



1/73

Januar/Februar 1973

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
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	7
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	11
Security	17
IFALPA report	19
Man sollte . . .	21
Die unaufhaltsam wachsende Papieramide	23
Crew Globetrotter	29
Muss das sein?	33
Nochmals «der Daumen des lieben Gottes»	35
In Sachen Goldvreneli	37
Skiwandern für den Manager	39
Flight Safety — Accident prevention (Part II)	40
From other publications	44

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 3. März 1973

Redaktion:
M. Cross
R. Schumacher
Dr. W. Huber

Versand:
Sekt. Aeropers
Postfach 83
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/814 15 15

Druck:
Wettlin & Co.
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



LA SUISSSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

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



Liebe Rundschauler

Ohne unsere grosse Mitwirkung ist das neue Jahr zu uns gestossen. Viele Prominente haben zu diesem Anlass ihre Wünsche und Hoffnungen wohlformuliert kundgetan und somit kann ich mir heute diese Arbeit glücklicherweise ersparen.

Hingegen hat mich aus der Fülle der zeitgemässen Betrachtungen vor allem eine Rundfrage des Zürcher Kirchenboten beschäftigt, nämlich: Was sehen Sie heute anders als vor 10 oder 15 Jahren? Dabei bin ich zur Überzeugung gekommen, dass mich dieser Blick zurück zu **den** Antworten führt, welche für die Planung und Gestaltung meiner Zukunft von wesentlicher Bedeutung sind.

Wenn Sie, lieber Leser, keinen Wert darauf legen, meinen ganz persönlichen Gedanken zu folgen, so ist dies der Moment, die Rundschau wieder aus den Händen zu legen oder weiter hinten nach etwas Passenderem zu suchen. Haben Sie aber gerade Zeit und Lust, mit mir auf diese Frage einzugehen und bei dieser Gelegenheit «Ihren» Redaktor noch etwas besser kennen zu lernen, so ist damit meine Arbeit mehr als belohnt.

Zehn, fünfzehn Jahre — wie kurz, aber auch wie unendlich lang kann ein solcher Zeitabschnitt sein! Je nachdem, ob ich diese Zeit zum Vergleich in meiner Kindheit, in der Mitte des Lebens oder im hohen Alter einsetze, umsomehr verändert sich das gesamte Bild. Das eine mag einer Aufnahme mit einem Teleobjektiv, das andere mit einem Weitwinkel entsprechen. Ich möchte damit nur andeuten, dass das Resultat sowohl vom Standort des Betrachters als auch von der Optik bestimmt wird.

Doch nun zur Frage selbst: Was sehe ich heute anders als vor 10, 15 Jahren? Ich habe für mich diese Frage auf vier verschiedene Bereiche eingeschränkt, nämlich auf:

- Politik und Weltgeschichte allgemein
- Ehe und Familie
- Arbeit und Mitmensch
- Die persönliche Einstellung zum Leben.

Zuerst also einmal zur Politik und der Weltgeschichte. Als damals 30-jähriger war ich von den Ränkespielen und vielen Ereignissen oft schockiert, enttäuscht oder aufgebracht. Heute weiss ich, dass alles, was der Mensch tut, höchstens so gut sein kann wie er denkt und überdies wird sein Handeln oftmals durch andere, äussere Umstände eher negativ beeinflusst. «Die Geschichte lehrt, dass der Mensch aus ihr nichts lernt!» Dieses Wort von Churchill wird für jeden, der sich in der Geschichte der Menschheit etwas umsieht, leider zur unumstösslichen Wahrheit. Es klingt dies nach pessimistischer Haltung und nach Resignation, aber ich möchte mich doch zu einem Ausspruch von Oetiger bekennen (den Gedanken finden Sie schon in einer früheren Ausgabe der Rundschau):

«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.»

Weder schockiert, noch aufgebracht und schon gar nicht enttäuscht blicke ich heute auf eine zwanzigjährige Ehe zurück. Gewiss, die Probleme, die unvermeidlichen Veränderungen sind etwas hautnaher als diejenigen der grossen Weltpolitik. Aber trotz der vielen guten Vorsätze von damals und «unvorbereitet wie ich mich habe», sind wir, das heisst meine Frau und ich einander in all den Jahren doch immer näher gekommen. Ob dies am grossen Einfühlungsvermögen und der Geduld meiner Frau oder an meiner Inanspruchnahme in Beruf und Aeropers liegt, ist bis zur Stunde noch nicht genau abgeklärt worden . . .

Was aber sicher ganz wesentlich zur Selbsterziehung und Selbstdisziplin beigetragen hat, war und ist die Erziehung der beiden Töchter und des Sohnes. Auf diesem Gebiet habe ich mich wohl am meisten immer wieder neu orientieren und aus ursprünglichen Prinzipien das eigentliche Gedankengut herauschälen müssen. Wie sag' ich's meinem Kinde — ein oft nicht leichtes Unterfangen!

Die Hauptsache scheint mir heute, mit den Jungen im Gespräch bleiben zu können und sich dazwischen hie und da an die eigene Jugendzeit mit all ihren Drangperioden zu erinnern. Dies beruhigt, und Ruhe schafft Übersicht.

Vielleicht hätte ich schon früher und öfter daran denken sollen, aber warum sollen sich nicht auch Kinder schon beizeiten darin üben, ändern ihre Fehler zu verzeihen?

Im Verhältnis zur Arbeit und zum Mitmenschen hat sich meine Ansicht, das muss ich frei bekennen, eigentlich am wenigsten gewandelt. Meine Arbeit ist ja so faszinierend, dass meine Kinder sie nicht ganz zu Unrecht als Hobby bezeichnen. Der damalige grosse Einsatz, das bekannte

«unten-durch» zur Erreichung dieses Zieles hat sich mehr als gelohnt. Ich kann einen solchen Effort jedem jungen Menschen nur empfehlen. Diese Befriedigung im Beruf soll mir aber täglich helfen, auch meinen Mitmenschen, der aus irgend einem Grunde nicht in der gleichen glücklichen Lage ist, zu verstehen.

Mein tour d'horizon wäre nicht vollständig, wenn ich zu der gestellten Frage im ganz persönlichen Lebensbereich die Antwort schuldig bliebe. Als eingefleischter Einzelgänger waren für mich enge Kontakte keine Lebensnotwendigkeit und sind es auch heute noch nicht. Aber im Laufe der Zeit reifte doch die Erkenntnis heran, dass diese Veranlagung ein Dienen am Einzelnen und an der Allgemeinheit nicht ausschliessen musste. Ich meine, dass ein Engagement ohne fanatische Zielsetzung, sondern abgestimmt auf die Notwendigkeiten der Umwelt und die eigenen Möglichkeiten, nicht nur andern eine Hilfe sein kann, sondern auch das eigene Leben um vieles verschönert und bereichert.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr R. Schumacher





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 4777

Liebe Mitglieder

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 27. November und 19. Dezember 1972 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



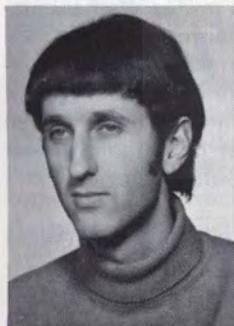
Rolf Altermatt
Copi DC-9



Jean Paul Auberson
Capt. DC-8



John Greenland
Capt. DC-9



Otto Hollborn
Copi DC-9



Jean-Charles Houde
Copi DC-9



Gunter Retsch
Copi DC-9



Walter Weibel
Copi DC-9

Ebenso herzlich möchte ich den zahllosen Festtagsgratulanten danken, die mir eine Jumbo-Neujahrspost beschert haben. Trotz guten Vorsätzen war es mir einfach nicht möglich, alle Briefe und Karten persönlich zu beantworten; ich hoffe auf verständnisvolle Nachsicht! Jedenfalls haben mich die vielen Zeilen des Dankes und der Anerkennung gefreut; offenbar wird die Arbeit des Vorstandes geschätzt. Überrascht war ich eigentlich über das Fehlen kritischer Stimmen, welche ihre guten Wünsche mit gutgemeinten Ratschlägen oder einem «man sollte» zu verbinden pflegten. Entweder sind wir im Vorstand dermassen gut oder wir haben uns bereits meilenweit von der Volksmeinung entfernt und entfremdet, dass man jegliche Kritik als total hoffnungsloses Unterfangen zum vornherein aufgibt.

Ich habe zwar meine guten Gründe zu glauben, keines von beidem sei der Fall, denn die Kritik fehlte wie gesagt lediglich in der Weihnachts- und Neujahrspost von Seiten unserer Mitglieder, währenddem sie zum Beispiel an den beiden vorweihnachtlichen Aeropers **Standortsbestimmungen** im Wallberg zu Volketswil recht offen, so wie es sein soll, geübt wurde. Dabei hat mich besonders beschäftigt, was mir nachträglich ein verdienter Flugkapitän sagte, der beim Aufbau der heutigen Swissair massgebend mitgewirkt hat: Er habe das ungute Gefühl, die Aeropers steure einen gefährlichen Kollisionskurs.

Dies ist für mich als verantwortlichem PiC der Aeropers wahrlich Grund genug, eine gründliche Beurteilung der Lage vorzunehmen, denn wir alle wissen, dass ein Kollisionskurs unweigerlich zum Crash führt, sofern nicht mindestens einer der Beteiligten eine Kurskorrektur vornimmt. Nun handelt es sich bei den beiden Kollisionsgefährten gottlob nicht um Überschallflugzeuge, welche mit Mach X aufeinander zurasen, sondern

um Sozialpartner, welche die oft gegensätzlichen Interessen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zu vertreten haben. Ein Zusammenstoß kann nicht vermieden werden, wo gegensätzliche Meinungen aufeinanderprallen. Nun findet dieses Aufeinanderprallen aber in der Form von Gesprächen und Verhandlungen statt, also von Mensch zu Mensch, wobei jeder versucht, den andern von der Richtigkeit seiner Argumente zu überzeugen. Der Rahmen dieser Konfrontationen ist natürlich weit gesteckt, er ist letztlich vom persönlichen Charakter der Verhandlungspartner abhängig. Mit andern Worten bestimmt die stärkste Persönlichkeit das sachliche oder geistige Niveau jeglicher Verhandlungen; die andern Teilnehmer haben sich, ob sie wollen oder nicht, jenem «ton qui fait la musique» anzupassen.

Schwieriger wird das Problem, wenn sogenannte gewiegte Unterhändler die sachliche Ebene des ehrlichen Überzeugenwollens verlassen, um à tout prix einen Erfolg zu erzwingen. Es liegt nun aber in der Natur des hierarchischen Karriereprinzips, dass Vertreter oder Funktionäre eines Unternehmens unbedingt Erfolge erzielen müssen, sonst werden sie von noch erfolgsreicheren überflügelt. Der persönliche Ehrgeiz und das Karrierestreben führen daher oft zu einer Wahl von Mitteln oder Methoden, die nur noch rein persönlichen Ambitionen dienen, nicht aber dem Gesamtinteresse. Und in ebendiesem Moment wird ein scheinbarer Erfolg zu einem Pyrrhussieg oder sogar zum Bumerang. Entscheidend für den wahren Erfolg einer Sache ist allein die ehrliche Absicht und die Gesinnung, welche hinter ihr stehen. Ehrgeiz und Karrieredenken sind dabei denkbar schlechte Berater.

