



Juli / August 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 — Contents — Sommaire	Seite
Liebe Rundschauleser	3
Liebe Mitglieder	6
Was uns beschäftigt	10
Walo Ris †	14
Gegenüberstellung der Sommereinsatzleistungen 1969/70	16
25. IFALPA-Konferenz	17
Auswertung der VEF-Umfrage	20
From other Publications . . .	25
Gründung eines Swissair-Captain-Stammes	28
Man sollte . . .	30
Distribution or flying duties	31
Sport in der Aeropers	33
Hijack Policy Reflects Conservative View (Continued)	35
Ein Berner in der Fremde	37

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 9. Sept. 1970

Redaktion:

H. Hürzeler
M. Cross
Dr. W. Huber

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

**Gut
beschützt
mit**

FORTUNA  LEBEN

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Freigutstrasse 12, 8027 Zürich
Telefon (051) 36 50 30



Liebe Rundschauler

Zuerst möchte ich all jenen Kollegen danken, die mir zu einer sogenannten ehrenvollen Wahl in den Aeropers-Vorstand verholfen haben. Offenbar hat sich meine publizistische Tätigkeit hier in der Rundschau indirekt als Wahlpropaganda ausgewirkt. Jedenfalls bestärken mich diese Vorschusslorbeeren, auf meinem Weg weiterzugehen. Es riecht zwar etwas nach exhibitionistischem Lippenbekenntnis, wenn ich Ihnen hier gestehe, dass ich mich in meinem bisherigen Denken und Wirken nicht nur vom gesunden Menschenverstand, sondern ebenso sehr von der ominösen innern Stimme leiten liess, die sich alles in allem gesehen als der zuverlässigere RMI mit der richtigen Kursanzeige erwies. Indessen ist es mir klar, dass Schreiben und eine Tätigkeit im Vorstand zwei grundverschiedene Dinge sind.

Übrigens begann ich vor genau zwei Jahren in der Rundschau an dieser Stelle zu schreiben. In dieser Zeit wurden mir aus dem Mitgliederkreis zahlreiche Anregungen und Ideen geliefert, die ihren Niederschlag in diversen Leitartikeln, Schlussversen oder in der Rubrik «Man sollte» gefunden haben. Manchmal kam ich mir fast vor wie ein Beichtvater, dem da Sünden (anderer!) und Übelstände zugetragen wurden, allerdings nicht zur Vergebung, sondern zur Veröffentlichung. Im Laufe der Zeit wiederholten sich gewisse Beschwerden, die mir zu denken gaben und die ich hier nun einmal aufs Tapet bringen möchte.

Es handelt sich dabei um die **Solidarität** unter Berufskollegen, die offenbar in unserer egoistischen Zeit keine Selbstverständlichkeit mehr ist. Solidarität bedeutet Zusammengehörigkeitsgefühl; man erklärt sich mit jemandem solidarisch, indem man für ihn einsteht. Unter Solidarismus versteht das vielzitierte Lexikon ein sozialphilosophisches System, welches individualistisches, sozialistisches und universalistisches Denken miteinander verbindet. Es anerkennt die Freiheit und das Privateigentum des einzelnen Menschen, fordert von ihm jedoch Rücksicht auf das Wohl des sozialen Ganzen, sowie tätige Hilfe sogar unter persönlichen Opfern. Leider ist solches unmodern geworden. Sprüche wie: «Einer für alle — alle für einen» werden höchstens noch ironisch gebraucht. Die heutige Devise lautet vielmehr allzuoft: Jeder für sich! Nur führt sie uns via Scheinerfolg über kurz oder lang zum Ruin.

Solidarität setzt allerhand voraus, nicht nur Intelligenz und Selbstbeherrschung, sondern vor allem die Einsicht, dass Rücksichtnahme und Opferbereitschaft allen weiterhilft. Nur primitive Naturen haben Mühe, sich im Interesse aller irgendwo einzuordnen. Und doch gibt es schliesslich und endlich nur diesen einen Weg der Zusammenarbeit. Die grossen Industriekonzerne sind momentan aus sehr vitalen Interessen daran, ihn zu begehen. Unsere eigene Firma hat diese Notwendigkeit ja schon längst erkannt und zählt in dieser Beziehung im Airline business zu den Pionieren. Auch die Integration Aeropers—FPAS oder die der europäischen Staaten geht in dieser Richtung. Jede Zusammenarbeit und jeder Zusammenschluss erfordert von den Partnern eine gewisse Opferbereitschaft im Interesse des Ganzen.

Auf uns Piloten und Aeropersmitglieder angewandt bedeutet dies, dass man von uns in verschiedenen Beziehungen Solidarität erwarten darf, nämlich Solidarität den Kameraden, der Swissair und auch der Aeropers gegenüber. Es geht nicht an, wenn Einzelne unter uns auf legalen und anderen Wegen die Rosinen aus dem Streckeneinsatzkuchen picken, indem sie durch geschickte Steuerung ihrer Wunschzettel, Freitage, Ferien und Kurzkrankheiten (!) unangenehme Rotationen grosszügig ihren Kameraden überlassen. Es ist beschämend, an dieser Stelle auf solche Dinge hinweisen zu müssen. Hoffentlich schaffen Einsatzkommission und Crew Assignment durch Kontrolle der Rotationen gründlich Remedur, und zwar auf allen Flugzeugtypen.

Es geht ebensowenig an, wenn sich einzelne Aeropers-Mitglieder am Strande von Rio oder auch anderswo über jene Spinner amüsieren, die in ihrer Freizeit in irgend einer Aeropersfunktion die Interessen ihrer Kollegen zu wahren versuchen. Von jenen einzelnen Parasiten ganz zu schweigen, die sich damit brüsten, ohne Aeropers-Mitglied zu sein (sprich: ohne den Jahresbeitrag zu bezahlen!) trotzdem in den Genuss der Errungenschaften der Vereinigung zu kommen. Zugegeben: ein Vereinszwang besteht nicht, jeder kann tun und lassen, was er will, aber eine gewisse minimale Solidarität könnte man von einem Piloten erwarten.

Ich verzichte darauf, den Katalog schlechter Beispiele weiterzuführen. Es geht mir vielmehr darum, an das Solidaritätsgefühl aller zu appellieren, denn aus richtig verstandener und gelebter Solidarität erwächst uns eine Kraft, die alle Aufgaben zu lösen und alle Hindernisse zu überwinden vermag.

Mit freundlichen Grüssen
Ihr Hano Hürzeler

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 78

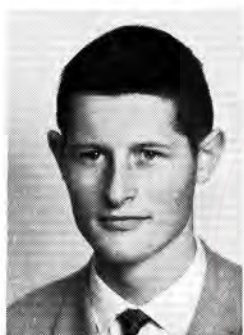
Hauptagentur J. Kurer:

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

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

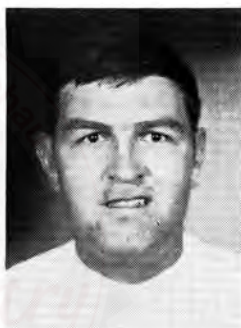
An den Vorstandssitzungen vom 25. Mai, 11. Juni und 14. Juli 1970 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen.



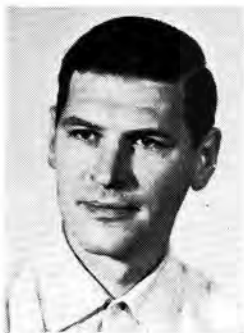
Roland Bürki,
Copi DC-9



Peter Flach,
Copi DC-8



Jörg Kohler,
Copi DC-9



Anton Kreuzpaintner,
Copi DC-9



Ernst Leibundgut,
Copi DC-9



Ulrich Meier,
Copi DC-9



Rudolf Paur,
Copi DC-9



Hans Arthur Ryser,
Copi DC-9



Rolf Wälty,
Copi DC-9



Ruedi Widmann,
Copi DC-9



Aus der ehemaligen FPAS sind bis zum 14. Juli 1970 folgende Piloten und Navigatoren in die Aeropers übergetreten:

Piloten

Anthony Atkins
Hendrik Benninga
Kurt Blom
Helmut Brender
Hendrikus Brink
Henk Brokking
Erik Bruinsma
Herman Busschers
Frans Carabain
Malcolm Cross

Börje Danielsson
Ronald Day
Jan Dekker
Leendert Dekker
Donald Dixon
Henri Drost
Jan Elfring
Carl-Gustaf Encrantz
Rius Esser
John Fosbrooke

Piet Hakkaart
Erik Hedlund
Colin Henry
James Hepburn
Freddy Hoogeveen
Frederik Jackwitz
Johan Jansen
Laurence Idle
Rudi Jaspers
Petrus Koop
Ole Kristiansen
Cornelius Houweling
Thomas Landshut
Sylvio Leite
Jurrien Plak
Thomas Patch
Jacobus de Regt
Harry Nieuwlands
Adrianus Roelofs
Willem Ruiters
Jacques Sanche
Govert Slob

Douwe Staal
John Sterndale
Jan Swanenburg
Jan Tepe
Michael Thomas
Martin Toet
Hans Tolen
Maarten van Berkel
Jan van Dierendonck
Nico van Duyn
Pieter van der Goot
Jacobus van Scherpenzeel
Gerard Visscher
Evert Webbink
Paul Ysseling

Navigatoren

Anton Bosch
Otto Frotzbacher
Peder Sollie
Frans Korteweg
Herman Swart

Wir heissen alle diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Vorstandswahlen

Ich gratuliere allen bis heute gewählten Vorstandsmitgliedern zu ihrer Wahl. Leider ist ein zweiter Wahlgang notwendig, um den zwölften Sitz im Vorstand auch noch zu besetzen, da im ersten Wahlgang bloss elf Kandidaten das absolute Mehr erreicht haben. In der zweiten Runde wird das relative Mehr entscheidend sein. Erstmals wurde durch einen Beschluss des alten Vorstandes, einen vermeintlichen Fehler korrigierend, eine Kandidatenwahl ohne feste Vorschläge von Seiten des Vorstandes inszeniert. Dieses erstmals angewendete System hat ohne Zweifel gewisse interessante Indizien in verschiedener Hinsicht aufgezeigt.

