



**3/71**

**Mai/Juni 1971**

**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 Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	8
Was uns beschäftigt	11
The Bodycheck Business (Eine Richtigstellung)	16
EK-Notes	17
Man sollte . . .	20
The Rewards of Long Service	21
IFALPA Conference (Part I)	22
Aeropers-Roulette	24
Le coin des romands	25
From other Publications	26
Gruss aus Moskau	31

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 3. Juli 1971

**Redaktion:**

H. Hürzeler  
M. Cross  
Dr. W. Huber

**Versand:**

Sekr. Aeropers  
Postfach 83  
8058 Zürich-Flughafen  
Telefon 84 65 15

**Druck:**

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

**AEG**

## Heimwerker

SB 4-500: 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 · Kautiön

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

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

## Liebe Rundschauler

Kürzlich wurde ich beim Dienstingang auf dem Flughafen Kloten wieder einmal Zeuge jener sich oft wiederholenden dramatischen Szene, in welcher ein gepäckschleppender, schweissüberströmter wutschnauender Flugkapitän durch die Glaspforten System «Sesam öffne dich» stürmte, und zwar unter Absingen nicht druckreifer wüster Lieder, deren Inhalt sich etwa folgendermassen übersetzen lässt: Wann unternimmt Ihr von der Aeropers endlich etwas in Sachen **Parkplätze?**

Nun, man könnte entgegnen: Glückliche, wer keine grösseren Sorgen kennt. Indessen schreibt Montgomery in einem seiner Bücher: Gemessen an den grossen Wirkungen, die durch sogenannte Kleinigkeiten ausgelöst werden, sind diese Kleinigkeiten gar keine Kleinigkeiten mehr. Wie dem auch sei, jedenfalls verfügt die leidige Parkplatzgeschichte über eine zu lange Passionszeit. Denn das Problem ist jederzeit lösbar, sogar grosszügig. Und es wäre schon vor x Jahren ebenso grosszügig zu lösen gewesen, mit dem grosszügigen Unterschied, dass es damals nur die Hälfte gekostet hätte.

Zuerst muss festgehalten werden, dass sich das gesamte fliegende Personal für seinen Weg zum Flughafen auf das private Fahrzeug angewiesen sieht. Es ist schlicht gesagt undenkbar, bei unsern Einsatzzeiten und Wohnorten die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen, zumalen diese den 24-Stundenbetrieb nicht kennen. Dies dürfte selbst dermal einst nach der Eröffnung der SBB-Linie und der U-Bahn kaum ändern, wohnen doch die meisten unserer Mitglieder abseits der grossen Ballungszentren.

Mit andern Worten braucht jeder, der mit dem Auto zum Arbeitsplatz fahren muss, dort einen Parkplatz. Es ist landesüblich, dass der Arbeitgeber für die Bereitstellung reservierter Parkplätze für seine Angestellten besorgt ist. Unsere Ausnahme bestätigt die Regel. Dies ist kein Vorwurf an die Adresse der Swissair, stellt sie doch dort, wo sie über eigenes Land verfügt, nämlich beim Schulhaus, beim Balsberg und im Werftareal, Parkplätze zur Verfügung. Verzwickter präsentiert sich die Lage beim Flughafen. Dort ist der Kanton Zürich zuständig für die Parkflächen; die Swissair besitzt dort leider kein eigenes Land. Sie erhielt für die derzeit reservierte Parkfläche hinter dem Frachtgebäude —



im Volksmund Kiesgrube genannt — lediglich ein Kontingent von 1260 Magnetkarten zugeteilt, wobei die Kosten elegant auf die Benutzer abgewälzt wurden. Es ist der zuständigen Swissair-Dienststelle bisher nicht gelungen, weitere Karten zu erhalten, obschon mehr als 200 Swissair-Angestellte auf der Warteliste figurieren. Andererseits kann sich jedermann während der Woche mit eigenen Augen davon überzeugen, dass der hinterste Viertel der «Kiesgrube» leersteht, währenddem er an den Wochenenden stundenweise an Flughafenbesucher untervermietet wird. Es kann also vorkommen, dass Besatzungsmitglieder auf dem gesamten Flughafen-Parkareal keinen zeitlich unbeschränkten Parkplatz mehr finden, obschon sie für einen mehrtägigen Streckeneinsatz wegmüssen. Aus diesem Grunde sah sich der Vorstand gezwungen, einerseits wieder einmal bei der Swissair vorstellig zu werden und andererseits an den Regierungsrat zu gelangen. Herr Staubli wurde dahin informiert, dass dieser Zustand über kurz oder lang operationelle Konsequenzen nach sich ziehen werde. Erfreulicherweise kam man überein, in dieser Sache gemeinsam vorzugehen.

Aus dem Antwortschreiben des Regierungsrates geht hervor, dass «das Konzept der Parkhausbauten für die dritte Ausbautetappe festliege, die entsprechenden Kredite bewilligt und der Terminplan fixiert sei. Dagegen bemühe sich das Amt für Luftverkehr für eine Parkhausneubaute auf dem Parkfeld E (Kiesgrube), das die durch die anlaufenden Flughafen-Erweiterungsbauten entstehenden Parkplatzverluste auffangen soll. Die Finanzierungsschwierigkeiten machten diese Planung aber sehr dornenvoll. Die Bereitstellung von Parkplätzen für das Personal sei primär eine Aufgabe der Arbeitgeber, die Aeropers solle sich auch weiterhin mit ihrem Begehren an die Swissair wenden». Im weitem wird auf zukünftige Engpässe hingewiesen und betont, die Flugpassagiere hätten bei der Zuteilung von Parkplätzen Priorität. Der Brief schliesst mit dem tröstlichen Satz: Dabei tragen wir den Notwendigkeiten für das fliegende Personal nach Massgabe der Möglichkeiten speziell Rechnung. So wissen wir also, was es geschellt hat; wir wollen aber nicht Schwarzpeter spielen, sondern mithelfen, das **bestehende** leidige Parkproblem zu lösen.

Das im vordersten Teil der Kiesgrube geplante Parkhaus ist sicherlich zu begrüßen, für uns zeichnet sich jedoch der Nachteil ab, dass unsere Parkfläche dadurch **noch** weiter Richtung Kloten verlegt werden muss, nämlich um die Länge des geplanten Gebäudes.

Gestatten Sie mir ein paar persönliche Bemerkungen:

Parkhäuser entstanden und entstehen auf allen internationalen Flughäfen der Welt sowohl für die Passagiere als auch für die Angestellten. Wegen des persönlichen Gepäcks müssen sie vor allem für die Passagiere und für das fliegende Personal so nahe als möglich beim Abfluggebäude liegen oder dann über zweckmässige Verbindungen verfügen.

Die Platzfrage für solche Autosilos ist auf dem Flughafen Zürich für einmal nicht so prekär, sondern sogar ausgesprochen günstig; durch die bogenförmige Anordnung von Flug- und Frachthof und der ebenfalls bogenförmigen Ringstrasse als Hauptzu- und -wegfahrt ergibt sich der Standort für die geplanten Parkhäuser von selbst: nämlich zwischen den bestehenden Gebäuden und der Hauptstrasse. Eine erste Parkhauskette entstünde also parallel zu Fracht- und Flughafen; eine zweite dermaleinst jenseits, hohlbergwärts der Hauptstrasse.

Es braucht keine Prunkbauten, sondern rasch montierbare, möglichst vollautomatische Parkhäuser in der üblichen Fertigelement-Bauweise. Als Verbindung zum Flughafen könnten Sammel-Rollteppiche dienen, so wie sie auf dem Flughafen Genf zu den sogenannten Satelliten führen. Nun, ich möchte den Flughafenplanern nicht weiter am Zeug flicken, zumal die Konzeption der Parkhausbauten ja bereits festliegt.

Was gedenkt nun die Aeropers zu tun? Wie dem Jahresbericht des scheidenden Präsidenten Sooder zu entnehmen ist, beschäftigt sich der Vorstand mit dem Gedanken eines Parkhaus-Baus. Der vom Kanton angeführten Kreditknappheit könnten wir durch Eigenfinanzierung abhelfen, nämlich für zwei Millionen Zeichnungsscheine der Aeropers, der Rest durch VEF- und OASF-Gelder. (Das im Februar bezogene eigene Aeroergebäude ist in jeder Beziehung, auch in finanzieller, ein voller Erfolg geworden.)