In dieser Beziehung ist übrigens das weltweit angewandte Senioritätsprinzip der Linienpiloten ein Segen für alle, auch für die einzelnen Gesellschaften. Jeder Pilot hat seine Chance dann, wenn er an die Reihe kommt. Velofahren, d. h. nach oben buckeln und nach unten treten, nützen einem Piloten nichts. Daher herrscht in Fliegerkreisen auch jene legendär gute Kameradschaft. Wir haben es nicht nötig, unsere Arbeitskollegen zu übertrumpfen, um Karriere zu machen. Wir sind nicht auf glanzvolle Erfolge angewiesen, sondern auf eine hundertprozentige Erfüllung unserer Arbeit. Und — wir müssen warten können, bis die Reihe an uns ist. Selbst der Überdurchschnittliche muss sich gedulden lernen, was nicht unbedingt von Nachteil ist. Auf diesem Boden des sich Einordnenkönnens wächst denn auch jenes gute Arbeitsklima, welches zum Beispiel unsere Flight Ops auszeichnet. Die wenigen Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel.

Ähnlich liegen die Dinge beim Aeropersvorstand. Hier sind nämlich wenig Lorbeeren zu holen. Das Mitmachen bei uns bedeutet ein Opfer an Freizeit und Nerven, es winken weder glanzvolle Karrieren noch entsprechende Gehälter. Unsere Motivation heisst nicht Ehrgeiz, wir lei-

sten unsere freiwillige BÜez aus Überzeugung. Ellenbögel nützt also auch bei uns nichts, daher das gute Einvernehmen in unserm Gremium. Dies heisst aber nicht etwa, dass es bei uns nicht auch zu hitzigen Auseinandersetzungen käme, denn jedes Vorstandsmitglied vertritt nicht nur seine persönliche Meinung, sondern auch oft die spezifischen Interessen jener Gruppe, die es portiert hat. Wenn aber einmal ein Beschluss gefasst ist, so unterzieht sich bei uns ein Verlierer in demokratischer Weise und vertritt gegen aussen fürderhin den Standpunkt der Mehrheit des Vorstandes. Dies ist, notabene, nicht immer leicht!

Die Mitarbeiter des Aeropers-Vorstandes sowie der Arbeitsgruppen bestehen aus Swissair-Piloten und -Navigatoren, die sich primär mit der Swissair identifizieren und erst sekundär mit der Aeropers. Das oberste Gebot jeder Aeropers-Tätigkeit ist das Gesamtinteresse. Wir sind keine Gewerkschafter, die ihren eigenen Arbeitgeber als Ausbeuter betrachten und ihn daher melken und schröpfen, wo immer sich eine Gelegenheit dazu bietet. Wir sind uns unserer Verantwortung bewusst und wissen, wohin ein Berufsverband im Rahmen des Ganzen hingehört. Wir verstehen uns primär als Sozialpartner und Mitarbeiter und erst sekundär als Interessenvertreter einer Berufsgruppe. Als «Männer am Steuer», die sich von Berufes wegen gewohnt sind, den korrekten Kurs zu steuern und die entsprechende Verantwortung zu tragen, vermeiden wir jeglichen Kollisionskurs, nicht aber die Konfrontationen und die manchmal recht harten Auseinandersetzungen mit unserm Arbeitgeber.

Zum Schluss habe ich noch eine diesbezügliche, persönliche Bitte an einzelne Dienststellen der Swissair, nämlich die Verhandlungsdevise «Im Zweifelsfalle hart» nochmals zu überdenken. Sie steht weder in den wohldurchdachten obersten Grundsätzen der Swissair, welche unsere Gesellschaft zum Erfolg geführt haben, noch in der klar und fortschrittlich formulierten Broschüre über unsere Personalpolitik. Die beste Theorie wird nämlich unglaublich, wenn sie in der Praxis nicht angewandt wird. Druck erzeugt bekanntlich Gegendruck und Härte kann zum Bruch führen. Haben wir es wirklich nötig, erst durch Schaden klug zu werden? Ich hoffe nicht. Man kann nämlich mit der Aeropers äusserst konstruktiv zusammenarbeiten, nicht nur theoretisch sondern auch life, so wie dies im Rahmen von Flight Ops vor allem mit den Herren Flottenchefs, Chef-Fluglehrern und dem big boss der Cockpitbesetzungen tag-täglich praktiziert wird, zum Wohle und zur Freude aller Beteiligten.

Mit freundlichen Grüssen
Hano Hürzeler

Ressort-Informationen

Kommentar zur Einsatzliste Dezember 1972

1. Flugprogramm

1.1. Swissair

Wie jedes Jahr stand die Dezemberplanung im Zeichen erheblicher Sonderflugprogramme. Wie üblich wurden sämtliche angefragten Zusatzleistungen zugesagt, wobei seitens des Dept. II auch auf vernünftige Lösungen bezüglich Crewrotationen und Übernachtungen Rücksicht genommen wurde.

Der erste DC-10 NA-Flug wurde auf den 15./16. Dezember (SR 160/161) geplant. Die neue HB-IHA wurde vorerst auf dem Nordatlantik und nach Tel Aviv eingesetzt.

Erwähnenswert sind ferner:

- 7 Charter- und Verdichtungsflüge auf dem Nordatlantik,
- 1 Verdichtungsflug im Südatlantik, der in die Rotationen integriert werden konnte,
- 1 Verdichtungsflug nach Nairobi sowie eine erhebliche Konzentration von Verdichtungsflügen vom 20.-22. Dezember auf DC-9.

1.2. Balair

Das vorgesehene Flugprogramm erfuhr keine wesentlichen Veränderungen.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.12.1972 betrug der Gesamtbestand **686** Piloten.

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.12.1972 befanden sich 79 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10	28 PiC- und 14 Copianwärter
DC-8	10 PiC- und 5 Copianwärter
DC-9	7 PiC- und 15 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.12.1972 betrug der Gesamtbestand 40 Navigatoren.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Am 4.11.1972 ist Herr Armin Hess verstorben.

2.2.3. Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste Januar 1973

1. Flugprogramm

1.1. Swissair

Anfangs Januar wurden, wie in jedem Jahr, zahlreiche Verdichtungs- und Charterflüge geplant, dies jedoch hauptsächlich auf den Kurzstrecken, so dass rotationstechnisch keine allzu grossen Probleme auftauchten. Alle angefragten Zusatzleistungen konnten zugesagt werden. Besonders zu erwähnen sind 8 Charter- und Verdichtungsflüge auf dem Nordatlantik sowie 1 Verdichtungsflug nach Nairobi - Johannesburg v.v.

1.2. Balair

Das vorgesehene Flugprogramm wurde ohne grosse Änderungen durchgeführt.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.1.1973 betrug der Gesamtbestand **682** Piloten. Davon sind 506 oder 74,2% Schweizer und 176 oder 25,8% Ausländer.

2.1.2. Bestandesveränderungen

Austritte:

Per 31.12.1972 sind folgende Herren in Pension gegangen: E. Bizozzero, F. Künzler, F. Schmid und F. Schreiber.

2.1.3. Ausbildung

Am 1.1.1973 befanden sich 83 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10	19 PiC- und 19 Copianwärter
DC-8	8 PiC- und 5 Copianwärter
DC-9	17 PiC- und 15 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.1.1973 betrug der Gesamtbestand 34 Navigatoren. Davon sind je 17 Schweizer und Ausländer.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Austritte:

Per 31.12.1972 wurden pensioniert die Herren: E. Leuenberger, E. Scheller und J. Würsch.

Auf das gleiche Datum sind zufolge Ablaufs ihres Anstellungsvertrages ausgeschieden die Herren: F. Cave, G. Chapman und J. Elliott.

2.2.3. Ausbildung

Keine

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 Seegraben 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

FERGUSON

Militaria

Der Bundesrat hat mit Brevetdatum vom 1. Januar 1973 folgende Mitglieder der Aeropers militärisch befördert:

Fliegertruppen	Zum Obersten: Karl Baumann Zum Oberstleutnant: Georges von Allmen Alfred Zuberbühler Zum Major: Claude Miazza
Übermittlungstruppen	Zum Oberstleutnant: Eugen Heusser
Materialdienst	Zum Major: Silvio Ruesch

Wir gratulieren allen Beförderten!

Aus der Tätigkeit des Vorstandes

Der Vorstand der Aeropers hat anlässlich seiner ordentlichen Sitzungen vom 13. Oktober, 27. November und 19. Dezember sowie des ausserordentlichen Meetings vom 7. November vor allem folgende wichtige Fragen erörtert:

- Integration Swissair/Balair (nachgerade zum traktandarischen perpetuum mobile geworden)
- Frage der DC-10 Fluglehrer
- Salärverhandlungen 1972/73
- Konzept für ein neues Deplacementreglement
- Entwurf für ein neues Freiflugreglement
- Abfassung einer Informationsbroschüre über die Aeropers
- Problem des Crew Transports zwischen Zürich und Basel bei QGO
- Südatlantik-Rotationen
- Neue Uniform.

Steuerabzüge für das Steuerjahr 1973

Am 21. November 1973 hat die Finanzdirektion des Kantons Zürich folgende Verfügung über die besondere Pauschalierung der Berufsauslagen des fliegenden Personals der Swissair erlassen:

I. Das fliegende Personal der Swissair (Piloten, Navigatoren, Bordmechaniker, Stewards, Hostessen) kann im Sinne von § 26 StG ohne besonderen Nachweis geltend machen:

1. Fahrkosten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte:

Gemäss Wegleitung zur Steuererklärung.

Sofern der Steuerpflichtige zur Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsstätte ein eigenes Motorfahrzeug benützt:

15 Rp. pro Fahrkilometer für Motorroller,

20 Rp. pro Fahrkilometer für Motorräder,

30 Rp. pro Fahrkilometer für Personautos.

Dabei ist massgebend die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsstätte und die Anzahl der dienstlich notwendigen Fahrten. Im Normalfall und bei ganzjährigem, dauerndem Einsatz im Flugdienst kann der Abzug für 250 Hin- und Rückfahrten pro Jahr ohne Nachweis der tatsächlich gefahrenen Kilometer geltend gemacht werden, für Personautos mindestens Fr. 600.— und für Motorroller sowie Motorräder mindestens Fr. 300.—

2. Mehrkosten der Verpflegung:

a) Piloten, Navigatoren, Bordmechaniker während des Flugdienstes und des Dienstes im Flughafen Kloten Fr. 1200.—

b) Übriges fliegendes Personal während des Flugdienstes Fr. 1000.—

3. Berufskleider:

Anteil an Anschaffungskosten sowie Reinigung Fr. 350.—

4. Weiterbildung, Fachliteratur, Berufswerkzeuge:

a) Piloten, Navigatoren, Bordmechaniker Fr. 800.—

b) Übriges fliegendes Personal Fr. 500.—

II. Soweit Berufsauslagen vom Arbeitgeber vergütet werden, steht dem Steuerpflichtigen kein Abzug zu.

III. Macht ein Steuerpflichtiger geltend, dass die tatsächlichen Auslagen die festgesetzte Pauschale übersteigen, so sind die Berufsauslagen in vollem Umfange nachzuweisen.

