



2/73

März / April 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
Dear Readers	3
Wechsel in der Redaktion	7
Liebe Mitglieder	11
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	17
Security	21
Herzlichen Dank FrL. «Pass und Visa»	23
Man sollte . . .	26
Umfrage Crewhouse	29
Ein erfolgversprechendes Projekt: DC-10 Twin	35
Crew Globetrotter	41
From other publications	45

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 5. Mai 1973

Redaktion:

P. Clausen
M. Cross
Dr. W. Huber

Versand:

Sekr. 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.

Byland AG

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

As this issue of the Rundschau goes to press, last year's abandoned salary negotiations are about to enter a second phase. Once again it will be Chairborne vs. Airborne and regardless of any results achieved it is doubtful whether there will be a genuine 'meeting of the minds' over the issues.

The reason for this is that airline piloting is quite unlike any other occupation; even the terms of employment are contradictory. The nature of airline piloting is ill-defined, often misrepresented, and widely misunderstood, and for this we pilots have only ourselves to blame.

The feature which sets us apart from others is our isolation. Whereas doctors, lawyers and other professionals are seen at work in their consulting rooms — or under more traumatic circumstances in hospital or in court — airline pilots operate in almost monastic seclusion in a cell in the sky. Even before events made locked cockpit doors fashionable, the public rarely saw pilots at work and then only under ideal conditions. We cannot be surprised if they formed the impression that we spend our lives sunning ourselves behind bay windows, never look where we are going, and come to life merely to twiddle the autopilot knob or to order coffee from the hostesses. This impression of the easy life is reinforced by the fact that otherwise we are seen only off duty, relaxing, making up for lost social time, and with several free days when the rest of the world goes to work.

It is hardly surprising in the circumstances that one finds the occasional detractor of the piloting profession, and each of us has experienced the unguarded comment that reveals envy both of pilots and their salaries. It is a futile exercise to attempt to explain airline piloting to the non-flying public when our particular professional skills are placed in an aviation spectrum encompassing sailplaning, military aviation, charter flying and private pilot joyriding. How does one explain diplomatically to potential customers that the simplest piloting mistake can lead to catastrophe at any stage of the flight? How does one present the fact that the essence of airline piloting is not simply to be able to do the work 100% correctly, but to be able to do it 100% correctly 100% of the time over a working life of some thirty years? How does one compare

the intensive and seemingly continuous checking of ability with the once-and-for-all qualification of a doctor, lawyer or accountant? It is almost embarrassing to suggest that the reason we make the work seem so easy is the discipline, stability, reliability, self-control, training and experience which is the very fabric of our working life. After all, our passengers place their lives, the lives of their families, their property and their future exclusively in our hands while we operate a complex piece of machinery at very high speed for long periods in an hostile environment. Our company directors, gentlemen not accustomed to taking foolish risks, hand over their most valuable capital investments, their safety record and the reputation of their company irretrievably to the same pilot for the same period. It is inconceivable that either would take such a course of action unless the person to whom they gave the responsibility was other than entirely professional.

There is no doubt that our mode of life sets us apart from others in many ways. Because of this, we tend to stay within our cheerful professional coterie and let the rest of the world — and the rest of the company — go its own way. We maintain the best of relations with our crews, our ground engineers, our station agents and any others who speak flying language and we take a tolerant and understanding attitude to other peoples' problems. This easy-going manner has led to our failure to define our status and our failure to defend our interests. In the ensuing vacuum there has been no shortage of non-flying administrators eager to define our position for us to suit their own purposes. That they have been successful is beyond question; our position at the very bottom of the Kader structure and our Economy class travel speak for themselves.

Swissair's Balsberg office managers dine in reserved accommodation to a standard befitting their position, and rightly so. By contrast, the aircraft manager, whose responsibilities far exceed anything permitted the office manager, is expected to use the general canteen. Our terms of employment call for total authority on duty and total lack of it the moment that we step out of the cockpit. Collectively, the Aeropers pilots are the negotiating equals of Swissair, but once the contract is signed, we become mere employees subject to the whim of managers. We bring professional qualities to our work, but rely upon our employer to maintain our licence to operate. We take the physical risks in times of stress, and see others receive the Gebeleihe in times of ease. With such constantly changing values it is very difficult to sustain a clear-cut argument in discussions with our ground colleagues, who naturally prefer to recognise only those factors which conform to their own requirements. It's all rather confusing!

In the constant battle for survival in the aviation industry, good accounting and sound company husbandry are essential weapons, and Swissair's administrators have our respect for the excellent use that they have

made of them. Nevertheless, the disadvantage of a magnificent administrative tail is its tendency to wag the operational dog, and it is just possible that in the radiant glow of business success there is a tendency in administrative circles to overlook the fact that aviation is still basically **flying**, and that pilots are still fundamental to the process. Unlike other sections of the company, the pilot corps is irreplaceable, and its morale to a large extent determines and reflects the general morale of the company.

In order to ensure good morale it would seem both desirable and logical that the **professional status** of the airline pilot be clearly recognised. This can be done very simply, firstly by abandoning the haggling, the hand-wringing and the crocodile tears and paying a little above the average European professional airline pilot salaries as befits a well-above-average airline; secondly by introducing fail-safe working conditions which enable pilots to maintain their highest quality of work; and thirdly by granting pilots with several years of service the privileges and facilities already extended to their non-flying professional colleagues in other parts of the company.

It is probably no exaggeration to suggest that wherever in the world bad relationships have developed between pilots and managements, Chairborne will be found to have overruled Airborne on one or more of these three simple, basic, vital issues. If the present salary discussions achieve nothing more than to bring these issues into focus, they will have been well worth while.

MSC



**Treuhand- und
Verwaltungs-AG
Bülach**

8180 Bülach
Zürichstrasse 30
Telefon 01/96 06 43

für Steuerberatung · Buchhaltung · Liegenschaftenverwaltung · Erbteilungen



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

Wechsel in der Redaktion

Liebe Rundschauleser,

Mit der heutigen Ausgabe der Aeropers Rundschau verlässt Röbi Schumacher die Redaktion dieser Zeitung. Das von ihm betreute Ressort «Security», das gerade in letzter Zeit immer mehr Arbeitsaufwand erfordert, seine Pflichten als Vorstandsmitglied und nicht zuletzt sein recht anspruchsvoller Streckeneinsatz als DC-9 Flugkapitän machen es unserem bewährten Redaktor unmöglich, die Rundschau weiterhin zu führen. Als sein direkter Nachfolger möchte ich es nicht unterlassen — obwohl er es vermutlich gar nicht gerne hört — ihm für seinen hundertprozentigen Einsatz bei der Herausgabe dieser Zeitung zu danken. Die Aeropers Rundschau ist unter seiner Federführung eine interessante Lektüre geblieben, die man immer wieder gerne aus dem Postfach herausgenommen hat. Es freut mich um so mehr, als ich Ihnen ankündigen darf, auch weiterhin mit Röbi Schumacher rechnen zu können. Seine vorbehaltlosen, selbstkritischen «Gewissensforschungen», getragen jedoch von einem sanften und unerschütterlichen Glauben an das Gute im Menschen, werden Ihnen, liebe Leser, dann und wann wieder einmal Gelegenheit zum nachdenken geben. Apropos nachdenken — wenn ich den roten Faden gerade übernehmen darf, so möchte ich zu einigen Feststellungen überleiten, die meine zukünftige Arbeit im Redaktionsteam der Rundschau etwas näher bezeichnen sollen.

