuführen, ebenso die sogenannten Standortbestimmungen, d.h. Orientierungs- und Diskussionsabende im Winter. Auch soll der kürzlich wieder aktivierte Aeropers-Stamm zu einer Dauereinrichtung werden, zu einer Möglichkeit der persönlichen Information. **rundschau**, Bulletins sowie Info-Brett im Flughafen ergänzen einander sinnvoll; in Krisenzeiten liesse sich noch ein zusätzlicher, telefonischer Nachrichtendienst ab Tonband einführen. Um aber noch mehr Schriftliches zu produzieren, müssten wir allerdings einen zusätzlichen Informations-Sekretär einstellen, zumal schreibgewandte Piloten und Vorstandsmitglieder eher rar oder dann sicher auf der Strecke sind, wenn man sie dringend benötigte, und auch unser Sekretär nicht immer H24 einsetzbar ist.

Eine wichtige Informationslücke soll mit der von Peter Clausen geplanten Öffentlichkeitsarbeit geschlossen werden. Mit seinem ausgezeichneten Film über die Patrouille Suisse hat er dieses Kapitel glänzend eröffnet. Es ist nämlich schon so, dass wir Piloten uns allesamt selber an der Nase nehmen müssen, weil wir das weite Informationsfeld der Massenmedien und der Fliegerbücher seit Jahrzehnten den Fachjournalisten und/oder Möchtegern-Piloten überliessen, und zwar mit dem Resultat, dass sowohl in der Öffentlichkeit als sogar in der Swissair zum Teil krause Ansichten über unser wirkliches Berufsbild existieren. In dieser Richtung lässt sich sehr viel aufholen, und ich bin froh, dass Peter Clausen das Problem nicht nur erkannt, sondern bereits bestens angepackt hat.

AR: Schliesslich noch eine wahltechnische Frage: Findest Du es zweckmässig, den Präsidenten und die Vorstandsmitglieder nur gerade für ein einziges Amtsjahr zu wählen?

HH: Diese Frage wurde anlässlich der GV 1972 schon einmal aufgerollt und die vorgeschlagene Amtsdauer für Präsident und Vorstandsmitglieder von zwei Jahren bachab geschickt. Persönlich bin ich aber nach wie vor ein Anhänger dieser 2jährigen Vorstands-Wahlen. Erstens braucht jeder Neugewählte eine gewisse Anlaufzeit, bis er genügend Erfahrung und Kompetenz hat, zweitens würde die Kontinuität besser gewahrt und drittens die Administration weniger belastet. Andererseits würde dadurch das demokratische Wahlrecht unserer Mitglieder etwas beschnitten und unsere GV verlöre noch etwas mehr an Attraktivität. So, wie man sich aber bei den öffentlichen Wahlen an den Vierjahres-Rhythmus gewöhnt hat, liessen sich auch in der Aeropers zweijährige Amtszeiten verkraften.

AR: Hano Hürzeler, vielen Dank und viel Glück!

Interview: Werner Waeschle



**PEUGEOT**

Wir sind Spezialisten

**autokraft**

embraport



**B M W**

offiz. BMW- und  
Peugeot-Vertretung  
Occasionsmarkt

im Areal Embraport  
8423 Embrach-Embraport  
Telefon 01/80 01 61

## Statistik . . . !

**Flugstunden 1976** — in Klammern Zahlen für 1975 —  
527.55 (476.05)

**Starts und Landungen**  
493 (446)

**Beförderte Passagiere**  
27 076 (23 320)

«a DC-9 Crew»

Zu verkaufen neues

## 7-Zimmer- Einfamilienhaus

am Rosenberg in Sirnach. 5 Minuten westlich von Wil SG, an wunderschöner, sonniger, ruhiger, aussichtsreicher Hanglage. Komfortabler Ausbau, grosses Wohnzimmer mit Cheminée, Essplatz auf offener Galerie, gedeckter Sitzplatz und Balkon, riesiger Bastelkeller, moderner schwedischer Baustil, freistehend; solider, gut isolierter Massivbau.

Innenausbauwünsche können und wollen wir noch berücksichtigen, damit Sie ein Heim nach Ihren Wünschen besitzen.

Preis: Fr. 330 000.—.

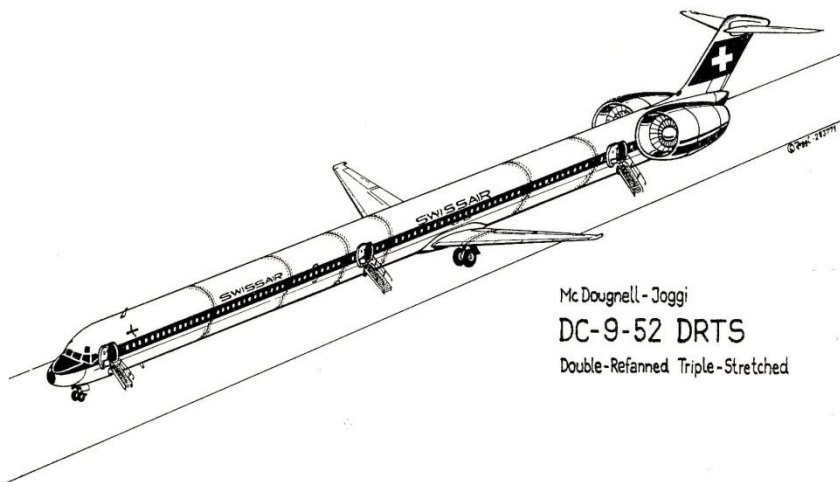
Besichtigung eines bestehenden Hauses jederzeit möglich.

Beratung und Verkauf:

Paul Kolb, dipl. Malermeister, Mattstrasse 12, 9500 Wil SG  
Telefon 073/22 35 32

## Man sollte...

- von unserem Experten für «Friedhofstrategie» im Minimum erwarten dürfen, dass er im Beispiel von Madrid auch die Geschichte zu Ende erzählt: Davon, dass auch er anflog, aber schlussendlich durchstarten musste, steht weit und breit nichts. MWE
- endlich einmal den alten Br(a)uch abschaffen, jedesmal wie ein Häfelischüler bei der Uniformierung vortraben zu müssen, um dort neugekaufte Schuhe vorzuzeigen! Joggi
- sich fragen, warum im letzten Flight Recorder die **DC-9 DRTS** nicht erwähnt wurde W



**FIAT**

**LANCIA**

**UTOBIANCHI**

Central Garage

**Attilio De Nucci**

Oberdorfstrasse 19  
8424 Embrach

Tel. Geschäft: 01/96 21 52  
Tel. Privat: 01/80 96 12

**Spezial-Konditionen für Aeropers-Mitglieder**

## rundschau-Poster

Der 3-farbige **rundschau**-Poster (90 x 128 cm) ist weiterhin zum Preis von Fr. 17.50 erhältlich bei

- Herrn Fischer, **Crewpost-Schalter**
- Aeropers Sekretariat

Zum Poster gehört eine vollständige, im Preis inbegriffene **Namenliste** mit entsprechender Koordinatenbezeichnung.

