

# **rundschau**

Juli / August 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. 01/201 03 03

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

## 209

24. Jahrgang

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die **rundschau** das offizielle Organ der Aeropers darstellt, wider-  
spiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht not-  
wendigerweise die Meinung des Vorstandes.

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

### Inhalt — Contents — Sommaires

Seite/Page

Liebe Mitglieder	3
INTERN	
Rückblick	7
Neuaufnahmen	11
IFALPA	12
Index	15
They have tied me to a stake . . .	23
Hobby-Ecke: CYCLING An «in» hobby for aircrew	29
Ein Pilger kommt selten allein, aber . . .	34
Man sollte . . .	35
Briefe an die <b>rundschau</b>	37
Crew-Globetrotter	40
From other publications	41

**Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 10. September 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

## Liebe Mitglieder

Eigentlich war ich selber überrascht, wie schnell man im neuen alten Amt wieder zuhause ist. Sitzungen, Verhandlungen, Diskussionen, zum Teil die altvertrauten Gesichter, zum Teil auch noch die altvertrauten Probleme, selbst das private Telefon läuft wiederum heiss!

Überrascht wurde ich aber auch durch gewisse Veränderungen im Verhältnis zwischen den Sozialpartnern, im Verhandlungsstil, in den zwischenmenschlichen Beziehungen. Man ist hüben wie drüben zuweilen härter, gereizter und unduldsamer geworden, leider auch innerhalb der Aeropers. Rein persönliche oder auch Gruppeninteressen werden viel vehementer vertreten als noch vor wenigen Jahren; es gibt mehr rote Köpfe, mehr Emotionen, weniger Kompromissbereitschaft. Diese unerfreuliche Entwicklung beschränkt sich aber nicht etwa nur auf unsere verbandspolitischen Bereiche, die halbe Menschheit scheint vom selben egoistischen Nervositätsbazillus angesteckt worden zu sein. Zum Nachteil und zum Schaden aller Beteiligten. Es wäre sicher ein ergiebigeres Thema, den Gründen, die zu dieser Entwicklung geführt haben, nachzugehen. Ich erachte dies heute aber nicht als meine Aufgabe, denn ich habe dafür zu sorgen, dass unser Aeroperskarren trotz latenter Ansteckungsgefahr rund läuft. Und dies tut er gottlob nach wie vor, ob schon sogar der neu-alte Präsi bereits einmal explodiert ist; trotz guten Vorsätzen!

Nun, der neue Vorstand hat sich bestens konstituiert und trotz des Mottos «kurz und bündig» bereits zwei Marathonsitzungen hinter sich gebracht. Aufgaben, Aufträge und Richtlinien sind erteilt, die wichtigsten Kommissionen an den Säcken «and everything under control». Ich danke meinem Amtsnach- und vorgänger Jeannot Amsler, dass er mir eine solche nahtlose Übernahme ermöglicht hat. Ich betrachte es als gutes Zeichen, wenn es der neue Besen mit bestem Willen nicht für nötig erachtet, alles Bisherige, Bewährte reorganisierend auf den Kopf zu stellen, um nach einem Riesenfeuerwerk das Altgediente wiederum neu zu entdecken. Doch nun zu den Sachgeschäften.

Unser Hauptgewicht liegt nach wie vor auf den **FDR-Verhandlungen**. Währenddem auf der Kurzstrecke der Probegalopp ja läuft, und sich der Versuch nach Entschärfungskuren nun auch während der kommenden Winterflugplanperiode zu bewähren hat, so sind die Verhandlungen für bessere Langstrecken-FDR noch im vollen Gange. Ich bitte alle DC-9-Piloten, Unzulänglichkeiten, Kritik und Verbesserungsvorschläge an ihre Einsatzkommission zu richten; die Evaluationsphase muss in diesem Sinne ausgenützt werden, wenn die neuen Kurzstrecken-FDRs zum geplanten Erfolg werden sollen.

# 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

Ganz prinzipiell betrachte ich vernünftige, ausgewogene FDRs, die einen gesunden Arbeitsrhythmus, genügend Freizeit und vor allem auch ein rudimentäres Familienleben gewährleisten, als wesentlichste Voraussetzungen zu einer positiven, leistungsbereiten Arbeitseinstellung der Firma gegenüber.

Bis vor wenigen Jahren wurden die alten FDRs als absolut in diesem Rahmen liegend empfunden. Die im Rezessionsjahr verständlicherweise als notwendig erachtete Straffung der Bestände brachte es aber logischerweise mit sich, dass männiglich mehr eingesetzt wurde. Dabei erwiesen sich die Limiten der alten FDRs, die früher bei der Einsatzplanung nur in Ausnahmefällen tangiert worden sind, für den Dauereinsatz als zu streng. Ich glaube, ich brauche Sie von dieser Tatsache nicht zu überzeugen; Sie haben sie ja alle persönlich erfahren.

Der Weg zu wirklich besseren FDRs führt primär über die Erhöhung der Besatzungsbestände, alles andere ist Schwerpunktverlagerung und Kosmetik. Die Aeropers hat bewiesen, dass sie bei Feuerwehrrübungen immer mitmacht, sie erwartet nun aber auch, dass wir wieder zu normalen Arbeits- und Einsatzbedingungen zurückkehren. Das Planungsbulletin vom 4.7.77 trägt unsern diesbezüglichen Erwartungen zu wenig Rechnung, erfährt doch z. B. der Pilotenindex auf dem DC-10 in Zukunft noch eine leichte Senkung, die zwar mit kürzeren Rotationen begründet wird. Der Entschluss von OF, ab 1.1.78 das **Pensionierungsalter** auf 56, eventuell sogar wieder auf 57 anzuheben, ermöglicht zwar eine kurzfristige Bestandesverbesserung auf der Langstrecke, wäre aber auf die Dauer so oder so kaum zu vermeiden gewesen. Bei der kleinsten zukünftigen Flottenexpansion oder auch bei weitem Zusatzproduktionen dürfte das fliegende Personal nämlich zum limitierenden Faktor werden. Die getroffene Lösung ist vertragskonform, jedoch hart für die pensionierten Kollegen, und wenig ergiebig für die Jungen, die auf ihr Upgrading warten.

Wie Sie wissen, arbeiten VK und Vorstand einen neuen Pensionierungsartikel aus, der diese Probleme zwar nicht lösen, aber entschärfen sollte. Nach den versicherungstechnischen Abklärungen dürfte es relativ rasch vorwärts gehen.

Des weiteren liess sich der Aeropersvorstand in seiner Julisitzung von Capt. E. Heiz im Detail über die zahlreichen Probleme, die mit der geplanten Einführung der DC-10 **Cat. III A-Operation** in direktem Zusammenhang stehen, orientieren. Es ist sicher unbestritten, dass damit die Swissair und ihre Cockpitbesatzungen den entscheidenden Schritt in Richtung AWOP unternehmen. Wenn sich die Cat. III A-Anflüge auch anfänglich nur auf die Piste 14 unserer oft nebligen Homepage beschränken, so ist doch anzunehmen, dass sich in absehbarer Zukunft

zahlreiche weitere Grossflughäfen die entsprechenden Bodeninstallationen zulegen werden, welche eine reibungslose AWOP erlauben. Es ist erfreulich und entspricht eigentlich einer alten Swissairtradition, dass unsere Gesellschaft somit an der Spitze der Entwicklung in Richtung AWOP marschiert. Die Überwindung des leidigen Nebelproblems, welches uns in den vergangenen Jahrzehnten weiss Gott wieviel Zeit, Nerven und Geld gekostet hat, ist unseres Erachtens der grösste Fortschritt, den es in der Fliegerei noch zu erreichen galt. Mit der Senkung unserer Minima auf die Cat. III A-Werte dürfte dieses Ziel endlich erreicht werden.

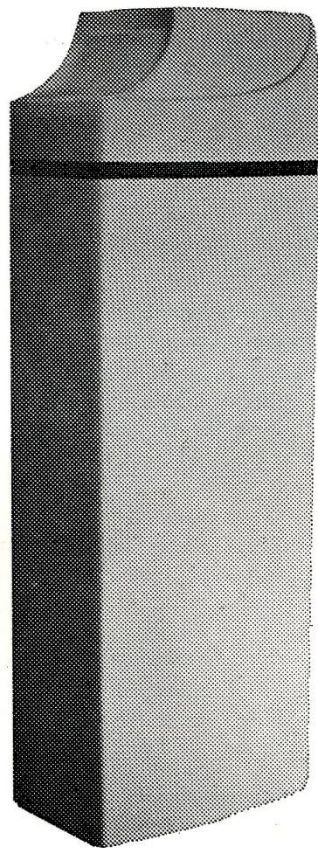
Es ist klar, dass für alle Beteiligten, d. h. für Passagiere, Swissair und Besatzungen damit grosse Vorteile verbunden sind. Andererseits verlangt dieser Fortschritt auch einen grossen Aufwand in der Form von elektronischen Installationen im Flugzeug und am Boden. Für die Cockpitbesatzungen aber bringt er eindeutig neue, zusätzliche Belastungen, eine noch grössere Verantwortung und auch ein gewisses erhöhtes Risiko, denn es werden Fähigkeiten und Leistungen verlangt, die z. B. nach internationalen Vorstellungen (IFALPA) die Anforderungen, die an einen durchschnittlichen Airline Pilot gestellt werden, übersteigen. Der Aeropersvorstand ist aber der Überzeugung, dass der Swissair Pilot nach entsprechender Ausbildung und geeignetem Training diesen erhöhten Anforderungen gewachsen ist.

Es ist aber ausserordentlich wichtig, nicht nur in technischer Hinsicht alles Menschenmögliche für die Flugsicherheit vorzukehren, sondern ebenso im Bereich der Cockpitbesatzungen; nämlich wie erwähnt durch eine gründliche Ausbildung und durch ein genügendes Training. Es ist unbestritten, dass durch die Cat. III A-Operation für die ganze Cockpitcrew, aber ganz speziell für den PiC, die Anforderungen betreffend Entschlussfassung, Seh- und Reaktionsvermögen, aber auch betreffend Teamwork und Procedure-Treue massiv angehoben werden. Jeder, der den Cat. III Simulatorkurs bereits absolviert hat, kann nur bestätigen, dass diese AWOP unter normalen und abnormalen Bedingungen von der Cockpitbesatzung tatsächlich immer wieder eine Höchstleistung verlangt, die nur unter idealen Voraussetzungen verantwortet werden kann. Dazu gehören nicht nur sicheres Können, sondern ein kontinuierliches Training, Ausgeruhtheit und Fitness, ein entsprechendes Seh- und Reaktionsvermögen, Vertrauen und Freude, um dieser anspruchsvollen Aufgabe gewachsen zu sein und zu bleiben.

Jedenfalls steht der Aeropersvorstand der geplanten DC-10 Cat. III A-Operation recht positiv gegenüber; er wird sich aber bezüglich Training, Artikel 9.4., max. flight duty time usw. bei den entsprechenden Swissairdienststellen zuerst noch absichern.

