



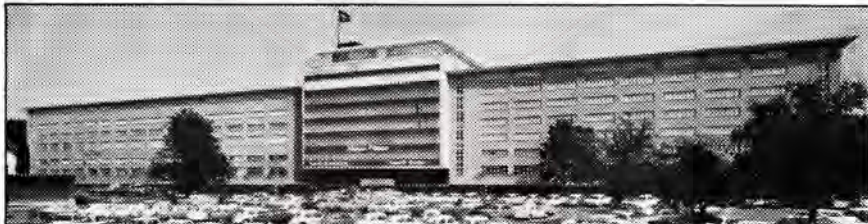
aeropers rundschau

September / Oktober 1969




Bekanntmachung

Wir danken den vielen Mitgliedern des fliegenden Personals der SWISSAIR für ihre jahrzehntelange Kundentreue und machen alle Möbel- und Teppichinteressenten erneut auf die **Einkaufsvergünstigungen** aufmerksam, die sie bei Möbel-Pfister geniessen.



**Europas grösste und schönste Wohnschau
erfüllt in jeder Stilrichtung und Preislage Ihre Wünsche!**

Unsere Spezialität: Vollständige Heimausstattung mit Möbeln, Teppichen, Vorhängen, Lampen, Dekors usw. Unser fortschrittliches Innenarchitekten-team berät auch Sie zu Ihrer vollen Zufriedenheit.

Jetzt auf der Autobahn
sofort in SUHR! 1000 



Achtung: Ausfahrt
AARAU benützen!

Gratisbenzin schon bei
Kauf ab Fr. 500.—

aeropers rundschau 162

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers und der FPAS darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung der Vorstände. Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt

	Seite
Redaktionelle Mitteilung	2
Liebe Rundschauleser	3
Liebe Mitglieder	6
Was uns beschäftigt	11
FPAS	15
Fligh duty regulations	18
Man sollte . . .	19
Boredom spurs pilots' «ailments»	21
Ferientips — eine neue Rubrik	24
The poor Co-pilot	25
Geschwindigkeitsbeschränkung aus der Vogelschau (Fortsetzung)	26
Night thoughts from Kew	29

Redaktionsschluss für die November/Dezember-Nummer: 8. November 1969

Redaktion:

Dr. W. Huber
H. Hürzeler
A. T. Atkins

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich-Flughof
Telefon 83 48 38 und 83 48 91

Druck und Verlag:

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

Redaktionelle Mitteilung

Auf Seite 1, gleich unter dem Titel «aeropers rundschau», steht zwischen Balken seit langem folgendes geschrieben:

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

Die offizielle Meinung des Vorstandes kommt lediglich in den Artikeln «Liebe Mitglieder» und «Was uns beschäftigt» zum Ausdruck, die bekanntlich von Präsident A. Sooder, resp. von unserem Sekretär Dr. W. Huber verfasst werden. **Alle andern Einsendungen** vertreten die rein persönliche Ansicht des jeweiligen Verfassers. Es muss wieder einmal darauf hingewiesen werden, dass die «aeropers rundschau» **verbandsinternen** Charakter hat und **nicht**

für die Öffentlichkeit bestimmt ist. In dringenden Fällen wird vom Vorstand ein Pressebulletin herausgegeben.

Im Leitartikel der Mai/Juni-Nummer dieses Jahres steht folgender Passus:

«Die Aeropers-Rundschau ist nicht nur das offizielle Organ der Pilotenvereinigungen, sie ist auch immer wieder ein Forum der Kritik gewesen und soll es auch in Zukunft bleiben. Jeder soll darin seine Meinung frei vertreten können, sogar inkognito. Denn jeder positive Beitrag nützt und jeder negative dient als Denkanstoss. Selbst auf die Gefahr hin, dass man sich manchmal etwas zu hart an den Karren fährt, gedenke ich nicht, eine Zensur einzuführen.»

Diese Feststellung hat nichts von ihrer Bedeutung verloren. HH



Liebe Rundschauler

Seider haben Swissair und Aeropers in den letzten Tagen etwas negative Schlagzeilen in der Weltpresse geerntet. Man kann sich in guten Treuen fragen, ob ein Pilotenstreik das geeignete Mittel gegen Luftpiraterie sei; dass hingegen etwas Mutiges getan werden muss, und zwar bald, steht ausser Diskussion. Weltweite Solidarität der Pilotenzunft ist auch etwas wert. Nun, alles ist noch im Fluss, die entscheidenden Meetings stehen heute, am Tage des Redaktionschlusses, noch bevor. Ich bin überzeugt, dass Swissair und Aeropers die dringend notwendigen Schritte unternehmen werden.

Doch nun zu den erfreulicheren Dingen: Seit dem 22.8. gibt es in unserer Firma nicht mehr Ausländer- und Schweizerpiloten, sondern schlicht und einfach nur noch Swissairpiloten. Das Integrations-Abstimmungsergebnis hat die optimistischsten Erwartungen bei weitem übertroffen und lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Ich komme nicht umhin, etwas Unbeschaiden festzustellen, dass wir Piloten damit einmal mehr bewiesen haben, dass wir unsere egoistischen Sonderinteressen zurückzustellen gewillt sind, wo es um Gerechtigkeit und Fortschritt geht. In diesem Sinne konnte und kann die Swissair jederzeit auf uns zählen.

Unser «freudiges Ereignis» verdiente eigentlich ein Rauschen im eidgenössischen Blätterwald, hat doch meines Wissens

erstmal ein schweizerischer Berufsstand seine ausländischen Mitarbeiter voll und ganz angenommen, mit gleichen Rechten und gleichen Pflichten. Bevor mir vor lauter Selbstglorifizierung die Tinte ausgeht, beeile ich mich nachzutragen, dass dieser grosse Schritt eigentlich längst überfällig und logisch war, und dass man von uns eigentlich gar nichts anderes erwartet hatte. Wie dem auch sei, lassen wir dem ersten Schritt weitere folgen, denn Probleme sind trotzdem noch vorhanden und bekanntlich dazu da, gelöst zu werden. Wesentlich ist, dass wir unsere frisch integrierten Kameraden nicht nur als Arbeitskollegen, sondern vor allem **als Menschen** annehmen, und zwar so, wie sie sind!

Noch von andern grosszügigen Dingen soll in diesem Artikel die Rede sein, nämlich von der Grosszügigkeit an sich. Der Begriff erklärt sich eigentlich selbst: wir sollen die grossen Züge hinter einer Sache erkennen und folglich grosszügig denken, planen, handeln und sein. Wie wir alle wissen, ist dies rascher gesagt denn getan. Es lässt sich hier am Schreibtisch wunderbar grosszügig sein, man kann sich an grosszügigen Gedanken und Projekten nachgerade berauschen; sind doch unsern Gedanken bekanntlich keine Grenzen gesetzt. In geistigen Dingen kann oder könnte also jedermann grosszügig sein, in der harten Wirklichkeit schon weniger. Im



AEG

Das neue
Do-it-yourself-
Sortiment im
stabilen
Holzkasten.

Wir führen alle
Sortimente und
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48
8001 Zürich
Tel. 051 23 88 42
Postcheckkonto
80-5623

A. Byland & Co



**Gut
beschützt
mit**

FORTUNA  **LEBEN**

Wussten Sie, dass die FORTUNA seinerzeit mithilfe, Ihre IGAP zu gründen?
Fragen Sie doch einmal einen Ihrer Kameraden, warum er der IGAP beigetreten ist. Auskünfte erteilt auch das Sekretariat der Aeropers.

FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Postfach 8021 Zürich Telefon 051/27 50 30

Reich der Grosszügigkeit dominiert nämlich das Eigenschaftswort «gross».

Dazu ein naheliegendes Beispiel: das grosszügigste Flughafenprojekt lässt sich nicht verwirklichen, wenn es a) an einer **grossen** Fläche geeigneten Landes, b) an den notwendigen **grossen** finanziellen Mitteln und c) an der ebenso benötigten **grossen** Anzahl von Arbeitskräften fehlt. Die denkwürdige Mondlandung vom 21.7. diene uns als positives Gegenbeispiel, denn es brauchte nur rund 8 Jahre, um das **grosse** Projekt Kennedys zu verwirklichen, allerdings nur dank dem Einsatz eines **grossen** Mitarbeiterstabes, dem fast unbeschränkte Mittel zur Verfügung standen. Lehre daraus: Grosses lässt sich nur durch Grosseinsatz erreichen, oder: jede Errungenschaft kostet einen fixen Preis, der in irgend einer Form zu bezahlen ist. Den Fünfer und das Weggli glauben nur wir Schweizer beanspruchen zu können.

