

1.1.

Aeropers Rundschau

7. Jahrgang

Nr. 74

Dezember 1960

Robert Loosli †	2
Liebe Mitglieder	3
115 Jahre später	5
Leider kein Einzelfall	7
Nachwort der Redaktion	9
Stars and Stripes	9
Mitteilungen des Sekretärs	10
DC-8 und Caravelle Fragebogen 2014	10

Beilagen:

- SE-210 Fragebogen
- DC-8 Fragebogen
- Fragebogen des Sekretärs

Redaktion:

Cpt. M. Bayer
 Cpt. R. Schilliger
 Dr. P. Hunziker

Druck und Versand:

Sekretariat, Flughafen, Bürotrakt B, 215
 Telefon: 84 76 61, intern 2337

ROBERT LOOSLI †
1. Dezember 1960



Ansprache bei der Beerdigung

Im Namen der Direktion der Swissair und im Namen des Fliegenden Personals möchte ich Ihnen Frau Loosli; den Eltern und allen Angehörigen unser tiefstes Beileid ausdrücken über den schweren Verlust, der Sie betroffen hat.

Die Swissair hat ein pflichtbewusstes, treues Mitglied ihres Fliegenden Personals verloren - und wir Navigatoren einen lieben Kamaraden, der sich durch sein bescheidenes, ruhiges Auftreten und seinem Humor viele Freunde erworben hat.

Als es galt, in den Jahren nach dem Krieg eine neue Berufsgattung für die Swissair zu bilden, nämlich diejenige der Navigatoren, war Robert unter den ersten Wenigen, die diesen anspruchsvollen Beruf ausüben durften.

Von seinen Leistungen, die er in den langen, einsamen Stunden zwischen Wasser und Himmel vollbrachte, hat er nie grosses Aufheben gemacht. Mit seinem navigatorischen Geschick leitete er viele tausend Passagiere sicher über die Wogen der Meere. Die Sterne, die ihm damals den Weg zeigten, werden auch heute über seinem neuen Wege leuchten.

Im heutigen Zeitalter der rasend schnell vorwärts schreitenden Technik ist ein Verlust, wie er uns durch das plötzliche Weggehen von Robert Loosli verursacht wurde, doppelt schmerzlich. Er hat uns immer wieder durch sein Wesen gezeigt, dass Güte und Verständnis für die Mitmenschen über aller Technik stehen.

Wir vermissen Robert sehr und werden ihm ein treues Andenken bewahren.

J. Würsch, Navigator

A E R O P E R S - R U N D S C H A U

Offizielles Organ der
Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die AEROPERS-RUNDSCHAU das offizielle Organ der AEROPERS darstellt, spiegeln die in den einzelnen Artikeln zu Tage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes wieder.

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

ROBERT LOOSLI †

Leider, leider hat der Tod schon wieder eine empfindliche Lücke in unsere Reihen gerissen.- Robert Loosli haben wir im Cockpit unserer Langstreckenflüge immer gern gehabt. In seiner zuverlässigen und gründlichen Art, mit der er der Navigation oblag, war er uns immer ein sicherer Lotse über die Meere hinweg, und wenn ab und zu in heftigen Böen das Flugzeug gar arg geschüttelt wurde, trug Röbi durch seine rasche und stille Arbeit dazu bei, Ruhe zu bewahren.

Wir werden das Andenken an unseren lieben Kameraden, Robert Loosli, in Ehren behalten.

sig. H.R. Christen

Liebe Mitglieder,

die Suche nach dem neuen Präsidenten ist, wie erwartet, nicht einfach, und bis jetzt ist der Vorstand nicht in der Lage, Ihnen einen Einheitsvorschlag zu präsentieren. Es hat in der AEROPERS wohl viele fähige Köpfe, die sich aber wegen diverser Motive (Funktionär, Gründe privater Natur) nicht für dieses schwere und würdevolle Amt hergeben wollen oder können.- Immerhin ist unabhängig von der Pendenz des neuen Präsidenten der Vorstand bestrebt, den neuen Vorstand auf die gemäss Statuten höchste Mitgliederzahl zu bringen, um bei jeder zukünftigen Vorstandssitzung im Durchschnitt mehr Leute präsent zu haben, damit garantierend, dass Vorstandsbeschlüsse einen festeren und breiteren Background haben.