IV. Diese Verfügung ersetzt die Verfügung vom 10. Februar 1967 und gilt für das Steuerjahr 1973 und die folgenden Jahre.

Gegenüber der bisher geltenden Regelung sind somit lediglich die abzugsberechtigten Ansätze pro Fahrkilometer und die entsprechenden Minimpauschalen etwas angehoben worden. Die Abzüge für Verpflegungsmehrkosten und Berufskleider sowie für Weiterbildung, Fachliteratur und Berufswerkzeuge sind unverändert geblieben.

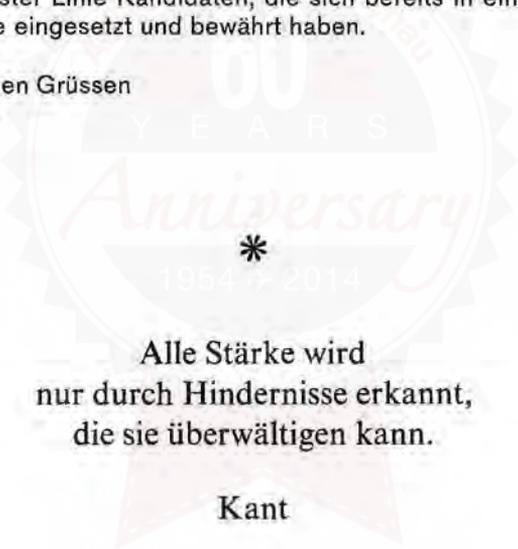
Wir bitten Sie, die neuen Ansätze beim Ausfüllen Ihrer nächsten Steuererklärung zu berücksichtigen.

Auch die neue Verfügung gilt ausschliesslich für Mitglieder, die im Kanton Zürich Wohnsitz haben. Die bisherigen Erfahrungen haben jedoch gezeigt, dass diese Verfügung auch von den Steuerbehörden anderer Kantone in grundsätzlicher Hinsicht anerkannt worden ist.

Aeropers-Kadernachwuchs

Die Belastung unserer ehrenamtlichen Aeropers-Mitarbeiter ist bekanntlich gross. Aus diesem Grunde suchen wir nicht nur immer wieder Freiwillige für die zahlreichen Arbeitsgruppen, sondern auch Nachfolger für Vorstandsmitglieder, welche das Ihre geleistet haben und nach einigen strengen Jahren zurückzutreten gedenken. Bis jetzt liegt die Demission eines verdienten Zeng.PiC-Vorstandsmitgliedes vor, welches bei den nächsten Wahlen ersetzt werden muss. Die Führungsspitze dürfte noch ein weiteres Jahr kandidieren. Wir geben dies so frühzeitig bekannt, damit die Wahlstrategen sich ihre Gedanken machen können. Wünschbar sind in erster Linie Kandidaten, die sich bereits in einer Aeropers-Arbeitsgruppe eingesetzt und bewährt haben.

Mit freundlichen Grüssen
Dr. W. Huber



Alle Stärke wird
nur durch Hindernisse erkannt,
die sie überwältigen kann.

Kant

Security

IFALPA Special Conference 1972

It is perhaps not surprising that there have been only two Special Conferences in the history of IFALPA and that both have dealt with the hijacking problem. The one of December 1969 was (as we **know** now but did not then) at the beginning of the problem and the one of December 1972 (as we **hope** now but did not know) at its end. Or is that being entirely unrealistic? Will the attrition never end?

Certainly the December 1972 gathering in Mexico City was in no mood to give in. An easy course would have been for the pilot group to contract out of the issue — demand danger money, or something of the kind — but such has never been even on the fringe of the discussions. Indeed, all proposals have worked from the explicit or the implicit base that for the pilot group to surrender its initiatives in the matter of hijacking and sabotage would virtually be for it to surrender its livelihood — and, of course, the main goal of the profession, namely, a safe transportation system.

But the word initiative is essential. On June 18th 1972 there were no initiatives either at the U.N. or at ICAO; by June 20th (i.e. one day after the IFALPA stoppage), there were resolutions before both forums. But they have not been enough: after an initial lull, the terror, and, in cases, the bloodshed, was renewed. Again therefore, IFALPA has no choice but to take to the field, this time concentrating its attack on a single front — ICAO. For some months there has been slated for January, discussions of the Legal Committee and so it is a matter of «take your troops to the sound of gunfire».

And gunfire it will be when Ola Forsberg, Dave Mills, Art Van Wyck, Bob Keenan, Claude Becket and Bob Hiemstra open up. Here is the warning volley, triggered off from the unbroken ranks of the Mexican Conference:

«RES POL/STAT 2

BE IT RESOLVED that should the Legal Committee of ICAO end its next session* without producing a document satisfactory to IFALPA, then the President, with the prior agreement and commitment of a majority of the members of IFALPA, is hereby authorised to mount a world-wide suspension of service as an expression of the concern and dismay of its members.

28 for, 0 against, 5 abstentions, ratified unanimously.

* The session referred to is planned for 9-30 January 1973.

RES POL/STAT 3

BE IT RESOLVED that until such satisfactory treaties or conventions are produced by ICAO and adhered to by all nations then the President of IFALPA is hereby authorised, with the prior agreement and commitment of a majority of the members of IFALPA, to mount a world-wide suspension of service for a period of time to be determined if any of the following events occurs:

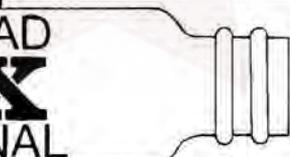
1. Loss of aircraft with passengers or crew as a result of a hijacking or act of sabotage.
2. Death of or serious injury to a crew member or passenger as a result of a hijacking or act of sabotage.
3. Any other serious crime of violence against civil aviation.

31 for, 0 against, 2 abstentions, non ratification — Germany/Cockpit.»

CCJ

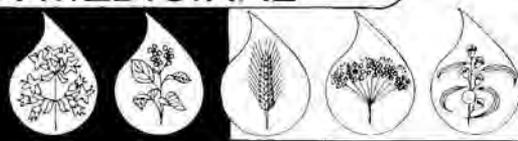


MEDIZINALBAD
DUL-X
BAIN MEDICINAL



**verjagt Müdigkeit,
schenkt
neue Spannkraft**

Fördert die natürliche Durchblutung der Haut, heilt Muskelkater und Muskelrheuma. Ideal gegen Erkältungen.



Packung mit 6 Dosierflaschen
Fr. 6.90
in Apotheken und Drogerien

Ein Produkt der
BIOKOSMA SA – Ebnat-Kappel



IFALPA report

Press Statement Mexico City, 13 December, 1972

Captain Ola Forsberg, President of the International Federation of Air Line Pilots Associations, announced today that the time had come for the pilots of the world to bring to bear their full weight to see that hijacking and sabotage were removed as a threat to mankind.

For this a Special Conference had been sitting in Mexico City on Tuesday and Wednesday. It drew representatives from all the major pilot groups of the Federation, which in toto represents some 50,000 civil aviation pilots of 63 different countries.

In their general approach it was emphasized that the prime responsibility for removing these threats to civil aviation remained and always would remain, with Governments and their international agencies. In particular, they looked to the January meeting of the ICAO Legal Committee to produce a strong convention on enforcement measures against states offering sanctuary.

In this matter, the meeting was conscious of all the problems involved for the public, the airlines and themselves. Nevertheless, they had come to the conclusion that all other methods of eliminating, or at least greatly reducing, hijacking and sabotage were not likely to have the required effect. Increase in airport security and on-board security, were of the utmost importance. However, the hijacker must be deterred at the outset by the certainty of failure and for this governmental action by way of extradition or suitable punishment was the only viable course.

However, recognising that there would be some period before ICAO could produce and secure ratifications of an enforcement convention, the conference was prepared to consider multi-lateral action against states which afforded sanctuary or otherwise posed a threat to civil aviation.

There were a number of secondary motions on such subjects as airport security and the signing of the existing aviation treaties (Tokyo, Hague and Montreal) but the main theme dominated:

The Governments of the world must fix the problems of hijacking and sabotage and fix them soon; if not, there is no worthwhile civil aviation anyway and the pilots are prepared for a showdown.

With this in view, IFALPA places the nations of the world on notice that any further crimes of air piracy may be met with world-wide cessation of airline service by the members of IFALPA and would seek the total commitment and co-operation of all other transportation unions.

**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

Man sollte ...

- die Strecke Diensteingang — Looren im Bereich des Frachthofes zur Zone mit erhöhtem Risiko erklären.
- nicht mit schmutzigen Hemden unter dem Arm (auch wenn dieser mit vier goldenen Streifen geziert ist) den Fluggdienst antreten. Ein Plasticsack würde den Wäscheservice viel hygienischer und ästhetischer gestalten.
- bei der Uniformreform nicht vergessen, dass unsere Hemden nach zwei Stunden Tragzeit wie bessere Abwaschlappen aussehen.
- deshalb, wenn man bezüglich Uniform etwas verbessern will, bitte beim Hemd anfangen (besserer Stoff, angenehmere Kragen, Schnitt nicht wie ein Kartoffelsack, eventuell Taschen auf beiden Seiten, kurzärmelige Version).
- alle diejenigen, welche über Hotelfragen zu befinden haben, für eine gewisse Zeit auf einen Erholungsurlaub ins Crew House nach Genf schicken (beste Verkehrslage, zentral gelegen, ruhig, beste Referenzen).
- für ungebührliches Benehmen im Crew House Strafen einführen. Vorschlag für Rückfällige: Entzug der Oropax für mindestens drei Monate.
- für unsere Route-Manual-Einbände ein etwas strapazierfähigeres Material verwenden.
- den Swissair-Piloten wieder brauchbare geografische Streckenkarten abgeben, damit sie die zahlreichen Fragen von wissbegierigen Passagieren mit gutem Gewissen beantworten können.
- unsern Landesverteidigern in ihren fliegenden Kisten (lies Militärpiloten) doch einmal bekannt geben, dass der Lohnausgleich für den jährlichen medizinischen Untersuchungstag im FAI ausbezahlt wird, sofern dieser an einem dienstfreien Tag erfolgt und ein entsprechender Vermerk auf der Lohnausgleichskarte angebracht wird.
- bei den sogenannten Wartehäuschen auf den Crewparkplätzen Papierkörbe montieren, damit die wartende Wegwerfgesellschaft nicht in ihrem eigenen Unrat versinkt.

