



Mai/Juni 1970

aeropers rundschau



Offiz. Organ der Vereinig. des fliegenden Personals der Swissair

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

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

Inhalt	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	7
Was uns beschäftigt	11
Flight Duty Regulation Policy	18
Europilot	22
Important information regarding home return flights	23
Man sollte . . .	24
Bärndütsch oder Preussisch, that is the question!	25
Hijacking: die längsten 15 Minuten meines Lebens	27
Dispositif contre les pirates de l'air	29
Ferientips: Zur Abfertigung der Freipassagiere in Zürich	30
Erhöhtes Risiko: Confused battle in Beirut streets	31
Heidi wouldn't lie . . .	32
Briefe an die Aeropers	33
Hijack Policy Reflects Conservative View	35
Kantonsrat drückt ein Auge zu	37

Redaktionsschluss der Juli/August-Nummer: 10. Juli 1970

Redaktion:

Dr. W. Hüber
H. Hürzeler
M. Cross

Versand:

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

Druck:

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

AEG

Heimwerker

SB4-500: Die stärkste 4-Gang-Schlagbohrmaschine auf dem Weltmarkt



A. Byland & Co

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 051 23 88 42



LA SUISSSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautio

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

Die LA SUISSSE ist mitbeteiligt an der Kollektiv-
Risiko-Lebensversicherung der «IGAP»

Liebe Rundschauler

Das legendäre Sprichwort von den satten Völkern, die bekanntlich keine Revolution machen, stimmt heute nur noch bedingt. Denn es gärt zur Zeit nicht nur in den unterentwickelten Ländern, sondern ebenso sehr in den Wohlstandsnationen. Wir sind offenbar von einem Virus befallen, von einer Seuche, die sich rasant ausbreitet. Ein weltweites Unbehagen greift hinein in die hohe Politik, in den grauen Alltag, hinein vor allem ins Geschäftsleben, aber auch in die sogenannte Privatsphäre. Überall kracht es im Gebälk; Terror und Entführungen sind plötzlich an der Tagesordnung; es kriselt in Kirche, Staat und Schule, in Ehe und Familie. Man bricht mit alten Traditionen, wirft tonnenweise Ballast über Bord, stellt alles und jedes in Frage, ruft überall nach Freiheit und nähert sich mit Riesenschritten dem Chaos. All dem Negativen steht ein nie dagewesener Fortschritt gegenüber, wissenschaftliche, medizinische und chirurgische Triumphe, Wohlstand, Lebensgenuss, grosse Sozialleistungen. Und dazwischen steht eine Generation, die offenbar die Orientierung verloren hat, obschon sie es natürlich nicht zugibt. Unsere Reaktionen reichen dementsprechend vom Bejahen, Mitmachen, Ellenbögen, Geniessen über das Zweifeln, Kritisieren, Protestieren, Gegen-den-Strom-schwimmen bis zum Sich-treiben-lassen, Resignieren und Verzweifeln.

Suchen wir nach den Gründen dieser unerfreulichen Entwicklung, so finden wir ein weltweites Abweichen von den christlichen Grundprinzipien der Nächstenliebe, des Glaubens und der Wahrheit. Dazu kommt die Vermassung mit ihrer Niveausenkung. Denken wir nur an die Ausschreitungen an Massenveranstaltungen, an unser Verhalten im Massverkehr, wo sich jeder sonst disziplinierte Mensch plötzlich über die elementarsten Verkehrsregeln hinwegsetzt, nur weil es die andern eben auch tun. Eine Menschheit, deren neue Religion durch Profitdenken und Egoismus geprägt ist, kann den Folgen ihres Denkens und Handelns nicht entgehen. Der begüterte Teil dieser Menschheit scheint heute an sich selbst die Erfahrung zu machen, dass Glück und Zufriedenheit offenbar nicht nur von Rendite und materiellem Wohlstand abhängig sind. Die ärmern Nationen arbeiten andererseits mit aller Macht daraufhin, auf dem Umweg via Not und Elend an sich selbst zu erleben, dass Gewalt, Hass und Krieg die heutigen Probleme ebensowenig zu lösen ver-

mögen. Offenbar wollen wir Menschen à tout prix nur durch Schaden klug werden ... Schade!

Es wirkt fast lächerlich, ist aber trotzdem logisch, wenn ich nach diesen beinahe religiösen Betrachtungen auf unsere Aeropers zu sprechen komme, die offenbar auch am weltweiten Unbehagen erkrankt zu sein scheint. Die Stimmung an der kürzlichen Generalversammlung liess jedenfalls diesen diagnostischen Schluss zu. Nun, wir Piloten sind eben kritische Leute, und es ist wohl gut so. Unsere Probleme sind nämlich ähnlicher Natur wie die oben beschriebenen. Da ist einmal die Aeropers als Ganzes, der es im Prinzip so gut geht wie selten je zuvor. Da ist aber auch ein grosser Teil der passiven Aktivmitglieder, die nach der Begeleichung des Jahresbeitrages glauben, ihren Teil geleistet zu haben, für alles Andere seien schliesslich Vorstand und Sekretariat da. Wer sich aber nicht manipuliert vorkommen will, muss sich höchst persönlich dort einsetzen, wo die Entscheidungen fallen. Die Möglichkeiten dazu stehen jedem Einzelnen von uns offen. Es sind nämlich nur die aktiven, tätigen Menschen, die unsere Umwelt mitgestalten; sie sind in der Regel auch glücklicher als die Masse der sogenannten Manipulierten.

Und da ist des weitern besagter Aeropers-Vorstand, der die Geschicke unserer Vereinigung nach bestem Wissen und Gewissen leitet, und zwar mit einem grossen Aufwand an Arbeit und Opfer an Freizeit. Dafür gebührt ihm unser Dank und unsere Anerkennung. Unmögliches hat er meist sofort erledigt, für Wunder brauchte er jeweils länger! Zugegeben, es sind ihm in letzter Zeit einige Schnitzer unterlaufen, die das Fussvolk zum Murren veranlassten. Ich bin weit davon entfernt, diese Fehler verarmlosen zu wollen, ich habe mich nämlich auch aufgeregt, als man zum Beispiel bei den unglücklichen Ereignissen an die Öffentlichkeit trat, ohne vorher die Meinung der Mitglieder eingeholt zu haben, oder als die prozentuale VEF-Rente anlässlich jener berüchtigten Neujahrsabstimmung, mit unserm Segen notabene (!) um das Linsengericht einer Lohnerhöhung verscherzt wurde. Indessen lassen sich Fehler korrigieren; es ist nicht einmal verboten, etwas daraus zu lernen! Nur den tätigen Menschen können Fehler unterlaufen, wer aber aus Angst vor möglichen Irrtümern überhaupt nichts tut, begeht den unverzeihlichsten Fehler!

Jedenfalls hat der bisherige Vorstand aus alledem die Konsequenzen gezogen; die Neuwahlen sind bereits im Gange. Portieren wir also die Fähigsten und die Wägsten unter uns! Ihre Aufgabe wird nicht leichter sein, obschon neue Besen besser kehren sollen — es fragt sich nur, für wie lange. Übrigens hat jeder Verein genau **den** Vorstand und jedes Land **die** Regierung, die es verdient.

Mit freundlichen Grüssen
Ihr Hano Hüzeler

Redaktionelle Mitteilung:

Wir bitten allfällige Verfasser oder Vermittler **englischer** Artikel dieselben an unsern Englisch-Redaktor Capt. M. S. Cross, Fach 260, zu senden, währenddem Textbeiträge in deutsch oder französisch nach wie vor an Capt. H. Hürzeler, Fach 17, zu adressieren sind.

Editors' Note:

Contributors are kindly requested to send English language articles and notices for the AP Rundschau to Capt. M. S. Cross, Box 260, and others, as formerly, to Cap. H. Hürzeler, Box 17.

Maintaining listening watch . . .

AA 805: «Tower, this is American 805, have you got our clearance?»

TWR: «No, sir, we're waiting for it.»

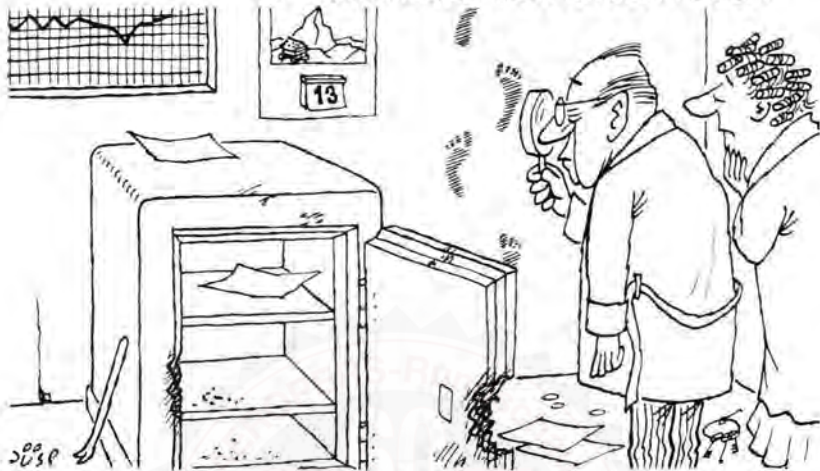
AA 805: «See we've a problem. We're two captains on this flight, and one captain filed a flightplan to one destination and I filed mine to another. Will you please phone our company and ask for our destination.»

