



6/71

November/Dezember 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/Page

| | |
|---|----|
| Dear Readers | 3 |
| Zum Führungswechsel | 4 |
| Liebe Mitglieder | 5 |
| «... and so, Gentlemen...» | 11 |
| Ressort-Informationen | |
| Kommentar zur Einsatzliste | 12 |
| EK-Notes | 17 |
| Security | 21 |
| Wie wünsch' ich mir «meine» Cabin-Crew? | 23 |
| Peanuts? | 25 |
| Man sollte... | 26 |
| Gedanken zu Sommer-Rotationen 1972 | 27 |
| From other publications | 29 |

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 7. Jan. 1972

Redaktion:

M. Cross
R. Schumacher
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

**Gut
beschützt
mit**

FORTUNA  **LEBEN**

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

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

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 23. September und 22. Oktober wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Erny Ueli,
Copi DC-9



Gisiger Pierre,
Copi DC-9



De Jager Joh. C.,
PiC DC-9



Kubler Charles,
Copi DC-9



Sagne Charles,
Copi DC-9



Tobler Max,
Copi DC-9



Ulrich Walter,
Copi DC-9



Wipf Max,
Copi DC-9



Zeller Hans-Peter,
Copi DC-9

Wir heißen diese Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Im Moment, da ich diese Zeilen schreibe, ist mir eigentlich noch nicht vorweihnächtlich zumute, es ist anfangs November einfach noch zu früh dazu. Es ist ferner auch noch etwas zu früh für einen Jahresrückblick, vor allem, wenn man noch mitten im aktiven Geschehen drin steckt. Trotzdem kann es nicht schaden, wenn man die Tätigkeit innerhalb der Aeropers etwas beleuchtet. Zudem will ich mich im Spiegel betrachten und zwar kritisch, um zu sehen, ob ich mir überhaupt noch offen in die Augen blicken darf, nachdem ich mein Regierungsprogramm vom vergangenen Mai mit dem seither tatsächlich Erreichten verglichen habe. Nun, ich halte besagtem kritischen Blick einstweilen noch kurze Zeit stand, um dann aber durch die vielen neuen grauen Haare abgelenkt zu werden. Mit andern Worten: es ist eindeutig leichter, ein vernünftiges Programm aufzustellen, als es dann tatsächlich zu verwirklichen. Es zählen weder die grauen Haare noch der Arbeitsaufwand, sondern vielmehr nur der Erfolg, die Ergebnisse, die Resultate. Ich möchte hier nicht in öffentlicher Selbstzerfleischung machen, sondern kurz auf einige wesentliche Punkte hinweisen.

Ziel Nummer 1 war, ist und bleibt eine **aktive Politik** der Aeropers, und zwar nicht im Sinne einer Tinguely-Maschine, sondern um die vielzitierte Erosion zu stoppen. Dieses Ziel kann nicht einfach eines Tages erreicht sein; es muss täglich verfolgt werden und erfordert die Mitarbeit aller Mitglieder. Von mir aus gesehen sind wir hier auf gutem Wege, zahlreiche Aeropersvorschläge befinden sich in der Entstehungs-, Prüfungs- und Verhandlungsphase, die allgemeine Beteiligung ist erfreulich, das Echo positiv, die Resultate ermutigend.



Dear Readers

The 'traditional' Swiss tourist industry, of which Swissair forms a part, originated with the influx of English visitors. Swiss scenery, climate and hospitality were turned into the 'tradition' of Swiss prosperity and the 'tradition' of the Swiss Hotellerie, with English names such as Grand, Eden, Palace and Savoy. Even Zurich had its 'Englischviertel' — 25% überfremdung! — and Swiss railways still run on the left of the 'road' owing to the English specifications of the Spanischbrötlbahn.

With such illustrious precedents, it would seem no more than a continuation of an established tradition for the Rundschau editorial to appear in English from time to time. On this first occasion it seems appropriate to draw attention to a new Swiss tradition.

We are now approaching the end of the year, and with it, perhaps, the end of an era. In the history of aviation, there is an exclusive circle of gentlemen whose names are inseparable from those of the airlines they created. One thinks naturally of Plesman and KLM, of Rickenbacker and Eastern, and of Hudson-Fysh and Qantas. Now we can also think of Berchtold and Swissair.

Dr. Berchtold built Swissair from small beginnings into a major world airline. That he did so from within a small country, and against the competition of established and state-subsidised giants is a remarkable achievement by any standards. Yet, despite the difficulties, he endeared himself to his shareholders by appearing year after year, like some Helvetic Pied Piper, to disburse their profits and lead them dancing to the bank.

As Swissair pilots we have every reason to be proud of our Managing Director's achievements, for they are, in part, an extension of our own efforts. We not only produced the flying under trying circumstances (some of internal origin!); we proved that in times of crisis — there have been some lately — the pilots are the vital factor in keeping the airline operational. It is therefore doubly distressing to see the constant erosion of pilots' privileges and professional status, as this undermines one of Swissair's finest assets, and in so doing, damages Dr. Berchtold's creation.

For the Swissair that we know today is Dr. Berchtold's creation, because however fortunate he may have been in presiding over an organisation

which contained all the material and human elements necessary to a great airline, it was he who combined those elements into a successful result. One must also note that his tolerance has enabled individual enthusiasm and aviation idealism to remain alive in an industry increasingly dominated by bureaucracy and accountancy.

This may be the last Rundschau to appear in the Berchtold era of Swissair. It is therefore appropriate that we should here recognise the extent of Dr. Berchtold's achievements; let us recognise his remarkable contribution to his country; let us wish him a long and pleasant retirement; but above all, let us safeguard the entirely new Swiss 'tradition' that he has so carefully built up:

Swissair
Worldwide.

MSC

Zum Führungswechsel

In diesen Tagen wird sich nicht nur die ganze Swissair, sondern natürlich auch der Aeropers-Vorstand offiziell von unserem Direktionspräsidenten **Dr. Walter Berchtold** verabschieden. Anlässlich der Abschiedsvisite wird ihm der Bildband «Alpenflug» überreicht werden. Damit möchte die Aeropers dem uns stets wohlgesinnten und unsern Anliegen aufgeschlossenen «Doktor B.» nicht nur ihre Dankbarkeit erweisen, sondern dem Alpinisten und Piloten Walter Berchtold gleichzeitig eine Freude bereiten, die ihn an seine erlebnisreichen, schönen Stunden in und über seiner geliebten Bergwelt erinnern möge. Dr. Berchtold hat bekanntlich in den Fünfzigerjahren bei unserem Capt. Fredy Peyer fliegen gelernt, wohl nicht nur, um die pilotische, rein fliegerische Seite seines business besser zu verstehen. Jedenfalls interessierte er sich seit jeher für unser Metier und versäumte es auf keinem seiner zahllosen Flüge, dem Cockpit einen Besuch abzustatten. Er war bei uns nicht nur ein gern gesehener Gast, sondern vor allem die Verkörperung des idealen, grundsypatischen und fähigen Wirtschaftskapitäns, in dessen Händen wir seine, unsere Swissair sicher geführt wussten. Wir danken ihm an dieser Stelle nochmals von Herzen für alles und wünschen ihm für den nächsten, hoffentlich langen und geruhsamen Lebensabschnitt alles Gute. Wir wollen das in ihn gesetzte Vertrauen auch seinem Nachfolger entgegenbringen. Wir wünschen «Padli» A. Baltensweiler, in dessen Brust ja auch ein Pilotenherz schlägt, hiemit einen guten Start und freuen uns auf die kommende Zusammenarbeit.

H.H.

Die geplante **Reorganisation** innerhalb der Aeropers ist abgeschlossen, die Arbeitsgruppen funktionieren gut, haben dem Vorstand schon viele Detailarbeit abgenommen, Grundlagen und Vorschläge erarbeitet und zum Teil auch an Verhandlungen teilgenommen. Ohne ihren Einsatz wäre der Vorstand zeitlich kaum mehr in der Lage, alle anfallenden Probleme mit der notwendigen Gründlichkeit zu prüfen.