Da das Flughafenareal aber dem Kanton Zürich gehört, konzentrieren sich unsere Bemühungen in erster Linie auf ein Gemeinschaftsparkhaus Swissair/Aeropers/Kanton mit Standort möglichst nahe beim Flughafen. Sein Bau liegt im Interesse aller, so dass wir hoffen, er lasse sich realisieren. Falls der Kanton dazu nicht Hand böte, käme eine zweite Variante in Frage: Gemeinschaftsparkhaus Swissair/Aeropers auf Swissair-eigenem Boden bei der Werft oder im Taubenried mit Zubringer-Pendel-Bus.

Dritte und letzte Möglichkeit wäre ein aeroperseigenes, privates Parkhaus in Kloten oder Glattbrugg mit Garage, Service Station, Waschtunnel usw., ebenfalls mit Zubringer-Pendel-Bus. Diese Variante müsste mit einem Hotel/Restaurant-Betrieb kombiniert werden, um finanziell zu rentieren. (Zukünftige Beizer wollen sich bitte noch nicht melden!)

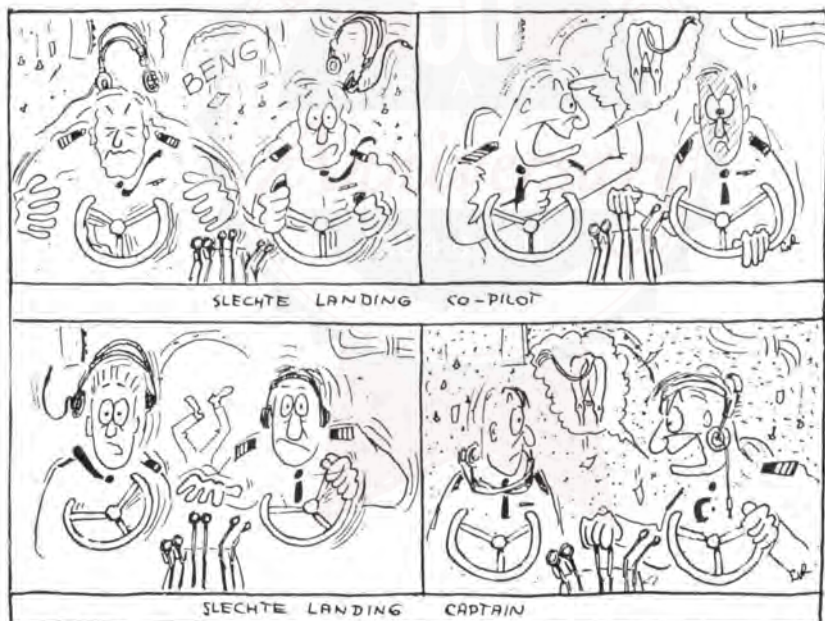
Werfen wir zum Schluss noch einen Blick über die Grenzen: Was tut das liebe Ausland in dieser Beziehung? Das nächstliegende Anschauungsmodell existiert in Frankfurt bei der Lufthansa: Dort hat besagte Firma vom Flughafenhalter ein ganzes Parkhaus gemietet. Es stellt dies dem fliegenden Personal zu Verfügung, inklusive Zubringer-Pendel-Bus; H 24 und gratis, natürlich! Aus Wien, Amsterdam und Stockholm sind die genauen Angaben zur Zeit noch nicht eingetroffen.

Sie sehen, meine lieben Leser, die Aeropers ist daran, die motorisierte Gegenwart zu bewältigen. Wie immer zählt sie dabei primär auf die

fruchtbare Zusammenarbeit mit der Swissair, aber auch auf jene mit dem Kanton Zürich als Flughafenhalter.

Für die interne Parkhaus-Baukommission sucht der Aeropers-Vorstand initiative Mitglieder mit Interesse und Erfahrung in Bau- und Finanzfragen. Solche mögen sich beim Sekretariat melden, der Dank der schweigenden Mehrheit wird ihnen gewiss sein. (Allfällige Honorarfragen werden diesmal vorgängig geregelt!)

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 26. April und 25. Mai 1971 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Diemand Alfons,  
Copi DC-9



Dlugi Olaf,  
Copi DC-9



Ehrensperger H. H.,  
Copi DC-9



Häberlin Hans Peter,  
Copi DC-9



Heimig Wolfgang,  
Copi DC-9



Lichtenstein Klaus,  
Copi DC-9



Meier Ernst,  
Copi DC-9



Müller Franz,  
Copi DC-9



Schneider J.-J.,  
Copi DC-9



Stüdlein Melchior,  
Copi DC-9

Wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

## 2. Ein letztes Mal . . .

Infolge meines Rücktritts als Präsident der Aeropers wird dies mein letzter Beitrag unter dieser Rubrik sein. Praktisch seit Erscheinen der Rundschau, im Januar 1954, bemühte ich mich, Sie während meiner 15jährigen Präsidentenzeit in unserem Vereinsorgan jeweils über die wichtigsten Angelegenheiten zu orientieren. So wie es jedem Menschen während seines Daseins ergeht, konnte ich Ihnen Erfreuliches und Nichterfreuliches mitteilen. Manchmal waren die Beiträge sicherlich kritisch und scharf und der Adressat stand nicht immer auf der Gegenseite, sondern manchmal auch in unseren eigenen Reihen.

Wenn wir heute einen Blick über die Grenzen werfen, können wir konstatieren, dass überall zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern harte Auseinandersetzungen stattfinden. Da die Zivilluftfahrt finanziell ohnehin nicht auf Rosen gebettet ist, gehen dabei Millionenwerte verloren, welche dann von den betroffenen Staaten, bzw. durch deren Steuerzahler, berappt werden müssen. Die erzielten Schlussresultate oder geschlossenen Kompromisse sind, weil in der Regel den Arbeitnehmern zuerst der Schnauf ausging, für die Initianten der Auseinandersetzungen meines Erachtens durchwegs deprimierend. Da jedoch bekanntlich auch andere Arbeitnehmer, nicht nur diejenigen der Luftverkehrsgesellschaften, in Ausstand treten, fallen die Arbeitsstreitigkeiten bei den Airlines gar nicht mehr speziell auf, weil sie im allgemeinen Trubel untergehen.

Bei uns in der Schweiz sieht die Sache wesentlich anders aus, da unsere nationale Gesellschaft nicht in der gleichen Art und Weise dem Staat unterstellt und von diesem abhängig ist.

Ich hoffe, dass die Aeropers, wie bisher, den Fall Schweiz im Auge behält und nicht so töricht ist, den Ast, auf welchem die Mitglieder sitzen, selber abzusägen.

Mit der Bereitschaft zur Übernahme einer gewissen Mitverantwortung, der wir uns nicht entziehen können, sowie der Schaffung einer guten Arbeitsatmosphäre, werden fast alle Probleme relativ leicht zu lösen sein.

Die Aufgaben der Geschäftsleitung und der Aeropers können zweifellos nicht immer zum vorneherein auf dem gleichen Nenner liegen. Wer dies übersieht oder vergisst, läuft — gleichgültig, ob er nun zur Geschäftsleitung oder zur Aeropers gehöre — Gefahr, in reiner Gefühlspolitik und im Unverständnis für die Anliegen des Andern, in der Steigerung vorhandener Empfindlichkeiten und in der Aberkennung des guten Glaubens der Gegenseite zu enden und auf diese Weise möglicherweise Schiffbruch zu erleiden. In unserem Fall ist es sowohl für die Geschäftsleitung als auch für die Aeropers sicher immer wichtiger, im gegenseitigen Gespräch zu verbleiben und die Probleme gemeinsam zu lösen.

