



6/72

November/Dezember 1972

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 — Sommaires	Seite/Page
Dear Readers	3
Liebe Mitglieder	5
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	10
EK-Notes	14
Security	20
Man sollte . . .	22
Crew-Globetrotter	23
Es ist nicht alles Gold was glänzt	24
Der Daumen des lieben Gottes	26
Private Volksschule im Kanton Zürich	28
Eine unwahre Geschichte	30
Wussten Sie's schon?	32
Technically speaking	33
Yoga — wer macht mit?	34
Der Leser als Reporter	36
Flight Safety — Accident prevention (Part I)	37
From other publications	39
Zum Jahreswechsel	47

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 6. Januar 1973

Redaktion:

M. Cross
R. Schumacher
Dr. W. Huber

Versand:

Sekr. Aeropers
Postfach 83
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/814 15 15

Druck:

Wettlin & Co.
Buchdruck
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 01 44 47 44

AEG

Der stärkste Schlagbohrer der Welt mit Electronic: Der neue SB 2E-600



600-Watt-Motor und ausgereifte
Electronic sorgen für konstante Kraft
in allen Drehzahlbereichen.
Bei uns können Sie den neuen Schlag-
bohrer kritisch testen.

A. Byland & Co

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 01 23 88 42

**Gut
beschützt
mit**

FORTUNA  LEBEN

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Freigutstrasse 12, 8027 Zürich
Telefon (01) 36 50 30



Dear Readers

Christmas is the time of year when by tradition we count our blessings and try to forget about the green slips in the New Year's post. As Swissair pilots we have plenty of counting to do, because membership of one of the world's top airlines is quite a privilege in itself. Count firstly our management, who, at a time when many airline managements are losing their shirts — and even their underwear — on overoptimistic assessments of their ability to fill the Jumbos, have applied Swiss conservatism and financial expertise to finding the middle road where lie the higher seat load factors and increased profits. Count the imaginative advertising and effective sales, and — despite overwork — the attentive cabin service, which together persuade passengers to continue to offer us their custom. Count the employment stability which enables us to work at our profession without having to worry about moving house at short notice. Count the financial stability which provides new equipment to fly and gets rid of the old. Count good maintenance, which allows us to fly without jumping at every flicker of the instruments. Count the good working atmosphere among the crews, which is observed and remarked upon both inside and outside the company. Count the hardness of the currency in contrast to that of less well-managed countries. Count the kilometres to the ski runs in Europe's finest scenery. Lost count? It's not a difficult thing to do!

Could all these blessings fade away? One would hardly think so, and yet there is that little black cloud on the horizon, as yet no larger than a cash register; the Economy Campaign. A major management concern is to keep the Goldvrenelis rolling into the pockets of the shareholders, and while one way of doing this is to ensure that sufficient money comes into the company, another is to ensure that the minimum goes out. By crediting the personal accounts of managers with a percentage of their budget savings, Swissair has found a powerful incentive to cost cutting, so effective, in fact, that pilot humourists are saying that the operating principles have been changed to Economy, Economy, Economy, and Economy.

Economy campaigns which serve a clear and limited purpose and fulfil an operational need are a useful management tool, but as with the engi-

neering variety, a tool misapplied and overstressed can cause extensive damage to the machinery. One does not have to obtain a degree in Accountancy to be able to find a cheaper way of doing things; anyone who is prepared to sacrifice quality, lower his standards, and turn a blind eye to the future, can save money in the short term.

Economy campaigns are always represented as a means to make the airline more efficient, but what **really** makes for airline efficiency? Certainly not accounting on its own; it is rather, good organisation and a determination to get the priorities right; putting people in key positions who really know what they are doing; good leadership at all levels; development of mutual confidence and respect between all categories of personnel; good morale, and the rewarding of achievement by the granting of privileges.

When Aeropers was presented with the new, cheaper, poorer quality, non 'Swissair Blue', non-tailored uniform, unbelievably stripped of the 'wings' — the outward sign of the pilot's professional status — a question mark was immediately placed against every one of the efficiency precepts.

It is self-evident that a watch with a damaged mainspring is an unsatisfactory and unreliable watch, and an economy campaign which damages the morale of key personnel is equally unsatisfactory, as it damages the mainstrng of the company.

When cost-cutters get to work, especially if they have a vested financial interest in the outcome, the victims are likely to be quality and standards. The issue in the current campaign is not the survival of the company, vital though that may be; it is the continuance of the well-earned Swiss reputation for quality and insistence upon the best.

In our uniforms, in our personal bearing, in our standard of cabin service, in the way we fly our aircraft, in our general attitude to our passengers, we as Swissair aircrew are an essential link in the maintenance of that reputation. It is its continuance, undiminished, that we wish all our readers for the New Year.

MSC

The best thing you
can bring back From
your travels is
a whole skin

Persian proverb

Liebe Mitglieder

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 19. September und 13. Oktober 1972 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Mogens Carlsson
Copi DC-9



Peter Jäggi
Copi DC-9



Arnold Pasternak
PiC DC-8



Horst Robitzkat
Copi DC-9



Beat von Tobel
Copi DC-9

Heute ist mein letzter Ferientag; eine für die Aeropers zwar wenig erschütternde Mitteilung. Sie soll aber als Erklärung dafür dienen, dass ich Sie, liebe Mitglieder und Rundschauleser, in diesem Artikel ausnahmsweise **nicht** über die aktuellen Aeropers-Geschehnisse orientieren kann. Ich bin nämlich weg gewesen, zuerst über zwei Wochen an den Kaisermanövern und kurz darauf besagte drei Ferienwochen. Umso höher stapelt sich nun der Berg der unerledigten Dinge auf meinem Schreibtisch!

Dies will nun aber nicht heissen, dass die Aeropers während der letzten sieben Wochen deswegen paralysiert gewesen wäre, im Gegenteil, es sind zahlreiche Eisen im Feuer und die Aeropers-Aktien steigen! Es ist schön, wenn man sich als Verantwortlicher für eine so lange Periode unbesorgt weggeben kann und weiss, dass der Karren trotzdem läuft.

Diese erfreuliche Tatsache stellt meinen Stellvertretern und Mitarbeitern ein gutes Zeugnis aus; sie beweist ferner auch, dass niemand unersetzlich ist. Und falls es trotzdem zu einigen organisatorischen Unzulänglichkeiten gekommen sein sollte, so möge man unsern Amateurbetrieb wohlwollend entschuldigen oder aber dann nach altbewährten klassenkämpferischem Muster den nächsten Wahltag zum Zahltag erheben!

Es tut gut, sich ferienhalber wieder einmal von den alltäglichen Problemen und Aufgaben lösen zu können um festzustellen, dass es zum Beispiel noch Berge, andere Länder (und nicht nur Flugplätze), Bücher und — last but not least — auch die eigene Familie noch gibt.

Doch habe ich die Rechnung leider ohne den Wirt gemacht, nämlich ohne meinen Körper, der mich am ersten Ferientag mit Fieber schüttelte. Da Krankheiten, wie heute jedes Kind weiss, seelischen Ursprungs sind, liegt der Schluss nahe, dass ich für Ferien gänzlich ungeeignet bin, obschon ich vor bald 20 Jahren kurze Zeit Lehrer war.

Wie dem auch sei: aus jener Zeit ist mir jedenfalls kürzlich ein Erziehungsgrundsatz in den Sinn gekommen, der zwar heute nicht mehr Mode, aber trotzdem noch gültig ist. Er lautet: **Gewährenlassen heisst Mitschuldigwerden.**

Diese These gilt nicht nur bei der Kindererziehung, sondern überall. Wer zulässt, dass die geltende Rechtsordnung mit Füssen getreten wird, ist mitverantwortlich für das entstehende Chaos. Wer es in seinem Verantwortungsbereich zulässt, dass man sich elegant über verbindliche Vorschriften hinwegsetzt, sei es aus Bequemlichkeit oder aus egoistischen Motiven, der erfüllt seine Pflicht nicht richtig. Wer um des Friedens willen schweigt, wenn Unrecht geschieht, macht sich mitschuldig.

Ich verzichte bewusst darauf, entsprechende Beispiele aus unserm fliegerischen Alltag oder aus dem Aeropersbereich aufzuzählen; es gibt aber — leider — ihrer etliche. In den Bergen kann ein anfänglich

harmloses Bächlein zu einem reissenden Wildbach werden, wenn man der Erosion freien Lauf lässt. Die sich heute überall immer mehr abzeichnende Erosion der Arbeits- und Geschäftsmoral muss unter allen Umständen verhindert werden, wenigstens in unsern persönlichen Verantwortungsbereichen.

Die Fliegerei erträgt keine Halbheiten: entweder stimmt das Loadsheet oder es ist falsch. Entweder werden die erforderlichen Kontrollen seriös durchgeführt, oder die Sicherheit ist gefährdet. Kein Captain lässt seinen Copiloten grosszügig gewähren, wenn dieser die Approachspeed unter VA-5 fallen lässt. Viele sind jedoch erstaunlich rasch bereit, die Diskussion um eine nicht geklärte Differenz in der Passagieranzahl mit einer sogenannten Last-minute-change-Korrektur gütlich zu regeln, nur um weitem unpopulären Kontrollmassnahmen und allfällig roten Köpfen aus dem Wege zu gehen. Meine lieben Kameraden: wir dürfen nicht zulassen, dass in unserm Bereich gewurstelt wird, denn wir tragen eine zu grosse Verantwortung und — Gewährenlassen heisst Mitschuldigwerden!

Aus ebendiesem Grunde ist die Aeropers in letzter Zeit nicht immer ein angenehmer Verhandlungspartner gewesen, und nicht etwa aus Prestige Gründen. Wir haben in letzter Zeit eine erfreuliche Anzahl von Vorschlägen ausgearbeitet und lanciert, nicht um Unruhe zu stiften oder um uns wichtig zu machen, sondern um dem Gesamtinteresse zu dienen. Entscheidend ist dabei immer die Absicht, die hinter einem Vorschlag steckt: ist sie positiv, so wird die Tat gute Früchte tragen; ist sie jedoch tendenziös, so entwickelt sich die Geschichte zum Bumerang. In dieser Beziehung hat der Aeropers-Vorstand ein gutes Gewissen, er wird auch im kommenden Jahre seine positive Grundeinstellung behalten, wohl wissend, dass dies der einzig richtige Weg ist. Er wird aber überall dort die Auseinandersetzung nicht scheuen, wo er mit dem oben zitierten Leitsatz in Konflikt gerät. Dies ist weder eine Weihnachtsdrohung noch ein Neujahrswunsch.