Voice (with British accent): «Why don't you ask your passengers?»

Frankfurt Control: «Scandinavian 632, do you have a pregnant woman on board?»

SK 632: «Are you crazy, man, we've only been airborne for ten minutes!»

Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er Amateurdetektiv und zweitens gut versichert

... durch unsere **kombinierte Hausratversicherung**. Sie bietet in einer einzigen Police vierfache Deckung: Schutz gegen Diebstahlschäden, gleichzeitig auch gegen Schäden durch Feuer und Elementarereignisse, Wasser und Glasbruch.

Diese Risiken können auch einzeln oder in beliebigen Kombinationen versichert werden, denn jede Police wird den Bedürfnissen und Wünschen des Kunden angepasst.

NATIONAL-VERSICHERUNG

Generalagentur:

H. Bachmann, 8401 Winterthur, Tel. 052 / 22 71 78

Hauptagentur J. Kurer:

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

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

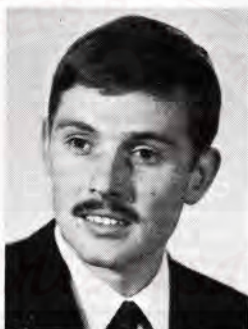
An den Vorstandssitzungen vom 23.2., 26.3. und 28.4.1970 hat der Vorstand acht Piloten einstimmig in die Aeropers aufgenommen.

Von den ehemaligen FPAS-Mitgliedern haben sich bis heute 44 Piloten und 5 Navigatoren als Aeropers-Mitglieder angemeldet.

Wir heissen alle neu aufgenommenen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Gröber Eugen,
Copi DC-9



Kuhn Karl,
Copi DC-9



Reber Peter,
Copi DC-9



Roth Heinz,
Copi DC-9



Simon Hubert,
Copi SE-210



Schilder Gerhard,
Copi DC-9



Schmid Rudolf,
Copi DC-9



Strausak Viktor,
Copi DC-9

2. Eintrittsgebühr für ehemalige FPAS-Mitglieder

Der Vorstand hat beschlossen, von den ehemaligen FPAS-Mitgliedern, welche in die Aeropers übertreten, keine Eintrittsgebühr zu erheben. Es sei hier wieder einmal vermerkt, dass die Eintrittsgebühr für Neumitglieder erst vom zweiten, dem Ablauf der Probezeit folgenden Jahr an erhoben wird.

3. Failures in DC-9 Capt. Kursen

Dieses Jahr haben wir schon 6 failures zu verzeichnen. Der Vorstand hat sich mit dieser Angelegenheit befasst und möchte wieder einmal darauf aufmerksam machen, dass bei einem Flugzeugwechsel die Möglichkeit besteht, sich vorerst als Co-Pilot ausbilden zu lassen, um dann nach einer gewissen Zeit in den Capt. Kurs zu steigen. Ob dieses Prozedere generell so durchgeführt werden soll, hängt davon ab, ob dies dem Wunsche aller zukünftigen Kandidaten entspricht, und bedarf einer nachherigen Absprache in bezug auf die Planung in OC. Nächstens wird ein seit längerer Zeit in Vorbereitung stehender Fragebogen über die Umschulungskomplexe zur Verteilung gelangen. Ob die Resultate dann mit dem Swissair-Fragebogen harmonisieren, werden diesbezügliche Untersuchungen zeigen.

4. Blinder Passagier

Trotz allen Vorkehrungen oder sogenannten Kontrollen, war es vor nicht geraumer Zeit einem Mann möglich, ein Kursflugzeug nach New York zu besteigen und sich in einer Toilette zu verstecken. Kurz vor dem Start wurde er doch noch entdeckt. Über diesen Vorfall herrscht tiefes Schweigen und die Besatzungen wurden nicht orientiert.

Der Mann kletterte einfach über die Umzäunung beim Rundflugplatz und stieg mit den übrigen Passagieren ins Flugzeug ein. Dieser Vorfall

zeigt, dass es unumgänglich ist, am Flugzeug eine weitere Kontrolle der einsteigenden Passagiere vorzunehmen. Zu prüfen wäre ebenfalls, ob der Tarmac und damit der Zugang zu den Flugzeugen nicht einer besseren Kontrolle bedarf, obschon es uns klar sein muss, dass ein Flugplatz nicht hermetisch abgeschlossen werden kann.

5. Generalversammlung 1970

Sie wurden auf dem Zirkularweg orientiert, dass ein Teil der Wahlen wiederholt wird. Nach der GV hatte der Vorstand den Eindruck, dass praktisch alles, was erreicht wurde, von einer Anzahl von Mitgliedern einfach heruntergerissen wurde. Dieses Vorgehen ist nicht konsequent, denn wenn Sie mit den Resultaten nicht einverstanden sind, so müssen sich eben andere zur Verfügung stellen. Ein einziger Kandidat aber wurde vorgeschlagen.

Was diese Beschlüsse des Vorstandes anbelangt, so wurden diese nach den Regeln der Demokratie durchgeführt. Zu diesem Thema gäbe es eine gute Quiz-Frage: Wieviele Mitglieder haben schon einmal ein Vorstandsprotokoll angesehen?

Was wir heute brauchen, ist mehr Toleranz. Die vergangenen Jahre brachten so viele positive Resultate wie Integrierung, Verbesserung der VEF und der Saläre sowie des Verhältnisses zu unseren Vorgesetzten, dass im Rahmen der Gesamtheit von keiner Benachteiligung gesprochen werden kann. Toleranz zieht aber auch Konsequenzen mit sich und bringt unzählige Bürden. Toleranz bringt auch mehr Verpflichtungen dem Nächsten gegenüber. Will man mit dem andern diskutieren, so muss man zuerst zuhören können. Will man fordern, so muss man auch geben können. Will man Autorität, so muss man sich einmal auch selber einsetzen können, auch da, wo es einem gar nicht passt. Will man, dass andere etwas leisten, so muss man selber etwas Positives dazu beitragen. Will man Hilfe, dann muss man selber anderen geholfen haben. Will man, dass andere denken, so muss man selber einmal gedacht haben. Will man ernst genommen werden, so muss man neben sich auch andere ernst nehmen und zudem eine positive Einstellung an den Tag legen.

Viele von uns, die Sicherheit suchen, finden die Angst. Angst beherrscht sie, Angst davor, noch unsicherer zu sein, als sie es schon sind. Der Stolz verbietet ihnen, ihre Angst zu zeigen. Sie versuchen, sie zu verdecken, indem sie sich eine stramme Haltung und einen harten Gesichtsausdruck zulegen. Dabei hoffen sie, dass man das für inneres Selbstvertrauen hält. In dieser Härte drückt sich eine stählerne Selbstsucht aus. Sie ist entschlossene Gier, aus Angst geboren. Der harte Mensch ist ein angstvoller Mensch.

Ein Zeichen für das Sicherheitsbedürfnis eines Menschen ist die Überzeugung, dass sich jedes Problem in der Familie und in der Wirtschaft

mit Geld lösen lasse. Die scherzhafte Redewendung: «Mir fehlt nichts — ausser Geld» ist in Wirklichkeit die Grundphilosophie vieler Menschen.

Die Angst, das zu verlieren, was ich habe oder das nicht zu bekommen, was ich nicht habe, ist der Hauptgrund der meisten Konflikte von heute. Wie steht es aber sonst noch um uns? Haben wir auch ausserhalb dessen, was uns rein persönlich betrifft, stets ein gutes Gewissen, sind wir da ebenso zuverlässig? Wir sind mit Recht stolz darauf, auf einem der schönsten und wohlhabendsten Flecken der Erde zu leben. Tragen wir aber auch immer alles dazu bei, um unserer Vereinigung und damit der Förderung des schweizerischen Luftverkehrs genügend Verständnis entgegenzubringen? Setzen wir uns immer genügend ins Bild, bevor wir mit Lästern beginnen? Ich glaube, hier sollten wir uns oft fragen, wie dem eigentlich sei. Es ist nämlich keineswegs ausreichend, ein guter Pilot zu sein, es gehört in dieser Hinsicht noch gar manches dazu, vor allem ein fester innerer Halt und eine anständige Gesinnung.

Was die zuhanden der Generalversammlung 1970 gestellten, verschiedenen Anträge betrifft, sei an dieser Stelle noch mitgeteilt, dass jene so bald wie möglich, voraussichtlich jedoch erst nach der erfolgten Wahl des neuen Vorstandes, den Mitgliedern zur Abstimmung vorgelegt werden.