Nun, warum fehlt es uns denn so an Grosszügigkeit? Vermutlich, weil wir ein kleines Volk sind, das in einem kleinen Lande lebt, das praktisch über keine Bodenschätze verfügt. Die nutzbare Fläche unseres Landes war von jeher klein und ist heute offenbar zu klein, als dass wir grosszügig mit ihr umgehen könnten. Man musste sich seit jeher den Gegebenheiten anpassen. Trotzdem haben die Generationen vor uns Grosszügiges geschaffen. Sie bezahlten ihre Erfolge mit harter Arbeit, Fleiss, Ausdauer und Opferbereitschaft. Wenn wir gefällt sind, denselben Preis zu entrichten, sind auch in unserer Zeit noch grosszügige Lösungen möglich. Dies umsomehr, als dass unserer Generation die dazu erforderlichen finanziellen Mittel nicht fehlen.

Andererseits steht natürlich unsere demokratische Regierungsform der Verwirklichung grosszügiger Projekte im Wege, weil jeder bei uns das Recht hat, nein zu sagen. Sicher ist es in einer Diktatur leichter, Autobahnen oder Flugplätze zu bauen, indem man einfach grosszügig plant, ver-

fügt, Leute umsiedelt und ihre Häuser einfach niederreisst. In unserer Demokratie ist ein solcher Bau erst nach langen Verhandlungen und Entschädigungen möglich, weil man die Interessen eines jeden einzelnen respektiert. Dadurch kommen bei uns schliesslich nach längerer Zeit nur Kompromisslösungen zustande, denen die Grosszügigkeit abgeht.

Und darum «verjagt» es uns eben manchmal, wenn die Mühlen der Demokratie zu langsam mahlen und zum vorneherein nur noch Kompromisslösungen liefern, und zwar auch dort, wo nach unsern persönlichen Massstäben nur noch grosszügige Lösungen in Frage kämen. Wurde jemals ein Schulhaus zu gross, eine Brücke zu breit, eine Kreuzung zu grosszügig gebaut? Ist es sinnvoll, eine vierspurige Autobahn in einen zweispurigen Gotthardtunnel münden zu lassen? Sind wir aber andererseits gewillt, grössere Opfer zu bringen, z. B. höhere Steuern zu bezahlen, um die Gegenwartprobleme zu bewältigen? Oder wollen wir in Wohlstand und Egoismus verharren, bis wir vielleicht dermaleinst durch Schaden klug werden . . .

Ich habe eingangs zwischen den Zeilen durchblicken lassen, wir Piloten seien eigentlich schampar grosszügige Leute. Sind wir es wirklich? Viele von uns hätten zwar beim Flughafenausbauprojekt gerne eine grosszügigere Variante mit Parallelpisten gesehen. Da bei uns aber das Volk entscheidet, ob unser Flughafen überhaupt ausgebaut werde oder nicht, müssen wir unsere optimale Wunschlösung dem politisch möglichen Kompromiss unterordnen, der auf Dörfer und Anwohner, Wälder und Naturfreunde, Lärmgegner und Bauern, kurz auf den Willen des Volkes, Rücksicht nimmt. Zeigen wir also unsere Grosszügigkeit einmal dadurch, dass wir das mögliche Projekt voll und ganz unterstützen, das ja dem Luftverkehr, der Swissair und auch uns einen Schritt weiterhilft.

Mit freundlichen Grüssen Hano Hürzeler

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom 15. 8. 69 wurde Herr Werner Stucke, Copi DC-9, in die Aeropers aufgenommen. Wir heissen dieses neue Mitglied in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Stucke Werner

2. Integration

Am 22. August 1969 fand die Auszählung der Stimmen statt, welche im Rahmen der in beiden Vereinigungen getrennt durchgeführten Abstimmungen über die Integration eingegangen waren. Dabei wurden folgende Resultate ermittelt:

	AEROPERS	FPAS
Zahl der Stimmberechtigten	412	115
Eingegangene Stimmen	382	98
Leere oder ungültige Stimmen	7	3
Gültige Stimmen	375	95

Ja-Stimmen	356	85,2%
Nein-Stimmen	19	4,8%
Stimmbeteiligung	92,7%	85,2%

Für das repräsentative und gute Abstimmungsresultat danke ich allen Mitgliedern von FPAS und AEROPERS. Sie haben mit Ihrem Willen eine grosszügige Einstellung bewiesen, die in ihrer Art eine schweizerische Pionierleistung darstellt.

Wir wollen nun gemeinsam hoffen, dass dieser vergrösserte Stamm sowohl für uns als auch für die SWISSAIR künftig noch bessere und reifere Früchte tragen möge. Ich heisse alle bisherigen FPAS-Mitglieder in der AEROPERS herzlich willkommen.

3. Nachwuchskommission

Der Vorstand hat diese Kommission aufgelöst, da deren spezifische Tätigkeit in letzter Zeit und in nächster Zukunft nicht mehr im gleichen Rahmen notwendig erscheint. Zwecks weiterer Förderung des Nachwuchses werden in Zukunft im Sekretariat zwei Listen geführt:

Die eine enthält die Namen derjenigen Mitglieder, welche sich als Fluglehrer in FVS-Kursen zur Verfügung stellen, während auf der anderen die Namen derjenigen AEROPERS-Mitglieder angeführt sind, die bereit sind, in Schulen, Vereinen und FVS-Kursen als Referenten Werbevorträge zu halten.

4. Zusammensetzung des Vorstandes und der Verhandlungskommission

Als Folge der Integrierung der beiden Pilotenverbände hat der Vorstand die Zusammensetzung des neuen Vorstandes der integrierten Vereinigung sowie der verschiedenen Kommissionen neu konzipiert. Ich bitte Sie, sich mit Detailfragen oder Anregungen an die Mitglieder der betreffenden Kommissionen zu wenden.

Die Zusammensetzung gemäss der Vereinbarung vom 20. 5. 69 zwischen AEROPERS und FPAS laut Ziffer 2 zu bildenden Verhandlungskommissionen, zur Beschlussfassung über Vertrags- oder Reglementsänderungen, wird Ihnen auf dem Zirkularwege zur Kenntnis gebracht werden.

Für die demnächst stattfindenden Vertragsverhandlungen wird der Vorstand eine Verhandlungskommission zusammenstellen, in welcher auch die ausländischen Mitglieder angemessen vertreten sein werden.

Bis Ende 1969 sollten die folgenden Probleme behandelt und gelöst sein:

- a) Richtlinien für Umschulung im Cockpit
- b) Planung der Umschulung der Navigatoren
- c) Job Security der Navigatoren
- d) Änderung des Seniority-Reglementes
- e) Salärverhandlungen 1970/71 evtl. 1972 (Teuerungsausgleich und Reallohnerhöhung, Prinzip der Neugestaltung der Saläre unter Berücksichtigung der zukünftigen neuen Flugzeugtypen (B-747, DC-10) Änderung der Statuten
- g) Aufnahme der APK-Navigatoren und FEs in die VEF, Änderung des VEF-Reglementes (Stiftungsrat und Vorstand)
- h) Displacement-Reglement (Dachverb.)

5. Enlarged Crew

1. OC hat uns mitgeteilt, dass die DC-8-62 umgebaut werden. Die heutige lounge wird in ein crew compartment mit Liege- und Sitzmöglichkeiten umgestaltet. Ich

möchte hier alle dafür massgebenden Stellen nachdrücklich darauf hinweisen, dass diesem Umbau die unbedingte Priorität einzuräumen ist. Sollte man es sich diesbezüglich nämlich doch noch anders überlegen, hätten wir, offen gesagt, die falschen Flugzeuge bestellt, da der Range nicht ausgenützt werden könnte. Ich danke OC, welches mit uns ebenfalls der Ansicht ist, dass die heutigen Provisorien keine befriedigende, definitive Lösung für das Fliegen mit einer enlarged crew darstellen, für sein Verständnis.

2. Das Luftamt hat der SWISSAIR und der BALAIR die Bewilligung erteilt, enlarged crews nach der Formel 1 PIC + 2 Copis zusammenzusetzen. Der Vorstand hat mit OC vereinbart, dass

- diese Regelung, im Sinne einer Ausnahme, grundsätzlich bloss in Einzelfällen zur Anwendung gelangen soll,
- die AEROPERS zur Anwendung dieser Formel auf längere Sicht, falls sich eine solche gleichwohl einmal als notwendig erweisen sollte, zur Stellungnahme aufzufordern ist und ihre Zustimmung zu erteilen hat,
- bei **beiden** Co-Piloten die besonderen qualifikatorischen Voraussetzungen (gut qualifizierter Copilot sowie Streckenqualifikation wie PIC) erfüllt sein müssen,
- die jeweilige personelle Zusammensetzung solcher enlarged crews durch den zuständigen Flottenchef bestimmt wird.