Womit ich bei den guten Wünschen für wirklich frohe Festtage angelangt bin. Unserer lieben Aeropers wünsche ich wiederum ein erfolgreiches Jahr, meinen Mitarbeitern weiterhin Idealismus und Ausdauer und dass der grosse Mitgliederkreis auch im 1973 so positiv mitmachen und sich so geschlossen hinter seinen Vorstand stellen möge wie in den vergangenen zwei Jahren. Jedem Einzelnen von uns wünsche ich ferner die Fähigkeit, sich am Erreichten auch freuen zu können und nicht nur just das zu sehen, was einstweilen noch zu wünschen übrig lässt.

Unserer lieben Swissair wünsche ich im neuen Jahr keinen «Horizon-failure», weder im noch auf dem Geschäftsbericht. Ich wünsche vielmehr uns allen, d. h. jedem einzelnen Swissair-Mitarbeiter die Kraft, mit der Erosion in seinem Bereich fertigzuwerden. Möge es unserm Manage-

ment gelingen, aus dem 13 000-köpfigen Heer wieder ein Team zu formen, indem es nicht nur alle motiviert, sondern auch **alle** mitbeteiligt.

Entschuldigen Sie bitte, wenn ich mit einem — in meinen Augen zentralen — Anliegen schliesse, welches ich bereits vor einiger Zeit formuliert habe: Die Swissair ist ein Dienstleistungsbetrieb, ein Betrieb also, bei dem Menschen ihren Mitmenschen einen Dienst leisten, wenn auch nicht unbedingt gratis. Dieser Dienst am Nächsten ist jedoch die Ursache und der Geschäftserfolg erst die Wirkung unseres Tuns. Egoismus, Härte, extremes Profitdenken oder eine Lago-mio-Einstellung gehören nicht in einen guten Dienstleistungsbetrieb.

Mit den besten Festtagswünschen grüsst Sie herzlich
Ihr Hano Hürzeler



«Horsair» — ein Bastard, frisch dem Nationalrat entsprungen.



Einzel-Unfall	Hausrat	Auto-Haftpflicht
Kinder-Unfall	Feuer	Auto-Vollkasko
Familien-Unfall	Diebstahl	Auto-Teilkasko
Kollektiv-Unfall	Wasser	Auto-Insassen
Kranken-Taggeld	Glas	Motorrad
Kranken-Heil'kosten	Betriebsunterbruch	Boot
Privat-Haftpflicht	Maschinen	Reisegepäck
Betriebs-Haftpflicht	Bauwesen	Transport
Schmuck	Baugarantie	Skibruch

Fachmännische und individuelle Beratung durch:

Hauptagentur J. Kurer

Stadthaus 8302 Kloten Telefon 01/84 47 77

Ressort-Informationen

Kommentar zur Einsatzliste Oktober 1972

1. Flugprogramm

1.1. Swissair

Das seit dem 15. September geplante Rotationspaarung für B-747 (12 Einnächter und 1 Zweinächter) wurde bis nach Beendigung der Herbstmanöver, d. h. bis zirka Mitte Oktober, beibehalten.

Bedingt durch die Pistensperre in Athen während der Periode vom 1. bis 20. Oktober (von 2300-0400 z) wurden die Flüge SR 301 und 307 über Nicosia umgeleitet und die Flüge SR 303 und 305 verspätet. Es resultierte daraus eine teilweise Verlegung des Slings von Athen nach Nicosia.

Nach wie vor war ein umfangreiches Sonderflugprogramm, hauptsächlich auf CV-990 (Tel Aviv) und DC-9 zu bewältigen.

1.2. Balair

Auch das Balair-Programm wurde von der Pistensperre in Athen tangiert. Der Flug BB 621 musste am 7., 14. und 21. Oktober nachverlegt werden, was einen crew change in Athen erforderlich machte.

Die Kettencharter-Programme, die im Verlaufe des Monats auslaufen sollten, wurden teilweise etwas verlängert. Dies betraf sowohl mit SR- als auch mit BB-Maschinen geplante Kurse.

Zusätzlich wurden auch ein Flug ZRH - LAD - YNB, sowie ein Flug nach Rio geplant. Letzterer konnte in die SR-Rotationen integriert werden.

Nach wie vor mussten die Cockpitbesetzungen von SR und BB getrennt geplant werden, wobei auf BB-Flugzeugen soweit wie möglich BB-Besetzungen eingesetzt wurden.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.10.1972 betrug der Bestand insgesamt **679** Piloten.

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: keine

Austritt: Herr R. Heer (DC-9 SC) per 30.9.1972

2.1.3. Ausbildung

Am 1.10.1972 befanden sich 35 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10	7 PiC-Anwärter (exkl. Instr.-kurs)
DC-8	8 PiC- und 5 Copianwärter
DC-9	15 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.10.1972 betrug der Bestand insgesamt 42 Navigatoren.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste November 1972

1. Flugprogramm

1.1. Swissair

Der Übergang vom Sommer- auf das Winterflugprogramm ging ohne Schwierigkeiten vonstatten. Bezüglich der Änderungen im Flugprogramm sei auf die entsprechenden Publikationen verwiesen.

Zusätzlich zum vorgesehenen Programm wurde zweimal pro Woche ein Flug ZRH - GOA - ZRH (SR 636/637) durchgeführt. Eine weitere Korrektur betraf SR 472/473, der von Freitag auf Samstag verschoben wurde. Wegen der Verweigerung der Überflugsrechte durch Syrien, resultierten um 20 Minuten längere Blockzeiten für ATH - BOM.

Anfangs November waren zwei Sonderflüge ZRH - ROB - ADD - YED - ZRH und HCC - ADD - NBO - ROB - ACC vorgesehen. Aufgrund der angespannten Lage bei den DC-8 PiC im Zusammenhang mit den aufwendigen BB-Flügen, wurden diese beiden Flüge auf CV-990 geplant.

1.2. Balair

Nebst dem ursprünglich vorgesehenen Programm wurde ein wöchentlicher Flug ZRH - FRA - BGR - ACA und zurück auf DC-8 geplant. Dieser Flug verursachte hinsichtlich Personalverfügbarkeit und rotationstechnischer Lösung einige Schwierigkeiten.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.11.1972 betrug der Bestand insgesamt **686** Piloten.

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: 8 Piloten ex SLS II/71 per 1.11.1972

Austritt: Herr E. Schefer (PiC DC-8) infolge Pensionierung per 31.10.72

2.1.3. Ausbildung

Am 1.11.1972 befanden sich 75 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10	21 PiC- und 8 Copianwärter
DC-8	10 PiC- und 5 Copianwärter
DC-9	9 PiC- und 22 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.11.1972 betrug der Bestand insgesamt 41 Navigatoren.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Austritt: Herr C. Sessoms per 31.10.1972

2.2.3. Ausbildung

Keine

Aeropers-Stamm

Die nächsten Aeropers-Stammabende im Restaurant Frohsinn in Kloten werden am 9. Januar und am 13. Februar 1973 stattfinden. Wir hoffen im neuen Jahr auf eine noch regere Teilnahme auch der älteren Semester.

LA SUISSE Unfall-Zusatzversicherung

Wir ersuchen alle Mitglieder, die bereits jetzt oder ab 1. Januar 1973 dieser Versicherung angehören, einen allfälligen Unfall umgehend dem Sekretariat zu melden. Dieses wird dann dem Verunfallten die notwendigen Schadenformulare zustellen. Besten Dank!

Neues Mitgliederverzeichnis

Das Sekretariat ist im Begriffe, ein neues Mitgliederverzeichnis zu erstellen. Diejenigen Mitglieder, welche wünschen, ein solches zugestellt zu erhalten, werden gebeten, beim Sekretariat schriftlich oder telefonisch ein Exemplar anzufordern.

Sekretariat

Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass das Sekretariat der Aeropers traditionsgemäss vom 23.12.1972 bis und mit 2.1.1973 geschlossen bleibt. Das Sekretariat wünscht allen Mitgliedern und ihren Angehörigen frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. W. Huber

Hi-Fi Stereo

TANDBERG

MONARCH

FISHER

WEGA

NIKKO 

McINTOSH

LAFAYETTE

28%

Swissair
Staff-Rabatt vermittelt Ihnen

Rabatt
Shop

TONI HAGNAUER Schaffhauserstrasse 520, Zürich-Seebach

Telefon 01-48 70 06

Privat: Wagenburg, 8607 Seegräben Telefon 01-77 18 91

Öffnungszeiten: Di.-Fr. 10 00 - 12 15 Samstag 09 00 - 12 15
13 30 - 18 30 13 30 - 16 00

Montag geschlossen

20% + 3% Staff Rabatt auf

KENWOOD

PIONEER

DUAL

PHILCO

UHER

FÉRGUSON

EK-Notes

We are happy to lead into these notes with a word of praise once again for our Crew Planners, who, despite the demands of the 'Kaisermaneuver' were able to distribute the October production so evenly that only one DC 9 captain and copilot received more than 70 block hours. This seems to suggest that when planners are given proper crew allocations they are able to produce good results, even if under pressure.

The company's Winter schedule presentation followed the usual pattern — much paper but little real information. Rotations are only a part of the picture and in themselves do not give a clear indication of the conditions in a sector. As the really important information is not yet given to Aeropers, we have to work it out for ourselves. To this end we examined the DC 9 rotations, taking apart the OFNR publication and rebuilding it, this time in a logical manner; the result is illustrated.

The charts show the entire flying programme for the DC 9 for a single week; this programme is repeated 21 times to complete the season's production. There are 86 regular and 10 irregular rotations; the charts show these in terms of 'crew days' which are represented by the white spaces; the black spaces have no significance. Night flying is represented by black circles (duplicated under the eyes the morning after!) and the nightstops by black spots, which of course are singularly appropriate for those spent at the Geneva Crew House.