Mit freundlichen Grüßen
A. Sooder



In Winkel bei Bülach

1-Familien-Haus

zu verkaufen oder zu vermieten
8 Zimmer, 2 Bad, Doppelgarage
Baujahr 1966, 1100 m²
Telefon 96 18 19 / Fach 166

Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste April 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Der Aprileinsatz brachte den Übergang zu den Sommerrotationen. Zu den bekannten Problemen eines Flugplanwechsels kamen in diesem Jahr eine ganze Reihe zusätzlicher Belastungen:

- Konsequenzen des Ausfalls der HB-ICD
- Elimination der Nightstops in Tripolis
- Aufhebung der Übernachtungen in Beirut und Bagdad und kurzfristige Schaffung eines Slings in Teheran
- Konsequenzen der neuen Routings nach Kairo
- Verkehrsrechtliche Probleme bei der Aufnahme der zweiten Frequenz nach Johannesburg
- Nachträgliche Einplanung einer BAC-111/500 der BUA ab 24. April. Der Einsatz dieses wet-lease konnte so gesteuert werden, dass bis Ende Oktober 1970 die Übernachtungen im Airport Hotel in Manchester und der Taxitransport Basel - Zürich für SR 7763 für unsere Besatzungen vermieden werden.
- Umstellungen infolge der Hannover-Messe
- Deckung der Standzeiten der CV-990 der BALAIR durch Übernahme von Far East Leistungen

Die Entscheide in diesen Punkten fielen erst nach Erstellung und Publikation der Aprileinsätze, so dass zahlreiche Änderungen und Umstellungen notwendig wurden.

Für den weiteren Verlauf des Sommerflugplans 1970 zeigen die von ON in Zusammenarbeit mit den Flottenchefs erstellten und mit der Einsatzkommission abgesprochenen Rotationen inbezug auf duty- und layovertimes folgendes Bild der geplanten Assignments:

a) Dutytimes

Das Produktionsprogramm wird wöchentlich in 564 Assignments aufgliedert, wobei sich in der Planung folgende Abweichungen zur jeweils gemäss FOM möglichen Einsatzdauer ergeben:

Sommer 1970	Ass.	Dutytime Überschr. Ausn	Enl	Max.	-15'	-30'	-60'	-120'	kleiner	
DC-8	NA	66	—	—	7	10	3	—	28	14
	SA	8	4	4	—	—	—	—	—	—
	FE	43	—	1	—	1	—	3	2	36
	SAF	4	—	4	—	—	—	—	—	—
DC-8	Total	121	4	9	7	11	3	3	30	50
CV-9	WA	10	—	—	—	—	—	—	—	10
	MEEU	74	—	—	—	1	—	2	13	58
CV-9	Total	84	—	—	—	1	—	2	13	68
SE-2		44	—	—	—	—	2	—	14	28
DC-9		315	—	—	—	—	—	7	14	294
TOTAL		564	4	9	7	12	5	12	71	440

b) Layovertimes

Nach Abzug der Einsätze des BUA Charters fallen wöchentlich für unsere Einsätze 393 Übernachtungen an, die sich wie folgt auf die einzelnen Flugzeugtypen und Einsatzgebiete verteilen:

Sommer 1970	Anzahl	Ausn.	Min.	+15'	+30'	+60'	+120'	grösser	
DC-8	NA	33	—	—	—	—	—	33	
	SA	nur Slings							alle
	FE	34	—	1	—	—	—	33	
	SAF	3	—	—	—	—	—	3	
DC-8	Total	70	—	1	—	—	—	69	
CV-9	WA	5	—	—	1	1	2	—	1
	MEEU	57	—	4	2	—	3	10	38
CV-9	Total	62	—	4	3	1	5	10	39
SE-2		28	—	—	—	—	7	7	14
DC-9		233	—	8	11	—	2	3	209
TOTAL		393	—	13	14	1	14	20	331

Wir werden in Zukunft neben dem seit Oktober 1969 regelmässig erscheinenden Vergleich des Verhältnisses der saisonal abgesprochenen Rotationen zu den in der Monatsplanung veränderten Einsätzen zu Beginn einer neuen Flugplanperiode jeweils eine Liste der geplanten duty- und layovertimes publizieren.

Sobald es die technischen Mittel der Auswertung gestatten, werden wir ferner, aufgrund des täglichen Operationsablaufs, stichprobenweise für einzelne Monate die aktuellen Relationen zu den geplanten duty- und layovertime ermitteln.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.1.70 betrug der Bestand:

Schweizer:	433	=	73,76%
Ausländer:	154	=	26,24%
Total:	587	=	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Nil

Austritte: HH. Ellis (Pic DC-9), Minder und Wirth (DC-9 SC) per 31.3.70

2.1.3. Ausbildung

Am 1.4.70 befanden sich 76 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	7 Capt.- und 22 Copianwärter
DC-9	14 Capt.- und 33 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.4.70 betrug der Bestand, inkl. 4 Asp., 60 Navigatoren (34 Schweizer und 26 Ausländer). Die HH. Furrer, Kammer, Magnin und Vuille begannen am 13.4. einen DC-8 F/E-Kurs, verbleiben jedoch bis zur Ernennung als selbständige F/E im Navigatorenbestand.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Die 4 Aspiranten begannen anfangs April mit der Streckenausbildung.

Kommentar zur Einsatzliste Mai 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Obwohl auch die Planung der Mai-Einsatzliste durch verschiedene Umstände erschwert war, entsprach das Produkt beim Planungsabschluss — im Gegensatz zum April — dem nun bereinigten Programm.

Der Verlust der HB-ICD konnte durch wet-lease einer BAC-111 der BUA gedeckt werden, die auf den Strecken SR 840/41, 574/75, 750/51 sowie auf den Charterflügen MAN-BSL-MAN zum Einsatz gelangen. Zur Deckung dieses Programms wurden in Zürich 4 Capt. und 3 Copiloten der BUA stationiert.

Am 19. Mai wurde bei der letzten Einheit unserer CV-990-Flotte (HB-ICB) die «Beam-Reparatur» abgeschlossen, womit auf diesem Typ wieder das Vollprogramm aufgenommen werden konnte. Die vorübergehend mit DC-9 geflogenen Middle-East-Strecken werden also wieder mit CV-990 geflogen.

Während des ganzen Monats Mai waren 4 SE-210 im kommerziellen Einsatz geplant und zwar bis zum 19. Mai als Konsequenz der CV-990-Beam-Reparaturen und vom 20. - 30. Mai als Konsequenz des DC-9 Basis-kurses.

Die Kategorie DC-9 wurde teilweise durch die noch laufende Ausbildung von DC-9 Piloten der BALAIR belastet. Diese wurde grösstenteils im Laufe des Monats Mai abgeschlossen.

Zum Thema BALAIR ist noch zu erwähnen, dass vor allem auf CV-990 wieder erheblich mehr Flüge geplant werden mussten, als dies langfristig vorgesehen war. Die effektiven Zahlen ergaben folgendes Bild:

DC-8	langfristig 0, aktuell 2 geplant
CV-990	langfristig 0, aktuell 19 geplant
SE-210	langfristig 3, aktuell 2 geplant
DC-9	langfristig 9, aktuell 11 geplant
BAC-111	langfristig 5, aktuell 5 geplant (MAN)

Von 10 langfristigigen Nord Atlantik-Chartern wurden aktuell deren 8 geplant.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.5.70 betrug der Bestand:

Schweizer:	440	=	74,07%
Ausländer:	154	=	25,93%
Total:	594	=	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Aus SLS III/68 8 Piloten per 1.5.70 (HH. Frei E., Rüfenacht, Sagne, Walter, Wipf, Chabloz, Meier E., Wieser)

Austritt: Herr A. Borner (Pensionierung) per 30.4.70

2.1.3. Ausbildung

Am 1.5.70 befanden sich 69 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8

1 Capt.- und 14 Copianwärter

DC-9

13 Capt.- und 41 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.5.70 betrug der Bestand, inkl. 4 Asp., 60 Navigatoren (34 Schweizer und 26 Ausländer), wovon 4 seit dem 13.4. einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Die 4 Aspiranten haben im April mit der Streckenausbildung begonnen.

II. INTERAVIA

Auf unsere Anfrage hat sich die Vertriebsleitung der INTERAVIA-Publikationen in Genf freundlicherweise bereit erklärt, den Mitgliedern unserer Vereinigung für den Kauf ihrer Druck-Erzeugnisse ansehnliche Rabatte zu gewähren. Diese belaufen sich für das Jahrbuch «INTERAVIA ABC» auf 25% des offiziellen Verkaufspreises von Fr. 70.— und auf 20% für ein Jahresabonnement der INTERAVIA Monatszeitschrift «Luftfahrt — Raumfahrt — Elektronik», welches offiziell einschliesslich Porto und Verpackung Fr. 48.— kostet.

III. AEROPERS-BAUVORHABEN

Wir freuen uns, unseren Mitgliedern melden zu können, dass der Bau des neuen Aeropers-Hauses erfreuliche Fortschritte macht. In ihrer letzten Sitzung hat die Baukommission der Aeropers sich von den Architekten über die Einzelheiten des Bauprogramms orientieren lassen und bereits ihre Entscheide bezüglich gewisser Detailfragen (Bodenbeläge, Fenster usw.) getroffen. Der Bau wird voraussichtlich im Januar 1971 fertiggestellt werden können. Wer sich einmal auf den Bauplatz zwischen Ewig-Wegli und Flurstrasse in Kloten bemüht, wird feststellen können, dass dort bereits emsiges Treiben herrscht. Der Aushub ist vollendet und mit dem Betonieren der Keller ist schon begonnen worden.