Ob wir uns hier bereits um das Fell eines Bären bemühen, welcher noch gar nicht geschossen ist, wird die Zukunft weisen, zumal der Plasticwurm tatsächlich noch an den Kabeln der Pistenlampen nagt, und das OK des Luftamtes erst in Aussicht steht.

Mit freundlichen Grüßen  
Hano Hürzeler



### 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

## Rückblick

**intern**

Vor einiger Zeit wurden Sie mit mehreren Umfragen überhäuft, was — abgesehen von der Ihnen zur Beantwortung abgerungenen Freizeit — als gutes Zeichen zu werten ist, zeigt sich doch hier dem Einzelnen an, dass derzeit in der Aeropers gleich mehrere Töpfe auf dem Feuer stehen.

Zunächst sei die Befragung der **Ablehnungsgründe** gegen den **Pensionierungsvorschlag** des Personaldienstes erwähnt, deren Auswertung eine Bestätigung der vom Vorstand gehegten Vermutungen brachte: als Hauptablehnungsgrund nannten 255 Mitglieder die angestrebte Einsparung der VEF/OASF/PAX-Pensionskassenprämien zwischen Alter 55 und 57, an zweiter Stelle wurde die Befürchtung vor technologischer Entlassung geäußert (140), als dritter Ablehnungsgrund stellte sich die bekundete Verbundenheit und Solidarität zu den seit anfangs 1975 «zwangspensionierten» Kollegen heraus (117). Ferner wurde von 77 Mitgliedern das Verzögern der Karriere ungünstig empfunden. Die am Schluss der Umfrage eingebaute Kommentarspalte wurde sehr häufig und mit den verschiedensten Anregungen gefüllt, weshalb wir hier noch eine gesonderte «Nachlese» zu besorgen haben werden.

Eine andere Umfrage, welche den Fragenkomplex **Ferien** zum Gegenstand hatte, wurde analog zur Pensionierungsumfrage von mehr als 400 Mitgliedern beantwortet und führte zu folgenden repräsentativen Aussagen: als meistgewünschte Ferienmonate gelten Juli, August, Oktober und Februar, es sind also genau jene Ferienmonate meistgewünscht, in denen auch die offiziellen Schulferien stattfinden. Obwohl die meisten Umfrageteilnehmer nach unserer Auswertung selbst schulpflichtige Kinder haben, stehen sie einem Ferienbezug von Kollegen ohne schulpflichtige Kinder in der Schulferienzeit sehr tolerant gegenüber. Ausserdem hat sich der Wunsch auf Unterteilung des festen Ferienanspruches deutlich herausgebildet und die Mehrheit der Befragten möchte zwecks Ferienzusammenlegung eine Übertragungsmöglichkeit auf das nächste Jahr verwirklicht haben. Schliesslich sei die — allerdings nur unter den Kurzstreckenpiloten — durchgeführte Umfrage betreffend Prolongation der **Flight Duty Regulations-Versuchsphase** auf die Winterflugplanperiode 1977/78 erwähnt, deren Resultate die Einsatzkom-

# Die Underground- Interieurs

Der gute Geschmack von morgen!

Ein möglicher Weg, das totale Wohnerlebnis zu verwirklichen, ist das Underground-Interieur. Dieser Wohnstil macht Spass, weil er so fröhlich ist, so lebenslustig, so geistreich und so optimistisch. Es ist eine fröhliche Revolution, ein Aufstand, genauso ausgelassen, so verspielt wie seinerzeit der von Mary Quant gegen die allmächtigen und allgegenwärtigen Pariser Couturiers. Mary Quant kam, sah und siegte — und ist inzwischen selbst schon wieder zu einem Begriff geworden neben Yves Saint Laurent und seinen Kollegen, die übrigens sehr viel von ihr gelernt haben.

Im Underground-Interieur bekommt das Spielelement wieder Bewegungsfreiheit. Das Interieur darf wieder Dekoration sein, Milieu, Umgebung. Es gibt wieder Raum für eine neue Choreographie des Alltags, Gelände wird zurückgewonnen, das nach dem Tag verlorenging, an dem der Dekorateur sich auf Veranlassung des «Bauhaus» hin fortan «Innenarchitekt» nannte. Die Bewegung des Underground-Interieurs geht bezeichnenderweise nicht aus den Kreisen der Innenarchitekten hervor, sondern aus den Kreisen bildender Künstler.

Was wir den Leser bitten möchten, ist, das hier Beschriebene auf den ihm innewohnenden Trend hin zu betrachten. Es kündigt sich eine andere Auffassung an, die heute noch bizarr anmutet, in einigen Jahren aber vielleicht allgemein akzeptiert wird: dass das Ende einer Zeit gekommen ist, in der das Interieur vor allem noch ein Ausdruck des Status war — dass die Jugend sich nicht mehr schämt, sich ein teures Möbelstück nicht leisten zu können — dass die Menschen sich selbst im Interieur ausdrücken wollen — dass die Zeit der teuren Sammlungen vorbei ist. Es braucht nicht mehr Gold oder Silber zu sein. Auch eine Sammlung alter Autonomern ist gut. Oder eine Sammlung kleiner indischer Puppen.

Es handelt sich bei unserem Trend nicht mehr darum, ob ein Interieur ein Leben lang gut bleibt, sondern ob es eine richtige Dekoration ist für das Theaterstück, das wir darin aufführen wollen. Ist unser Vorschlag, die Underground-Interieurs ernst zu nehmen, bizarr? Vielleicht haben einige von uns bereits ein Underground-Interieur, ohne dass sie es realisieren.

## Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse  
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41  
11 Schaufenster 1000 m<sup>2</sup> Ausstellung

10% Rabatt für Swissair-Angestellte

mission DC-9 zwar bereits in Form eines Bulletins an die DC-9 Piloten bekanntgegeben hat, die aber sicherlich auch die Langstreckenpiloten interessieren dürften: von 384 verteilten Fragebogen fanden 284 wieder den Weg zu uns zurück. Hievon sprachen sich 220 Mitglieder für die Weiterführung des Versuches und 64 Piloten dagegen aus. Die EK DC-9 hat die Begleitkommentare sorgfältig durchgesehen und einige Wünsche mit Rotstift notiert, unter anderem soll in einer Standardrotation von bekanntlich 5 Tagen höchstens 1 Tag mit 5 Landungen enthalten sein, ferner sollen die einzelnen Tages-Assignments nicht bis an die 10 Stunden-Limite geplant (höchstens 9–9½ Std.) und die einzelnen Tages-Assignments leistungsmässig noch etwas besser aufeinander abgestimmt werden. Allein das Verwirklichen dieser 3 Wünsche wird zweifelsohne noch viel Detailarbeit und manche «Tüftelei» erfordern!

Auch die Langstrecken-Einsatzkommissionen B-747, DC-10 und DC-8 sind unter ihrer neuen rührigen Gesamtleitung von Capt. Fritz Schmutz nicht untätig geblieben, befassen sie sich doch auch schon seit geraumer Zeit mit neuen FDR-Konzepten. Angesichts der Komplexität der Materie darf hier allerdings noch nicht mit baldigen Erfolgsmeldungen gerechnet werden, zumal die Diskussionen betreffend **Besatzungsbestände** und **Duty Time-Limiten** für beide Seiten nur «schwer verdaubare Ware» bedeuten. Wenn allerdings hier eine Einigung erzielt werden kann, werden die neuen Langstrecken-FDR's nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Ebenfalls im Zusammenhang mit Besatzungsbeständen steht wohl der von OF kürzlich gefällte Entscheid, die Piloten ab 1. Januar 1978 bis Alter 56 (eventuell gar bis Alter 57?) fliegen zu lassen, wobei die Swissair gemäss gültigem Gesamtarbeitsvertrag vom Recht Gebrauch machen will, das **Angebot zum Weiterfliegen über Alter 55 hinaus selektiv** zu unterbreiten. Aus diesem Grunde drängen sich zwei ketzerische Fragen auf: 1. Ist die Swissair nach der Ablehnung ihres Pensionierungsvorschlages durch die Aeropersmitglieder an einer fairen und stabilen Pensionierungslösung nicht mehr interessiert? — 2. Haben sich die Bestandesverhältnisse seit deren Schilderung anlässlich der Orientierungsabende im Januar 1977 in Glattbrugg (. . . die SR kann mit den heutigen Beständen noch einige Jahre mit der Lösung «P 55» weiterkutschieren . . .) nun plötzlich und unvorhersehbar verändert oder diente die umstrittene Bestandesanalyse lediglich als «selling argument» für den kostengünstigen «P 57» Vorschlag? Wie die Antworten auch ausfallen mögen, wichtig scheint mir derzeit nur eines: dass die Sozialpartner das Pensionierungsproblem nun rasch und gemeinsam im Interesse aller unter Kontrolle bringen.

Abschliessend möchte ich nach diesen heissen Eisen eine eher kühle Nachricht erwähnen, nämlich jene der Oberzolldirektion betreffend Be-

schränkung der fliegenden Besatzungen bezüglich der zollfreien Einfuhr von Fleischwaren. Die vor zwei Jahren eingesetzte Erosion geht damit offenkundig weiter und männiglich fragt sich, welcher Artikel der Genussmittelbranche nach dem Schnaps und der Wurst nun als nächstes an der Reihe sei?

Die neue Mitgliederliste liegt vor, und kann im Sekretariat bezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen  
F. Woodtly, Sekretär

**Gesundheit ist nicht alles.  
– aber ohne Gesundheit ist alles nichts!  
Deshalb ein**

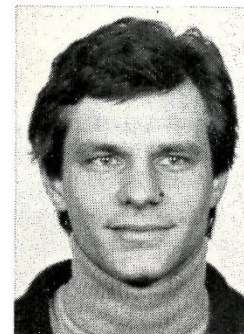
**ARIZONA POOL**

Ich biete Ihnen neue Lösungen!  
Verlangen Sie Unterlagen und Beratung bei:

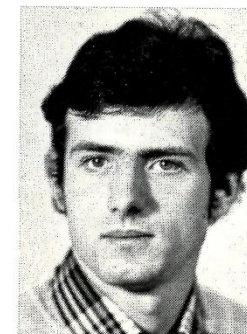
Heinz Hügli  
Ifangstrasse 15  
8604 Volketswil  
Tel. 01/945 00 29

## Neuaufnahmen

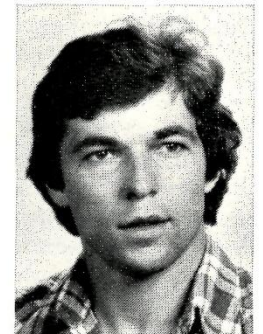
An den Vorstandssitzungen vom 6. Juni und 7. Juli wurden die folgenden Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



Alain Bühler  
Copi DC-9



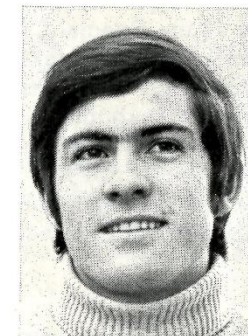
Stefan Conrad  
Copi DC-9



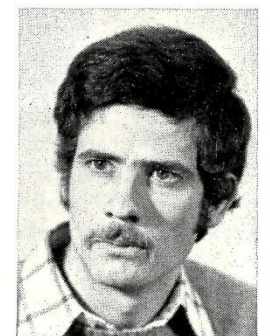
Rudolf Gasser  
Copi DC-9



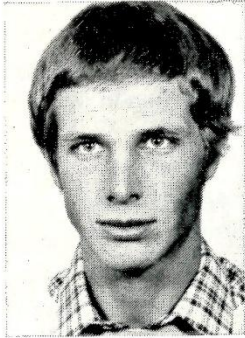
Daniel Leresche  
Copi DC-9



Marcel Lüthi  
Copi DC-9



Christian Widmer  
Copi DC-9



Renzo Zuberbühler  
Copi DC-9

---

## IFALPA News

Reduced takeoff thrust

(Schluss)

### FAA Action

Yet the FAA was emboldened to issue a proposed rule to bring the automatic throttle pusher concept under the umbrella of the parent airworthiness code itself. Notice 75-31 (Docket 14779, issued, coincidentally, July 11, 1975, the same day as the Special Conditions) was one of several NPRMs (Notices of Proposed Rule-Making) spawned by the Airworthiness Review even though the APR was not discussed there and thus, strictly speaking, any formal proposal for its implementation falls outside the terms of reference established for the Review. The current NPRM would allow it, again, on the basis of equivalent safety, and on the basis that pilot workload at the critical phase of takeoff can be so great in the event of any emergency that he needs to be «relieved» by an automatic device.