Ein Luxuswagen?



Fiat 127

Man ist fast versucht diese Frage mit ja zu beantworten. Wir von Fiat meinen nämlich, dass es Ihr gutes Recht ist, bei einem Auto auf allen wünschenswerten Eigenschaften zu bestehen. Und dies nicht nur bei grossen, teuren Wagen. Beim Fiat 127 ist alles dabei:
Frontantrieb, unabhängige Radaufhängung, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen vorn,

Radialreifen, sportliche Leistung (140 km/h Spitze, 0—100 km/h in 18,5 Sekunden), Quermotor, (20% Mechanik, 80% Raum für Sie).
Fiat 127: Fr. 7950.—
Pauschal für Transport und Lieferung Fr. 50.—.
Sava
finanziert zeitgemäss.

FIAT

ABC Grossgarage AG

in Oerlikon / Schwamendingenstr. 106
am Bellevue / Seefeldstrasse 7
in Zollikon / Seestrasse 5

8050 Zürich 01/48 44 44
8008 Zürich 01/340404
8702 Zollikon 01/65 86 41

Die unaufhaltsam wachsende Papieramide

Vorschriften lassen sich wie Gummi dehnen, um die Zeit auszufüllen, die nicht für Arbeit benötigt wird. Diese leicht überprüfbare Tatsache kann jeder bestätigen, der sich je mit den Vorschriften einer Armee im Frieden (wo sie ja nichts leisten muss!) für einfache Vorgänge wie Kaputrollen usw. konfrontiert sah. Dass diese Tatsache aber auch überall dort auftritt, wo die Umstände es nicht verunmöglichen, sei an folgenden Beispielen gezeigt:

Seit 1964 hat die Gesamtfläche Europas durch Meereseerosion um 102 km² abgenommen. Die Zahl der Verkehrsflugplätze ging ebenfalls um 6 zurück. Trotzdem hat das Europa-Route-Manual Swissair um 200% zugenommen, nämlich von einem auf drei Bände.

Parallel dazu ging der Übergang vom Convair-440 zum DC-9, und damit vom komplizierten, wassereingespritzten Propellermotor zum einfachen Turbofan. Während noch 1964 zum Triebwerk R-2800 im AFM auf einer Seite kurz stand: «Power plant: Not yet published», finden sich jetzt allein im AFM 1 21 Doppelseiten dazu.

Während der verunsicherte Handbuchleser glaubt, eine immer dickere, sich in der Anzahl vergrößernde Wälersammlung sei nur das Spiegelbild einer immer komplizierter werdenden Umwelt, behaupten Zyniker, die Zunahme sei lediglich auf das Wirken des Parkinson'schen Gesetzes in Vorschriftenbüros und Druckereien zurückzuführen. Beide haben teilweise unrecht.

Der Zweck dieser Zeilen ist, nachzuweisen, dass Handbücher wachsen müssen, da ihr Umfang einer Gesetzmässigkeit folgt, welche gemäss den in der Forschung üblichen Usanzen nach dem Autor dieser ersten Formulierung derselben als «Wagner'sches Theorem» bezeichnet wird.

Genau wie beim Parkinson-Gesetz die Arbeit zur Zahl der Beamten steht hier die Zahl der Seiten in keiner Beziehung zur Komplexität oder zur Ausdehnung des Handbuch- oder Vorschriftenobjekts. Sie nimmt zu, unabhängig ob die Komplexität und Ausdehnung des Sachgebiets zunimmt, abnimmt oder total verschwindet. Um diese erstaunliche Behauptung zu verstehen, müssen wir die Ursachen des Wachstums blosslegen. Dazu stellen wir zwei Grundlagen, quasi abstrakte Axiome auf, die in der Folge in einem Beispiel konkret erläutert werden. Axiom 1 lautet:

Vorschriften **müssen** erlassen werden, um negative Erfahrungen in Zukunft in gleicher Form zu verhindern.

Dieses Axiom führt in einer Betriebshierarchie bei allen Stellen mit Vorschrittskompetenz zu einem Strom von nötigen und unnötigen Einschränkungen, da ein Nichterlassen einer Vorschrift bei einem nachfol-

genden Unfall sofort zu Angriffen auf die Stelle führt und daher «im Zweifel zuviel» die Devise ist.

Axiom 2 lautet:

Überprüfung von Vorschriften bezüglich deren Aufhebung verursacht Arbeit und Risiko.

Dieses Axiom führt dazu, dass die meisten Vorschriften in Kraft bleiben, obwohl die Voraussetzungen zu deren Erlass vielleicht komplett änderten oder überhaupt verschwunden sind. Zudem kann ein zu frühes Aufheben wieder zu einem Unfall führen, so dass die Devise hier «im Zweifel stehenlassen» ist.

An einem konkreten Beispiel sieht dies wie folgt aus:

Ein vorschriftserlassbefugter Funktionär (F) bekommt zu Ohren, dass ein verunsicherter Untergebener (P) eine Maschine durch Falschbedienung beschädigt hat. Nehmen wir an, der Fehler sei dadurch verursacht worden, dass eine falsche manuelle Reaktion begangen wurde. Wenn Funktionär F gerade Zeit (z) hat, sich mit dem Fall abzugeben, wird er unweigerlich eine Vorschrift zur Verhinderung weiterer solcher Vorfälle aufstellen. Dies kann sich im Falle eines Pilotenfehlers bei der Landung beispielsweise als «min 1,2 EPR auf 300 ft» konkretisieren, oder wenn ein Werkzeug in eine Maschine fiel, als «Es ist verboten, Schraubenzieher in Getriebe fallenzulassen».

Wird nun diese Vorschrift verschwinden, wenn die spezifische Situation nicht mehr existiert, die zu ihr geführt hat? Kaum, denn erstens muss sich jemand mit Vorschriftserlasskompetenz dies vergegenwärtigen, was unwahrscheinlich ist, da alle solchen Leute ihre Zeit mit Herausgabe von Vorschriften und Arbeit schon überfüllt haben. Zweitens wäre es ja möglich, dass der gleiche Fall unter ähnlichen Vorzeichen wieder vorkommen könnte, und niemand hebt eine Vorschrift auf, die **vielleicht** noch einmal anwendbar wäre, kurz, es wird verboten sein, Schraubenzieher in Getriebe fallen zu lassen, bzw. 1,2 EPR im short-final zu unterschreiten, wenn es längst keine Getriebe bzw. manuelle Landungen mehr geben wird.

Durch Untersuchung von Unmengen statistischen Materials wurde es möglich, das Wagner'sche Theorem auf eine mathematische Grundlage zu stellen und das Wachstum der Vorschriften und Handbücher gemäss den Axiomen bzw. obigem Beispiel wie folgt zu bestimmen:

$$x = \frac{P^F + S}{z} - K$$

wobei:

x = Verdickung in % eines Vorschriften-Handbuches pro Jahr

P = Anzahl der Untergebenen, die Fehler machen könnten

- F = Anzahl der Funktionäre, die in diesem Handbuch Vorschriften erlassen können
 S = Anzahl Stellen, denen das Handbuch zur Kontrolle vorgelegt werden muss
 K = Theoremkonstante, nach statistischen Unterlagen rund —38,2
 z = Zeit, die den F in Std./Jahr ihrer Arbeitszeit für Vorschriften schreiben bleibt.

Angewendet auf die Geschichte des Europa-RM ergibt sich:

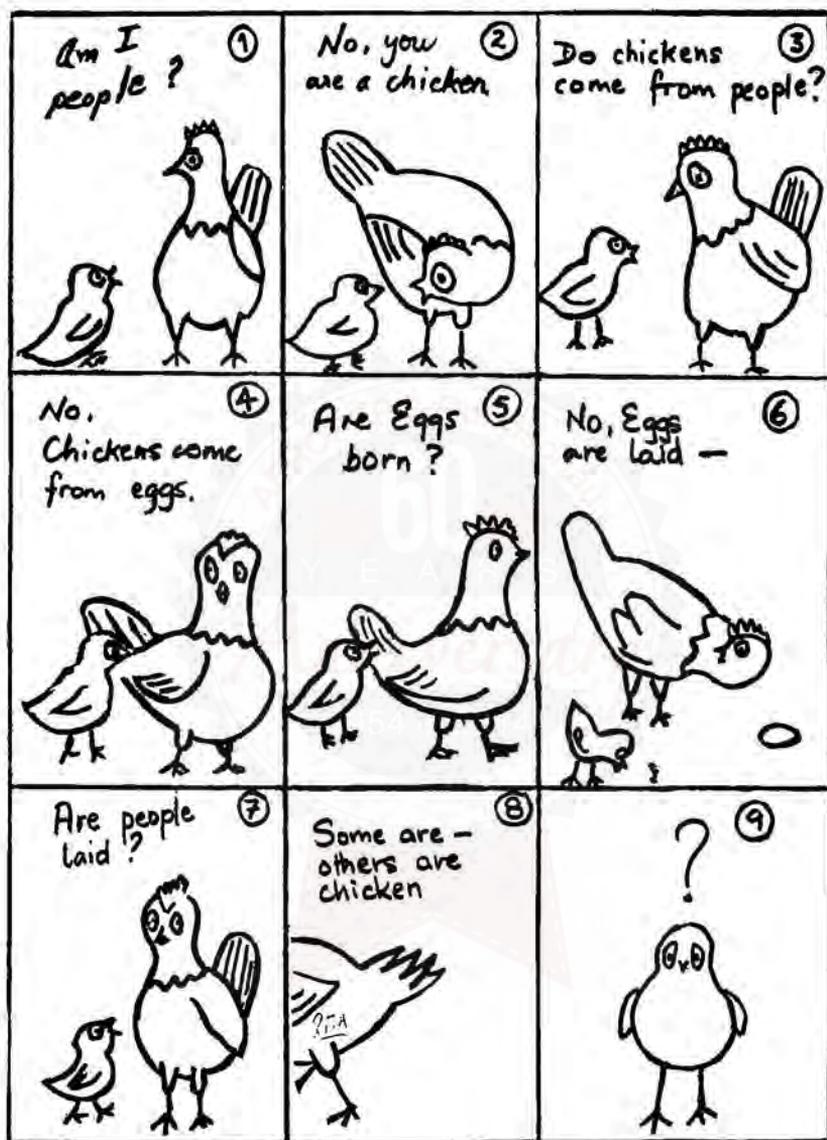
- P = Piloten Europa 1964-72, rund 200
 F = 2 (Etwas verwirrend durch Namensänderung, früher Chefpilot und Sektor-Chefpilot, heute Mgr Cockpit-Crews und Flight Area Mgr)
 S = 2 (Swissair / Luftamt)
 z = 20% = 400 Std./Mann (Funktionäre fliegen ca. 60%, 20% Arbeit ohne Vorschriften)

$$\text{somit } x = \frac{200^2 + 2}{800} - 38,2 = \mathbf{11,8\%}$$

d. h. das RM wächst pro Jahr um 11,8%, oder in 8 Jahren um 194,5%, was innerhalb der Beobachtungsgenauigkeit volle Übereinstimmung mit unserer eingangs erwähnten Zunahme von einem auf 3 Bände ergibt!