Allen Mitgliedern, welche durch ihre persönlichen Beiträge zur Verwirklichung dieses Bauvorhabens mitgeholfen haben, teilen wir mit, dass ihre Einlage vom Tage der Einzahlung an gerechnet bis zum 1. April 1970

mit 5¼% und von diesem Tage an zu 5½% verzinst wird. Die diesbezüglichen Schuldscheine befinden sich im Druck und werden voraussichtlich im Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe der Rundschau bereits im Besitze der verschiedenen Geldgeber sein.

IV. International Air Safety Day

An der IFALPA-Konferenz vom März dieses Jahres in London wurde beschlossen, einen internationalen «Air Safety Day» durchzuführen. Als Termin wurde der 16. Juni 1970 — der Eröffnungstag der ausserordentlichen ICAO-Konferenz in Montreal — bestimmt.

Die diesbezügliche Resolution der IFALPA, welche wir hier wörtlich wiedergeben, lautet folgendermassen:

To implement the existing IFALPA policy on hijacking the Principal Officers will arrange an International Air Safety Day, the date of which will be related to one of the major International Conference to be held on hijacking and sabotage with the objective of:

- Fulfilling the Amsterdam Resolution by making use of all possible means at our disposal, in order to find a solution to the problem.
- Attracting the attention of the world to the danger which this very serious situation presents to the progress of Civil Aviation in general and to the passengers in particular.
- Influencing Governments to adopt a firm policy in accordance with the seriousness of the problem. The pressure of the flying public could be decisive in this respect.

Es wird erwartet, dass die Pilotenvereinigungen, in Zusammenarbeit mit ihren Companies, unter Zuhilfenahme geeigneter Mittel (Radio, Fernsehen usw.) eine öffentliche Kampagne starten, welche den Zweck verfolgt, die öffentliche Meinung auf die Probleme bezüglich der Sicherheit im Zivilluftverkehr eindringlich hinzuweisen. Mit dieser Aktion sollen auch die Regierungen und damit die Resultate der erwähnten ICAO-Konferenz im gewünschten Sinne beeinflusst werden.

V. EUROPILOT

Anlässlich der letzten Konferenz der EUROPILOT vom 4./5. Mai 1970 in Stockholm wurde, auf entsprechende Einladung der AEROPERS, die Schweiz als Tagungsort für die nächste Konferenz, welche am 16./17. September 1970 stattfinden wird, bezeichnet. Wir werden uns nach besten Kräften bemühen, den Delegierten und Kollegen aus ganz Europa einen freundlichen Empfang und zwei schöne Tage in der Schweiz zu bereiten. Es erfüllt uns mit besonderem Stolz, dass eines unserer Mitglieder, Herr J. Sterndale, einhellig zum Präsidenten dieser Tagung ernannt wurde.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. W. Huber

Amt für Luftverkehr
Herrn Direktor E. Egli
8058 Zürich-Flughafen

12. Mai 1970

Sehr geehrter Herr Direktor,

wir werden von unseren Mitgliedern empört darauf aufmerksam gemacht, dass an einem der letzten Sonntage die reservierten Parkplätze östlich des Flughafens, für die wir pro Monat persönlich Fr. 10.— bezahlen, besetzt waren. Die Polizei hatte den Platz für 50 Rp. pro Wagen aufgefüllt.

Dazu möchten wir uns wie folgt äussern:

1. Einzelne unserer Mitglieder sind zu spät zur Arbeit erschienen, weil sie in der Kolonne der vor diesem Parkplatz wartenden Autos nicht vorankamen und dazu die Parkplätze besetzt waren. Der Vorteil und Hauptgrund, uns für jene Parkplätze einzusetzen und persönlich dafür zu bezahlen ist also zunichte gemacht.

2. Was immer die Gründe sein mögen, die zu diesem sonntäglichen Ausverkauf des Parkplatzes geführt haben, so ist es nicht in Ordnung, die rechtmässigen Mieter auf diese Weise um ihre Privilegien zu bringen.

3. Wenn die Erfahrung zeigt, dass an Sonntagen ein grosser Teil des Parkplatzes leer ist, so ist es gewiss vernünftig, den nicht benötigten Teil dem Publikum zugänglich zu machen. Aber es muss dafür gesorgt werden, dass ein Eingang nur mit der persönlichen Karte benützt werden kann und frei ist von anderen Wagen und ein genügender Teil des Parkfeldes für diejenigen regulären Mieter abgesperrt ist, die am Sonntag arbeiten müssen.

Wir hoffen, dass es Ihnen gelingen wird, diese Missstände sofort aufzuheben und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

A E R O P E R S

A. Sooder, Präsident

Flight Duty Regulation Policy

As part of the programme for the solution of crew problems, a working group has sat for eleven sessions in an attempt to simplify the present Flight Duty Regulations. Before the solution to a problem can be applied, it is necessary to define the problem itself. In the case of Flight Duty Regulations, the problem is to obtain production from machines with predictable high-efficiency activity cycles by means of human operatives with largely unpredictable low-efficiency activity cycles.

If this definition is accepted, it suggests a basis for a crew control operation which does not seem to have been given adequate attention in the past. As the machine's efficiency is predictable, the solution to the problem of scheduling lies in the correct prediction of human efficiency. Until an accurate efficiency yardstick is found, crew scheduling is an inexact science in which the doctors are the roster clerks and the crews the unwilling guinea pigs.

In attempting to define human efficiency, human performance can be compared to an electrical accumulator. When constructed from sound materials, and correctly filled and charged, both will deliver a stable output for a certain length of time, after which performance becomes unreliable. If regular and adequate charging is not carried out, stable output is not guaranteed, and continual failure to recharge will lead to component failure.

In an aviation context, the stability of crew output at high levels of concentration is the only safeguard against potential disaster. Therefore, the overriding consideration in any responsible crew scheduling operation is the provision of regular and adequate rest times and the limiting of duty times to periods within the crew's stable output capacity.

Practical experience has shown that in certain conditions the «human accumulator» is capable of remarkable feats of output. However, in terms of **continuous** efficiency, the recognised cycle of 8 hours' output in daylight and 8 hours' rest during darkness is the best arrangement. This daily cycle is capable of modification where the change is of a semi-permanent nature, but in aviation the changes occur too rapidly for the body to adapt to them, and they cannot therefore be considered as a normal operation.

Based on the 8-hour duty period, the productive cycle usually follows a pattern of five days' work and two days of free time. In a crew context, assuming six weeks' leave, the most efficient production year would contain 46 weeks offering 230 duty days, or 1840 duty hours. However, an administrative year of 10½ months with 210 duty days yielding 1680 duty hours, with 20 days free for allocation to medicals, checks etc., would prove more flexible. Enough duty time in either case, one might conclude, to enable the accumulation of the maximum 850 flying hours.

In order to establish an optimum figure for duty and rest time, it is necessary to establish an acceptable unit of efficient work output. One is inevitably driven to consider the Normal Working Day.

The Normal Working Day consists of 8 hours' day duty and 8 hours' night rest, with a further 8 hours for personal disposal. This day applies to the great majority of the working population including our administrators, and as there is no overwhelming evidence that other citizens tire less rapidly than ourselves, their Normal Working Day would seem the ideal yardstick for the measurement of crew effort.

Crew duties fall into several categories, which require proper definition:

1. Flight Time Continuous aircraft operation, block to block.
2. Flight Duty Time from check-in for flight to check-out after flight.
3. Company Duty Time spent on duties other than Flight Duty.
4. Rest Time Time available for continuous and uninterrupted horizontal rest.
5. Transit Time Time allocated for personal needs between consecutive duty periods, excluding Rest Time. This should be not less than 4 hours.
6. Availability Time Time spent on Company account without specific duties. (eg. stopovers)
7. Free Time Time entirely at the disposal of the individual at home base.

Based on the Normal Working Day, and taking all the above factors into account, a new form of Duty Regulations might read as follows:

1. Duty allocations are based on the Normal Working Day and the Normal Working Week of five days, followed by two free days.
2. The Normal Working Day is exceeded when:
 - a. Flight Duty falls outside the hours 0600 - 1800 LT.
 - b. Flight Time exceeds 8 hours.
 - c. Flight Duty exceeds 10 hours.
 - d. Company Duty exceeds 12 hours.
 - e. Flight Duty commences and terminates in separate Time Zones.
3. The following compensation must be provided when the Normal Working Day is exceeded, in order to maintain a proper balance between work and rest times:
 - a. For every additional hour or part thereof of Flight Time, Flight Duty, or Company Duty, and for every hour of Time Zone change:
Rest Time increase: 2 hours.
 - b. For every night spent away from home, including night flying, or for every day following the first day of a continuous duty cycle:
Free Time following duty: $\frac{1}{2}$ day.
 - c. For every Flight Duty of more than two consecutive days:
Free Time before duty: 1 day.

d. For every Flight Duty containing 3 or more consecutive nights away from home:

Free Time following duty: 3 days.

Where more than one condition is valid the highest figure applies.