### APR Not Monitored

The interesting point is that every other automatic device installed in the cockpit requires the pilot to monitor its proper functioning. Autopilots and autoland have their myriad approach progress annunciator

lights; with auto-spoilers, our operations manuals warn us to be spring-loaded to raise spoilers manually on wet runways if we don't get sufficient wheel spinup; similarly with auto-brakes and every other auto device allowed—they all demand our attention. Indeed, we are told that is what we are there for. But the automatic throttle pusher, as it is envisioned, would be the first automatic device whose unfailing operation is critical to flight success, which the pilot would **not monitor**. The FAA contends that our workload may be so high wrestling our laden airplane that we need an automatic throttle pusher to haul us out of the treetops; if this is so, then certainly we are too busy to look and see that the automatic throttle pusher did its job. Indeed, if we weren't that busy or preoccupied, we could presumably push the throttles ourselves. Instead, a strong case can be made that the automatic throttle pusher in fact increases the pilot's workload: it adds one more monitoring task, one more set of failure lights and warnings.

But such esoteric human factors as these are scarcely considered. Already even greater payload benefits appear on the horizon: somewhere below the gross climb gradient mentioned earlier, which remains today's performance target, there lies another path in space—so far, theoretical—called the net climb gradient. Its purpose has always been to provide a pad, the last resort of safety. Aha! Why not cram in even more of that juicy payload, so that in the—uh (cough) highly improbable event an engine failed—the remaining throttles would instantly be pushed—automatically, of course—to contingency power (super-contingency power?) and the airplane would just scratch by on the **net** climb gradient (Interesting activity for a slow evening: take a ruler and draw the net climb gradient allowed today out to 10 miles from the airport or even 15. It's more fun if you can do it to scale. Not required, of course, but recommended. The gross climb gradient allowed should intrigue you as well.)

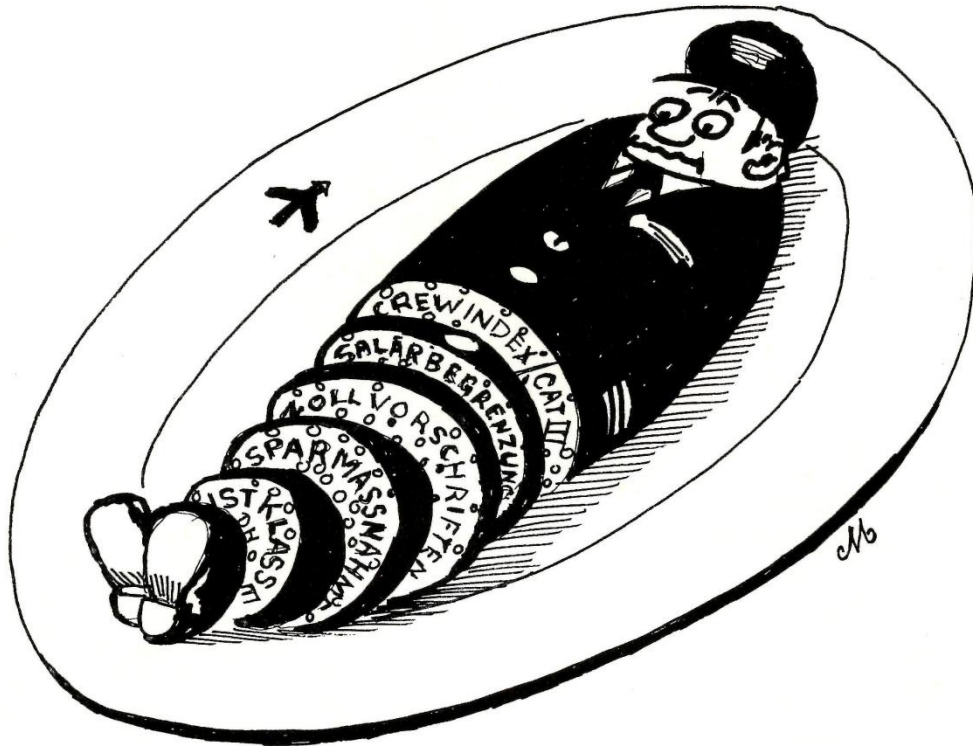
Back on December 11, 1968, Pratt & Whitney in a letter cautioned the FAA, «When . . . contingency ratings . . . are used to increase the basic takeoff gross weight of an airplane, such a practice cannot help but produce in present turbine powered transports, and in future designs, more heavily loaded aircraft with **reduced margins of safety**. Higher certificated gross weights will require higher maximum . . . thrust levels. In effect the impact of such ratings is to create underpowered airplanes as compared with airplanes certificated under existing rules.»

Automatics—the panacea of mankind.

Cleared for takeoff.

D. Staal





## Index!

Crew Index; ein Schlagwort, ein magischer Begriff; die Antwort auf viele Probleme!? Im Zusammenhang mit Diskussionen über FDRs hört man diesen Ausdruck recht häufig fallen. Im einzelnen befragt, stellt man jedoch fest, dass recht verschwommene Vorstellungen über die Bedeutung dieses Planungsbegriffs herrschen.

Als Quasierfinder und Mitverantwortlicher in Sachen neue Kurzstrecken FDRs möchte ich hier versuchen, ein bisschen Licht in die ganzen Planungszusammenhänge zu bringen in der Hoffnung, damit einen nützlichen Beitrag zur Versachlichung der FDR-Diskussion zu leisten.

Zuerst möchte ich mich dem Thema Besatzungsbestände und Bedarfsplanung widmen, um dann auch auf die Aufgaben und Möglichkeiten des Einsatzplaners zu sprechen zu kommen. Meine Äusserungen beziehen sich, was Zahlenangaben anbelangt, strikte auf DC-9 Besatzungen. Zuerst sei einmal festgehalten, dass niemand, auch ich selbst nicht, behauptet, mit den neuen Kurzstrecken-FDRs etwas Revolutionäres geschaffen zu haben. Ausgangspunkt war, mit einer gegebenen Anzahl Piloten, die Produktion, die durch eine ebenfalls gegebene Anzahl Flugzeuge möglich ist, auf eine andere als in den letzten beinahe fünfzehn Jahren angewandte Art zu erbringen. Der Wunsch nach mehr Freizeit zu Hause und auch das stark geäußerte Anliegen, das Verhältnis zwischen Präsenzzeit (duty time) und Produktivität (Blockzeit) zugunsten der Letzteren zu verbessern, haben zu den heute vorliegenden regulations geführt. Die scheinbar mögliche Produktivitätssteigerung wird durch Bezug von mehr Freizeit wieder egalisiert. Wir erbringen die Produktion auf eine andere Art. Viele Stimmen fordern heute aber nicht nur eine Verlagerung der Produktionsart, sondern Verbesserung auf Kosten der Produktivität, d. h. die selbe Leistung soll durch mehr Piloten erbracht werden. Die Forderung nach mehr Piloten kommt aus der Überzeugung heraus, dass die letzten Jahre uns eine beinahe unmerkliche aber stetige Produktivitätssteigerung gebracht haben und dass es gilt, dieser Entwicklung entgegenzutreten. Ich bin auch der Überzeugung, dass aus den Kurzstreckenpiloten generell gesehen keine Mehrproduktion mehr herauszuholen ist, ohne dabei langfristig nicht wieder gutzumachenden Schaden anzurichten. Ebenso bin ich aber auch davon überzeugt, dass die Leistung, die wir heute erbringen, von uns gefordert werden darf. Dass der Eindruck schleichender Produktivitätssteigerung, mindestens was Flugstunden anbetrifft, eher einem Gefühl als belegbaren Tatsachen entspringt, dürfte folgende Tabelle bestätigen:

	1972	1973	1974	1975	1976	1977 (gepl.)
Anzahl A/C Bestand:	22	23	24	24.4	30.2	31.5
produktiv (PiC) Index	151 6.9	151 6.5	155 6.5	171 7.0	188 6.2	197 6.3
inkl. Schulung Index	159 7.2	157 6.8	165 6.9	184 7.5	205 6.8	208 6.6
Flugstunden pro Tag/PiC	1.15	1.20	1.16	1.22	1.16	

Diese statistischen Werte wurden uns von Herrn A. Berbier, Swissair-Besatzungsplanung (OPR) zur Verfügung gestellt. Interessant dürfte hier der Wert Flugstunden pro Tag/Pilot sein. Vorausgesetzt, dass die durchschnittliche Länge der Flüge auch mit verändertem Streckennetz und erhöhten Frequenzen über die Jahre hinweg etwa gleich geblieben ist, weist die Produktivität pro Pilot eine erstaunliche Konstanz auf. Ist man bereit, diesen Zahlen eine gewisse Aussagekraft zuzugestehen, so ist das Jahr 1975 besonders interessant. Obwohl die Anzahl produktiver Piloten, gemessen an der Anzahl Flugzeuge, in den aufgeführten Jahren am höchsten war (Index 7.0) steht dem gegenüber auch der höchste Leistungswert in Stunden. Die Antwort auf diesen beinahe Widerspruch liegt bei der starken Expansion in dieser Zeit (Einführung DC-9 51). D. h. viele Piloten (Fluglehrer, SIM-Instruktoren, RCPs) wurden absorbiert durch Ausbildung und waren nicht eigentlich produktiv. Der Besatzungsindex ist also nur teilweise aussagekräftig und stellt eine recht grobe Planungsgrösse dar. Wieviele Besatzungen braucht es denn nun wirklich pro Flugzeug? Malcolm Cross und Pierre Rellstab, unsere Aeropers EK-Experten, haben vor Jahren schon klar festgehalten, dass die DC-9 auf ihrem typischen Streckennetz mit den vertraglich festgelegten duty regulations, den Ferienbezügen und Militärabwesenheiten und auch einem vernünftigen Reservekonzept auf die Länge nicht mit weniger als sechs Besatzungen pro Flugzeug betrieben werden kann. Die Praxis hat diesen Wert über die Jahre bestätigt. Was hier noch weiter zu berücksichtigen wäre, ist die Flottengrösse. Eine kleine DC-9 Flotte dürfte besonders in der Anfangs- und Aufbauphase kaum mit einem Besatzungsindex von sechs auskommen. Sieben wenn nicht noch mehr Besatzungen dürften nötig sein, um eine einigermaßen reibungslose Operation zu gewährleisten. Mit zunehmender Flottengrösse wird es möglich, den Index leicht zu senken, da die Kombinierbarkeit der einzelnen Flüge zu produktiveren Rotationen zunimmt und auch der Funktionsapparat nicht proportional zur Flottengrösse ansteigt. Jahre mit starker Expansion bilden hier, wie bereits erwähnt, eine Ausnahme. Seit