Mit dem so formulierten Theorem ist es erstmals möglich, genaue Voraussagen zu machen, über den zukünftigen Papierverbrauch, die Grösse der Crew-bags, die Vergrösserung der Postfächer, den Ausbau der Besatzungspost auf 10, 30, 80, 274, 783 Mann usw. Da ein Exponentialwachstum vorliegt, seien einige interessante Punkte erwähnt:

- Im Oktober 1981 wird die Hubkraft N eines Normalpiloten nicht mehr genügen, den mit RM, Safety-Manual, Meteo-Manual, Zoll-Manual, Local-Instructions-Manual, Hotel-Manual und 12 weiteren Kleinmanuals à je 400 Seiten gefüllten Crew-bag vom Boden zu heben, trotzdem schon im März 1980 Gewichtheben im Swissair-Freizeit-Club für Piloten obligatorisch werden wird. In diesem Zeitpunkt muss definitiv für hydraulische Hilfsgeräte gesorgt werden.
- Im Februar 1982 muss die maximale Arbeitszeit auf 8 Blockhours je Monat gesenkt werden, da die ganze restliche Freizeit ausser 6 Std./Tag Nachruhe für Revisionen aufgewendet werden muss.
- Im Juli 1985 wird ein alter Wunschtraum des Luftamtes in Erfüllung gehen, nämlich dass mindestens das Leergewicht des Flugzeugs an zusätzlichen Manuals, Dokumenten und Vorschriften auf jedem Flug mitgeführt werden wird.
- Am 1. Januar 1990 wird jeder Flugdienst eingestellt werden, da das dazumal leistungsfähigste Flugzeug, die Boeing 797 C, trotz erhöh-



tem Startgewicht zufolge der Vorschriftenzuladung nicht mehr genügend Reichweite für die letzte SR-Strecke, ZRH-BSL, haben wird.

Diese letzte Spekulation ist jedoch etwas fraglich, da das Erscheinen des Wagner'schen Theorems genau wie dasjenige des Parkinsonschen Gesetzes einen Einfluss auf den Gang der Entwicklung nehmen könnte. Statt, wie der richtige Wissenschaftler zu sagen, es sei nicht seine Aufgabe, Unkraut zu jäten, sondern es genüge ihm, genau sagen zu können, wie schnell es wachse, könnte man auf die Idee kommen, die möglichen Beeinflussungen zu suchen. Unter der Annahme, dass ein geringes x anzustreben sei, könnte man versuchen:

- Die Zahl der Funktionäre F niedriger zu halten, da sie als Exponent der Formel die Entwicklung exponentiell ankurbelt. Dieser Vorschlag ist jedoch in der Praxis undurchführbar; da er gegen das als unüberwindbar bewiesene Parkinson'sche Gesetz läuft, welches für jede Verwaltung einen jährlichen Zuwachs von 5,7% unabhängig von der Arbeitsentwicklung voraussagt. So haben sich beispielsweise die 27 Organigrammstellen in OF des Jahres 1964 auf 68 in 1972 vermehrt, was die Parkinson'sche Rate genau bestätigt.
- Die Zahl der Arbeitsstunden/Jahr (z), welche zur Herausgabe von Vorschriften verwendet wird, durch andere Arbeit zu reduzieren. Es hat sich jedoch gezeigt, dass dann die Parkinson-Rate grösser wird, d. h. die Zahl der Stellen mit Vorschriftsbefugnis (F) steigt an und das Wachstum wird nicht gehemmt.
- Eine Reduktion von P oder S hat einen so kleinen Einfluss und ist zudem praktisch sehr schwierig durchzuführen (Ausschaltung des Luftamtes!), dass sich keine grossen Perspektiven eröffnen.

Es zeigt dies alles, dass ganz neue Methoden gesucht werden müssen, und eine erfolgversprechende ist auch schon gefunden:

Um den beiden Wachstumsaxiomen ein Beschränkungsaxiom entgegenzusetzen, hat der Autor vorgeschlagen, für jedes Hand- oder Vorschriftenbuch einen Mann anzuheuern, der für das Eliminieren von Vorschriften bezahlt wird, beispielsweise mit Fr. 5.— pro Zeile gekürztes FOM. Da dieser Vorschlag aber bisher nicht erprobt wurde, liegt die Zukunft nach wie vor etwas im dunkeln, bzw. unter einer Papieramide.

A. Wagner

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, Kehricht-
abwurfssystem usw.

Bezugstermine wie folgt:

ab 1. April 1973

4½-Zimmer-Wohnungen (Nutzfläche 139,9 m ²)	ab Fr. 880.—
5½-Zimmer-Wohnungen (Nutzfläche 172,5 m ²)	ab Fr. 1010.—
5½-Zimmer-Attika-Wohnung (Nutzfläche 217,9 m ²)	Fr. 1520.—

ab 1. Mai 1973

3½-Zimmer-Wohnungen (Nutzfläche 121 m ²)	ab Fr. 775.—
4½-Zimmer-Wohnungen (Nutzfläche 153,8 m ²)	ab Fr. 925.—
4½-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

Crew-Globetrotter

Herzlichen Dank für die vielen positiven Reaktionen und ermunternden Kommentare. Noch mehr Dank gebührt denen, die nicht nur ihr Wohlwollen gegenüber der Aktion bezeugt, sondern uns einen Beitrag eingeschickt haben. Die «schweigende Mehrheit» (vorläufig sind die Schweigenden noch eindeutig in der Mehrzahl) möchte ich auffordern, ihr Schweigen zu brechen und aktiv mitzumachen!

Zur Erinnerung wiederholen wir: Unternehmen Sie e'was, gehen Sie essen, machen Sie einen Ausflug, finden Sie 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 z. B. im Restaurant mangels anderer verfügbarer 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.

Und nun die ersten Resultate:

Crew-Globetrotter Bulletin Nr. 1 / Januar 1973

BUDAPEST

Restaurant Szeged, beim Hotel Gellert, 10 Min. Taxi vom Hotel Budapest. Für Tischreservation verlangen Sie den Chef de Service Herr Sandor Kertész.

Keine Touristenbelz, feine Zigeunermusik, Essen ausgezeichnet, Service etwas langweilig (man hat besser schon etwas im Magen, z. B. «Borozo» im Hotel Budapest, etwas Wein «Debroi» und Pogacsa). In

Ungarn isst man mit Vorteil «Schwiniges», gute Filets, Spiesse und trinkt Weisswein dazu. Dessert Rétes und Palacsinta.
Preis zirka 70 Forint pro Person.

Den Kaffee nimmt man sehr angenehm im Night Club des Hotels Gellert (gute Musik), nur ein paar Schritte entfernt.

12. Oktober 1972, Zsi

COPENHAGEN

Ausflug mit Mietwagen Richtung Nord entlang der Küste Rungsted, Humleback, Helsingör (Schlossbesichtigung), Vornback (Mittagessen Restaurant am Meer, links von der Strasse, Smorgasbord Kronen 15.— plus Trinken, langweiliger Service, aber gut), Gilleleje, Arresøsee, Frederiksund, Copenhagen, 180 km, 7 Stunden. Wunderbare Landschaft, schöne Badestrände.

Autovermietungen (Telefon, Adresse) findet man in der Broschüre «Copenhagen this month» beim Hotelportier (20% für Airlines nicht überall selbstverständlich). Wir hatten Schwierigkeiten; vielerorts keine Wagen mehr vorhanden. Das nächste Mal würde ich das Auto am Flughafen, eventuell schon in GVA, organisieren. Für Klein- bis Mittelklasswagen sollten 200—230 Dkr. genügen.

9. Oktober 1972, Zsi

GENF

Trolleybusbillette kauft man am besten im voraus im Tabakladen vis-à-vis Crewhouse. So kosten sie weniger und man muss nicht ständig nach Kleingeld suchen. Carnets mit 9 Billets kosten Fr. 6.—.

September 1972, Zsi

Restaurant Locanda Ticinese, 13, rue Rousseau (Nähe Placette), Telefon 32 31 70

Sonntags geschlossen.

«Ambiance et spécialités tessinoises», angenehme Atmosphäre. Ausgezeichnet waren Lasagna (Fr. 6.50) und die verschiedenen Salate vom Wagen (Fr. 5.—). Offener Wein gut. Service O.K., aber das Rechnen ist nicht ihre Stärke! Ohne Additionsfehler Fr. 17.— pro Person.

November 1972, Zsi

HELSINKI

Sauna schön und komfortabel zuoberst im Hotel Inter-Continental.

Sonntags geschlossen. Frühzeitig, am besten am Abend vorher, beim Portier reservieren.

Badehose mitnehmen, je nach Publikum im Pool eventuell verlangt.

Kostenpunkt ohne Massage ca. FM 15.—, wenn man will kann man 2-3 Stunden bleiben. Netter Service.

September 1972, Zsi

Ravintola Varras, Mannerheimintie 68, Tel. 49 35 91 (gegenüber der Messehalle), 5 Min. vom Hotel.

Geöffnet werktags 11-24, an Wochenenden 12-24 Uhr.

Grill. Steak nach Grösse, Zutaten nach Wunsch. «Sie bestimmen selbst über das Wie und Was Ihrer Mahlzeit und schauen zu, wie gegrillt wird», Preis FM 15-20, für Essen und 1 Bier.

Guter Service, gemütliche Atmosphäre.

10. Dezember 1972, Bertram, Reist

Ravintola Victoria, Kalvokatu 8 Brunnsgratan, Tel. 66 39 17, vis-à-vis Hauptbahnhof, Rolltreppe, 1. Stock, rechts.

Tanz — Essbeiz (Diner-dansant).

Essen mit Dessert, Kaffee, Bier FM 35.— pro Person.

29. Dezember 1972, Thut, C. Meier

Discothek, Sauna. Das neue Hotel Hesperia ist vis-à-vis unseres Hotels Inter-Continental.

Der Assistent Manager Alec E. Nylund, Tel. 44 13 11, ist ehemaliger DC-9 Capt. der Südflug und hat bei der Swissair den DC-9 Kurs gemacht.

Das Hotel enthält einen sehr schönen modernen Night Club (Discothek, Orchester) für jüngere Semester, offen bis 04.00 Uhr. Auch wenn kein Platz vorhanden, kann Mr. Nylund (an der Reception verlangen) einen Tisch organisieren. Er kann ebenfalls eine sehr schöne Sauna und ein grosses Hallenbad zur Verfügung stellen.