Die Redaktion

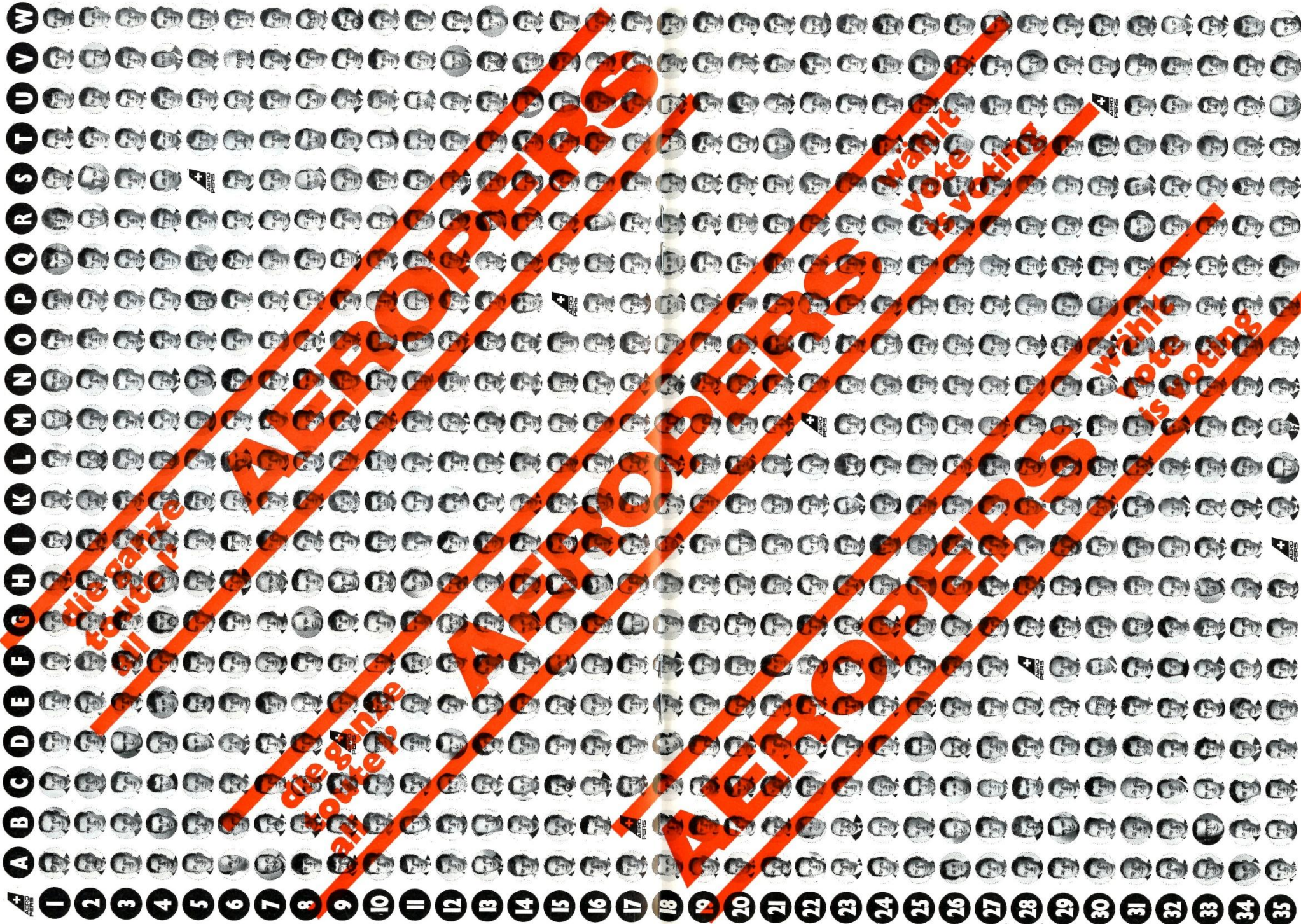
KLOTEN

### 5½-Zimmer-Einfamilienhaus

einseitig angebaut, grosse, helle Zimmer, Dusche/Bad, 2 sep. WC, Bastelraum, ged. Gartensitzplatz, sonnige Aussichtslage, Garage und 2 Abstellplätze.

Zu vermieten ab Mitte 1977. Mietzins excl. Nebenkosten Fr. 1280.—

Anfragen unter Chiffre 0112 Aeropers Rundschau, Wettlin & Co., Postfach, 8037 Zürich



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35

**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.

## **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 m<sup>2</sup> 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

## **Haben Jetpiloten mehr Mädchen als Knaben?**

Eine Untersuchung aus dem Fliegerärztlichen Institut Dübendorf von M. Meier und D. Suter

Seit Jahren kursiert hartnäckig das Gerücht, dass die Kinder von Jetpiloten überwiegend weiblichen Geschlechtes seien. Als Assistenzärzte am Fliegerärztlichen Institut (FAI) in Dübendorf werden wir durch die Militärpiloten anlässlich ihrer regelmässigen Gesundheitskontrollen immer wieder mit diesem Problem konfrontiert. Wir entschlossen uns deshalb, der Sache nachzugehen und das Gerücht zu bestätigen oder zu entkräften. Die nachfolgenden Ergebnisse gelten wohlverstanden lediglich für das untersuchte Kollektiv, das heisst für die zur Zeit aktiven Militärpiloten der Flugwaffe der Schweizer Armee. Es ist nicht unsere Absicht, generell zutreffende Schlüsse zu ziehen, obwohl für andere Flugwaffen in Friedenszeiten ähnliche Zahlen resultieren dürften.

Nach Durchsicht sämtlicher Dossiers am FAI, das heisst nach Sichtung der Akten aller Berufs- und Milizpiloten der Schweizer Luftwaffe, ergaben sich folgende Zahlen:

Von 787 Kindern waren 394 Knaben und 393 Mädchen.

Wenn man sich vergegenwärtigt, dass die Normalverteilung Mädchen/Knaben bei Geburt zur Zeit 100/105 (laut Angabe des Eidgenössischen Statistischen Amtes) beträgt, kann bei unseren Zahlen sicher nicht von einer abnormen Verteilung gesprochen werden, insbesondere nicht von einem Überwiegen von Mädchengeburten.

Da vermutet werden könnte, dass Piloten des Überwachungsgeschwaders oder der Swissair bezüglich Jetfliegerei einer intensiveren Exposition unterliegen als beispielsweise Milizpiloten, wurde eine weitere Unterteilung in Einsatzarten als Militärpiloten vorgenommen (siehe Tabelle 1).