### Jahresplan 1977

DC-9 PIC	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	φ	%
1 Nettobedarf	100	100	100	109	109	109	109	109	109	109	106	106	106.3	100.0
2 Reserve	20	20	20	22	22	22	22	22	22	22	22	22	21.5	20.2
3 geplante Krankheit	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3.0	2.8
4 Ferien	39	41	42	34	32	34	34	34	42	31	32	32	35.6	33.5
5 Militärdienst	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7.7	7.2
6 Weiterausbildung	8	10	10	8	10	8	8	8	8	8	10	10	8.8	8.3
7 Instrukturen	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7.0	6.6
8 Funktionäre	9	7	8	6	6	6	6	6	8	8	8	8	7.2	6.8
9 Flexibilität	193	195	197	197	197	197	197	197	207	196	196	196	197.1	185.4
10 Bestand produktiv	19	15	—	—	12	12	12	12	12	12	17	11	11.2	10.5
Schulungen	212	210	197	197	209	209	209	209	219	208	213	207	208.3	195.9
Bestand per 15.														
Bestandesveränderungen	24.-2	-12			+12				5.+12	26.+5		5.+6		
Fail.									26.-6	13.-5				
														-2

der Einführung eines Reservekonzepts auf DC-9 in den Jahren 1972/73 und verfeinerter Planungsmethoden hat der Besatzungsindex immer zwischen sechs und sieben gependelt und die DC-9 Besatzungen können sich seitdem der stabilsten Einsatzbedingungen aller Flotten erfreuen. Wie werden nun die Besatzungsbestände geplant? Hiezu kann uns der Jahresplan über die Bedarfs- und Bestandesentwicklung des fliegenden Personals Auskunft geben.

Siehe Tabelle (Beispiel für PiC DC-9)

Ich möchte nun die einzeln aufgeführten Bedarfsgruppen erläutern.

**Gruppe 1 – Nettobedarf:** Der Nettobedarf ist diejenige Anzahl Piloten, die es braucht, um die gesamte geplante Produktion zu erbringen, ohne die Gruppen 2–9 zu berücksichtigen. Wie entsteht nun dieser Nettobedarf, wo doch das genaue Flugprogramm gar noch nicht bekannt ist? Auch hier greift man auf einen Erfahrungswert zurück, oder wenn Sie so wollen, den Nettoindex. Dieser Nettoindex inklusive das Reservekonzept sind die beiden einzigen Bedarfskolonnen, die direkt von den flight duty regulations abhängig sind. Nach alten FDRs hat ein Nettoindex von ungefähr 3.5 genügt, um bei Gewährung der garantierten Minimumfreitage und Berücksichtigung der verschiedenen Erfordernisse bezüglich Rotationenbau die effektive Produktion zu erbringen. Derselbe Index genügt auch, um das Produkt nach neuen FDRs mit dem Basisrhythmus 5:3 zu erbringen. Der tatsächliche Nettobedarf kann erst nach Bekanntwerden des jeweiligen Flugprogramms ausgerechnet werden, wo dann auch die Mitsprache der Aeropers bei der sogenannten Rotationsabsprache, die pro Flugplanperiode einmal stattfindet, eine gewichtige Rolle spielt. Aus operationellen und auch Erfahrungen mit der Aeropers hat sich dieser Wert 3.5 als praktikable Grösse herausgestellt. Tatsächlich hat über die zitierten Jahre hinaus der geplante mit dem tatsächlichen Nettobedarf praktisch immer übereingestimmt, wobei Rotationsabsprachen sich zum Teil bedarfsvermehrend aber auch -vermindernd ausgewirkt haben. Ich bin überzeugt davon, dass auch weiterhin mit einem Nettoindex von 3.5 geplant werden muss und auch wird, denn von Aeropersseite aus gibt es keinen Grund, bei Rotationsabsprachen hier irgendwelche Zugeständnisse zu machen. Interessant vielleicht noch, dass der effektive Nettobedarf für das Flugprogramm Sommer 77 nach neuen FDRs leicht höher ausgefallen ist, als die geplante Zahl 109. Allerdings wird dies durch die recht gute Flexibilität (Bedarfsgruppe 9) mehr als aufgefangen, es zeichnet sich aber doch ab, dass die neuen FDRs sicher nicht produktivitätssteigernd sind. Kurz zusammengefasst: ohne das Einverständnis der Aeropers kann die Swissair praktisch nicht mit tieferen Nettobedarfswerten planen und sie wird es auch erfahrungsgemäss nicht tun.

**Bedarfsgruppe 2 – Reserve:** Das Reservekonzept — Teil der neuen FDRs und damit endlich auch dem Einvernehmen mit der Aeropers unterstellt — hat einen recht weiten Weg der Entwicklung hinter sich und wird auch heute noch immer wieder den neuesten Bedürfnissen angepasst. Gegenwärtig werden täglich 15 Besatzungen für Reserve geplant, was ca. 1/5 des Nettobedarfs entspricht oder anders ausgedrückt pro eingesetztes Flugzeug annähernd eine halbe Besatzung. Mit Reservebesatzungen will man operationell bedingte Umstellungen, kurzfristig geplante Zusatzproduktion und kurzfristige Krankheitsausfälle abdecken. Interessant auch hier, dass der Besatzungsbestand für Reservestellung durch die neuen FDRs leicht angestiegen ist (10%), da nach fünf Tagen Reserve logischerweise drei Freitage geplant werden müssen. Die Grössenordnungen der Bedarfsgruppen 3–8 entstammen statistischen Erfahrungswerten, wobei bei den Ferien selbstverständlich die vertraglichen Abmachungen bestimmend sind. Interessant vielleicht noch zu den Gruppen 6 + 7. Wenn z. B. durch eine Änderung des Ausbildungs- oder Weiterbildungskonzepts die Piloten vermehrt Eigenausbildung betreiben können, so schlägt sich dies via Bedarfsgruppen 6 + 7 auf den Gesamtbestand nieder und damit letztlich auch auf den Gesamtindex der entsprechenden Besatzungskategorie.

Zur **Bedarfsgruppe 9 – Flexibilität** möchte ich auch noch einige Bemerkungen machen. Mehr aus der Erfahrung als aus einer mathematisch begründeten Notwendigkeit heraus existiert diese Gruppe. Erstens bringt es ein Einsatzplaner – auch wenn er noch so geübt und talentiert ist – mit der ihm zur Verfügung stehenden Zeit nicht fertig, den ganzen Einsatz mit dem ausgerechneten Nettobedarf unterzubringen. Doch darüber später noch. Zweitens gibt es immer wieder Produktionsspitzen durch mittelfristig geplante Zusatzproduktion, die den geplanten Nettobedarf kurzfristig überschreiten und auch innerbetriebliche Anforderungen, die einen erhöhten Bedarf nach sich ziehen. Sind all diese Gründe nicht vorhanden, so bedeutet vorhandene Flexibilität zusätzliche Freitage über das abgemachte Minimum hinaus.

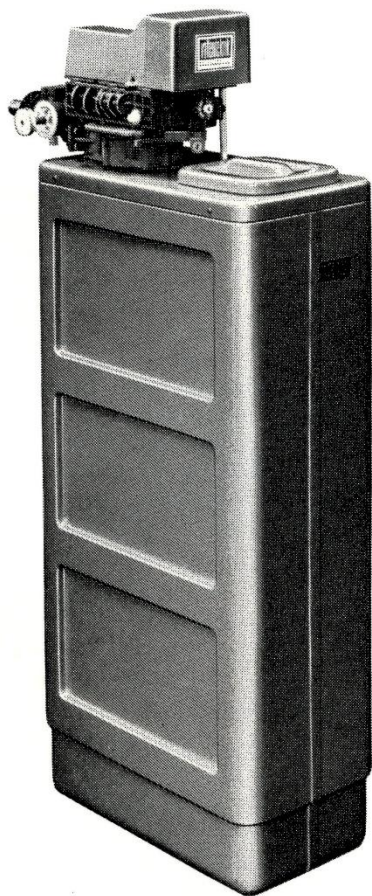
Wie bereits erwähnt, ist die im Jahresplan 77 geplante Flexibilität bemerkenswert, wird aber durch die neuen FDRs teilweise absorbiert. Die Gruppe 3 – geplante Krankheit steht für langfristige auf Wochen und Monate bekannte Krankheitsausfälle. Ein statistisch besserer Verlauf als geplant beeinflusst die Flexibilität positiv. Ebenso wirkt sich eine gute Erfolgsquote bei Umschulungen aus, da auch hier auf Grund von Erfahrungen failures eingeplant sind.

Der ganzen Bestandesliste kann man entnehmen, dass nur 65% des Gesamtbestandes (Gruppe 10) direkt von den FDRs abhängig sind und davon rund 80% nettobedarfsbezogen. Alle andern Bedarfsansprüche

---

# PRINCESS MIDI DE LUXE

---



## KALKPROBLEME?

Unsere Wasserenthärtungsanlage PRINCESS MIDI DE LUXE versorgt Ihren Haushalt preiswert und störungsfrei mit w e i c h e m Wasser.

### Vorteile der PRINCESS MIDI:

- geringer Platzbedarf dank der Kompaktbauweise (20×40×105 cm)
- niedriger Salzverbrauch pro Regenerierung
- 5 Steigventile
- Vollautomatische Steuerung
- wirtschaftlich
- betriebssicher

Die PRINCESS MIDI Wasserenthärtungsanlage ist ein bewährtes schwedisches Spitzenprodukt und kostet lediglich Fr. 1850.-.

Rufen sie uns unter Telefon 01 / 96 80 08 an und verlangen Sie weitere Informationen.



**LICENTO AG**

CH-8184 Bachenbülach

---

entspringen weitgehend statistischen Gegebenheiten, beeinflussen aber den Gesamtindex gleichwohl. Zu mehr als groben Planungsrechnungen und nachträglich angestellten interessanten Betrachtungen eignet sich dieser Index wohl kaum.

Unser Augenmerk muss vor allem den Nettobedarfsberechnungen, dem Reservekonzept und auch der Flexibilitätsgrösse gelten. Dies ist Aufgabe der Einsatzkommissionen zusammen mit dem Vorstand. Die Möglichkeit zur Einflussnahme ist vertraglich geregelt.