6. Bulletin Nr. 185 vom 28. 5. 69

Der Vorstand hat über folgende Punkte mit OC Besprechungen geführt:

1. Austausch von Einsätzen

Es wurde uns zugesichert, dass auch in Zukunft von Seiten der Chefpiloten alles getan würde, um solche Austausche weiterhin zu ermöglichen. Leider sind Unregelmässigkeiten vorgekommen, welche auf einer nicht korrekten Absprache

basierten und dadurch Anordnungen der Chefpiloten in bezug auf den Einsatz einzelner bestimmter Piloten verunmöglichten. Es soll ein neues Formular geschaffen werden, das beide Piloten, welche den Austausch vornehmen wollen, zu unterschreiben haben. Kurzfristige Änderungen aus sehr wichtigen Gründen können selbstverständlich per Telefon mit dem Chefpiloten oder dessen Stellvertreter besprochen werden.

Leider messen wir diesbezüglich vielen Aspekten eine übertriebene Bedeutung bei, welche uns im Grunde genommen bloss belastet. Der Vorstand hat dieser Anordnung grundsätzlich zugestimmt, wird aber, um in dieser Hinsicht Erfahrungen zu sammeln, die weitere Entwicklung kritisch verfolgen. Von den Mitgliedern erwartet er ebenfalls die Meldung der mit dem Abtausch von Einsätzen gemachten Erfahrungen, insbesondere die Mitteilung von Fällen, in denen begründete Austausche nicht durchgeführt werden konnten.

2. Crew baggage

Auch diese unglückliche Angelegenheit ist infolge offensichtlicher, festgestellter Übermarchung zur kritischen Darstellung im Bulletin gelangt. Man möchte mit der erlassenen Regelung dem PiC eine gewisse, etwas intensivere Aufmerksamkeit betreffend crew baggage seiner Besatzungen empfehlen. Die Schwierigkeit liegt jedoch in der Tatsache, dass es nicht erwiesen ist, dass alle Besatzungen in dieser Angelegenheit auch richtig und ausreichend informiert worden sind. Ein Einschreiten des PiC in Fällen, in denen bezüglich crew baggage eine eindeutige Übermarchung vorliegt, erscheint uns jedoch nicht sinnvoll, solange dieses Vorgehen nicht nach einheitlichen Grundsätzen erfolgt.

In diesem Zusammenhange hat sich der Vorstand für die Hebung der Autorität

der PiCs ausgesprochen, hat aber der Meinung Ausdruck gegeben, dass ihm dazu auch die entsprechenden Möglichkeiten gegeben werden sollten. So wurde die Wiedereinführung des Briefings vor allen Flügen befürwortet. Dieses Briefing der Besatzung durch den PiC von ca. 5 Minuten Dauer soll grundsätzlich überall, wo sich eine Möglichkeit dafür ergibt, durchgeführt werden. Es soll einheitlich ausgestaltet sein und mittels einer Checkliste sämtliche gewünschten Punkte erfassen. Nur auf diese Art und Weise dürfte eine befriedigende und wirksame Information der Besatzung möglich sein.

7. Stationierungen in Bangkok

In mehreren Besprechungen zwischen dem Personaldienst des fliegenden Personals und einer aus Experten der AEROPERS zusammengesetzten Kommission wurde über die Bedingungen für die geplanten Stationierungen in Bangkok verhandelt.

Da man sich seinerzeit bei den letzten Vertragsverhandlungen über ein zu schaffendes Stationierungsreglement nicht einigen konnte, wurden die für Stationierungen massgeblichen Bestimmungen im Reglement betr. Dienstortwechsel für das Cockpitpersonal vom 1.6.68 in Ziff. 2.2. verankert. Die ersten Entwürfe für dieses Reglement datieren aus dem Jahre 1960, was der Speditivität des Personaldienstes nicht gerade das beste Zeugnis ausstellt. Wie dem auch sei, haben wir heute ein Reglement, welches festhält, dass die Bedingungen einer Stationierung von Fall zu Fall im Einvernehmen mit der AEROPERS festzusetzen sind. Da über die Bedingungen speziell für Kommandierungen keine Einigung erzielt werden konnte, stimmte der Vorstand nach einer Besprechung mit Herrn E. Koch dem Vorschlag der SWISSAIR mit einigen Vorbehalten zu.

Diese Vorbehalte ergeben sich aus einem Brief von Herrn E. Koch vom 25. 7. 69 an

die AEROPERS und lauten im einzelnen wie folgt:

1. Die festgelegten Bedingungen gelten vorläufig nur für Besatzungsmitglieder, die sich freiwillig zu den vorgesehenen Stationierungen in Bangkok zur Verfügung stellen. Sollten sich künftig Kommandierungen aufdrängen, werden die heute vorgesehenen Bedingungen nochmals mit der AEROPERS besprochen. Erfolgt keine Einigung, werden Kommandierungen entsprechend Ziff. 3 des «Reglementes betreffend Dienstortwechsel» (Detachierungen) vorgenommen.
2. Sowohl die AEROPERS-Delegation wie die SWISSAIR sind der Ansicht, dass sich die Entschädigungen in einem Rahmen halten sollten, die die Mehrauslagen durch den Dienstortwechsel decken und zusätzlich eine gewisse Inkonvenienzentschädigung beinhalten. Es besteht nicht die Meinung, dass die Entschädigungen so hoch angesetzt werden, dass das Einkommen als Pilot während der Stationierungszeit unangetastet bleiben kann. Sollte sich erweisen (und von stationierten Piloten buchhalterisch bewiesen werden), dass die z. Zt. festgelegten Entschädigungen die obengenannten Grundsätze nicht erfüllen, ist die SWISSAIR bereit, neue Verhandlungen mit der AEROPERS aufzunehmen.
3. Die SWISSAIR ersetzt die durch die Stationierung entgangenen Militär-Flugentschädigungen. Andererseits haben Sie sich bereit erklärt, an einer der nächsten Vertragsverhandlungen positiv mit uns über eine verminderte finanzielle Belastung der SWISSAIR auf dem Gebiete der Militärdienstleistungen zu sprechen. Wir haben gerne davon Kenntnis genommen. Der Vorstand liess sich bei Abschluss dieses Kompromisses von der Absicht leiten, dass alle Mitgliedergruppen — sowohl die Freiwilligen als auch die Kommandierten (und die anderen mit den diesbezüglich

noch strengeren Ansichten) — eine Chance haben sollten, Stationierungen anzutreten. Die FA-Interessenten können die geltenden Stationierungsbedingungen für Bangkok beim Personaldienst verlangen.

8. Umschulungen von Navigatoren zu FEs

Die Navigatoren werden mittels eines Bulletins über die Planung orientiert. Alle nicht auslaufenden Navigatoren werden für eine Umschulung zu FEs vorgesehen, sofern sie die geforderten Leistungen erbringen.

Die AEROPERS wird mit der SWISSAIR die Umschulungsbedingungen, in welche alle Einzelheiten und Eventualitäten aufgenommen werden, festlegen. Nach der Erstellung dieser Umschulungsbedingungen ist, im Hinblick auf die eventuell noch verbleibenden Navigatoren, auch das Abkommen betreffend Job Security einer Prüfung zu unterziehen.

9. Seniority-Reglement

Was könnte anschaulicher demonstrieren, dass wir beweglich sind und es auch sein müssen, als die Tatsache, dass das mit der Integrierung soeben angenommene Senioritätsreglement vom 1. 7. 69, bereits wieder abgeändert werden muss. Ziff. 5.1.3. des erwähnten Reglementes schafft zu ungleiche Bedingungen für die Betroffenen. In dieser Hinsicht stimmen die Ansichten in beiden Lagern, OC und AEROPERS, überein. Die Verhandlungskommission der AEROPERS wird diesbezüglich eine Änderung beantragen und für die zuletzt vorgenommenen Einstufungen eine andere, gerechtere Lösung befürworten.

10. Rundschau

Unter dem Titelkopf jeder Ausgabe der Aeropers-Rundschau ist folgender Satz vermerkt: «Obwohl die Aeropers-Rundschau das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zu Tage tretenden Ansichten

nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.»

Wenn nun die Redaktion — oder im Zweifelsfall der Vorstand — einen eingesandten Artikel in der Rundschau erscheinen lässt, so ist und bleibt dies die Angelegenheit der Aeropers. Demzufolge können weder der Redaktion noch einem Verfasser daraus Vorwürfe gemacht werden. Unser Organ soll die Möglichkeit einer freien Meinungsäußerung nicht unterdrücken.