Using these figures, or similar ones, there seems no reason why the entire Duty Regulations should not be written on a single piece of paper, or even the back of an envelope. In either case everybody would be able to understand them. If this seems too simple a solution, let us consider these factors:

- * Flexibility is the keynote of any transport operation. These rules are far more flexible than the present ones, yet they guarantee adequate crew recovery in all cases.
- * The rules would have permanent validity. There would be no question of today's «special exceptions» becoming tomorrow's standard procedure.
- * The principle of abnormal compensation for abnormal output ensures that crews are always ready to accept delays and other unplanned increases in duty time.
- * There is a high premium on planning efficiency. Although no maxima are stated, the operation of crews for long duty periods would be most uneconomical and rarely implemented.
- * The captain's prerogative to terminate the flight whenever he judges it to be necessary is safeguarded. However, he has the right to use his own judgement in extending the operation.
- * The system indicates those flights which place the most strain on the crews — they have the highest penalty rates. This ensures that awkward and ill-planned schedules are recognised for what they are — abnormal operations requiring special care and protection for the crews.
- * The system removes the temptation to promote bogus efficiency by cutting down crew rest times. In the new system, the most efficient operations would automatically be the safest.

These theoretical figures are no more than suggestions; it is the principles that are important. If the principles are correct the details largely take care of themselves. It is a possible line of argument that because the present FOM concentrates on figures to the detriment of principles, it is impossible to simplify it; that is left to the reader to decide.

In the present situation there is much to be said in favour of a policy which applies to all pilots in all sectors under all conditions. Based as it is on known human requirements, and adaptable to computer planning, it may be used equally effectively for planning or daily operations. It would certainly remove sources of irritation and lead to increased crew morale.

No doubt some will suggest that as a system it would be uneconomical to introduce. To these gentlemen a copy of FOM 2.1.1. sheet 1 : 100 will be sent free of charge.
MSC



Ist KALK ein Problem in Ihrem Haus?

Nicht, wenn Sie einen
APOLLO
Wasserenthärter besitzen.

APOLLO
Wasserenthärter
wirtschaftlicher, billiger, kompakt,
modern, um Jahre voraus
Exklusiver 8-Zyklus Regenerations-
vorgang,
Salzverbrauch bei besserer Lei-
stung kleiner

Beratung, Verkauf und Service
SUNTHERM AG
8600 Dübendorf, Tel. (051) 85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis



Europilot

Anlässlich der GV (Protokoll des Präsidenten) wurden Sie über die Absicht der Aeropers, der EUROPILOT-Organisation beizutreten, orientiert. Beim letzten Zusammentreffen wurden wir **einstimmig** aufgenommen. Am betreffenden Meeting, das am 15./16. Oktober 1969 in Paris stattfand, war die Aeropers durch Herrn Dr. W. Huber und den Schreibenden vertreten.

Die wichtigsten Traktanden waren:

1. Die Aufnahme der Aeropers und der Oesterreichischen Pilotenorganisation
 2. Europäische Senioritätsliste
 3. Boeing 747: Saläre / Crew Complement usw.
- Die Aeropers und der Oesterreichische Pilotenverband wurden einstimmig in die EUROPILOT aufgenommen. Beide Verbände treten der Streikfond-Kasse nicht bei.

— Es sind Bestrebungen im Gange, eine Europäische Senioritätsliste aufzustellen, um bei einer engeren Zusammenarbeit zwischen grösseren und kleineren Gesellschaften die kleineren Pilotenverbände zu schützen. Auch sollte eine solche Liste bei kommenden Gesellschafts-Fusionen schützend wirken (?). Doch schon beim Suchen nach den Kriterien, nach welchen die Liste aufgestellt werden sollte, ergaben sich erhebliche Schwierigkeiten. Nicht einmal die schlussendlich fixierte Ausstellung der ersten Pilotenlizenz bietet eine gerechte Ausgangsbasis. Versuchsweise fängt man für einmal hinten an, d. h. ab 1.1.1970 wird für alle jungen, neueintretenden Piloten eine solche Liste erstellt.

Der Schreibende ist der Ansicht, dass sich bei einer engen Zusammenarbeit oder Fusion zweier Gesellschaften, z. B. für Flugzeuge, die gemeinsam betrieben werden die Piloten im Verhältnis zur relativen **Grössen der Pilotencorps** ausgewählt werden müssen. Sonst kommt eine junge Gesellschaft mit einem mehrheitlich jungen Pilotencorps viel zu kurz und nicht zuletzt werden auch die betreffenden Gesellschaften ein gewichtiges Wort mitsprechen!

- Die EUROPILOT empfiehlt bezüglich B-747 30% Erhöhung in Salär und 13% Erhöhung in Salär oder duty time-Senkung. Diese Erhöhung wird sehr unterschiedlich verwendet. Einige Verbände verteilen den Aufwand unter alle Piloten, andere heben den PIC B-747 ab.

Die ALITALIA verlangte einen zweiten Captain auf den B-747, was bei der Aeropers und einigen anderen Verbänden **Stimmenthaltung** hervorrief. Erfreulich ist, dass der Vorstoss der SWISSAIR/AEROPES in den Sechzigerjahren (mit dem 2-Mann Cockpit) heute beim grössten Teil der IFALPA/EUROPILOT-Mitglieder Standard Procedure geworden ist. Die Gastfreundschaft in Paris war ausgezeichnet. Die Kontakte mit europäischen Pilotenverbänden sind sicherlich wertvoll und geben uns manche Anregung.

W. Walser

Important information regarding home-return-flights

It seems that some people are not conversant with the relevant articles governing the issue and use of Home Returns.

Your attention is therefore (once again) drawn to the regulations.

1. Only the pilot, his wife and children are entitled to fly on SWR **and** pool partner flights.
2. If a HR is exchanged for a ticket for relatives (parents or other) **ONLY** SR-flights can be used. (IATA-reg.)
3. This also applies to so-called schoolflights (Ed. A, para. 4.)

Signed: J. W. Elfring

Man sollte . . .

- angesichts der sich mehrenden Gewaltakte im Luftverkehr in der Schweiz mit dem guten Beispiel vorangehen und auf unsern Flughäfen Bewachungstruppen in vollem Kriegsschmuck einsetzen. (Wie man dies übrigens seinerzeit anlässlich der Algerienkonferenz als notwendig erachtet hatte), dient doch unsere Armee gemäss Dienstreglement u. a. der Erhaltung von Ruhe und Ordnung im Innern.
- die Frachträume unserer Flotte wie früher mit Feuerwarn- und -löschsystemen versehen.
- die Mini-Handfeuerlöscher an Bord unserer Flugzeuge durch wirkungsvollere ersetzen.
- verlangen, dass auf unsern Flughäfen die sogenannten Hijacker-Waffen-Detektoren so rasch als möglich installiert werden.
- unserem Sekretariat nahelegen, endlich wieder einmal ein Mitglieder-Adressenverzeichnis herauszugeben, das à jour ist.
- sich an massgeblicher Stelle nicht nur darüber Rechenschaft geben, wieviele Millionen die Swissair durch Dienstleistungen ihrer Piloten bei der Fliegertruppe jährlich verliert, sondern auch, wieviele Millionen sie ihrerseits seit bald vier Jahrzehnten der Flugwaffe wohl schulden würde, nämlich für die Pilotenausbildung (vom Profit der nicht messbaren Flugerfahrung gar nicht zu reden!)
- vorgängig einer Neu-Einteilung der Route-Manuals jene konsultieren, die damit zu arbeiten haben.
- dafür sorgen, dass sich bei Ausland-Stationierungen nicht immer ein und dieselben Piloten zu opfern (!) hätten, die schon zu den DC-6 und Coronado-Zeiten seligen Andenkens zum kärglichen Hoteldasein sich gezwungen sahen. In der Tat fänden sich heute auch jüngere Jahrgänge bereit zu solchen erlebnisreichen und lukrativen Perioden fern der Heimat . . .
- es nicht für möglich halten, dass der Kanton Zürich als Besitzer und Vermieter unserer reservierten Parkplätze dieselben an Sonntagen an Flughafenbesucher weitervermietet, wobei Besatzungsmitglieder, die ihre zehnrfränkige Parkgebühr wohl erlegt, nichtsdestotrotz das Nachsehen haben. . . Irgendwelche Assoziationen mit den Geschäftspraktiken zweifelhafter Hotels, die ihre Zimmer während der Abwesenheit der zahlenden Gäste stundenweise untervermieten, entspringen eindeutig der schmutzigen Phantasie des Lesers!

Bärndütsch oder Preussisch, that is the question

Welche Gründe führten wohl anlässlich der Generalversammlung vom 28. April 1970 zum Vorschlag, in der Aeropers als Verhandlungssprachen Schriftdeutsch, Französisch und Englisch zu gebrauchen?

Es ist vor allem eine Angelegenheit des Anstandes, der fairness unseren ausländischen Kameraden gegenüber. Wir rühmen uns doch, letztes Jahr mit der Integration ein in der Schweizergeschichte einmaliges Pionierwerk vollbracht zu haben und kein Schwarzenbach-Problem zu kennen!

Bei dieser Gelegenheit dürfen wir ruhig einmal unseren Kameraden von jenseits der Saane ein Kränzlein winden. Sie haben sich immer bemüht, unseren Mundartverhandlungen zu folgen und hie und da auf Schweizerdeutsch mit charmanterem accent romand in die Diskussion eingegriffen. Wir Schweizer waren doch immer stolz, mit Überzeugung zu verkünden, dass wir keine Minderheitsprobleme kennen! Nos camarades romands nous l'ont prouvé.