Mit freundlichen Grüßen  
A. Sooder



# Was uns beschäftigt

## I. Kommentar zur Einsatzliste April 1971

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Der Beginn des Sommerflugprogramms brachte im wesentlichen folgende Neuerungen:

- Aufnahme des regulären B-747-Einsatzes
- Einführung eines dritten SA-Fluges und Aufhebung der enlarged Einsätze ZRH-Rio v.v. durch sling Dakar
- Bedienung von Boston ab 7. Mai
- Durchführung aller Far East-Flüge wieder mit DC-8 und Aufnahme eines weiteren Fluges nach Singapur
- Neue Flüge mit layover time nach Nicosia, Libreville und Malaga.

Die Planung des Monats April war durch verschiedene Neuerungen gekennzeichnet. Erstmals wurde ein Flugplanwechsel mit dem neuen EDV-Verfahren durchgeführt, was selbstverständlich nicht ohne Schwierigkeiten vonstatten ging.

Auch die Planung des Einsatzes der DC-8 der Balair, die seit April durch Swissair-Besatzungen bewegt wird, brachte ungewohnte, durch das Ausmass der Mutationen im Streckeneinsatz bedingte, Schwierigkeiten. Zusätzlich zu diesen Unregelmässigkeiten mussten noch die Verdichtungen des Osterverkehrs bewältigt werden; dies hauptsächlich auf DC-9 und CV-990.

Folgende Punkte verdienen es, speziell erwähnt zu werden:

#### 1. Allgemeines

- Von 8 langfristig vorgesehenen NA-Verdichtungs- und Charterflügen wurden lediglich 3 aktuell eingeplant.
- Seit April wurde auf DC-8 eine Reserve NYC für eventuelle Umstellungen von B-747 auf DC-8 geplant.
- Die Umstellung der Rotationen Winter/Sommer im Südatlantik konnte nicht ohne zahlreiche Deadheading-Transporte gelöst werden.
- Ein recht anspruchvolles Osterprogramm, hauptsächlich auf DC-9 und CV-990, konnte ausnahmslos geplant werden.
- Vom 21.-30. April wurden täglich 3 Flüge auf Balair-DC-9 (Balair-Cockpit, Swissair-Cabin) zur Hannoveraner-Messe geflogen.

#### 2. Balair-DC-8

Für Swissair wurden anfangs Monat 1 SA-Verdichtungsflug nach Buenos Aires sowie im Verlaufe des Monats zwei turn around-Flüge nach Tel Aviv eingeplant.

Für Balair mussten, neben den regelmässigen wöchentlichen Flügen (316/17, 326/27, 102/03), zahlreiche Flüge nach Las Palmas und Teneriffa geplant werden.

Im Fernen Osten wurden drei Flüge Zürich-Bombay-Colombo v.v. und zwei Flüge Zürich-Karachi-Bangkok v.v. eingeplant. Wegen dieser zahlreichen Langstreckenleistungen wurden einige Kurzstrecken gestrichen.

## **2. Cockpitpersonal**

### **2.1. Piloten**

#### 2.1.1. Bestand

Am 1.4.71 betrug der Bestand:

Schweizer:	465	=	73,69%
Ausländer:	166	=	26,31%
Total:	631	=	100 %

#### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: nil

Austritte: Herr N. Junner (PiC SE-210) per 31.3.71

#### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.4.71 befanden sich 110 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	13 Capt.- und 16 Copianwärter
DC-8	3 Capt.- und 7 Copianwärter
CV-990	2 Capt.- und 10 Copianwärter
DC-9	31 Capt.- und 28 Copianwärter

### **2.2. Navigatoren**

#### 2.2.1. Bestand

Am 1.4.71 betrug der Bestand 58 Navigatoren (34 Schweizer und 24 Ausländer), wovon drei seit 13.4.70 und weitere 13 seit 1.3.71 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

#### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

#### 2.2.3. Ausbildung

Keine

## Kommentar zur Einsatzliste Mai 1971

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Im NA waren langfristig fünf Retourflüge als Charterleistungen vorgesehen, die auch geplant wurden. Im SA wurde ein Sonderflug auf Balair-DC-8 geplant. Im übrigen wurde ein Sonderflug nach Sydney nach Planungsabschluss wieder annulliert.

Die für den Betrieb der DC-8 der Balair bereitgestellte Anzahl von Besatzungen wurde nicht in diesem Umfange benötigt. Ein genaues Bild kann jedoch erst aufgrund der täglich nachgeführten Einsatzliste ermittelt werden.

Zum Normalflugpan ist folgendes zu bemerken:

- 7. Mai: Beginn des NA-Vollprogramms mit 10 B-747-Flügen. Ab gleichem Datum Aufnahme von 804/813/812/807 mit CV-990, wodurch der sling London von DC-9 auf CV-990 übernommen wird.
- 13. Mai: Verlängerung von 260/61 von Douala nach Libreville (night-stop).
- 20. Mai: Alle 7 CV-990-Einheiten sind wieder bei Swissair im Einsatz.

### 2. Cockpitpersonal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.5.71 betrug der Bestand:

Schweizer:	472	=	73,98%
Ausländer:	166	=	26,02%
Total:	638	=	100 %

##### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: 8 Piloten ex SLS IV/69 per 1.5.71

Austritte: Herr R. Beck per 30.4.71 (Pensionierung)

##### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.5.71 befanden sich 89 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	5 Capt.- und 12 Copianwärter
DC-8	3 Capt.- und 5 Copianwärter
CV-990	1 Copianwärter
DC-9	26 Capt.- und 37 Copianwärter

#### 2.2. Navigatoren

##### 2.2.1. Bestand

Am 1.5.71 betrug der Bestand 58 Navigatoren (34 Schweizer und 24 Ausländer), wovon drei seit 13.4.70 und weitere 13 seit 1.3.71 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.



### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

### 2.2.3. Ausbildung

Keine

## II. Aeropers-Turnen

Wir möchten allen Aeropers-Mitgliedern an dieser Stelle einmal mehr unsere wöchentliche Turnstunde erneut in Erinnerung rufen und deren Besuch im eigenen Interesse empfehlen. Diese Turnstunden finden bis zum 2. Juli **jeden Freitag von 17.00-18.30 Uhr** statt. Anschliessend herrscht bis Ende August Sommerpause.

Die Turnstunden werden in der **Turnhalle im Spitz in Kloten** abgehalten. Als Turnlehrer amtiert nach wie vor **Herr H. R. Eppler**, dipl. Turnlehrer ETH.

Das **Programm** beinhaltet 1 Stunde Körperschule und Circuittraining sowie 30 Minuten Spiel. Bei schönem Wetter wird im Wald geturnt.

Als bescheidener **Kostenbeitrag** werden pro Kopf und Lektion Fr. 2.— erhoben. Der Rest geht zu Lasten der Aeropers.

## III. Heizölaktion 1971

Wir erinnern alle Mitglieder nochmals daran, die Bestellformulare für das Heizöl rechtzeitig an das Sekretariat einzusenden. Die Lieferanten sind nur für Bestellungen, welche spätestens am 30. Juni 1971 in ihrem Besitze sind, an den vereinbarten Aktionspreis von Fr. 21.— per 100 kg gebunden. Die rechtzeitige Abgabe Ihrer Bestellung bewahrt Sie somit vor finanziellem Schaden und Ärger.

## IV. Aeropers-Babysitting

Wir ersuchen alle Mitglieder, die den Babysitterdienst in Anspruch nehmen wollen, dies dem Sekretariat rechtzeitig zu melden, vor allem für Weekends, welche erfahrungsgemäss besonders gefragt sind.

Mit freundlichen Grüssen  
Dr. W. Huber

**EXKLUSIV  
WOHNEN**



**COLLECTION  
F. KAUSCH**

**DIREKTVERKAUF  
AB FABRIK MIT**

**20%**

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



1954 → 2014



Wir beraten Sie gerne unverbindlich  
in der neuen Fabrikausstellung.  
Gegen Telefon Avis auch abends.

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

## The Bodycheck Business — eine Richtigstellung

An article in a recent 'Rundschau' referred to bodychecking of uniformed crewmembers by security guards. From the comments of Swissair's Security Officer which were reprinted in Aeropers Bulletin No. 15, readers may have formed the impression that the allegations in the Rundschau were untrue.