Wenn Sie sich an meine Prioritätsliste erinnern, so stellte ich dort **den Menschen** ins Zentrum, den Aeropers-Menschen sozusagen. Es geht mir vor allem darum, unsere sachlichen, technischen und andern Probleme im Sinne der Menschlichkeit zu lösen, indem wir nicht primär an Sache oder Nutzen denken, sondern an den oder die Beteiligten, resp. die Betroffenen. Hier ist eindeutig ein Erfolg zu verzeichnen; nicht nur indem wir im Vorstand bei der Behandlung von Sachgeschäften **bewusst** versuchen, alles durch die Brille des andern zu betrachten und dementsprechend zu handeln oder zu beschliessen; vielmehr beweisen mir die zahlreichen Briefe, Telefone, das «Hast-Du-einen-Moment-Zeit-für-mich?», dass man mit persönlichen Problemen zu uns kommt und uns offenbar vertraut. Wenn ich mich auch nicht jedes einzelnen Falles persönlich annehmen kann, so habe ich doch einen Kreis einsatzfreudiger Mitarbeiter, der die Fragen in diesem Sinn und Geist löst. Gerade in diesem Gebiet ist sowohl auf der Mitglieder- als auch auf der Seite der Swissair eine erfreulich positive Zusammenarbeit entstanden.

In dieses Kapitel gehört auch die **Standortbestimmung** anfangs Dezember, in welcher Präsident und Vorstand Sie, liebe Mitglieder, nicht nur orientieren, sondern Ihnen offen Red' und Antwort stehen. Dies soll vor allem den persönlichen Kontakt und das persönliche Engagement vertiefen.

Schliesslich wurde noch der **Aeropers-Blitzableiter** geschaffen, eine Art Beschwerden- und Ideen-Buch, in welchem man sich seinen Ärger von der Leber schreiben kann, mit dem Vorteil, dass nachher via Ressortchef allenfalls etwas geschieht.

Über die Ergebnisse der **Salärverhandlungen** habe ich Sie in einem Bulletin bis ins Detail orientiert. Resultat und Echo sind mehrheitlich positiv ausgefallen, vor allem wurde die von der Swissair vorgeschlagene Indexklausel begrüsst. Für die Enttäuschten sei darauf hingewiesen, dass es sich trotzdem um einen der besten Abschlüsse in den Annalen der Aeropers handelt. Andererseits muss ich offen zugeben, dass ich kein Anhänger maximaler Salärforderungen bin, denn damit hilft man eindeutig mit, die unselige Lohn- und Preis-Spirale höher zu schrauben. Aus diesem Grunde startete die Aeropers ja von allem Anfang an mit dem Kompromissvorschlag des Europäischen Mittels. Diese Grösse lässt sich, sofern man den Gesamtaufwand betrachtet, auf Franken und Rappen genau berechnen und ist somit eine saubere, nicht manipulier-

bare Vergleichsbasis (auch wenn die Vertreter der Swissair darüber anderer Ansicht sind!).

Ganz allgemein wird sich die Aeropers auch in Zukunft am Europäischen Mittel orientieren, ohne jedoch die leidige Entwicklung der Teuerung noch die Möglichkeiten der Swissair aus den Augen zu verlieren. Das in der Rundschau 4/71 erwähnte Notventil des «Gürtel-enger-schnallens» soll kein leeres Wort bleiben, falls wirklich einmal Not am Manne sein sollte, was wir ja alle nicht hoffen.

Über die Arbeit unserer jederzeit sehr aktiven **Einsatzkommission** werden Sie an anderer Stelle dieses Heftes orientiert. Der Aeropers-Entwurf gänzlich neuer, flexiblerer und einfacherer Flight-duty-regulations befindet sich zurzeit noch zur Begutachtung bei den betreffenden Swissair Dienststellen. Es ist zu hoffen, dass die gegenseitigen Verhandlungen bald aufgenommen werden, um die längst überfälligen grundsätzlichen Verbesserungen einzuführen. An unserer positiven Mitarbeit soll es nicht fehlen!

Im Sektor **Schule und Training** herrscht ein sehr gutes Einvernehmen zwischen der Aeropers und den betreffenden Funktionären. Failures, persönliche Schwierigkeiten, Anregungen, Kritik, Personalpolitik usw. werden nicht nur offen diskutiert, sondern man sucht und findet meist akzeptable Lösungen. Aus diesem Grunde hat die Aeropers verzichtet, weitere Umschulungsfragebogen, in welchen die Lehrer von den Schülern quasi beurteilt wurden, zu verteilen. Leute mit Problemen finden bei den Verantwortlichen für Schulfragen Verständnis und Hilfe. Wir bitten alle Belasteten, frühzeitig an uns zu gelangen, bevor «es» passiert ist; denn die heutige «failure-rate» ist eindeutig noch zu hoch.

Um das Problem der **Security** ist es momentan etwas stiller geworden. Unsere Vertreter werden jedoch über alle Neuerungen sofort informiert, hängen diese Dinge jedoch begreiflicherweise nicht an die grosse Glocke. Zudem hatte der Vorstand die Möglichkeit, die heutigen Sicherheitsvorkehrungen an Ort und Stelle zu inspizieren.

Der für unsern Swissair-Einsatz so wichtige **Artikel 37** (Schadenersatz zufolge bürgerlicher Unruhen) konnte endlich, nach 1½-jährigen zähen Verhandlungen unter Dach gebracht werden, und zwar im Sinne massiver Verbesserungen zugunsten unserer Mitglieder. Details erhalten Sie zusammen mit den Abstimmungsunterlagen.

Das neue, verbesserte **VEF-Reglement** sollte dieser Tage inkrafttreten. Ein Bulletin wird Sie auch hier über alle Neuerungen orientieren. Der Aeropers-Vorschlag betreffend **Übernahme der Loss of Licence-Versicherung durch die VEF** befindet sich seit Ende Mai in den Händen der Swissair. Die vorgeschlagene Lösung trifft zwei Fliegen auf einen Schlag: verbesserte Leistungen für unsere Mitglieder einerseits und grosse Einsparungen für die Swissair andererseits; hoffentlich geht's bald vorwärts. In diesem Zusammenhange möchte ich noch Herrn K.

Rutishauser ein spezielles Kränzlein winden, wirkte er doch beim Artikel 37, bei der Neufassung des VEF-Reglementes und vor allem beim Loss of Licence-Entwurf federführend.

Senioritäts- und Integrationskommission haben ihre dornenvolle Aufgabe der Integration der Balairpiloten bereits in Angriff genommen. Sie sind um ihr undankbares Amt nicht zu beneiden! Wie sagt man doch: Allen Menschen recht getan . . . Jedenfalls werden wir uns alle Mühe geben, eine **gerechte** Einstufung vorzunehmen. Wir sind bei dieser heiklen Aufgabe eindeutig mit dem Schwarzen Peter bedacht worden, wollen ihn aber nicht einfach zurückspielen, sondern mithelfen, das Problem zu lösen.

Eines unserer Hauptanliegen, nämlich die bessere **Information** unserer Mitglieder, dürfte mehrheitlich verwirklicht worden sein. Jedenfalls erhöhte sich die Anzahl der Informations-Bulletins wesentlich; sowohl Inhalt als auch Stil der Mitteilungsblätter wurden von der kritischen Leserschaft gut aufgenommen.

Leider stehen noch einige weitere Punkte auf meiner Disposition, aber die Pflicht ruft! Ferner lieben es Redaktoren nicht, wenn Artikel **nach** Redaktionsschluss eintreffen — ich spreche da aus Erfahrung!

Alles in allem war es ein arbeitsreiches, aber sehr positives Jahr für die Aeropers. Ich glaube, der Einsatz hat sich gelohnt. Am meisten beeindruckte mich aber die Bereitschaft meiner Mitarbeiter, ihr selbstloser Einsatz sowie der gute Wille aller. Mit einem solchen Team kann man der Zukunft freudig entgegensehen. Ich danke allen, die zum guten Gelingen beigetragen haben.