Der neue Vorstand wird wie bisher eine Führungsrolle übernehmen müssen, um mit Kompromissen auf der einen, wie auch auf der andern Seite, einen Kurs einhalten zu können, welcher für alle annehmbar ist.

Die heutige Führung der Aeropers beruht auf dem demokratischen Prinzip. Diese Tatsache hat jedoch Vor- und Nachteile. Solange der Grundsatz «Demokratie ist Diskussion» gewahrt bleibt, überwiegen sicher die Vorteile. In immer zunehmendem Masse scheint indessen die Devise zu gelten «Diskussion ist Kritik», obwohl Kritik, am richtigen Ort und in

anständiger Form vorgebracht, zweifellos ebenfalls ihre positiven Seiten hat. Manchmal zeigt sich allerdings die Tendenz zum destruktiven Niederreißen deutlicher als jene zum konstruktiven Neuaufbau. Kritik und Ablehnung haben oft ein Ausmass erreicht, das die Grenzen der Vernunft mehrmals zu sprengen schien. Es gibt offensichtlich stets mehr Besserwisser als Besserköner. Das Wissen allein gewinnt seinen Wert erst durch entschlossenes Handeln, das zugleich mit der persönlichen Verantwortung verbunden und belastet ist.

Man sagt oft, die Masse sei leicht beeinflussbar und meistens rein subjektiv eingestellt. Damit ist das rein egoistische und immer nur auf die momentane Situation abstellende Denken und Handeln gemeint. Am Ende ist aber stets nicht ein Teil einer Masse, sondern der aktive Einsatz verhältnismässig kleiner Gruppen, wie der Vorstand einer Vereinigung, der eine Führungsaufgabe zu erfüllen hat, ausschlaggebend.

3. Anträge GV 1970

Leider war es bis zum heutigen Datum aus verschiedenen Gründen nicht möglich, Ihnen alle diese Anträge zur Abstimmung zu unterbreiten. Während die einen Antragsteller noch zuwarten wollen, bis der Vorstand vollständig ist, sind die andern noch mit der endgültigen Formulierung ihrer Vorlage beschäftigt. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass diesbezüglich einige Leute offensichtlich nicht ganz genau zu wissen scheinen, was sie nun eigentlich und schlussendlich wollen.

4. Neue Chefs

Folgenden Herren gratulieren wir zu ihrer Ernennung und wünschen ihnen in ihrer neuen Funktion alles Gute:

Herrn A. Gehriger, Abteilungsdirektor unter dem Direktionspräsidenten
Herrn R. Staubli, Chef Flight Operation

Herrn A. Gehriger, mit welchem wir voraussichtlich in nächster Zukunft nicht mehr den gleich engen Kontakt wie bisher haben werden, danken wir besonders für die gute Zusammenarbeit. Sein Wechsel in einen neuen Tätigkeitsbereich wird uns seine oft treffsicheren «Piratenausdrücke» zweifellos vermissen lassen.

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder

Der sittliche Mut ist es, der die höchste Stufe der Menschlichkeit kennzeichnet; der Mut, die Wahrheit zu suchen und zu äussern; der Mut, gerecht zu sein; der Mut, rechtschaffen zu sein; der Mut, der Versuchung zu widerstehen; der Mut, seine Pflicht zu erfüllen.

Samuel Smiler

Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste Juni 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Die Planung des Monats Juni brachte keine besonderen Ereignisse. Obwohl die vierte SE-210 nur zwei kurze DC-9 Standzeiten abdecken musste, war sie für Zusatzproduktionen und deren Abdeckung praktisch den ganzen Monat im Einsatz. Im übrigen wurde eine Europa-Tagesleistung weiter durch die BAC-111 der BUA geflogen.

Far East: Am 14. Juni wurde die Pistensperre in Bombay aufgehoben, sodass ab 15. Juni die FA-Rotationen wieder normal geführt werden konnten.

West Africa: Es wurden über jedes Wochenende Verdichtungsflüge nach Monrovia geplant.

Nord Atlantik: Von 8 langfristig geplanten Charter- und Verdichtungsflügen wurden aktuell 6 eingeplant.

Für BALAIR wurden auf CV-990 7 Flüge mit SR-Crew eingeplant.

Auf Juni wurde die revidierte Ausgabe des Crew-Timetable verteilt.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.6.70 betrug der Bestand:

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

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.6.1970 befanden sich 47 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	2 Copianwärter
DC-9	12 Capt.- und 33 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.6.70 betrug der Bestand, inkl. 4 Asp., 60 Navigatoren (34 Schweizer und 26 Ausländer) wovon 4 seit 13.4. einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

4 Aspiranten befanden sich in der Streckenausbildung

Kommentar zur Einsatzliste Juli 1970

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Da im Juli weder die Flotte noch das Flugprogramm änderten, sind keine wesentliche Punkte zu erwähnen. Eine Subcharter Leistung von einer Woche für Ghana-Airways wurde geplant, nach Planungsabschluss jedoch wieder annulliert. An zwei Wochenenden wurden Verdichtungsflüge nach Monrovia geplant. Auch konnten nun die langfristig geplanten Leistungen für BALAIR aktuell ziemlich genau eingehalten werden. Von 8 langfristig vorgesehenen Nordatlantik-Charterflügen wurden aktuell deren 6 geplant.

Die vierte SE-210 war während des ganzen Monats im kommerziellen Einsatz für Verdichtungen.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.7.70 betrug der Bestand:

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

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.7.1970 befanden sich 31 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

CV-990	1 Copianwärter
DC-9	7 Capt.- und 23 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.7.70 betrug der Bestand, inkl. 4 Asp., 60 Navigatoren (34 Schweizer und 26 Ausländer) wovon 4 seit 13.4. einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

4 Aspiranten befanden sich in der Streckenausbildung

II. AEROPERS-Haus

Begünstigt durch das während der letzten Wochen herrschende gute Bauwetter haben die Arbeiten an unserem neuen Heim in Kloten grosse Fortschritte gemacht. Im Zeitpunkt, in welchem diese Zeilen erscheinen,

wird das Haus bereits unter Dach und Fach sein und das obligate Auf-richtefest wird ebenfalls schon stattgefunden haben. Gemäss den Angaben unseres Bauexperten, Herrn J. Müggler, waren die Bauarbeiten gegenüber der geplanten Marschtabelle Mitte Juli mit ca. drei Wochen im Vorsprung. Diese Tatsache berechtigt zur schönen Hoffnung, dass das Gebäude termingerecht — voraussichtlich im Januar 1971 — wird bezogen werden können.

III. Fragebogen betreffend Umschulungen

Im Interesse einer die tatsächlich bestehenden Verhältnisse bestmöglich widerspiegelnden Auswertung der Fragebogen betreffend Umschulungen, sind wir darauf angewiesen, ein möglichst umfangreiches statistisches Material zur Verfügung zu haben. Wir fordern deshalb alle diejenigen, welche einen Fragebogen erhalten, ihn jedoch noch nicht ausgefüllt und zurückgeschickt haben, auf, dies noch umgehend nachzuholen.

In diesem Zusammenhang hat der Vorstand in seiner Sitzung vom Juli 1970 beschlossen, auch denjenigen Piloten noch einen Fragebogen zuzustellen, die zwar vor dem 1.1.1970 umgeschult haben, jedoch ihr Interesse an dieser Umfrage durch Einsendung des dem orientierenden Schreiben beigefügten Slips bekundet haben.

IV. AEROPERS-Turnen

Nachdem der Turnbetrieb in den Monaten Juli und August vollständig geruht hat, werden die Turnstunden am 4. September 1970 wieder aufgenommen und unseren Prachtsathleten Gelegenheit geben, ihre während der Ferien möglicherweise etwas eingerostete Muskulatur wieder gesundheitsfördernd zu betätigen.

V. Sekretariat

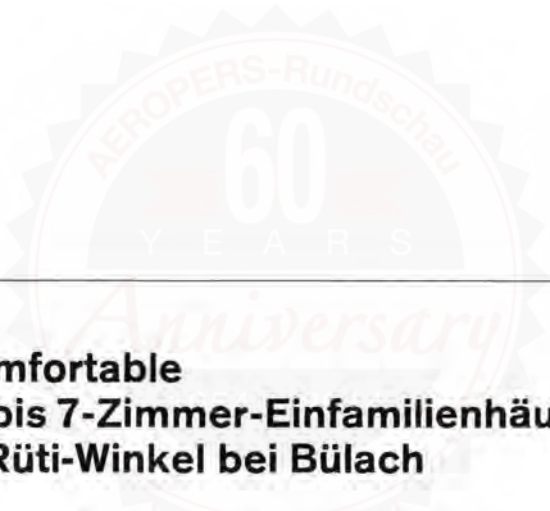
Der Sekretär wird sich vom 27. August bis zum 8. September 1970 in den Ferien befinden und versuchen, sich von den Strapazen des laufenden Jahres etwas zu erholen. Das Sekretariat bleibt während dieser Zeit jedoch, wohlbetreut durch Frau N. Grösch, gleichwohl geöffnet.