Nun zur praktischen Seite: Wir wollen uns nicht zur frechen Behauptung versteigen, die Schweizerdialekte und das Holländische seien Halskrankheiten. Schweizer Eigenart in Ehre!

Unsere Aeropers-Versammlungsprozedere haben noch genügend den Anstrich schweizerischer Eigenart. Bei nüchternen Sachgeschäften dient die Sprache ganz einfach als Werkzeug für die gegenseitige Verständigung. Daher ist es auch in unseren Parlamenten meistenorts selbstverständlich, dass in einer unserer offiziellen Landesprachen debattiert wird. Es ist gewiss keine Schande, wenn wir Deutschschweizer uns bemühen, uns in Schriftdeutsch so klar auszudrücken, dass unsere Mitglieder mit anderer Muttersprache uns besser verstehen. Wir kommen wohl kaum in den Verdacht, Preussen sein zu wollen.

Vorteilhaft kann sich dies auch in der Weise auswirken, dass weniger «so, wie einem der Schnabel gewachsen ist» langer Bla-Bla gedroschen wird. Einigermassen gut formulierte Voten zwingen automatisch zu besserer gedanklicher Vorbereitung als das «frei von der Leber» Gefaselte.

Wir Schweizer sind — sicher nicht zu Unrecht — stolz, ein sprachgewandtes Volk zu sein. Deutsch (Schriftdeutsch), Französisch und Englisch gehören zum Inventar jedes Sekundarschulsackes. Der grösste Teil der GV-Votanten hat denn auch freiwillig bewiesen, in der Schule nicht auf der hintersten Bank und erst noch am Fenster gesessen zu haben.

Dass wir Englisch als internationale Sprache der Luftfahrt akzeptieren, ist wohl selbstverständlich.

Nun zurück zum eigentlichen Vorschlag:
Jedes Aeropers-Mitglied wählt die Sprache — Schriftdeutsch, Französisch oder Englisch — in der es sich schriftlich oder mündlich am gewandtesten ausdrücken kann. Offizielle Dokumente und Zirkulare müssen deutsch verfasst werden. Übersetzungen können nach Bedarf erstellt werden. Eine Regelung dieses Sprachproblems sollten wir anlässlich einer zukünftigen Statutenrevision nicht vergessen. Die Diskussion ist eröffnet! Gentlemen, mehr denn je brauchen wir in der Aeropers gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme, aber auch eine gute Zusammenarbeit. Die Sprache als menschliches Kommunikationsmittel spielt dabei keine unbedeutende Rolle.

Unsere Schweizer Eigenart steht noch nicht auf dem Spiel:

« . . . , hast noch der Söhne, ja,
Grüezi wohl, Frau Stirnimaa!»

Rud. Glutz



**a Kiss
for
a Kent**

Die längsten 15 Minuten meines Lebens

Der nachfolgende Tatsachenbericht aus 1. Hand eines Passagiers führt zu Überlegungen, wie sich wohl ein ähnliches Vorkommnis auf dem eigenen Flugzeug-Typ abspielen würde.

Im Auftrag einer Schweizer Firma habe ich zur Abklärung von Absatzmöglichkeiten in Ostdeutschland in einem «AN-24»-Flugzeug der Interflug zum Kurs IF-004 in der dritt Vordersten Reihe am Kabinenfenster Platz genommen. Neben mir ein Geschäftsfreund aus Westdeutschland. Es steht uns der letzte Tag der Leipziger Messe für unser Vorhaben zur Verfügung. Noch etwas müde strecken wir die Beine, haben wir doch kurz vor 06.00 Uhr unser Hotel in Westberlin verlassen müssen, um rechtzeitig über die Zonengrenze den Flugplatz Berlin-Schönefeld zu erreichen. Die Turboprop-Triebwerke werden angelassen — Wegrollen — Starten — Wegsteigen — schon oft erlebt, und doch immer wieder fesselnd.

Hinter dem Cockpit des AN-24, durch eine Tür abgetrennt, befindet sich ein Frachtraum, in der Mitte ein Durchgang. Der Zutritt zur Kabine ist wiederum durch eine Tür abgetrennt. Die Kabine zählt 48 Sitzplätze und das Fehlen von sonst üblichen Kopfstützen gestattet eine gute Übersicht. Vorne im Cockpit arbeiten zwei Piloten, und unsere Hostess hat den ersten Durchgang mit Bonbons bereits hinter sich. Zu diesem Flug nach Leipzig sind 17 Passagiere eingestiegen. Nach etwa 5 bis 10 Minuten haben wir eine Höhe von ungefähr 1000 Metern über Grund erreicht.

Ein Stoss mit dem Ellenbogen von meinem Nachbarn — es sind zwei Leute mit Pistolen bewaffnet im Flugzeug. Ich sehe mich um — eine Frau steht zuhinterst in der Kabine mit der Waffe im Anschlag. Ein Mann bedroht die Hostess am Interphon und verlangt, wie wir später vernommen haben, ein Ausweichen nach Hannover oder mindestens nach Westberlin. Wenig später kommt der Mann nach vorn, will die Tür öffnen — abgeschlossen. Ein Anrennen mit der Schulter bleibt ohne Erfolg. Mit einer 7,65 Pistole folgen nun 6 - 10 Schüsse rund um das Türschloss. Erneutes Anrennen und ungefähr fünf Fusstritte führen zum Ziel. Die Tür springt auf — ein schwarzer, dunkler Gepäckraum ist sichtbar. Der Täter, sichtlich überrascht, fingert nach einem neuen Magazin, es fällt zuerst auf den Boden und hastig wird nachgeladen.

In der Zwischenzeit hat das Flugzeug zu einem nicht sehr ausgeprägten Sturzflug angesetzt, allerdings ohne grosse Wirkung auf den Angreifer. Wir befinden uns über einem grossen Wald. Das Fahrwerk wird ausgefahren. Neuerdings fallen Schüsse, von meinem Platz nicht genau sichtbar, auf die Tür zum Cockpit. Anscheinend ohne Erfolg, denn der Täter kommt zurück und hält auf der linken Kabinenseite Ausschau über Position und Flugweg unseres Flugzeuges.

Die Hostess hat in der Zwischenzeit auf dem Sitz hinter mir Platz genommen. Sie ergreift meine Hand — woher sind Sie, was kann man da tun? — Ruhig — sitzen bleiben — ist alles was ich zu sagen weiss. Mein Nachbar, mit dem Ansinnen, bei nächster Gelegenheit ein Bein zu stellen, erhält die gleiche Antwort. Die Frau im Hintergrund, mit der Pistole im Anschlag, hält noch immer die Passagiere unter Kontrolle. Die Hostess wird nun vom Täter unter Todesdrohung wieder zum Interphon gezwungen. Sprechen Sie doch selbst mit den Piloten — schreit sie angstvoll. Wir sinken weiter ab.

Sichtlich erregt, mit fuchtelnder Pistole, der Verzweiflung nahe, kommt nun die noch junge Frau nach vorne. Wiederum peitschen 3 - 4 Schüsse Richtung Cockpit. Das Flugzeug nähert sich dem Boden. Die Täterin flüchtet wieder nach hinten. Nochmals zwei Schüsse. Wir landen. Behutsam drehe ich mich um und sehe die beiden Täter leblos auf der hintersten Reihe. Ein weiter hinten sitzender Passagier sagt später aus, dass sich die beiden Täter ein letztes Mal umarmt und dann selbst erschossen hätten. Lange rollt das Flugzeug am Boden bis endlich angehalten werden kann. Ungefähr zehn Volkspolizisten stehen um das Flugzeug herum mit der Pistole im Anschlag. Trotzdem die Hostess Richtung Cockpit ruft: «Öffnet, die beiden sind tot», bleibt die Türe zum Cockpit geschlossen. Es braucht eine Weile, bis es in der Aufregung gelingt, die Einstiegtüren zu öffnen. Vorsichtig, vorne und hinten besteigen Polizisten das Flugzeug. Endlich können wir aussteigen. Ein Bus bringt uns zum Flughafengebäude zurück.

Wir haben den anwesenden Polizisten vorerst nur vereinzelte Fragen zu beantworten. Kaffee, Cognac und Erfrischungen werden angeboten. Ein Arzt ist bald zur Stelle und erkundigt sich bei jedem einzelnen Passagier nach dem Wohlbefinden. Die Passagiere erwachen allmählich aus ihrer Erstarrung und immer lebhafter wird das Vorgefallene diskutiert, wobei eine Frau in allem Ernst der Meinung war, das Ganze habe einer Filmaufnahme gedient. Nach längerer Zeit wurden wieder alle Passagiere in einen Bus zu einem Polizeikommissariat geführt und nun einzeln verhört.

Nachmittags um 17.00 Uhr, immer noch leicht angeschlagen, werden wir Richtung Westberlin entlassen. Glücklicherweise soll nur einer der Piloten eine leichte Streifschuss-Verletzung erlitten haben. Die Frage stellt sich, ob Vorschriften, die ein erzwungenes Ausweichen verbieten und damit Passagiere und Crew obigen Gefahren ausliefern, verantwortet werden können.

Kommentar:

Die Türen sowjetischer Bauart scheinen erheblich massiver konstruiert zu sein. Richtigerweise lauten unsere Weisungen für einen solchen Vorfall anders.