Nun möchte ich noch die Aufgabe des Einsatzplaners (Crewassigner) und die Auswirkungen von FDRs auf seine Tätigkeit beleuchten. Bis jetzt versuchte ich, klar zu machen, dass Besatzungsbestände in Unkenntnis des eigentlichen Produkts auf Grund von Erfahrungen mittels einer Anzahl Besatzungen pro Flugzeug für die kommende Flugsaison bereitgestellt werden. Wenn der Assigner an seine Arbeit geht, hat er eine bestimmte Anzahl Piloten zur Verfügung, mit denen er die vorgesehene Produktion zu planen hat. Diese Anzahl Piloten reicht gut aus, um konsequent 5-Tagerotationen zu planen, solange nicht mehr Ferien gewünscht werden, als budgetiert waren, keine kurzfristige Häufung von Checks und Refreshern anfällt, die Zusatzproduktion sich im Rahmen hält und nicht zuletzt die Zahl der Wunschzettel, zusammen mit den Einsatzrichtlinien des Flottenchefs, ein verkraftbares Mass nicht überschreiten. Kumulieren sich die Bedürfnisse, so gilt es, nach Prioritäten zu arbeiten. Erste Priorität hat zweifelsohne das Flugprogramm. Über die weitere Reihenfolge entscheidet der Flottenchef. Für den Einsatzplaner ist der Zeitfaktor von ausschlaggebender Bedeutung. Um eine Monatsliste zu erstellen, bleiben ihm knapp drei Wochen Zeit. In diesen drei Wochen muss er für rund 200 Piloten (es gibt ein Assigner pro Pilotenkategorie) die Einsatzlisten erstellen und dabei in erster Linie das Flugprogramm «verkaufen». Hiezu besitzt er Einsatzrichtlinien vom Flottenchef, wie zum Beispiel rotation of rotation, spezielle Kontrolle einzelner Destinationen, gleichmässige Verteilung von Nacht- und Frachtflügen und auch die gerechte Verteilung der freien Sonntage. Hinzu kommen sämtliche pre-assignments wie Checks, Refreshers, Theoriekurse, Militärdienst und Ferien und zuletzt die Vielzahl der persönlichen Wünsche, wie FOM-Frei, Frei-abends, baby schedule, usw. Um nun all dies berücksichtigen zu können, braucht der Einsatzplaner Zeit (die hat er, wie gesagt knapp drei Wochen) und FDRs, die es ihm erlauben, flexibel zu sein. Regulations, wie die Möglichkeit, 4- oder 6-Tagerotationen zu bauen, geben dem Assigner die nötige Flexibilität, möglichst viele der obenerwähnten Zusatzbedingungen für den laufenden Einsatz berücksichtigen zu können. Vorschriften, wie die 36- oder 60-Stunden Regelung zum Beispiel engen ihn ein, ist es doch ein weiteres requirement, das er erfüllen muss und somit Zeit und auch Spielraum für anderes ver-

liert. Die Bestände sind vorhanden, um konsequent 5-Tagerotationen zu planen und auch nach neuen FDRs 11 Freitage pro Monat zu garantieren. Ebenso ist es möglich, die Freitage wie erwähnt in Stunden zu definieren, und dies zu gewährleisten. Was dabei aber verloren geht, ist Einsatzflexibilität und damit direkt verbunden die Möglichkeit der Erfüllung individueller Einsatzwünsche. Der Assigner spart keine Besatzungen, doch nützt er die ihm zur Verfügung stehenden regulations aus, um die vorgelegten Richtlinien und Prioritäten zu erfüllen. Ein typisches Beispiel hiezu ist die Ferienzuteilung im Monat Juli (Beispiel PiC DC-9). Geplant waren 30 Positionen Ferienabwesenheit für den ganzen Monat. Dank Zuteilung von 6-Tagerotationen, keiner übermässigen Zusatzproduktion und anderer sich positiv auswirkender Faktoren konnten acht weitere Positionen zugesagt werden. Für den Monat August sehen die Zahlen ähnlich aus. D.h. bei einer Zuteilung von zwei bis drei Wochen Ferien können dieses Jahr annähernd 120 PiC DC-9 im Hochsommer Ferien beziehen. Sogenannte «Flexibilitätsparagrafen» gehören meines Erachtens in FDRs hinein, dass sie für Bedarfsberechnungen nicht missbraucht werden, dafür bürgt die Einvernehmensklausel der Aeropers bei Rotationsabsprachen.

Etwas scheint mir noch wichtig, erwähnt zu werden. Man kann im Zusammenhang mit den neuen FDRs mit vielem nicht einverstanden sein, aber die personalpolitische Misere beim Kabinenpersonal und auch die strengen Einsätze bei den Copiloten haben mit den neuen regulations überhaupt nichts zu tun. Ich bedaure es sehr, dass unser Versuch in einem Moment über die Bühne gehen muss, wo bei zwei wichtigen Besatzungskategorien Bestandesprobleme auch ohne die neuen regulations zu Diskussionen Anlass gegeben hätten. Bei den Copiloten und den Kabinenbesatzungen sind die Bestände zu knapp und dies muss und wird korrigiert werden. Beim Kabinenpersonal geschieht dies im Moment laufend und bei den Copiloten ist dies im Rahmen der regelmässigen SLS-Zugänge zu erwarten.

Im Verlaufe der Diskussion über die neuen FDRs wurde mir gegenüber verschiedentlich die Ansicht geäussert, dass das neue Konzept eine wirkliche Alternative zu den alten FDRs dargestellt und im Moment auch zufriedenstellend funktioniere, da anscheinend genügend Piloten vorhanden seien. Die Gewährleistung dieser notwendigen Bestände erscheint aber zu wenig gesichert. Der Zweck meiner Ausführungen war unter anderem auch, diese Bedenken zu zerstreuen. Ich hoffe, dass mir dies einigermaßen gelungen ist.

Mit freundlichen Grüssen  
Jeannot Amsler

## They have tied me to a stake . . .

I cannot fly,  
But bear-like I must fight the course.  
(W. Shakespeare, «Macbeth»)

So yet another Swissair captain has entered that right hand seat again for the rest of his flying career. Since he was trained by Swissair and has flown as a captain, his abilities are presumably not in question; the explanation must be sought elsewhere, despite the Editorial mileage involved.

Swissair is naturally very proud of its training organisation. After all, it cost a great deal of money, so it **must** be good! Indeed it is; the equipment is superb and there is a vast amount of information and documentation. Exactly the same thing might have been said about the Swissair Crew Assignment Computer Programme, which we were confidently told would solve intractable crew problems and be a shining example to the rest of the airline industry. Alas! our experts' egos fell apart with a curious tinkling sound like six million francs pouring down the drain, because they forgot, or more likely chose to ignore, certain simple, **basic facts**.

In large organisations people have an unfortunate habit of falling overboard for complicated and terribly expensive solutions to simple problems. Today's craze is for computers and digital readouts, so automatically managers would opt for an additional organisation, additional specialists, additional space allocations, a vast waste of paper and a dreadful waste of money in preference to the simple, obvious, but unglamorous solution of providing a few extra pilots to give the required flexibility.

Perhaps the same tendency has been present in the training organisation; we fill the aircraft with expensive equipment and fly them by means of buttons and boxes, which we must use simply because they are there and have cost a lot of money. We are discouraged from flying by hand; «flying by the seat of the pants», we are assured, is unnecessary today, it's a thing of the past. It isn't! Flying today is still essentially what it was in the days of wood, wire and canvas; it's wings, fuselage, tail and motors travelling in airspace. Only the details have changed. The whole of civil aviation is subservient to flying; without it, that vast administrative machine and specialised technological organisation are useless.

For many years, training aircraft carried no airspeed indicator because the pilot was expected to **hear** the speed in the sound of the flying wires, to **feel** the air currents, to **sense** the condition of the motor, and to judge the wind by **seeing** the way the grass waved. To paraphrase Caesar, he came, swore and conquered and his brevet was a mark of skill. Then someone installed a pressure plate against a scale on the wing strut to measure the airspeed and the process of isolating the pilot from his element began. Today the poor fellow sits staring at instruments and buttons, unable even to see the wings, wearing a headset that leaves him bereft of the sounds of flight.

Nowadays we do not fly aircraft, we fly **procedures**; indeed, in the simulator we have a machine which is capable of nothing else and its simulations are even accepted by the authorities for «flying» licence renewals. Where procedures are paramount, everything can be reduced to book form and the pilot told «learn this». In such a context there is nothing odd in a pilot with virtually no left hand seat experience being appointed as a flying instructor. Others, though, might clutch their heads at the idea because they would realise that something vital was missing.

Some twelve years ago flying instruction on the Coronado would feature an hour's harangue by the then Chief Instructor, who would wrestle with imaginary controls for the pupils' benefit and cover everything but the things that really mattered. The subsequent flying sessions would be traumatic; the aircraft would be all over the sky and anywhere but settled on the ILS beam. Tensions rose, tempers frayed, pupils were despondent. Afterward, all the mistakes would be read out from little scraps of paper but never a word was said as to why the mistakes were occurring and how they could be avoided. A real instructor would simply have said: «The major differences between the handling characteristics of a Coronado and the equivalent piston aircraft are:

1. The bank angle, once set, remains stable and requires no aileron input to maintain it, rather, a slight negative aileron is required, with almost no use of rudder.
2. If more than 5° bank is applied there is an additional yaw when the wing is returned to level. Therefore, never use more than 5° bank when tracking the localiser or it will become almost impossible to maintain a steady track down the beam.
3. Disparity between the power settings of the outboard engines has a considerable effect in terms of aileron trim. Therefore, always check for even outboard power after power changes or the aircraft will tend to wander off track.

4. Some nitwit placed the rate of climb indicator exactly under the eye's blind spot so that deviations from level flight are not recognised until too late to correct them easily. Therefore, in level flight always monitor rate of climb.
5. Heavy jets do not need to be «held off» the runway on landing. Simply fly a very gentle continuous roundout until zero rate of descent is attained just above the runway surface, remove power and release all control pressure, even apply slight nose down pressure, to produce a smooth landing.
6. It takes about eight seconds for the engine to produce power from idle. Therefore, never arrive at minimum altitude at minimum speed at idle power.
7. Everything else is similar to your previous experience. Briefing over.»

The pupils unfortunately were not given this essential information and subsequently some failed and all received only moderate gradings.

It is important to realise that all jet aircraft are simple to fly provided that certain behavioural characteristics are recognised, understood, and kept under control. In the thirty-odd pages of complicated instructions produced to «assist» DC9-32 trainees later in the decade, which included such exotic devices as «dogbone circuits» (woof! woof!) the vital characteristics were not even identified, let alone explained. Procedures by that time had become a form of religion, with complicated and mysterious rituals and a little band of high priests. At one stage the tenets had become so extreme that pupils were actually given poor gradings for producing smooth landings! The procedures demanded crash landings, so crashes there had to be, at least until disintegrating nosewheels brought about a partial return to commonsense. Even then copilots were expected to spend much of their time around the circuit muttering away to themselves some ritual incantations from the religious rites.