Bleibt mir zum Schluss noch die angenehme Pflicht, Ihnen allen, meine lieben Leser, samt Ihren Angehörigen ein paar geruhsame, glückliche und sorgenfreie Festtage zu wünschen, sowie ein gesegnetes neues Jahr.

Mit freundlichen Grüßen
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

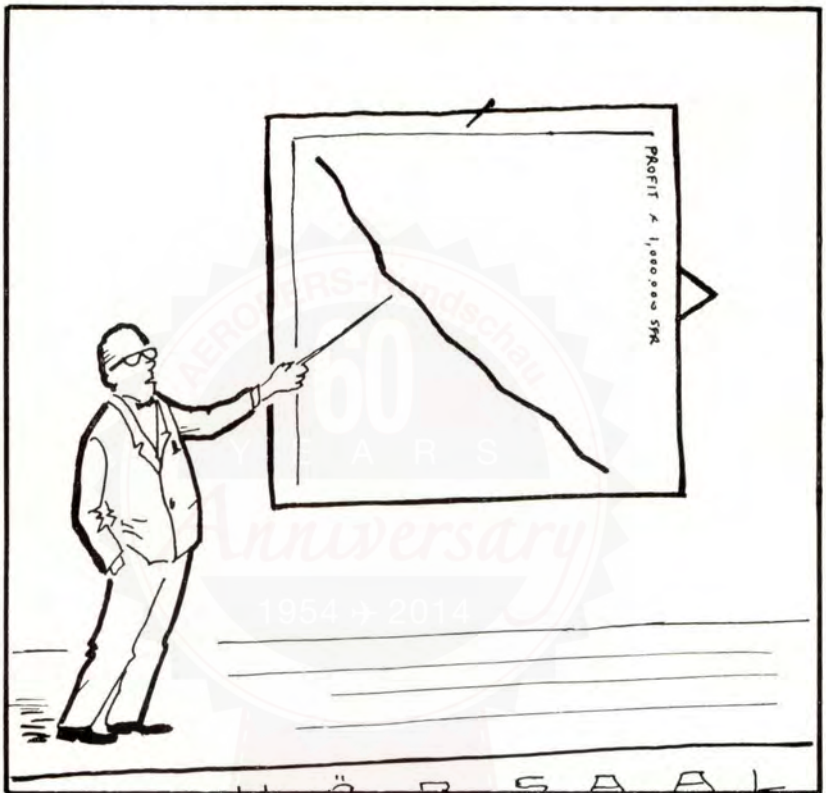
Generalagentur:

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

Hauptagentur J. Kurer:

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

«... and so, Gentlemen ...



'... you will appreciate the difficulties of our financial position ...'

CMF

Ressort-Informationen

Kommentar zur Einsatzliste Oktober 1971

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Die unglückliche Kumulation von Herbstschulferien und massierten Militärdienstleistungen sowie Krankheitsabsenzen brachten im Oktober gegenüber dem vorangegangenen Sommerflugprogramm eine erhebliche Verringerung des verfügbaren Bestandes. Vor allem bei der Kategorie der DC-8 PiC entstanden Probleme durch nachträglich angeforderte Zusatzleistungen.

Im übrigen zeigte das Flugprogramm keine wesentlichen Abweichungen. Spezielle Erwähnung verdient ein Charterflug auf HB-IDU nach Sydney.

Mit enlarged-Einsätzen auf den fraglichen Kursen wurde eine Verbesserung der Probleme im Zusammenhang mit Nacht-Verdichtungen nach Tel Aviv angestrebt. Andererseits wurden, um eine reelle Separation zu SR 331 zu erzielen, die Abflugzeiten vorverlegt.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.10.71 betrug der Bestand **645 Piloten**

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.10.71 befanden sich 40 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

| | |
|--------|------------------------------|
| B-747 | 1 Capt.-Anwärter |
| DC-8 | 6 Capt.- und 8 Copianwärter |
| CV-990 | 1 Copianwärter |
| DC-9 | 6 Capt.- und 18 Copianwärter |

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.10.1971 betrug der Bestand **54 Navigatoren**, wovon 13 seit 1.3.1971 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste November 1971

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Das Winterflugprogramm 1971/72 weist die folgenden erwähnenswerten Neuerungen auf:

- SR 170/171 nach Montreal wird wöchentlich nur einmal geflogen. Die Besatzungen werden in Montreal «deadheading» ausgewechselt.
- Auf dem Nordatlantik wird grundsätzlich nur noch eine Charterleistung wöchentlich geplant; im November insgesamt nur zwei.
- Die Reserve NYC wird nur noch an den Tagen 1, 4 und 6 geplant.
- Die Operation eines wöchentlichen Charterfluges nach Colombo bedingt dort die Aufnahme eines slings. Allerdings sind die ersten Flüge nur 14-täglich vorgesehen, weshalb zu Beginn die Besatzungen «deadheading» ausgewechselt werden.
- Alle Westafrikakurse werden wieder ausschliesslich mit CV-990 geplant.
- SR 271 wird, zugunsten einer längeren layovertime in Khartoum, ohne Landung in Genf geflogen.
- Im Sektor Europa (DC-9) bedingt die Übernahme verschiedener Strecken vom F-27 einen Doppelsling Basel.
- In Paris wird sechsmal wöchentlich ein Nightstop geplant.
- Rotterdam wird nicht mehr bedient. Dadurch konnte die layovertime in Manchester erhöht werden.
- Auf der HB-IDU der Balair werden anfangs November noch einige legs durch Swissair-Besatzungen geflogen. Sonst sollte jedoch die Balair in der Lage sein, die Maschine selbst zu bewegen.
- Sonderflüge: Es sind wieder einige Verdichtungsflüge nach Tel Aviv auf DC-8 und CV-990 vorgesehen. Ferner sind zahlreiche Verdichtungs- und Charterflüge (auch B-747) zum Fussball-Länderspiel England-Schweiz vom 10. November nach London geplant.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.11.71 betrug der Bestand **659 Piloten**

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: 15 Piloten ex SLS-Klasse II/70 per 1.11.71

Austritte: Herr E. Rabeth (Copi CV-990) per 31.10.71 infolge Pensionierung.

2.1.3. Ausbildung

Am 1.11.71 befanden sich 72 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

| | |
|--------|-------------------------------|
| B-747 | 1 Capt.-Anwärter |
| DC-8 | 7 Capt.- und 8 Copianwärter |
| CV-990 | 5 Capt.- und 8 Copianwärter |
| DC-9 | 13 Capt.- und 30 Copianwärter |

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.11.1971 betrug der Bestand **54 Navigatoren**, wovon 13 seit 1.3.1971 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Keine

AEROPERS-Turnen

Wie Sie durch einen Anschlag im Crew Control bereits erfahren haben, musste das Aeropers-Turnen infolge der immer schlechter gewordenen Beteiligung leider eingestellt werden.

Wir möchten an dieser Stelle Herrn H. R. Eppler, welcher die Turnlektionen während mehrerer Jahre erteilt hat, für seine geleistete gute Arbeit zum Wohle der körperlichen Ertüchtigung und der Gesundheit unserer Mitglieder herzlich danken. Auch dem unermüdlischen Initianten und Förderer des Aeropers-Turnens, Herrn P. Miglioretto, sei hier der beste Dank ausgesprochen.

LA SUISSE-Risikoversicherung

Wir möchten unsere Mitglieder darauf hinweisen, dass mit dem Dezember-Salär 1971 auch die Gewinnbeteiligung der LA SUISSE-Risikoversicherung zur Auszahlung gelangt. Diese ist vom 3. Versicherungsjahr an fällig und beträgt, basierend auf den vom einzelnen Versicherten für das Jahr 1969 einbezahlten Prämien, ca. $\frac{1}{3}$ dieser Prämien.