We wish to advise that we are able to produce written evidence that at least half a dozen crewmembers were checked on one or more occasions, and one crewmember was grabbed by the coat and pushed into line with the passengers. The Security Officer no doubt would wish to believe that his own personnel did not follow this procedure, but the facts are otherwise.

The Editors.





## EK-Notes

The analysis of Swissair's pilot allocations published in the previous 'Rundschau' seems to have created a certain amount of interest among the pilots, and, one suspects, elsewhere.

We are happy to inform you that the situation is gradually changing for the better, as may be seen from the following table:

### Pilot allocations, May 1971

	747	DC8	CV9	DC9	SLS	Tot.
No. of aircraft	2	8	7	2	—	39
Operations Pilots	9	11	7	12	—	39
Line Captains	14	85	38	119	—	256
Line Copilots	9	89	39	121	—	258
Trainees	10	9	2	64	20	105
Totals	42	194	86	316	20	<b>658</b>

### Pilot: Aircraft Ratios

	Y	E	A			overall average
Operations Pilots	4.5	1.4	1.0	0.5		1.0
Line Captains	7.0	10.6	<b>5.4</b>	<b>5.4</b>		6.6
Line Copilots	4.5	11.1	<b>5.6</b>	<b>5.5</b>		6.6
Trainees	5.0	1.1	0.3	3.0		2.7

The figures in heavy type indicate where the crew: aircraft ratio is less than 6:1, and it is clear that Swissair is still a long way from achieving a proper balance in its crew allocations. The figure of 6:1 was suggested as a minimum on which a sound operation could be based, and it is therefore of interest to analyse a typical day's operations and to compare theory with fact:

### Duty allocations, DC-9 Captains - 4.5.71 Total Captains: 119

	Flying	Free	Requested Free	Leave	Sick	Military Duty (DTK)	Reserve	Simulator Bureau +
No. of Captains	54	24	3	6	2	15	6	9
% of Total	45.5	22.7		5.0	1.7	12.6	5.0	7.5
Flying/Ground percentage:						Capt. requirement/aircraft/day		
Flying	(54)	45.5%				2.5		<b>5.4</b>
Ground	(65)	54.5%				2.9		

At first glance, the requirement of 5.4 crews per aircraft simply reflects how efficiently Swissair operates. A second glance reveals a disturbing situation in regard to reserve crews:

### Scheduled Reserve captains 4.5.71

	747	DC8	CV9	DC9
Number of pilots:	1	6	3	6
Pilot: aircraft ratio:	0.5	0.75	0.43	<b>0.27</b>

The figures show that the ratio of reserves: aircraft on the DC9 is hopelessly inadequate. As any DC9 crewmember will confirm, the operation is kept going by means of 'pink slip' restructuring which often involves the loss of any free days over the minimum and the disruption of personal arrangements, as the colour of the schedule changes gradually from white to pink.

If we accept that a reserve ratio of **0.75:1** is desirable, the DC9 crew: aircraft ratio will change accordingly:

Reserves required,	0.75:1	16		
Reserves planned	0.27:1	6		
Increased requirement		10		Pilot Aircraft Ratio
Total non-flying pilots	4.5.71	(65 + 10)	75	3.4
Total flying pilots	4.5.71		54	2.5
Crew: aircraft ratio with 0.75 Reserve ratio:				<b>5.9</b>

From the above figures it should be abundantly clear that the correct balance of crews to aircraft is essential to the proper working of any crew scheduling operation. How an efficient crew planning office could have allowed Swissair's crew allocations to arrive at their present state is not for the Einsatzkommission to ask. We are entitled, though, to examine the company's intended fleet size for the next few years and to form our independent estimate of the number of pilots this fleet will require.

If the ratio of crews: aircraft is accepted as **1:6 minimum** and **1:7 optimum** value, the pilot requirements and the ideal pilot allocations may be seen in the following table:

### Pilot allocations: Future Swissair Fleet.

	1971				Tot.	1972	1973			
	747	DC8	CV9	DC9		AUA DC9	Tot.	DC10	Tot.	
No. of units	2	8	7	22	39	9	48	6	54	
Ops. pilots	9	11	7	12	39	(9)	48	(6)	54	
Captains	12	48	42	132	234	54	288	36	324	
Copilots	12	48	42	132	234	54	288	36	324	
<b>Totals</b>										
6:1 ratio	33	107	91	276	<b>507</b>	117	<b>624</b>	78	<b>702</b>	
<b>Reserve</b>										
	4	16	14	44	78	18	96	12	108	
<b>Totals</b>										
7:1 ratio	37	123	105	320	<b>585</b>	135	<b>720</b>	90	<b>810</b>	
Present pilot strength					<b>658</b>					
Future intake AUA			<b>(100)</b>	758						
Future intake SLS			<b>( 50)</b>	808						

There are some startling conclusions to be drawn from these figures. They are conclusions which will have to be faced by both Aeropers and the Company if we are to maintain a competitive position in the industry and a stable employment position.

- The optimum present pilot requirement (585) and the actual pilot total (658) show that Swissair already has a surplus of 73 pilots over its requirements.
- The Austrian Airlines pilots will be very welcome as they bring with them 135 pilot vacancies but only 100 pilots to fill them.
- If the DC10 pilot requirements are met before the CV9 is phased out, there will be a surplus of 100 pilots once the CV9 is taken out of service.
- Unless there is to be an increase in the number of units in the fleet, the SLS operation is superfluous except to replace retiring pilots.
- Economy measures such as savings in displacements are meaningless when, at Sfr. 100.000 per pilot per annum, defective crew planning and control costs the shareholders a million francs of profit for every ten pilots surplus to the optimum requirement.

MSC

## Man sollte ...

- glauben, dass in der Aeropers jene Zeiten endgültig vorbei sind, in welchen es uns beschäftigte, aus wievielen Schweizern und Ausländern sich unser Corps zusammensetzt, und dies ausgedrückt in Zahlen und Prozenten, bis auf zwei Stellen hinter dem Komma berechnet!
- sich jedesmal wieder ernsthafte Sorgen um den Geschäftsgang der Swissair machen, wenn man die in regelmässigen Abständen erscheinenden Notrufe der Besatzungs-Administration nach gebrauchten PPR-Blöcken (Farbe blau) aus dem Fach nimmt.
- für die Verteilung des inhaltlich und grafisch gut gestalteten Swissair-Streckenatlas danken; sich aber fragen, warum ihn z. B. unsere F/E nicht erhielten! H.H.
- in diesem Kartenwerk eigentlich **alle** Destinationen einzeichnen. H.H.
- die layovertime in Moskau um diejenige Zeit verlängern, in der man in den Moskauer Hotels vergeblich aufs Essen warten muss.
- abklären, ob die Aufhebung der zahlreichen Parkingmeter zugunsten der freundlichen, rücksichtsvollen Airporttaxis inkl. Abstecken eines Automobilslaloms Richtung Diensteingang wohl der langfristigen Verkehrsplanung im Flughafengebiet entspricht.
- sich fragen, ob es wirklich dringend nötig ist, bündelweise Revisionen zu drucken, nur weil der Name, resp. die Abkürzung einer Dienststelle geändert hat.
- anregen, dass der DC-9-Frachter mit Hängematten ausgerüstet wird. Dann könnte man die zwischen zwei viertelstündigen Flügen in Basel verabreichte Wartezeit von 4 Stunden 30 Minuten (SR 904/907) mit Schlaf füllen. (Lieber träumen als nachdenken!)
- jedem Besatzungsmitglied ein Mikroskop verschaffen, damit es die immer kleiner werdenden Gratis-Parkplätze überhaupt noch sieht. (Wäre ein Fernrohr nicht geeigneter? Red.)
- andererseits jedem Besatzungsmitglied eine Augenbinde abgeben, damit es die gähnende Leere auf gewissen reservierten Parkplätzen nicht mehr sieht!
  
- dringend wieder etwas mehr Sport treiben und z. B. das Aeropers-Turnen besuchen, welches jeden Freitag von 17.00 bis 18.30 Uhr in der Turnhalle im Spitz in Kloten stattfindet.