The difference between procedures and real flying was never more amusingly put than in the film «Those Magnificent Men in their Flying Machines» in which the German flying manual was made to commence with the instruction «Sit down». Would you believe that Swissair's manual instructs the pilot to «wear his oxygen mask on the face»? Where else! However, we are not involved in film farce but in the serious business of international air transport as one of its leading practitioners.

Training and Instruction are the twin pillars on which our operational standards are supported. System-wide procedural conformity and computer dependence are inseparable from modern airline operations, yet simple manuals, plus the ability to read, are really all that is required

to perfect them. This is why the «teaching machines», in which the pilot works at his own pace entirely without supervision, have proved to be so successful. On the other hand, the perfection of flying requires totally different conditions. We learn by **mistakes**, yet we learn only when we are in a **receptive frame of mind**. This is why pilots really only get to know their aircraft on the line, as they cautiously push to the practical limits of operation. During initial instruction, results are obtained only by an instructor who, in addition to experience, superior flying ability and a capacity for reducing complex problems to simple terms, has a personality which sets the pupil at ease no matter which way the aircraft is pointing.

Unfortunately, in this part of the world there seems to exist an almost irresistible temptation to turn every flying exercise into a **«check»**. Since the practical problems of flying are almost limitless in scope, and the manuals are written in a manner which leaves them open to differing interpretations, and as no two pilots will see the same problem in exactly the same way nor arrange their priorities in exactly the same order, a check is automatically a situation in which **the person being checked can only lose**. Mention the word «check» and the receptive frame of mind switches to a **defensive** one. On checks, most pilots are in a «double uncertainty» phase in which they are flying not to please themselves, but to please the check pilot and to avoid the pitfalls of the «book». Many discover that a little black shutter has dropped down over their minds and they sit semi-paralysed and start to make procedural blunders. Tension rises and the blunders get worse; finally there is a repeat check with some juvenile who remarks «if you make any more mistakes you'll fail your check» and the pilot is trapped in a psychological prison in which he can do nothing right.

Maybe this is the process that leads previously successful captains back into the right hand seat and other pilots to produce erratic and uncharacteristic performances. If so, it's a tragic misuse of human material and an inexcusable waste of company money because it is all so easily avoidable.

It is sometimes suggested that pressure must be put on pilots and that failures in the simulator constitute «weakness». If this is true then it must also be true that those who produce perfect checks and have perfect book knowledge are the best pilots. In this case it is chilling to realise that of all the accidents, incidents, misfortunes, errors and plain misjudgements involving Swissair pilots over the last twenty years, a surprisingly disproportionate number, if not a majority, have originated with Chief Pilots, Deputy Pilots, Flying Instructors and Route Check Pilots. There is clearly something illogical in this.

There is also something illogical in that procedures, computerisation, special technology and the administrative machinery, on which so much time, care and money have been expended, are totally dependent upon the validity of a single assumption: — that the individual pilot invariably possesses sound, **basic flying sense**.

Again this year, again despite Swissair training, and again in that top pilot echelon where decisions are made on other pilots' careers, that assumed ingredient was shown to be conspicuously absent. Perhaps it is time to take another look at our training philosophy and to ask ourselves whether the first principles of flying are not of far higher priority than the last word in procedures. At least the result of our enquiries might be a reduction in the number of unscheduled seat changes.

(The above article was written as an Editorial, but to avoid the assumption that it represents any viewpoint but that of the writer, it is reproduced as an individual article. Red.)

MSC

An schönster Südhanglage  
in Rafz veräussern wir erschlossenes

## Bauland für Einfamilienhäuser

Die Grösse der Bauplätze beträgt ca. 850–1000 m<sup>2</sup>, der Preis 85–105 Fr. (fertig erschlossen). Im Preis inbegriffen ist das Miteigentum an ca. 46 a Wiese und Wald, z. B. als Spiel- und Tummelplatz für Kinder.

Rafz liegt ca. 20 Km nördlich vom Flughafen Kloten. Über die Umfahrungsstrasse erreicht man dieses schmucke Bauern-dorf in ungefähr 15–20 Minuten. Rafz ist frei von Durch-gangsverkehr, Eisenbahn- und Fluglärm. Das Leben in ruhiger und umweltfreundlicher Atmosphäre ist hier gewähr-leistet.

Es würde uns freuen, Ihnen weitere detaillierte Informationen zu vermitteln. Bitte telefonieren oder schreiben Sie uns.

**WERNER SCHMIDLI AG**, Hoch- und Tiefbau, 8197 Rafz, Tel. 01/96 33 47

Zu verkaufen in Obfelden (35 km bis Kloten)

### **4½-Zimmer-Reiheneinfamilienhaus**

an Grünzone angrenzend. Wohnesszimmer 35 m<sup>2</sup>, EZ 16,7 m<sup>2</sup>, KZ 13 und 12 m<sup>2</sup>, 2 WC, Cheminée, Waschküche, Einstellplatz in Tiefgarage, Abstellplatz, Gemeinsamer Spielraum. Bezugsbereit 1. Januar 1978; Fahrzeit nach Kloten 40 Min., nach Ausbau N2 25 Min.

Verkaufspreis schlüsselfertig alles inbegriffen Fr. 218 000.—

Zu verkaufen in Hausen a. A. an vorzüglicher Lage

### **5½-Zimmer-Reiheneinfamilienhaus**

Wohnesszimmer 29 m<sup>2</sup>, Entrée 12 m<sup>2</sup>, EZ 17 m<sup>2</sup>, KZ 13,5, 12 und 10 m<sup>2</sup>, Bastelraum 11 m<sup>2</sup>, Cheminée, 2 Badzimmer, Waschküche/Trockenraum, Keller, 50 m<sup>2</sup> Dachterrasse, Rausensitzplatz, Gemeins. Hallenbad, Kindergarten in der Überbauung, Garage in Halle, Abstellplatz. Bezugsbereit spätestens 1. Mai 1978; Fahrzeit nach Kloten 40 resp. 25 Min.

Verkaufspreis schlüsselfertig alles inbegriffen Fr. 288 000.—

Zu verkaufen in Gommiswald am Ricken, 50 Min. ab Zürich

### **4-Zimmer-Gartenferienwohnung**

mit allem Komfort, Gartensitzplatz, Autoabstellplatz, sehr schön möbliert, inkl. Farbfernseher. Fr. 152 000.—

Auskunft und weitere Unterlagen durch H. Wiederkehr, Fach 223

Zu verkaufen in Dietikon an ruhiger, aussichtsreicher Hanglage, einseitig versetzt angebautes

### **6½-Zimmer-Einfamilienhaus**

aussergewöhnlicher Ausbau, aller Komfort, inkl. Doppelgarage und gedeckter Gartensitzplatz, Bezug nach Vereinbarung. Preis Fr. 550 000.—

Auskunft: G. Ungricht, Baugeschäft, 8953 Dietikon, Telefon 740 80 76 oder H. Wiederkehr, Fach 223.

## **Hobbyecke**

### **CYCLING An «in» hobby for aircrew**

#### **Part 1. Choosing your bike**

As may be expected from the rising interest in cycling, we now have several «profis» and many «fans» amongst our cockpit and cabin crews. It is clear, however, from the questions I am asked, that many of our flying cyclists are not sure how to use, or choose, a suitable bicycle.

The idea of this short series of articles is therefore to save your hard-earned cash, and to help your cycling to be more pleasure than work. The three main considerations in buying a bicycle are, Purpose, Size and Gear Ratios. Price need not have a bearing on any of these factors.

#### **Purpose**

1. Riding to work and back.
2. Touring over longer distances.
3. Training for fitness, or even racing.

Clearly one can ride a heavy bicycle for purposes (2) and (3) and develop fitness, but there will be little pleasure in such outings and the distances ridden will be shorter and harder. For type (1) you need a bicycle with «upright» riding position, mudguards, lights, heavy duty tyres – not exactly a military bike but nothing too lightweight. Migros offer 3-speed versions at around Sfr. 300.—.

At the other extreme, type (3), the wheels must be very light, the frame «close cut», with the shortest possible tubes and wheelbase (radstand) giving a rigid frame. Gears need to be sensibly chosen for all possible conditions, the brakes must be very good and almost all the parts will be made of light alloy.

For type (2), basically a type (3) bicycle is needed but with enough room in the frame to fit mudguards, an even lower bottom gear, lights, and baggage carrying capability. The wheels and tyres will be almost as light as in type (3), if rather more resistant. The weight of the wheels contributes more to the running of a bicycle than any other part and a few grammes saved in the rims/tyres is worth half a kilo in the frame.

#### **Size**

For all types of bicycle the frame size must be right. The frame size is measured from the centre of the bracket axle (tretlager) to a point where the top tube and seat tube cross. This size is normally stamped somewhere on the frame, and should be 25 cm less than your inside leg