By totalling the white spaces we can find the number of crews required to fly the programme each day, and also the number of crew days required per week; multiplying this total by 21, we have the seasonal requirement in terms of crew days:

Crew Requirement — DC 9 — Winter 1972

	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Tot.
Crew Days per week:	51	53	53	54	55	55	52	373
Crew Days per season:	(373 x 21 + 340 irregular)							8173

A similar breakdown of the nightstop requirement is possible:

Nightstops — DC 9 — Winter 1972

Nightstops per week:	20	20	19	20	21..	21	21	142
Nightstops per season:	(142 x 21 + 12 irregular)							2994
Nightstops per season in GVA:								1539

This method of setting out the rotation plan has the advantage that the entire operation can be seen at a glance. It also gives the correct number of rotations — the company's figures are set in the left hand column. It shows that 5 crewmembers on 2994 overnights per season represent 14,970 individual nightstop allowance payments — and indicates the potential waste of company money involved in nightstops which are not operationally necessary. It suggests a similar waste when Geneva-based pilots are brought to Zurich to fly, while Zurich crews are sent to Geneva for several days.

The EK's private chart is extended to show the Flight Time, Duty Time and Productivity Ratio for each rotation, each week, and the entire season. By setting the appropriate displacement payment against the rotation numbers we can find the total displacement payments; the use of some such coding could markedly reduce the paperwork at present required to claim these expenses.

It seems rather strange that we in the EK can find these answers using a pencil and a piece of paper, while Swissair is investing a small fortune in a computer exercise presumably to find out the same things. Of course, the computer operation is designed to allocate the rotations too, but a chart similar to ours could be placed on the Crew Control wall and pilots could write their names in the blank spaces to arrange their programme for the entire season! — which some, at least, find an attractive proposition.*

Having established the **Production Requirement** in terms of crew days, we must determine the number of **Crew Days Available** to meet it. The ratio of these two figures, after crew/aircraft ratio, is the one which decides whether our monthly programmes will be orderly and white, or disorderly and pink. On the DC 9 it is the availability of captains which is limiting:

Crew Day Availability — DC 9 Captains — Winter 1972

Pilot establishment:	146 + 12 operations	=	158
	50% production for ops. Capts.:		152
Crew Day Potential:	152 x 7 x 21	=	22,344
1971 Values	Less:		
	Mandatory Free Days:	(4x9) + (1x8)x158	= 6952
	Vacation:	158 x 14	= 2212
	Simulator/Courses:	158 x 9.5	= 1501
	Military Service:	158 x 6.5	= 1027
		11,692	— 11,692
Maximum Crew Day Availability			10,652

(cont'd on p. 18)

Swissair DC9 Production Programme, Winter 1972

		MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
1	1	HEL	HEL					
	2							
	3							
	4							
	5							
	6							
	7	HEL						
2	8							
	9							
	10							
	11							
	12							
	13							
	14							
3	15	FCO						
	16		FCO					
	17							
	18							
	19							
	20	MAN						
	21							
4	22							
	23							
	24	BSL						
	25							
	26							
5	27							
6	28							
7	29							
	30							
	31	DAY						
	32							
	33							
8	34							
9	35							
10	36							
	37							
	38							
	39	BSL						
	40							
11	41							
	42							
	43							
	44							
	45							
	46							
	47	CPH						
	48							
12	49							
	50							
	51							
	52							

		MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
17	53	OTF ●						
18	54		BUS ●					
19	55			OTF ●				
20	56							
21	57		CAN ●					
22	58							
23	59							
24	60					CAN ●		
25	61					CAN ●		
26	62							BUS ●
27	63							AGP ●
28	64							
29	65							
30	66							
31	67		●					
	68			●				
	69				●			
	70					●		
	71		●				●	
32	72					●	BFL ●	
	73							BFL ●
33	74						●	
34	75							
	76							
35	77							
36	78	Svs ●						
	79				Svs ●			
DC 9 33 F	50	80						
	51	81						
	52	82						
	53	83						
	54	84	●	●				
	55	85			●	●		
	56	86					●	●

3 WKS	40	87						
15 WKS	41	88						
15 WKS	42	89						
18 WKS	?	90						
4 WKS	?	91						
LEIPZIG	?	92						
25 days + 12 Aug	?	93						
CV 9	37	94						
	38	95			MSB ●			
	6 WKS	39	96					●

MSC

D' DAYS	51	53	53	54	55	55	52
N'STOP	21	20	20	19	20	21	21
IRREG'R	4	7	5	5	7	8	4

This maximum availability is the limiting factor for production, as Free days, Vacation and Military Service cannot be reduced or altered without affecting the Summer programme.

The faster among us will have subtracted 8173 from 10.652 and arrived at a total of 2479 unallocated crew days. Some may even have booked their ski holiday, but wait! — these crew days have to cover Reserve, Sickness, Charter flights, Deadheading outside rotations, and extra duties resulting from fog conditions.

So far we have used easily verified figures, but in discussing Reserves we enter the realm of conjecture. Having entered it, we observe that any efficient crew control organisation has records of reserves planned and used, sickness rates adjusted for the month and season, and the incidence of charter flying. The reserve requirement should therefore be known with reasonable accuracy, but is it? Based on the operations at the beginning of November (fog has a habit of appearing during Winter!) the allocation of 7 Reserves to the DC 9 would appear to be inadequate; a figure of 11 — 0.5 Reserve/Aircraft ratio — seems more realistic. This leads us to the following figures:

Crew Day allocation for Reserves — DC 9 Captains

Swissair OF:	7 x 7 x 21	=	1029
EK recommendation:	11 x 7 x 21	=	1617

Crew Days unallocated:

7 Reserves:	2479 — 1029	=	1450
11 Reserves:	2479 — 1617	=	862

These figures show that approximately one week per pilot per season is available for additional production, or one day per pilot every three weeks. This may be just sufficient to carry the pilots through the season without disturbance to the planned schedules, though it will be interesting to see whether this is the case in practice. They also show that Phase I of the Aeropers Crew Control Improvement programme has been successful, as correct Crew/Aircraft ratios have led to a correct balance in the DC 9 operation.

Phase II of the Aeropers programme was the presentation of the new Flight Duty Regulation concept to the company over a year ago. Present indications are that OF is unwilling to accept the concept as in their opinion it might cost more money than at present, so this would be an inopportune time to ask the cost of the computer operation! One of the innovations in the Aeropers FDR concept was the splitting of the Res-

erve duty into two categories, **Day Reserve** for unexpected changes, and **General Reserve** for pre-advised changes. General Reserves not given duty allocations by the previous evening would have the Reserve day free. The advantages of the system to the crews are obvious, and for the company there would be a better and more flexible operation at no increase in cost.

Readers will no doubt echo our congratulations to Capt. Frei for his introduction of the 'Longterm Reserve' to the DC 9 operation on the lines of the Aeropers recommendations. While the initial allocation of 7 Reserves we feel to be insufficient, (leading to the abuse of the system through nervous controllers handing Longterm reserves 'Res 6' instead of free days,) this development in conjunction with balanced crew ratios is rapidly making the DC 9 one of Swissair's best operations. Stand up, the pilot who mentioned the Crew House!

With the arrival of the skiing season let us finally note that every pilot who wins a crutch at the finishing line materially reduces the number of potential extra production days and increases the production load on the rest of us, so Safety First and a Happy New Year!

Rellstab
MSC

* Aus dem 'Aeropers Blitzableiter':

1.9.72. Warum gibt es nicht die Möglichkeit, sich einen 'light' oder 'heavy' Monatseinsatz zu wünschen? So, wie es z. Zt. gehandhabt wird, erhält man einen Einsatz mit vielen Frei-Tagen, wenn man sie eventuell nicht gebraucht und umgekehrt. Der Monatseinsatz könnte durch eine solche Möglichkeit den persönlichen Bedürfnissen besser angepasst werden!


Security

Unsere CV-990 Besatzungen werden bei Erscheinen dieser Rubrik schon längst festgestellt haben, dass seit Anfang November 1972 in Istanbul ein leicht modifiziertes System bezüglich Security in Kraft ist. Diese Anpassung an die besonderen lokalen Verhältnisse bildete Gegenstand eines mehrtägigen sog. Security-Survey. Daran beteiligten sich der OPS Manager in Athen, Herr Zuber, ferner der Stationsleiter von Istanbul, Herr Risch mit seinem Stellvertreter Herr Dik'er, sowie Herr Unholz von OY und der Schreibende als Delegierter der Aeropers.

Nach verschiedenen Besprechungen mit den zuständigen Behörden und nach gründlicher Evaluation — immerhin etwas weniger aufwendig als für den Corsair — aller ins Gewicht fallenden Faktoren konnte nach Ansicht der Beteiligten eine Lösung gefunden werden, welche bestimmt den Anforderungen gerecht wird.

Es hat sich dabei wieder einmal mehr gezeigt, dass durch unsere direkte Mitarbeit bei der Lösung unbefriedigender Zustände Zeit gewonnen und das Verhältnis Station / Crew — wo nötig — verbessert werden kann. Ich möchte indessen alle Besatzungen mit Transit Istanbul bitten, das Ganze immer wieder einer recht kritischen Prüfung zu unterziehen, da die **Qualität** der ausgeführten Kontrollen durch ein noch so gut eingerichtetes System allein noch nicht gewährleistet ist.

R. Schumacher



Erwarte nicht von Fremden,
dass sie das für dich tun,
was du selbst tun kannst.

Ennins

Haben Sie,
Ihre Verwandten oder Bekannten

Wohnungs-Probleme?

Vielleicht können wir Ihnen bei deren Lösung behilflich sein.
Die Allgemeine Pensionskasse der Swissair erstellt
in **Widen-Mutschellen** auf der Sonnen-Terrasse die Gesamt-
überbauung «Schachenfeld».

Es entstehen grossflächige Wohnungen (De Luxe oder Standard-Typ).
Der Ausbau wird dementsprechend ausgeführt: Spannteppiche in allen
Räumen, Geschirrspüler, Doppel-Lavabo und sep. WC-Anlagen, teil-
weise Duschen, zusätzliche Abstellräume, grosse Balkone, Kehr-
abwurfssystem usw.

Bezugstermine wie folgt:

ab 1. April 1973

4 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Wohnungen (Nutzfläche 139,9 m ²)	ab Fr. 880.—
5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Wohnungen (Nutzfläche 172,5 m ²)	ab Fr. 1010.—
5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Attika-Wohnung (Nutzfläche 217,9 m ²)	Fr. 1520.—

ab 1. Mai 1973

3 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Wohnungen (Nutzfläche 121 m ²)	ab Fr. 775.—
4 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Wohnungen (Nutzfläche 153,8 m ²)	ab Fr. 925.—
4 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Attika-Wohnung (Nutzfläche 220,8 m ²)	Fr. 1400.—

(Die Mietzinse verstehen sich exkl. Nebenkosten.)