Tagtäglich werden wir mit Informationen übersättigt. Presse, Radio und Fernsehen überfallen uns mit immer umfangreicher werdenden Berichten. Der Themenkatalog nimmt Ausmasse an, die noch nie dagewesen sind. Ohne lange zu überlegen, fällt es mir leicht, gleich ein Duzend aufzuzählen. Politik, Wirtschaft, Soziologie, Kultur, Jurisprudenz, Medizin, Chemie, Physik, Geographie, Technik, Militär und Sport sind Begriffe, die uns allen mehr oder weniger geläufig sind. Einige verfolgen wir sogar mit besonderem Interesse, müssen aber je länger je mehr feststellen, dass unsere Zeit nicht mehr ausreicht und dass die «Speicherkapazität» unseres Gehirns von der enormen Fülle des Gebotenen überfordert wird. Die Stunde des Spezialisten ist angebrochen. Er hat sich für einen bestimmten, wenn auch kleinen Teil aus dem gewaltigen Spektrum entschieden und versucht, zumindest auf seinem Gebiet das absolute Wissen zu erlangen. Fraglich ist nur, ob ihm dies gelingt. Und wenn auch, als Fachmann würde er sicher anerkannt, als Mensch käme er aber mit seinen speziellen Kenntnissen nicht viel weiter. Was nützen einem Atomphysiker die kompliziertesten Berechnungen, wenn seine Frau auf einer gemeinsamen Bergwanderung das Bein bricht, und er von Erster Hilfe nichts versteht? Ist es für einen Politiker nicht etwa peinlich, wenn er zu einer Premiere eingeladen wird, während des Pausengesprächs

mit dem Theaterdirektor aber nicht verbergen kann, dass er über den Autor des Stückes keine Ahnung hat? Oder, was hilft einem Vorarbeiter im Maschinenbau die grosse Erfahrung, wenn er mangels einfachster, psychologischer Grundlagenkenntnisse zu seinen Mitarbeitern keinen Kontakt findet? — Diese Aufzählung könnte beliebig fortgesetzt werden, denn Spezialisten, zu denen auch wir gehören, sind ohne Erweiterung ihrer Interessengebiete hilflos. Es besteht sogar die Gefahr von Manipulation, die für jeden davon Betroffenen zu einem «unkontrollierbaren» Zustand werden kann. Man stelle sich nur den «unwissenden» Passagier vor, der uns im Cockpit besucht und mit grossen, fragenden Augen die vielen Uhren betrachtet. Könnten wir ihm nicht die verschiedensten Versionen über die Funktion des Cockpits erzählen, er würde nur immer verständnislos nicken. Wie schnell hat sich aber das Blatt gewendet, und wir sind es, die in ähnliche Situationen gelangen, bei denen wir ohne entsprechende Kenntnisse den Kürzeren ziehen werden.

Zusammenfassend möchte ich folgendes festhalten: Der Mensch, auf der einen Seite zur Erkenntnis gelangt, dass ihm auf Grund seines beschränkten Erkenntnisvermögens gewisse Grenzen gesetzt sind, die er kaum mehr überschreiten kann, auf der anderen Seite aber weiss, dass er ohne mit den Dingen vertraut zu sein, Schwierigkeiten hat, auf dieser Welt zu existieren, befindet sich einmal mehr in einer recht widersprüchlichen Situation. In Erinnerung an den Griechen Sokrates («Ich weiss, dass ich nichts weiss») scheint sich auch heute der klassische Kreis der Entwicklungsgeschichte wieder zu schliessen. Hervorgegangen aus primitivsten Stadien prähistorischer Prägung, haben wir uns im Laufe jahrtausendelanger Evolution zu hochintelligenten Wesen herangebildet. Setzt man aber das Verhältnis maximaler Gehirnkapazität des Menschen zur Gesamtheit des theoretisch Wissensmöglichen dem Begriff relatives Intelligenzniveau gleich, so muss man erkennen, dass dieser Quotient allmählich gegen null strebt; denn das totale «Wissensspektrum» steigt mit der enormen Zunahme der menschlichen Bevölkerung sehr rasch an, während die Entwicklung des Gehirns viel langsamer vorsichgeht. Das Resultat ist eindeutig, trotz ausserordentlichem Einsatz wird es für den einzelnen Menschen bald unmöglich sein, einen adäquaten Gesamtüberblick zu behalten. Bleibt uns also nur noch tiefste Resignation aus der Erkenntnis heraus, wie etwa bei der Umweltverschmutzung erneut von einem unabänderlichen Naturgesetz überrundet worden zu sein? Ich bin sicher kein unverbesserlicher Moralist, wenn ich behaupte, dass es noch nicht zu spät ist. Wir müssen die Grenzen unserer Entwicklung nur erkennen und uns daran halten.