Diejenigen aber, welche glauben, auf diesem Wege jemandem den Hammer auf den Kopf schlagen zu können, seien darauf hingewiesen, dass sie möglicherweise nur einen solchen (Hammer) aus Gummi in der Hand halten, der wie das Produkt «Flummy» des fliegenden Professors zurückfedert. Es ist deshalb für uns selbst stets zu beachten, dass jegliche Kritik sachlich sein soll und dass sich unsachliche Polemik mit unserer verantwortungsvollen Stellung nicht vereinbaren lässt. Es ist unerlässlich für uns, in dieser Beziehung ein gewisses Format zu wahren.

Die obigen Bemerkungen wurden nicht in der Absicht geschrieben, allfällige Kritiker abzuschrecken, sondern sollen gegenteils zur Kritik im sachlichen und konstruktiven Sinne ermuntern und auffordern. Nur mit Hilfe dieser sauberen Methoden kann die Kritik in ihrem Wirkungsgrad gesteigert werden und ihr Ziel, die bemängelten Unzulänglichkeiten zum Verschwinden zu bringen, erreichen.

11. FDR

Beidseitig gemachte Erfahrungen von OC und Aeropers haben zu neuen Verhand-

lungen über die FDRs geführt. Dabei wird grundsätzlich eine Vereinfachung der bestehenden FDRs angestrebt, um den Besatzungsmitgliedern, dem Crew Planning und dem Crew Control deren Handhabung zu erleichtern. Das Resultat dieser Verhandlungen wird uns zeigen, ob das angestrebte Ziel in allen Punkten erreicht werden konnte. Im Interesse der Erzielung vernünftiger Kompromisslösungen wird auf alle Fälle mit Konzessionen auf beiden Seiten zu rechnen sein.

Im Zusammenhang mit der Frage der Arbeitszeit möchte ich an dieser Stelle einmal ganz grundsätzlich bemerken, dass wir nicht mehr Flugstunden zu leisten haben als die Piloten anderer Fluggesellschaften. Unser Handicap im NA-Sektor liegt in der geographischen Lage der Schweiz begründet. Ich hoffe, dass wir die Flüge wie bisher, d. h. ohne auf allen Flugplätzen einen crew change vornehmen zu müssen, durchführen können. Dabei wollen wir auch nicht vergessen, dass unsere Saläre während Ferien, MD und Krankheit keine Kürzung erfahren. Für die wenigen Flüge, welche wegen «irregularities», die in den FDRs statuierten Maxima der duty time überschreiten, hoffe ich, dass auch inskünftig beide Seiten zu grosszügigen Lösungen Hand bieten werden. Damit wir uns wieder einmal ein genaues Bild davon machen können, wie man sich die Gestaltung der Rotationen im NA eigentlich wünscht, werden wir in nächster Zeit allen auf diesem Sektor eingesetzten Mitgliedern einen diesbezüglichen, detaillierten Fragebogen zustellen.

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder

Was uns beschäftigt

Kommentar zur Einsatzliste August 1969

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Die Verschiebung der Aufnahme der FA-Flüge auf DC-8 wegen verspäteter Ablieferung der HB-IDK wurde wie folgt gelöst:

— Aufnahme der DC-8-Flüge erst am 26.8.69 (SR 300).

— Zur Entlastung des CV-990 wurden einige Leistungen nach WA/ME und EU durch die HB-IDI übernommen.

— Nachträglich erfolgten einige Anfragen für Sonderflüge auf DC-8 (12.-15.8. Johannesburg). Dadurch mussten vereinzelt wiederum Leistungen mit CV-990 übernommen werden.

Diese «Übungen» erforderten einen grossen Arbeitsaufwand von Seiten ONR/ONK. Es muss jedoch festgehalten werden, dass in keinem Fall bestätigte, fixe Ferien tanziert werden mussten.

Ausserdem sind folgende Besonderheiten zu vermerken:

— Zum normalen NA-Charterprogramm wurden noch zwei zusätzliche NA-Leistungen eingeplant.

— Ab 26.8.69 (Aufnahme der FA-Flüge auf DC-8) sind 3 PiC und 3 Copi in BKK stationiert. Sie führen die Flüge östlich von BKK durch.

— Am 28.8.69 Aufnahme des neuen ME-Kurses 382/383 ZRH-IST-BEY v.v.

— Vom 11.-31.8.69 blieb der Flughafen München geschlossen. Unsere Kurse wurden während dieser Zeit zum Teil annulliert bzw. nach Nürnberg umgeleitet.

— Auf sieben Flügen der BALAIR mit der HB-ICH musste je ein RCP geplant werden.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.8.69 betrug der Bestand:

Schweizer	415	73,84%
Ausländer	147	26,16%
Total	562	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.8. befanden sich 60 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8 16 Capt.- und 9 Copianwärter

DC-9 13 Capt.- und 22 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.8. betrug der Bestand 56 Navigatoren (34 Schweizer und 22 Ausländer).

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Nil

Kommentar zur Einsatzliste Sept. 1969

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

- Durch die Aufnahme der DC-8 Operation nach Tokyo im August wurde CV-990 Kapazität frei. Es wurden deshalb ab 1.9.69 wieder alle Tel-Aviv-Flüge mit eigenen Maschinen geflogen.
- Bis zum 7.9. wurden täglich Sonderflüge mit DC-9 nach Leipzig geplant.
- Von 8 langfristig vorgesehenen NA-Chartern wurden 6 effektiv geplant.
- Für BALAIR-Charterflüge mit der HB-ICH waren langfristig 4 Flüge mit SR Cockpit crew vorgesehen. Effektiv wurden nun 18 Flüge mit kompletter Cockpit crew und 9 Flüge mit je einem SR-RCP geplant.

Auf SE-210 wurden wiederum eine beträchtliche Anzahl Sonderflüge geplant (31). Diese brachten jedoch wegen der guten Kombinierbarkeit keine grosse Mehrbelastung mit sich.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.9. betrug der Bestand:

Schweizer	415	73,84%
Ausländer	147	26,16%
Total	562	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.9. befanden sich 67 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	28 Capt.- und 12 Copianwärter
DC-9	11 Capt.- und 16 Copianwärter (exkl. SLS Kl. II/68).

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.9. betrug der Bestand 56 Navigatoren (34 Schweizer und 22 Ausländer).

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Nil

II. Mitgliederbeiträge

Am 17. August 1969 ist die zur Bezahlung der Mitgliederbeiträge eingeräumte Frist von 2 Monaten abgelaufen. Wie uns Herr P. Gass, der sich — mangels eines geeigneten Nachfolgers — in verdankenswerter Weise zur vorläufigen Weiterführung des Amtes des Hilfskassiers zur Verfügung gestellt hat, mitteilte, waren am genannten Stichtag die Beiträge von insgesamt 82 (in Worten: zweiundachtzig) Mitgliedern noch ausstehend.

MEDIZINALBAD
DUL-X
BAIN MEDICINAL



**verjagt Müdigkeit,
schenkt
neue Spannkraft**

Fördert die natürliche Durchblutung der Haut, heilt Muskelkater und Muskelrheuma. Ideal gegen Erkältungen.

Packung mit 6 Dosierflaschen
Fr. 6.90
in Apotheken und Drogerien

Ein Produkt der
BIOKOSMA SA — Ebnat-Kappel

Wir möchten deshalb hiermit alle «Schuldner» höflich auffordern, ihren Obolus möglichst umgehend zu entrichten. Der lebhafteste Dank unseres vielgeplagten Seckelmeisters ist ihnen gewiss.

Im übrigen können wir mitteilen, dass sich unser neues Vorstandsmitglied, Herr P. Bircher, freundlicherweise bereit erklärt hat, neben der Charge des Kassiers der Vereinigung auch noch das Amt des Hilfskassiers zu übernehmen. Dafür sei ihm sowie auch Herrn P. Gass für sein umständehalber bedingtes zähes Ausharren an dieser Stelle herzlich gedankt.

III. Steuerberatung für Mitglieder der Aeropers

Zur kompetenten Beratung in Steuerfragen steht unseren Mitgliedern ein auf diesem Gebiete bestens ausgewiesener Fachmann zur Verfügung. Dieser ist, zu äusserst anständigen Bedingungen, jederzeit gerne bereit, den Mitgliedern der Aeropers bei der Lösung allfälliger Steuer-

probleme behilflich zu sein. Diesbezügliche Anfragen sind an das Sekretariat zu richten.

IV. AEROPERS-Turnen

Nach der wohlverdienten Sommerpause sind die Turnlektionen für die Mitglieder der Aeropers und die FEs wieder aufgenommen worden. Die Turnstunden finden jeweils am Mittwoch von 17.00 - 18.30 Uhr in der Turnhalle «im Spitz» in Kloten statt. Bei schönem Wetter wird das Turnen im Freien abgehalten. Der wiederum als bewährter Turnlehrer amtierende Herr H.-P. Eppler würde sich freuen, allwöchentlich eine stets steigende Anzahl von Aeropers-Olympioniken (oder solche die es noch werden wollen) begrüssen und auf ihm zweckmässig scheinende Weise körperlich ertüchtigen zu können. Beachten Sie bitte auch den diesbezüglichen Anschlag an der Säule im Crew Control.