Mit freundlichen Grüssen
Dr. W. Huber

FPAS / OASF

Members of the OASF will have received a letter from the Swissair Personnel Insurance section concerning possible transfer of membership from the OASF to the VEF pension fund.

This letter was discussed with the OASF Board and agreed to by the Board members. As part of the Integration agreement, the calculation of the cost of joining the VEF for those members who might prefer to transfer was to be carried out. This letter is in fulfilment of that undertaking. There is no other underlying policy change.
MSC



Komfortable 5- bis 7-Zimmer-Einfamilienhäuser in Rüti-Winkel bei Bülach

**Sonnige, aussichtsreiche Wohnlage
5 Autominuten vom Flugplatz**

Eigene Bauwünsche können noch weitgehend berücksichtigt werden.

Notwendiges Eigenkapital Fr. 120 000.— bis Fr. 150 000.—.

Auskünfte und Unterlagen durch die Ersteller:

Ch. Lenzen + W. Hänsli, Architekten
Scheuchzerstrasse 14a, 8006 Zürich, Telefon 051/28 49 68



Walo Ris
1915 - 1970

Walo Ris wurde durch den Tod von seinem langjährigen, schweren Leiden befreit. Mit ihm scheidet ein Freund aus unseren Reihen, dem Fliegen mehr war als nur Beruf.

Walo wurde am 4. Dezember 1915 in Bern geboren und erlebte dort seine früheste Jugend. 1922 übersiedelten seine Eltern mit ihm an ihren Geschäftssitz nach Ostermundigen. Dort besuchte Walo die Schule bis im Frühjahr 1931. Schon vor seinem Eintritt in eine Mechanikerlehre im selben Jahr, packte den Jungen die Flugbegeisterung. Diese liess ihn Mitbegründer einer Segelfluggruppe in Ostermundigen werden. Aktiv wie er immer war, baute und bastelte er dort an Gleitern und Segelflugzeugen herum, welche man zu jener Zeit kaum anders als im Selbstbau beschaffen konnte. Schon im Herbst 1931 konnte seine Gruppe mit Fliegen beginnen. Allerdings ohne Fluglehrer, keiner von ihnen konnte fliegen, allein mit dem Mut echter Flieger machten die Erbauer mit ihrem «Zögling» grosse Hüpfen und wacker Kleinholz.

Im Frühjahr 1934 rückte Walo in die Flieger-RS in Dübendorf ein. Im Herbst schloss er seine Lehre mit gutem Erfolg ab und marschierte umgehend ins Technikum Burgdorf, doch nach dem ersten Semester, in der Sommerpause, sollte Walo auf Wunsch seiner Eltern in die «Berna» nach Olten, aber bei ihm zeigte das Variometer auf «Steigen». Der Ungehorsame verliess das Elternhaus, baute mit einem Freund zusammen eine «Pou du Ciel» und noch vor Beginn des Herbstsemesters war die «Himmelslaus» flügge.

Jetzt aber hatten die Eltern das Steuer wieder in der Hand, Walo wurde das Weiterstudium verweigert. Aber damit konnte man ihm das Fliegen nicht «verleiden». Er packte sein Bündel, zog nach Bulle und betätigte

sich dort bis im Herbst 1936 in einem im Entstehen begriffenen Schul-Segelflugzeugbau-Betrieb. Damit hatte er auch seine Eltern überzeugt, dass es ihm mit der Fliegerei ernst war und er durfte wieder weiterstudieren.

Jetzt war er in der Spur zum «richtigen» Piloten. Er wurde zur Off.- und Pilotenschule aufgeboten, welche er im Herbst 1938 beendigte. Im darauffolgenden Jahr, nach dem «Abverdienen», war Walo kurz beim Aero-Club tätig. Planmässig arbeitete er sich nun zur Berufspilotenlaufbahn vorwärts. Wie es damals üblich war, musste sich einer, der zur Verkehrsfliegerei wollte, in der Funktelegraphie auskennen. Walo nahm deshalb an einem Kurs für Bodenfunker bei der «RADIO SCHWEIZ» teil. Sein Ziel war, bei der ALPAR in Bern sich anwerben zu lassen. Die Mobilmachung 1939 bremste abermals.

Die ALPAR brauchte während des Krieges keine Piloten, der Motorsport lag wegen Brennstoffmangel brach, nur die Segelfliegerei hatte «Aufwind». Selbst das Militär sah in diesem Sport eine billige Nachwuchsquelle für Militärpiloten und sträubte sich nicht gegen einen Ausbau des schweizerischen Segelflugwesens. So anerbote sich Walo, dem Aero-Club an diesem Aufbau mitzuhelfen. Bis zu seinem Eintritt in die Swissair 1943 war Walo Zentraler Segelflugleiter beim Schweizerischen Aero-Club.

Im SWR Piloten Aspiranten Kurs, der am 4. Januar 1943 begann, wurde für sehr wenig Geld sehr viel Theorie gebüffelt und sehr wenig geflogen. Das blieb so bis zum Kriegsende, aber dann kam Walo's schönste Zeit. Am 1. Juli 1946 wurde er selbstständiger Kommandant auf der DC-2. Seine Strecke war «Zürich - Paris - Genf - Paris - Zürich». Bis zu seinem letzten Flug als Kommandant einer SWR DC-7 über den Nord-Atlantik war Walo 12 500 Stunden auf den Typen Fokker, Dragon, DC-2, 3, 4, 6 und 7 unterwegs.

In seinen letzten Swissairjahren war Walo seiner Gehbehinderung wegen zu Bürodiensten verbannt. Zuletzt beim Personaldienst des Dep. III. Im Januar 1970 wurde er pensioniert.

H.M.

Gegenüberstellung der Sommereinsatzleistungen 1969/70

Capt. A. Strehler hat nun auch die Zahlen für diesen Sommer bearbeitet. Wir stellen sie hier den letztjährigen gegenüber, die bereits in der Mai/Juni-Nummer 1969 veröffentlicht wurden.

		Anzahl Piloten		Geplante Anzahl Blockstunden pro Monat		Geplante Anzahl Legs pro Monat	
		1969	1970	1969	1970	1969	1970
DC-8	PiC	66	106	50,5	42,1	11,0	10,6
	Copi	64	78	49,2	53,6	10,8	13,5
CV-990	PiC	44	36	60,2	61,5	29,0	35,3
	Copi	39	31	64,5	66,0	31,0	37,8
DC-9	PiC	95	110	53,5	51,4	49,3	48,5
	Copi	86	119	55,5	45,0	51,5	42,5
SE-210	PiC	24	22	41,1	45,2	37,5	43,0
	Copi	36	21	25,7	44,7	23,5	42,5



**a Kiss
for
a Kent**



25. IFALPA-Konferenz vom 11. - 18. März 1970 in London

Der diesjährigen IFALPA-Jubiläumskonferenz in London wohnten ungefähr 180 Delegierte und Beobachter aus total 49 Pilotenvereinigungen bei. Die Aeropers war durch die Herren F. Stadelmann als Delegationschef, E. Heiz, J. Sterndale, W. Walser und den Sekretär vertreten.

Auch dieses Jahr hatten die Plenarversammlung und die sechs Subcommittees wieder eine ausserordentlich umfangreiche Traktandenliste zu bewältigen. Die wichtigsten Ergebnisse der Debatten seien im folgenden kurz zusammengefasst:

Durch das **Plenary** wurden fünf Associations neu in die IFALPA aufgenommen: Far East Pilots, West German Cockpit Group, Seeward Islands, United Arab Republic und Uruguay. Damit erhöhte sich die Zahl der Member Associations der IFALPA auf insgesamt 52.

Bezüglich der nächsten IFALPA-Konferenz wurde entschieden, diese in Buenos Aires abzuhalten. Für 1972 liegt bereits eine provisorische Einladung von Lissabon vor.

Mehrere Piloten wurden an der diesjährigen Konferenz für ihre langjährige, treue Mitarbeit im Dienste der IFALPA durch die Verleihung von Auszeichnungen besonders geehrt. So erhielt der Australier A. Laurie den «C. N. Sayen Award», während weitere neun Piloten, darunter die Holländer L. Blomberg und Z. L. Zeyfert, mit dem «Scroll of Merit» bedacht wurden. Für den zurückgetretenen Principal Officer V. Nicolaieff (Frankreich) wählte die Versammlung als neuen Deputy President den Kanadier A. D. Mill.

Im Interesse der Schaffung engerer Kontakte zwischen der IFALPA und ihren ca. 48 000 Einzelmitgliedern in aller Welt, wurde die Herausgabe einer verbandseigenen Zeitschrift beschlossen. Auf die, voraussichtlich noch im Jahre 1970 erscheinende, erste Nummer dieses Magazins, das den vielversprechenden Namen «Horizons» tragen und in der Schweiz verlegt und gedruckt werden soll, darf man füglich gespannt sein.