Neuaufnahmen

Der Vorstand hat

Herrn W. Busenhart,
Pilot

einstimmig in die AEROPERS aufgenommen und heisst ihn in unserer Vereinigung willkommen.

Deplacementreduktion

Kürzlich wurde der Vorstand durch Herrn E. Koch, Chef Betriebswirtschaftsdienst, und Herrn H. Suter, Chef Pers.Abt.Dept.III, über die gespannte Finanzlage der Swissair orientiert. Die interessanten Ausführungen liessen erkennen, dass nun offensichtlich sehr viel getan wird, um die ständig anwachsenden immensen Auslagen besser unter Kontrolle zu bringen.

Im Zuge des Sparens wurde nun aber in dieser Orientierung vorgeschlagen, das Deplacement des fliegenden Personals um einige Prozente (etwas mehr als 5) zu kürzen und die anfallenden Hotelkosten zu senken.

Im Vorstand und, wie wir uns mittels Querschnittsfragen durch alle Crews hindurch, Funktionäre miteingeschlossen, überzeugen konnten, auch bei den Mitgliedern stösst dieser Vorschlag, was die direkte Reduktion des Deplacements anbelangt, auf heftigen Widerstand. Und zwar nicht, weil wir diesen relativ kleinen Betrag nicht verschmerzen könnten, sondern weil im ganzen Sparprogramm das fliegende Personal die einzige Personalkategorie darstellt, von der ein persönliches Opfer verlangt wird. Nur wir sollen also einen direkten Sparbatzen leisten, obwohl uns natürlich bewusst ist, dass wir diejenigen sind, welche neben anderen zu der nächstjährigen Mehrproduktion wesentlich beizutragen haben.

Des weiteren sind wir uns ebenfalls bewusst, die Einsatzrichtlinien in gewissen Belangen unserer SWISSAIR zuliebe fast ein wenig zu large gesteckt zu haben. Dies, getragen vom Wunsche, unsererseits das Möglichste zu einer guten Wirtschaftlichkeit beizutragen.- Der Vorschlag entbehrt zudem nicht einer gewissen Ironie, indem ausgerechnet die Besatzungen, die ohnehin am meisten von zuhause fort sind, am stärksten zum Sparen beizutragen hätten....

Andererseits haben wir uns, was die Senkung der Hotelkosten anbelangt, selbstverständlich dazu bereiterklärt, entsprechende Aenderungsvorschläge der SWISSAIR entgegenzunehmen, um diese dann im gegenseitigen Einvernehmen gemäss FOM 2.1.3. Ziff. 114 zu prüfen. Dabei sollen allerdings die in den beiden vergangenen Vertragsverhandlungen herausgeschälten und beidseitig anerkannten Kriterien bezüglich Hotelunterkunft nicht tangiert werden, d.h. also die Zuweisung von Einzeltimmern in möglichst ruhigen und zentral gelegenen standesgemässen Hotels.

Der Vorstand wie auch ich wünschen Ihnen ein fröhliches Weihnachtsfest und ein gutes 1961.

Mit freundlichen Grüßen
sig. H.R. Christen

Und wenn vielleicht in hundert Jahren
 Ein Luftschiff hoch mit Griechenwein
 Durchs Morgenrot käm hergefahren -
 Wer möchte da nicht Fährmann sein?

Dann bög ich mich, ein seliger Zecher,
 Wohl über Bord, von Kränzen schwer,
 Und gösse langsam meinen Becher
 Hinab in das verlass'ne Meer.