NATIONAL-Krankenversicherung

Wir sind von der NATIONAL-Versicherungsgesellschaft informiert worden, dass sie sich, gestützt auf die durch das Eidg. Versicherungsamt verfügten Tarifrevisionen gezwungen sieht, die Prämien für die Krankenversicherung der Aeropers-Mitglieder per 1. März 1972 den neuen Ansätzen anzupassen. Je nach Versicherungsvariante wird mit Mehrprämien von ca. 40% bis 80% zu rechnen sein. Die Prämien für Angehörige sollen keine Erhöhung erfahren. Die Versicherungskommission der Aeropers wird die durch die Ankündigung dieser doch recht beachtli-

chen Prämienanpassung geschaffene neue Situation einer gründlichen Überprüfung unterziehen und aufgrund der sich daraus ergebenden Resultate über die Auflösung oder die Weiterführung des bestehenden, per Ende 1971 auslaufenden Gruppenvertrages entscheiden.

Fluglehrer für FVS-Kurse 1972

Wir sind von der Flugbetriebs AG Sitterdorf ersucht worden, Ihnen bekanntzugeben, dass die dortige Fliegerschule für die im Jahre 1972 abzuhaltenden FVS-Kurse Fluglehrer bzw. Hilfsfluglehrer benötigt. Die je zweiwöchigen Kurse finden in den Monaten April, Juli und August 1972 statt.

Der Kurs im Juli sollte von einem Fluglehrer, der in der Leitung von FVS-Kursen bereits Erfahrung besitzt, übernommen werden können. Für die beiden Kurse im April und August kann der Kursleiter gestellt werden, weshalb für diese lediglich je ein Hilfsfluglehrer gesucht wird.

Gesuche für die Teilnahme an einem dieser Kurse als Flug- bzw. Hilfsfluglehrer sind, wie bisher üblich, zur Weiterleitung an die zuständige Stelle der Swissair, an das Sekretariat der Aeropers zu richten.

Wir möchten Sie in diesem Zusammenhange noch einmal daran erinnern, dass diese Gesuche **bis spätestens 15. Februar 1972** eingereicht werden müssen. Auf später eingehende Gesuche kann nicht mehr eingetreten werden.

Sekretariat

Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass das Sekretariat der Aeropers vom 25.12.1971 bis und mit 2.1.1972 traditionsgemäss geschlossen bleibt. Das Sekretariat wünscht allen Mitgliedern und ihren Angehörigen frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

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.



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

EK-Notes

'... a Seventh Heaven on the old Fifth Floor —
in Room Five Hundred and Four.'
(Popular song, 1940 vintage)

Observations on the Crew House.

The Crew House was built economically, and its architecture — if such it can be called — is that of a stack of concrete matchboxes. It was no doubt a sad augury that the party to celebrate its opening culminated in the death of one of the guests.

It has taken six years to get automatic doors fitted; no soundproofing was ever installed; there is no air conditioning; in Britain or America the building would be condemned as a fire trap; and finally, we are just receiving a supply of alarm clocks, though what they will be like after playing the part of shuttlecocks in a five year interdepartmental badminton game is anyone's guess.

Whether the Crew House was ever intended as more than an incidental stopover accommodation is open to question; schedule planners over the years have found it a wonderful excuse for avoiding the effort needed to rotate crews properly and we now have three successive overnight stops planned for the Crew House in one of the daily winter rotations. European sector crews consequently have the privilege of hauling Samsonites with enough clothing for a Far East rotation (at least they have laundry facilities on that sector) while living only 25 minutes' flying time from Zurich. Quite apart from the illogicality of the operation, it must be asked whether the Crew House is suitable accommodation for what is effectively a four-day crew base in Geneva.

Firstly, any hotel in Britain or America has to display clear instructions as to procedure in case of fire. In the Crew House no such instructions exist; there is no fire alarm; few crewmembers know the location of the extinguishers; there is no signposting of the emergency exits, for the simple reason that Swissair didn't provide any. Of course, there are two stairwells; it just so happens that they are both in the centre of the building and within a few metres of one another. Any fire near the switchboard would quickly block both with smoke, thus trapping the occupants of the upper floors.

It seems that everything depends upon the telephone, yet the switchboard is often unattended. It is true that there is incombustible material in the floors and walls; however, Zurich has experienced fires in an 'incombustible' telephone exchange and in an hotel in recent years, both in circumstances which would have been considered impossible under normal conditions. If such a fire were to occur in the Crew House, crewmembers would find their only escape to be a sheer drop to the concrete.

Secondly, as a place to rest, the Crew House is far from ideal. Hi-Fi airport noise penetrates the building; only part can be kept out by closing the window, and then comes the third problem — air. The Crew House air is heated continually without any control of the humidity, and if one is foolish enough to sleep with the window closed, one awakens with a throbbing headache and a dessicated throat. Opening the window brings fresh air and fresh noise. Even with a closed window, the internal PNDB level is high; the ceramic services, exercised on behalf of a hundred occupants, entertain the insomniac through the night.

The use of the telephone to awaken crewmembers ensures this service for two rooms either side of the number dialled, and even with the alarm clocks, the same effect is achieved by the crashing of crewmembers' Samsonites into doors and walls as they drag their personal caravans downstairs. To the night's accompaniment of departing jets and rushing waterfalls must be added the gales of laughter from the desperate late arrivers releasing their inner tensions through the assistance of alcohol.

For those who never visit the Crew House, the establishment is simply a joke. For those who have to live there for days at a time, it's a bad joke. For them, the Crew House represents a loss of proper rest in an already unsettled rest pattern, with consequent diminution of flight safety. It is this factor which is the **real** reason for the constant and intensive criticism of the Crew House by the majority of the European sector pilots.

It is rumoured that Swissair is considering the building of an extension to the Crew House, in which case one must wonder whether the outlay of potential shareholders' profits involved could not be prevented by simply bringing Swissair Crew Planning to a better standard than has been the case in the past. Indeed, the entire question of operations out of the Geneva base needs to be considered in the light of cost accountancy and a more tolerant attitude than before. Pending such discussions, Aeropers is already long overdue in exercising its right to declare the Crew House unsuitable accommodation for its members for more than single overnight stops.

'What private griefs they have, alas, I know not,
That made them do it; they are wise and honourable,
And will, no doubt, with reasons answer you.'

(from 'Julius Caesar' by Shakespeare)

Observations on Crew Scheduling.

The Crew Control problem remains as intractable as ever. The many administrative fingers in the Crew Control pie make the implementation of a consistent policy difficult at the best of times. An example of how to make the working of crew control virtually impossible occurred in October.

This is a difficult month owing to the numerous pilots away on military service and others with leave over the school holidays. Nonetheless, a large additional production programme was accepted (for Malev) with the result that for days there was not a single reserve pilot in the European sector, and crew control came close to thrombosis.

One might be willing to make allowances for the 'difficulties' if these were not deliberately planned. Next to Safety, Schedule is the most important of Swissair's operating principles, and in an airline situation in which schedules are subject to increasing disruption and delay from causes largely outside the airlines' control, it is little short of amazing that an overnight stop can be introduced (in Paris) which is 10 minutes **less** than the minimum figure laid down in the manual. Surely it must be obvious that **additional** stopover time — as successfully demonstrated in London and Madrid in the past year — is the way to increased flexibility of operation and willing cooperation of the crews in bringing operations back on schedule. One must also wonder why long-standing and well-known crew complaints have remained uncorrected for so long; everyone sees the difficulties; does no one see the solutions?

Further down the management scale, the pilots have been less than impressed by the antics of crew control functionaries who lose no opportunity of retailing tales of real or imagined crew misdeeds in the upper corridors, while falling down in the proper administration of their own sections. Almost every month brings its quota of illogical scheduling and pink-slip disruptions of the crews' private arrangements. These stir up considerable ill-feeling, particularly when morning duties are changed at short notice into day reserves, and consequent evening flights — all perfectly legal, but nonetheless sharp practice. A little higher standard of administrative efficiency would have prevented a Swissair captain from being called out for a Far East rotation to find that he was replacing a sick hostess.