Das **Subcommittee A** prüfte einen Vorschlag für eine neue Policy bezüglich des uns als «streikuntaugliche» Schweizer weniger interessierenden Problems der Mutual Assistance. Die Konferenz stimmte der Schaffung eines neuen Systems bilateraler und multilateraler Vereinbarungen zwischen den Associations zu, welches es diesen inskünftig ermöglichen soll, sich im Falle von Differenzen mit ihrer Company, gegenseitig in Form der Übernahme von Mileage und Kapazität oder

durch finanzielle Hilfe, wirksamer zu unterstützen. Diese Agreements, welche die Rechte und Pflichten aller daran Beteiligten genau festzuhalten haben, sind nach ihrem Abschluss dem IFALPA-Headquarter zu melden.

Den eigentlichen Mittelpunkt und die eigentliche «pièce de résistance» der Diskussionen im Subcommittee A bildete jedoch offensichtlich die Erörterung der mit dem Problem von Hijacking, Sabotage und anderen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zusammenhängenden Fragen. Dabei wurde mit gewisser Genugtuung eine erhöhte Aktivität verschiedener Regierungen zur Lösung dieser Probleme konstatiert. So konnte man auch vernehmen, dass in diesem Zusammenhange die Abhaltung von zwei ICAO-Konferenzen im Frühjahr und Herbst 1970 geplant sei. (Die erste, an welcher die Aeropers durch Herrn E. Heiz vertreten war, hat inzwischen — vom 16. - 30. Juni 1970 in Montreal — bereits stattgefunden). An diesen Meetings werden Fragen der Air Safety sowie der Entwurf einer Konvention betr. «Unlawful Seizure of Aircraft» im Vordergrund stehen.

In Anbetracht dieser als positiv und erfreulich gewerteten Entwicklung der Dinge und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die 1969 in Amsterdam diesbezüglich ergangene Policy doch in manchen Punkten habe verwirklicht werden können, erachtete es die Konferenz vorläufig nicht als opportun, gestützt auf die erwähnte, geltende Policy, die dort vorgesehenen weiteren Aktionen (Streik, Boykott) auszulösen. Dazu wurde jedoch ausdrücklich festgehalten, dass diese geplanten Aktionen sofort zum Zuge kommen müssten, falls die Regierungen in ihren Anstrengungen, die dringlichsten Probleme der Gefährdung der Luftsicherheit einer Lösung zuzuführen, offensichtlich nachlassen sollten.

In diesem Sinne wurden alle Member Associations aufgefordert, ihre Regierungen, Airlines und Airport Authorities unverzüglich nachdrücklich auf die absolute Dringlichkeit und Notwendigkeit der Anordnung und Ergreifung wirksamer und tauglicher Massnahmen zur Bekämpfung von Hijacking, Sabotage und anderer Gefährdungen der Sicherheit im Zivilluftverkehr hinzuweisen, um auf diese Weise inskünftig die sichere und ungestörte Abwicklung des Flugbetriebes wieder herzustellen und zu gewährleisten. Es wurde bestimmt, dass die Principal Officers der IFALPA ermächtigt seien, einen Boykott des Flugverkehrs aus und nach allen denjenigen Städten und Ländern zu verhängen, deren Regierungen sich weigern, Hijacking und Sabotage offiziell zu verurteilen oder es unterlassen, die zur Verhütung solcher Anschläge notwendigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen. Die Auslösung eines solchen Boykotts hätte in Koordination mit allen am Zivilluftverkehr in irgendeiner Form beteiligten Organisationen zu erfolgen.

Bezüglich des Begriffes des «Offending State» genehmigte die Konferenz folgende Definition:

«An Offending State is one which fails to comply with the provisions of Article 11 of the Tokyo Convention regarding the release of crew passengers and aircraft following a hijacking; or fails either to extradite or punish a hijacker, within its territory as provided under the terms of the ICAO Draft Convention or otherwise gives sanctuary of acts as an accessory to hijackers».

In Erweiterung dieser, ursprünglich nur auf das Hijacking im engeren Sinne bezogenen Definition stimmte die Konferenz noch folgendem Zusatz zu:

« . . . a country which harbours terrorist groups claiming, or demonstrably carrying, the responsibility for attacks on civil aircraft».

Ohne Zweifel kann die Realisierung einer befriedigenden Lösung dieser Probleme letztlich allein in den Händen der Regierungen in der ganzen Welt liegen, die IFALPA und die ihr angeschlossenen Pilotenvereinigungen haben jedoch sicherlich Mittel und Wege, in diesem Sinne auf die Governments einzuwirken und so einen wesentlichen Beitrag für die Wiederherstellung und Erhaltung von Frieden und Sicherheit im Luftverkehr zu leisten.

Die Delegation der Aeropers hatte die grosse Ehre, während ihres Aufenthaltes in London auch vom dortigen Schweizer Botschafter empfangen zu werden. Dieser Empfang bot den Delegierten eine willkommene Gelegenheit, alle sie besonders interessierenden Fragen mit dem Herrn Botschafter, Dr. R. Keller, eingehend zu erläutern und ihm vor allem die Aufgaben und Ziele der Delegation an der laufenden Konferenz aufzuzeigen. Diese auf sozusagen höherer Ebene geführten Gespräche vermittelten der Delegation bezüglich ihrer allgemeinen und speziellen Probleme von kompetenter Stelle manche wertvollen Hinweise und Anregungen. Die Delegation zeigte sich über das vom Herrn Botschafter und seinem diplomatischen Personal gezeigte grosse Interesse für die Fliegerei und die bekundete Anteilnahme an unseren spezifischen Problemen, die, kurz nach der Katastrophe von Würenlingen, an Bedeutung und Aktualität in besonders hohem Masse gewonnen hatten, ausserordentlich erfreut und beeindruckt. Der Schweizer Botschaft in London sei an dieser Stelle — besonders auch für die Einladung zum ungezwungenen, unter Einschluss der Damen der Delegierten abgehaltenen, gesellschaftlichen Teil — noch einmal herzlich gedankt. (Fortsetzung folgt)

Dr. W. Huber

Auswertung der VEF-Umfrage

A. Resultate

Total 267 Versicherte der VEF haben sich die Mühe genommen, den Fragebogen auszufüllen und abzugeben. Dies entspricht einer Beteiligung von 58%. Die Beteiligung ist auch über alle Jahrgänge ungefähr gleichmässig verteilt, nur bei der jüngsten Gruppe sinkt sie etwas ab.

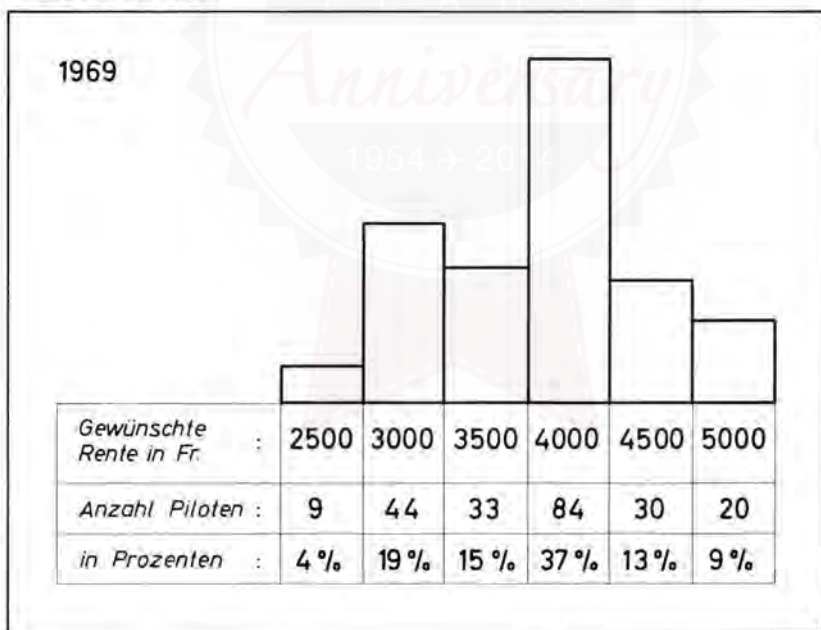
Die Fragen und die erhaltenen Resultate sind die folgenden:

Frage 1: sind die VEF-Leistungen ungenügend, genügend oder zu hoch?

Antwort: ungenügend	13,2%
knapp genügend	13,2%
genügend	70,1%
zu hoch	3,5%

Frage 2: Wie hoch soll die Altersrente (inkl. Übergangsrente) bei heutiger Kaufkraft sein?