Dezember 1972, Huggenberger

Discothek im Hotel Hesperia, sehr schön und geschmackvoll (neben dem Inter-Continental). Eingang auf der Hotelrückseite.

Gute Musik, teils live band, teils records. An Wochenenden ist Anmeldung durch Hotelportier zu empfehlen.

Preise: Longdrinks FM 7-8, Service inbegriffen.

No entrance fee.

Zu empfehlen.

Geldwechsel, für jede Transaktion verlangt man im Inter-Continental FM 2.—.

Plan ahead!

Januar 1973, Flamm

ROM

Ristorante La Sagrestia, via del Seminario (Nähe Panteon, am besten mit Taxi vom Bahnhof zum Panteon, die Strasse liegt vis-à-vis).

Vor 20.00 Uhr ankommen, später stark besetzt.

Pizza!

3. Dezember 1972, Lobsiger

Ristorante Da Antonio, Il Piemontese, 11, Vocolo della campana, Tel. 65 69 312 (zwei Häuser weiter als der weltberühmte Alfredo)

Sonntags geschlossen.

Gemütlich, klein, normale Preise, guter Chianti, Spaghettis L. 350, Fleisch L. 700-850.

4. Dezember 1972, van der Goot

Muss das sein?

Viele von Ihnen haben sich wohl schon Gedanken gemacht darüber, aber von der Idee zum Artikel ist es ein weiter Weg, und da bei mir die Schreibmaschine sozusagen berufshalber immer parat steht, so ist es für mich doch einiges einfacher als für die meisten von Ihnen. Abgesehen davon, dass ich die im Folgenden zu bemängelnde Einrichtung auch ab und zu benütze (oder vielmehr benützte). Ich meine die Swissair Tankstelle für die Vehikel der Angestellten (Kurzzeichen ist mir leider unbekannt). Seit ein paar Wochen gibts da nur noch Super zu tanken, aus Rationalisierungsgründen. Ich nehme an, dass es ausser meinem Mann und mir noch einen Haufen anderer Leute gibt, die neben vielem anderen, was da beim Kauf eines Wagens zur Debatte steht, auch auf die Art des benötigten «Mostes» achten. Von wegen Umweltschutz, konkret in diesem Falle: Bleiverseuchung. Natürlich können wir anderswo tanken. Aber erstens ist die Tankstelle doch eine Dienstleistung für alle Angestellten, und zweitens ist's **so** noch billiger. Diese Überlegung müssen ziemlich viele machen, wie anders sollten sich an den Stosszeiten die langen VW-, Renault-, Toyota- usw. Schlangen erklären lassen?

Nachdem die Swissair in ihrem Betrieb alles mögliche und unmögliche zum Umweltschutz beiträgt und beizutragen gewillt ist, sollte die Behebung dieses Schönheitsfehlers doch ein Leichtes sein. Oder weiss am Ende in diesem Falle die Linke einfach nicht was die Rechte tut?

Verena Encrantz



**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
Vitsœ
Zanotta
Zapf Möbel

international

Scherrer Möbel

CH 8401 Winterthur

Zeughaus-/Mühlestrasse
Telefon 052 22 29 41
Eigene Parkplätze

Nochmals «der Daumen des lieben Gottes»

In der Aeropers-Rundschau 6/72 erschienen zwei Stellungnahmen zum Artikel «Der Daumen des lieben Gottes» aus der Weltwoche Nr. 42.

Zu den Äusserungen des Herrn Heusser erscheinen uns einige Klarstellungen notwendig.

Anhand dieser Äusserungen könnte es nämlich den Eindruck erwecken, als hätte hier ein mit den Verhältnissen bestens vertrauter Mann gesprochen. Doch schon die Tatsache, dass Kapitän Heusser die Verfassung des besagten Artikels den Flugverkehrsleitern überhaupt zutraut, lässt seine Einschätzung der Lage in einem andern Lichte erscheinen. Ob es Herr Heusser wahrhaben will oder nicht, dieser Artikel stammt nun mal nicht von unserer Feder und ist auch ohne unsere vorherige Einsichtnahme in Druck gegangen. Eigentlich sollte gerade ihm seit den Zerqa-Ereignissen bekannt sein, dass in Sachen Pressepublikationen alles möglich ist.

Im Weiteren kann Herr Heusser nur schlecht verstehen, dass wir unseren Beruf in der Öffentlichkeit endlich anerkannt haben wollen, da er und seine Kollegen doch die Wichtigkeit unserer Arbeit zu schätzen wissen. Dabei weiss Herr Heusser doch ganz genau, dass mit solch stiller Anteilnahme unsere Anstrengungen um eine gerechte soziale Stellung und eine gesicherte Zukunft in keiner Weise beeinflusst werden. Selbst sein Hinweis auf einen Brief an die Radio-Schweiz vermag unsere Zweifel leider nicht ganz zu beseitigen, denn es ist noch nicht allzulange her, seit in einem solchen Brief seitens der Swissair-Direktion unsere Arbeit mit der eines Stellwerkangestellten verglichen wurde. Oder wie sollen wir z. B. die teils recht harten und abfälligen Bemerkungen gewisser Piloten über unsere Arbeitsweise vom 20./21. Dezember 1972 verstehen?

Wir verlangen von den Piloten keine öffentlichen Solidaritätsbezeugungen, doch könnte eine eindeutige Stellungnahme an die Adresse der Flugverkehrsleiter und der zuständigen Instanzen das Arbeitsverhältnis wesentlich beeinflussen.

Wenn Herr Heusser dann noch auf die drei Verbände anspielt, so ist vielleicht einmal die Überlegung zu machen, ob nicht gerade die Bildung von drei Verbänden die grosse Unzufriedenheit und das allgemeine Malaise unter den Flugverkehrsleitern manifestiert. Überdies haben wir ja bewiesen, dass wir in gewissen Situationen sehr wohl einen gemeinsamen Nenner finden.

Wir sollten uns auf beiden Seiten allmählich darauf besinnen, dass ein gutes Arbeitsklima, welches jedoch stark von der gesicherten sozialen Stellung abhängt, für alle grosse Vorteile mit sich bringt und die tägliche Arbeit erleichtert.

J. Meier, Radar-Verkehrsleiter

Auf die Entgegnungen des Herrn Meier will ich nicht eintreten, um den Lesern der Rundschau ein Hin und Her der Meinungen zu ersparen. Hingegen möchte ich eine Zuschrift des Präsidenten der SATCA (Swiss Air Traffic Controller Association) erwähnen, in der er mir in klarer Form das Bedauern über den erwähnten Weltwoche-Artikel zum Ausdruck bringt. Seine Äusserungen münden in der Erkenntnis, dass man in Zukunft noch vorsichtiger über Veröffentlichungen in der Presse wachen muss, eine Erkenntnis, der die Aeropers aus eigener Erfahrung nur zustimmen kann. Der Brief erklärt des weitern in aufbauender Weise bisherige Meinungsverschiedenheiten. Und dies in einer Form, die den Vorstand der Aeropers ermuntern wird, in engem Kontakt mit den Verkehrsleitern zu bleiben und sie in ihren berechtigten Problemen auch weiterhin tatkräftig zu unterstützen.

E. Heusser



Fenstergitter,
Treppen- und Balkongeländer,
Gartentore usw.

Kunstschmiedearbeiten

Günstige Preise — Montage am Ort
Referenzen von Swissair-Angestellten

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

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

In Sachen Goldvreneli

Lieber Herr Hürzeler,

Ihre goldenen Worte sind, soweit ich es beobachten konnte, von vielen Fliegenden als goldrichtig empfunden worden. Sie lagen gewissermassen in der Luft, und es tat wohl, sie ausgerechnet aus der Goldfeder des Dachverbandspräsidenten fliessen und sie auch im «Goldenen Blick» abgedruckt zu sehen. Dennoch muss ich die Goldwaage hervorholen, nachdem sich der um unsern Laden aufgewirbelte Goldstaub etwas gelegt hat.

Sie kennen uns doch. Nicht? Wir sind biedere Bergleute und fristen unser Dasein meist unter Tag in der Goldgrube. Mag auch andern die güldene Sonne nie untergehen, weil sie ihr entgegenfliegen können, uns solls nicht anfechten. Wir treiben unverdrossen unsere Stollen in Sandstein und Mergel des gutschweizerischen Mittellandes und des angrenzenden Voralpengebietes. Gelegentlich macht es Mühe, nach den immer dünner werdenden Goldäderlein zu schürfen. Dann stehen wir zur Abwechslung mit gebeugtem Rücken im Wildwasser, um aus dem Schwemmgut ein paar Goldflitterchen herauszufiltern. Sie haben völlig recht, es ist nicht alles Gold was glänzt. Alle Schaltjahre einmal, das heisst, wenn uns ein besonders wertvoller Fund gelungen ist, legen wir uns einen Golddrausch zu und tanzen ums Golden Girl. Manchmal ärgern wir uns auch ein wenig über die Müssiggänger, die vom Grubenrand mit Goldfingern auf uns zeigen und beweisen, dass wir die Hacke nicht richtig führen. Wir rufen ihnen dann spasseshalber zu, sie sollen doch selber einmal goldene Eier legen. Bis jetzt hat es noch keiner gekonnt.

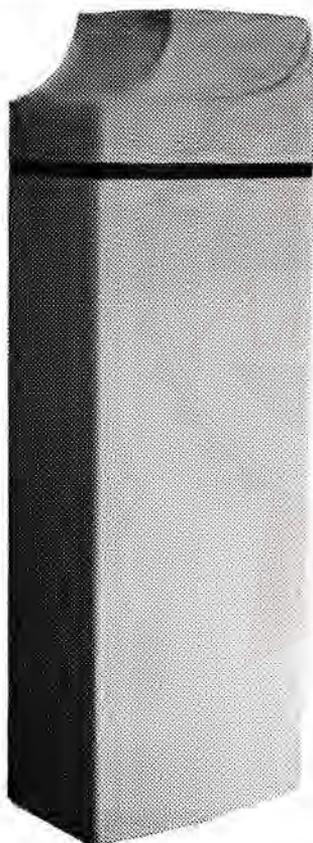
Und nun kommen Sie und wollen uns Schaufel und Sieb aus der Hand nehmen, weil auf Erlass des Obermünzprüfers der Goldbank eine Handvoll Vrenelis des begehrtesten Jahrganges aus dem Verkehr gezogen wird.

Wenn Sie mich fragen: Freilich könnte man sie noch eine ganze Weile im Umlauf belassen, bis die Konturen der Mutter Helvetia abgegriffen und die Jahrzahlen unlesbar geworden wären. Aber würde dies ihren Wert vermehren? Und bedeutete es mehr als einen Tropfen auf einen heissen Goldstein, wenn es darum ginge, den verschwenderischen Goldverbrauch unserer Tage bis zum Anbruch des schein goldenen Zeitalters zu decken?