## The Rewards of Long Service

A measure of the regard which the company holds for its pilots is the extent of the privileges granted on retirement. In this case, the difficulties experienced by Captain Junner may make us wonder whether we work for people or for computers.

Captain Junner decided to retire from flying at the age of 48 and he informed Flight Operations years ago that he would not undertake a transition course after the Caravelle, so saving unnecessary costs. His only wish on retirement was to enjoy the privilege of IATA retirement travel in order to visit his family, now split between Europe and Australia.

Here was a perfect opportunity for Swissair to show its appreciation of long service at no cost to itself. For many pilots it was also a test of management goodwill. Unfortunately, a certain Swissair department is run by gentlemen who cannot understand that a pilot would wish to retire at such an age, even though at 48 Captain Junner has thirty years of flying, including war service, which is more than many pilots have achieved at 55.

Instead of travel concessions, Captain Junner received a quotation from the manual, and as an afterthought, three free tickets which he did not want and could not conveniently use, valid for only one year.

Perhaps someone in the higher echelons of Swissair might arrange the issue of, say, 12 travel vouchers for use in Captain Junner's lifetime, in appreciation of the part which he played in building Swissair into the major airline it is today.

CMF

1954 + 2014



## 26th Annual Conference, IFALPA

Conference Report by J. Sterndale

The 26th Annual Conference of IFALPA was held in Buenos Aires, Argentina, on March 17-24, and the Aeropers delegation to this Conference was composed of Capt. E. Heiz and myself accompanied by Dr. W. Huber.

Our main interest this year was centered on the measures taken throughout the year by the various bodies concerned with **hijacking and sabotage**, so that of the many papers submitted to Committee A, where we usually had a representative, but, due to the small delegation were unable to do so, those that claimed our attention were the reports of the ICAO Legal Committee on Unlawful Interference with Aircraft, held in London during September and October, and the Diplomat Conference, International Convention on Unlawful Seizure of Aircraft, held at the Hague in December.

IFALPA was represented at each of these important Conferences, and indeed was a major source of input to them, and its value in this field cannot be overestimated. Our own Annual Conference is used to update and decide new policy, and this policy is presented to bodies such as ICAO by our elected representatives, (IFALPA's permanent representative at ICAO in Montreal is, in fact, an ex-Swissair pilot) and when a positive approach to a problem emanates from ICAO, such as in the present instance, one tends to overlook the contribution of IFALPA as well as other aviation bodies, including IATA.

The policy of IFALPA Regional Vice Presidents constantly updating their Technical Manual chapters relating to **Airport Deficiencies**, etc. also was adopted by Committee A, and should result in a constantly available source of information regarding the world's airports, facilities, and deficiencies, and in case any of our readers wonders why we should concern ourselves with this, read the following information regarding the airfield at Mataverí, on Easter Island, into which a regular jet service is operated: «AGA Runway width 30 metres, no shoulders, soft earth on both sides of runway, no side stripes, length 6,600 ft., high up and down slopes. VASIS required, approach lights required, airport beacon required. No crash or salvage facilities, no first aid. Great number of unmarked and unlit obstructions, especially on high terrain both sides of runway.

- RAC/SAR Nil SAR facilities
- NAVAIDS VOR unreliable
- COM Bad communications with Santiago and Tahiti, often no NOTAM nor TAF destination THT or SCL
- MET No met forecasts
- AGA (2) Suitable alternate airports required east of Tahiti. It is believed that Mururoa and Hao and other airports exist with proper runways, ILS, etc. but no official information is available from French authorities.
- AGA (3) Poor fuel reserves
- GENERAL Insufficient amount of information supplied by the French authorities as to radiation levels after French nuclear experiments, and the procedures for establishing present restrictions on airspace before and after nuclear experiments.»

And just to show that deficient airports don't exist solely in the Pacific, has anyone been to Rhodes lately?

Committee B's main interest for us was the discussion of a paper originating with the Swedish Pilots Association, relating to the use of **flight recorder data** and airborne integrated data systems. It is obvious that we are entering into a phase of flying wherein flight recorder data, as well as cockpit voice recorders will be used to an increasing degree not only for the purpose for which they were originally intended, accident investigation, but up to the point whereby information regarding the progress of the flight will actually be transmitted to an operator on the ground who will constantly monitor what the crew is doing.

Our own view is that this type of «Big Brother» surveillance has already reached its tolerable limits, and in actual fact, because of the pressure under which a pilot must make decisions being constantly aware of the existence of hordes of experts whose sole purpose in life is to watch every move he makes (and subsequently criticize it), actually lowers his performance standard rather than increases it. It would appear that the days when initiative was one of the basic requirements for a successful airline pilot are long since gone, and conformity has taken its place.

Taking these points into consideration, the Federation has taken a strong stand against the use of such refinements for the purpose of training flights or disciplinary actions against a pilot, while recognising their value as records in case of an accident etc. It is obvious that a lot more will be heard of this problem before very long, although the belief that the ground operator who absorbs the final decision regarding a flight by watching a series of coloured lights, radar screens, cuckoo clocks etc. will wear five gold bands on his sleeve is entirely without foundation — for the present.

(will be continued)



## Aeropers-Roulette

Allem voraus sei vermerkt, **dass dieser Kommentar vor der Wahl** des neuen Präsidenten verfasst wurde. Vor der Wahl, damit niemand den Eindruck gewinnen kann, es handle sich hier um eine Art Urteilschelte, möglicherweise gar um eine Art Kritik am Betroffenen selbst.

Es kann nicht die erklärte Absicht sein, an irgendeinem der Kandidaten herumzumäkeln. Ausser Zweifel ist jeder der zur Wahl stehenden Herren befähigt, der Aeropers in hervorragender Weise vorzustehen. Und aus eben diesem Grunde stimmt es bedenklich, dass bei der Wahl selbst dem Zufall Tür und Tor offen stehen. Nur eine unbegründete Behauptung? Kaum.

Abgesehen von einer sehr allgemeinen, eher flüchtigen Beurteilung wissen in der Tat nur wenige Kollegen mehr über die potentiellen Nachfolger unseres verdienten Präsidenten, als dass der eine zu den passionierten Pfeiffenrauchern zählt. Dass ein anderer zuweilen mit recht massiver Klinge ficht und der Dritte im Bunde seine Gedanken in sehr feinem Stil zu Papier bringt. Doch dies reicht bei weitem nicht aus.

Es hiesse Eulen nach Athen tragen, wollte man wieder und en detail auf die schwierigen Aufgaben eingehen, die im kommenden Jahr auf die neue Mannschaft zueilen werden. Um so wichtiger ist es deshalb, im «Teamchef» einen Mann zu finden, der nicht nur eine denkbar knappe Anzahl Stimmen auf sich vereinigen kann, sondern der sich der vorbehaltlosen Unterstützung und der persönlichen Wertschätzung einer breiten Mehrheit sicher weiss.

Fest steht in diesem Zusammenhang, dass die Anpreisung eines Kandidaten nach Art der gängigen Waschmittel-Werbung allenfalls die zweitbeste Lösung sein kann. Es führt kein Weg an der Notwendigkeit vorbei, die unschöne Anonymität Stück für Stück abzubauen: Die Bewerber müssen Gelegenheit erhalten, sich selbst und ihr Programm vorzustellen und zu erläutern.

Es will einfacher und erfolversprechender erscheinen, auf bereits vorhandenes Vertrauen zurückgreifen zu können, als es erst erwerben zu müssen. Bis dahin allerdings werden Unsicherheit und Zufall kräftig mitstimmen — leider!

A. Ditze



## Le coin des romands

### Au captain

Le pilote dans son cockpit comme un dieu,  
Autour de lui les stewardesses comme des anges bleues,  
Et dans la cabine les passagers pris d'amour.  
C'est le pilote qui en profite toujours,  
Car seul maître à bord après dieu  
C'est lui qu'adorent tous les anges bleues.  
Merci pour le voyage — merci à Swissair!  
La prochaine fois — sans avoir l'air  
Dites aux anges bleus que de retour sur terre  
Aux autres hommes — elles pourront aussi plaire!