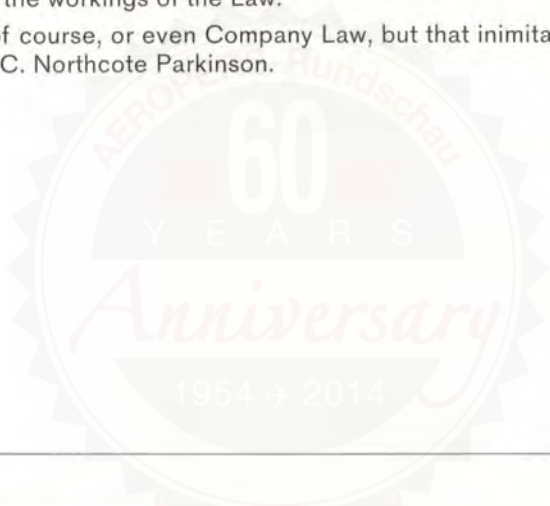
The EK receives frequent complaints that, despite the famous 'disproportion', certain pilots do not receive a fair distribution of the flights in their sectors. We suggest that such pilots fill out request slips naming the flights not received and asking for the situation to be corrected.

Although it has not been everybody's experience, in EK dealings with crew disponents we have found them polite, helpful and receptive to ideas of crew control improvement. One can therefore understand their frustrations in working under the present system as well as our own.

The underlying factor in the crew planning and control problem would appear to be that in the entire management chain there is not a single individual with sufficient authority to make the changes necessary for an improvement in the situation. If so, the crew control problem is an excellent example of the workings of the Law.

Not Civil Law, of course, or even Company Law, but that inimitable Law propounded by C. Northcote Parkinson.

Rellstab/MSC



DUL-X Massage

hilft bei Muskelkater

Flacon Fr. 4.20 7.20 u. 12.90
in Apotheken und Drogerien
BIOKOSMA AG 9642 Ebnat-Kappel

Security

Seit mehr als einem Jahr sind die Besatzungen auf vielen — und trotzdem zu wenigen — Kursen unserer Flugzeuge um eine besondere Kategorie reicher geworden. Es sind unsere «fliegenden Lead-agents» oder einfach auch SB genannt. Sie haben einiges mit uns zusammen gesehen und erlebt und wir mit ihnen, aber wenn auch immer wieder neue Gesichter auftauchten, so hat sich doch meist recht bald ein gutes, kameradschaftliches Verhältnis gebildet. Es war für sie eine neue, nicht ungefährliche Aufgabe, für die wir allen «Ehemaligen» an dieser Stelle einmal recht herzlich danken möchten. Viele von unseren SB haben sich auf recht liebenswürdige und oft originelle Art verabschiedet; ein paar Auszüge mögen uns vielleicht helfen, das gegenseitige Verständnis noch zu vertiefen. Ganz besonders gefreut und berührt hat mich der am Schluss aufgeführte Brief, für dessen «copyright» ich Mme. W. J. meinen besonderen Dank ausspreche.

R. Schumacher

... Aus Anlass der Beendigung meiner zweimonatigen Tätigkeit als «Tiger» in Ihren Diensten ist es mir ein aufrichtiges Bedürfnis, Ihnen für die freundliche Aufnahme und die vorbildliche Organisation, mit der Sie mich stets und überallhin betreut und begleitet haben, zu danken. Ganz besonders hervorgehoben zu werden verdient das kameradschaftliche Entgegenkommen Ihres fliegenden Personals, dessen liebenswürdige Hilfe ich so oft erfahren durfte und mir das Gefühl gab, nachgerade mit zur Crew zu gehören. Ich werde mich dieser freundschaftlichen Verbundenheit immer gerne mit ebenso aufrichtigen Empfindungen erinnern.

Herzlichen Dank sage ich Ihnen, sehr geehrte Herren, aber auch schliesslich dafür, dass Sie mir Gelegenheit gaben, gewissermassen dienstlich ein recht schönes Stück mehr von unserem Erdball zu sehen und kennenzulernen und für die grosse Bereicherung, die mir damit persönlich zuteil geworden ist.

Dass Sie alles taten, um meinen Dienst an Bord so angenehm als möglich zu gestalten, mag für Sie zwar selbstverständlich sein, ist für mich dennoch Gegenstand dankbarer Anerkennung. Sie werden mich, falls ich dazu gerufen werden sollte, stets gerne bereit finden, meine bescheidenen Kräfte wiederum in Ihre Dienste zu stellen.

Nochmals vielen Dank und freundliche Grüsse EG

... je vous remercie pour vos gentilles lignes du 16 crt et suis content d'apprendre que vous avez été satisfait de mes services. Je puis vous assurer que ce stage de près de trois mois auprès de Swissair a été

pour moi une expérience extraordinaire; je ne parlerai que de l'occasion qui nous a été offerte de voir des pays que, probablement, nous n'aurions jamais visité dans d'autres circonstances, de la possibilité que nous avons eue de discuter avec d'autres hommes, d'étudier leur manière de vivre et de penser.

Je saisis l'occasion qui m'est offerte de remercier l'ensemble du personnel Swissair mais particulièrement les équipages et les représentants de la Compagnie dans les aéroports situés à l'étranger auprès desquels nous avons toujours trouvé de la compréhension et un esprit de collaboration. Personnellement, j'ai eu l'impression de faire partie d'une grande famille, toujours prête à témoigner de son amitié à mon endroit.

Si j'avais un voeu à formuler, ce serait de pouvoir faire à nouveau un stage à Swissair! NM

... Ihr Brief vom 12. März hat meinen Mann und mich sehr gefreut. Wir sind beide froh, dass wir der Swissair einen Dienst erweisen konnten; dies geschah von Herzen.

Ihr spezieller Dank an die Frau hat mich sehr gerührt und veranlasst mich, Ihnen zu schreiben. Diese Swissair-Zeit war für uns ein Höhepunkt; es war ein unbeschreibbar schönes, lehrreiches und interessantes Intermezzo. Die Abwesenheiten meines Mannes waren für mich ein spannendes Erwarten der neuen Eindrücke und Erlebnisse, die er gesammelt hatte auf dem Flug in einen andern Erdteil. Viele Souvenirs, Fotos erinnern uns jeden Tag an diese herrliche Zeit. Unsere Bücherkollektion wird sich nach und nach bereichern, denn das Interesse an den Völkern ist grösser geworden.

Ich war so positiv eingestellt auf diese Arbeit, dass der bleibende Profit gross ist. Obwohl ich in Wirklichkeit nie geflogen bin, war ich oft in meinen Träumen über den Wolken, wenn mein Mann von irgendwoher zurück kam und begeisterungsvoll erzählte.

Wenn der Himmel soo blau war und ein Silbervogel über Bern flog, so freute ich mich riesig und dachte, wie schön es mein Mann wieder hat dort oben. Einmal kam er sogar mit feuchten Augen und sagte nur: «Über den Alpen war es so unbeschreibbar schön, dass es für dieses Erlebnis keine Worte gibt, erleben muss man es.»

Und hätte diese Zeit ein anderes Ende gefunden, so hätte ich mich an den Gedanken, dass es für einen guten Dienst an den Menschen gewesen ist, so fest geklammert, dass es für mich ein Trost gewesen wäre . . .

Frau W. J.

Wie wünsch' ich mir «meine» Cabin-Crew?

Wem von uns wäre es noch nie passiert, dass er für eine ganze Rotation keinen wurmstichigen Fünfer gegeben hätte — scheinbar gab's nichts als Scherereien, Widerwärtigkeiten und Friktionen, und auch der viel zu spät servierte Kaffee hatte einen komisch undefinierbaren Geschmack. Und erst die Freizeit fern der Homebase! Ein Klima wie auf einem gestrandeten Eisberg. Wie gut erinnert man sich in einem solchen Fall an jene glanzvollen Tage einer von A bis Z gelungenen «Tournée», die nur zu rasch mit dem Aufschlag in Zürich ihr Ende fand.