Sehen Sie, wir sind keine pietätlosen Leute. Wenn uns die Rührung überkommt aus Wut über den verlorenen Goldgroschen, halten auch wir einen Augenblick inne und schneuzen nach Handwerkerart unwirsch ins Tuch. Aber dann saust der Spaten wieder. Und das Sieb kreist. Und das goldfiebergeplagte Hirn schreit die an, die achtlos herumstolpern, statt sich nach Goldkörnlein zu bücken.

Ich möchte eine goldene Brücke bauen, damit wir uns darauf treffen. Sie, der achtzehnkarätige Ritter vom Orden der Goldenen Verena, wir, die grubenblinden Kumpel einer aussterbenden Goldgräbergeneration. Um nach langem silbernen Reden allmählich ins silentium aureum überzugehen. Stumm, wie Goldfische.

In diesem Sinne recht freundlich
Eugen Schüepp



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

Skiwandern für den Manager – in Ebnat-Kappel

Skiwandern ist also gesellschaftsfähig geworden. Es gehört zum guten Ton, dass man im Winter auf schmalen Latten durch verschneite Gegenden zieht. Unnötig hier darzulegen, welchen Wert dieser Begebenheit von medizinischer Warte aus beizumessen ist. In unserem Jet-Zeitalter sind gerade Bewegung und frische Luft das, was wir uns je länger, je weniger leisten. Bewegungsmangel ist der Anfang von akuten Kreislaufstörungen und vieler anderer Beschwerden.

Im toggenburgischen Ebnat-Kappel ist in diesen Tagen eine weitere Wander- und Langlaufschule eröffnet worden. Geschulte Instruktoressen bringen hier dem Gast die wichtigsten Elemente der Lauf- und Atemtechnik bei. Im Kurs, der sich über vier Einzeltage erstreckt, also nach eigenem Gutdünken am Montag, Mittwoch, Samstag oder Sonntag besucht werden kann, wird vor allem auch der angepassten Ernährung Rechnung getragen, wobei man sich auf die grundlegenden Erfahrungen der Müller-Reformgruppe stützt. Ein weiterer Vorteil, den diese Wander- und Langlaufschule Ebnat-Kappel bietet: Wer des Wachsens überdrüssig ist, kann Ski mit einem fellartigen Belag mieten. Der Kurspreis beträgt nur Fr. 28.— pro Tag (für 4 Tage Fr. 100.—. Ski, Schuhe und Stöcke können zum Preis von Fr. 14.— pro Tag gemietet werden. Die gesamte Ausrüstung mit Langlaufdress können Sie in Ebnat-Kappel auch kaufen, wobei Sie durch die lokalen Sportgeschäfte und das Instruktoressenkader der Skiwanderschule fachkundig beraten werden.), die Verpflegung ist in diesem bescheidenen Preis erst noch inbegriffen. Auf drei verschiedenen gut präparierten Loipen findet man viel Abwechslung in einem leichten, schneesicheren Übungsgelände in voralpiner Höhenlage. Weil die Anfahrtswege aus den nordostschweizerischen Zentren relativ kurz sind, dürfte diese Schule speziell auch in Managerkreisen Beachtung finden. Warum also nicht einmal an einem Mittwoch etwas für seine Gesundheit tun? Für Arbeit bleibt noch genug Zeit.

Diesen Hinweis für das Skiwandern aus unserem Mitgliederkreis verdankt die Redaktion der Rundschau bestens. Da auch wir der Ansicht sind, dass diese Sportart nicht nur für Manager, sondern auch für viele von uns wesentlich zur Gesundheit beitragen kann, geben wir gerne die zum obigen Artikel gehörende Adresse bekannt:

Skiwander- und Langlaufschule Ebnat-Kappel
c/o Verkehrsbüro
9642 Ebnat-Kappel, Telefon 074/3 11 83 / 3 12 16

Die Redaktion

Flight Safety

Reprint from Accident Prevention Bulletin 72-6 (Part II)

Subtle (Partial) Incapacitation

1. «Three-man crew on final approach proceeding to the VOR; Approach Control cleared the aircraft directly to the outer marker. The captain continued to fly directly to the VOR (his RMI switch # 2 was turned to the VOR, the # 1 switch was turned to the outer marker). Eventually the second officer noticed that the aircraft was flying to the VOR. The captain did not respond to warning by the crew, told them to 'shut up'. Eventually Approach Control vectored them out of the conflicting traffic area for a missed approach. The captain recovered and made a normal approach and landing. The captain 'could not figure out what happened'.»
«Cause of subtle loss of function: Preoccupation with personal problems.»
2. «Captain with a particularly good record made a very erratic instrument approach. Broke out at 300 feet in heavy rain. Just before reaching threshold captain felt he was too high (he was not) and pushed nose over, resulting in a high rate of sink. A crash landing resulted in major damage to the airplane.»
«Cause of poor judgment and performance: Hypoglycemia.»
3. «Two-man crew reached minimums on approach, executed missed approach. Captain on initial climb-out put aircraft into a very steep climbing turn (approach stall). Copilot forcibly took control and made normal approach and landing.»
«Cause of abnormal action: Increased sensitivity to vertigo, secondary to brain disease.»
4. «Final approach: Captain flying aircraft. Just prior to outer marker, rate of sink noted to be slightly high and altitude substantially (several hundred feet) below outer marker level. Captain did not respond to altitude warning. Copilot took over aircraft, executed missed approach. After copilot landed, captain reversed thrust properly. He was totally unaware of the missed approach.»
«Cause of loss of function: Petit mal (silent epilepsy).»

The following question and answer material is offered solely for the purpose of stimulating thought and discussion. It does not necessarily provide the only, the best, nor in any sense, the «authoritative» answers. These can vary with equipment and airline, depending upon operating philosophy and standard operating procedures.

1. What should the remaining crew tell ATC if an incapacitation occurs in a terminal area?

After declaring the emergency it would be helpful to give ATC an estimate of the duration of «hold» required and the nature of the emergency. Five to 10 minutes should be adequate for most cases. Requesting a «holding vector» rather than a conventional holding pattern can reduce cockpit workload. It will be easier for the controllers to coordinate if they have an idea of the probable time involved. Do not short cut the procedure! It is very important not to let understandable concern for the incapacitated pilot «rush» orderly handling of the operational problems to the point that safety of the aircraft is jeopardized.

2. If the captain becomes incapacitated, should the copilot change seats? If so, in the air or after landing?

At this stage the prime task for the copilot is to make a safe landing. It is probably not desirable to increase his already high stress levels by asking him to do it under conditions with which he is not completely familiar. **Most** airplanes have sufficient directional control from either seat to bring the airplane to a complete stop after landing. The second officer, if available, would be sitting in the captain's seat and could operate the nose-wheel steering in the extremely unlikely event it became desirable.

After the landing roll has been completed, there is a stronger case for changing seats, especially if the only full nose-wheel steering is on the left side. Ground personnel normally signal to the pilot on the left side and self-parking systems are also predicated upon the airplane being controlled from the captain's seat.

3. Should the airplane be taxied to a regular loading gate or stopped just off the runway and an ambulance called?

Once the airplane is safely landed, the prime consideration should be for the incapacitated crew member. In most cases, this means getting him off the airplane and to a hospital as soon as possible. The fastest way is to taxi the airplane to where he can be expeditiously removed. Having an ambulance under the nose-wheel of most transports will not expedite removal of the stricken pilot unless passenger unloading facilities also are available.

4. How should cockpit duties be revised and the airplane be set up to land?

This will vary from airplane to airplane. It should be discussed in some detail and probably will include such items as putting the airplane in landing configuration earlier than normal. It may be easier for the pilot in control to continue to handle all operational communications. These should be minimal because of the declared emergency. Some pilots have suggested that with a two-man crew airplane, a male passenger

could be used to read checklists, possibly communicate, etc. This adds a completely unknown quantity to a procedure which is well within the capability of the remaining crew. Further, it is not unreasonable to expect that the presence of an «unknown» would create considerable additional distraction. This may not be the case with dead-heading crewmembers, even if they were not qualified on the airplane involved.

5. How would the incapacitated pilot be removed from his seat? Where should he be taken?

It takes two people to remove the dead weight of an unconscious body from an aircraft seat without endangering any controls or switches. A major reason for recommending that he be removed from the cockpit is to reduce the distraction his presence would have on the remaining crew. If he is given oxygen, it should be at 100% and maximum flow.

6. How should the cabin crew be called?

Use of the PA System is recommended because the stewardesses do not always hear call chimes and normally do not consider them as emergency calls. Something like the following should be adequate. «Attention! Attention! Will a stewardess (or steward) come to the cockpit immediately!» Then repeat the request. With some airplanes, a rapid series of chimes may be adequate if it does not have other connotations on the airline involved. However, it is not as straightforward and probably not as certain as a PA announcement.

7. What sort of medical assistance should be requested?

Simply asking for a Doctor to meet the trip is not enough, even if one were available. The absolutely essential request is for an ambulance. Not only are they equipped for emergency first aid but in many cases the incapacitated pilot will require treatment which is only available in a hospital. It is always helpful to give as much additional factual information regarding the problem as is possible, as long as it does not interfere with or delay the landing procedure.

8. What sort of «poor eating habits» increase the possibility of hypoglycemia in those pilots most susceptible?

Hypoglycemia means low blood sugar level. Like hypoxia, it can be insidious. Frequently, the individual is completely unaware that his brain is not functioning normally. It cannot function normally because it cannot utilize the oxygen it requires. The best foods to prevent this condition are protein, fat, and most fruits. The blood sugar they produce lasts considerably longer than that produced from carbohydrates. A sweet roll or a candy bar can be effective for very short periods; however, they can only be depended upon to offer temporary support to blood sugar levels. Pilots should not be on duty for long periods without substantial nourishing food.

9. Are shoulder harnesses helpful?

Yes, but inertial-reel types with a manual lock have obvious limitations because an unconscious body can slump forward too slowly to trip the inertial locking mechanism.

In most, if not all, current transport aircraft the old fear of a pilot slumping over the flight controls has been overstated. The position of the glareshield makes it virtually impossible for an unconscious body, restrained by an ordinary lap belt, to reach these controls. The vulnerable area is the center pedestal.

Summary

A. Subtle incapacitations are the most dangerous. They occur most frequently and their effects can range from partial loss of function to complete unconsciousness or death. The two incidents in which the pilots lost consciousness just after making the touchdown and before getting into reverse were initially subtle incapacitations detected by the remaining crew members because of the way the airplane reacted.

B. The Two Communications Rule like most rules should be used with judgment. It is a tool which can quickly and efficiently identify those situations where there is a possibility of subtle incapacitation before it becomes operationally critical.