Gottfried Keller 1845

115 JAHRE SPÄTER.....

Flug SR 332 Zürich-Athen-Tel Aviv. Es ist Sonntag. Das merkt man schon auf der Anfahrt zum Flughafen. Früher fuhr das Schweizer Volk am Tage des Herrn Richtung Einsiedeln oder an eine andere geheiligte Stätte. Heute wallfahrtet man mit Kind und Kegel nach Kloten. Ob wir wohl langsam degenerieren? - Davon bin ich restlos überzeugt als ich meinen Wagen parkiere. Mit Hilfe eines Gummi-knüppel-bewaffneten Briefträgers wird zuerst ein "Deux Chevaux" um sieben Zentimeter nach rechts gerückt. Mit schleifender Kuppelung, vor- und rückwärtsfahrend, erkämpfe ich mir mit Millimeterarbeit den reservierten Standplatz. Trotzdem der Kampf ohne Blechschaden ablief, sind die Nerven bereits angegriffen.

Doch auf der Meteo verspricht man uns einen geruhsamen Flug nach dem mittleren Osten. Auf der Wetterkarte liegen über den Alpen und dem ganzen Raume des Mittelmeers, lässig (oder fahrlässig!) hingeworfen die Worte "No Wx". Die "forecast" von Athen und dem Alternate Saloniki wird uns schriftlich mit "Sky clear" angegeben.- Wer möchte da nicht Fährmann sein? -

Der Dispatch meldet uns die Caravelle pumps-voll, mit anderen Worten, wir können nur das absolute Minimum an Petrol mitnehmen. Dank dem, dass uns der Zürcher Radar zu einem "direct climb out" verholfen hatte, meldet mir mein Co-Pilot über Brindisi 700 kg erspraten Petrol. Ich quittierte seine Meldung mit dem stolzen Spruch: "Mier Schyzer und Grieche, was sind mier für Sieche." Im Geiste sehe ich, wie wir Piloten mithelfen, Betriebskosten zu senken. Drei Minuten später allerdings, beginnen wir im Cockpit, an den Griechen zu zweifeln. Athen meldet jetzt plötzlich ziemliche Bewölkung und leichten Regen, Saloniki sogar Gewitter und "Showers." Ueber Araxos bauen sich die ersten Cb's in den so "clear" vorhergesagten "Sky". Im Absinken umfliegen wir mit Bewilligung von Athenai Control den Korinthos Beacon etwas südlich und erhalten eine Clearance nach Kavouri Flight Level 140. Auf Flight Level 120 mit ETA 1 Minute vor uns, meldet sich ein BEA Comet "in thunderstorms and heavy showers". Bis jetzt war ich immer etwas skeptisch eingestellt gegenüber den Radio Failure Procedures. Ueber dem Kavouri Beacon wird diese Sache erstmals Wirklichkeit. Athenai ruft den Golf Mike Charly immer aufgeregter und lauter. Er aber bleibt stumm. Auf 15'000 ft versucht eine Cara-mia der Air-France Descent Clearance zu erhalten. Indessen strahlt die Athener Control Radio failure des Cometen aus. Wir sind also eingeklemmt zwischen den beiden Höhen. Auf dem Radarschirm wimmelt die ganze Gegend von Cb Echos.

Erstaunlicherweise ist aber die Turbulenz mit Holding-Speed absolut erträglich. Unangenehm sind nur die Blitze, die unsern Kahn umzucken und wie Kanonenschüsse einschlagen. Einmal mehr vertrauen wir auf die Käfig-Theorie von Mr. Faraday. Dank der Zweimann-Crew herrscht absolute Stille im Cockpit. Nur das Ticken der Fuel-Totalizers zerrt langsam an den Nerven. Die stolz gesparten 700 kg Petrol werden von unseren seligen Zechern, den beiden Avons, einfach aufgesoffen. Der Co-Pilot und ich, beide einen sündhaft teuren Jeppesen Computer in der Hand, rechnen dauernd und beschäftigen uns nebst dem Fliegen mit replanning. Als auch die 500 kg Inflight Reserve in den durstigen Kehlen unserer Triebwerke verschwunden sind, erhalten wir genau nach 35 Minuten Holding die Meldung: " The Comet has landed, you arre clearrrred to approach, you arre numberrr onc. " Ueber den Bungalows der Glyfada Beach, wo unseren Middle East Besatzungen ja immer die Sonne scheint, bekommen wir die Piste in Sicht.