**Tabelle 1:** Aufteilung in die verschiedenen Einsatzarten als Militärpilot.

		Knaben	Mädchen
Jetpiloten	UeG	100	112
Jetpiloten	UeG	14	13
Jetpiloten	SWR	169	144
* Leichtflieger	SWR	10	9
* Leichtflieger	Miliz	62	63
* Leichtflieger	Miliz	39	52

\* Piloten, die zur Zeit der Untersuchung als Leichtflieger (d. h. auf Flächenflugzeugen und Helikoptern) eingesetzt waren, wurden nur dann berücksichtigt, wenn sie zur Zeit der Geburt ihrer Kinder noch auf Jetflugzeugen geflogen waren.

Auch die Frage, ob sich mit zunehmendem Intervall zwischen Brevetdatum und Geburt eines Kindes (d.h. mit wachsender Jet-Flugstundenzahl) das Verhältnis der Geschlechter eindeutig ändere, muss in unserer Untersuchung verneint werden. Das Total der prozentualen Häufigkeit der Knabengeburt der Jetpiloten liegt im Bereich der normalen Streuung. (Siehe Tabellen 2 und 3). Aus dem ausserhalb der Streubreite liegenden Wert ein Jahr nach Brevetdatum lassen sich in Anbetracht der kleinen Anzahl keine Schlüsse ziehen.

## Eigentumswohnungen einmal anders...

an bester Wohnlage in Neerach/ZH  
Nähe Bülach-Dielsdorf

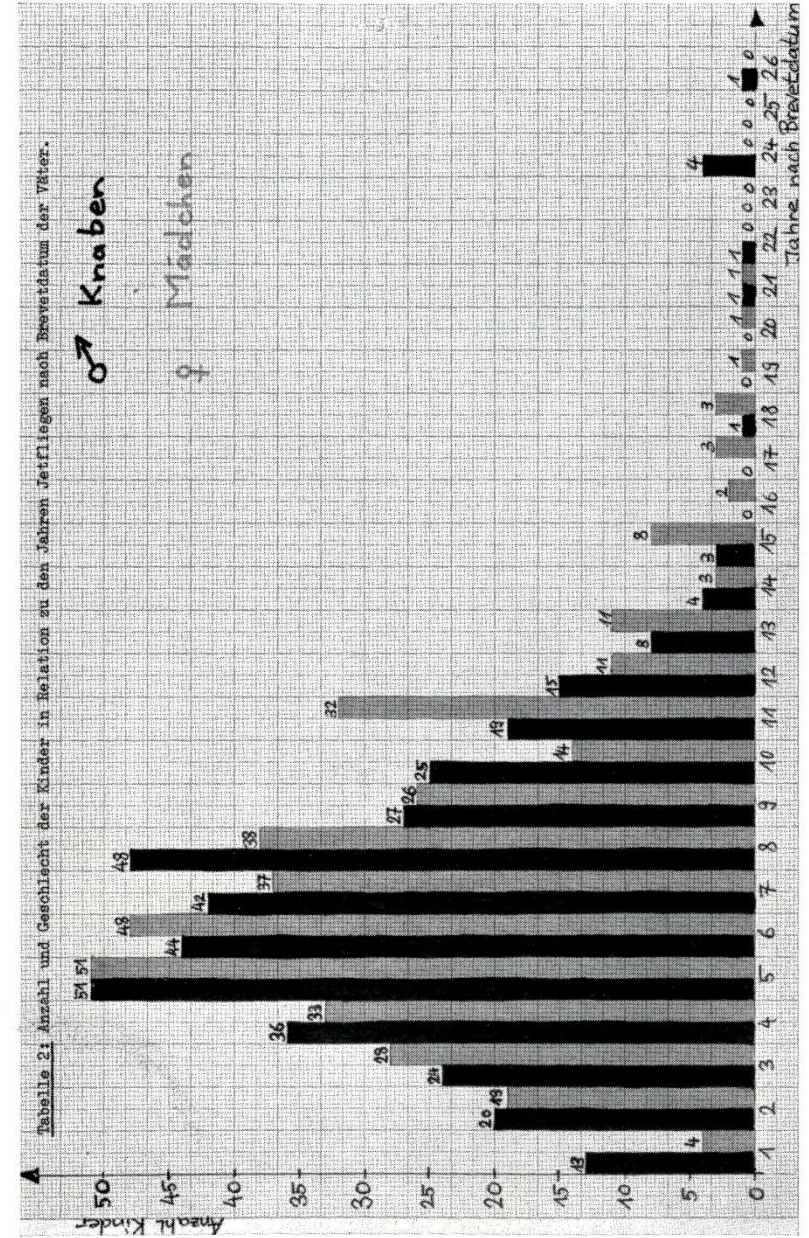
**4½-Zimmer ab Fr. 220 000.—**

**5½-Zimmer ab Fr. 260 000.—**

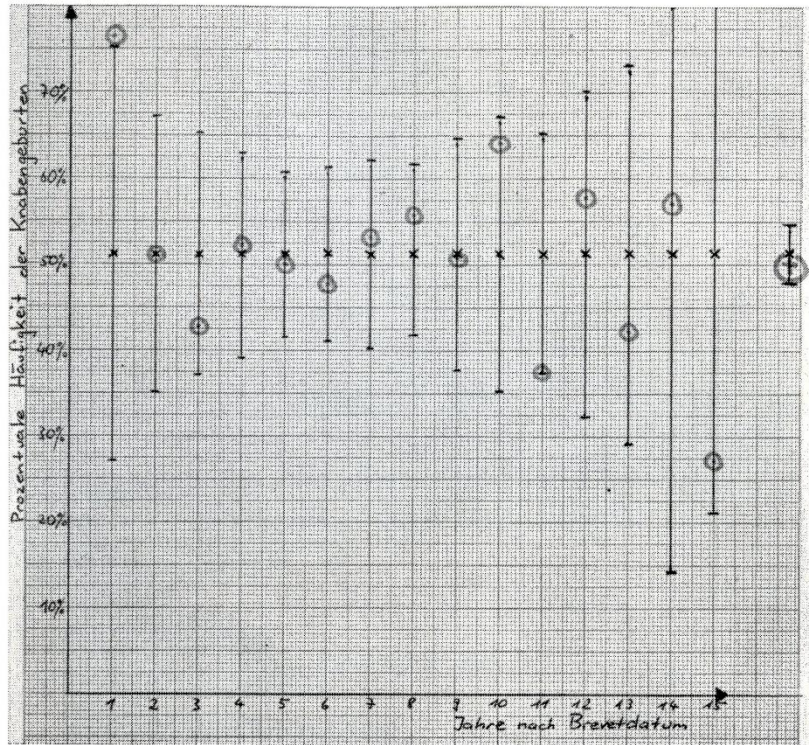
- moderne, luxuriöse Grosswohnungen mit rustikalem Ausbau in Sechsfamilienhaus zu einem günstigen Preis (m² ab Fr. 1571.—)
- gute Verkehrsverbindungen nach Zürich und Winterthur
- Wohnflächen 135-158 m², grosse Balkone 23 m²
- grosses Wohnzimmer 38-46 m², Schlafzimmer ab 14 m²
- modernste Einbauküche, Bad/WC und Dusche/WC
- grosses Cheminée, alle Schreinerarbeiten in Naturholz
- eine echte und einmalige Chance für Liebhaber rustikaler Wohnkultur

für weitere Detail-Informationen und eine unverbindliche, persönliche Besprechung wenden Sie sich bitte an:

Peter Erb, Architekt, 8174 Stadel  
Telefon 01 858 27 22/15



**Tabelle 3:** Prozentuale Häufigkeit der Knabengeburt.



**Zeichenerklärung:**

- ⊗ = Prozentuale Häufigkeit der Knabengeburt der Jetpiloten aufgeschlüsselt nach Jahren
- × = Prozentuale Häufigkeit der Knabengeburt nach Eidg. Statist. Amt
- ⊕ = Prozentuale Häufigkeit der Knabengeburt der Jetpiloten (Total)
- I = Streubreite (95%)

Wir kommen daher zum Schluss, dass zumindest in der Schweizer Flugwaffe durch die Stresseinwirkungen der Jetfliegerei (z. B. g-Belastung, zu enges Gurttragen, Vibrationen im Ultraschallbereich) kein Überwiegen der Mädchengeburt zu erwarten ist. Die Befürchtungen der Piloten, auf männliche Nachkommen verzichten zu müssen, sind also grundlos. Falls keine Knaben geboren werden, liegt es sicher nicht am Flugzeugtyp, den der Vater fliegt!

**Literaturverzeichnis:**

Trotz Computerrecherchen bei amerikanischen Datenbanken konnte keine Literatur zu diesem Thema gefunden werden.

(Für die Mithilfe bei der statistischen Auswertung unseres Zahlenmaterials danken wir Herrn Dr. L. Pircher, Chef Physiologie FAI.)

Adresse der Autoren: Fliegerärztliches Institut, Bettlistr. 16, 8600 Dübendorf

Rosengartenstrasse 5  
8037 Zürich  
Postfach  
Telefon 01/44 47 44

**Wettlin Druck**

Drucksachen  
massgeschneidert  
termingerecht

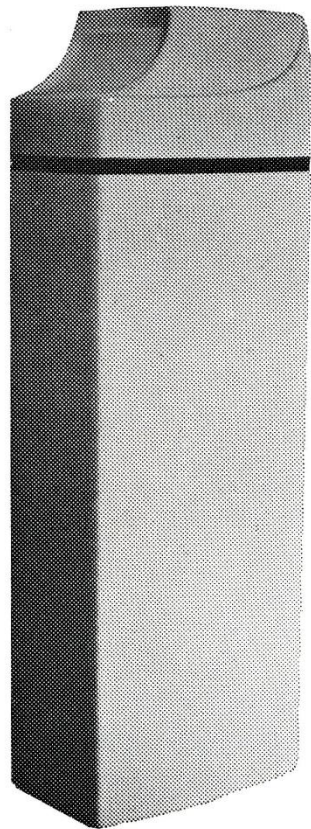


Zu verkaufen an sonnigen, ruhigen Wohnlagen in **Kloten** und **Russikon** (Zürcher Oberland) konventionell projektierte, freistehende

### 5-7-Zimmer-Einfamilienhäuser

mit Satteldächer ab Fr. 320'000.— inkl. Landparzellen, Umgebung und Gebühren.

Anfragen an Tel. 01/53 22 60 und 01/97 69 82 (auch abends)



### 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

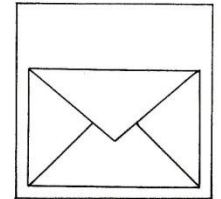
Beratung, Verkauf und Service

**SUNTHERM AG**

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie gültigen Spezialpreis

## Briefe an die rundschau



### Betrifft: **Fear of Flying**

Jetzt habe ich es also schwarz auf weiss: Ich bin nicht nur ein dummer und fauler Mensch, weil ich **glaube**, sondern auch ein gefährlicher Pilot, weil ich «Flight» nicht abonniert habe und meine übrige Fachliteratur vor allem aus AOM, PIH, **rundschau**, div. Bulletins usw. besteht. Bis jetzt habe ich geglaubt, das genüge, um den Anforderungen meines Berufes nachzukommen. Ich werde mir also die nötigen Fachzeitschriften organisieren und versuchen, wenn schon nicht ein 200prozentiger so doch wenigstens ein 100prozentiger Fachidiot zu werden. Ich hoffe nur, dass mit zunehmendem Fachwissen dann nicht plötzlich die jetzt gar nicht vorhandene «Fear of Flying» auftaucht!

Daneben werde ich aber weiterhin dumm und faul bleiben. Neben meinem Beruf bin ich nämlich noch Ehemann, Erzieher meiner beiden Kinder, Autofahrer, Staatsbürger usw. usw. Ich kann und will aber nicht überall ein Spezialist sein und trotzdem **glaube** und **hoffe** ich, dass die Entscheide, die ich immer wieder zu treffen habe, richtig sind.

Natürlich hat uns die Wissenschaft manche Erleichterung gebracht, die ich heute nicht mehr missen möchte. Heisst das nun aber auch, dass wir deshalb glücklicher sind? Wieso steigt denn der Bedarf an Psychiatern etwa proportional zum technischen und wissenschaftlichen Entwicklungsstand eines Landes? Ist es nicht etwas zu einfach, alles Leid und Unglück nur dem Glauben zuzuschreiben? Muss Glauben wirklich faul und dumm machen? Müssen Glauben und Wissen sich wirklich ausschliessen?

R. Fischer, Copi DC-10

### Eintrittsalter früher/heute

In der letzten Nummer der **rundschau** wird zur Vertröstung der Copiloten geschrieben, früher sei man bei Eintritt in die Swissair gegen 30 gewesen, heute sei man 20.

Since 1949 — educational and holiday experience for thousands of children throughout the world

## THE INTERNATIONAL RANGER CAMPS Switzerland and Denmark

**Camp Lake Geneva** On sun-terrace of the Alps, Leysin, for a combined holiday and learning vacation. Language instruction by the Modern Language Institute of the American College of Switzerland. Flexible program of recreational and sports activities.