E.J.E., passager SR 403



## From other Publications . . .

aus Aualpa-News, April 1971

### Checkflüge ein Vergnügen?

Bevor ich näher auf dieses Thema eingehe, möchte ich eine Feststellung treffen. Wir sind alle erwachsene Menschen, die ihren Beruf ernst nehmen. So sehr auch unsere Tätigkeit oft in der Routine erstarrt, wissen wir doch alle, dass es in Notfällen auf unsere richtige Reaktion und unsere fehlerfreie Behandlung des Flugzeuges ankommt. Unsere in Sekunden getroffenen Entscheidungen müssen so gut sein, dass sie nachher auch den monatelangen Prüfungen auf verschiedenen Schreibtischen unter Beiziehung der gesamten Fachliteratur standhalten können. Die einzige Möglichkeit, für Notfälle praktisch im Training zu bleiben ist der Checkflug und das PFT. Die Anforderungen, die bei diesen Prüfungen an uns gestellt werden, sind nicht geringer geworden, und trotzdem sprechen wir von einem Vergnügen. Woher kommt das, wie ist das möglich?

Früher versuchte man den Standard mit der alten preussischen Methode zu halten. Der Prüfling wurde durch laute Kommandos, gezielte Hinweise und Tricks in Fallen gelockt und weit über das normale Mass beansprucht. Es wurde ihm dabei systematisch bewiesen, dass er eine Niete ist. Durch andauernde Bemerkungen wie z. B. «Ihre Höhe, passen Sie doch auf Ihre Höhe auf . . . und die Speed, schauen Sie doch auf den Fahrtmesser, Sie sind schon wieder ein paar Knoten zu schnell . . . wissen Sie wie weit Sie vom Platz weg sind, was ist mit den Klappen, warum fahren Sie nicht die Klappen, und die Checklist haben Sie auch noch nicht geordert. . . » wird das systematische Instrumentscanning des Piloten und seine Approach-Einteilung bewusst unterbrochen und seine Aufmerksamkeit auf Details gelenkt. Statt das Gas automatisch etwas zurück zu nehmen, wenn sein Blick über den Fahrtmesser streift, konzentriert sich der Pilot nun bewusst auf die Fahrtreduzierung. Durch dieses «Hängenbleiben» an einem einzelnen Instrument ist der Überwachungszyklus aber unterbrochen und neue Bemerkungen des Prüfers machen darauf aufmerksam, dass der Kurs jetzt falsch ist, das Funkfeuer überflogen wurde, und was es sonst noch an erfreulichen Neuigkeiten gibt. Der Grundgedanke bei dieser Prüfmethode ist, den Prüfling in einem Mass zu beanspruchen, das im normalen Flugbetrieb nicht auftritt. Man glaubt, dass einem Piloten, der durch diese PFT-Mühle gedreht wurde, jedes echte Emergency im Flugbetrieb wie eine Kleinigkeit erscheint.

Tatsächlich ist es aber so, dass der Prüfling am Ende des Prüffluges restlos fertig und davon überzeugt ist, für diesen Beruf mehr als unbegabt zu sein.

Mit der Änderung des Lehrerkorps ist auch eine Änderung der Prüfungsphilosophie vor sich gegangen. Man ist heute nicht mehr bestrebt, dem Prüfling zu beweisen, dass er **nichts** kann, sondern versucht seine Leistung und damit sein Selbstvertrauen zu erhöhen. Es werden auch heute bei den Prüfflügen bestimmt nicht weniger Fehler gemacht als früher, nur findet das in den Checkblättern kaum mehr einen Niederschlag, weil jeder Fehler sofort besprochen und die Übung wiederholt wird, bis sie sitzt. Der Prüfer kann also mit gutem Gewissen O.K. schreiben.

Wenn wir jetzt unsere Prüfflüge als Vergnügen betrachten, so nicht deshalb, weil sie vielleicht Lustflüge rund um Wien sind, sondern weil jeder nach dem Prüfflug das Gefühl hat, wieder etwas dazu gelernt zu haben. Man geht mit der Gewissheit nach Hause, seinen Standard verbessert zu haben und für eventuelle Emergencies im normalen Flugbetrieb noch besser gerüstet zu sein als vorher.

Glauben Sie nicht, dass dieses Gefühl ein Vergnügen ist im Vergleich zu früher, wo Sie wochenlang mit der nagenden Ungewissheit im Herzen herumgegangen sind, ob es nicht doch besser wäre, den Beruf an den Nagel zu hängen? Glauben Sie nicht, dass ein Pilot, der — mit Recht — von seinem Können überzeugt ist, Stress-Situationen besser gewachsen ist als einer, der von Zweifeln geplagt wird, obwohl er genau so viel kann?

Gerade in den letzten Wochen hat sich eine überwiegende Mehrheit der Piloten vehement für das jetzige Lehrerkollegium eingesetzt. Man muss diese Willensäußerung unter den obigen Gesichtspunkten sehen und nicht als ungerechtfertigte Einmischung der Piloten in Kompetenzen der Gesellschaft.

Ich glaube auch nicht, dass man in dieser Meinungsäußerung der Piloten als Gesamtheit persönliche Angriffe sehen soll, oder den Versuch, diesen oder jenen in seinem beruflichen Fortkommen zu schädigen.

Wenn es für den Einzelnen ein Schaden wäre, kein Lehrer zu sein, müsste man es doch allen ermöglichen, diese Tätigkeit auszuüben. Da dem aber nicht so ist und sich bis heute noch nie ein «Nichtlehrer» geschädigt gefühlt hat, möchte ich zum Abschluss die Meinung der Piloten, wie wir sie immer hören, kurz zusammenfassen:

Die «jungen» Lehrer haben bewiesen, dass man mit modernen Methoden und ohne den Schüler übertriebenem Stress auszusetzen die Leistungen jedes Einzelnen weit mehr verbessern kann. Man sollte daher auch in Zukunft junge Lehrer zu dieser Tätigkeit heranziehen. Durch diesen Wunsch sollen die früheren Lehrer in keiner Weise diskriminiert werden. Das wäre kränkend und ungerecht. Sie haben nach einer Methode gearbeitet, wie sie ihnen gelehrt wurde, und dabei versucht, ihr Bestes zu geben. Dass sich Zeit und Methoden geändert haben, dafür ist niemand verantwortlich zu machen.

Ich glaube im Namen aller Piloten zu sprechen wenn ich den nun scheidenden «alten» Lehrern, die als Kapitäne auf Mittelstrecken fliegen werden, ein «Danke schön» für ihre Tätigkeit sage und den «jungen» Lehrern «Alles Gute» wünsche.

W. K.



## Ist **Kalk** ein Problem in Ihrem Haus?

Nicht wenn Sie den

### **Neuen Suntherm**

Wasserenthärter  
besitzen.

Schützen Sie die teuren  
Installationen und Apparate  
mit einem

### **Neuen Suntherm**

Wasserenthärter

wirtschaftlicher  
preisgünstiger  
kompakt  
modern

Beratung, Verkauf und Service

## **SUNTHERM AG**

8600 Dübendorf, Tel. (051) 85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen  
den für Sie gültigen Spezialpreis



### **From the Daily Telegraph 10.4.71:**

Miss Ida Stagers, 58, a stewardess for Trans World Airlines, believes she is the oldest air stewardess in the world, and hopes to carry on until she is 65.

She became a stewardess 35 years ago and now works on charter flights carrying troops from Okinawa to Vietnam.

### **From the Sunday Telegraph 21.3.71:**

Two British travellers waiting in Zurich to board a Geneva-bound flight were complaining bitterly last week about the search and shakedown methods employed by Swiss police on unsuspecting airline passengers these days.

For tiny, peace-loving Switzerland has suffered more than any other country from acts of air piracy, and now information fed to Interpol suggests that another Palestinian hijack attempt may soon be made there. At other airports the stringency of security precautions seems to depend as on the current inactivity of the hijackers. London's Heathrow, in a typically British compromise, will discontinue «frisk-and-search squad» checks at the end of this month, though very few travellers have noticed outward signs of extra security for some time.