Von den eingegangenen Antworten nennen 88% einen Rentenbetrag. Überwiegend sind runde Zahlen von 2500, 3000 . . . usw. Franken genannt. Werden die wenig zahlreichen Zwischenwerte auf die bevorzugten Werte auf- bzw. abgerundet, so ergibt sich folgendes Bild der Piloten-Antworten:



Die Werte unter Fr. 2500.— und über Fr. 5000.— sind in der obigen Darstellung nicht berücksichtigt (total 6 Werte oder 3% der Antworten). Die Antworten wurden auch dem Alter entsprechend in Gruppen von ungefähr gleicher Stärke aufgeteilt. Von den einzelnen Gruppen sowie von der Gesamtzahl der Antworten wurde das arithmetische Mittel errechnet. Diese Art der Auswertung ergibt folgende Resultate:

	Durchschnitt	Extremwerte
Piloten	Fr. 3795.—	Fr. 1000.— 6300.—
Navigatoren	Fr. 2825.—	Fr. 2600.— 3000.—

Durchschnitt, nach Alter geordnet:

Alter, Jahre	23—29	30—34	35—39	40—45	46—56
Gewünschte Altersrente, Franken	3743.—	3640.—	3792.—	3962.—	3910.—

Frage 3: Welche Leistungen der VEF sollten erhöht oder evtl. reduziert werden?

Der Frage entsprechend erhalten wir hier von den zufriedenen Mitgliedern keine Antwort mehr. Die hauptsächlichsten Wünsche betreffen folgende Leistungskategorien:

- 40 Mitglieder unterstreichen hier nochmals den Wunsch einer höheren Altersrente
- 9 Mitglieder wünschen hier nochmals eine Reduktion der Altersrente zugunsten des Salärs
- 25 Mitglieder wünschen die Invalidenrente (auf die in der Umfrage nicht speziell eingetreten wurde) zu verbessern
- 71 Mitglieder möchten die Witwenrente oder Waisenrente in irgend einer Form verbessern

Frage 4: Beabsichtigen Sie, nach dem 55. Altersjahr noch einer Beschäftigung mit Einkommen nachzugehen?

Resultat: 222 Antworten

Ja: 57%

Nein: 43%

Frage 5: Weitere Anregungen, Wünsche usw.

Mit grossem Abstand tauchte hier speziell ein Problem immer wieder auf: 81 Mitglieder wünschen eine Möglichkeit, die Renten in irgend einer Art der Teuerung anpassen zu können.

Auch wurde angeregt, dass im 55. Altersjahr das Deckungskapital oder mindestens ein Teil desselben in bar bezogen werden kann. 15 Mitglieder, speziell jüngere, möchten die Versicherung in dieser Richtung ändern.

B. Kommentar

Rund 83% aller Antworten finden die generellen Leistungen der VEF genügend oder knapp genügend. Dieses eindeutige Resultat ist erstaunlich und enthält wohl nochmals einen Dank und ein Kompliment an diejenigen Leute, die sich vor einigen Jahren mit Energie und Zielstrebigkeit für die Neuordnung unserer damals ungenügenden Versicherung einsetzten.

Das Resultat der Frage 1 wird bestätigt durch dasjenige der Frage 2. Beinahe auf den Franken genau entspricht der Durchschnitt aller Piloten dem Wert der Altersrente zur Zeit der Umfrage. Noch überraschender ist die Ausgeglichenheit der verschiedenen Altersgruppen. So liegen die höchsten sowie die tiefsten Werte nur etwa 4% vom Mittelwert entfernt!

Ganz bewusst lautete die Frage 2 nach einem Frankenbetrag und nicht nach Prozenten des letzten Salärs. Wenn wir nämlich einmal unseren Ruhestand erreichen, kostet unsere Wohnung und unser Unterhalt eine ganz bestimmte Anzahl von Franken und nicht so und soviel Prozent des letzten Salärs. Diese Absicht der Fragestellung wurde nicht überall erkannt und wenn ein 28-jähriger First Officer als Rente 70% des letzten Salärs = Fr. 6300.— als richtig erachtet, wird dabei noch ein zweiter Punkt übersehen: Eine solche massive Erhöhung der Rente würde selbstverständlich auch eine massive Prämienerrhöhung bedingen und ob der Wunsch nach einer solchen Leistungsverbesserung aufrecht erhalten würde, wenn gleichzeitig der Lohn zur Verwirklichung dieser Verbesserung entsprechend abgebaut werden müsste, wagen wir zu bezweifeln.

Bei Frage 3 wurde vielfach auf die doch etwas bescheidene, minimale Witwenrente hingewiesen. Die Höhe dieser Rente kann vor allem dann zu finanziellen Härten führen, wenn eine junge Witwe zuerst ihre Kinder erziehen muss und daher den Anschluss an ihr früheres Berufsleben, der ihr vielleicht in jungen Jahren noch gelingen könnte, verpasst. Dieser Punkt, sowie auch einige Mängel bei den Bestimmungen betreffend Invalidenrente sind dem Stiftungsrat bekannt und können wahrscheinlich bei der momentan laufenden Überarbeitung des VEF-Reglementes in irgend einer Form verbessert werden.

Schon bei der Aufstellung der Frage 4 war natürlich klar, dass man hier keine Antwort mit Sicherheit geben könne. Denn niemand kann jetzt schon seine Neigungen und Möglichkeiten für die nächsten 10, 20 oder sogar 30 Jahre voraussehen. So war die Frage vielmehr gestellt worden, um Sie zu einigen eigenen Gedanken im Zusammenhang mit der Pensionierung im 55. Altersjahr anzuregen.

Unter den Bemerkungen wurde am meisten der Wunsch nach Erhaltung der Kaufkraft der Rente erwähnt. Dieser Wunsch ist verständlich und berechtigt. Dieses Begehren war schon bei der letzten VEF-Revision vorhanden und ist auch im Aeropersvorstand seither nie verstummt.

Heute scheint nun möglicherweise der Zeitpunkt gekommen, um einen Teuerungsausgleich der Rente zu schaffen, und es liegen auch schon Vorschläge zur Verwirklichung vor. Allerdings soll bereits an dieser Stelle vor übertriebenen Hoffnungen gewarnt werden: Eine automatische, volle Anpassung der Rente an einen Teuerungsindex kann im Reglement **nicht** festgelegt werden. Eine solche Automatik würde nämlich heissen, dass die VEF für die Zukunft nicht voraussehbare Leistungen verspricht. Der Weg wird vielmehr in der Richtung liegen, dass Mittel regelmässig und zweckgebunden bereitgestellt werden, um einen Teuerungsausgleich der Renten ganz oder teilweise zu ermöglichen.

Häufig wurde auch der Wunsch laut, im 55. Altersjahr das Deckungskapital ganz oder teilweise beziehen zu können. Dieser Wunsch rührt zweifellos daher, dass man sich mit 55 Jahren noch nicht als alter Mann fühlt und noch irgend etwas unternehmen möchte. Eine solche Auszahlung liegt aber nicht im Sinne einer sozialen Versicherungseinrichtung. Die VEF ist keine Sparkasse.

Wenn ein Mitglied bei seinem Rücktritt ein bestimmtes Kapital zum Kauf oder Betrieb eines Geschäftes oder ähnliches wünscht, so soll hier die dritte Säule der Vorsorge, die wir überhaupt nie vergessen sollten, zum Zuge kommen: In Form des persönlichen Sparens (schlimmstenfalls Abschluss einer auf das Rücktrittsalter fälligen Lebensversicherung) wäre diesem Wunsche Rechnung zu tragen.

Bei dieser kurzen und summarischen Auswertung konnten nicht alle Anregungen behandelt werden. Diese sind jedoch nicht verloren, sondern werden uns für die weiteren Arbeiten wertvolle Unterlagen bilden und Hinweise geben.

Zum Schluss möchten wir nochmals all denjenigen danken, die sich die Mühe genommen haben, unseren Fragebogen auszufüllen, und die sich mit unserer Versicherung beschäftigt haben.

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

**EXKLUSIV
WOHNEN**

**COLLECTION
F. KAUSCH**

**DIREKTVERKAUF
AB FABRIK MIT**

20%

Wohnzimmer-,
Salon- und
Esszimmermöbel.
Exklusiv
in Rio Palisander.
Polstermöbel
in Leder und Stoff.



Wir beraten Sie gerne unverbindlich
in der neuen Fabrikausstellung.
Gegen Telefon Avis auch abends.
Besuchen Sie uns an der **Züspa**
in der Halle 1
beim Eingang am grünen Stand.

Design
und Fabrikation
**MÖBELFABRIK
SIGLISTORF AG**
CH-8439 Siglistorf
Telefon 056 / 53 11 08

From other Publications . . .

The following extracts from an article in «The Airline Pilot» make interesting reading; Capt. W. R. Broocke of National Airlines is due for a check flight . . .

«When I get into the box in a few days, I will know that the CSD low pressure light comes on, with no gauge to herald these sad tidings, at 90-160 pounds.

I will be able to glibly state that the exciter ceiling is 60 Kw without the faintest idea of what an exciter ceiling is.

I will know that there are 35 vortex generators on each side of the vertical fin despite the fact that we only check to see if any are missing on our preflight.

I will have at my fingertips the temperatures that turn on the overheat lights, the pressures that turn on the low pressure lights, the numbers for the tyre pressures, strut extensions, and many others.

And when I walk out the door a free man, I will promptly forget them, FOR I WON'T NEED THEM UNTIL MY NEXT CHECK.

. . . I have often toyed with the idea of writing a book with two parts. The first part would be on what is needed to know in order to successfully fly an airplane, and the second part would be on what is necessary to pass a check. The trouble is I don't feel competent to write the second part.

I haven't the nerve of one successful line pilot friend whose views are similar to mine. An inspector once asked him «What's behind those holes in the engine housing?»

«Owls, maybe?» replied my friend.