Um auf das Problem des Wissens zurückzukommen, so ist die Sache nicht einzig und allein damit gelöst, wenn man sich sagt, je weniger Leute auf dieser Welt in irgend einem Forschungsgebiet tätig sind,

desto kleiner ist das erzielte Ergebnis, um so grösser also die Möglichkeit, das Ganze irgendwie noch zu überschauen. Eine Reduktion der starken Bevölkerungszunahme ist nun einmal nicht von heute auf morgen durchzuführen. Es werden somit noch andere Möglichkeiten gesucht, die zur Lösung unseres Problems beitragen könnten. Dies gibt mir abschliessend die Gelegenheit, nochmals von den Massenmedien, insbesondere der Presse zu sprechen. Eine Zeitung soll ja bekanntlich informieren, darüber besteht kein Zweifel. Einzig die Art, wie entsprechendes Wissen publiziert wird, ist da und dort verschieden. Zugegeben, eine Fachzeitschrift ist schwer mit einer Tageszeitung zu vergleichen. Grundsätzlich sollte man aber von beiden verlangen können, dass sie erstens für ihre Leser **verständlich** sind, zweitens die Artikel auf **realen Tatsachen** beruhen, was einem Versuch zur Objektivität gleichzusetzen ist, und drittens **vollumfänglich** berichtet wird. Deutlich erkennbare Verheimlichungen sind demnach zum vornherein auszuschliessen. Nur eine konsequente Befolgung dieser drei Punkte schafft beim Leser Vertrauen und gibt ihm den Weg zur individuellen Meinungsbildung frei. Wenn das Ganze in einer gefälligen Form präsentiert wird, kann man gewiss sein, dass die jeweilige «Broschüre» gerne gelesen wird. In diesem Sinne hoffen wir die Aeropers Rundschau auch in Zukunft zu gestalten. Über bevorstehende Neuerungen werden Sie, liebe Leser, in der nächsten Ausgabe orientiert.

Mit freundlichen Grüssen
Peter Clausen



Hi-Fi Stereo

TANDBERG

MONARCH

FISHER

WEGA

NIKKO 

McINTOSH

LAFAYETTE

28%

Swissair

Staff-Rabatt vermittelt Ihnen

Rabatt

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
13 30 - 18 30 Samstag 09 00 - 12 15
13 30 - 16 00

Montag geschlossen

20% + 3% Staff Rabatt auf

KENWOOD

PIONEER

DUAL

PHILCO

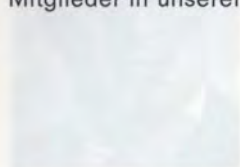
UHER

FERGUSON

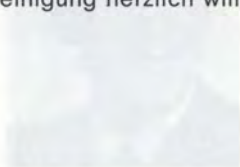
Liebe Mitglieder

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 18. Januar und 26. Februar 1973 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



Hansjörg Ammann
Copi DC-9



Thomas Badum
Copi DC-9



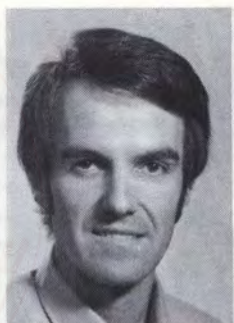
Heinz Brechbühl
Copi DC-9



Hansjörg Ammann
Copi DC-9



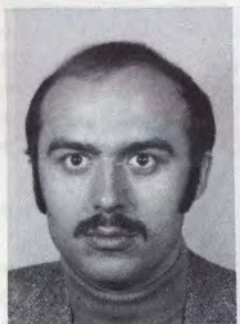
Thomas Badum
Copi DC-9



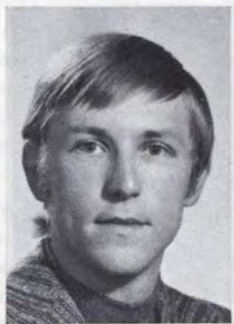
Heinz Brechbühl
Copi DC-9



Jacques Fabesch
Capt. DC-8



Dietrich Graf
Copi DC-9



O. Helfenberger
Copi DC-9



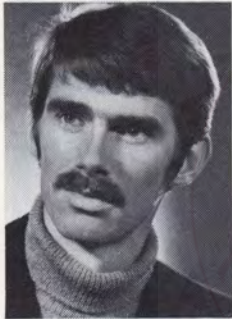
Heinz Kowarik
Copi DC-9



Rudolf Ledermann
Copi DC-9



Jean Luzuy
Capt. DC-9



Erwin Müller
Copi DC-9



Bernd Paul
Copi DC-9



Raymond Perroud
Copi CV-990



Hansueli Plüer
Copi DC-9



Ueli Röhlißberger
Copi DC-9



Aage Schaanning
Capt. DC-8



Hans Georg Schmid
Copi DC-9



W. José Waeschle
Copi DC-9

Informationen:

Diesmal darf ich Sie mit zahlreichen aeropersinternen Mitteilungen beglücken, denn schliesslich haben Sie als Mitglied ein Anrecht darauf, nicht nur Ergüsse verbandspolitischer Natur aus meiner Feder vorge-setzt zu bekommen, sondern vielmehr zu wissen, womit sich der Vorstand in letzter Zeit beschäftigt hat. Wie Sie wissen, sind diese Neuigkeiten nicht unbedingt tafrisch, sondern mit einem etwa einmonatigen Ver-zögerungszünder versehen, welcher zwischen dem Niederschreiben der Zeilen und deren Erscheinen tickt.

Erfreulicherweise handelt es sich heute hauptsächlich um ebenso **erfreuliche Mitteilungen**; der kalte Winter scheint einem etwas freundli-cheren Klima zu weichen und dem ist wahrlich gut so.

Erfreulich ist z. B. die aeropersinterne Tatsache, dass von den rund 720 Swissair-Piloten und -Navigatoren sich lediglich ihrer 19 noch nicht zum **Beitritt in unseren Berufsverband** entschliessen konnten. Vor Jahres-frist waren es nämlich noch über 40, welche von den Errungenschaften des Aeropers-Vertrages zwar profitierten, punkto Beitritt, resp. Zahlung eines Mitgliederbeitrages, jedoch vornehme Zurückhaltung beobachte-ten.

Erfreulich ist sicher auch (besonders für die Betroffenen, unter ihnen der Schreibende), dass der dreiköpfigen Aeropers-Delegation an der diesjährigen **IFALPA-Konferenz** in Tokyo zu diesem Zwecke nicht nur ein zusätzlicher Freiflug gewährt, sondern dass auch ihr Ferienanspruch durch die Tage fernöstlicher Abwesenheit nicht tangiert wurde. Herzli-chen Dank für dieses Entgegenkommen. (Weniger erfreulich ist die Tat-sache, dass sich dieser Freiflug-Status als ungenügend erwies. Unsere

Delegation wurde auseinandergerissen, und es gelang ihr nur nach vielem Hin und Her, mit Hilfe von Stationsleitern, von fremden Airlines und Chartergesellschaften samt einer grösseren Portion Protektion die Homebase schliesslich doch noch zu erreichen. Ein ausführlicher Konferenzbericht folgt in der nächsten Rundschau.)