In Paris, passengers on flights bound for the Middle East pass through a visible magnetic detector just before stepping out on to the tarmac. Mail and registered baggage for any of the Middle Eastern countries is tested in a decompression unit, as bombs have been found, by bitter experience, often to be timed to detonate when an aircraft reaches a particular altitude. But except on Middle Eastern flights (and the safe category includes Algeria, Morocco and Tunisia), there are no special precautions.

At German airports, a general search of luggage and passengers' clothing has given way to spot checks.

And authoritarian Madrid, with only two hijackings to date, also puts its faith in spot checks, though the Spanish authorities recently imposed an exemplary six-year sentence on a student who, after too much vino, tried to hold up a Madrid/Saragossa plane with a toy pistol.

In Rome, an American airline official describes the security as: «typical Italian style—discreet, low-keyed but quietly effective.» Latin flair and good taste avoid a lot of needless drama, and officials pride themselves on the fact that so far all this «discreet» frisking and luggage searching has proved effective. Italian police claim an intuitive eye for potential hi-jackers, and there are plenty of plainclothes detectives (in this case

disguised as ordinary airline passengers) roaming the airport buildings. Reports from New York suggest that there has been no obvious increase in frisking at Kennedy Airport, rather a growing laxity. Though the Federal Aviation Agency has compiled a profile of a «typical skyjacker,» it understandably will not reveal details, concentrating on picking out anyone who approximates to the description for private search. Such searches are believed to be extremely rare.

### **Auszug aus einem Artikel der National Zeitung 16.4.71**

#### **12 Prozent Teuerungszulage für das Basler Staatspersonal**

Regierungspräsident Dr. O. Miescher begründet die Vorlage, nach der — wie wir bereits berichteten — dem Staatspersonal eine Teuerungszulage von 12 Prozent (hierin eingeschlossen die vierprozentige Einmalzulage des Jahres 1970) ausgerichtet werden soll. Die Teuerung wird damit bis zum Stand von 120,6 Punkten nach dem Basler Index ausgeglichen. Ebenfalls um 12 Prozent werden die massgebenden Bruttoverdienste der Pensions- und Rentenbezüger erhöht. Die vorgesehenen Zulagen bringen Mehrausgaben von 39,2 Mio. Franken für das aktive Personal, und 9,2 Mio. Franken für die Rentenbezüge.

Die Frage, ob der Beschluss des Grossen Rates dem Referendum entzogen werden soll, möchte die Regierung dem Parlament zur Entscheidung überlassen.

1954 → 2014

## Gruss aus Moskau

Da landet man also gegen Abend als SR 490 auf diesem berühmten Flughafen Moskau-Sherementievo. Es wimmelt nur so von Uniformierten aller Art. Auf der Fahrt in die berühmte Stadt erhält man eine Gratismassage in Form von ca. 29 000 Schlaglöchern, die sich via Stossdämpfer an der Wirbelsäule abreagieren und eine wohltuende Abwechslung bilden zu den Millionen von Fahnen, Spruchbändern und Uniformierten, von denen es nur so wimmelt.

Das Hotel «Ukraina», von dem man schon sooo viel gehört hat, ist riesengross, ebenso die Formalitäten. Doch schliesslich darf man vor den Liften eine halbe Stunde verschlafen, da es davor von wartenden Leuten nur so wimmelt.

Endlich steht man vor der Stockwerk-Mamsell, bei der es auf der Waage von Kilos nur so wimmelt, schleppt seinen Plunder ins Zimmer und schaut dann aus dem Fenster. Das ist also das berühmte Moskau, von dem man schon sooo viel gehört hat! Doch man hat nicht lange Zeit, sich der Vorfreude hinzugeben, denn man will ja noch mit der Crew ausgehen. Man geht umgezogen zum Lift zurück und macht davor die übliche Viertelstunde Holding, da es von wartenden Leuten nach wie vor nur so wimmelt. Der Lift fährt schnell und stoppt vom 27. bis zum 1. Stock hinunter bloss fünfundzwanzigmal.

Man beschliesst, zum berühmten Hotel «Intourist» zu marschieren, von dem man schon sooo viel gehört hat. Unterwegs verirrt man sich von Zeit zu Zeit, aber da es ja von Uniformierten nur so wimmelt, kann man sich bei ihnen durch geschicktes Fragen leicht wieder orientieren. Man spricht selber zum Glück fliegend russisch, besonders mit Händen und Füssen. Ein Abstecher auf den berühmten Roten Platz, von dem man ja schon sooo viel gehört hat, könnte nichts schaden, aber man hat heute Pech: Alles ist abgesperrt, denn im berühmten Kreml, von dem man ja schon sooo viel gehört hat, tagt der berühmte Parteikongress, an dem es von Bonzen und Bönzchen nur so wimmelt. Vor dem Platz stehen die Abschränkungen. Dahinter wimmelt es wieder einmal nur so von Uniformierten, und davor tut es dasselbe von Zuschauern. Soeben werden letztere weggedrängt, und nun wimmelt es auf dem Roten Platz auch noch von Autobussen!

Man hat einen Mordshunger und irrt sich den letzten Rest zum «Intourist» durch. Die Desk-Mamsell sagt, man solle in den zweiten Stock gehen, dort gäbe es zu Essen. Man setzt sich wie hungrige Wölfe aus Sibirien an einen leeren Tisch und merkt bereits nach 20 Minuten, dass man hier nichts zu Essen kriegt. So sucht man halt weiter und findet auch, nämlich eine pumpsvoll besetzte Beiz, in der es von Fressern nur so wimmelt. Man entdeckt noch einen leeren Tisch, pfeilt darauf los,



doch bevor man zum Endanflug ansetzt, wird man von einer vollbusigen Weltmeisterin im Holzfällen, Biertrinken, Kugelstossen oder sonstwas (sie hat es nicht verraten!) mit einem berühmten NJET, von dem man ja schon sooo viel gehört hat verscheucht. Die Weltmeisterin stellt sich als Serviertochter heraus, nachträglich.

Jä nu, dann geht man halt in den 3. Stock hinauf, und wirklich, der ist praktisch leer. Man setzt sich an einen der Tische und harrt der Dinge, die da aber zuerst gar nicht und nach 10 Minuten in Form einer andern Weltmeisterin kommen, die einem in süssestem Sauregurkenton ein «NJET, nur Gruppen!» entgegenpustet und dann in hintere Gemächer verweist. Zornentbrannt und immer hungriger spickt man wie ein Ping-Pong-Ball wieder in den 2. Stock zurück, wo aber die Fresslust der Gäste nicht ab-, ihre Zahl hingegen noch weiter zugenommen hat. Man verlässt diese unselige Stätte, vergewissert sich, ob man wirklich in diesem berühmten Hotel «Intourist» ist, von dem man doch schon sooo viel gehört hat, stellt fest, dass dem so ist und klagt sein Leid der Desk-Mamsell, die einem an eine junge, englisch-sprechende Dame verweist. Und tatsächlich, diese junge Dame hat eine Bombenidee, DIE Idee des Tages, auf die man selber wirklich gar nie gekommen wäre: «Gehen Sie doch ins Restaurant im 2. Stock, dort können Sie essen!!!» Da entgleisen einem auch noch die letzten Gesichtszüge vollends, und man ruft auf echt russisch aus: «Hungrowitsch, Frässowitsch, Umenandsecklowitsch, Furtg-jagtowitsch, Gopferdecklowitsch!!!» (Man weiss ja bekanntlich, dass die russische Sprache nur so wimmelt von «-itsch»!) Die Dame bringt es wahrhaftig fertig, dass man doch noch zu einem Znachtowitsch kommt, und erst noch im 3. Stock, o Wunder über Wunder. Die Weltmeisterinnen sehen aus wie eine misstratene Zitronenernte. Die Speisekarte sieht ebenso umfangreich aus wie die Servierzitronen. Man kann wirklich ALLES haben; nur das, was man gerne möchte, ist «im Moment nicht erhältlich». (Davon hört man komischerweise nicht sooo viel.!) Schliesslich ist alles bestellt und die Zitronen straffen ihren gusseisernen Marmorbusen und bedienen einem mit zuckersüßer Leichenbittermiene und sind froh, dass sie ihre Gäste um 23 Uhr endlich loswerden. Von dieser Minute an ist das berühmte Moskau ausgetrocknet wie die Wüste Sahara im Hochsommer, der Hahn ist zu, die ohnehin nicht vorhandenen Beizlein werden geschlossen, der Durst geht um.