Da der ganze Platz überschwemmt ist, wird der Start nach Tel Aviv um eine Stunde verschoben. Wie sich nun herausstellt, wurden die VHF CCM Geräte des Cometen durch Blitzschlag unbrauchbar. Jetzt aber kommt die Höhe.- Einer allein würde es kaum glauben. Wir sind aber zu zweit im Cockpit und schauen einander mit der ganzen Verzweiflung von Piloten des Jet-Age's an. Als wir unsere Reiseflughöhe Richtung Tel Aviv bereits wieder im schönen Wetter erreicht haben, sendet Athenai Control zum ersten Mal eine Gewitterwarnung für ganz Griechenland in den Aether.

Gottfried Keller hat sich das Leben eines Fährmannes der Luftschifferei sicher einfacher vorgestellt. Bestimmt hatte er seine geniale Vision auf einem nächtlichen Heimgang von der Oepfelhammer im damals noch ruhigen Niederdorf.

Der routinemässige Heimflug verlief eher im Sinne von Kellers Vision. Zudem hatte ich jetzt sogar Griechenwein in meinem Koffer. Der Alcohol Rule wegen konnte ich die Flasche Mont Ambelos 1953 erst zuhause auf dem Balkon entkorken. Nach dem dritten Glase sah ich die ganze Meteo-Organisation noch schwärzer. Das vierte Glas goss ich langsam hinab in das verlassene Meer- das sich in nüchternem Zustande als Hinzens Gartensitzplatz entpuppte.

Schi.

STATUTENABSTIMMUNG

HABEN SIE SCHON GESTIMMT?

Middle East Caravelle-Flug. "Fasten Seat Belt" erlischt. Sofort bahnt sich ein First Class FREE-Passagier rücksichtslos einen Weg nach vorne in die Gallay und dann weiter bis vor die Cockpit-Türe. Verwundert aber höflich fragt ihn der Purser nach seinem Anliegen.

Darauf mustert unser Passagier den Steward vom Scheitel bis zur Sohle. "Was, sie wissen nicht, wen sie vor sich haben! Hier meine Karte. Mich sollte man zwar kennen! Was sagen sie jetzt? Darf ich mir nun diese Galley einmal näher anschauen, oder darf ich nicht?"

He, he; schütteln die aber da vorne! Haben den Radar wohl wieder abgestellt. Wer ist überhaupt der Chauffeur? Ah, der.

Sagen sie, Purser, ist das hier jetzt die Kaffee-Maschine? Espresso? Nein, sagen sie? Doch, das ist eine Espresso-Maschine. Ihr wisst nicht einmal Bescheid über das teure Material, das wir euch in die Hände geben.

Purser, haben sie ihre Ferien schon gehabt? der braunen Farbe nach schon; und auch sonst sehen sie so ausgeruht drein. Ihr habt natürlich auch nicht allzuviel zu tun. So sechzig Stunden im Monat, schätze ich? Ja, soviel krampft unsereines pro Woche!

Entschuldigung, Fräulein, hab' ich sie gestupft? Sie sind aber kitzelig! man merkt, dass sie noch keinen Schatz haben. Stimmts? Ha,ha, ha!

Übrigens, ganz im Vertrauen, ich muss über jedes von euch einen Bericht abgeben. Ihr habt's also in den Händen! Purser, geben sie mir doch rasch einen Whisky, ja Scotch.

Sehen sie die Dame dort hinten, in der vierten Reihe links, nein in Flugrichtung links, ja die blaue. Die reist mit mir. Bringen sie ihr doch schnell einen Manhattan. Und vielleicht zwei drei Pralinés; die hat sie nämlich so gern.

Wie schnell ist eigentlich ein Caravelle? Gegen achthundert Kilometer, glauben sie. Da sind sie schön falsch gewickelt; der macht glatte tausend Sachen pro Stunde!