Mit freundlichen Grüssen Dr. W. Huber



Im Zentrum.

*Im Zentrum des
Modernen.
Im Zentrum der
Aufmerksamkeit und
des Interesses:*

*ein Mittelklasse-
Wagen (1438 ccm)
von hoher Leistung
(70 DIN PS),
hoher Geschwindig-
keit (über 150 km/h.)
mit ausgezeichneter
Beschleunigung und
sicheren Bremsen
(4 Scheiben-
bremsen an den
4 Rädern mit
Servounterstützung).
Ab Fr. 9000.-*

*Fiat Automobil-
Handels AG
Freihofstrasse 25
8048 Zürich*

FIAT
124
SPECIAL



Mitarbeiter der Swissair erfragen den für sie gültigen Spezialpreis bei Hr. B. Huber, ☎ 52 77 52 int. 66

The Vote on Integration

Common sense has prevailed!

The postal Ballot results, which you have all received, by far exceeded the expectations of even the most optimistic amongst us.

As one who has been advocating «One Association of Pilots in Swissair» since going into print both in our Newsletter and Aeropers Rundschau, back in 1964, I am delighted with the overwhelming support favouring a single pilot group, especially at this time when splinter groups are breaking away from established associations (to form their own little unions) in several countries around the World.

I hope now that the Anti-Integrationists, having exercised their right to vote NO, will realize that very nearly everyone favours a merger, and that they will join the now enlarged Aeropers thereby helping to make it a stronger as well as the most representative Pilot Assoc. ever in Swissair.

The next logical step will be the formation of one Air Line Pilots association in Switzerland.

All that remains now is for us to tie up the loose ends. This entails going through the Working paper to rewrite the Constitution, integrate the Committee, Sub-committee, and so on.

The results of all our deliberations will be presented to you at our Annual General

Meeting planned for the 25th. of November.

Hijacking

Very probably few people are aware of the alarming fact that 90 aircraft have been hijacked during the last 20 months!

This Air Piracy business has become so frequent and «everyday» that it barely gets a mention in our morning newspapers, except perhaps to announce that some unfortunate crewmember has had his/her second or third unscheduled diversion to Havana.

In the past these Cuban episodes have simply been caused by mentally unbalanced limelighters or disenchanted individuals taking leave of the U.S.A. With ever increasing efficiency, born no doubt of much practice, the Cuban officials have escorted the offending «pirates» to inconspicuous hideaways of Political asylum, presented the «inconvenienced» with good cigars — rather scarce on the American market nowadays — and allowed them to hop it back to the good ole USA, even, of late, in their own aircraft. The unfortunate owners of the borrowed aeroplanes are the billed for services rendered, and that's that until some other «nut» wants to go South.

That this is piracy, seems to be almost overlooked by the average «man on the street». Such acts on the High seas are

treated by most Governmental authorities as criminal, but in Hijacking cases all these same governments do is make feeble denunciations and «deplore» such acts. Suddenly the recent TWA incident reminded us of the more sinister aspects of this airborne thuggery, with the political implications, destruction of the aircraft and the virtual imprisonment of passengers.

IATA, whose members own the aircraft, seem as reluctant as most Governments to make a positive move in any direction, so it has fallen on IFALPA to act on behalf of pilots, crews and their passengers. Now IFALPA, like any other association, is only as strong as its' weakest member, and during the Algerian EL AL affair we in Switzerland — FPAS — Aeropers — to our everlasting shame, proved to be the weak links.

If we fail to respond to a call for a show of strenght this time, we will be about the most despised group of airmen in the Federation — and quite rightly so, for if we want to be a member Association of

IFALPA we must pull our weight. We have to learn to stand up and be counted or we have to get out — we can not have it both ways.

Who knows — it may be our turn next. In that event, I'll wager, we'll be only too pleased to have the weight of IFALPA's 40,000 members behind us.

Crew Assignment and Control

Captain Malcolm Cross has volunteered his services as Pilot Manager of Crew Planning and Control.

He and I willingly accepted an invitation from Fligh Operations Management to talk over the subject.

The only positive conclusion one can draw from this discussion is that Flight Ops. do not want a Pilot managing the Planning and Control division.

Lord Luck

Some time age now, one of our members landed in Rio Galeao, and during the normal «chat» with the outgoing Captain casually mentioned that he had «had had some luck» during his flight — whereupon he was informed that with good airmanship there is no such thing as LUCK in aviation.

I disagree! One can accomplish given tasks to the very best of ones' ability, but luck must occasionally enter into all walks of life. What about a near miss . . . ? Is it good management or pure luck that one survives such incidents.? A lot of people haven't survived.! How can good airmanship avoid a collosion in IFR conditions if ground control clears two aircraft to the same reporting point at the identical time and altitude! Admittedly — this is a case of poor ATC control but if the two Aircraft miss each other, however narrowly, both crews and their pax. are LUCKY to have survived, and no amount of aviation experience and skill can survive a serious mid-air collosion.

Die besten Jahre

mit Granoton verlängern!
Natürliches Wirkstoff-Konzentrat
aus Weizenkeim-Vollextrakt
und Zitrusfrüchten

Granoton

Erhältlich in Reformhäusern,
Drogerien und Apotheken

BIOREX AG EBNAT-KAPPEL

I'm convinced that anyone with aerial combat experience is convinced that «a little bit of luck» played a part in his still being around today.

Years ago I was being lectured by a man who stated that «after flying Caravelles he found it impossible to make a mistake on slow D.C.6s.» This fellow, who pretends that mistakes are an impossibility, is definitely lucky. He's lucky to be still alive, and he's very lucky that I'm not his chief for I believe there's no place in Civil aviation for such a mentality.

Handshakes

(or the art of pressing the flesh!)

I once calculated that a 10 days rotation on the South Atlantic service involved approximately 340 handshakes with crew members alone — i. e. my own crew — average 2 per day per person — plus transit crews in Dakar and Rio. Providing said crewmember really means what he/she is doing, this is a very pleasant cus-

tom. It's also something else — it's germ warfare!

It is in fact taken so seriously in some companies that they issue instructions to their Crews to limit handshakes to a bare minimum, and to take particular care about handling food and shaking hands at the same time.

Judging from the extraordinary incidence of Amoebic dysentery in our company, it may do us good to heed such advice.

As this could well be my last FPAS newsletter I should like to take this opportunity to thank all those members who have contributed some of their spare time to association affairs, and special thanks to those who have given a lot of their off duty time to work in committee.

I should also like to thank all those members who supported us during the Integration issue.

See you at the Annual General Meeting on November the 25th.

T. S. Patch



Flight duty regulations

In mid-May this year I wrote an article on the subject of present FDR, for publication in the *Aeropers Rundschau*. Our redactor, Hans Hürzeler, found it worth a reply from Flight Ops through the channel of «Das grosse Tauziehen». So, with my consent, it was forwarded to Mr. Gehriger's office. There was a reaction, as could be expected, resulting in the calling of a small meeting. The meeting was rather late in coming — holidays, crew roster — but come it did, and it was fair. I was given the possibility to express my views on the subject to a greater extent than I had in my article. My personal acknowledgment to Mr. Gehriger:

The situation having changed since May — present regulations having been recognized unsatisfactory and there now being a group of people applying themselves to the task of setting new FDR — I have decided to hold the publication of my paper. I am content to know that it has been officially circulated in different circles, namely Aeropers Committee and Commission for FDR, and Flights Ops. I hope it will so serve its purpose. However I shall keep it on file for further use, should the need arise.

I owe this explanation to friends and colleagues who are expecting my article in this number of the *Rundschau*.

Now, before putting down the pen, I would like to tackle another problem: voting on regulations.

I have had ample opportunity to exercise this right during the years I have been a member of Aeropers. It has disturbed me on many occasions to realize that, although I had enough time to cast my vote I never was in a position to express my opinion on some points which did not please me, or call the attention of my fellow-members to the inadequacy of some of the regulations that I personally felt should have been turned down. Time was too short for that.

I hope it will be different when the new draught of FDR comes out. FDR are an all important part of our working contract and I therefore beg the Aeropers Committee to allow us a fair period of time to study and possibly discuss these regulations, thus enabling members to form a proper opinion on the subject before actually voting. Consider that it may take as much as two months to have an article published in our means of information, the *Rundschau*.

With this I shall close my own little FDR chapter, and join in the general feeling of congratulation that follows the integration of our two Associations. May our new Aeropers be stronger. Rellstab

Man sollte...