Man verlässt also um 23 Uhr 01 das weltberühmte Hotel «Intourist», von dem man schon sooo viel gehört hat, und begibt sich auf die Suche nach einem Taxi. Diesem schönen Sport frönen nur ca. 70% der Moskauer, alle zwischen 23 Uhr 01 und 23 Uhr 02, und so ist man froh, dass man nach dem 735. Versuch und dem 7350. Fluch endlich in einem solchen Gefährt sitzt und zum Hotel «Ukraina» zurückgeholpert wird, zurück durch die berühmte Moskauer Nacht, vorbei am Kaffee «Puschkin», das



leider nur in Gilbert Bécauds Phantasie noch offen hat. Die zehntausend Polizisten bewachen noch immer die zehntausend Spruchbänder. Man sagt dem auf russisch: «Arbeits-Therapiowitsch», wenn ich mich recht erinnere . . .

Im Hotel wimmelt es immer noch von Leuten: Einerseits von Putzmannschaften, andererseits von all den vielen Leuten, mit denen die Lifte in den letzten 40 Minuten noch immer nicht fertig geworden sind.

Man sucht ausgedorrt und verzweifelt nach etwas Trinkbarem, das einem das Leben retten würde, aber das wird einem von den Hotelangestellten einfach weg-ge-NJET-et. So fährt man halt schlussendlich hängenden Kopfes mit nur 23 Zwischenhalten in den 27. Stock hinauf, gibt der Stockwerk-Mamsell die Weckaufträge bekannt, laut und deut- und schriftlich, und schleppt sich mit der letzten Kraft des Verdurstenden in das Zimmer, wo man in schlafloser Mondesnacht qualvoll verendet. Bei einem letzten Überlebensversuch entpuppt sich ein Schluck Leitungswasser als ein Schluck Leitungs-Chlor; dafür ist der Toilettenboden dank eines Leitungslecks ein Lac de Toilette geworden.

Man wartet auf den Moskauer Morgen, den berühmten, von dem man . . . usw. . . usw. Nach einem unruhigen Verdurstungsschlaf — wenn überhaupt! — ist man dann am Morgen der Stockwerk-Mamsell doppelt dankbar, dass sie einem bereits um 5 Uhr weckt statt erst um 5 Uhr 30 wie angegeben, diese dumme Gans!

Man steht auf, flucht sich die Kehle frei (was einem im Falle einer Übersetzung ins Russische mindestens 20 Jahre Sibirien eintragen würde, von dem man schon sooo viel gehört hat!), wimmelt sich durch alle Lifte, Spruchbänder, Uniformen, Fahnen, Denkmäler und Schlagloch-Schüttelfroste zum berühmten Flughafen Sherementievo durch und säuft als Erstes die gesamte Trinkwasserversorgung der DC-9 leer! Und dann, nach einer Stunde Delay wegen Nebel in Warschau, verlässt man als SR 491 ENDLICH wieder diesen heiligen Ort, dieses ach so berühmte Moskau, dieses Mekka der Moskaupilger, diese heilige Stätte der Revolution, diese bezaubernde, menschenfreundliche fortschrittliche Stadt mit ihren berühmten Feinschmeckerhotels, von denen man schon sooo viel Gutes gehört hat . . . !

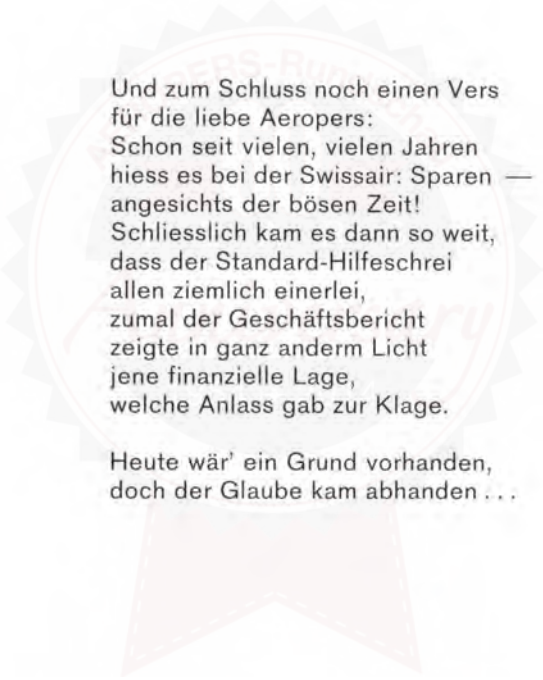
Und wenn man dann später irgendwann einem Kollegen begegnet, der sooo gerne einmal das sooo berühmte Moskau besuchen möchte, von dem man schon sooo viel gehört hat, dann hole man tief Schnauf, mache ihm den berühmten Autofahrergruss, von dem man schon sooo viel gehört hat, und schmeisse ihm gratis das Moskau-Visum an den Kopf!!! Jawollowitsch!

Herzlichst Euer Joggowitsch



Sie, luegezi doch nüd  
eso blöd!!! Ich weiss scho,  
das ich erscht am Namittag mues  
go flüüge, aber jetz hani wenig=  
schtens äntli emal Zyt, mini  
dräckige Schue z'butze, woni  
ufem SWISSÄR - Parkplatz  
Überchoo haa....!!!

Cruu Control



Und zum Schluss noch einen Vers  
für die liebe Aeropers:  
Schon seit vielen, vielen Jahren  
hiess es bei der Swissair: Sparen —  
angesichts der bösen Zeit!  
Schliesslich kam es dann so weit,  
dass der Standard-Hilfeschrei  
allen ziemlich einerlei,  
zumal der Geschäftsbericht  
zeigte in ganz anderm Licht  
jene finanzielle Lage,  
welche Anlass gab zur Klage.

Heute wär' ein Grund vorhanden,  
doch der Glaube kam abhanden . . .

## Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

### Vorstand

Präsident: H. Hürzeler  
Mitglieder: D. Baumeister, M. Bethge,  
P. Bircher, E. Heusser, O. Kristiansen,  
T. Patch, P. Rellstab, K. Rutishauser,  
R. Schumacher, D. Staal, J. Sterndale

### Sekretariat

Dr. W. Huber (privat 91 27 07)  
Frau N. Grösch-Bonhöte  
Ewig Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 84 65 15  
Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

### Einsatz-Kommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler  
Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross  
DC-8: W. Meyer (Typen-Chef)  
P. Habegger, C. Milne-Fowler  
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

### Versicherungskommission

Vorsitz: K. Rutishauser  
A. Bertschi, P. Gass, N. Grob, P. Habegger,  
O. Kristiansen, A. Kunz, C. Miazza,  
C. Milne-Fowler, W. Schatzmann,  
E. Schlatter, Dr. W. Huber

### IFALPA-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, A. Atkins, L. Ritzi,  
D. Staal, W. Busenhardt

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

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

### Kommission für Seniority-Reglement

A. Sooder, H. Hürzeler, Th. Patch,  
W. Walser

### Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs- Kommission

A. Sooder, E. Heiz

### Flugsicherheits-Kommission

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

### VEF-Stiftungsratmitglieder

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

### Aeropers-Delegation beim Dachverband

Präsident: H. Hürzeler  
M. Bethge, O. Kristiansen, P. Rellstab,  
Dr. W. Huber

### Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

### Kommission für Ausländerfragen

Th. Patch, E. Bruinsma, J. Fosbrooke,  
D. Stahl

### Romands

J.-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

### Kommission für Integration AUA

H. Hürzeler, K. Rutishauser, P. Bircher,  
F. Schmutz, H. Ehrensperger

### Kontrollstelle

P. Gass, O. Grunder

### Stimmzähler

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

### Rundschau-Redaktion

H. Hürzeler, M. Cross, Dr. W. Huber