Wie heisst der Berg da unten, der spitzige rechts. Sie glauben Tödi? Niemals, das muss entweder der grosse Mythen oder der Titlis sein. Da kenne ich mich nämlich aus; Alpenclub, wissen sie.

Geben sie mir doch noch einen Martini. Dry? Nein danke, im Moment nur einen.

Habt ihr übrigens auch Kopfweg-Tabletten an Bord? Sie können mir dann gleich das ganze Schächtelchen mitgeben. Wird sie wohl nicht reuen, oder? das fehlte noch; wenn man bedenkt, dass ich der Firma allein in den nächsten vierzehn Tagen zweihunderttausend Franken reinbringe. Da staunt ihr, hä!

Sie Fräulein, wie war schon ihr Name? Ah, ja. Jetzt, wo wir einen kurzen Moment alleine sind, kann ich's ja sagen. Sie haben ein Gesicht wie die Garbo! In welchem Hotel übernachten Sie eigentlich? So, typisches Mittelklasse-Hotel - aber für euch Crew sicher ganz nett. Ich muss natürlich ins Palace; Sie verstehen, in meiner Position. Sie, Ihnen schreib' ich dann einen prima Rapport! Uebri-gens, kennen Sie das Palace? Wenn Sie Lust haben, kommen Sie doch einmal vorbei, vielleicht zum Diner. Was, Sie haben plötzlich heiss? Die Brüder da vorne geben sich aber auch keine grosse Mühe mit der Kabinen-Temperatur!

Ah, da kommt ja unser Purser wieder. Ich muss jetzt leider noch rasch ins Cockpit. Keine Angst, ich komme gleich wieder. Muss nur mal schnell nachschauen, ob vorne alles in Butter ist. Was, zuerst den Captain fragen, wollen Sie, ob ich nach vorne dürfe? Sie spassen wohl! So fragen Sie halt!

Ich soll schnell kommen. Na, sehen Sie, junger Mann! Tschau Garböli!

Guten Abend, Herr Kapitän. So, wie geht's immer? Fahren Sie jetzt mit dem Autopiloten?

Ich mache heute meine dreihunderdste Flugstunde. Ja, meistens nach New York. Die will ich natürlich begiessen! Ich muss es dann noch dem Purser sagen, wegen dem Champagner.

Wie lange sind Sie jetzt auch schon dabei, Herr Kapitän? Ah, doch schon. Ja, das merkt man aber auch. Ich war kürzlich mit einem jüngeren Kommandanten; da hat's dann auch wesentlich mehr geschüttelt.

Hinten in der Kabine hingegen habe ich schon bessere, ich meine flüssigere, Arbeit gesehen. Ausgenommen die kleine schwarze Hostess, die mit dem Engelsgesicht. Die arbeitet ausgezeichnet.

Reden Sie jetzt schon mit Athen? Ah, noch nicht. Aber das Wetter ist doch gut in Athen, oder?

Im Moment habt Sie eigentlich gar nicht so viel zu tun. Diesen Göpel könnte man sicher mit nur einem Piloten fliegen. Was, der Caravelle sei kein Göpel. Hm, also Entschuldigung. Habe gemeint, das sei Fliegersprache. Da kenn' ich mich nämlich sonst schon ziemlich aus.

Was, ich muss schon wieder zurück in die Kabine?! Ja, gut; ich wollte sowieso gerade gehen. See you, Gentlemen! "

Leider eben kein Einzelfall. Kommentar eigentlich überflüssig. Wer sich so aufspielen will, ist sicher kein " allzu hohes Tier "; jene haben dies nämlich weder nötig, noch würden Sie es sonst tun. So führen sich mittlere bis kleine Bünzli auf.

Wenn im Zusammenhang mit mehr oder weniger wichtigen Reisen solcher Herren schon Rapporte erstellt werden müssen, dann am besten über das Benehmen dieser Wichtigtuer selbst.