**Camp Viking** Holidayland Denmark, near Copenhagen and the seaside. Specializing in water sports, exploring Denmark's nature and historic sites by bicycle.

For boys and girls, age 7 - 14. First accredited camps outside the USA by the American Camping Association. Rewarding vacations for the young adventurers.

For information please write or call: 025/6 21 50  
International Ranger Camps, 1854 (Z) Leysin

# Die Neuen sind da

## Audi 80: Der Perfekte

## Golf GTI: Der Volltreffer

Jetzt bei uns zu sehen und zu fahren.  
Täglich durchgehend freie Besichtigung

Geöffnet von 08.00 Uhr bis 18.30 Uhr — Samstag bis 16.00 Uhr



Steinackerstrasse 20, Tel. 01/814 01 61

Ich nahm mir die Mühe, die ersten mit den letzten zwei Seiten der Seniorityliste zu vergleichen. Es stellte sich das Gegenteil heraus. Die «alten» zwei Seiten ergaben ein durchschnittliches Eintrittsalter von 25,9, die «jungen» ein solches von 26,8.

Mit freundlichen Grüßen  
Peter Wepfer, Copi DC-8

### Liebe Aeropers-Leute

Da begleitete ich meine 2. Hälfte nach Bombay, sah dort etwas dem munteren Crew-Leben zu und staunte, wie niemand (oder beinahe niemand) ins angenehm warme Meerwasser tauchte. Man sagte, es sei verschmutzt, was ich auch glaubte. Wenn man einmal durch die 5-Millionen-Stadt gefahren ist, kann man sich vorstellen, was alles ins Meer fließen muss. Trotzdem gab ich meinem Mann eine Flasche voll Meerwasser mit zur Untersuchung in Zürich. Herr Dr. Lüönd sandte mir den beiliegenden Bericht, der sicher die Far-East-Besatzungen interessiert.

Mit freundlichen Grüßen  
Frau B. Heimann

### Bakteriologische Untersuchung einer Meerwasser-Probe, entnommen ab Badestrand vor Hotel in Bombay (Indien)

Eingang der Probe: 9. Februar 1977, 1900 Uhr  
Probe entnommen: 8. Februar 1977, ca. 16 Uhr Ortszeit durch Herrn Heimann, Zürich

#### Ergebnis der bakteriologischen Untersuchung:

	Meerwasser	Schweiz. Richtwerte für aufbereit. Bassinwasser
<b>Aerobe Gesamtkeimzahl</b> (PC-Agar, 30 °C/72 h) in 1 ml	2680	max. 5000
<b>Coliforme Keime</b> (FR-Bouillon, 37 °C/24 h) in 100 ml	460	max. 30
<b>E. coli</b> (BGB-Bouillon, 44 °C/24 h) in 100 ml	4	nicht nachweisbar
<b>Enterokokken</b> (= Fäkalstreptokokken) (m-Enterococcus-Agar) in 100 ml	70	max. 30

## Beurteilung:

Vergleicht man die Werte des Meerwassers mit den schweiz. Richtwerten für künstlich aufbereitetes Badewasser, so fallen die Keimgehalte — trotz 24-stündiger, ungekühlter Lagerung der Probe — überraschend gut aus; sie entsprechen ungefähr den Verhältnissen eines schweiz. Fluss-Bades.

Obwohl die typ. Indikatorkeime (E. coli, Enterokokken) auf eine nur geringe Abwasserbelastung hinweisen, müssen die Badefreuden mit entsprechender Vorsicht genossen werden, da die Erreger der in Indien periodisch endemisch auftretenden Krankheiten (Cholera, Fleckfieber, usw.) auch im Abwasser auftreten.

Institut Bachema Zürich  
Dr. H. Lüönd

## Gehört in ZRH

1115 Z: Station an SR 964:

We found out that you will exceed your max duty time by 20 min.  
Do you agree to continue anyhow?  
SR 964 an Station:  
stand by

1118 Z: SR 964 an Station:

We are happy to work for SR an additional 20 min.

Rolf Würdemann, Copi DC-10

Gesucht 1–2 PARTNER zum Bau eines

## Ferienhauses

mit 2–3 Wohnungen

Das erschlossene Bauland (ca. 800 m<sup>2</sup>) befindet sich in LENZ (zwischen Lenzerheide und Tiefenkastel) an ruhiger Südlage mit schöner Aussicht, etwa 200 m vom Dorfzentrum entfernt. Die Zufahrt ist wintersicher (horizontale Gemeindestrasse). Bau 1978.

Adolf Bertschi, Box 147, Telefon 926 51 47

## Jährlicher Lohnsprung, — Reallohnerhöhung oder nicht?

In der letzten Zeit wird von verschiedenen Stellen immer wieder darauf hingewiesen, dass wir Piloten, dank unserer Salärskala, in den Genuss einer jährlichen, automatischen Reallohnerhöhung kämen. Dies verlange von der Firma einen Mehraufwand, der durch Mehrleistungen (auch unsererseits) zu kompensieren sei.

Dass dem nicht so ist, sei im folgenden dargelegt.

Jeder Pensionierte wird, (bei gleichbleibender Anzahl Piloten pro Flugzeug) durch einen Neueintretenden ersetzt. Blieben alle Saläre jetzt eingefroren, hätte die Firma gleichviele Angestellte, aber eine kleinere Lohnsumme, nämlich: Differenzsalär Pensionierter/Neueintretender minus Salärsprung des ältesten Copiloten zum jüngsten Captain.

Die Lohnsumme nähme also für die Firma jährlich beträchtlich ab. Dazu ein Zahlenbeispiel.

Die SR habe 10 Piloten, die sie je 10 Jahre beschäftige. Anfangslohn sei 50R, jährlicher Salärsprung 2R. Der älteste Pilot A sei 1977 im letzten Dienstjahr und werde 1978 durch den jungen L ersetzt.

Wie verändert sich nun die von der Aeropers eingehandelte Lohnsumme mit, resp. ohne Salärsprung.

Lohn 1977 für	A = 68	Lohn 1978 für	B = 68	Lohn 1978 für	B = 66
	B = 66	<b>mit</b>	C = 66	<b>ohne</b>	C = 64
	C = 64	Salärsprung	D = 64	Salärsprung	D = 62
	D = 62		E = 62		E = 60
	E = 60		F = 60		F = 58
	F = 58		G = 58		G = 56
	G = 56		H = 56		H = 54
	H = 54		I = 54		I = 52
	I = 52		K = 52		K = 50
	K = 50		L = 50		L = 50
Swissair		Swissair			
Lohnsumme 1977 =	<u>590</u>	Lohnsumme 1978 =	<u>590</u>		<u>572</u>

Der Grundmechanismus dieser Salärskala bleibt auch bei Teuerungsausgleich und «wirklicher» Reallohnerhöhung derselbe. Einflüsse wie Altersstruktur, Expansion, Schrumpfung usw. wirken sich einmal verteuern, einmal verbilligend aus. Ohne automatischen Salärsprung müsste die Swissair also von Jahr zu Jahr weniger aufwenden für uns.