- eigentlich nicht stillschweigend zur Tagesordnung übergehen, wenn uns der Kanton Parkplätze zur Verfügung stellt, die 200% oder evtl. sogar 300 % (!) teurer sind als die bisherigen. (Den längern Anmarschweg zum Diensteingang nehmen wir selbstverständlich von der sportlichen Seite!!)
- aber eben diesen längern Anmarschweg nicht unnötigerweise um alle Ecken, Zäune und Rasenbörder herumführen. Mit einer Direktverbindung durch das neue Parkingmeterfeld zu den Barrieren wäre uns allen sehr gedient!
- aber auch den Mädchen hinter dem Crewcontrol-Schalter nicht gram sein, wenn sie uns mit roter Hiobspost beglücken.
- unsern charmanten Hostessen einen grossen Schuhlöffel abgeben, damit sie ihre meist herausstehenden Blusenzipfel wieder besser in den Jupe hineinschoppen können! (oder sich bei der Kreation einer neuen Uniform etwas besseres einfallen lassen)
- glauben, dass es möglich sein sollte, eine Pipeline von den Tankanlagen hinter den Swissair-Schulhäusern zum Tarmac zu legen. Die Schwerfälligkeit des heutigen Systems entspricht jener der riesigen Tanklastwagen . . .
- sich bei der Formulierung eines «man sollte» überlegen, ob es der anvisierten Sache an sich weiterhilft.

Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er ein Blumennarr und zweitens gut versichert

Dass Psyche und Körper eng miteinander verbunden sind und welche wichtige Rolle diese Wechselbeziehung für das Allgemeinbefinden spielt, ist heute hinlänglich bekannt. Wie zuträglich für die Heilung kann demnach eine **Privat-Kranken-Versicherung** sein, die Sie auch in schwersten Fällen von finanziellen Sorgen befreit.

Unsere Privat-Kranken-Versicherung ist nach modernsten Grundsätzen aufgebaut und schützt Sie umfassend gegen die Folgen von Krankheit.

Sie haben die Wahl, einzeln oder in beliebiger Kombination Spitalbehandlungskosten, Spitaltaggelder, Heilungskosten bei ambulanter Behandlung, Krankentaggelder und Invaliditätsrenten zu versichern.

NATIONAL-VERSICHERUNG

Generalagentur:

H. Bachmann, 8401 Winterthur, Tel. 052 / 22 71 76

Hauptagentur J. Kurer:

Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/84 47 77

Boredom Spurs Pilots' "Ailments"

Aviation medical expert says many healthy aircraft crewmen, with actions limited by job routine, use doctor to end career

Increasing control of the actions of professional pilots flying high-performance aircraft is producing monotony and boredom, which in turn is giving rise to real or contrived physical problems, an expert in medicine recently said.

Dr. Earl T. Carter, associate professor of medicine at the Mayo Foundation, Rochester, Minn., and former USAF flight surgeon, told the 21st annual International Air Safety Seminar of the Flight Safety Foundation in Anaheim, Calif., that many professional pilots are reporting illnesses, which do not in fact exist, in an apparent effort to end their careers «with honor» before retirement.

These pilots, Dr. Carter said, are healthy from a physical or psychiatric point of view, but still are trying to end their flying careers through the doctor's office.

Some of the underlying reasons for this may be problems of flying proficiency, job satisfaction and interest lagging, monotony and boredom, or personal problems, he said.

But whatever the cause, medical disability is being used more and more frequently as a method of retiring early, he added.

Major Factors

Monotony and boredom, he said, are becoming increasingly common as major factors in the health of professional pilots.

«It requires a highly intelligent individual to learn to operate such a vehicle (a commercial aircraft) and to do so under the

LA 
SUISSE

SOCIÉTÉ D'ASSURANCES SUR LA VIE LAUSANNE

René SCHMID-DUCREUX

agent général
(ehem. Sekretär Aeropers)

Toutes assurances

Bd des Tranchées 8
1206 Genève
Tél. 022 46 83 77

complex conditions of modern aviation,» he said.

«However, after thousands of hours of experience, what was once a challenging and novel experience becomes very routine.»

He added that this is further complicated by modern flight regulations which leave little actual decision-making in the hands of the aircraft crew. Such things as heading, air speed, altitude and traffic separation maneuvers are supplied from outside the cockpit, which helps reduce intellectual stimulation in the aircraft to a minimum.

In fact, Dr. Carter said, unusual situations or emergencies represent about the only source of intellectual stimulation still found in the cockpit, and the airlines and other commercial operators go to great lengths to reduce the number of such occurrences.

«I have seen many pilots complaining of symptomatology which is clearly based upon long exposure to monotony, boredom and lack of job satisfaction,» he added.

Dr. Carter further pointed out that a major symptom of such effects is fatigue, since «nothing is so fatiguing as monotony.» Normally, he added, pilots do not realize the true cause for their apparent physical problems.

Another facet of this problem is the effect of transition training on senior pilots who are moving from one type of equipment to another.

Current practice, particularly among airlines, is to put these pilots in the same class with 30-year-old new hires who are still «wide-eyed, full of excitement and full of the exuberance and confidence of youth.»

The competitive aspects of such training procedures — in which the older pilots are pitted against the younger — provide a threat to the morale and emotional sta-

bility of many of the older group, Dr. Carter believes.

Demoralizing Experience

«I have seen many cases in this category in which the precipitating factor leading to the disability of the pilot was a demoralizing experience in transition training,» he said.

He suggested that veteran and neophyte pilots be separated in training and that classes for the older pilots be «customized... (to) enhance his progress and avoid unnecessary difficulties or failure.»

Physicians specializing in aviation medicine are faced with a severe problem when they are called on to diagnose the real troubles of some older pilots, Dr. Carter suggested, if laboratory tests and physical examinations do not show any physical or mental reasons for the symptoms expressed.

The doctor is called on to determine if the pilot is really ill, if he is really incompetent, if he really wishes to continue flying (despite his assertions that he does) and whether the problem is a medical or an operational one.

This situation is likely to become more frequent as the number of pilots above age 50 increases, he said.

Since the professional pilot's career is almost entirely dependent on his health and the only way to leave the career with «honor» before retirement (that is, without social or economic penalties) is through a medical disability, he said, the efforts both of medical and operational personnel should be directed to keeping the pilot in a frame of mind conducive to health as long as possible.

Dr. Carter suggested that more study is needed in the field, both on the medical and operational sides.

He also noted that the aspects of such disorders should not be left solely in the hands of a physician.

Operational aspects are often crucial and well within the purview of the flight crew members.

This problem is further complicated by what Dr. Carter termed «emotional and/or medical-legal» factors.

«If an accident occurs and no definite

cause can be ascertained, it can well be imagined what the feelings in some quarters would be, were it learned that the captain had fully recovered from a heart attack and had been pronounced safe for flying . . .» he said.

Aus «Aviation Week», November 1968



*HERTZ rents Fords
and other fine cars
and grants you 20% discount
everywhere in the world!*



HERTZ: The key to more than a car

Ferientips — eine neue Rubrik

Hilfe! Ferien!, so haben vielleicht auch Sie schon ausgerufen, wenn Ihnen die liebe Einsatzplanung unvermutet eine Ferienwoche an den Kopf geworfen hat. Die freie Zeit nimmt man ja meist gern entgegen, doch wie man sie nutz- und freudebringend anwenden soll, wird oft und rasch zum Problem. Die berufsmässig weltenbummelnden Familienoberhäupter könnten sich zwar (leider!) oft mit dem Gedanken anfreunden, einfach ein bisschen in Haus und Garten herumzuwerken oder herumzuliegen. Die herdfeuerhütende Gattin hingegen wäre doch eher dafür, den eigenen vier Wänden für ein paar Tage zu entfliehen, falls sich das bewerkstelligen lässt. Wenn es darum geht, Ersatzmütter für eventuelle Kinder, Hunde, Vögel, Schildkröten, Zimmerlinden, Gummibäume usw. zu finden, entwickeln auch Damen ungeahnte Erfinderkünste, bis ein paar Flittertagen oder einem gemütlichen Familienausflug nichts mehr im Wege steht als eben das grosse Fragezeichen: Wohin?

Ja, wohin kann man zum Beispiel im November fahren oder fliegen (Afrika oder Südamerika kämen wohl aus Visum- und Impfgründen für einen Blitzentschluss nicht in Frage)? Wo findet man in der Hauptsaison noch ein stilles Ecklein? Wo wäre man auch mit Kind und Kegel gern gesehener Gast und könnte so nebenbei seinem Lieblingssport frönen? Vielleicht

hat Ihnen einmal in einer solchen Lage jemand einen Geheimitip verraten, oder Sie sind von selbst auf eine Glanzidee gekommen oder haben das Kleinod ganz per Zufall gefunden.