NACHWORT DER REDAKTION

Liebe Mitglieder,

aufgrund unserer Ankündigung in der letzten Rundschau, dass wir beabsichtigten, in Zukunft jede Rundschau einem gewissen Sachgebiet zu widmen, sind uns unter positiven auch kritische Kommentare zu Ohren gekommen, insbesondere, weil mit dieser Neuerung die Gefahr bestehe, dass unsere Rundschau zum Fachorgan werde.

Wir möchten betonen, dass wir dies keinesfalls anstreben; die Absicht ist lediglich, beim Vorliegen mehrerer Artikel die wesensverwandten zusammen in einer Ausgabe zu bringen und zudem - dies war eigentlich der Hauptgrund - hoffen wir, Sie, liebe Mitglieder, so zur vermehrten Mitarbeit anzuregen.

Deshalb, nüt für unguet!

Wir wünschen Ihnen allen fröhliche Weihnachten und ein recht gutes neues Jahr.

60 YEARS Die Redaktion

STARS AND STRIPES !

Das neue Gradabzeichen-Reglement scheint da und dort hitzige Diskussionen hervorzurufen. Bei einem solchen Gespräch fiel folgender Verbesserungsvorschlag:

Allen Kommandanten, die sich mit drei Streifen nicht wohl fühlen, sei zum Dank für ihre Initiative eine goldene Uniform mit vier blauen Streifen zu schenken!

STATUTENABSTIMMUNG

HABEN SIE SCHON GESTIMMT ?

MITTEILUNGEN DES SEKRETÄRS

1. Schon verschiedentlich wurden Vorstandsmitglieder oder ich angefragt, ob nicht im Schosse der AEROPERS vermehrte Kollektivabschlüsse getätigt werden könnten. Um nun einen Anfang zu machen, möchte ich Sie bitten, den dieser Rundschau beigehefteten Fragebogen auszufüllen und mir bis spätestens Ende Januar zukommen zu lassen.

Dieser Fragebogen ist für Sie nicht verbindlich, doch muss ich mich, sofern die Rundfrage ein bestehendes Bedürfnis aufzeigt, insofern auf die gemachten Angaben stützen können, als ich sie zur Bestimmung der Grössenordnung benötige.

2. Von Weihnachten bis zum 5. Januar 1961 bleibt das Sekretariat geschlossen, da ich mich in den Ferein befinden werde.
3. Ich möchte Ihnen an dieser Stelle für das mir während meines ersten Jahres in der AEROPERS entgegengebrachte Vertrauen und Verständnis danken und wünsche Ihnen allen fröhliche Weihnachten und einen guten Uebergang ins neue Jahr.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. P. Hunziker

DC-8 UND CARAVELLE FRAGEBOGEN

Am 31. März 1961 geht die Einführungsperiode für Jet-Flugzeuge zu Ende. Die AEROPERS hat bis zu diesem Zeitpunkt zu der Jet-Fliegerei und den Einsatzrichtlinien Stellung zu nehmen. Wir bitten alle entsprechenden Piloten und Navigatoren, die Fragen möglichst objektiv zu beantworten und den Fragebogen sowie zusätzliche Anträge und Anregungen, nicht zuletzt in Ihrem eigenen Interesse, bis zum 15. Januar 1961 an das Sekretariat der AEROPERS einzusenden.

Besten Dank zum voraus.

Mit freundlichen Grüssen

H.R. Christen R. Meier F. Schreiber

(Zutreffendes unterstreichen)