Sollten Sie sich für eine solche Wohnung ernsthaft interessieren, kön-
nen Sie bei uns die detaillierten Unterlagen verlangen.

Büro für Erstvermietung
Tel. intern 4306
J. Reichlin, QI

Man sollte ...

- unserem Technical Pilot DC-9 und Manager Avionics zu ihrer klaren und vernünftigen Lösung des DC-9 Problems betreffend Autopilot Off Warning, 50 ft Aural Warning, Gyro fail und G/A light herzlich gratulieren.
- diesen Herren auch dafür danken, dass sie sich so erfolgreich einer anders gearteten Philosophie von MDC widersetzt haben.
- hoffen, dass der Idee von MDC, wonach für die Cockpit-Conditionierung speziell auf Capt. Seite ein Orkan mit Windstärke 7 vonnöten sei, ebenso erfolgreich entgegengetreten werden kann.
- Route-, Simulator- und Homebasechecks gleich anschliessend an lange Ferien oder Militärdienst weder planen noch akzeptieren.
- die Aufhebung der Parkplatzgebühr für das fliegende Personal dankend erwähnen. Damit wurde ein altes Aeropers-Postulat endlich verwirklicht.
- die astronomischen Tarife für die Benützung des neuen Parkhauses auf dem Flughafen Zürich an den Pranger stellen.
- glauben, dass der Kanton als Flughafenhalter bei der Teuerungsbekämpfung mit gutem Beispiel vorangehe.
- sich daher rückblickend denn auch nicht wundern, dass eine finanzielle Beteiligung der Aeropers beim Bau dieser Aluminiumwucherstätte nicht erwünscht war.
- der Swissair dafür Anerkennung zollen, dass sie auf Ersuchen des World Wildlife Funds nicht mehr zu jenen Airlines gehört, die Reiseprogramme mit Jagdausflügen propagieren.
- auf den Swissair-Kurzstrecken jedem Pax Lippenpomade und Heftpflaster abgeben, damit er die Verletzungen behandeln kann, die er sich beim Kaffeetrinken aus den wirklich feudalen, scharfkantigen Plasticassen beifügt! (Scharfkantig inzwischen entschärft. Red.)
- nicht, nur um möglichst rasch Erfolg zu haben, mit aller Kraft zuvorderst auf die Zahnpastatube drücken, bis sie hinten platzt.
- von einem erfolgreichen privatwirtschaftlichen Unternehmen heute eigentlich erwarten, dass es alle Mitarbeiter am finanziellen Erfolg teilhaben lässt und nicht nur einem Teil der Belegschaft den 13. Monatslohn ausrichtet und zudem noch das höhere Kader am Gewinn beteiligt.

Crew-Globetrotter

Eine grosse Anzahl von Besatzungen, wenige und auch relativ selten angeflogene Städte mit Night-stop . . . das ist die Situation im Europa-Sektor. Es wird oft vorkommen, dass gewisse Destinationen im Jahr nicht mehr als ein- bis zweimal auf der Einsatzliste stehen. Und auch wenn man öfters hinkommt — warum soll ein jeder seine guten und schlechten Erfahrungen bezüglich Restaurants, Sightseeing, Ausfahrten bzw. Ausflüge usw. neu für sich machen? Oft verliert man viel Zeit bis Abfahrtszeiten, Adressen, Öffnungszeiten eruiert sind und ist völlig im Ungewissen, was das alles kosten soll. Die Idee ist, einen Erfahrungspool auszubauen — eine Art erweiterte 'local instruction'.

Nun, zur praktischen Durchführung: Unternehmen Sie etwas, gehen Sie essen, machen Sie einen Ausflug, finden einen Platz zum schwimmen, gehen Sie ins Theater, finden Sie es gut oder schlecht, berichten Sie davon, so dass alle Ihre Kollegen von Ihren **guten und schlechten** Erfahrungen profitieren können. Ihr Bericht soll absolut informell sein; ich denke es genügt, wenn Sie zum Beispiel im Restaurant mangels anderer verfügbaren Mittel die Papierserviette nehmen und folgende Angaben machen:

Ort, Datum . . .

Ihr Programm (Restaurant, Adresse, Öffnungszeit). Bitte vergessen Sie nicht, Sie sollten hier alles aufschreiben was den Nächsten erlaubt, in Ihren Fussstapfen zu folgen!

Ungefährer Preisaufwand

Ihren Kommentar

Sie können deutsch, französisch oder englisch schreiben; wir müssen es lediglich **lesen können**. Ihren Namen können Sie darunter setzen, oder auch nicht, wie Sie wünschen. Ihren Zettel (es kann auch die Rückseite vom Meteo-Folder sein), heften Sie zum Flugplan mit dem Bostich, oder wenn Sie es erst zuhause schreiben, schicken Sie es bitte an **Box 200** oder werfen es in den Aeropers Briefkasten beim Crew Control.

Die Redaktion — strikter Minimalist! — werde ich übernehmen. Ihre Berichte unter dem Stichwort der Destinationen werden in der Aeropers Rundschau publiziert, ferner in einem Bulletin gesammelt und allen zugänglich gemacht. Diese Aktion möchte ich vorerst auf DC-9 Destinations begrenzen.

Ich freue mich auf Ihre Mitarbeit und hoffe auf lebhaftes Echo.

L. Zsindely

Es ist nicht alles Gold, was glänzt

Auf Jahresende hin werden ... bewährte und erfahrene Hostessen ihren Beruf aufgeben. Nicht etwa aus freien Stücken, sondern force majeure, von wegen dem Faktor Alter. Schon seit einiger Zeit vernahm man via Buschtelefon, dass das ominöse 36. Altersjahr wie in der schweizerischen Armee Ende Feuer im Auszug bedeute; dass unsere Mädchen zu diesem Zeitpunkt ihre schmucke blaue Hostessenuniform für immer auszuziehen hätten. Man muss als standhafter Pilot versuchen, trotz dieses bevorstehenden Massen-Stripteases einen klaren Kopf zu behalten, um folgendes festzustellen: Wir alle werden mit der Zeit älter und — so Gott will — sogar alt. Andererseits steigt heutzutage nicht nur die allgemeine menschliche Lebenserwartung, sondern besonders für das zarte Geschlecht auch die Möglichkeit, dank weiss Gott was allem fast zeitlos zu erblühen. Aber eben nur fast, doch das Fallen der Blütenblätter ist je länger je weniger vom Jahrgang abhängig. Es wäre allerdings nicht nur eine heikle, sondern nachgerade eine peinliche Aufgabe, einer Dame im besten Alter schonend beizubringen, ihr Äusseres entspreche nun nicht mehr dem Hostessenstandard; währenddem sich ihre gleichaltrige Kollegin noch ein paar weitere Jährchen über die Runden rettet. Angesichts dieser Tatsache ist eine fixe Altersgrenze für die Betroffenen zwar hart, jedoch einigermaßen verständlich. Auch wir Männer im Cockpit haben uns dieser Regel zu unterziehen, nur etwas später.

Etwas weniger verständlich ist jedoch das Vorgehen jener Swissair-Dienststelle, die einerseits auf Jahresende hin ... erfahrene Hostessen aus Altersgründen entlässt, gleichzeitig aber mit einem noch nie dagewesenen Aufwand 340 neue Hostessen sucht. Der grafisch erstklassig gestaltete Werbeprospekt gipfelt in der Schlagzeile: «Eine gute Air-Hostess ist uns Gold wert». Jedem Crewmember, das eine Baby-Hostess wirbt, winkt ein Goldvreneli als Belohnung. Diese Aktion richtet sich an alle Besatzungsmitglieder, an jene also, die aus der täglichen Erfahrung wissen, dass nun ausgerechnet die wirklich **guten**, die erfahrenen Hostessen, die der Swissair Gold wert sind, aus Altersgründen zu gehen haben. Sie werden durch junge Kolleginnen ersetzt, die — so hoffen wir — mit der Zeit auch einmal «gut» werden.

Mein lieber Personaldienst des Kabinenpersonals, hast Du nicht gespürt, dass diese sicher gutgemeinte Werbeaktion weh getan hat, und zwar nicht nur den älteren Hostessen? Sie nämlich sind fast allesamt nicht nur sehr gute Hostessen gewesen, sondern Persönlichkeiten, die während x Jahren xtausend Swissair-Passagiere verwöhnt haben und durch ihren Einsatz den legendären Ruf des Swissair-Services aufbauen halfen, der bis vor kurzem unsere beste Reklame war. Ja, **sie** hätten die Goldvreneli verdient, denn sie sind für die Swissair wirklich Gold wert gewesen und haben sich bestens amortisiert.

Nachdem nun aber die Weichen endgültig gestellt sind, möchte ich mich, meine lieben Goldvrenelis, im Namen des Cockpitpersonals von Euch verabschieden und Euch für alles herzlich danken. Es war für uns nicht nur ein Vergnügen, mit Euch zusammenzuarbeiten, sondern auch ein beruhigendes Gefühl zu wissen, dass in der Kabine jemand wirkt, der drauskommt, auf den man sich verlassen kann, komme was da wolle. Wir wissen aber auch, dass Ihr dank Eurer Persönlichkeit, Lebenserfahrung, Menschenkenntnis und last but not least Eurem Charme auch im nächsten Lebensabschnitt Euren Mann, resp. Eure Frau stellen werdet.

In diesem Sinne: Merci villmal und alles Gueti!
Hano Hürzeler



Der Daumen des lieben Gottes

Unter diesem Titel erschien am 18. Oktober 1972 in der Weltwoche ein Artikel von Ch. Lipp, der das Problem Nummer eins unserer Luftlotsen, insbesondere von Zürich und Genf, zu beleuchten versucht. Nachdem der Redaktion der Rundschau mehrere Bemerkungen — positive und negative — zu diesem Thema zugekommen sind, möchte ich gerne daraus ein entsprechendes Fazit ziehen.

Der Ursprung der Krise bei unsern Luftverkehrs-Kontrolleuren liegt schon viele Jahre zurück. Ihr Anliegen ist grob gesagt zweifacher Natur: Einerseits ist es die fehlende finanzielle Sicherheit, insbesondere bei einer vorzeitigen Pensionierung, und andererseits das ihrer Ansicht nach fehlende Ansehen ihres Berufstandes in der Öffentlichkeit. Auf Grund einer Anfrage von seiten der Vereinigung der Luftverkehrs-Kontrolleure hat sich der Aeropers-Vorstand schon vor mehr als 2 Jahren für eine Unterstützung in moralischer Hinsicht ausgesprochen. Einer entsprechenden Arbeitsplatz-Analyse stand der Vorstand der Aeropers hingegen mehr als skeptisch gegenüber, da ein direkter Vergleich in mancher Sparte einfach nicht möglich oder zuwenig verbindlich war und immer noch ist.