Eine unternehmungslustige Pilotengattin ist nun kürzlich auf die Idee gekommen, man sollte diese Tips, Wundereinfälle usw. nicht egoistisch für sich behalten, sondern z. B. in der Rundschau veröffentlichen, um andern bei der Fassung ihrer «variablen» Ferienentschlüsse beizustehen. Für diese Art von Ferienhilfe soll diese neue Rubrik künftig offenstehen, und zwar sind hier auch Beiträge des «schwachen» Geschlechtes ausdrücklich erwünscht.

Beschreiben Sie uns doch Ihre Geheimitips und Glanzideen mit ein paar Worten, sei es nun im Telegrammstil oder in blumigen Versen, oder telefonieren Sie, wenn Sie des Schreibens nicht mächtig sind! Aber lassen Sie uns mit dieser Idee nicht allein, graben Sie Prospekte, Fotos, Landkarten aus — es muss übrigens nicht immer das ferne Ausland sein — gönnen Sie auch den Kollegen ein paar schöne Tage und sorgen Sie dafür, dass diese Ideenbörse bald überfließt. Auch Sie werden dann vielleicht hier den Ferientip Ihres Lebens finden!!!

P.S. Aber bitte keine rein kommerzielle Werbung, Inserenten sind nach wie vor sehr gefragt.

Hano und Marianne Hürzeler

«The poor Co-pilot»

Oh, I'm a Co-pilot I sit on the right
I'm quick and courageous, I'm wonderfully bright,
My job is remembering what the Captain forgets
And I never talk back — so I have no regrets
Ref.
I'm a lously Co-pilot and a long way from home!

I make out the flightplan, I study the weather
Pull up the gear, drop it and standby to feather
I make out his mailforms, I hire his horse
And I fly this old crate to the tune of his snores!
Ref.

I make all the planning, I tell you it's cruel
I take out the Notams, I figure the fuel
I hurry quick out for a «crew call» alarm
I fly through the fog while he sleeps on my arm.
Ref.

I treat him to coffee, I keep him in Cokes
I laugh at his old and his horrible jokes
And once in a while, when his landings are rusty
I come through with: «Yes Sir, it surely is gusty!»
Ref.

All in all I'm commissioned a general fool
I sit on the right of this high flying stool,
But some day I'll make Captain, and then it's a shame:
I'll sit on the left and behave all the same . . .
Ref.

Dieser Beitrag entstammt aus der Elektra LP
«The wild blue yondersongs of our fighting Air Force»
und wurde von Juergen Schott leicht modifiziert.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung aus der «Vogelschau»

von Thomas Bircher

2. Teil

Die Verkehrssicherheit durch angepasste Geschwindigkeit

Wie heute die Beschriftung auf den ominösen rot umrandeten Tafeln festgesetzt wird, kann sich unser Laienhirn ungefähr so vorstellen:

Anerkannt gut ist 60. Auftrag für 70% der Tafeln: 60. Auf Autobahnen sollte man schon etwas schneller dürfen, seien wir grosszügig und geben wir sogar eine Dreistellige, «en Lappe» oder einfach: 100.

Geschwindigkeiten darüber existieren gar nicht, denn dann lautet der Vermerk auf dem Bussenzettel einfach: mein Herr, sie sind gar nicht zu schnell gefahren, sie sind zu tief geflogen.

Bei Baustellen ist 30 Trumpf, besonders empfehlenswert, wenn nicht gebaut wird, z. B. über die Feiertage.

Natürlich ist es schwierig, sehr schwierig, die richtige Zahl zu treffen, denn wenn auch ein Verkehrsexperte sich grösste Mühe nimmt, alle Faktoren zu erwägen und zum Schluss kommt: 69 wäre die zu wählende Zahl, er rundet auf 70 auf, dann hat er immer noch 5 499 999 Besserwisser, mich eingeschlossen.

Eine andere Methode ist die Eingabelung:

Obere Grenze: (Innerorts, z. B. 90)

Gestattet «forsches» Fahren, ist vielleicht und unter Umständen, auf gewisse Strecken, vielleicht nachts am 29. Februar, einmal sogar zu verantworten, verhindert aber kaum Unfälle, da viele Parameter nicht

immer eingehalten werden können. (Unserer Denkart ist schon so aufs Seitengeleise geraten, dass sich niemand vorstellen kann, langsamer als auf der roten Tafel angezeigt fahren zu dürfen, ohne einem ständigen Hup- und Blinkkonzert ausgeliefert zu sein.

Mittlerer Bereich: (Innerorts 60 - 80)

Gestattet flüssige Verkehrsabwicklung und weist die vielzitierten forschen Fahrer etwas in die Schranken, bietet einigen Schutz vor schwereren Unfällen (laut Statistik) und gibt auch des öfteren Gelegenheit, die erlaubte Geschwindigkeit zu überschreiten und damit hochwillkommene Bussengelder?!

Untere Grenze: (Innerorts 50)

Entweder erfordern einfach die örtlichen Verhältnisse nach bestem Wissen und Gewissen diese Beschränkung, dann ist das prima. Nur sollte jemand den Mut aufbringen zu sagen, dass heute solche Dorf-durchfahrten im Schleichtempo einfach nicht mehr toleriert werden können und eine Umfahrung — kein Ausbau!! — erste Priorität erhalten muss.

Ansonsten lähmt ein solches Verbot ganz einfach den Verkehr, wenn beachtet, oder, da sowieso farcenhafte, lohnt den Aufwand des Tafelwaldes nicht mehr, könnte aber dafür die Einnahmen aus Bussen in noch ungeahnte Höhen emporschnellen lassen.

Erinnern wir uns an den Titel dieses Artikels und fragen uns:

Was hat dies alles mit der Vogelschau zu tun, ist es doch eher eine Schneckenperspektive. Ja und nein, die Vogelschau kommt jetzt.

Wir führen einen neuen Begriff ein der in der Luftfahrt wohlbekannt ist und wenden ihn konsequent auf den «Bodenverkehr» an:

Die Winkelgeschwindigkeit

Alles ist relativ, so sagte Einstein. Wenn ein Miragepilot in 10 000 m Höhe mit Mach 2 über die Bahnhofstrasse von Zürich fliegt, so hat er ungefähr die gleiche Winkelgeschwindigkeit wie ein Automobilist, der mit 25 km/h in seiner Fahrspur fährt.

Je tiefer das Flugzeug kommt, desto langsamer muss es fliegen, damit die Zeit z. B. für eine Beobachtung am Boden noch ausreicht.

Folgerung für die Strasse: Je schmaler eine Strasse ist, je kleiner das seitliche Blickfeld, desto langsamer soll gefahren werden, damit die Gefahr einer Kollision gleich gross bleibt.

Dies alles tönt etwas schwierig, besonders um es zu verstehen, aber es kommt noch schlimmer:

— Plötzlich rannte mir ein Kind in den Wagen.

— Plötzlich kam ein Wagen um die Ecke und schnitt mir den Weg ab.

— Er bremste so plötzlich, dass mir keine Zeit mehr blieb.

Alles Beispiele ungewohnt hoher Winkelgeschwindigkeit.

Das Kind springt nicht schneller, nur weil das Auto naht; (das das Kind ja nicht bemerkt hat, sonst bleibt es stehen, das Kind). Der Wagen fährt normalerweise um die Ecke langsamer als auf der Geraden und bremsen kann er auch nicht mehr als mit «Schlirp».

Doch all dies müssen die zuständigen Stellen wissen, wieso sonst erklären wir uns die frappante Tatsache, dass schmale, enge, verbeulte, löchrige, holprige Strässchen keine Beschränkung aufweisen, doch nach dem Ausbau zu Strasse von Klasse die Schilderchen in Viererkolonne aufmarschieren.

Nach eingehendem Studium kommt der Autor zur Ansicht, dass die zu fahrende Höchstgeschwindigkeit jedesmal neu, jede Sekunde wieder an jeder Strassenstelle anders, einfach nach folgender Formel errechnet werden kann und muss:

In langen Diskussionen musste ich mich überzeugen lassen, dass dieses Vorgehen wohl der Wahrheit sehr nahekommt, jedoch nicht jedem autofahrenden Erdenbürger zugemutet werden kann, ganz abgesehen von den hieroglyphalen Schwierigkeiten, z. B. bei den Chinesen.

Ein Elektronikspezialist vertritt nach wie vor die Ansicht, dass ein Computer (kleiner als jener der Apollo 10) dieses Problem zeitverzugslos lösen kann, und das Resultat könnte in Digitalschrift — wenn nötig sogar auf einer rot umrandeten Tafel — aufgezeigt werden.