Table showing Distance in Meters travelled per one pedal revolution

		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30				
Number of teeth on front chainwheel	28	4.98	4.59	4.27	3.98	3.75	3.51	3.32	3.14	2.99	2.84	2.71	2.60	2.48	2.39	2.30	2.21	2.13	2.06	1.99	<b>28</b>			
	29	5.14	4.76	4.42	4.12	3.88	3.64	3.44	3.25	3.09	2.94	2.81	2.68	2.57	2.47	2.38	2.29	2.21	2.13	2.06	<b>29</b>			
	30	5.34	4.92	4.58	4.27	4.01	3.77	3.56	3.36	3.20	3.05	2.91	2.76	2.68	2.55	2.46	2.36	2.29	2.20	2.13	<b>30</b>			
	31	5.51	5.08	4.73	4.41	4.14	3.89	3.68	3.48	3.31	3.15	3.01	2.84	2.75	2.64	2.54	2.44	2.36	2.28	2.21	<b>31</b>			
	32	5.69	5.24	4.89	4.55	4.27	4.02	3.80	3.59	3.41	3.25	3.10	2.92	2.84	2.72	2.62	2.52	2.44	2.35	2.28	<b>32</b>			
	33	5.87	5.41	5.04	4.69	4.40	4.14	3.92	3.71	3.52	3.35	3.20	3.00	2.93	2.81	2.71	2.60	2.52	2.42	2.35	<b>33</b>			
	34	6.04	5.57	5.19	4.84	4.53	4.27	4.04	3.83	3.63	3.45	3.29	3.09	3.02	2.90	2.79	2.69	2.60	2.49	2.42	<b>34</b>			
	35	6.22	5.74	5.34	4.98	4.67	4.40	4.16	3.94	3.75	3.56	3.39	3.17	3.11	2.99	2.87	2.76	2.68	2.57	2.48	<b>35</b>			
	36	6.40	5.90	5.49	5.12	4.80	4.53	4.27	4.05	3.85	3.66	3.49	3.25	3.20	3.08	2.95	2.84	2.75	2.64	2.56	<b>36</b>			
	37	6.58	6.07	5.75	5.27	4.93	4.65	4.38	4.16	3.95	3.76	3.59	3.34	3.29	3.17	3.03	2.92	2.83	2.72	2.63	<b>37</b>			
	38	6.77	6.23	5.80	5.41	5.07	4.78	4.50	4.27	4.06	3.86	3.70	3.42	3.38	3.25	3.11	3.00	2.90	2.79	2.70	<b>38</b>			
	39	6.94	6.40	5.94	5.55	5.21	4.90	4.62	4.38	4.16	3.96	3.79	3.62	3.47	3.33	3.20	3.08	2.97	2.86	2.77	<b>39</b>			
	40	7.12	6.57	6.10	5.69	5.34	5.02	4.74	4.50	4.27	4.07	3.88	3.71	3.56	3.42	3.28	3.16	3.05	2.94	2.84	<b>40</b>			
	41	7.30	6.73	6.25	5.84	5.47	5.15	4.86	4.61	4.37	4.17	3.98	3.80	3.64	3.50	3.36	3.24	3.13	3.01	2.92	<b>41</b>			
	42	7.47	6.90	6.40	5.98	5.60	5.27	4.98	4.72	4.48	4.27	4.07	3.90	3.75	3.58	3.45	3.32	3.20	3.08	2.99	<b>42</b>			
	43	7.65	7.06	6.56	6.12	5.74	5.40	5.10	4.83	4.59	4.37	4.17	3.98	3.82	3.67	3.53	3.40	3.28	3.16	3.06	<b>43</b>			
	44	7.83	7.23	6.71	6.26	5.87	5.52	5.22	4.94	4.70	4.47	4.27	4.08	3.91	3.76	3.61	3.48	3.36	3.24	3.13	<b>44</b>			
	45	8.01	7.39	6.86	6.40	6.00	5.65	5.34	5.05	4.80	4.57	4.37	4.18	4.00	3.84	3.69	3.56	3.43	3.31	3.20	<b>45</b>			
	46	8.18	7.55	7.01	6.55	6.14	5.78	5.45	5.17	4.91	4.67	4.46	4.27	4.09	3.93	3.78	3.64	3.51	3.39	3.28	<b>46</b>			
	47	8.36	7.72	7.17	6.69	6.27	5.90	5.57	5.28	5.02	4.78	4.56	4.36	4.18	4.01	3.86	3.72	3.59	3.46	3.35	<b>47</b>			
	48	8.54	7.88	7.32	6.83	6.40	6.03	5.69	5.39	5.12	4.88	4.66	4.45	4.27	4.10	3.94	3.80	3.66	3.53	3.42	<b>48</b>			
	49	8.72	8.05	7.47	6.97	6.54	6.15	5.81	5.50	5.23	4.98	4.75	4.55	4.36	4.18	4.02	3.87	3.75	3.60	3.49	<b>49</b>			
	50	8.90	8.21	7.63	7.12	6.67	6.28	5.93	5.62	5.34	5.08	4.85	4.64	4.45	4.27	4.10	3.95	3.82	3.68	3.56	<b>50</b>			
	51	9.07	8.38	7.78	7.26	6.81	6.40	6.05	5.73	5.44	5.18	4.95	4.73	4.54	4.35	4.19	4.03	3.89	3.75	3.63	<b>51</b>			
	52	9.25	8.54	7.93	7.40	6.94	6.53	6.17	5.84	5.55	5.29	5.04	4.83	4.62	4.44	4.27	4.11	3.97	3.82	3.70	<b>52</b>			
	53	9.43	8.70	8.08	7.54	7.07	6.66	6.29	5.95	5.66	5.39	5.14	4.92	4.71	4.52	4.35	4.19	4.04	3.90	3.77	<b>53</b>			
	54	9.61	8.87	8.23	7.69	7.20	6.78	6.40	6.07	5.76	5.49	5.24	5.01	4.80	4.61	4.43	4.27	4.12	3.97	3.85	<b>54</b>			
	55	9.78	9.03	8.39	7.83	7.33	6.90	6.52	6.16	5.87	5.59	5.34	5.10	4.89	4.70	4.51	4.34	4.19	4.04	3.92	<b>55</b>			
	56	9.97	9.20	8.54	7.97	7.47	7.03	6.64	6.29	5.98	5.69	5.43	5.20	4.98	4.78	4.59	4.42	4.27	4.12	3.98	<b>56</b>			
			12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
			Number of teeth on rear sprocket s																					

measurement. There is some tolerance here but if you buy a new bicycle, make sure that you get exactly the right size. Very tall riders may calculate a frame size of over 60 cm but I would recommend 60 cms as a top limit and afterwards compensate by saddle height and handlebar extension. Since the relationship between frame size (height) and length is normalised, only riders with very long or short upper bodies/arms need a custom-made frame.

### Gear ratios

New cyclists always tend to ride in too high a gear, due to the unaccustomed leg movement. However, as they become more supple, experienced riders use lower gears and have an optimum pedal RPM around 100, racing cyclists have a 120–130 RPM optimum and beginners around 70 RPM. Riding too high a gear results in strength, but also in sluggishness, and cycling is a sport for the supple.

We talk of the size of gear in meters – this is the distance travelled in one complete revolution of the pedal cranks. The table will help you check on your gear ratios. A road racing bicycle has a top gear around 8 meters (52 T x 14 T), which even in racing is not often used, and a bottom gear around 4.1 meters depending upon terrain. The gears most frequently used lie between 5.5 and 7 meters, so we should make sure that most of the gears lie within this range.

A so-called ten-gear bicycle does not usually have more than seven or eight useable gears, due to duplication and mechanical limitations, but a little thought can produce a nice system suited to your needs.

For touring and training I would not recommend a top gear over 7 meters, which is still a high gear used by track racing cyclists, for instance. This allows a bottom gear below 4.0 meters and still provides four gears close together in the 5.5 to 7.0 meter range.

Example:

		Number of teeth in rear sprockets				
		16	17	18	20	23
52		6.94	→ 6.53	→ 6.17	→ 5.55	4.83 (not used)
42		5.60 (not used)	← 5.27	→ 4.98	→ 4.48	→ 3.90

There are eight useable gears, with only one change of the front changer necessary. An even nicer range is possible by using chainwheels of 38 – 52 instead of the more usual 42 – 52 but these are rather difficult to obtain in Switzerland and are only available in Zeus (Spanish), TA, or Stronglight (French) chainwheels.

Example:

Number of teeth in front chainwheels		Number of teeth in rear sprockets				
		16	17	18	20	22
52		6.94	6.53	6.17	5.55	5.04
38		5.06 (not used)	4.77	4.50	4.05	3.68

This is the system on our Zeus bicycle in Geneva Crewhouse with nine useable ratios.

Well, there are seven hundred words of background; now a couple of tips for your purchase.

Like Hi-Fi, dearer bicycles are better, up to a point, than cheaper ones. This point lies around Sfr. 950.— and for a type (1) racing bicycle one should be prepared to pay this price.

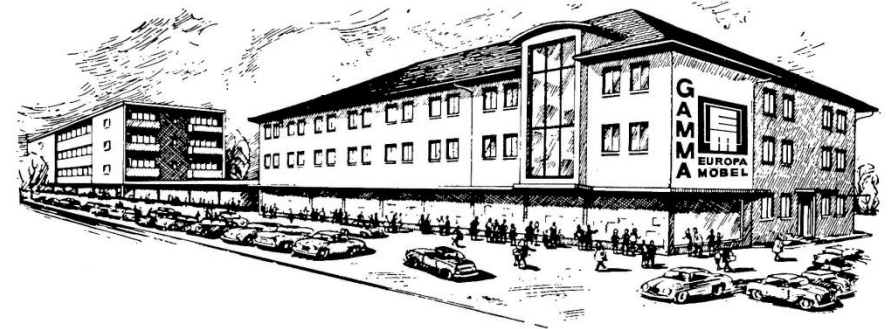
Wyss in Kloten have a Zeus model in this class, although one needs to talk nicely in order to have the ideal gearing fitted! Weros, a first-class dealer in Glattbrugg also has a similar class of machine and can supply accessories rather more easily from stock. For those not wishing to pay so much a good tip is the «Gentleman» racing bicycle (not Coronado) in Migros' «Do it yourself» for around Sfr. 550.—. (Last year's model still available at Sfr. 450.—!) whereby one should be prepared to pay an additional Sfr. 35.— for a suitable freewheel (hinterer Kranz) because as they stand, these bicycles are rather highgeared for pleasure cycling; also Sfr. 30.— will buy a «Sun Tour» Cyclone gear mechanism which is much better than the rather poor quality Campagnolo steel gear fitted as standard.

This results in a price around Sfr. 610.— for a first class racing cycle with light alloy cranks and accessories.

The type (2) buyers (touring) are recommended to go to a good dealer such as Weros in Glattbrugg, who will be able to offer several variants from around Sfr. 500.— to over Sfr. 1500.— depending upon pocket capacity! Unless you are really keen on cycling, however, I wouldn't recommend you to spend a lot of money on your first machine, as long as it fills your requirements.

For small alterations such as fitting a new gear or freewheel, you are welcome to visit my small workshop in Winkel where we do most jobs for the price of a beer!

«Radler» (Fach 1228)



## 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**

## Ein Pilger kommt selten allein, aber...

Memories of a Balair Flight: The Hadj.

After six hours of the usual shambles at Jeddah, waiting for our Hadj group to board and complete the red tape, we eventually taxied out after midnight.

Half way down the taxiway we sighted a target, slow-moving, from right to left. This turned out to be a dark female Hadji, bundle on the head, kettle in the hand. She was completely unalarmed by the lighted monster bearing down on her. (I expect it is not so easy to break into a trot in her state). After stopping and waiting we saw her heading off East at the same pace, towards the active runway. Apparently she had decided that it was quicker to walk home. We notified the tower of what we had seen. Soon after, cries of alarm were heard from the crew of the landing LTU Tristar, who had just missed the target on the runway still heading East. As if to make up for this narrow escape, one of our Souls on Board departed upwards soon after takeoff. At least he had a flying start.

Allah be praised!

(From a report by A. T. A.)

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)

## Man sollte...

- wenn die Aeropers nicht von sich aus der Kapers das Stimmrecht bzw. der neuen DC-9 FDRs einräumt, die Wörter «Kollegialität» und «Solidarität» (endlich) aus dem Aeropers-Vokabular streichen! N.v.D.
- die Einfahrtsstrasse zum Parkhaus E direkt zum Dach führen da nur dort Parkplätze für Besatzungen vorhanden sind. W. M.
- der Stationsleitung Teheran zu ihrer detaillierten und gut gebrachten crew information gratulieren. F. D.
- nicht, aber man könnte jetzt werweisen, was nach den Bart ab, Haar kurz, Hut auf dem Kopf, Crewbag-Sticker, Uniformschuhe und Swiss-air-Crewbag-Aktionen als Nächstes kommt.



- auf keinen Fall die Heraufsetzung des Pensionsalters mit dem Geburtstag gewisser Herren in Verbindung bringen. Wer das täte, wäre sicher nicht geeignet bis 57 zu fliegen. B. v. T.



# Hapimag

## **FERIEN ALS HAPIMAG-AKTIONÄR**

### **Jahr für Jahr Ferien**

für 2–6 Personen während durchschnittlich 2 Wochen (je nach Saison) mit einem einmaligen Kapitalaufwand von Fr. 6 000.— + Nebenkosten.