Dass uns allen natürlich sehr daran gelegen ist, die Operateure am Mikrophon, hinter dem Radarschirm oder wo es auch sei, in gesicherter Position zu wissen, dürfte selbstverständlich sein. Ein gutes Arbeitsklima bringt allen — und nicht zuletzt den fliegenden Besatzungen — grosse Vorteile und verbessert die so notwendige Zusammenarbeit. (Vom zeitweiligen Gegenteil in andern Ländern können viele von uns nicht nur ein Lied singen!)

Was aber viele Besatzungen etwas stutzig gemacht hat, sind einige Behauptungen im oben erwähnten Artikel, die zeigen, dass unsere Arbeit und Verantwortung nicht in allen Teilen objektiv beurteilt wird. Ich will nicht behaupten, dass dieses Exposé gegen die Piloten gerichtet sei, aber eine Formulierung wie z. B. «... der Flugkapitän, das ist der Held, während wir ganz unbeachtet und selbstverständlich unsere Pflicht erfüllen dürfen» ist meiner Ansicht nicht geeignet, die schwelende Gefahr der Missgunst zu beseitigen. Kein nüchtern denkender Linienpilot wird dieses Heldentum suchen — im Gegenteil, er wird froh sein, wenn ihm Situationen erspart bleiben, bei denen er «den Helden» spielen **muss**. Auch er erfüllt einfach und selbstverständlich seine Pflicht. Ein Aufsatz aus der Feder unseres Chefs Flugausbildung, Capt. N. Grob, in der TAT vom 8. Juli 1972 unter dem Titel: «Pilot — Abenteurer oder Computer?» dürfte die Akzente ganz richtig gesetzt haben.

Der überwiegende Teil der Meinungen über den Artikel der Luftlotsen geht dahin, dass der Mann auf der Strasse dessen eigentlichen Zweck

nicht erkannt hat. Es ist immer ein heikles Unterfangen, seine Anliegen durch Dritte zu Papier bringen zu lassen und damit oftmals auch die korrekte Formulierung aus der Hand zu geben.

Ich wäre aber falsch verstanden, wenn ich damit meinen Kollegen im Tower eine Rüge erteilen oder ihnen Vorschriften machen wollte. Es geht mir einzig und allein darum, unser bis anhin recht gutes Verhältnis zueinander nicht zu gefährden, sondern nach Wegen zu suchen, wie wir es noch verbessern und uns dort, wo es möglich ist, gegenseitig am besten helfen können.

R. Schumacher



POSTHOTEL* Valbella

7077 Valbella-Lenzerheide
Telefon 081/34 12 12, Telex 74109

Ski- und Schwimmwochen 1972
2. bis 9. Dezember und 9. bis 16. Dezember 1972

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. 485.— bis 555.— pro Person

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 °C), 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

Private Volksschule im Kanton Zürich

Unser Aeropers-Mitglied, Capt. Willi Weiss, befasst sich ausserdienstlich mit einem Problem, das möglicherweise für den einen oder andern in unserer grossen Aeropers-Familie von Bedeutung sein kann. Es handelt sich um eine **neuzeitliche Schulform**, die in bestimmten Fällen sicher grosse Vorteile bietet. Wir erachten daher diesen Beitrag als von allgemeinem Interesse und hoffen, dass diesem Projekt ein guter Start und voller Erfolg beschieden sei.

Die Redaktion

Freie Volksschule im Kanton Zürich

Die Freie Volksschule im Kanton Zürich wurde am 14. September 1972 in der Rechtsform eines Vereins von Eltern verschiedenster sozialer Gruppen sowie von Fachleuten aus den Gebieten der Pädagogik, der Jugendpsychologie und der Gesellschaftswissenschaften gegründet. Aus der Erfahrung der Krise von Bildung und Erziehung unserer Zeit setzt sie sich für eine umfassende Reform des Schulwesens ein und leistet zu dieser einen aktiven Beitrag durch die Gründung und den Betrieb von Freien Schulen auf der Vor-, Primar-, Sekundar- und Mittelschulstufe.

Die FVZ würdigt die Verdienste und Erfolge der Volksschule der vergangenen hundert Jahre. Sie hält jedoch die zentralistisch verwaltete und durch eine stetig wachsende Bürokratie zunehmend von der Elternschaft isolierte Staatsschule für nicht mehr zeitgemäss und vor allem für unfähig, die notwendigen Veränderungen des Schulsystems aus eigener Kraft durchzuführen. Die FVZ wurde aus der Überzeugung gegründet, dass konkrete Alternativen geschaffen werden müssen, um das staatliche Schulsystem aus seiner Erstarrung zu lösen.

Die FVZ bietet den Eltern kein festes pädagogisches Konzept oder fertiges Schulmodell an. Das entscheidende Moment der gegenwärtigen Reformbestrebungen sieht sie in der Eigeninitiative und der aktiven Mitarbeit der Eltern. Gemeinsam mit den von ihnen frei gewählten Lehrern und pädagogischen Mitarbeitern bauen die in der FVZ zusammengeschlossenen Eltern Schulen nach ihren eigenen Vorstellungen, Erfahrungen und Erkenntnissen auf und begeben sich dadurch ihrerseits in einen steten Lernprozess.

Aus der Einsicht, dass eine einzelne Privatschule wenig vermag, ist die FVZ von vornherein als Trägerin mehrerer Schulen konzipiert. Gründung, Aufbau und Betrieb der einzelnen Schulen sind Angelegenheit frei sich konstituierender Elterngruppen, die als Schulversammlung ge-

meinsam mit ihren Mitarbeitern über sämtliche pädagogischen, didaktischen und übrigen internen Fragen ihrer Schule direkt oder über eine von ihnen gewählte Schulleitung autonom entscheiden. Im Rahmen der FVZ können sich also verschiedene pädagogische Konzeptionen und Methoden entfalten, soweit sie ein freies Schulwesen im Dienst des Kindes und einer demokratischen Gesellschaft bejahen und sich allen Bevölkerungsschichten offenhalten.

Informationsmaterial und Anmeldeformulare vermittelt Postfach 108, 8053 Zürich, oder Telefon 01/28 88 20 (Frau Schüpbach). Kontaktadressen für die einzelnen Schulen, bzw. Elterngruppen:

- Alternativschule 1 Effretikon: Postfach, 8307 Effretikon
- Freier integraler Kindergarten Altstetten: Ursula Schneider, Limmatstrasse 65, 8049 Zürich, Telefon 56 76 40
- Elterngruppe Affoltern a. Albis: Elieser Koss, Schwandenstrasse 9, 8910 Affoltern a. Albis, Telefon Geschäft 39 87 67, Privat 99 66 49
- Schulversammlung Oberglatt: Willi Weiss, Im Gentsch, 8173 Neerach, Telefon 94 26 19
- Schulversammlung Gockhausen: Lena Wiederkehr, Buchholzstr. 126, 8053 Zürich, Telefon 53 14 43
- Elterngruppe linkes Zürichseeufer: Dr. Arthur Muhl, Steinackerstrasse 52, 8804 Au, Telefon Geschäft 25 06 20, Privat 75 53 73

W. Weiss

Fenstergitter,
Treppen- und Balkongeländer,
Gartentore usw.

Kunstschmiedearbeiten

Günstige Preise
Montage am Ort — rasche Lieferung

Sorgfältige Handarbeit nach Ihren Plänen und Ideen
oder von mir gezeigten Vorlagen.

Telefon 073/51 12 44 P
P. Engler, Juchwiesstrasse 2, 9245 Oberbüren SG, Telefon 073/51 32 80 G

Eine unwahre Geschichte

SR Kurs 042 ZRH - PIT steht auf dem Tarmac in Zürich, die Türen sind schon geschlossen.

«Meine Damen und Herren, hier spricht Ihr Kapitän, ich bitte um Ihre Aufmerksamkeit: Wir sind bereit zum Abflug und haben bereits die Bewilligung erhalten, unsere Triebwerke zu starten. In tiefer Sorge um Ihre Sicherheit habe ich mich jedoch entschlossen, diesen Flug nicht durchzuführen. Die Sicherheit des Luftverkehrs und das Leben von Passagieren und Besatzung sind durch die Haltung gewisser Regierungen, Flugzeugentführern Asyl zu gewähren, in hohem Masse gefährdet. Sie wissen, dass vor kurzer Zeit ein in der Gewalt von Luftpiraten befindliches Verkehrsflugzeug in Zagreb mit nur noch 50 kg Brennstoff an Bord gelandet ist. Es hätte noch 30 Sekunden lang weiter fliegen können. Wir alle, die Passagiere und die Besatzung dieses Flugzeuges, könnten in die Hände von Luftpiraten fallen und uns ebenfalls unvermittelt am Rande einer Katastrophe befinden. Wie Sie sicherlich wissen, versucht man mit scharfen Sicherheitsmassnahmen zu verhindern, dass Flugzeugentführer an Bord gelangen können. Trotzdem sind Flugzeugentführungen so lange nicht vollständig zu vermeiden, als es noch Regierungen gibt, welche Luftpiraten Unterschlupf gewähren. Aus Protest gegen die Haltung dieser Regierungen werde ich also diesen Kursflug nach Polistri nicht durchführen.

Als Folge meines Entschlusses wird Ihr Flug verzögert, bis ein Ersatz für mich gefunden ist. Wir werden das Flugzeug nun gemeinsam verlassen. In der Transithalle werde ich Ihnen Red und Antwort stehen. Ihr Handgepäck können Sie in der Kabine lassen».

Diese Protestaktion von Capt. Don Quichote öffnet den Regierungen die Augen. Sie sehen ein, dass politische und kommerzielle Erwägungen nicht ausschlaggebend bleiben dürfen. Das Abkommen von Montreal, welches asylgewährenden Ländern einen weltweiten Boykott androht, wird auch durch die USA, die Schweiz, Frankreich usw. ratifiziert.

Einigen wenigen widerspenstigen Regierungen bleibt nichts anderes übrig als ihre Haltung zu ändern. Das Problem der Luftpiraterie gilt als gelöst. Nach einem Modifikationsprogramm werden bis 1992 alle Sicherheitsvorkehrungen aufgehoben . . .