Liegt's am Vollmond oder am Föhn, am Tief oder Hoch der Biorhythmik, am unfreundlichen Nachbar oder ... oder ... ? Ja, natürlich, die Cabin-Crew. Sie harmoniert nicht; s'Vreny machte schon beim ersten Händedruck ein saures Gesicht und das Fräulein — wie heisst es schon wieder? — hat eine ganz besonders schnippische Art. Wäre noch der Steward — schreibt er sich wohl mit Ce Ka De Te? Ja, so weit von oben herab auf die armen Leute schaut wohl nur noch Petrus oder sonst ein besserer Adliger. Sogar der Copi ist so einsilbig — Herrgott, wie soll man da noch nebst all der übrigen ungeheuer hohen — und natürlich viel zu wenig bezahlten — Verantwortung Zeit finden, diesen Herrschaften den «Comment» beizubringen? Die armen Passagiere haben wahrscheinlich auch nichts zu lachen, aber sie besitzen wenigstens die Möglichkeit, nach dem einen Flug wieder auszusteigen und brauchen nicht fünf Tage oder mehr auszuharren.

Hab' ich recht gehört: ausharren! Welch' ein trauriger Beruf muss das sein, als Chef ausharren müssen! In dieser Beziehung schliesst doch das eine das andere aus. Aber vielleicht liegt das «malentendu», wie unsere welschen Kollegen so schön sagen, gar nicht nur an der «Kabine». Oder sogar überhaupt nicht. Muss denn Sympathie unbedingt nur bei passender Modefarbe und formvollendeten Konturen «stattfinden»? Gibt es in jedem Menschen nicht auch etwas wie eine Seele, die vielleicht weniger auf den Blick, wohl aber auf ein freundliches, anerkennendes Wort anspricht? Könnte es nicht sein, dass vermeintlich schnippische Art nur ein Spiegel unserer eigenen Kälte oder Härte wäre? Hat Vreny's saures Gesicht nicht einfach nur meine fehlende Anteilnahme vermisst, da ich doch weiss, dass ihr Vater schwer krank im Spital liegt?

Und warum soll der Steward plötzlich hochnäsiger sein, wo ich das letztemal vor lauter interessanten A/H ganz vergessen hatte, ihn auf dem Flugzeug zu begrüssen? Komisch, wie unter diesem Blickwinkel die Dinge plötzlich ganz anders aussehen. Sogar mein engster Mitarbeiter zur Rechten ist nicht jene verschlossene Natur, sondern weiss mir über seinen bevorstehenden Hausbau und über seine vielseitigen Hobby's recht viel Interessantes zu erzählen.

Er hat mein anerkennendes Lob für seinen perfekten Anflug und die saubere Landung nicht wenig geschätzt; wahrscheinlich noch um einiges mehr als den Kaffee in der Kantine, den ich ihm in nonchalanter Manier als sein Vorgesetzter mit betonter Selbstverständlichkeit offerierte.

Aber bin ich denn verpflichtet, jedem einzelnen nachzulaufen und den Seelenarzt zu spielen? Keine Spur. Führen besteht bekanntlich nicht im Nachlaufen, aber es besteht ebensowenig im Ignorieren der Persönlichkeit seiner Mitarbeiter. Das offene Ohr für die kleinen und grösseren Sorgen und Nöte meiner Nächsten — und im Einsatz ist es bestimmt die ganze Besatzung — ist ein guter Wegbereiter für eine erspriessliche Zusammenarbeit und ein gegenseitiges Vertrauen. Die Vorschriften und den Verstand dem Flugzeug, das Herz der Besatzung, könnte man fast sagen.

Eigenartig — ich wollte doch meine Wünsche über das Verhalten und die Art meiner Kabinenbesatzung anbringen und sehe nun alle Fragen an und auf mich gerichtet. Und wenn ich mir's recht überlege, so ist das ganz logisch und richtig. Indessen nicht immer einfach oder bequem. Die Antwort kann wohl nicht auf einmal gegeben werden, so wie man seine Erfahrungen im Leben auch nicht an einem einzigen Tag sammeln kann. Sie wird auch für einen jeden wieder etwas anders ausfallen — Hauptsache ist, wenn wir sie als Mensch dem Menschen gegenüber suchen. Das wird allen dienen, der Sache, unseren Mitarbeitern — und uns selbst am meisten.

RS

Gott gebe mir die Gelassenheit, Dinge hinzunehmen, die ich nicht ändern kann, den Mut Dinge zu ändern, die ich ändern kann und die Weisheit, das eine vom andern zu unterscheiden. Oetiger

*

Ein Lächeln ist die kürzeste Entfernung zwischen Menschen.

Victor Borge

PEANUTS ?



M

- WITH APOLOGIES TO SCHULTZ AND, OF COURSE, SNOOPY .

Man sollte . . .

- den AUA Piloten für ihre Fairness danken, dass sie in ihren Aualpa News vom Oktober 71 die Stellungnahme der SWR über das Scheitern der Verhandlungen SWR/AUA in vollem Wortlaut publizierten.
- den Nein-Stimmern unter den 4-eng. PiC betreffend Einführung einer einheitlichen Captain-Lohnskala nächsthin einen DC-9 PiC Einsatz zur Ausführung präsentieren, denn monatelang 9-10 Freitage lassen sich mit 12-14 Arbeitstagen fast vergleichen.
- bei den Lohnverhandlungen die Beförderung zum Senior-First-Officer ab 5. Dienstjahr ins Auge fassen (gesagt, getan. Die Red.) zugleich könnte die Dienstjahresskala der 4-eng. Captains auf 25 Jahre erhöht werden! Analog der letzten Lohnverhandlungen wäre eine Kuppelung dieser beiden Faktoren erfolversprechend und somit auch die gleiche 4-eng. PiC Kategorie der grosse Nutzniesser.
- wenigstens einmal in diesem Jahr feststellen, dass auch sog. «Charter Pilots» den Jumbo fliegen (können/dürfen).
- aber trotz allen DC-9 Nöten und Sorgen nicht vergessen, dass vielleicht jene vielgeschmähten 4-eng. Piloten einmal einsatzmässig auch schon schlechtere Zeiten hinter sich haben und nicht zuletzt — und trotz allem — unsere Kollegen sind (und es hoffentlich auch bleiben werden).
- wieder lernen, Feste zu feiern, wie sie fallen.
- nicht nur in der Weihnachtszeit daran denken, dass Geben seliger ist denn Nehmen.
- eigentlich auch Gehaltserhöhungen dankbar entgegennehmen lernen!
- daher vielleicht den Herren der Salärkommission einen Blumenstrauss nach Hause schicken (Warum auch nicht? Die Red.).

LIMERICKS . . .

Es wohnt ein -9 Captain in Kloten
er fliegt bei der Swissair «nach Noten»
wenn bei der Landung es «chlöpft»
er seufzt nur erschöpft —
«**Jetzt** sind wir endlich am Boden!» OC

Da gab's einen braven Piloten
der wohnte am Anfang in Kloten —
in Genf jetzt zumeist,
das findet er dreist
und schimpft über's Crew-Haus nach Noten. RS

Gedanken zu den Sommer-Rotationen 1972

«Das Meckern ist, soviel ich weiss, gar oft nicht nur die Art der Geiss.»

Verboten ist es zwar nicht, aber vielleicht gibt es noch bessere und bewährtere Methoden, um den drückenden Schuh bequemer zu gestalten. Seit gut einem Monat ist der Winterflugplan in Kraft, aber schon sind längst die Vorarbeiten für den Sommerflugplan 1972 im Gange. Wie werden die Rotationen aussehen? Werden wir alle damit restlos zufrieden sein? Die verschiedenen EK's werden über alles Zumutbare und das «Zuviel» zu beraten und zu befinden haben. Diese Aufgabe bedeutet oft recht harte Arbeit und ist zudem nicht immer sehr dankbar, denn: siehe Einleitung.