Peter Wepfer, Copi DC-8

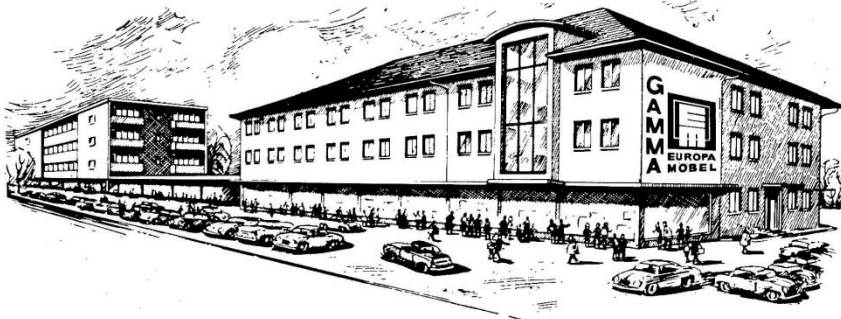
In **Kloten**, Bienenweg 24, an schöner Hanglage zu verkaufen:

## 8-Zimmer-Einfamilienhaus

- 1 Wohn-/Esszimmer mit Cheminée 36 m<sup>2</sup>
- 7 Zimmer
- 2 Badezimmer mit WC und Lavabo
- 2 separate WC mit Lavabo
- 1 Saunaraum mit 3er-Saunakabine und Doppeldusche
- 1 Waschküche (Automat und Trockner)
- 1 Heizungsraum (neuer Hovalkessel)
- 1 Garage
- 1 Bastelraum, geheizt
- 1 Schwimmbassin, heizbar, in schöner Gartenanlage

Preis Fr. 595 000.— Hypotheken können übernommen werden

Anfragen an Telefon 01/36 19 60



## 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 m<sup>2</sup> Ausstellung.

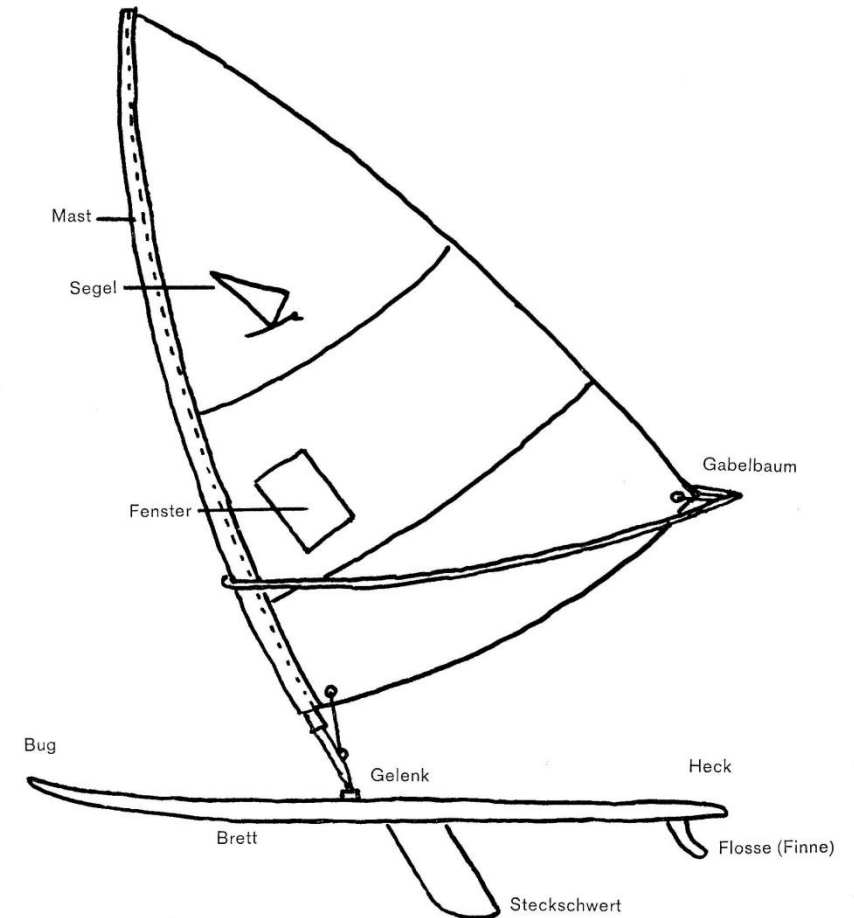
Spezial-Konditionen für Aeropers-Mitglieder

## Hobbyecke

### Windsurfing

Windsurfing ist ein Mittelding zwischen Wellenreiten (surfen), Segeln und Wasserskifahren, was nicht bedeutet, dass man das eine oder andere schon können muss.

Ursprungsland ist Kalifornien, und erfunden wurde es vom Australier Hoyle Schweitzer.



Heute wird Windsurfing in vielen Ländern praktiziert, und es werden bereits auch Welt-, Europa- und Schweizer-Meisterschaften ausgetragen. Ein neuer Sport, schnell (bis zu 40 km/h) und elegant zugleich, der sich stark verbreitet hat.

Wer schwimmen kann und wem es nichts ausmacht, beim Lernen ins Wasser zu fallen, der schafft es in einigen Tagen. Sie oder er, jeder kann es lernen, die Stürze sind dabei durchaus harmlos und eher ein Plausch.

### Das Gerät

Der Rumpf des Geräts, also das Brett, besteht aus einem Hohlkörper aus Kunststoff, der mit einem festen Schaum ausgeschäumt wird; daher erhält das Brett seine Festigkeit wie auch seine praktisch unbegrenzte Schwimmfähigkeit.

Der Mast besteht aus GFK oder aus Aluminium und ist elastisch. Er ist durch ein Gelenk mit dem Brett verbunden und lässt sich daher nach allen Seiten drehen und in jede Richtung klappen.

<b>SILKEN</b> 401 Park Ave, South Corner East 28th str. NEW YORK, N. Y.-212. LE-2-9700		
<b>BIG SELECTION</b> FARBERWARE STAINLESS STEEL POTS AND PANS	EVINRUDE OUTBOARD MOTORS PRICED RIGHT!	<b>GARDEN EQUIPMENT          AND POWER TOOLS</b> 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	<b>NAME BRANDS</b> KODAK POLAROID CAMERAS PROJECTORS REFRIGERATORS	<b>CHAIN SAWS:</b> MC CULLOCH, HOMELITE
220 Volts	220 Volts	220 Volts

Das Segel wird wie ein Strumpf von oben über den Mast gezogen und festgeknotet.