Als weiteres Positivum ist die erfreuliche Tatsache zu werten, dass auf allen Ebenen eine rege **Gesprächsdiplomatie** eingesetzt hat, nach dem Motto: Me mues halt rede mitenand, und zwar tunlichst, bevor sich die Standpunkte dermassen verhärtet haben, wie gehabt. Rechtzeitige Gespräche verhindern das Ansammeln ganzer Stauseen mit emotionsgeladenem Inhalt und anschliessendem Dambruch. Nur müssen solche Gespräche vorbereitet und ausgewertet werden, sollen sie ihre Wirkung nicht verfehlen, und dies braucht leider Zeit. Hingegen lohnt sich dieser Zeitaufwand in den meisten Fällen, besonders wenn dadurch hässliche Übungen vermieden werden können.

Als erstes, erfreuliches Resultat solcher Gespräche ist die Einigung über die **Südatlantik-Rotationen** zu erwähnen, womit ein seit längerer Zeit schwärendes Problem glücklich gelöst werden konnte. Die aufgrund einer Rundfrage gemeinsam erarbeitete Lösung stellt ein Optimum dar, welches hoffentlich von den betroffenen Besatzungen gebührend estimiert wird. Ich danke allen Beteiligten auf beiden Seiten des Verhandlungstisches für Einsatz, Entgegenkommen, Goodwill und Zeitaufwand, welcher sich (wie oben angedeutet) in diesem Falle sicherlich gelohnt hat.

Seit dem 1. Februar funktioniert bekanntlich der sogenannte **Intermix** zwischen den Swissair- und Balair-Cockpitbesatzungen als Vorstufe zum geplanten Jet-Cockpitbesatzungs-Zusammenschluss. Die normalerweise unvermeidlichen Anlaufschwierigkeiten sind fast gänzlich ausgeblieben; jedenfalls haben mich sehr wenige diesbezügliche Klagen erreicht. Ich bitte Sie, mit Kritik, Verbesserungsvorschlägen und Anregungen nicht zurückzuhalten, damit wir aus diesem Probegalopp den grösstmöglichen Nutzen ziehen können.

Über **die drei Aeropers-Postulate**, welche in diesem Übergangsjahr unter Dach gebracht werden müssen, wird momentan in den entsprechenden Kommissionen verhandelt. Als erfreulich und erfolgversprechend ist die eingeleitete Reorganisation des Crewcontrols und Einsatzes zu bezeichnen. Sobald die entsprechenden neuen Erfahrungen und die Lehren aus den diversen Statistiken im Gebiet der Besatzungsplanung mitberücksichtigt werden, so ist dieses Postulat als erfüllt zu betrachten.

Des weitern konnte sich der Aeropers-Vorstand bereits in seiner Januar-Sitzung mit dem Swissair-Vorschlag über die Neuregelung des sogenannten **paritätischen Mitspracherechtes im Stiftungsrat der VEF** ein-

verstanden erklären, da er sich de facto mit unsern Ideen deckt. Damit ist auch das zweite Aeropers-Postulat beinahe gelöst. Beinahe — weil sich unsere Mitdestinatäre und Cockpitkameraden von der Flight Engineer-Vereinigung nicht a priori einverstanden erklären konnten, denn wir haben es unterlassen, unsern Vorschlag vorher mit ihnen zu diskutieren. Lehre daraus für mich: Man sollte sich vorher besprechen — selbst wenn eine paritätische Mitsprache unseres Erachtens im Interesse aller Destinatäre liegt. Bis zum Erscheinen dieser Zeilen sollte das klärende Gespräch aber bereits stattgefunden haben; ich bin optimistisch, denn die Differenz ist klein und das Ziel dasselbe.

Über das dritte Aeropers-Postulat (Einführung der **einheitlichen Lohnskala** für Bordkommandanten) wird Ende März weiterverhandelt. Für die Gegner dieser Neuerung möchte ich nochmals betonen, dass zuerst das gemeinsam erarbeitete Konzept im Detail vorliegen muss, bevor wir zwei Orientierungs- und Diskussionsabende veranstalten werden, um dann anschliessend eine Volksabstimmung durchzuführen. Es wird also nicht über Ihren Kopf hinweg etwas abgeschlossen, zu dem Sie dann nur noch Ja und Amen sagen dürfen.

Womit ich bei der zweiten **Salärverhandlungsrunde** à conto 1972 angelangt wäre. Diese nächsten Salärgespräche finden Ende März, im April und Mai ihre Fortsetzung. Einem erfreulichen Abschluss steht höchstens die Unsicherheit im Währungssektor entgegen, welche die Swissair zu **noch** vorsichtigerem Finanzhaushalten zwingen dürfte. Und — last but not least — haben sich bereits einige Mitglieder für die 7%ige Lohn-erhöhung bedankt: irgendjemand müsse ja schliesslich bei der Teuerungsbekämpfung endlich mutig vorangehen! Wie dem auch sei — jedenfalls wäre die Swissair einstweilen nur verpflichtet gewesen unsere Gehälter um 2% zu erhöhen; die restlichen 5% wurden freiwillig à conto Teuerung ausgerichtet und — wie Figura zeigt — in Einzelfällen sogar verdankt. Sie können aber sicher sein, dass wir am Europäischen Mittel festhalten werden, und zwar so lange es der Swissair gut geht. Und dies ist — erfreulicherweise — nach wie vor der Fall.

Weniger erfreulich ist die Tatsache, dass ich hier meinen Informationsartikel mittendrin abbrechen muss, denn die unerfreuliche französische ATC-Streikmisère verlangt andernorts meine Anwesenheit, und zwar dringend. Zwar stehen noch folgende Punkte auf meiner Disposition:

- Neuorganisation und personelle Änderung im Sekretariat
- Peter Clausen, neuer Rundschaueredaktor
- erfreuliche Bauabrechnung des Aeropershauses
- Stand der Verhandlungen über Loss of Licence, Dienstort Genf und Freiflugregelung.

Über diese Themen werde ich mich nächstes Mal verbreiten.

Somit findet Ihre Lektüre hier ein abruptes Ende. Und dies ist — wer weiss — für Sie vielleicht ebenfalls erfreulich.

Mit freundlichen Grüssen
Hano Hürzeler



Es Guetnacht-Gschichtli für d'Aeropers-Salärkommission

Ressort-Informationen

Kommentar zur Einsatzliste Februar 1973

1. Flugprogramm

1.1. Swissair

Der Februar brachte wie üblich keine grossen Probleme. Ausser zahlreichen Nordatlantik-Verdichtungs- und Charterflügen auf DC-8 hauptsächlich während der zweiten Monatshälfte, waren nur wenige Zusatzflüge zu verzeichnen.

Ausser dem normal anlaufenden DC-10 Programm wurden noch zwei Verdichtungsflüge nach Palma und Demonstrationsflüge vom 7.-9. Februar geplant. Die DC-9 Frachtkurse während der Standzeit der HB-IFW wurden vom 5.-9. Februar durch die Balair DC-9 abgedeckt.