Stellen Sie sich nur die Hitze der Diskus-

$$V_{\max} = \left[100 + PS + (10 Si) - Sa + \sqrt{(Hi.n)} \right] \cdot \left[b(\sqrt{w} + ?) \right] \\ z \cdot R \left(\frac{-2}{3H} \cdot L^2 \right) \left[\frac{Af.Fp.v^4 + r.T^9}{Au^{1/4} \cdot K^2} \right]$$

sionen vor, als ich meinen letzten Trumpf auspielte und losdonnerte:

Was nützen uns all die teuern Tafeln, was nützt uns unsere geniale Formel, wenn wir der Menschheit nicht beibringen können, dass es sich einfach nur miteinander leben lässt, jeder mit und für den Andern denken muss, über seine eigene Nase hinaus rücksichtsvoll sein darf, dass er einfach durch sein Dasein Mitverantwortung trägt.

Nicht in deine Elektronikfirma soll der Bund investieren, um exaktere Tafeln zu produzieren, obwohl mich der Sitz in deinem Verwaltungsrat schon lockt; in die Erziehung des Strassenbenützers und in moderne verkehrssichere Anlagen soll das Geld gepumpt werden, zum Nutzen aller Beteiligten.

Wir fordern:

Mehr Erziehung!

Mehr Erziehung zur Erziehung!

Mehr Rücksicht!

Mehr Vorsicht!

Weniger Tafeln!

Weniger Tafelfabrikanten!

Mehr Rückspiegel!

Klare Frontscheiben

(vor allem des Gehirns)!

Oder, wie es der ACS-Slogan so wunderschön ausdrückt:

Mehr Toleranz für mich

(leicht geänderte Version)

Zum Schluss ein ernster Rat: Machen Sie es wie die Vögel, die stehen über der Sache, stehen Sie auch . . . oder haben Sie schon von einer Vogelkollision gehört?

(Der genaue Aufbau der Formel und die darin verwendeten Abkürzungen sind beim Autor zu erfragen.)

Kenner kennen

KENT

Nur KENT besitzt den neuen
Micronite-Filter — ein Welterfolg!



Night thoughts from Kew

They are a glorious sight, the great earth-girdling leviathans, homing down the night sky with all their portholes twinkling, all their wing lights flashing, all the screams of the Holy Inquisition curdling the sleepless suburbs in their wake. These are the Arks of the Enlightenment, bringing man closer to man, shaking the plaster from a million homes.

One of them has just passed through my bedroom. It was full of underground film directors, novelists arriving to push up the sales of their scabrous paperbacks and women with £150 to spend in Harley Street. In another half-minute another glorious leviathan will fly through my bedroom, full of juke-box salesmen, shoplifting gangs from Australia and more women with £150 to spend in Harley Street.

Let them all come. I would hate to sound misanthropic. The fact that they keep me from sleep must not distress them. Nor does it. As Mr. Peter Masefield, of the British Airports Authority, explained to the testy residents of Kew, engines will be quieter in 1972; until then it is something we have to live with. At least that is what we think he said. His words were drowned every 30 seconds by those glorious leviathans and we kept shouting «Can't hear!» and «Speak up!» Those of us who really wanted to know what he said had to buy the local newspaper.

Soon the jumbo jets will be coming over. That will be really something on which to exercise the sleepless imagination. They will have 16 toilets, which means there will be 16 permanent queues outside each, all the way from Tokyo, all the way from Honolulu. Perhaps all 16 toilets will be out of order at once. Perhaps a jumbo will make a forced landing in Richmond Park and 700 nuns (there are always nuns in aircraft) will queue to slide down the house-high escape chutes, piling up in the greatest heap of dishevelled chastity ever recorded.

Meanwhile, we have the 707s. I turn on the radio. Here is the late news summary. Senator Edward Kennedy, in a sensational statement, today disclosed that WHEEEEEEE. In an amazing scene in the House of Commons, the Speaker was hit by WHEEEEEEE. Good night to all our listeners.

Nearly three centuries ago the graceless Ned Ward praised the wooden walls which ranged the oceans, carrying death, drunkenness and the pox to less fortunate shores. Come back, Ned, and hymn the Boeings boring down over Syon House, hell-bent on a mission which is no less than the crosspollution of all the cultures of the world. Tell how each aerial ark is loaded with skirtless trulls, with yawning assorted slobs whose shirts are open to

their hairy navels. Tell how they will all fly away again, with rolled-up comic eye-charts saying that twice a night destroys the sight, leaving their suitcases on the Great Lost Luggage Pyramide at Heathrow, or perhaps on the plane to Guam.

There may be good and gentle people in these aircraft, but not in the ones that fly through my bedroom. It is now six a.m.

Come in, Boeing. Come in, Caravelle. Come in, Ilyushin. Welcome, travellers who have crossed the desolation of the ice-cap. And how clever to fly so high that the bears did not hear you, saving up all that stupendous din for the descent on Kew,

making the Pagoda vibrate like an outraged sergeant-major drawn by Bateman.

Welcome, especially, to pilots earning £12,000 a year and upward. Gentlemen, it is a privilege to be kept awake by you; you who have it in your power to blast open the very urns and sepulchres of morality. And will all pilots, no matter what they earn, please go on strike, tomorrow, for £50,000?

E. S. Turner

From The Observer, London.

Kew is a community near Richmond lying directly beneath the approach path RWY 28 at London Airport.



Und zum Schluss noch einen Vers
für die liebe Aeropers.
Festzuhalten gilt es nur:
Eine swissair'sche Zensur
existiert — trotz den Gerüchten —
in der Rundschau hier mitnichten!



Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsidenten: F. Stadelmann,
W. Walser, Th. Patch
Kassier: P. Bircher
Beisitzer: D. Baumeister, E. Bruinsma,
J. Elfring, O. Grunder, K. Kuratli, W. Meyer,
C. Mollet, W. Rüter, R. Schilliger,
M. Bethge, E. Schadegg

Sekretariat

Dr. W. Huber
Frau N. Grösch-Bonhöte

Einsatz-Kommission

Vorsitz: F. Stadelmann
Vize-Vorsitzender: M. Cross
DC-8: H. Dietschi, P. Habegger,
Ch. Milne-Fowler, R. Schilliger
FA/SAF: E. Fischli, W. Meyer
CV-990: P. Rellstab, K. Rutishauser, W. Pink
SE-210/DC-9: E. Heusser, K. Kuratli,
A. Atkins
Copifragen: C. Mollet
Nav.-Fragen: M. Bethge

Deplacement- und Unterkunfts-Fragen

Vorsitz: F. Stadelmann
NA: R. Schilliger
FA/SAF: E. Fischli, W. Meyer
EU: K. Kuratli, A. Atkins
ME/WA: D. Baumeister
SA: P. Habegger

IFALPA-Kommission

F. Stadelmann, J. Sterndale, E. Heiz,
W. Walser, A. Atkins, L. Ritzli,
W. Busenhardt

Lohnverhandlungs-Kommission

A. Sooder, F. Stadelmann, W. Walser,
P. Bircher, C. Henry, A. Strehler,
E. Bruinsma, M. Bethge

Kommission für Cockpit-Umschulungen, Umschulung der Navigatoren und Job Security der Navigatoren

A. Sooder, F. Stadelmann, W. Walser,
H. Swart, M. Bethge, E. Schadegg

Kommission für Seniority-Reglement

A. Sooder, W. Meyer, W. Walser,
E. Bruinsma

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs- Kommission

A. Sooder, E. Heiz

Flugsicherheits-Kommission

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

VEF-Stiftungsratmitglieder

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

Aeropers-Delegation bei Dachverband

Präsident: A. Sooder
F. Stadelmann, E. Schadegg, J. Elfring,
Dr. W. Huber

IGAP

Präsident: K. Rutishauser
Vizepräsident: P. Habegger
Geschäftsführer: Dr. W. Huber

Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

Kommission für Ausländerfragen

Th. Patch, E. Bruinsma, J. Fosbrooke,
V. Ramchandran, W. Rüter

Romands

J. Fabesch, G. Mirault, C. Mollet,
D. Moreillon, J.-Cl. Rotach

Planungs-Kommission

Luftfahrt VHS, Luzern
R. Schilliger

IANC-Vertreter

K. Schmidli

Zollfragen

K. Schmidli

Seniority- und VEF-Kommission

Vorstand der Aeropers

Kontrollstelle

K. Linggi, P. Gass

Stimmzähler

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

Rundschau-Redaktion

Dr. W. Huber, H. Hürzeler, A. Atkins

Die Nominationen der in den obenerwähnten Kommissionen angeführten Mitglieder der ehemaligen FAPS haben vorläufig nur bis Ende 1969 Gültigkeit.