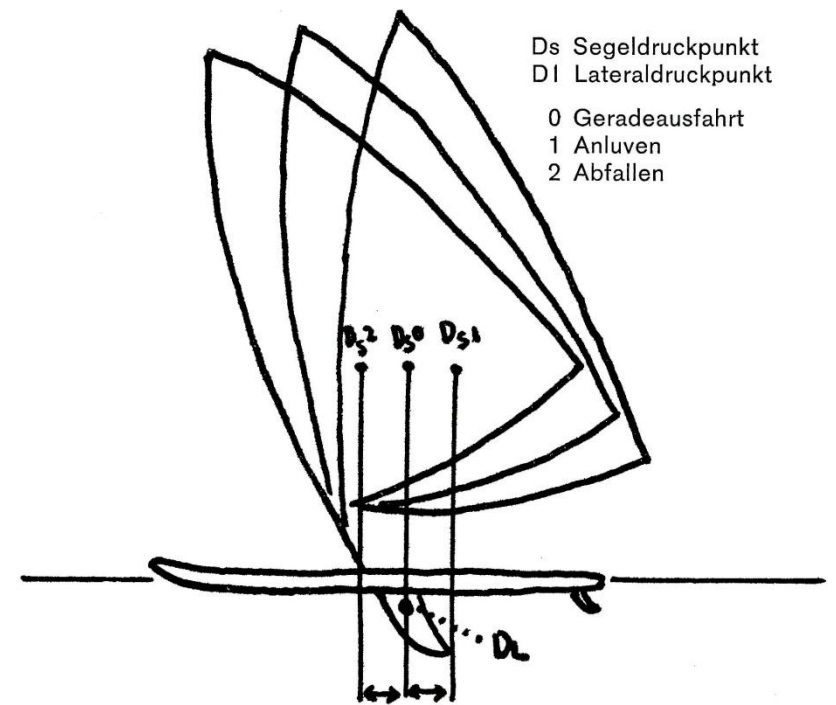
Durch den Gabelbaum wird das Segel vom Mast weggespreizt. Er hat darüber hinaus die Funktion eines Griffes: Der Segler hält sich an diesem Gabelbaum fest und führt somit das gesamte Rigg (Segel und Mast).

Das Fenster im Segel ermöglicht einen Blick zur Seite bzw. auch nach vorne, wenn das Segel vor dem Segler steht, in Längsrichtung gesehen.

Das Schwert dient dazu, den Windsurfer seitlich nicht abtreiben zu lassen. Die Heckflosse oder Finne stabilisiert die Geradeausfahrt.

### Kleine Segeltheorie

Jetzt erkläre ich ganz kurz warum das Brett, das ja tatsächlich kein Ruder hat, Kurven segeln kann. Es sind im wesentlichen zwei Druckpunkte, die durch Veränderung ihres Hebels zueinander auf die Fahrtrichtung des Brettes Einfluss nehmen.



Das ist einmal der Segeldruckpunkt und zum anderen der Schwerpunkt der Unterwasserfläche des Brettes (Lateraler Druckpunkt). Wird das Segel mit dem Mast jetzt nach hinten geneigt, wandert der Segeldruckpunkt hinter den lateralen Druckpunkt und drückt das Brett von hinten mit dem Heck in den Wind (anluven). Wird der Mast nach vorne geneigt, wandert der Segeldruckpunkt nach vorne über den lateralen Druckpunkt hinaus. Dadurch wird der Bug des Brettes nach Lee gedrückt (abfallen). Das ist also das ganze Geheimnis, um eine Kurve zu fahren.

### **Vorteile**

**Einfache Lagerung:** Das Gerät beansprucht wenig Platz in Garage, Keller usw. Kein Hafenanliegeplatz nötig.

**Leicht transportierbar:** Auf Autodach, im Wohnwagen oder unter dem Arm. Gesamtgewicht nur 28 kg. Ein Windsurfinggerät gilt als Reisegepäck bei den der IATA angeschlossenen Fluggesellschaften.

**Wartungsfrei:** Bootskörper Polyäthylen mit Polyuretan ausgeschäumt, Mast Fiberglas, Segel Dacron.

**Sofort startklar:** In wenigen Minuten zusammengebaut.

**Sicherheit:** Trotz ausserordentlicher Dynamik ist Windsurfing ein völlig ungefährlicher Sport. Alle Teile sind unsinkbar.

**Gebührenfrei:** Gesetzlich wird das Brett mit Segel bei uns nicht als Boot sondern als Badegerät eingestuft. Also keine Immatrikulation und keine Bootssteuer.

**Preis:** 1100-1700 SFr.

Vor drei Jahren habe ich mit diesem Sport angefangen und bin sehr begeistert davon. Meine Familie teilt diese Begeisterung inzwischen mit mir.

Oft gehe ich mit Frau und Kindern, Windsurfer auf dem Autodach und Picknickkorb dabei, irgendwo an einen See. Unterwegs schaue ich Bäume und Fahnen an, um die Richtung und Stärke des Windes auszumachen. Wenn wir eine schöne Uferstelle gefunden haben, liegt das ganze Gerät in zehn Minuten segelfertig im Wasser und los geht es.

Der grösste Spass fängt an bei Windstärke 3-4. Man hängt sich unter das Segel, beinahe wie ein Drachenflieger. Das kann man praktisch soweit treiben, bis der Körper flach über dem Wasser liegt oder im gestreckten Zustand sogar das Wasser berührt. Das nennt man «bodytip». Das Segel wirkt jetzt wie eine echte Tragfläche. Es produziert nicht nur Vortrieb wie bei einem normalen Segelboot, sondern auch noch eine

ganze Menge Auftrieb. Stellen wir uns einmal vor, der Mast wird in einem Winkel von 45 Grad nach Luv hinübergezogen. Der Segler hängt gestreckt am Baum. Dabei muss das Segel einen Teil des Körpergewichtes an Auftrieb erzeugen. Dieser Auftrieb reduziert das Gewicht des Surfers auf dem Wasser. Durch diese erhebliche Gewichtsreduktion kann das Brett jetzt viel leichter gleiten und die Geschwindigkeit nimmt wiederum zu. Bevor man soweit ist, braucht man viele Starkwind-Startübungen und viele Stürze ins (eiskalte) Wasser. Oft steigt Wut und Hass auf den Sturm in einem auf. Jeder Misserfolg steigert das deprimierende Gefühl, am Ende doch zu unterliegen. Aber bleibt man im Kampf gegen diese Gewalten endlich Sieger, dann wird man süchtig wie in einem Windrausch und hat das Gefühl, dass der Herrschaft über zahlreiche Seen nichts mehr im Wege steht.