L. Zs.

10% Rabatt
für Swissair-Angestellte

Wohnliche Büros Hobby Wohnen

Artemide
Behr Möbel Zerlegbar
C + B
Cassina
domus design
Kartell
Knoll International
Lips Vago
Ingo Maurer
Herman Miller
swiss design
Vitsoe
Zanotta
Zapf Möbel

international

Scherrer Möbel

CH 8401 Winterthur

Zeughaus-/Mühlestrasse
Telefon 052 22 29 41
Eigene Parkplätze

Wussten Sie's schon?

Pilot ist ein Beruf ohne Ansprüche auf Augen und Gehirn. Lediglich der 1. Teil der Startphase und die Landung werden uns zugesprochen, den Rest macht der Radarkontrollleur. So steht es schwarz auf weiss in Nr. 42 der Weltwoche. Es kommt aber noch besser. Die Sicherheit von Pilot und Passagieren hängt **grundsätzlich** von zwei Dingen ab: Dem Funktionieren des Autopiloten und der fehlerfreien Arbeit des Luftverkehrsleiters. Rösi, en Kafi, aber en ganz starche bitte!

Nein, meine Herren in den Glastürmen, das ist weder die Art des feinen Mannes noch die von Arbeitskollegen, die aufeinander angewiesen sind. Man komme mir auch nicht mit der Bemerkung, dies hätte eben ein Journalist produziert. Es ist ein leichtes, solche Publikationen vor dem Druck zu überprüfen. Wenn man den Artikel durchliest, kann man sich des Eindrucks von Berufsneid kaum erwehren, obschon geschrieben steht, dem sei nicht so. Übrigens schlage ich der Aeropers vor, dem Christian Lipp von der Weltwoche ein Ticket mit Cockpit-Permit zu beschaffen. Hoffentlich stürmt es dann wieder so wie Mitte November mit all den Problemen wie Kontrolle des Flugzeuges, Navigation, Funk, Wetterüberwachung, stets neues Überdenken der Fuel-Reserven. Man verweise dann noch auf die Tatsache, dass der Pilot eben mehr können muss als blosser Routine, dass er eigentlich erst im Emergency voll zum Zuge kommt, der zum Glück sehr selten ist. Dazwischen liegt aber ein ganzes Spektrum von Möglichkeiten und Problemen. Vielleicht wird er dann künftige Artikel dieses Inhaltes etwas geändert gestalten, hoffen wir es. Das Ansehen des Arztes, das m. E. nach wie vor existiert, basiert auch nicht auf der Behandlung der kleinen Hautkratzer, sondern eben auf der Fähigkeit, in den eher seltenen Fällen schwierigster Diagnose, Prophylaxe und richtiger Behandlung zu bestehen.

Als Pilot und verantwortlicher Kommandant eines Flugzeuges verstehe ich nur schlecht den beanstandeten Mangel an Prestige im Volk, wohl weil ich die Wichtigkeit des Mannes am Radar hoch genug einschätze. Dieses Ansehen soll unbedingt ins Volk getragen werden. Dass die grosse psychische und physische Belastung, diese Art Stress kaum durch Messung erfasst werden kann, hat das Resultat der Arbeitsbewertung bewiesen. Die richtige Einschätzung dieser Problematik haben damals den Aeropersvorstand bewogen, auf die Einladung zur Teilnahme nicht einzutreten. Hingegen werden wir die berechtigten Anliegen mit grossem Gewicht (viele unserer Piloten sind im Militär Radarspezialisten) weiter unterstützen. Dies beweist u. a. ein kürzlich an die Direktion der Radio Schweiz AG gerichtetes Schreiben. Den drei Verbänden empfehle ich, die Verschmelzung in **eine** Vereinigung zu prüfen, dies würde ihnen auch nach aussen zweifelsohne ein grösseres Gewicht geben.

Eugen Heusser

Technically speaking . . .

The article 'Technical Information (DC 9)' in the September issue of the 'Rundschau' has drawn some adverse comments, perhaps because it was not immediately apparent that it was reprinted from the MDC 'Flight Approach'. To avoid future misunderstanding, all technical articles will be submitted to Flight Operations for comment prior to publication.

The Editors.

November is here again . . .

Crew Control: «Mrs S . . . , your husband is not coming home today, he has been diverted».

Mrs. S . . . : «But he has been at home for three hours already!»

Crew Control: «Oh . . . » (Sound of replaced telephone)

Yoga – wer macht mit?

Es geht in diesem Artikel nicht darum, Sie mit einer Abhandlung über die jahrtausendealte indische Yogalehre zu beglücken, sondern lediglich um die Abklärung, ob es in der Aeropers und vor allem im grossen Swissair-Mitarbeiterkreis genügend Interessenten gäbe für einen wöchentlichen Hatha-Yoga-Unterricht.

Bei vielen Leuten herrschen krause Vorstellungen über Yoga; sie reichen vom Kopfstand über Nagelbrett bis zu mystischen oder gar sexuellen Geheimpraktiken. Bei andern wiederum ist Yoga heute einfach «in» und «man geht», weil es momentan zum guten Ton gehört. Deshalb schiessen denn auch überall Yogaschulen vor allem kommerzieller Provenienz aus dem Boden.

Bei Hatha-Yoga handelt es sich hauptsächlich um eine entspannte Atemgymnastik. Bedingt durch unsere unnatürliche Lebensweise können die meisten von uns gar nicht mehr richtig atmen, obschon doch der Atem Voraussetzung ist für Leben und Gesundheit. Wir können die Yoga-Übungen mit Freiübungen im Zeitlupentempo vergleichen, wobei man möglichst tief atmet, sich streckt und immer wieder entspannt. Es gibt Übungen für jeden Muskel, jedes Gelenk und jedes Organ. Dabei wird der ganze Körper von frischem, sauerstoffreichem Blut durchströmt und gleichzeitig entschlackt. Und da man sich im Gegensatz zum Leistungsturnen dabei nicht anstrengt, fühlt man sich nach einer Yoga-stunde seelisch und körperlich erfrischt. Ast und Muskelkater fallen praktisch weg, weil jede Anstrengung vermieden wird. Eine wichtige Yoga-Devise lautet: Der Körper sagt Ihnen, wenn es genug ist. Trotzdem wird er trainiert, dieser Körper, und mit der Zeit vollkommen und gesund, sofern man täglich übt (Zeitbedarf etwa eine halbe Stunde).

Sie können überall Yoga üben, daheim, auf einem Spaziergang oder auch im Hotelzimmer. Besonders für das fliegende Personal mit seinem unregelmässigen Einsatz, mit Zeitverschiebungen und Klimawechsel ist es wichtig, dem dadurch zusätzlich belasteten Körper speziell Sorge zu tragen. Natürlich gilt dies auch für alle andern Swissair-Mitarbeiter, die heutzutags auch in wenig natürlichen Verhältnissen leben und arbeiten. Alle werden oder würden durch tägliches Yoga körperlich und seelisch profitieren.

Es stünde uns nun ein ausgezeichnete, seriös ausgebildeter Profiyogalehrer zur Verfügung, der aus der bekannten und ältesten Yogaschule der Schweiz hervorgegangen ist, die unter indischer Leitung steht.

Wer sich also für eine regelmässige (Fliegendes Personal je nach Einsatz) wöchentliche Yogalektion im Rahmen der Swissair-Freizeitorgani-

sation interessiert, möge untenstehenden Talon ausfüllen und an das Sekretariat der Aeropers, Postfach, 8058 Zürich-Flughafen einsenden. Falls die Aktion, die nichts mit der Aeropers zu tun hat, sondern sich an alle Swissair-Mitarbeiter wendet, zustandekommen sollte, werden Sie in einer der nächsten Ausgaben über Ort, Zeit und Kosten orientiert. Machen Sie mit! Tun Sie es Ihrer Gesundheit und Ihren Nerven zuliebe!

Mit freundlichen Grüßen
Hano Hürzeler

Ich interessiere mich für eine wöchentliche Yogastunde.

Name: _____ Vorname: _____

Swissair-Dienststelle: _____

Am besten passt mir folgender Wochentag: _____



Feuer im Crew House? Oder auch nur die verstaubte Seufzer-Ecke . . .

Flight Safety

Accident Prevention Bulletin 72-6

Pilot incapacitation

The potential for pilot incapacitation is not something new, but it remains an unsolved problem that is of growing concern. Numerous papers and studies on the subject have been presented in Aerospace Magazine and at meetings of the IFALPA Medical Study Group and FSF International Air Safety Seminars.

United Air Lines recently prepared a training film «Incapacitated Crew» and a training course for aircrews to increase their awareness of the potential for pilot incapacitation and to outline suggested actions to be taken by the other pilot in case of either the «obvious» or «subtle or partial» incapacitation. The following is extracted from the UAL training manual.

Incapacitation Incidents

The quoted incidents are examples of recorded occasions of inflight pilot incapacitation. All are authentic.

Obvious Incapacitations

1. «At the time the first officer had the approach lights in sight, he informed the captain of same with the addition that the aircraft was a little bit on the left of the centerline. The deviation was so slight (approx. 25-50 m) that he was not surprised when the captain did not immediately take corrective action.

Some seconds later he saw the runway at approximately less than one mile distance, the aircraft being still left of the centerline. Again he made a remark to that effect. Still no correction followed, but after some seconds the aircraft turned slightly to the right, and the crew assumed that this was the expected correction. When, however, the turn continued and the aircraft was crossing the centerline, both the second officer and flight engineer simultaneously called the first officer to take over. The first officer looked at the captain and saw the captain's body incline forward in his shoulder harness, his right hand slipping slowly from the power levers. The height of the aircraft at this moment was approximately 150 feet.

The first officer immediately took over full control and carried out a missed approach procedure according to the prescribed instructions, informed ATC and requested medical assistance to standby after landing.»