1.2. Balair

Das langfristig geplante Flugprogramm wurde ohne nennenswerte Änderung geflogen. Eine wöchentliche Charterkette nach Cairo wurde nicht mehr weitergeführt.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.2.1973 betrug der Bestand:

Schweizer	506	+	23 BB	=	529
Ausländer	181	+	15 BB	=	196
Total	687	+	38 BB	=	725

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte:

per 1.2.73: 5 Piloten ex Pilotenkurs I/72-A7 HH. Fehler, Jürgens, Mausehake, Palmer, Pohl.

Intermix Balair:

ab 1.2.73: 38 Piloten. Ab 1. Februar wurde der Intermix eingeführt, d. h. ab diesem Datum werden Swissair- und Balair-Jet-Cockpitbesetzungen gemischt eingesetzt.

Austritte:

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.2.1973 befanden sich 80 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10	17 PiC- und 19 Copi-Anwärter
DC-8	9 PiC- und 2 Copi-Anwärter
DC-9	17 PiC- und 16 Copi-Anwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.2.1973 betrug der Bestand **34** Navigatoren.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste März 1973

1. Flugprogramm

1.1. Swissair

Im Nordatlantik wurden zahlreiche Verdichtungs- und Charterflüge eingeplant.

Entgegen dem langfristigen Programm wurde die zweite B-747 ab 5. März im Nordatlantik eingesetzt. Als Konsequenz wurden verschiedene DC-8 Leistungen (Nordatlantik und Middle East) von DC-10 übernommen.

Auf CV-990 wurde vom 13.-17. März ein Subcharter für GH-Airways eingeplant.

1.2. Balair

Zusätzlich zum langfristig geplanten Flugprogramm wurde ein Frachtflug Zürich/Luanda/Johannesburg v.v. vom 20.-22. März eingeplant.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.3.1973 betrug der Bestand:

Schweizer	506 + 24 BB = 530
Ausländer	181 + 14 BB = 195
Total	687 + 38 BB = 725

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte:

Keine

Austritte:

Keine

Ein im Vormonat als Ausländer erfasster BB-Pilot ist Schweizer geworden.

2.1.3. Ausbildung

Am 1.3.1973 befanden sich 58 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10	8 PiC- und 14 Copi-Anwärter
DC-8	9 PiC- und — Copi-Anwärter
DC-9	11 PiC- und 16 Copi-Anwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.3.1973 betrug der Bestand **34** Navigatoren.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Keine

Diverses

Mit der Bitte um Publikation hat der Personaldienst der Swissair folgende Anfrage eines Arztes aus Zofingen an uns weitergeleitet:

«Sehr geehrte Herren,

Dem Vernehmen nach hat ein Pilot der Swissair, dessen Namen ich leider nicht kenne, aus Ostafrika einen oder zwei afrikanische Steppenhunde in die Schweiz importiert.

Ich wäre Ihnen zu grossem Dank verpflichtet, wenn Sie mir den Namen des betreffenden Herrn bekanntgeben könnten, damit ich mit ihm Kontakt aufnehmen könnte.»

Wir versuchen gerne, den in Frage stehenden Hundeimporteur auf diesem Wege ausfindig zu machen und ersuchen ihn höflich, sich telefonisch beim Sekretariat zu melden. Besten Dank!

Mit freundlichen Grüssen
Dr. W. Huber

**EXKLUSIV
WOHNEN**

**COLLECTION
F. KAUSCH**

**DIREKTVERKAUF
AB FABRIK MIT**

20%

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



1954 + 2014



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

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

Security

Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben, aber **eine** positive Erscheinung möchte ich doch gerne an den Anfang setzen. Es handelt sich dabei um die in letzter Zeit erfreulich abnehmende Zahl der Flugzeug-Entführungen.

Obwohl diese Art von Bedrohung jederzeit wieder an Aktualität gewinnen kann, sind für den Rückgang doch eher ein paar wichtige Gegebenheiten als blosser Zufall verantwortlich.

1. Auf politischer Ebene sind — trotz anscheinend schleppender Verhandlungen — teilweise bereits recht beachtliche Resultate bezüglich Vereinbarungen im Kampf gegen die Luftpiraterie zustande gekommen oder stehen vor dem Abschluss.
2. Die von verschiedenen Staaten und Fluggesellschaften organisierte Kontrolle der Fluggpassagiere dürfte, wenn zum Teil auch nur in bescheidenem Rahmen, ein weiteres, wichtiges Glied im Bemühen um die entsprechende Sicherheit sein. Leider kann hier der Erfolg am wenigsten in Zahlen ausgedrückt werden (höchstens was den Aufwand betrifft).
3. Der aktive Schutz auf dem Flugzeug selbst wird heute bestimmt von einem potentiellen Täter ebenfalls weit mehr als früher in Rechnung gestellt.
4. Last but not least trägt die bewusste oder unbewusste, aber jedenfalls sehr gewünschte, mehr sachliche anstelle der sensationellen Information der meisten Nachrichtenmedien auch das ihre zum positiven Resultat bei.

Es darf an dieser Stelle sicher betont werden, dass die Ifalpa-Aktion vom vergangenen Juni, aber vor allem die anschliessend nie erlahmende Aktivität dieser Vereinigung in dieser Hinsicht auch ihre Früchte zu tragen beginnt.

Die beiden Ereignisse im Nahen Osten — Abschuss des lybischen Verkehrsflugzeuges über dem Sinai und der Terroranschlag auf die saudi-arabische Botschaft in Khartum — sind von den zuständigen Stellen der SWR in gewohnt sachlicher Art und Weise auf Grund aller zur Verfügung stehenden Meldungen beurteilt worden. Die daraus resultierenden Massnahmen wurden rechtzeitig angeordnet und verdienen volle Anerkennung.

Ein längst hängiges Problem bereitet uns hingegen immer noch grosse Sorgen: die leidigen LMC, vor allem in Zürich und Genf. Die Arbeitsgruppe Security versucht seit geraumer Zeit in Zusammenarbeit mit der Station Zürich, hier zu einer allseits befriedigenden Lösung zu kommen.

Die Schwierigkeiten sind aber zugegebenermassen enorm und wenn wir uns nicht einfach mit einer für's Auge ansprechenden (lies untauglichen) Lösung zufrieden geben wollen, so braucht es noch etwas Geduld und eine Portion guter Ideen. Ein Weg muss und wird sich aber finden lassen!