In Notsituationen, wie bei Sturm oder Flaute, bleibt nur das mühsame Abtakeln. Dann werden Segel und Mast auf dem Brett verstaut und man muss mit dem Schwert paddeln.

Es ist aber nicht nur ein Kraftsport für Männer. Frauen können mit Technik und Eleganz auch starken Wind und Wellen bezwingen. Den Surffrauen wird nach dem Kampf mit den Elementen ein besonderes, blühendes Aussehen nachgesagt, was wieder auf Surfmänner stimulierend wirkt. Es gibt schon Weltmeister-Regatten für Frauen.

Für Kinder ist das Brett ohne Segel und Mast ein ideales Spielgerät und sie freuen sich schon darauf, wenn der Pappi oder die Mammi müde zurück kommt um eine Ruhepause zu machen.

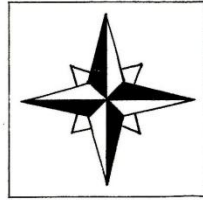
Ich habe bei der Swissair schon mehrfach begeisterte Windsurfing-Anhänger getroffen. In Dakar und Versoix (Genf) werden Windsurfgeräte vermietet.

In Versoix zahlt man 10 SFr./St. inkl. Anzug. Telefonisch reservieren, 55 10 32 und Mr. Alain Decombray oder Eric Monnard verlangen. Mit dem Velo ungefähr 25 Minuten.

Bei einem Tagesaufenthalt in Genf biete ich gerne eine Einführung in Windsurfing an.

Jan van Wissen, Copi DC-9

## Crew Globetrotter



### Gute Reise

#### Einer isst (fast) gratis

78 Restaurants der ganzen Westschweiz offerieren unter dem Motto «Table for 2» zu jedem bar bezahlten Menü ein zweites gratis, sofern die beiden Mahlzeiten zusammen bestellt werden. Um in den Genuss dieser Geste zu kommen, muss man allerdings zum Preis von 65 Franken ein Scheckheft mit 10 Bons kaufen. Jeder Bon gibt Anrecht auf ein Menü gratis. Je teurer also das Restaurant, desto grösser der Profit für den Gast. Bezugsquelle für das ein Jahr gültige Scheckheft: Table for 2, 19, rue de Saint-Jean, 1203 Genève, Tel. 022 - 45 62 62. F.B.

### Oslo

**Aussichtsturm «TRYVANN»** (Fernsehturm, erreichbar mit Auto, Bus Nr. 31 vom Hotel bis Nationaltheater oder Holmenkollenbahn, 5 Min. zu Fuss ab Station «Voksenkollen» (2 Haltestellen nach Holmenkollen), Öffnungszeiten sind ersichtlich im Oslo-Guide (erhältlich an der Hotel-Reception). Im Sommer teilweise bis 2200 Uhr geöffnet. Sehr schöne Aussicht auf Oslo und Umgebung, noch schöner als vom Holmenkollen.

**Grillroom («Grillen») im Hotel Continental.** Mit Bus Nr. 31 bis Nationaltheater, dann noch ca. 200 m zu Fuss Richtung Hafen (Stortingsgt. 24-26) Rumpsteak Café de Paris NKr. 36.— (sehr zu empfehlen), T-Bonesteak NKr. 42.—. Auch sehr gute Fischgerichte. Rückfahrt ins Hotel wieder mit Bus Nr 31 ab Haltestelle vis-à-vis der Reception Hotel Continental alle 30 Min. (2000, 2030, 2100 Uhr usw.) Erwin Müller



Diesmal schrieb ich meinen **Vers**  
nicht nur **für die Aeropers**,

doch er wurde zensuriert,  
da «nicht glücklich formuliert».  
Somit darf ich wirklich hoffen,  
niemand fühle sich betroffen. . .  
(zumal ich, als Vers-Autor  
war mein eigener Zensor!!)

Ich verkaufe in 4-Familienhaus in Grüningen meine 4jährige,  
wunderschöne

## 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmerwohnung

umgebaut auf 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Zimmer; riesengrosses Wohnzimmer mit TV-Anschluss, grossem Backsteincheminée und abgeschrägten dunkelbraunen Holzdecken mit darauf abgestimmtem Spannteppich, abgetrennte Büroecke mit eingebautem Büchergestell für 1'000 Bücher; Essecke mit Holzdecke und exklusiver Lederbank; Schlafzimmer mit Wandschränken, Holzdecke und TV-Anschluss; Gästezimmer mit Wandschränken, Holzdecke und Holzwand auf einer Seite; grosser bepflanzter Balkon auf Südseite mit Eckbank; modernste Küche, natürlich mit Geschirrspüler; grosse Garderobe (Rückwand mit Spannteppich bezogen) und Schuhkasten; Badezimmer mit WC und Doppellavabo; zusätzlich zweites separates WC; mehrere Wandschränke; 1 Garage, 2 Autoabstellplätze; 2 Keller, Bastelraum; 15 Minuten von Zürich-Stadtgrenze über Forchautobahn; Fr. 290'000.—.

Telefon abends 935 10 42

# Organisation des Vorstandes

---

<b>Präsident:</b>	H. R. Amsler	Fach 10
<b>Vizepräsidenten:</b>	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	L. Zsindely	Fach 200
IFALPA/EUROPILOTE	J. Sterndale	Fach 322	B. Läderach	Fach 130
Security	H. Sauter	Fach 1448	F. Marchesi	Fach 1470
Copiloten	B. Läderach	Fach 130	M. Bethge	Fach 845
Navigatoren	J. Elfring	Fach 404		

---

## Sekretariat

F. Woodtly  
 Frau N. Grösch-Bonhöte  
 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, E. Heusser, 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. Rüter, 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



Kloten, im April 1977

## Liebe ehemalige Kollegen

Die Aeropers-**rundschau** bittet Sie um Ihre Mithilfe.

Wir möchten in unserer Herbstnummer die Probleme rund um die Pensionierung diskutieren.

Dabei verzichten wir ganz bewusst auf eine Erneuerung der Diskussion um das Rücktrittsalter.

Was wir möchten, ist Informationen und Hinweise sammeln, die Kollegen, die früher oder später vor diesem Schritt stehen, nützen können.

Herr Dr. Brändli vom Selektionsdienst hat uns seine Mithilfe zugesagt, um das Problem aus seiner Sicht zu beleuchten.

Der Personaldienst wird die administrative Seite besprechen.

Wir möchten Sie nun auffordern, uns Ihre Erfahrungen, Kritik oder Anregungen mitzuteilen.

Sie erleichtern vielleicht einem Kollegen den Übertritt in eine neue Lebensphase.

Vielen Dank und freundliche Grüsse

die **rundschau**-Redaktion  
i. A. Urs Marx