1. Kann Ihrer Ansicht nach die bestehende Policy - zwei Piloten auf Caravelle - bestehen bleiben?
Ja / nein
2. Wenn nein, Ihr Gegenvorschlag?
3. Erachten Sie die gegenwärtigen Block- und Duty- Time- Limitations (9 Stunden Block, 12 Stunden Duty) als zu gross / richtig / zu klein / nicht im richtigen Verhältnis?
4. Erachten Sie eine Block- und Duty-Time-Limitation von 8 Stunden Block und 13 Stunden Duty-Time als richtig / vernünftiger / falsch?
5. Ihr Vorschlag?
6. Welche Differenz zwischen scheduled Block-arrival und -departure über die Mittags- oder Abendzeit erachten Sie als Minimum, um die Flugvorbereitung durchzuführen und eine leichte Mahlzeit einzunehmen?
1 $\frac{1}{4}$ / 1 $\frac{1}{2}$ / 13/4 / 2 Stunden ?
7. Erachten Sie eine Beschränkung der Landungen pro Tag als unnötig / wünschenswert / notwendig ?
8. Ihr Vorschlag?
9. Erachten Sie für den Nachtflug 700/701, an London 22.30, dep. 03.50 ein Hotelaufenthalt (mindestens 2 Stunden im Bett) als unbedingt notwendig / wünschenswert / unnötig ?
10. Weitere Vorschläge inbezug auf die Einsatzrichtlinien?
11. Vorschläge inbezug auf unbedingt notwendige technische Verbesserungen im Cockpit?

DC-8 FRAGEBOGEN

NAME:.....

(Zutreffendes unterstreichen)

- 1.1. Kann Ihrer Ansicht nach die bestehende Policy-2 Piloten auf DC-8 bestehen bleiben?
Ja / nein
- 1.2. Wenn nein, Ihr Gegenvorschlag.
- 1.3. Muss bei Flügen, bei welchen nach FOM 3 Piloten notwendig sind, der zusätzliche Pilot ein Captain oder ein Officer sein?
Ja / nein
- 1.4. Erachten Sie bei Flügen über Sta. Maria, in der Annahme, dass im nächsten Sommerflugplan täglich 1 Flug durchgeführt wird, das Auswechseln beider Piloten in Sta. Maria
 - a) bei Abflugzeit in der Schweiz am Vormittag als notwendig / wünschenswert / nicht notwendig?
 - b) Bei Abflugzeit in der Schweiz am Nachmittag als notwendig / wünschenswert / nicht notwendig?
- 1.5. Erachten Sie es als notwendig, dass die Navigatoren im Telefonieverkehr ausgebildet werden?
(Einsatz auf Westboundflügen nach Abschluss der navigatorischen Aufgaben zwecks Ueberwachung der Wetterentwicklung und Durchführung des Company-Traffics) ?
Ja / wünschenswert / nein
- 2.1. Sind Sie der Ansicht, dass im Durchschnitt eine NY-Rotation mit dem DC-8 gegenüber dem DC-7 anstrengender / gleich / weniger anstrengend ist ?
- 2.2. Erachten Sie das längere Tragen des Head-Set mit angehängter Maske als sehr mühsam / mühsam / kein Problem ?
- 2.3. Sollten Ihrer Ansicht nach dringende Anstrengungen unternommen werden, um durch vollständig neue Konstruktion der O2-Zuleitungen (z.B. dünnere Plastikröhrchen) und der Maske wesentliches Gewicht einzusparen?
Ja / wünschenswert / nein.
- 2.4. Finden Sie die Einnahme der Mahlzeiten im Arbeitssitz als zumutbar / knapp annehmbar / falsch?
- 2.5. Stimmen Sie dem Vorschlag zu, keine grossen Mahlzeiten mehr im Cockpit einzunehmen, sondern nur eine kleine Zwischenverpflegung, dafür aber auf Westboundflügen eine zusätzliche Entschädigung von 2 Dollar zwecks Einnahme eines Imbisses nach der Landung zu erhalten ?
Ja / nein
- 2.6. Ihr Vorschlag ?