R. Schumacher

IFALPA Loss of Licence Insurance

Since April 1964 it has been possible to take out Loss of Licence Insurance policies through IFALPA, and although this insurance has been effected within FPAS since its inception, it seems to have been given little publicity in Aeropers.

The present Swissair policy with Sfr. 120.000 cover is unrealistically low by today's standards, and furthermore the benefits are reduced by 20% per annum from the 51st birthday.

With the IFALPA policies **full benefits are payable until reaching the 56th birthday**. Until now, there has been an age limit of 38 for joining the scheme, but this is being waived from

1st April — 30th June 1973

in order to enable older pilots to join.

In addition to paying full benefits for the period of insurance, the insured sum is raised by 5% per annum to combat inflationary trends. At present there are 10 policies available, with insured sums ranging from Sfr. 67.882:50 to Sfr. 301.700:00.

Any members interested in joining this scheme should contact me via Crewfach 175, or telephone me at 96 42 11.

W. Pink

Herzlichen Dank Fräulein «Pass und Visa»

Nach elfeinhalbjähriger Tätigkeit verlässt Fr. Edith Burkhard, verantwortlich für Pass und Visa, auf den 1. Juli 1973 die Swissair. Regelmässig hat sie uns immer wieder aufgefordert, nach Ablauf der Gültigkeitsdauer unseren Pass zur Verlängerung einzuschicken. Auch die notwendigen Einreisebewilligungen, die da und dort auf dem Streckennetz der Swissair immer noch erforderlich sind, hat uns Fr. Burkhard auf jede Flugplanperiode hin ganz automatisch zugestellt. Auf liebenswerte Art und Weise hat sie es zudem verstanden, persönliche Anfragen zu beantworten und die Beschaffung privater Visa, ohne die manche schöne Ferienreise nicht denkbar gewesen wäre, selbstverständlich in ihre «Pflichtarbeit» zu integrieren. Für die mehrjährige, freundliche Zusammenarbeit möchten wir Fr. Burkhard recht herzlich danken und ihr auf ihrem weiteren Lebensweg alles Gute wünschen.



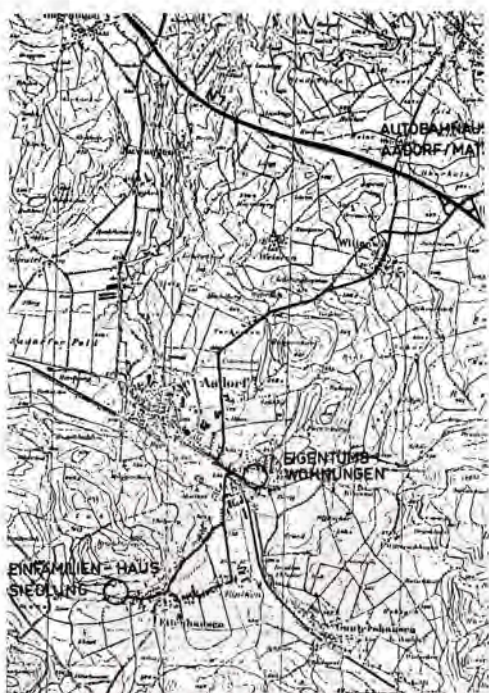
In Effretikon

zu vermieten
per 1. Oktober 1973

sehr komfortable und modern ausgestattete Wohnungen
an sonniger und schöner Lage.

4 $\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnungen ab	Fr. 1 055.—
3 $\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnungen ab	Fr. 925.—
1 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Studio ab	Fr. 410.—
Garage in Einstellhalle	Fr. 93.—
Parkplatz im Freien	Fr. 25.—

Unterlagen erhalten Sie durch
Chiffre P 44-60438 an Publicitas, Zürich



EINFAMILIENHAUS-SIEDLUNG IN ETTENHAUSEN

Bauland: Preis zirka Fr. 60.—/m²

Es liegt an einer schönen Südhanglage. Die Sicht vom Abhang fällt auf das Dorf Ettenhausen mit seiner ländlichen Umgebung mit bewaldeten Hügeln und Felder. Die Verbindungsstrasse Ettenhausen - Elgg ist sehr wenig befahren, so dass kaum Strassenlärm auftritt. Eine ruhige und sonnige Wohnlage ist somit gewährleistet.

Ettenhausen wird über die N 1 (Winterthur - Wil - St. Gallen) erreicht. Die Städte Winterthur und Wil sind innert kürzester Zeit über die Autobahn bequem zu erreichen.

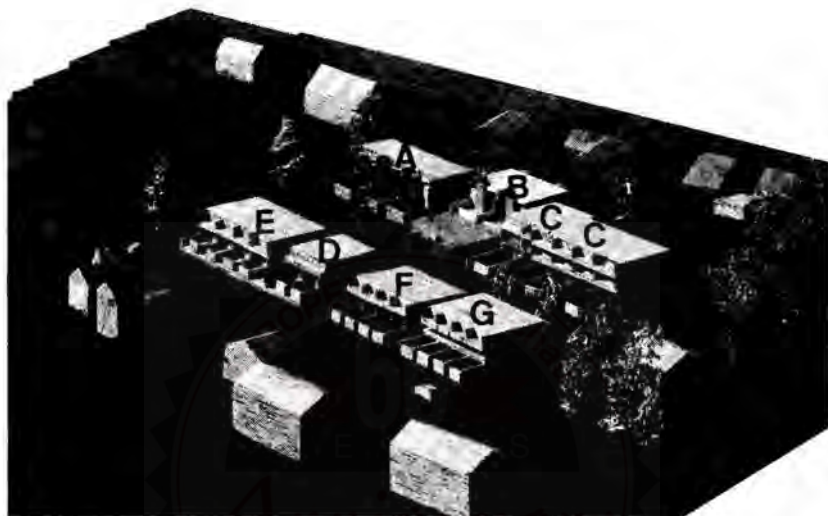
Auf den durch Feld und Wald führenden Spazierwegen rund um Ettenhausen können Sie sich von der beruflichen Anspannung bestens erholen.

Findet das Bauland Ihr Interesse, setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung.

Gebr. Marco + Matthis Heider, Architekturbüro, 8355 Aadorf
Telefon 052/47 13 39

EIGENTUMSWOHNUNGEN IN AADORF

inkl. 1 Auto-Einstellplatz und Schwimmbadanteil sofern erwünscht.