Unter den EK Notes «Observations on Crew Scheduling» finden Sie in dieser Rundschau die grundsätzlichen Betrachtungen zu diesem Problem. Parallel dazu ist der folgende **Vorschlag** mehr individueller Natur und zielt besonders auf eine raschmögliche Lösung — oder wenigstens Verbesserung — eines Teilproblems, nämlich der Rotations-**Verteilung**. Meines Wissens handelt es sich dabei vor allem um den DC-9 Sektor.

- a) Die bereinigten und durch die EK als akzeptabel befundenen Rotationen werden durch die Besatzungen (nach Flz. Typ) entsprechend den verschiedenen Kriterien (z. B. Nightstops, Anzahl legs, Flugdauer, Destinationskombination, eigener Wohnort (ZRH oder GVA), Abwechslung usw.) beurteilt und gemäss einem Punktsystem bewertet.
- b) Um die gleichmässige Verteilung aller Rotationen sicherzustellen, wird eine Art Bonus-/Malus-System angewendet, wobei besondere Wünsche für eine spezielle Rotation mit zusätzlichen Punkten belastet werden.
- c) Anzustreben ist ein möglichst gleichmässiger Punktestand, wobei in «Streitfällen» einfach der höhere Saldo die Zuteilung der gewünschten Rotation erlaubt. (analog Ferienregelung)
- d) Die gleichmässige Verteilung der Rotationen hat mindestens über den ganzen laufenden Flugplan zu erfolgen und ist dementsprechend zu überwachen.

Nachteile:

- Etwas erhöhter Aufwand für die Einsatzplanung, besonders in der Anlaufzeit. Dies kann aber zumindest während einer Versuchsperiode durch Freiwillige (Aeropers) aufgefangen werden.



POSTHOTEL* Valbella

7077 Valbella-Lenzerheide
Telefon 081 / 34 12 12, Telex 7 41 09

Ski- und Schwimmwochen 1971 4. bis 11. Dezember und 11. bis 18. Dezember 1971

7 Tage, alles inbegriffen: Vollpension, Skischule, Bergbahnen, Hallenbad, Sauna, Schwimmunterricht, reichhaltiges Unterhaltungsprogramm: Candlelightdinner, Fondue-Party, Modenschau, Unterhaltungsabend, Bierfest, Skirennen, Preisverteilung und vieles andere mehr — bitte verlangen Sie unseren Spezialprospekt.
Fr. 465.— bis 535.— pro Person (gleiche Preise wie 1970)

Unser Haus (Baujahr 1965) mit 160 Betten bietet Ihnen:
Sämtliche Zimmer mit Bad oder Dusche, WC, Radio, Südzimmer mit tiefen Liegebalcons, angenehme heimelige Aufenthaltsräume und Speisesaal, Old-Dutch-Bar (mit Pianist) und Cava-Bar-Dancing (mit Quartett). Bündner Stube für gediegenes A-la-carte-Essen, rustikale Taverna für einen gemütlichen Hock, Terrassencafé (täglich thé dansant), Sauna, Massage, Therapie, Coiffeur und Boutique, Hallenbad (20 x 8 m, 28 °), Spielsalon für Jung und Alt, eigene Curlingrinks (Club und Trainer) und Eisbahn, Skilifts direkt vor dem Haus.

Eben: **Alles unter einem Dach**

Für Swissair-Angestellte auf obengenannten Preisen 10% Reduktion

Vorteile:

- Automatisch «gerechtere» und gleichmässigerer Verteilung der Rotationen, auch in Berücksichtigung der Besetzungen mit Wohnort Genf.
- Reduktion der Anzahl Wunschzettel für besondere Rotationen.
- Dem operationellen Erfordernis bezüglich regelmässigem Einsatz nach allen betreffenden Destinationen kann Rechnung getragen werden.

Die allzuoft festgestellte Einseitigkeit in der Verteilung der einzelnen Rotationen (speziell DC-9) kann und muss vermieden werden, ohne dass wir uns selbst unnötige Einschränkungen auferlegen.

Es geht um den Beweis, dass eine in jeder Beziehung bessere Lösung möglich ist.

Die Gedanken sind frei, wer wünscht das Wort?

RS

28

From other Publications . . .

From the «Daily Telegraph» 12th October, 1971

BOAC pilots were ordered by the British Airline Pilots Association yesterday not to work for more than five days continuously.

The dispute is over the interpretation of the Department of Trade guidelines on crew fatigue and air safety which says that pilots should have a 36-hour rest period in every seven days.

The association says this means that a pilot should stand down for two consecutive nights after five days on duty, but BOAC take it to mean that pilots stand down after seven days on duty.

BOAC resents the suggestion that it is flying with tired pilots and said last night it would abide by any Department of Trade ruling.

The Department's Director of Air Safety, who has investigated the complaint, said: «There is no question of BOAC infringing the legal minimum hours of rest».

But at the Department's suggestion, BOAC has altered three of the schedules complained of by the pilots. The Department is considering five others and will make a decision soon.

From the «Financial Times» 28th October, 1971

Heathrow air traffic controllers have set a new record in the number of flights handled from one runway — 59 in an hour.

Aus dem «Tages-Anzeiger» vom 17. November 1970

Auch der Chef ist nur «Mitspieler»

Die motorische Kraft einer Unternehmung liegt zum grössten Teil im Kollektiv der Führungsgruppe, wiewohl die Zündung vom jeweiligen Hauptverantwortlichen als Einzelperson ausgehen mag. Im Führungsbereich ist somit die geistige und fachliche Beschaffenheit der Gruppe ebenso entscheidend wie in der Technik die Tragkraft. Der Übergang von der autoritären zur kollegialen Führung — von der Technik moderner Unternehmungsführung her ebenso forciert wie von den soziologischen Umwälzungen —, vom harten Befehl zur inspirierten Teamarbeit wirft ganz neue Schlaglichter auf das an sich uralte Problem der Ablösung in der unternehmerischen Verantwortung. Der Chef ist mehr denn je Teil des Ganzen, nicht Spielleiter, sondern führender Mitspieler. Es kommt nicht von ungefähr, dass Heinrich Oswald nicht nur auf Beispiele aus der militärischen Führung zurückgreift, sondern auch auf die Situation des Captains im Cockpit des Verkehrsflugzeuges, dessen Kommandofunktion ganz in die Teamarbeit integriert ist.

Auszug aus dem Rundschreiben des Kdo. Flugwaffenbrigade 31 Chef Flugsicherung an unsere Militärpiloten

... Piloten, Kommandanten, es ist höchste Zeit, uns der Gefahren bewusst zu werden, die uns durch Routine, manchmal aber auch durch Sorglosigkeit drohen. Helfen Sie alle mit, die Quote der Vorfälle und Unfälle zu senken, indem sich jeder selbst prüft und auf Untergebene durch Überwachung und Belehrung einwirkt.
Flugsicherheit darf in unserer Flugwaffe kein leeres Wort sein!

From the «Economist» 16th October, 1971

The airborne age is no fun for earthbound mortals who have to suffer from the scream of jet engines, the black fumes left behind when an aircraft takes off and the ever-present possibility of a collision overhead. Those who live within earshot of a flight path are now so sensitive that even the whisper of extending a runway or putting up a new control tower is enough to make them join hands with the conservationists who worry about damage to the countryside . . .

. . . Quieter engines are the most obvious solution. But the airlines are vigorously opposed to the (American) federal noise standards which are now under consideration on the ground that it will cost too much to install anti-noise devices on the present aircraft. This week the airlines and the airport authorities won a victory when the Federal Aviation Administration decided to withdraw its controversial proposals for measuring airport noise and to allow the industry to help to rewrite them.