- 3.1. Sind Sie der Ansicht, dass die Abflugzeit im Hinblick auf die psychische und physische Ermüdung gegen Ende des Fluges eine sehr grosse / grosse / kleine / keine Rolle spielt?
- 3.2. Erachten Sie im Speziellen die gegenwärtigen Abflugzeiten (basierend auf Winterflugplan 60/61) als

(Zutreffendes Feld mit * markieren)	ausserordentlich ungünstig	ungünstig	günstig
Zürich ab 09.00			
" " 14.35/15.45			
New York ab 18.25			
" " " 22.10			
" " " 00.10			

- 3.3. Erachten Sie die gegenwärtige max. Blockzeit für eine Normal-Crew (2 Pil., 1 Nav., 1 F/E) mit 10 h 30 als zu gross / an der oberen Grenze / richtig / zu klein ?
- 3.4. Sollte Ihrer Ansicht nach eine maximale Blockzeit in Abhängigkeit zur Startzeit gesetzt werden?
Ja / nein
- 3.5. Ihr Vorschlag ?
- 4.1. Wieviele NY-Rotationen erachten Sie als monatliche Normalleistung?
3 / 3½ / 4 / 4½ / 5
- 4.2. Wieviele NY-Rotationen erachten Sie als monatliche Maximalleistung?
4 / 4½ / 5 / 5½ / 6
- 4.3. Wieviele NY-Rotationen erachten Sie als drei-monatliche Maximalleistung?
10 / 11 / 12 / 13 / 14 / 15 / 16 / 17 / 18
- 4.4. Wieviele NY-Rotationen erachten Sie als jährliche Maximalleistung?

- 4.5. Wieviele Blockstunden sehen Sie als maximale Jahresleistung?
- 4.6. Ihre Anregung?
- 5.1. Welche Regelung ziehen Sie vor ?
Eine Nacht in NY / drei Tage frei in ZRH ?
Zwei Nächte in NY / zwei Tage in ZRH ?
- 5.2. Sollte Ihrer Ansicht nach eine Anzahl Rotationen pro Monat mit nur einer Nacht in NY festgelegt werden ?
Ja / wünschenswert / nein
- 5.3. Wenn ja, im Maximum pro Monat
2 mal / 3 mal / nicht zwei mal nacheinander
- 5.4. Erachten Sie eine minimale Aufenthaltszeit in NY in Ausnahmefällen mit 12 Stunden Ruhezeit und 17 Stunden Blockzeit als
Annehmbar / knapp zu verantworten / falsch
- 5.5. Ihr Vorschlag ?
- 6.1. Welche Reserveregelung ziehen Sie vor?
NAT - Reserve am Vortage eines Einsatzes?
Normale Reserve - ein Frei-Tag vor dem Einsatz?
- 6.2. Erachten Sie die bisherige Handhabung der advise-time durch das Crew-Control als
gut / genügend / falsch
- 6.3. Ihr Vorschlag ?
- 6.4. Innert welcher Zeit muss Ihres Erachtens nach erfolgtem telefonischem Anruf eingecheckt werden.
30 ' / 45' / 1 h / 1 $\frac{1}{4}$ h / 1 $\frac{1}{2}$ h
7. Weitere Vorschläge inbezug auf die Einsatzrichtlinien
8. Weitere Vorschläge inbezug auf unbedingt notwendige technische Verbesserungen im Cockpit.

FRAGEBOGEN DES SEKRETÄRS

NAME:

(Blockschrift)

I. Heizoel

1. Ich bin grundsätzlich am Bezug von Heizoel interessiert.
Ja / nein
2. Wenn ja, hätte ich ab nächsten Sommer einen Bedarf von..... kg.
3. Ich wünsche folgende Qualität.....
(spezial, leicht, etc.)
4. Ich bezahlte bis jetzt Fr..... pro 100kg.
5. Bemerkungen:

II. Versicherungen

1. Ich hätte gelegentlich / sofort / ab einem bestimmten Datum.....
..... Interesse an einer Versicherung.
Ja / nein
2. Wenn ja, welche Art? (gemischte Versicherungen mit Kapital-
rückzahlung, einfache Todesfallversicherung, eventuell in
Verbindung mit Invalidenrente, auszahlbar bis zum Alter von
etc.)
3. Höhe der gewünschten Versicherungssumme bzw. Jahresrente der
unter 2. genannten Versicherungsart? Fr.....
4. Bemerkungen:

Einzusenden bis zum 31. Januar 1961 an das Sekretariat der
AEROPERS, Postfach Zürich Flughafen.