From «United Aircraft's house magazine», something to ponder especially if you happen to live in far-distant Geneva . . .

. . . Sitting on the veranda of his coral coloured, typically white-roofed Bermuda home, Judd gestured at the crystal ocean waters hardly more than 100 yards away, and said, «I feel sorry for anyone who lives in a heavily populated area».

Twenty seven hundred miles away in his Montana ranch house, Stone spoke as if of one mind with Judd: I'll never go back to city living. Never».

Judd and Stone are captains flying international routes aboard Trans World Airlines Boeing 707 jetliners. They are part of a growing community of pilots for several US domestic and international carriers who don't mind travelling anywhere from a few hundred to a few thousand miles to go to work, just so that they can live where it pleases them most.

In practice, airline pilots log a maximum of between 75 and 85 hours a month. Flight assignments are made on the basis of seniority. Thus, a pilot with several years' service can, by astute bidding for routes, put together several successive days off, giving him plenty of time to commute to a distant home.

Pilots based in New York live in such diverse locations as the Bahamas, Mexico, Nevada, California, and Florida. New England, as far north as the Canadian border, is popular with quite a few flight officers. American Airlines Captain Earl Anthony, who lives in a circa-1840 farmhouse in New Hampshire, figures he can make the trip from New York to his home faster than a fellow crew member living much closer than the 250 miles he must travel.

Anthony hops a flight to Boston's Logan Airport, where he parks his car, and drives the remaining 55 miles home. He makes the trip from New York to his home in less than two hours.

Charles Craig Jr., a Pan American first officer who commutes from Kansas City, said «I used to live in Ironia, New Jersey, and it took me two hours to drive to Kennedy Airport. Now it takes me two hours and five minutes on a non-stop flight from Kansas City, and I'm right here where I go to work».

. . . . and from «Shell Aviation News», words of wisdom from Capt. Ed. Mack Miller, a senior United Airlines training captain:

«There is much to justify the contention of many pilots that training should be all 'free', that is, ungraded and unchecked; and that, instead of the rating ride, (comprising engine failures, emergencies, stalls, steep turns and emergency descents, three- and two-engine landings and all sorts of approaches,) the pilot should be trained until okayed in the manoeuvres by a flight instructor — and then merely checked on legs of a routine line flight. Such a system could have obviated much of the pain and trauma of the past ten years.

The fact that a man can fly a plane very competently from point A to point B doesn't mean that he will be good at «school manoeuvres». It is my contention that there are pilots, natural exhibitionists, who love school. They like to show off their bold command, their precise flying.

And I also contend that such men are often not as safe with passengers as those more reticent to expose themselves to the training situation. I know many excellent pilots who fly very conservative line trips, always safely — who know their limitations and would not exceed them. Conversely, some of the 'hot shots', though good on display, are sloppy at other times, or cut corners, or otherwise prove more dangerous in the long run».

And now, a real pearl entitled, 'My pajamas have four stripes' —

«The captain, that's me.

Almost everybody calls me Captain. At work and at home too. Even my wife and my two sons do.

Once in a while, when they want something of me, they say it in English instead of «Kapitaen» in Swiss German.

I've just turned sixty. Of course the doctor who examined me did say «Captain, I wish I had your heart. And your blood pressure. And your reaction times.» And the supervisor who served as check pilot on my last test flight from Zurich to London said «Perfect, no omissions, no errors, congratulations».

But regulations are regulations. Anyone who wants to be a Swissair pilot must accept the fact that active flying stops at sixty. My wife thought it was fine. «Anyhow, now you'll be at home more», she said.

But she still calls me Captain. (Though as a matter of fact at Swissair I was Captain in Command. With gold braid on my cap, you know, and four sleeve stripes).

. . . . there was this little girl next door. She always played «pilot and hostess» in the garden with our boys. And she got bigger, went to school, and one day when she wasn't little any more, she came to me and said, «Captain», (she got that from my wife) «I'd like to be an air hostess. Can you help?»

I couldn't really do much»

Incredible? A piloting nightmare? You're breaking out in a cold sweat from sheer embarrassment? Sorry if you think that it couldn't happen; it's taken directly from an advertising publication expensively printed in full colour by Swissair and distributed in thousands on the American market. It's called 'The Captain Speaking'

Gründung eines Swissair-Captain-Stammes

von Capt. Max Dübendorfer und Capt. Richard Schilliger

Viele Swissair Captains haben das Gefühl, dass ihr Status innerhalb der Gesellschaft noch nicht der Stellung entspricht, die von Kollegen bei andern Airlines eingenommen wird. Der Grund dieser Ansicht liegt unter anderm bei verschiedenen Vorkommnissen (z. B. Änderung des Freiflugreglementes, DH Travel usw.), welche uns in letzter Zeit überraschten. Bei Diskussionen teilt man allgemein die Auffassung, dass etwas unternommen werden sollte, um gemeinsam auch Details unserer Stellung innerhalb der Swissair verbessern zu können. Die Meinungen, wie das geschehen müsste, gehen dabei auseinander, wie das bei Piloten üblich ist.

Vielfach mangelt es auch an Orientierung, womit gezwungenermassen unsere Kenntnisse der evtl. berechtigten Hintergründe fehlen. Innerhalb der Flight-Operation dürfen wir uns zwar in dieser Hinsicht nicht beklagen. Kleinere Lücken könnten gerade mit unserem Vorschlag ebenfalls noch geschlossen werden.

Die zahlenmässige Grösse unseres Pilotencorps verursacht auch gewisse Nachteile. Die älteren Captains kennen ihre jüngeren Kollegen nicht mehr. Jeder versteht nur noch seine eigenen Probleme. Im «Who is who» der Flight-Operation sieht man Namen die Stufenleiter der Hierarchie emporklettern, ohne deren Gesichter zu kennen. — Vielleicht waren sie einmal im «Flight Recorder» oder in der «Aeropers Rundschau» abgebildet —.

Wir sind nun der Ansicht, dass mit einem «Captains-Stamm» (monatliches Meeting) vieles verbessert und einiges erreicht werden könnte. Dieser Stamm ist nicht etwa gegen die Aeropers gerichtet, sondern sollte gerade sie durch eine repräsentative Gruppe noch besser unterstützen. Er möchte auch nicht das bestehende offizielle «Cockpit Crew Meeting» konkurrenzieren. Ein ungezwungener Meinungsaustausch mit unseren direkten Vorgesetzten oder mit dem Aeropers-Vorstand sollte aber im Rahmen dieses geplanten Stammes ebenfalls möglich sein. Die jungen Copiloten jedoch möchten wir mit unseren Problemen noch gar nicht belasten. Nach relativ kurzer Tätigkeit auf dem rechten Sitz stossen sie sowieso in unsere Reihen vor und bekanntlich kommen erst dann die Sorgen und Zweifel. Ältere Copiloten und Piloten im Ruhestand werden bestimmt keine verschlossenen Türen vorfinden.

Der Swissair Captain Stamm sollte nach unseren Gedanken folgendermassen aussehen und sich dementsprechend entwickeln:

- Es wird kein neuer Verein gegründet. Die Teilnahme am Captain Stamm ist absolut freiwillig und steht allen aktiven Swissair Captains inkl. Funktionären und Aeropers-Vorstandsmitgliedern offen.
- Bei Diskussionen wird wenn nötig von den Anwesenden ein Leiter bestimmt.
- Über die Zusammenkünfte wird kein Protokoll geführt. Es darf aber auch keine Geheimnisse geben.

Der «Swissair Captains Stamm» soll folgenden Zwecken dienen:

- Gegenseitiger kollegialer Kontakt besonders zwischen den verschiedenen Captains Generationen.
- Diskussionen und evtl. kleinere Vorträge über gemeinsame Probleme.
- Meinungsforschung sowie Gedankenaustausch zur Hebung unseres Berufsstandes (Capt. Status).
- Orientierung über allgemeine Probleme unserer Swissair. Dazu könnten auch ab und zu Vorsteher von anderen Abteilungen oder Männer unseres Managements eingeladen werden.
- Wahrung des Berufsethos.

Diese Listen und Anregungen sind nicht unbedingt vollständig und noch unverbindlich. — Wir sind uns voll bewusst, dass unser Vorschlag nicht überall Anklang finden wird. — Ein Versuch sollte aber unserer Überzeugung nach gewagt werden. Möglicherweise entsteht aus diesem Experiment später etwas anderes, nämlich dann, — wenn sich nur immer die gleichen Captains am Stamm treffen sollten.

Der erste Swissair Captains Stamm findet am Montag, den 7. September statt. Ort und Zeit werden an der Säule beim Crew Control angeschlagen. Nachher treffen wir uns jeden ersten Montag des Monats. Änderungen und evtl. Vorträge werden in der Aeropers Rundschau publiziert oder beim Crew Control durch einen Anschlag bekannt gemacht.

Mit freundlichen Grüßen
Dübi und Schi

Man sollte . . .