2. «The Board determined the probable cause of this accident was the incapacitation, due to a coronary insufficiency, of the pilot-in-command at a critical point during a visual circling approach being conducted under instrument flight conditions.»
3. «The Board has determined that the probable cause of this accident was the incapacitation of the pilot-in-command, at a critical point in the approach, resulting in a loss of control of the aircraft from which the copilot was unable to recover.»
4. «Captain (age 44) died or collapsed, due to heart failure associated with myocarditis, on night final approach. He attempted to leave his seat and fell across throttle quadrant, knocking all throttle levers back to idle position. Fatal to both occupants (captain and copilot).»
5. «Captain (age 38) died or collapsed due to heart failure associated with coronary artery disease at critical point on night IFR final approach, leading to loss of control from which inexperienced copilot unable to recover. Fatal to all occupants.»
6. «Captain (age about 45) died or collapsed following coronary occlusion (established at autopsy) several minutes after takeoff. Aircraft crashed into sea. Fifty-six fatalities, 8 survivors (all passengers).»
7. «The copilot made a particularly good landing from the left seat — so smooth that the other crewmembers commented upon it. However, when he put the engines into reverse the airplane started to drift toward the edge of the runway. The captain then noticed that reverse thrust had not been applied symmetrically and that the copilot had slumped over to the right as if still reaching for the throttles. He had no problem taking over the control of the airplane. The copilot did not regain consciousness.»
8. «The captain came in for what I would say was a very good landing, and applied reverse thrust. The first indication I had that anything was wrong, the aircraft started veering to the left, not a great deal, but it would have gone off the runway. At that time I looked over at him to see if something was wrong. He started slumping forward against the yoke. I knew he was ill so I immediately took over the nosewheel steering and straightened the aircraft. We were in reverse at approximately 100 knots . . . »

(cont.)

From other publications . . .

Aus «Tages-Anzeiger» vom 11. November 1972

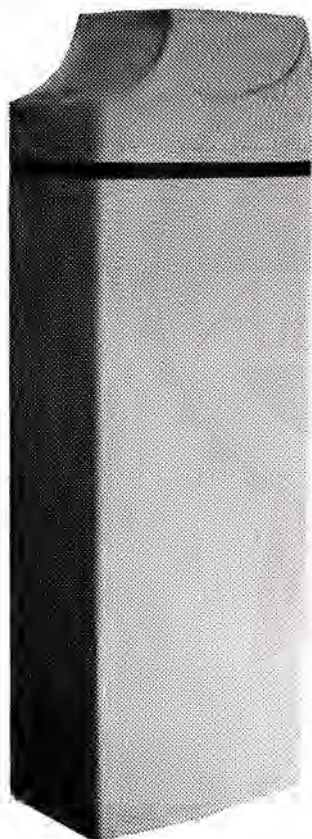
Neue Wege gegen die Teuerung

Der Fatalismus gegenüber der Teuerung ist nicht mehr zu übersehen: Man lebt im auslaufenden Jahr ganz gut mit 7% Teuerung und bereitet sich vor, im nächsten Jahr mit vielleicht 8-9% Teuerung möglichst ebenso gut zu leben. An mahnenden Stimmen, an beschwörenden Warnungen und an einzelnen Protestaktionen mangelt es nicht. Was aber fehlt, sind weitgehend Taten. Jeder erwartet zwar vom anderen, dass er «etwas» gegen die Inflation unternahme; kaum einer denkt indessen daran, dass in allerersten Linie jeder selbst das Seine zur Milderung der Teuerung beitragen kann.

So etwas wie ein Lichtblick ist immerhin die folgende Meldung, die zu Beginn dieser Woche auf die Redaktionspulte flatterte: «Eine Aktion zur aktiven Inflationsbekämpfung hat die Chocolat Villars SA gestartet. Das Unternehmen fordert jeden Mitarbeiter auf, monatlich 50 Franken auf eine lokale Bank zu zahlen und das entsprechende Konto für ein, zwei oder drei Jahre freiwillig zu sperren. Als Anreiz offeriert die Firma Prämien: Denjenigen Mitarbeitern, die das Konto für ein Jahr blockieren, wird die einbezahlte Summe vom Arbeitgeber um 20% erhöht, bei zweijähriger Sperrzeit um 50%, und bei dreijähriger Laufzeit werden die Einlagen gar verdoppelt. An der Aktion beteiligen sich 42,7% der Arbeitnehmer.»

Was ist der Zweck dieser Aktion? Primär geht es darum, Kaufkraft abzuschöpfen und auf diese Weise für eine gewisse Nachfrageeindämmung zu sorgen. Denn der ganze Konsumboom wird ja vor allem dadurch angeheizt, dass über die automatischen Teuerungszulagen und die Realloohnerhöhungen ständig mehr Geld zur Verfügung steht. Und wenn für irgendwelche grösseren Anschaffungen das Geld gleichwohl nicht ausreichen sollte, werden leichten Herzens Schulden gemacht: der Franken entwertet sich immer mehr, und mit schlechteren Franken lassen sich feste Schulden in späteren Jahren immer weniger spürbar zurückzahlen. Wenn nun jeder einzelne Konsument sich Mühe gibt, seine persönlichen Ansprüche etwas zurückzustellen, entsteht dadurch ein Nachfrageausfall, der die Inflation zwar nicht beseitigen wird, der aber das ununterbrochene Drehen der Teuerungsspirale doch etwas verlangsamen kann. Natürlich spielt die Kaufkraftabschöpfung, die die Angestellten der Chocolats Villars erbringen, gesamtwirtschaftlich keine Rolle; aber als Beispiel könnte die Aktion bei etwas gutem Willen ein breites Echo auslösen, dem schon etwas mehr Gewicht zukäme, zumal sich die «Sterilisierungsaktionen» noch durchaus variieren lassen. Die Tatsache, dass

rund 4 von 10 Mitarbeitern sich zum freiwilligen Zwangssparen bekennen, belegt überdies, dass offenbar breite Kreise bereit wären, sich an einer ähnlichen Aktion zu beteiligen, wenn nur der Anstoss dazu erfolgt. Skeptiker werden darauf hinweisen, dass auch eine solche freiwillige Aktion ebenso wie ein gesetzlicher Lohn- und Preisstopp lediglich zu einem Nachfragestau führe, der nach Beendigung der Aktion mit angesammelter Gewalt sich auf den Markt ergiesse. Das stimmt theoretisch, muss in der Praxis allerdings nicht so enden: durch die zeitliche Variation der «Sparpläne» lässt sich das Wiedereintreten der Kaufkraft so dosieren, dass nicht sofort eine Übernachfrage zu entstehen braucht.



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

Nicht wenn Sie den

**Suntherm
Wasserenthärter**
besitzen.

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

**Suntherm
Wasserenthärter**

wirtschaftlicher
preisgünstiger
kompakt
modern

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG
8600 Dübendorf, Telefon 01/85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

Zum anderen sodann: Der durch den Konsumverzicht angesammelte Sparbetrag muss keineswegs von jedem sofort ausgegeben werden. Die Tatsache, dass bei vielen vielleicht zum ersten Mal ein vernünftiger Sparstock vorhanden ist, könnte den einen oder anderen bewegen, vorerst weiterzusparen, auf ein grösseres Sparziel hin.

Chocolat Villars hat ein sehr interessantes Experiment gestartet; das Echo auf diese freiwillige Aktion wird weitgehend zeigen, wie ernst man die Inflationsbekämpfung zu nehmen bereit ist.

Werner Leibacher

From the «Daily Telegraph» 19th October 1972

A holidaymaker who went to the Swiss Alps to get away from it all was promised a great time. He wanted the sun, skiing and entertainment.

The holiday brochure talked about dinner by candlelight, afternoon teas of Swiss cakes and an evening of yodelling.

But the holiday did not turn out that way, Appeal Court judges were told yesterday.

And after listening to the story of the holiday the judges awarded Mr James Jarvis, Ilford, £125 damages.

Mr Jarvis's counsel, said the tour party of 15 arrived at the little Swiss village of **Giswil** in the middle of the night, instead of much earlier, and there was no welcoming party, as promised.

The afternoon tea of Swiss cakes, he claimed, turned out to be desiccated crisps and stale nut rolls.

Lord Justice Stephenson: You don't have to go to Switzerland to get those.

Lord Justice Edmund Davies commented: You can get them at Crewe.*

Mr Jarvis contended, too, that dinner with a candle on the table wasn't «in the spirit of a dinner by candlelight.»

Then there was the yodelling evening. It consisted, he said, of a local man in his working clothes coming into the house party centre and giving one short series of yodels, returning to his drinking friends, then coming back and giving four more yodels. And it was very poor yodelling, too.

Even the skiing went wrong, Mr Jarvis's evidence was that the skis were only mini-skis, provided for the very beginners. There was no proper tuition.

* der berühmteste Eisenbahnknotenpunkt Englands

But then came added distress. The rest of the party were only on a week's holiday, so for his remaining week he was on his own. «He was marooned in this small town in the Swiss Alps,» said Mr Parrish. «He could not speak German, and there was no-one there who could speak English. He had no conversation for a week.»

From the «Australian News» 12th October 1972

A series of Bills has been introduced into the Australian Parliament to combat aircraft hijacking and tighten up extradition procedures for hijackers.

The new legislation provides a maximum sentence of life imprisonment for offenders.

The Attorney-General, Senator Ivor Greenwood, said the three Bills were to combat an essentially modern problem and for the first time make aircraft hijacking an offence.

He said the legislation covered all acts of violence committed on an aircraft under the jurisdiction of Australian law.

The hijack Bill provided for the arrest of offenders, their detention in custody pending trial and their extradition if required.

The legislation also covered hijacking outside Australia by an Australian citizen.

From a recent BOAC advertisement

If you want a man to do a first-class job, give him a first-class ticket.

Forget all the clichés about luxury and free champagne.

What a First Class ticket actually does for a man is to give him a more restful atmosphere to travel in.

An atmosphere that gives him a better chance to relax and prepare himself mentally.

So that when he arrives, he'll be in the best possible shape to make the decisions you've sent him to make.

And since those decisions could have a dramatic effect on your balance sheet, it's not really a question of whether you can afford to send him First Class.

It's more a question of whether you can afford not to.

(Unfortunately, they were not referring to deadheading . . . Redaktion)

Billige Charter für Amerikaner?

US-Touristeninvasion nach Europa

New York, -le. Die meisten Europäer wissen noch gar nichts von ihrem Glück. Und manche mögen sogar im stillen hoffen, dass es ausbleibt: die Masseninvasion amerikanischer Touristen, mit der möglicherweise schon im nächsten Sommer zu rechnen ist, in Europa, in der Karibik, in Lateinamerika und im «Rest der Welt». Eine selbst in den USA kaum beachtete Entscheidung der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde in Washington hat jetzt für Abermillionen von Amerikanern erstmals den Weg zu billigen Charterflugzeugen geebnet. Und amerikanische Reisefachleute zweifeln nicht daran, was dies bedeutet: bisher ungeahnte Scharen von Ferienreisenden.