O.E./T.S.

Dispositif contre les pirates de l'air

Un dispositif révolutionnaire de détection des armes que pourraient transporter les voyageurs aériens a été mis au point par un inventeur français, M. Louis Ancet. Il est actuellement à l'essai à l'aéroport d'Orly. D'après la communication faite à la presse par cet inventeur, l'appareil est de faible encombrement, discret, silencieux, facile à déplacer et à dissimuler, ne perturbant pas le fonctionnement des appareils des aéroports, sans danger pour l'organisme humain. En outre il permet un large champ d'exploration et il est capable de distinguer entre objets métalliques ferreux ou non ferreux. Cet appareil, basé sur un dispositif électro-magnétique, se compose notamment d'une **sonde** électro-magnétique **explorant** dans l'espace un volume de contrôle affectant sommairement la forme d'un cylindre de 2,10 mètres de hauteur et d'un mètre de diamètre. L'appareil est donc capable de détecter une arme quels que soient la taille du voyageur, l'endroit où il l'a dissimulée et l'importance de ses bagages à main.

Deux avantages essentiels

Les deux avantages essentiels de l'appareil résident dans son aptitude à distinguer entre les métaux ferreux et non ferreux (les revolvers sont pratiquement toujours en acier) et donc de ne pas confondre une arme avec un objet métallique inoffensif, ainsi que dans sa capacité de faire la différence entre une masse importante et de petits objets distincts tels que canifs, clés ou briquets.

Abfertigung von Freipassagieren in Zürich

PS hat in der Aeropers-Rundschau vom Dezember 1969 auf ein Problem hingewiesen, das tatsächlich besteht und uns bekannt ist. Betrieb und Personaldienst arbeiten seit etwa einem Jahr an dessen Lösung und werden voraussichtlich am 1. April 1970 eine Neuordnung einführen können, die die aufgezeigten Mängel beheben wird.

Wir stehen seit längerer Zeit vor einem Konflikt zwischen zwei Zielen, deren gleichzeitige Realisierung als Folge des Massenverkehrs verunmöglicht wurde:

— das Ziel einer verspätungsfreien Abfertigung der Flugzeuge

— jenes einer prioritätsgerechten Abfertigung der Freipassagiere

Operationelle und verkaufspolitische Überlegungen führten dazu, dem ersten Ziele einer Verhinderung von Verspätungen die Priorität einzuräumen.

Die volle Respektierung der Priorität der Freipassagiere würde erfordern, **alle Freipassagiere stand-by zu stellen** und in der letzten Minute vor Abflug eine Aussortierung vorzunehmen, die Privilegierten abzurufen, deren Gepäck vom Keller zum Flugzeug zu schaffen und zu verladen. Recht oft geht es dabei um bis zu 30 ID-Passagiere pro Kurs und um ein mehrfaches bei gleichzeitiger Abfertigung verschiedener Kurse. Die Abfertigung der Freipassagiere unter voller Wahrung der Prioritätsansprüche würde also zu regelmässigen Verspätungen der Flugzeuge führen.

Aus diesem Grunde wurden in letzter Zeit bis zu einer gewissen Limite (z. B. Sitzplatzzahl minus 10) alle eintreffenden Freipassagiere ohne Rücksicht auf ihre Priorität abgefertigt. Erst wer nach Erreichung der Limite eintraf, wurde stand-by abgefertigt, und die Aussortierung erfolgte nur noch unter dieser Gruppe bis zur vollen Beladung des Flugzeuges. Betrieb und Personaldienst wissen, dass dieses System Ungerechtigkeiten mit sich bringt, und haben zusammen ein neues Konzept erarbeitet, das auf der **obligatorischen Voranmeldung beruht**. Vom Computer wird dann eine nach Prioritäten geordnete Liste der Vorangemeldeten abgeliefert. Die zuerst eintreffenden Freipassagiere werden im neuen Konzept nur dann definitiv abgefertigt, wenn sie in der Liste ober- und innerhalb bestimmter Limiten stehen.

SWISSAIR

Personaldienste und Organisation

H. Bürgi

Erhöhtes Risiko: Confused battle in Beirut streets

Beirut, March 24 (AP)

Palestinian guerillas, Lebanese troops, a band of smugglers and a police unit were involved in a four-way gun battle in Beirut Tuesday.

At least five people were wounded.

The shooting, which went on for more than two hours, left four guerillas badly wounded and one smuggler near death, eyewitnesses said.

Firing began in the teeming Sabra quarter, inhabited mostly by Palestinians. At one point **bullets were whizzing across the nearby boulevard to the Beirut International Airport.**

Children from a nearby Lebanese school trooped out to the road to watch. A busload of children from a British school threaded its way through the makeshift roadblock of stones and drove off.

Eyewitnesses recounted this sequence:

A police unit arrived at the house of a renowned Lebanese cigarette smuggler in Sabra to arrest one of his henchmen. The smugglers opened fire.

The smuggler's house is close to a guerilla headquarters. A nearby army unit, thinking it was the guerillas doing the shooting, opened fire. The guerillas fired back on the army.

The harried police unit retreated to safety and sent word to the guerilla command in Lebanon that they were only after the smuggler and would the guerillas please stop shooting.

This could be considered the end of act one.

The guerillas then offered to arrest the smuggler themselves. The army stopped firing.

Two independent guerilla squads approached the smuggler's house from different directions and opened fire, each thinking that they were shooting at the smugglers. They were shooting at each other.

Meanwhile, the smuggler and his men were shooting at the police unit. When the guerillas realized what was happening, they moved in and surrounded the house.

The smuggler got away but his brother-in-law was badly wounded and several henchmen beaten up by the guerillas.

Palestinian officials several hours later said they were still trying to figure out exactly what had happened. There was no immediate announcement from the government.

Heidi wouldn't lie. . .

Wie lange mussten sich doch unsere NA-Passagiere und Crews mit dem sattem bekannten Kindergartenlied:

La la la laa la . . . die Ohren malträtiert lassen.

Berieselt wurde mit den Kabinen-Taperecordern und den New Yorker Radio- und Fernsehstationen beim Swissair-Werbespot.

Dass aber Heidi trotz allem noch «lügte» — that's the point!

Aus: Consumer Reports, March 1970

Advertised tour price called misleading

Many of Swissair's Airline advertisements last year ended with the slogan «Heidi wouldn't lie.» One such ad included a Swiss Holiday tour «from \$ 499-seven full days,» which the New York State Attorney General charged was misleading. He said it failed to disclose clearly that a person had to remain in Europe at least 14 days to qualify for the price, or that \$ 499 was a group price requiring a minimum of 15 people in the tour. Those details were buried in very fine print. Swissair agreed to stop misrepresenting its tour, and it paid \$ 250 in investigation costs.

FZS



Briefe an die Aeropers

Dank-Adresse der Dachverbandsmitglieder z. H. der Aeropers

Sehr geehrter Präsident,

Im Namen aller im Dachverband angeschlossenen Mitglieder möchte ich Ihnen recht herzlich für die Aeropers-Rundschau, März-April danken.

Die hier gezeigte Loyalität aller Besatzungskategorien hat uns tief beeindruckt und uns ebenso in der Annahme bestärkt, dass eine konstruktive Zusammenarbeit innerhalb des Dachverbandes für unser Teamwork an Bord nur fruchtbar sein kann.

Darf ich Sie bitten, anlässlich Ihrer GV unseren Dank an Ihre Mitglieder, der Redaktion und im besonderen Herrn Hano Hürzeler auszusprechen.

Mit freundlichen Grüßen

für die Vorstände VDSH FEV VDSS

a. i. Etienne Mehr

Betrifft: Flugzeugkatastrophe Würenlingen

Sehr geehrte Herren,

Höchst zu bedauern sind jene, die im Dienste stehen zur Völkerverbindung, wie das Personal der Swissair und die ihr Leben einsetzen und oft auch verlieren für die Interessen anderer.

Wir kennen jenen zweideutigen Prozess in Winterthur, geleitet von Hass und beendet mit Hass und parteiisch genau nach Schweizerart.

Früher, in den 30er Jahren hat die Schweizerregierung und mit ihr das Volk ihre höchste Pflicht darin erblickt, als eklatante Nazikollaborateure den Juden den «J»-Eintrag in die Pässe und den Bruststern zu kreieren und gaben damit erstmals das Hali-Hali für die Judenhatz.

Die Zeiten haben sich geändert, heute sind jene Nazikollaborateure zu niedrigen Judenafterleckern geworden und säen Hass gegen alle arabischen Staaten und erhoffen gutes Geld für diese verwerflichen Methoden der Hasssaat staatlicher Lenkung.

Wir alle wissen ja heute durch zwei Beispiele, dass die EL-AL-Flugzeuge nicht Personen in erster Linie transportieren, sondern Kriegsmaterial und mit diesen EL-AL sind es auch Swissair-Flugzeuge, die Transporte ausführen ohne zu wissen, was sie immer transportieren, Militärpersonen werden transportiert, sog. Rekruten für den Krieg gegen die Araber. Mit einem Wort: EL-AL und andere Gesellschaften sind kriegstüchtige Transportanstalten geworden für die Juden, ob mit Wissen oder unwissend, das ist hier die Frage.