- dem bisherigen Chef Flight Operations, Herrn A. Gehriger, zu seiner Beförderung zum Direktor für spezielle Aufgaben beglückwünschen, verbunden mit der Hoffnung, er finde auch in seiner neuen Funktion ab und zu noch Zeit für unsere Anliegen.
- seinem Nachfolger, Capt. R. Staubli, zu seiner ehrenvollen Ernennung gratulieren. Es ist erfreulich, dass nun wenigstens einer der rund 40 Swissair-Vizedirektoren aus unserem Pilotencorps stammt!
- wieder einmal auf die Misère beim Crewparkplatz hinweisen, wo Lattenzäune (mit Zwischenräumen, hindurchzuschäumen!) grosse, unbenutzte Schotterflächen mit Platz für Dutzende von Wagen aus unbekanntem Gründen absperren.
- sich fragen, warum einer verdienten Hostess im 15. Dienstjahr, die sich in Nairobi verheiratet hat, verweigert wird, dort zu wohnen und von dort aus zu fliegen; liessen sich doch nicht nur zahlreiche der BOAC zu bezahlende DH-Reisen sowie beträchtliche Hoteldéplacements einsparen, sondern auch für einmal das Menschliche mit dem Nützlichen verbinden.
- abklären, um wieviel die Einnahmen des Swissair-Borddienstes aus Spirituosenverkauf an Crewmembers seit der neuen Preisregelung zurückgegangen sind.
- die Copiloten dahin informieren, dass sie sich jederzeit bei Herrn F. Hässig, OHAS, Frachtgebäude, 3. Stock, Telefon int. 7020, erkundigen können, ob und wann die verschiedenen Flugstunden-Bedingungen erfüllt sind, die zur Montage des 3. goldenen Uniformstreifens berechtigen.
- sich einmal fragen, warum ein Flugkapitän, der einer vielköpfigen Besatzung vorsteht, der für Hunderte von Passagieren, für Ladung und millionenschwere Flugzeuge die volle Verantwortung trägt, sich von den Swissair-Kaderkursen für Führungspersonal ausgeschlossen sieht?
- daher überlegen, ob solche für uns notwendige und wesentliche Weiterbildungsmöglichkeiten von der Aeropers organisiert werden sollten.
- in diesem Zusammenhang generell auf die fragwürdige Kadergruppen-Einstufung der Captains hinweisen und Vergleiche mit andern Airlines anstellen.
- den immerfreundlichen Swissair-Telefonistinnen einmal ein besonderes Kränzlein winden. Wie wohltuend ist es doch, zu Stosszeiten wie auch morgens vier Uhr ihr zuvorkommendes: Swissair — guete Tag! zu vernehmen.

Distribution of flying duties

(A letter from a DC 8 Copilot)

«The particular problem is with regard to the sharing of flying time between Captain and First Officer on four engine aircraft. I, personally, have been involved in several such instances where this subject has been treated less than fairly. Two of these cases, of which details are fresh in my mind, I should like to relate.

Situation No 1: On a flight Zurich - Tel Aviv - Geneva - Zurich, the Captain flew the legs Zurich - Tel Aviv - Geneva himself and offered me the last leg (Geneva - Zurich). On ground at Geneva, I thanked the Captain concerned but advised him that I would prefer he fly that leg as well. With a confused expression, he asked me why. Politely, I explained that this was simply my way of protesting what I felt was not a fair method of sharing and it was not my intention to make a big deal of it. This Captain flew the last leg as per my request. Saying goodbye at Zurich, he was pleasant as was I. However, he advised me that my protest was quite right except that I did it not make it like a mature person but like his seventeen year old son might. I must confess, that to this day, I still do not understand his reasoning in that statement. I might add that his reason for sharing the flying time as he did was, quote «I always do that the first time I fly with a co-pilot so that I may get to know his ability». In my opinion, this is a very poor excuse. If it is not a poor excuse, then our PIH should be revised to include this as standard procedure.

Situation 2: Flight Zurich - New York - Zurich. Captain flew the leg west-bound with block time of 8:28. After departure New York on the east-bound leg, climbing through roughly seven thousand feet, I was advised that I would have the landing at Zurich but that he (Captain) would fly across. He did say, however, that he hoped I didn't mind. My reply was that, it appeared, I didn't have much choice. The Captain then told me that he was lazy and didn't care for the work of the assisting pilot and that it would help keep me awake anyway. Of the seven hour leg, I had control of the aircraft for one hour and three minutes. If you consider the taxi in time at Zurich, (1:03 is calculated from handover to block) I think you could safely say that I was flying pilot for one hour. From a rotation consisting of a total 15:28, I would say that one hour to the co-pilot could be considered somewhat low. Up until departure from the aircraft at Zurich, no discussion was carried out in the cockpit as I am loath to create an unfriendly or antagonistic atmosphere while working. It is my belief that this is unhealthy, and, more important, unsafe. However, on ground Zurich, I did bring up the subject and made it quite clear that I felt this was rather a selfish attitude. On receiving my complaint, the Captain became somewhat belligerent and informed me that

if I didn't like it I would get less the next time. I was also advised to be careful and not get excited or I would get myself into trouble.

I would like to say here that I most honestly sympathize with those senior Captains that have been flying so many more hours and years than the people in the right hand seat. I'm sure it must become quite trying for people working the North Atlantic year after year. But, I also feel that these people should force themselves to think of the less experienced people on their right. And, to say that one does not get some beneficial experience flying the North Atlantic because of autopilot etc. is wrong. I think this is quite unrealistic and is something used as an excuse.

According to our PIH, the co-pilot is to have NORMALLY up to 50% of the flight time, but at LEAST 25% of such time. This is for experience, training, and to ASSIST A CO-PILOT IN HIS PREPARATION AS PIC. I think it must be agreed that in my two situations related in this letter, the 25% figure was not fulfilled. I should also like to add a comm comment about the PIH in this respect. The portion which reads, NORMALLY, is somewhat ambiguous. Where does normal end and abnormal begin? In my opinion, we should have a definition of NORMAL. Or, to do it the easy way, couldn't the book say that the co-pilot should have 50% of the flying time unless extenuating circumstances threaten the safety of the aircraft. In this case, of course, there is no question as to who would be the flying pilot.

I sincerely hope that this letter will be given due consideration. It is possible that more attention to this problem might conceivably reduce our upgrading failure rate by a couple of percentage points.

I strongly urge co-pilots to report similar infringements of the regulations, as only in this way can the problem be brought into the foreground and something be done to remedy the situation.

KM

Sport in der Aeropers

Nachdem die turnerische Aktivität im Juli und August zugunsten vermehrter Fereintätigkeit geruht hat, wird unser wöchentliches Training am **4. September** wieder aufgenommen, und wir möchten diesmal alle neuen Mitglieder und speziell unsere Ausländer einladen, von dieser Möglichkeit, seinen Körper fit und leistungsfähig zu erhalten, Gebrauch zu machen.

Aber auch denen unter uns, die eigentlich gerne etwas in dieser Richtung für ihre Gesundheit tun würden, aber irgendwie die Zeit oder den Mumm nicht gefunden haben, sei gesagt, dass ein Beginn jederzeit möglich ist, und dass sich inzwischen viele den regelmässigen, höchstens vom Einsatz unterbrochenen Besuch zur Gewohnheit gemacht haben. Die Turnstunde ist so abgestimmt, dass sie jedem Alter und jeder Kondition etwas bietet.

Also vom September an jeden **Freitag 17.00 - 18.30 Uhr**

Ort: Turnhalle im Spitz, Kloten. Zufahrt Cinéma Claudia
— gegenüber Bahnhof rechts — nach ca. 300 m rechts
hinauf auf die Höhe.

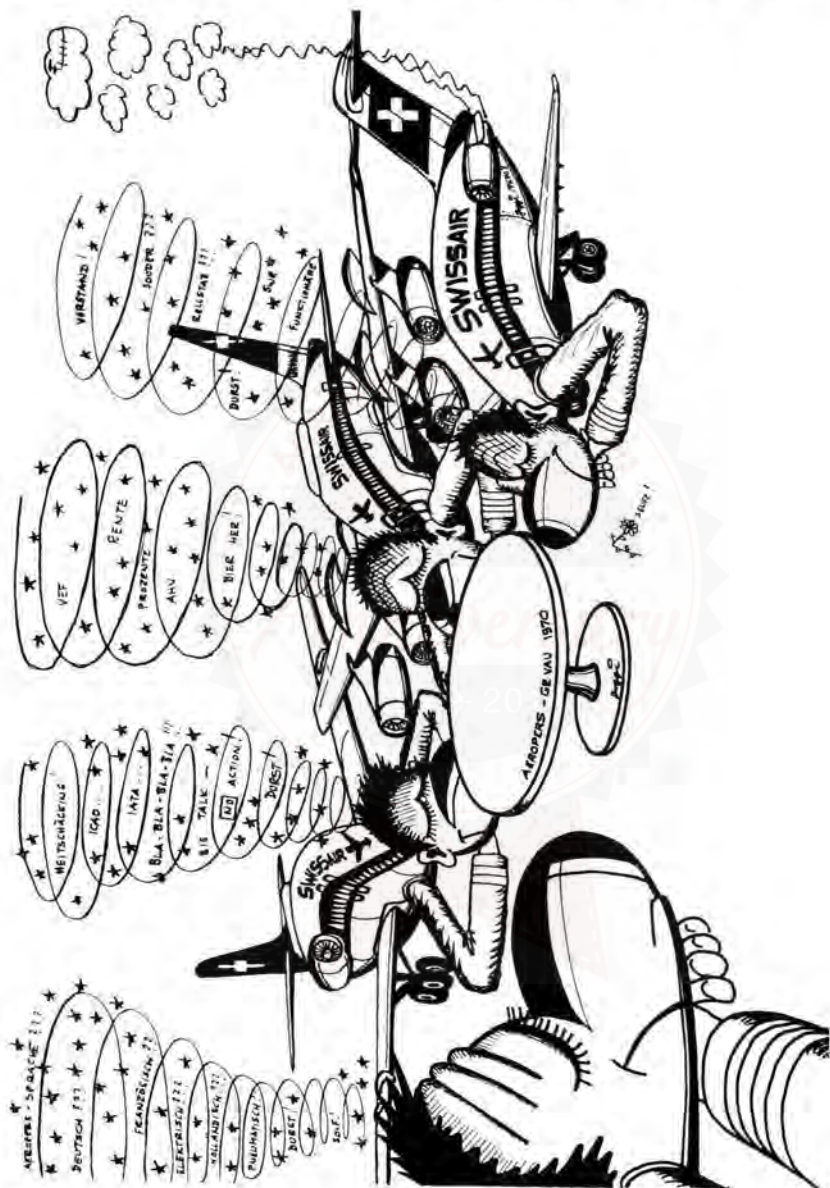
Turnlehrer: Herr H. R. Eppler, dipl. Turnlehrer ETH