Das amerikanische Civil Aeronautics Board (CAB) entschloss sich vor kurzem, die meisten Restriktionen für Charterflüge ins Ausland fallenzulassen, und zwar für einen Versuchszeitraum bis zum Jahre 1975. Das bedeutet: jede beliebig zusammengestellte Gruppe von mindestens vierzig Personen, die gewillt ist, neunzig Tage im voraus zu buchen und ein Viertel des Flugpreises im voraus zu deponieren, kann in den USA künftig in den Genuss billiger Charters tarife kommen. Amerikanische Touristen konnten bisher nur zu solchen Tarifen fliegen, wenn sie mindestens ein halbes Jahr einer eingeschriebenen Organisation angehörten oder bereit waren, mit Phantasieklubs wie der «Vereinigung links-händiger Banjospieler» oder der «Gesellschaft zum Studium von Dampfwalzen» zu fliegen, deren Mitgliedskarten häufig rückdatiert wurden. Aber auch die Charters tarife dieser Organisationen lagen durch gesetzliche Auflagen noch über denen, die die europäischen Normaltouristen seit Jahren von ihren Flügen mit grossen Reisegeellschaften gewöhnt sind.

Mit sichtlichem Neid hörten sich die Amerikaner jahrelang an, wie billig Europäer Urlaub machen können. Die CAB-Entscheidung aus Washington kann dies alles binnen kurzem ändern. Die grossen amerikanischen Flugesellschaften wie TWA, Panam und American Airlines wissen nicht, ob sie sich über die Aufhebung der Charter-Restriktionen freuen oder ärgern sollen. Da sie alle drei auch Charter-Geschäfte betreiben, könnten sie von der neuen Regel profitieren. Gleichzeitig wird aber ihr Liniendienst, von dem sie in der Hauptsache existieren, sicherlich nicht ungeschoren bleiben. «Welcher Tourist sollte 350 \$ für einen Linienflug von New York nach Frankfurt und zurück bezahlen, wenn er ihn künftig bei rechtzeitiger Anmeldung für 200 oder weniger haben kann?», kommentierte ein Reisebürochef aus Cleveland den Beschluss aus Washington. Dieser Argumentation können sich auch die grossen amerikanischen Luftfahrtgesellschaften nicht verschliessen.

Mehrere amerikanische Fluggesellschaften haben sofort nach Bekanntwerden des CAB-Spruchs gerichtlich Einspruch gegen die Entscheidung eingelegt. Sie verweisen auf die gesetzliche Bestimmung, wonach es in den USA für Charterunternehmen verboten ist, Flugtickets an Einzelreisende zu verkaufen. Besorgte Politiker weisen darauf hin, dass die Aufhebung der Charter-Restriktionen unweigerlich zu einem beträchtlichen Anstieg von amerikanischen Charterflügen nach Übersee führen wird, wodurch sich das amerikanische Zahlungsbilanzdefizit noch weiter verschlechtern würde. Schliesslich bedürfen Charterflüge aus den USA auch der Landegenehmigungen der Zielländer.

In der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde hat sich jedoch trotz dieser Gegenargumente die Auffassung durchgesetzt, dass der Trend zu billigen Charterflügen unaufhaltsam ist und dass die noch bestehenden Hemmnisse bald überwunden sein werden. Der CAB-Vorsitzende Sevor Browne erklärte, die Verfügbarkeit von billigen Charterflügen nehme mehr und mehr den Charakter eines Rechtsanspruches an, und man erwarte zunehmend, dass sich die Regierung für diesen Anspruch einsetze. Vincent Duffy, Vizepräsident des amerikanischen Charterflugunternehmens Overseas National Airways, schätzt, dass in diesem Jahr 8 Mio. Europäer ITC-Charterreisen buchen werden (Inclusive Tour Charters), während er für die USA nur 80 000 ITC-Reisen veranschlagt. Wir liegen fünfzehn Jahre zurück, meinte er.



Mitbestimmung: Antworten bis im Dezember

E. G. Bern, 6. Sept. Der Bundesrat hat am Mittwoch das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement ermächtigt, bei den Kantonen, politischen Parteien und Spitzenverbänden ein Vernehmlassungsverfahren betreffend das Volksbegehren über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer durchzuführen. Die Vernehmlassungsfrist läuft am 15. Dezember 1972 ab.

Vor einem Jahr haben der Schweizerische Gewerkschaftsbund, der Christlichnationale Gewerkschaftsbund und der Schweizerische Verband evangelischer Arbeiter ein mit 162 000 Unterschriften unterzeichnetes Initiativbegehren, die sogenannte Mitbestimmungs-Initiative, eingereicht. Das erstmal in der Geschichte der schweizerischen Arbeitnehmerverbände haben sich die drei Gewerkschaften zu einer gemeinsamen Aktion zusammengefunden. Sie streben eine neue Bestimmung in der Bundesverfassung an, und zwar mit folgendem Wortlaut: «Der Bund ist befugt, Vorschriften aufzustellen über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer und ihrer Organisationen in Betrieb, Unternehmung und Verwaltung».

Der Bundesrat hat in seinen «Richtlinien der Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1971—75» erklärt, er werde dem Parlament bis zum August 1973 Bericht erstatten. Das Volksbegehren wirft nicht nur wichtige Sachfragen auf, sondern berührt auch Probleme der Kompetenzordnung der Sozialpartner, der Kantone und Gemeinden. Bevor der Bundesrat einen Entscheid trifft, will er deshalb die Stellungnahme der Kantone, Gemeinden, der politischen Parteien und Wirtschaftsorganisationen im Rahmen dieses Vernehmlassungsverfahrens einholen.

Parallel mit diesem Verfahren läuft eine vom Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (Biga) im Juli eingeleitete Umfrage über den Ist-Zustand der Mitsprache und Mitbestimmung der Arbeitnehmer in unserer Wirtschaft.

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



Zum Jahreswechsel

Bedingt durch das nur zweimonatliche Erscheinen unserer Rundschau ergeht es dem Redaktionsteam wie den professionellen Samichläusen mit ihrem Zeitplan; schon Wochen vor dem grossen Ereignis muss der «Fahrplan» aufgestellt sein und an Dinge gedacht werden, die noch kaum ihre Schatten vorauswerfen.

Doch hat gerade dieses Sich-mit-etwas-befassen zur ungewohnten Zeit oft auch manchen nicht alltäglichen Gedankengang zur Folge.

Warum sehen wir zum Beispiel nur im Übergang vom alten zum neuen Jahr eine Stunde der Besinnung, des Rückblicks?

Weshalb finden wir in diesem Moment überschwengliche Worte bester Wünsche für unsere Angehörigen und Freunde?

Was bedeuten die vielen gegenseitigen kleinen und grossen Geschenke in dieser Zeit?

Ist es bloss Gewohnheit, im besten Fall eine hübsche Tradition?

Oder ist es manchmal vielleicht sogar ein ganz klein wenig das unguete Gefühl — um nicht zu sagen das schlechte Gewissen — wegen versäumter ähnlicher Gelegenheiten im Laufe des verflossenen Jahres? Es sollte doch möglich sein, ohne Rücksicht auf ein bestimmtes Datum einander nicht nur Gutes zu wünschen, sondern es auch zu tun.

In diesem Sinn möchten wir allen unsern Lesern nicht nur recht frohe Festtage, sondern all das wünschen, was für ein echtes Glücklichein übers ganze Jahr und weit darüber hinaus nötig ist. Wir denken auch vor allem an unsere Kameraden, die für sich selbst oder eines ihrer lieben Angehörigen auf Genesung hoffen. Es geht aber auch unser herzlicher Dank an alle, die uns im vergangenen Jahr in irgend einer Form in unserer Arbeit unterstützt und sich vorgenommen haben, dies auch in Zukunft zu tun.

Mit freundlichen Grüssen
Die Redaktion

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	T. Patch	Fach 226
	P. Reilstab	Fach 116

Ressort	Verantwortlicher	Fach	Stellvertreter	Fach
Administration und Dokumentation	E. Heusser	Fach 362	Sekretariat	
Ausländerfragen	T. Patch	Fach 226	D. Staal	Fach 1430
Dachverband	P. Reilstab	Fach 116	M. Bethge	Fach 1828
Einsatz-, Displacement- und Hotelfragen	P. Reilstab	Fach 116	H. Hürzeler	Fach 17
EUROPILOTE	J. Sterndale	Fach 322	P. Bircher	Fach 274
Finanzen	P. Bircher	Fach 274	P. Gisiger	Fach 1389
Flight Safety und Technical Information	D. Staal	Fach 1430	R. Schumacher	Fach 339
IFALPA	J. Sterndale	Fach 322	T. Patch	Fach 226
Information und Presse	E. Heusser	Fach 362	R. Schumacher	Fach 339
Navigatoren	M. Bethge	Fach 1828	O. Scheitlin	Fach 1857
Salärfragen	P. Bircher	Fach 274	H. Roth	Fach 1471
Schulfragen und Seniority	H. Roth	Fach 1471	P. Reilstab	Fach 116
Security	R. Schumacher	Fach 339	E. Heusser	Fach 362
Versicherungen	K. Rutishauser	Fach 159	E. Heusser	Fach 362
Copi	P. Gisiger	Fach 1389	H. Roth	Fach 1471

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. Reilstab, M. Cross
B-747: R. Schilliger (Typenchef), C. Henry
DC-8: P. Habegger (Typenchef),
 Ch. Milne-Fowler, E. Kaiser
CV-990: W. Pink (Typenchef), H. Maurer,
 M. D'Hooghe
DC-9: K. Kuratli (Typenchef), A. Atkins,
 U. Bodmer, J. Elfring
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, D. Staal

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder, E. Heiz

Flugsicherheits-Kommission

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

VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser, O. Scheitlin, A. Sooder,
 H. Wiederkehr

Aeropers-Delegation beim Dachverband

Präsident: H. Hürzeler
 M. Bethge, H. Roth, P. Reilstab,
 Dr. W. Huber

Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

Kommission für Ausländerfragen

T. Patch, D. Staal, D. Bertram,
 E. Björkman, J. Elfring, J. Howells

Romands

J.-F. Duplain, R. Mérier, J.-Cl. Rotach

IANC-Vertreter

V. Ramchandran

Zollfragen

K. Schmidli

Kontrollstelle

H. Dietschi, A. Strehler

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