Der jüdische Mörder Rachamin, der erwiesener Massen einen unbewaffneten Araber erschoss, der also bewaffnet war, was alle EL-AL-Flugzeuge es auch sicher sind und als bewaffnete Festungen durch die Lüfte anderer Staaten fliegen, wurde ganz einfach «jüdisch» freigesprochen, und da hätte die Aeropers protestieren sollen. Die Aeropers hat auch nicht protestiert, als zweimal EL-AL-Maschinen Kriegsmaterial transportierten und erwischt wurden. Die EL-AL wird solches Material (vielleicht) nicht mehr aus der Schweiz ausfliegen, aber die Swissair, ob wissend oder unwissend. Kriegsmaterial birgt Gefahr in sich und für ein Flugzeug. Die Aeropers sollte in erster Linie die dreckige Judengangsterei mit Boykott belegen und sich weigern, nach Israel zu fliegen. Das Personal ist es nicht Wert für Juda vor die Hunde zu gehen. Die Aeropers sollte sich auch nicht leiten lassen von der verwerflichen Hasstirade durch den Bundesrat und soll alleine fähig sein, klaren Kopf zu behalten. Man hetzt heute von Bern ohne den Beweis eines Anschlages zu haben, man sucht nirgends nach Kriegsmaterial als im Würenlingerflugzeug.

Hochachtend: X.Y.

(No comments!)



Hijack Policy Reflects Conservative View

By Herbert J. Coleman

Aviation Week & Space Technology, April 13, 1970

London: Concerted drive within the International Federation of Air Line Pilots Assns. (IFALPA) for an aggressive policy against aircraft hijacking and sabotage failed here when a majority of the 250 IFALPA delegates went along with elder statesmen of the group who want a more diplomatic approach via the United Nations and International Civil Aviation Organization (ICAO).

There is considerable evidence that several delegations arrived for IFALPA's annual conference with full intention of voting an even harder policy than that originally hammered out at Amsterdam in 1969. They ended up with a muted effort instead of a decision to allow IFALPA officers increased leeway in enforcing the Amsterdam directive.

The final vote was simply a reflection of an attitude adopted by the principal officers last fall, when the Amsterdam policy seemed to have been sidetracked in favour of pleas aid from the U.N. and ICAO in dealing with offending states.

Behind-the-scenes lobbying at the conference was for a continuation of the aim to work with such world bodies, rather than utilize boycotts and 24-hr. strikes to bring offending states to heel.

Principal officers seem to have developed an aversion to becoming involved in the politics of a single country and resent being forced into a militant posture to do a job which they believe governments should do.

There also was an almost desperate attempt to maintain federation solidarity during a session when the officers knew that the world was watching the outcome of its deliberations, not least in the Middle East. The world press was barred from the hijack subcommittee meetings, ostensibly to allow uninhibited discussion.

Subcommittee members had several basic recommendations to work from, not least of which came from Israel, which claimed that hijacking and sabotage had overshadowed every other IFALPA problem. Israel also claimed that IFALPA had failed to rise above its local considerations in not taking a lead to protect pilots.

Capt. Grady Stone of the U.S. and A. D. Mills of Canada recommended that IFALPA work closely with the International Air Transport Assn. (IATA) to bring well-publicized pressure to bear on ICAO and the U.N. «to produce some dynamic action which would focus world attention on those governments who could cure this problem quite easily, if they would just arrest, prosecute, sentence or extradite, and let the world know about it.»

The South American group was worried about intervention of police and army forces in trying to impede a hijack, placing passengers at even worse risk. One delegate said there was little sense to this, since when the hijacker is caught, the same authorities fail to convict for lack of a law considering hijacking a crime.

When it came to formulating the resolution, the British delegation was persuaded to withdraw its boycott recommendation. One delegate told Aviation Week & Space Technology, «it mainly was a matter of maintaining federation solidarity. We just could not splinter off into 55 different associations, each with a different hijack policy.»

But another factor was, as one delegate put it, «the pilot's individual distaste for this sort of political involvement, particularly in the Middle East countries. They would rather hang onto the deterrent of the boycott and let ICAO and the U.N. straighten out what the pilots think is essentially a problem for world governments.»

The end result was that the militants, headed by Israel and Pakistan, refused to vote in favour of the directive, and it automatically lost, leaving IFALPA without any policy at all. At this point, Capt. Laurie Taylor, chairman of BALPA, stepped in with a motion to downgrade the directive to a policy statement, saying:

«This is an admittedly imperfect document, as a policy directive. But they (the militant minority) wanted something more than the majority was willing to give. Many of us would have liked more, but now we will have less, as a result of the others.»

Taylor considered it the duty of the federation to «get as much as it can» and urged ratification on that basis. Even so, IFALPA will not know for 90 days whether it has a policy, since Italy, Israel and Belgium decided to take the issue back to their members for further guidance before ratification.

Although the Amsterdam policy remains in effect, the resolution adds: All members associations will contact their governments to urge attendance at IACO draft convention. Terms of reference must include technical measures to combat hijacking, along with the ways of tackling political situations which underlie many such acts.

Members should pressure governments to develop acceptable standards for precautions against hijacking and sabotage.

If any government fails to declare its condemnation of hijacking and sabotage and does not take action to prevent these crimes, and/or it becomes clear that the level of safety which crews and passengers have the right to expect cannot be achieved, the principal officers shall at the appropriate time and in accordance with existing IFALPA policy, call for a ban of all traffic into and from that country. Fortsetzung folgt!

Kantonsrat drückt ein Auge zu

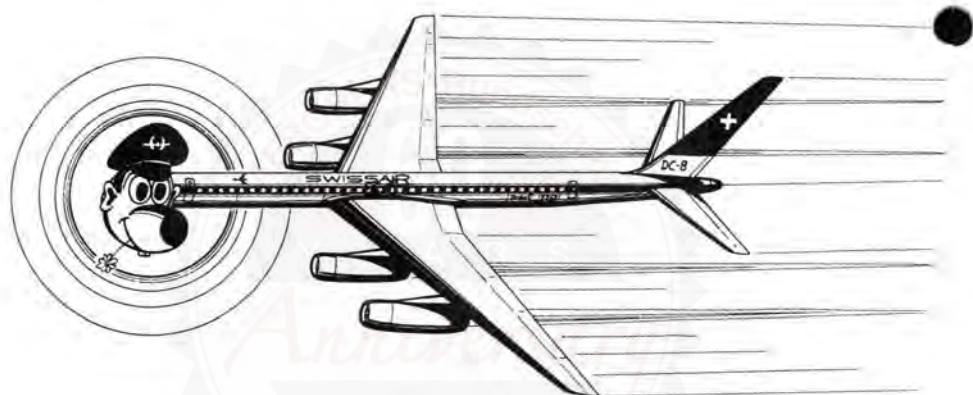
(die Swissair aber hoffentlich nicht . . . !)

Zürich — Ein ehemaliger Tankstellenräuber aus Deutschland, der 1961 vom Zürcher Obergericht zu zweieinhalb Jahren Zuchthaus und 15 Jahren Landesverweisung verurteilt worden war, darf wieder in die Schweiz einreisen. Das beschloss der Zürcher Kantonsrat gestern auf ein Gesuch des 33jährigen hin mit 77 gegen 52 Stimmen.

Der Verurteilte war 1963 nach Verbüßung seiner Strafe in Regensdorf nach Deutschland abgeschoben worden. In München erwarb der Deutsche den Privatpilotschein. Im Moment bereitet er sich auf den Erwerb des Berufspiloten vor. Sein Gesuch um Aufhebung der Landesverweisung begründete er damit, dass eine Einreisesperre in die Schweiz seiner späteren Laufbahn als Berufspilot hinderlich sein würde.



Fly **SWISSAIR**



1954 → 2014

..... in the big, speedy DC-8 !

Schliesslich doch noch einen Vers
für die — äh — die Aeropers,
deren GV dieses Jahr
schlicht gesagt ein Drama war!



Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Vizepräsidenten: F. Stadelmann,
W. Walser, Th. Patch
Kassier: P. Bircher
Beisitzer: D. Baumeister, E. Bruinsma,
K. Kuratli, W. Meyer, V. Ramchandran,
D. Staal, M. Bethge

Sekretariat

Dr. W. Huber (privat 96 18 54)
Frau N. Grösch-Bonhöte
Rietstrasse 17, 8152 Glattbrugg
Telefon 83 48 91 und 83 48 38
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

Einsatz-Kommission

Hauptvorsitz: A. Sooder
Vorsitzende: F. Stadelmann, M. Cross
DC-8: W. Meyer (Typen-Chef)
P. Habegger, C. Milne-Fowler, P. Rellstab
CV-990: K. Rutishauser (Typen-Chef)
H. Maurer, W. Pink
DC-9/SE-210: E. Heusser (Typen-Chef)
A. Atkins, K. Kuratli
Copifragen: C. Mollet
Navigatorenfragen: 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. Busenhart

Konsultativ-Kommission

A. Sooder, Präsident
P. Bircher, W. Meyer, F. Stadelmann,
W. Walser, E. Bruinsma, J. Elfring,
Th. Patch, W. Ruiter

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. Ruiter,
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. Ruiter

Romands

P. Auberson, R. Meier, D. Moreillon

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, M. Cross