Block A	3	6 $\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnungen à Fr. 340 000.—
Block B	2	5 $\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnungen à Fr. 300 000.—
Block C	4	7 $\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnungen à Fr. 325 000.—
Block C	2	4 $\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnungen à Fr. 235 000.— (evtl. 5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Wg.)
Block E + D	6	5 $\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnungen à Fr. 250 000.—
Block F	4	3 $\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnungen à Fr. 180 000.—
Block G	4	4 $\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnungen à Fr. 210 000.— (evtl. 5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Wg.)

Die Eigentumswohnungen sind bewilligt, jedoch nicht erstellt.
Individuelle Wünsche werden nach Möglichkeit noch berücksichtigt.

Gebr. Marco + Matthis Heider, Architekturbüro, 8355 Aadorf
Telefon 052/47 13 39

Man sollte . . .

- den Witz des Jahres 1972 eigentlich ernst nehmen: Es gibt nur eine Gesellschaft in der Schweiz, bei der nicht alle Angestellten den 13. Monatslohn kassieren.
- ein «Freizeit-Déplacement» für DC-8 Copiloten einführen.
- endlich einmal die «Playboy-Photos» der in Pension gehenden Piloten und Navigatoren durch solche ersetzen, die der Wirklichkeit entsprechen (siehe Flight-Recorder Nr. 12). Zum Heulen wenn man die betreffenden Herren in natura kennt.
- meinen, dass auch die Salärkommission der Swissair wissen sollte, dass die Teuerung im Jahre 1972 7 Prozent erreichte. Es könnte sein, dass den Piloten die 2 Prozent abgezwickelt werden sollten, um auf die Saläre der höheren Funktionäre mit Gewinnbeteiligung übertragen zu werden.
- auf den RFC's ebenfalls unten in einer Ecke den Vermerk «Change: . . . » anbringen. Damit könnte man vermeiden, dass man die alte RFC, die man so schön bemalt und damit übersichtlich gemacht hat, schon nach einer Woche fortwerfen muss.
- erwähnen, dass es Coronados gibt, die fast eine Woche lang mit einem Generator u/s im normalen Streckeneinsatz fliegen. Wir von der alten Garde sind halt noch Kerle. Wir lassen nicht gleich wegen jeder Kleinigkeit die Flügel hängen.
- vielleicht einmal feststellen, dass allein für den DC-9 von der Einsatzplanung im Monat März über 50 persönliche Wunschzettel berücksichtigt worden sind.
- das Shuttlebus-procedure nicht noch durch eine Klebeetikette auf dem Personalausweis komplizieren. (Wenn schon, dann wenigstens auf dem Parkausweis!)
- die Hoffnung nie aufgeben, dass es die neue Uniform-Hemden-Wäscherei schon noch lernen wird, ihre kostspieligen Produkte vollständig, unbeschädigt, mit allen Knöpfen versehen und ohne eigenwillige Kragenformen zu retournieren.
- sich einmal den Preis einer Hermes Baby Schreibmaschine im «Air Shop» und in einem normalen Fachgeschäft vergleichen (Fr. 372.— resp. Fr. 310.—) und sich dann über bestimmte Äusserungen unserer Passagiere nicht unbedingt wundern.
- meinen, dass die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten immer noch eine Gerade sei, was aber in Sachen Strassenplanung und -führung auf dem Flughafen Kloten offenbar nicht mehr zutrifft.

- gebührend würdigen, dass der Direktor des Luftamtes die Publikation des Theorems über die Papieramide zum Anlass genommen hat, das Papierflutproblem «im Auge zu behalten».
- sich fragen, ob angesichts der durch eine grosse Anzahl von positiven Reaktionen auf obigen Artikel erwiesenen Dringlichkeit nicht auch eine Reaktion der Swissair wünschbar wäre.
- prinzipiell die aktive Mitarbeit der holden Gattin an der Aeropers Rundschau sehr begrüssen. Ein erster, mutiger Schritt in der letzten Ausgabe wird hoffentlich nicht ohne Nachfolge bleiben. (Red.)
- noch einmal erwähnen, dass in der Rubrik «man sollte . . . » die Zensur schon lange abgeschafft worden ist. (Red.)



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 32 80 G

Telefon 073/51 12 44 P

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

Die Resultate der Crewhouse Umfrage

Verteilt wurden 635 Fragebogen an alle 635 Aeropers-Mitglieder, 200 davon haben die Fragen beantwortet. Von den aktiven Crewhouse-Benützern (DC-9 Piloten, Mitglieder) haben 155 ihre Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt.

Diese 155 Aktiven verteilen sich, was Anzahl Jahre Crewhouse-Erfahrung betrifft, wie folgt:

Crewhouse-Erfahrung	Jahre 1-1½	2-2½	3-3½	4-4½	5-5½	6-6½	7-7½	8	9 u.m.	Total
Anz. Umfr'teiln.	14	28	37	22	13	9	7	8	17	155
Prozent. Anteil %	9,0	18,1	23,8	14,2	8,4	5,8	4,5	5,2	11,0	100%

Die 45 nicht mehr Aktiven stellen 22,5% von den total 200 Umfrageteilnehmern dar. Sie nach Anzahl Jahre Crewhouse-Erfahrung zu gruppieren, schien mir nicht gerechtfertigt.

Wie versprochen erscheinen die Zahlen ohne Kommentar und Interpretation.

1. Objektiv betrachtet teile ich das Crewhouse, verglichen mit dem üblichen Swissairstandard für Hotels, wie folgt ein:

		well above average	above average	average	below average	well below average	leer
Total	Anzahl Antworten	1	4	74	104	16	1
	In % 100% = 200	0,5%	2,0%	37,0%	52,0%	8,0%	0,5%

2. Subjektiv gesehen habe ich das Crewhouse:

		sehr gern	gern	gleichgültig	ungern	sehr ungern
Total	Anzahl Antworten	2	57	40	80	21
	In % 100% = 200	1,0%	28,0%	20,0%	40,0%	11,0%

3. Im Einzelnen finde ich:

(Alle Antworten gesamthaft ausgewertet. 100% entsprechen den eingegangenen 200 Fragebogen.)