### **Ihr Vorteil**

Als HAPIMAG-Aktionär haben Sie das Recht, in über 850 komfortablen Apartments und Bungalows in 9 europäischen Ländern **mietfreie Ferien** zu verbringen.

### **HAPIMAG-Aktien**

gelten unbegrenzt und gewähren die freie Wahl des Ferienortes, der Ferienzeit und der Grösse des Apartments. Das Wohnrecht ist frei übertragbar, kann angespart und auch im voraus bezogen werden.

### **Ferien-Service**

Umfassende Information durch 200-seitigen Katalog, Hauszeitschrift HOLIDAY und regelmässige Aktionärsbriefe. Ferienbuchungen mit eigener Computeranlage. Eigene, geschulte Verwalter am Ferienziel. Reiche Sport- und Freizeiteinrichtungen und viele weitere Leistungen.

### **HAPIMAG**

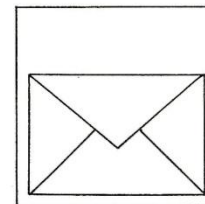
Eine schweizerische Aktiengesellschaft, gegründet 1963. Bilanzsumme Fr. 54 014 000.—, Immobilien-Buchwert Fr. 45 763 000.—. Kurzfristig überbaubare Landreserven für ca. 150 weitere Apartments. Aktionärsfamilien aus 24 Ländern. Jede HAPIMAG-Aktie ist durch Immobilienbesitz gesichert.

**HAPIMAG-Ferien: einmal kaufen — nie mehr mieten.**

Verlangen Sie Ihre Informationsmappe:

HAPIMAG AG, Informationsdienst  
Zugerstrasse 53, CH-6340 Baar  
Telefon 042/31 23 33, Telex 78811

## **Briefe an die rundschau**



### **FDR: combien ou comment?**

A l'heure où notre commission d'engagement va se réunir pour mettre au point de nouvelles réglementations de travail, certaines considérations prennent de l'importance!

Le temps est passé où l'heure de vol utilisée seule comme unité suffisait à dimensionner le travail aérien. Le rythme actuel d'une opération jet en Europe demande d'intégrer certains marges vis-à-vis de la valeur maximum, et de tenir plus compte de facteurs tels que secteur, nombre de vols, contrainte physique et psychique etc.

Ces valeurs maximums considérées comme exceptionnelles il y a une dizaine d'années, sont devenues opérationnellement habituelles. Notre employeur, profitant du manque de cohésion de notre groupement, s'est lancé dans une dangereuse escalade de l'utilisation du personnel volant.

Nous devons absolument mettre au point une **forme de travail idéale opérationnelle** comportant certaines réserves, à partir de laquelle seront fixés des maximums exceptionnels.

L'allure financière de notre entreprise permet de mettre au **premier plan** l'importance du **facteur humain**, car cela risque de coûter quelque chose. Il y va peut-être de notre santé!

La quantité de concessions auxquelles nous avons toujours été prêts doit être réduite, afin de présenter, à la fin de la seconde période d'essai 1977, un programme clair, **avantageux** et indiscutable.

G. Grieb

### **FDR: How much, or how?**

At a time when our «EK» meets together in order to work out new FDRs some considerations seem important:

The time is over when the «flying hours» alone were good enough to give a dimension to flying work. The actual rhythm of a European jet operation needs to integrate some **margins** against the maximum values and to give more weight to factors like sector, number of flights, physical and psychical stress and so on. The maximum values, considered exceptional 10 years ago, have become usual and operational. Taking advantage of our lack of cohesion our employer has made during recent years a dangerous escalation in using flying personnel.

We have to **draw back** and find out an **ideal operational form of work** in which margins will be included and only then fix up exceptional maxima.

The financial situation of our firm permits us to give priority to the **human factor** first of all, for it will cost something. It could even be a matter of health! The quantity of **concessions** which we were always ready to make has to be reduced; only in this way will we be able to present at the end of the second test period 1977 a programme which will be really **advantageous** and clear.

G. Grieb

---

The Editor  
Aeropers **rundschau**

Dear sir,

Are our members putting economy before safety? Recently I'm starting to believe so. Of course, we are so used to take off on rwy 28 that we forget the first part of FOM 2.4.6.210 and only think about noise-abatement. Still, several times now we have proved that the runway is too short.

But that our members disregard FOM 3.7.2.214 has scared me properly! A few days ago I observed a thunderstorm on the radar giving a spot of 10 x 15 NM. In «contour»-mode there remained a thin silver lining, indicating extreme severity of the storm.

This Cb moved over Kloten airport and withdrew in about 15–20 minutes. In other words, 20 minutes holding was needed to avoid this weather. And it was rough weather, I can tell you. Within a few minutes the platform was covered by at least 1 cm of water, there was quite some lightning-activity, the wind veered to all points of the compass and a Met-officer told me there had been gusts over 50 knots during that period.

Would you believe it, it is however true, but landings were in progress during this time! I heard that some aircraft declared short of fuel and continued to ZRH. May be we should save the people the trouble and print for them FOM 3.7.2.214.

**Delay the approach or divert to an alternate aerodrome rather than attempt to penetrate a severe thunderstorm in a letdown area.**

Let's keep the name Swissair free of blame, even if it costs a few Francs! An accident costs more!

J. W. Elfring

## 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

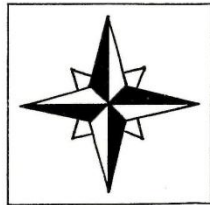
TONI HAGNAUER

Schaffhauserstrasse 520

8052 Zürich

Telefon 01/51 70 06

## Crew Globetrotter



### Tennis in Karachi

Ganz in der Nähe des Hotels befindet sich ein Tennisplatz der «for Swissair only» zur Verfügung steht. Der Zustand entspricht zwar nicht mehr ganz schweizerischem Standard, doch spielt dies in Karachi keine allzu grosse Rolle. Ein Tennislehrer steht ebenfalls zur Verfügung (sehr geeignet auch für Anfänger). Der Platz wird anscheinend nur wenig benützt trotz der günstigen Preise.

Die Stunde kostet Rup. 10.—, der Eintritt Rup. 22.— gültig für 30 Tage. Spielen kann man von morgens um 7 Uhr bis abends um 19 Uhr. Zuständig sind die beiden Tennislehrer Mr. Nasar und dessen Sohn Hammed, die im Muslim Gymtchana Club zu treffen sind (Privatclub, in Richtung Hotel Metropol, linke Strassenseite). Tennisrackets und Bespannungen sind dort übrigens zu vorteilhaften Preisen erhältlich.

17. Juli 1977 E. Meier

**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



## From other publications



### From «The Daily Telegraph», Friday, July 29, 1977

It was a record year for British Airways. Passengers and cargo was up 11 p.c. last year and the turnover of the airline exceeded £1,000 million for the first time up £332 million on last year to £1,248 million. Return on this net asset was 16,4 p.c. up from 1,7 p.c. last year.

British Airways paid the Treasury a dividend of £11 million on public dividend capital. None was paid the previous year and Sir Frank claimed «the results compare very favourably with those of our foreign competitors.»

Over the next 20 years it is estimated British Airways will have to buy new aircraft to the value of £2,000 million to stay competitive.

Concorde lost the airline £8,500,000 during the year and is unlikely to make money unless it can be used more. Mr. Gordon Davidson, director of Concorde operations, said £6 million of the loss was caused by New York's refusal to allow the plane to land there.

He felt that Concorde could be into New York by September if, as seems probable, the American Appeal Court rules in its favour and the Superior Court does not impose restrictions pending hearings of further appeals.

But British Airways planned to fly the plane eastwards if routes to the West were blocked. Singapore was possible this year and perhaps Australia next.

British Airways have enough Concorde and would not buy any more.

Zu verkaufen

an schönem, ruhigem Südhang, an unverbau-  
barer Lage in der Gemeinde Islikon TG,  
freistehendes

## Einfamilienhaus (Bungalow)

Grosse 5½ Zimmer, gedeckter Sitzplatz,  
Doppelgarage, moderster Komfort, ca. 20 Auto-  
minuten bis Kloten, Ausbaumwünsche können  
noch berücksichtigt werden.

Bezugstermin

Herbst 1977

Preis

ca. Fr. 345 000.—

Interessenten melden sich bei W. Brüni,  
Bannegg, 9506 Lommis, Telefon 054/9 72 33

Rosengartenstrasse 5  
8037 Zürich  
Postfach  
Telefon 01/44 47 44

**Wettlin Druck**  
**Druck**

Drucksachen  
massgeschneidert  
termingerech

## Organisation des Vorstandes

**Präsident:** H. Hürzeler Fach 17  
**Vizepräsidenten:** U. Baier Fach 370  
E. Heiz Fach 90

Ressort	Verantwortlicher	Stellvertreter	
Information und Administration Einsatzfragen	Sekretariat F. Schmutz	Fach 333	U. Marx Fach 1307 M. Cross, Langstr. Fach 260 B. Läderach, Kurzstr. Fach 130 U. Baier Fach 370 H. Ehrensperger Fach 1322
Schulfragen/Seniorität	W. Grütter	Fach 391	U. Baier Fach 1443
Versicherungen/VEF/APKK	K. Rutishauser	Fach 159	E. Bruinsma Fach 1322
Finanzen	F. Marchesi	Fach 1490	Sekretariat Fach 90
Ausländerfragen	M. Cross	Fach 260	H. Ehrensperger Fach 1448
Dachverband	U. Baier	Fach 370	E. Heiz Fach 90
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely	Fach 200	E. Heiz Fach 1448
Security	H. Sauter	Fach 1448	F. Marchesi Fach 1490
Flight Safety	E. Heiz	Fach 90	M. Bethge Fach 845
Copiloten	B. Läderach	Fach 130	
Navigatoren	F. Schmutz	Fach 333	

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

**VEF-Stiftungsratsmitglieder**  
K. Rutishauser, H. Ehrensperger,  
A. Huggenberger, H. Wiederkehr

**Einsatzkommission**  
Hauptvorsitz: H. Hürzeler  
Vorsitzende: F. Schmutz, M. Cross

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

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

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

**Aeropers-Delegation im Dachverband**  
Präsident: H. Hürzeler  
U. Baier, H. Ehrensperger

**DC-3:** E. Heusser (Typenchef)  
K. Kuratli, K. Lichtenstein

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

**Salärkommission**  
Vorsitz: E. Fischli  
W. Grütter (Stellvertreter)  
P. Bircher, K. Bürki, G. Fritschi

**IFALPA/EUROPILOTE-Kommission**  
L. Zsindely (IFALPA-Director)  
T. Patch, E. Heiz, E. Heusser, H. Sauter,  
J. Sterndale, F. Woodtly

**Romands**  
M. Baudat, M. Decoppet, F. Dyens

**Eidg. Luftfahrtkommission**  
E. Heiz

**OASF-Kommission**  
Präsident: E. Bruinsma  
M. Cross, J. Harrington, L. Idle,  
J. van Scherpenzeel

**Eidg. Flugsicherungskommission**  
E. Heiz, D. Friolet (Stellvertreter)

**Kontrollstelle**  
Neutra Treuhand AG, Zürich

**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

**Stimmzähler**  
H. Hofmann