Programm: 1 Stunde Körperschule und Circuittraining
30 Minuten Spiel
Bei schönem Wetter wird im Wald geturnt

Kosten: Fr. 2.— (Rest bezahlt die Aeropers)

Mit freundlichen Grüssen
P. Miglioretto

Wer nicht schlafen kann, schadet der GV



Hijack Policy Reflects Conservative View

(Continued)

The traffic ban would include a call for cooperation from other labor organizations to halt all commercial surface traffic into the airport involved. The International Federation, which represents most ground unions, could support such a move.

The final vote was preceded by an attack from the floor, spearheaded by IFALPA's deputy president, Capt. Vitaly Nicolaieff, of France, a leading militant. His comments turned out to be his final ones as a principal officer; he was not renominated for election and was replaced by Mills.

He said he had urged an improved and enlarged policy and added, «the opportunity for direct action has never been so great, the cause we are fighting for is unquestionably right, the traveling public was and is still with us, (but) IFALPA refused the challenge . . . The principal officers had been let down by those who should have been their strongest supporters . . . »

Nicolaieff warned delegates, «the world is looking at us and (people) will be disappointed that IFALPA cannot or will not take direct action. There is no way to put up a shallow smokescreen of words to convey the fact that we cannot do anything now.»

Empty Threats

He said threats are of vaule only when followed by a strong policy of direct action and he could now only work on the principle that the former policy of direct action was dead, replaced by the downgraded policy statement.

Nicolaieff was backed by Capt. Bert Smithwell of Australia, who accused the conference of thaking «a plain gutless attitude,» and said he is not prepared to go to the Australian government with a document as weak as a policy statement.

«You have a policy where nothing can be done for Swissair, or for Eastern,» Smithwell declared. «You will be the laughing stock of the world if you undertake to do nothing. Leaving it all to governments is just plain crazy.»

Smithwell told the delegates, «You think it (hijacking or sabotage) cannot happen to you and you are wrong. If we come out of this conference without a strong directive it will be an absolute disgrace.»

He was joined by Capt. S. A. Castermans, head of the Belgian delegation, who complained that his association sent him to London to develop a firm policy and «I will have to answer that we did not, or could not, come up with a logical solution.

«We are now admitting, even if only tacitly, that there will be other air disasters (through hijack and sabotage) if this (policy statement) is the best that the subcommittee can come up with, then there is little reason for existence of the other committees.»

Austrian View

Speaking for the Austrian delegation, Capt. P. L. Schmidleitner charged that after experiencing a bomb explosion in an Austrian Airlines



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

Sud Caravelle, and the destruction of a Swissair Convair Coronado, «we have only words, and no action.»

«We (the Austrian delegation) also came here with a directive for action against offending states, and a firm policy,» he continued. «But now we see that the only action is on direct which action can be avoided without losing too much face.»

There was no action on what Nicolaieff called a super-resolution, in which all member associations would pledge themselves to the Amsterdam policy «with complete discipline towards the federation and its representatives, and without any consideration of any particular political or economical aspect of the situation.»

In related action, however, IFALPA agreed to work for an ICAO draft convention clause on carriage of firearms to make it an offense to carry, place or cause to be placed dangerous goods on board an aircraft whether concealed or unconcealed. This is similar to present Australian law. IFALPA also will seek national legislation to forbid persons on an aircraft operated by an air carrier in air transportation to carry a dangerous weapon, without the permission of the pilot in command, and that all other firearms or other dangerous weapons must be carried in a compartment not accessible to the passengers in flight.

The Federation, at instigation of Spain, also agreed to appoint a committee to plan an International Air Safety Day to coincide with the ICAO meetings. The day would call world attention to dangers of hijacking. Initial plans, now being formulated under leadership of the Irish Pilots Assn., include announcements to passengers by pilots, and distribution of letter to passengers explaining the idea behind air safety day

Ein Berner in der Fremde

Ein Berner namens Gottfried Fasel
flog kürzlich mal nach Basel,
um dort den neuen Flugplatz anzusehen
und dann befriedigt wieder heimzugehen.
Der Flug war kurz, die Hostess wunderbar,
die Landung weich und kaum recht spürbar.
Doch dann kam Godi nicht mehr aus dem Staunen,
man hörte in den Bart ihn raunen:
«Dieser Slalom, klassisch, toll,
den beherrschen die Piloten wundervoll!
Augenmasse haben diese Flugzeugführer,
haarbreit rollen sie am Satellit vorüber!»
Ohne Angst, gelöst und heiter! —
Fasel geht zu Fuss dann weiter.
Vor dem Eingang mit dem grossen C
wartet seiner nicht nur eine nette Fee,
da steht auch suchend noch der Käptn seiner Caravelle;
Godi nutzt die Chance, jagt ein Autogramm sich schnelle.
Gleich darauf, den Durst mit Bier
zu löschen, steigt er in den Assensör.
Die Beiz befindet sich im zweiten Stock,
drum drücke man den fünften Knopf
und steige dann im Keller aus . . .
Ist das nicht ein interessantes Haus?
Dem Gottfried Fasel wird es wohl und wöhler
und nach kurzer Zeit schon gröhlt er:
Hier leben Merliger, wie ich, der Godi Fasel,
das passt mir, darum bleib ich noch ein wenig z'Basel!

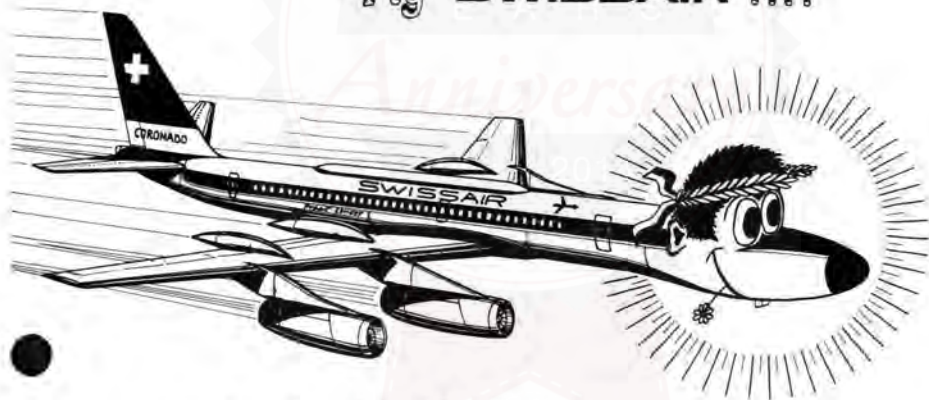
Anmerkung für Nichtberner:

Die Merliger sind allgemein als die Berner Schildbürger bekannt. So versenkten sie zum Beispiel 1798 aus Angst vor den Franzosen ihre Kirchenglocken im Thunersee. Um sie nach dem Kriege sicher wieder zu finden, brachten sie am Boot an der Stelle, wo die Glocken über Bord gingen, eine grosse rote Marke an.

(Von einem unbekanntem Caravelle-Copi)

Und zum Schluss noch einen Vers
für die liebe Aeropers:
Kürzlich machte man uns weis:
fünzig — und du bist ein Greis!
Denn an dieser Barriere
endet deine Karriere.
Bist du fit noch und im Schuss,
punkto UK ist es Schluss!
Wo ist der, der couragiert
solchen Irrtum korrigiert?

Fly **SWISSAIR**



.... in the **CORONADO** , still one
of the world's fastest airliners !

Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

Vorstand

Präsident: A. Sooder
Mitglieder: D. Baumeister, M. Bethge,
P. Bircher (Kassier), H. Hürzeler,
O. Kristiansen, Th. Patch, P. Rellstab,
D. Staal, J. Sterndale, W. Walser
12. Sitz: vakant

Sekretariat

Dr. W. Huber (privat 96 18 54)
Frau N. Grösch-Bonhöte
Rietstrasse 17, 8152 Glattbrugg
Telefon 83 48 91 und 83 48 88
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
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

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

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

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. Müggler, K. Rutishauser, A. Strehler,
E. Scheller

Aeropers-Delegation bei Dachverband

Präsident: A. Sooder
F. Stadelmann, E. Schadeegg, 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