Routine adherence to Standard Operating Procedures and standard flight profiles (particularly during takeoff and landing) is stressed because a procedural deviation frequently provides the first indication of a problem. In these cases, the procedural deviation is the first «communication» and any inappropriate verbal response associated with it should be enough to trigger the «high index of suspicion.»

C. Once the incapacitation is identified, the three remaining problems should be considered separately.

First: Keep the airplane from crashing (the take-over).

Second: Take care of the incapacitated pilot (restrain and remove).

Third: Prepare for the landing (reorganize the cockpit).

It has been demonstrated that this procedure can significantly reduce the operational risk inherent in pilot incapacitation. It has also been demonstrated that it is well within the capability of airline crews.

While frequently there is considerable warning before an incapacitating incident, pilots have not always recognized it. One of the best examples is # 8 in the list of Incapacitation Incidents. The captain was not feeling well and even took oxygen on the ground at an en-route stop. Despite almost clear skies, he flew the final leg himself and made a very good landing. He became unconscious after getting into reverse at about 100 knots. Cause of death was attributed to a «sudden heart attack.»

From other publications . . .

Aus «Neue Zürcher Zeitung» vom 9. Februar 1972

Biologische Rhythmen Einfluss von Jetflügen und Schichtarbeit.

Eine weitere Versuchsreihe von Orth und Island ergab einen auch praktisch wichtigen Hinweis. Es wurde dabei unter den oben beschriebenen Bedingungen das Licht beim Schlafengehen um 22 Uhr gelöscht und um 10 Uhr, vier Stunden nach dem Aufstehen, wieder eingeschaltet. Hier verschob sich der Morgengipfel der Kortisolausscheidung um vier Stunden von 6 Uhr auf die Zeit des Lichtmachens. Eine Verschiebung um vier Stunden kann also noch durch eine entsprechende Verschiebung des Kortisoltagessrhythmus aufgefangen werden. Das stimmt voll mit den Beobachtungen an den Passagieren längerer Flüge in west-östlicher oder ost-westlicher Richtung überein. An dem neuen Ort, den Jets meist am gleichen Tag erreichen, geht die Sonne früher oder später auf und unter. Beträgt dieser Unterschied bis zu vier Stunden, so hat sie keine Rückwirkung auf das Befinden. Schon bei sechs Stunden Zeitdifferenz, also bei transatlantischen Flügen etwa, treten schwere Ermüdungserscheinungen und Störung des Allgemeinbefindens auf, die erst nach mehreren Tagen verschwinden. Gravierende Fehlentscheidungen von Managern und Politikern sollen dadurch zustande gekommen sein. Transatlantikpassagiere sollten Wichtiges aufschieben und anfangs früh ins Bett gehen, bis ihr Organismus seine Tagesrhythmen den neuen Umständen angepasst hat. Bei Schichtarbeitern, Schiffspersonal, Lokomotivführern usw. könnte eine Reduktion der Verschiebung des Schlaf-Wach-Zyklus auf vier Stunden oder weniger eine bessere Anpassung ermöglichen.

Aus «Tages-Anzeiger» vom 4. Januar 1973

UdSSR: Todesstrafe für Luftpiraterie vorgesehen

Die sowjetische Justiz will künftig mit mehrjährigen Haft- und Todesstrafen gegen Flugzeugentführer vorgehen. Ein entsprechender Beschluss ist, laut der Agentur Tass, vom Präsidium des Obersten Sowjets der Sowjetunion gefasst worden. Danach wird mit Gefängnis von drei bis zehn Jahren bestraft, wer ein Flugzeug am Boden oder in der Luft entführt. Wenn dabei Gewalt angedroht oder angewendet wird, oder die Aktion zu einem Unfall oder anderen schweren Konsequenzen führt, beträgt das Strafmass 5 bis 15 Jahre Gefängnis, wobei auch der Besitz des Verurteilten eingezogen werden kann. Werden bei einer Flugzeugentführung Menschen getötet oder schwer verletzt, sieht das neue Strafgesetz Freiheitsentzug von 8 bis 15 Jahren oder die Todesstrafe mit Entzug des Besitzes vor.

Wieviel Teuerungsausgleich?

Die Erhaltung der Kaufkraft als Ziel des Arbeitnehmers / von Paul Klügl

Ciba-Geigy will den Teuerungsausgleich auf ein Mitarbeiter-Guthabenkonto überweisen. Dieses Guthaben wird mit $5\frac{1}{2}\%$ verzinst, es ist nicht blockiert, d. h. es steht den Mitarbeitern frei, die Teuerungszulage auf dem Umweg über das Konto trotzdem zu beziehen. Konjunkturpolitische Ermahnungen in der Hauszeitung sollen allerdings der Tendenz zum Rückzug zuvorkommen. Nicht den Teuerungsausgleich, dafür jedoch den 13. Monatslohn soll das Bundespersonal nach Celios Ideen einfrieren. Der Zins würde hier lediglich $4\frac{1}{2}\%$ betragen, was den Vorschlag nicht populärer macht.

Das Thema Teuerungsausgleich ist auf alle Fälle wieder Tagesgespräch. Von den Sprechern der Arbeitnehmer wird der Ausgleich als unantastbare soziale Errungenschaft gepriesen. So haben die «Kaufmännischen» dieser Tage deutlich auf das Recht auf den Teuerungsausgleich gepocht. Zweifel am Sinn des automatischen Ausgleichs hat dagegen Nationalbankpräsident Stopper geäußert. Der Automatismus des Ausgleichs, den die Unternehmer sogleich auf die Preise weiterwälzen, heizt die Inflation zusätzlich an. Dies gilt ganz besonders dort, wo — wie im Beispiel Ciba-Geigy — der Teuerungsausgleich bereits im voraus gewährt wird.

Die Regel ist jedoch eine nachträgliche Anpassung der Löhne an die Teuerung geblieben. Und dieser Ausgleich wird politisch kaum zu umgehen sein. Wer's sich einfach machen will, nimmt dabei den Anstieg des Konsumentenpreisindex als Massstab. Per Ende November betrug die landesweite Teuerungsrate 6,8%. Der Zürcher Index weist sogar genau 7,0% auf.

Ziel des Arbeitnehmers ist die Erhaltung der Kaufkraft seines frei verfügbaren Einkommens. Dieser Betrachtung folgt unsere Tabelle. Sie geht vom alten Bruttoeinkommen aus. Dabei werden alle Zahlungen für Gemeinde-, Kantons- und Bundessteuern sowie der Arbeitnehmeranteil an der AHV abgezogen. Steuerpflichtig ist dabei ein um die für ein unverheiratetes Ehepaar* möglichen Sozialabzüge sowie abzugsberechtigten Auslagen für Versicherungen, Berufsbildung und Fahrkosten (insgesamt etwa 7000 Franken) vermindertes Einkommen. Ebenfalls steuerfrei ist der AHV-Arbeitnehmerbeitrag.

Auf dem so ermittelten Nettoeinkommen wird der Teuerungsausgleich von 7% berechnet. Bei 30 000 Fr. Bruttoeinkommen also 7% auf dem Nettoeinkommen von 25 500 Fr., was einen Netto-Teuerungsausgleich von 1785 Fr. ergibt. Um über diesen Betrag netto verfügen zu können,

(* Neuheit, Patent angemeldet. Die Red.)

muss das Einkommen jedoch um 2503 Fr. steigen, da in diesem Fall aus jedem zusätzlich verdienten Franken 28,7 Rappen Steuern und AHV berappt werden müssen. Die Progression lässt die zusätzliche Steuerlast immer über die durchschnittliche Belastung ansteigen. Nach den diversen Steueraufschlägen — alle Berechnungen gehen vom Steuer- und AHV-Niveau 1973 aus, Steuererhöhungen auf dem bisherigen Einkommen werden also nicht überwältigt — kann diese Steuerlast bis auf 43% der Einkünfte ansteigen. Je nach Einkommen ist deshalb der Teuerungsausgleich erst bei einer Lohnerhöhung von 7,6 bis 8,7% gewährleistet.

Teuerungsausgleich bei einer Geldentwertung von 7%

Bruttoeinkommen 1972 in Fr.	Steuerbares Einkommen 1972 in Fr.	Steuern Kanton u. Gemeinde in Fr. ¹	Steuern Bund in Fr.	Abzüge AHV in Fr.	Verfügbares Einkommen 1972 in Fr. ²	7% Teuerungsausgleich in Fr. netto	Zusätzliche Steuern, Abzüge total in % ³	Teuerungsausgleich brutto in Fr.	Erforderliches Bruttoeinkommen 1973 in Fr.	Erforderliche Lohnzunahme in %
10 000	2 500	148	—	450	9 400	666	12,6	782	10 782	7,6
15 000	7 500	634	—	675	13 700	959	18,0	1 169	16 169	7,8
20 000	12 000	1 255	37	900	17 800	1 246	19,4	1 545	21 545	7,7
25 000	17 000	2 092	75	1 125	21 700	1 519	24,3	2 006	27 006	8,0
30 000	21 500	2 970	139	1 350	25 500	1 785	28,7	2 503	32 503	8,3
35 000	26 500	4 050	266	1 575	29 100	2 037	28,7	2 856	37 856	8,2
40 000	31 000	5 076	381	1 800	32 700	2 289	31,6	3 346	43 346	8,4
50 000	41 000	7 508	833	2 250	39 400	2 758	34,5	4 210	54 210	8,4
60 000	50 000	9 693	1 346	2 700	46 400	3 248	36,4	5 106	65 106	8,5
80 000	69 000	14 580	2 866	3 600	59 000	4 130	41,0	7 000	87 000	8,7
100 000	88 000	19 710	4 728	4 500	87 100	4 970	42,9	8 704	108 704	8,7

¹ Staats- und Gemeindesteuer in der Stadt Zürich (Steuerfuss 271%)

² Auf 100 Fr. gerundet

³ Staats- und Gemeindesteuer, direkte Bundessteuer sowie 4,5% AHV-Anteil

Die grösste Kraft ist die Geduld
sie führt zum Recht und löscht die Schuld.
Sie trägt die Erde und ihr Zelt
und alles was dir wohlgefällt.
Fahr aus der Haut so oft du willst,
wenn du dir so den Unmut stillst.
Bedenke nur wie sehr du frierst
und ohne Haut die Form verlierst!

M. Mumenthaler

1954 → 2014

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	T. Patch	Fach 226	D. Staal	Fach 1430
Dachverband	P. Rellstab	Fach 116	M. Bethge	Fach 1828
Einsatz-, Displacement- und Hotelfragen	P. Rellstab	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. Rellstab	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 814 15 15
 Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

Einsatz-Kommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
 Vorsitzende: P. Rellstab, 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

IFALPA-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, D. Staal, L. Zsindely

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Soeder, 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

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

Aeropers-Delegation beim Dachverband

Präsident: H. Hürzeler
 M. Bethge, H. Roth, P. Rellstab,
 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