. . . two Concorde prototypes have flown and completed a great deal of test flying, the American supersonic programme has been cancelled and the biggest non-event has been the airlines' steady refusal to firm up any of those options that they took in the faroff, heady days of the mid-1960s. Above all, the great environment movement has been born which, while it was not necessarily anti-aviation at the outset, has tended progressively to identify jets in general and supersonic jets in particular as one of the major polluters of all time.

From the «Sunday Times» 17th October 1971

Whatever the advertisements might tell us, air travel is exhausting. There is plenty of medical evidence to show that it can harm our hearts, disrupt our hormone balance and make us prone to irrational outbursts. . . . Aviation doctors are increasingly disturbed that we are not taking the evidence seriously. An accepted medical formula for working out rest

periods has been in existence for four years . . . devised by the late Dr. Lloyd Buley of I.C.A.O. It takes as much account of the effect of flying through the day or night on our biological clocks as it does of the actual flight duration.*

Dr. George Christie, of Syntex Pharmaceuticals, led Operation Pegasus — an analysis of the effects of travelling from London to Los Angeles and back. While he thinks that Dr. Buley's equation produces good average rest periods, he says that it can take up to **10 days** for the body's clock, as expressed in body temperature, hormone balance and other rhythms, to return to normal. The hormone balance is particularly important, he says, as there is some evidence to connect this with mental functioning. General mental performance may take four to five days to be fully restored. The effect on sleep patterns depends on the age of the traveller — the older you are, the more it disturbs you.

Much of the research in the US into 'Jet-lag' as the effects on the body are known, has been done by the FAA. One of their tests was on passengers travelling from Oklahoma City to Rome (seven time zones) and Manila (ten time zones). All showed marked physical changes in body rhythms. In contrast a check of passengers flying from Washington to Santiago, Chile, (one time zone) showed that body rhythms were only insignificantly affected.

. . . supersonic flight will bring new problems by increasing the time zone disruption . . . Dr. Christie claims 'Man is going far too fast for his own good.'

* Buley formula: $\left. \begin{array}{l} \frac{1}{2} \text{ flying time} + \\ \text{Time zones in excess of 4} + \\ \text{Departure coefficient} + \\ \text{Arrival coefficient} \end{array} \right\} = \text{Rest Period in } \frac{1}{10}\text{ths of a day.}$

| Coefficients: | Local Time | DC | AC |
|---------------|------------|----|----|
| | 08 — 12 | 0 | 4 |
| | 12 — 18 | 1 | 2 |
| | 18 — 22 | 3 | 0 |
| | 22 — 01 | 4 | 1 |
| | 01 — 08 | 3 | 3 |

No mention is made of sleep; presumably the rest period is **additional** to the normal sleeping period.

There is also no mention of the effects of jet lag on **pilots**. (Editors)



Trotzdem nochmals einen Vers
für die liebe Aeropers:
Möge sich doch jeder fragen:
Muss es sein, in diesen Tagen,
all das, was gen Ende Jahr
symptomatisch offenbar,
psychologisch untermauert,
physisch jedoch zäh erdauert,
selbstwerthebend, maskulin,
substantiell zwar feminin,
rein symbolisch zukunftssträchtig,
als Materie übermächtig,
wilde Freiheit demonstrierend,
Körperkräfte sublimierend,
mutig setzend den Akzent,
der das Clichéhafte sprengt,
ungestüm — bar jeder Norm;
passt dies noch zur Uniform,
was markante Jet-Piloten
uns betreffend Haartracht boten?

Zu den bevorstehenden Festtagen und zum neuen Jahr wünscht den verehrten Rundschau-Lesern und im besonderen unsern kranken Kameraden von Herzen alles Gute

Die Redaktion



Nous souhaitons à nos lecteurs et en particulier à nos collègues malades un joyeux Noël et une heureuse nouvelle Année.

Les Redacteurs



We would like to take this opportunity of wishing 'Rundschau' readers — wherever they may be — a Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year.

The Editors



Wy wensen de lezers van de Rundschau een vrolyk Kerstfeest en een gelukkig Nieuw Jaar.

De Redactie



Alla Rundschau läsare önskas God Jul och Gott Nytt Åar med en speciell hälsning till våra Sjuka vänner.

Redaktionen

Das Herz

Es kam ein Herz an einem Jahrestage
vor seinen Herrn, zu weinen diese Klage:
«So muss ich Jahr für Jahr denn mehr verarmen!
Kein Gruss, kein Brieflein heute zum Erwärmen!
Ich brauch' ein Tröpflein Lieb', ein Söhnchen Huld.
Ist mein der Fehler, ist's der andern Schuld?
Hab' jede Güte doch mit Dank erfasst
und auf die Dauer niemand je gehasst.
Noch ist kein Trauriger zu mir gekommen,
der nicht ein freundlich Wort von mir vernommen.
Wer weis es besser, wie man Gift vergibt?
Wer hat in Strömen so wie ich geliebt?
Doch dieses eben schmeckt so grausam schnöde:
da, so ich liebte, grinst die leerste Öde!»

An seinem Schreibtisch waltete der Herr,
schaute nicht auf und sprach von ungefähr:
«Ein jeder wandle einfach seine Bahn.
Ob öd', ob schnöde, ei, was geht's dich an?
Was tut das Feuer in der Not? Es sprüht.
Was tut der Baum, den man vergisst? Er blüht.
Drum übe jeder, wie er immer tut.
Wasch deine Augen, schweig und bleibe gut.»

Carl Spitteler

Organisation des Vorstandes

| | | |
|-------------------------|-------------|----------|
| Präsident: | H. Hürzeler | Fach 17 |
| Vizepräsidenten: | T. Patch | Fach 226 |
| | P. Rellstab | Fach 116 |

| Ressort | Verantwortlicher | Stellvertreter |
|---|------------------|-------------------------|
| Administration und Dokumentation | E. Heusser | Fach 362 Sekretariat |
| Ausländerfragen | O. Kristiansen | Fach 1375 |
| Dachverband | P. Rellstab | Fach 116 |
| Einsatz-, Displacement- und Hotelfragen | P. Rellstab | Fach 116 |
| EUROPILOTE | J. Sterndale | Fach 322 |
| Finanzen | P. Bircher | Fach 274 |
| Flight Safety und Technical Information | D. Staal | Fach 1430 |
| IFALPA | J. Sterndale | Fach 322 |
| Information und Presse | E. Heusser | Fach 362 |
| Navigatoren | M. Bethge | Fach 1828 |
| Salärfragen | K. Rutishauser | Fach 159 |
| Schulfragen und Seniority | D. Baumeister | Fach 128 |
| Security | R. Schumacher | Fach 339 |
| Versicherungen | K. Rutishauser | Fach 159 |
| | | D. Staal |
| | | H. Hürzeler |
| | | P. Bircher |
| | | O. Kristiansen |
| | | R. Schumacher |
| | | Fach 1430 |
| | | Fach 1828 |
| | | Fach 17 |
| | | Fach 274 |
| | | Fach 1375 |
| | | Fach 339 |
| | | Fach 226 |
| | | Fach 339 |
| | | Fach 1857 |
| | | Fach 128 |
| | | Fach 116 |
| | | Fach 362 |
| | | Fach 128 |

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: W. Pink (Typen-Chef), H. Maurer
 DC-9: 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. Ritz,
 D. Staal, W. Busenhardt

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-Stiftungsratsmitglieder

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. Staal

Romands

J.-P. Auberson, R. Meier, D. Moreillon

Planungs-Kommission Luftfahrt VHS, Luzern

R. Schilliger

IANC-Vertreter

V. Ramchandani

Zollfragen

K. Schmidli

Kontrollstelle

O. Grunder, H. Dietschi

OASF-Kommission

Präsident: E. Hedlund
 L. Idle, S. van Scherpenzeel
 Sekretär: M. Cross

Stimmzähler

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

Rundschau-Redaktion

M. Cross, R. Schumacher, Dr. W. Huber