		sehr gut	gut	tragbar	schlecht	sehr schlecht	leer
die Lage bezüglich Stadtzentrum, Restaurants, Kino, Theater	Anzahl in %	3 1,5%	12 6,0%	92 46,0%	70 35,0%	23 11,5%	0 0 %
die Lage bezüglich Flugplatz, Transport, Flexibilität bei Verspätungen usw.	Anzahl in %	86 43,0%	106 53,0%	6 3,0%	1 0,5%	0 0 %	1 0,5%
die Schallisolation bezügl. Fluglärm, Strassenlärm, int. Lärm, Nachbarzimmer usw.	Anzahl in %	1 0,5%	1 0,5%	23 11,5%	68 34,0%	104 52,0%	3 1,5%
Verpflegungsmöglichkeiten	Anzahl in %	2 1,0%	31 15,5%	77 38,5%	75 37,5%	14 7,0%	1 0,5%
Qualität der Verpflegung	Anzahl in %	8 4,0%	100 50,0%	73 36,5%	17 8,5%	1 0,5%	1 0,5%
Qualität und Ausstattung der Zimmer	Anzahl in %	8 4,0%	94 47,0%	69 34,5%	28 14,0%	0 0 %	1 0,5%
Service, Verhältnis zum Personal	Anzahl in %	32 16,0%	120 60,0%	38 19,0%	6 3,0%	1 0,5%	1 0,5%
Management	Anzahl in %	2 1,0%	28 14,0%	58 29,0%	58 29,0%	29 14,5%	25 12,5%
Möglichkeiten für Sport	Anzahl in %	3 1,5%	15 7,5%	37 18,5%	96 48,0%	43 21,5%	6 3,0%
Möglichkeiten für Geselligkeit	Anzahl in %	7 3,5%	35 17,5%	45 22,5%	90 45,0%	18 9,0%	5 2,5%
die Ambiance allgemein	Anzahl in %	1 0,5%	27 13,5%	71 35,5%	77 38,5%	20 10,0%	4 2,0%

Die Resultate, aufgeteilt nach Aktiven / nicht mehr Aktiven und nach Anzahl Jahren Crewhouse-Erfahrung liegen vor. Ich will den Leser aber nicht mit zu viel Zahlen belasten.

4. Folgende Faktoren von Punkt 3 finde ich positiv:

(Obwohl in dieser Frage nur die vorher in Punkt 3 angeführten Faktoren gemeint waren, habe ich etwas mehr differenziert und auch andere Formulierungen gesondert gestellt, die offenbar wegen der nicht optimal formulierten Fragen nötig waren. Sinngemäss gleiche Antworten wurden zusammengezählt.)

	1. Wahl	2. Wahl	3. Wahl	Total	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	in %	Anzahl
die Lage bezüglich Stadtzentrum, Restaurants, Kino, Theater	0	2	0	1,0%	2
die Lage bezüglich Flugplatz, kurze Transportzeiten, Flexibilität bei Verspätung	94	24	14	66,0%	132
Verpflegungsmöglichkeiten	2	4	6	6,0%	12
Qualität der Verpflegung	4	13	12	14,5%	29
Frühstück	5	4	4	6,5%	13
Qualität und Ausstattung der Zimmer (Sauberkeit, Zweckmässigkeit)	22	30	10	31,0%	62
Service, Verhältnis zum Personal, freundliches, nettes Servierpersonal	29	37	29	47,5%	95
Sport, Möglichkeiten in Genf Tischtennis im Keller	0	3	3	3,0%	6
Kollegen, Freunde zu treffen, Crew unter sich, Geselligkeit	6	11	7	12,0%	24
Ambiance, «Man ist unter sich», Ruhe zum arbeiten im Zimmer, Crewhouse allgem.	4	2	6	6,0%	12
gut organisierte Leitung	1	0	0	2,0%	1
gutes Radio im Zimmer, Direktverbindung zu Dispatch, Trinkgeldfrage gelöst, Economy für SR	2	3	2	3,5%	7
leer, ich finde nichts positives, keine Meinung	31	67	107		205
Schallisolation	0	0	0		0
	200	200	200		

Die Zusammenstellung Total gibt an, wieviel % aller 200 Einsender den betreffenden Punkt in 1., 2. oder 3. Wahl als positiv gewertet haben.

5. Folgende Faktoren von Punkt 3 hier vor finde ich negativ:

(Hier gelten auch die gleichen Bemerkungen wie unter 4.)

	1. Wahl	2. Wahl	3. Wahl	Total	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	in %	Anzahl
die Lage bezüglich Stadtzentrum, Restaurants, Kino, Theater (Verkehrsmittel, Entfernung usw.)	17	16	18	25,5%	51
die Lage bezüglich Flugplatz (zu nah)	0	2	1	1,5%	3
Lärmbelastung, Schallisolation nach aussen / intern	101	32	7	70,0%	140
Verpflegungsmöglichkeiten (zeitlich beschränkt, Preise hoch, Auswahl)	14	23	15	26,0%	52
Qualität der Verpflegung	0	3	2	2,5%	5
Qualität und Ausstattung der Zimmer (unpersönlich, unzweckmässig, fehlende Klimaanlage, billiger Bau)	5	8	17	15,0%	30
Unterhalt, hygienische Einrichtungen, schlechter Bauzustand, Duschen, Feuersicherheit)	2	1	3	3,0%	6
Service (Telephon, Bus)	1	1	0	1,0%	2
Management	19	11	8	19,0%	38
Möglichkeiten für Sport und Freizeitgestaltung	11	37	25	36,5%	73
Möglichkeiten für Geselligkeit, fehlende, schlechte, unpersönliche, ungemütliche Aufenthaltsräume	6	21	26	26,5%	53
Ambiance (Komfort, Konzeption)	9	19	19	23,5%	47
leer, keine Meinung	15	26	59	—	100
	<u>200</u>	<u>200</u>	<u>200</u>		

Die Zusammenstellung Total gibt an, wieviel % aller 200 Einsender den betreffenden Punkt in 1., 2. oder 3. Wahl als negativ gewertet haben.

6. Wie beurteilen Sie in letzter Zeit vorgenommene Verbesserungen des Crewhouse-Standards?

nichts bekannt, keine festgestellt	62	31,0%
welche?	39	19,5%
unwesentlich, bescheiden, ohne Wirkung, mager, der Wille fehlt, nichts Grosszügiges, Flickschusterei	27	13,5%
halte sie nicht für möglich, verbessert wurden nur die Preise (erhöht) Stereoanlage immer noch zu leise, Getränkeautomat u/s, eher Verschlechterungen festgestellt, sind Veränderungen aber keine Verbesserungen	15	7,5%
Verpflegung etwas besser, Tischtennis-Tisch	7	3,5%
bin nicht informiert, leer	50	25,0%
	<u>200</u>	

7. Meine konkreten Verbesserungsvorschläge sind (bitte nur stichwortartig),

lautete hier die Frage. Die Antworten sind ausserordentlich vielfältig und auch zahlreich — und alles andere als stichwortartig. Da es hier, wie ich glaube, weniger um eine statistische Auswertung als um eine Ideensammlung geht, werden wir die Antworten im Originaltext abdrucken.

Die sehr umfangreiche Liste der Verbesserungsvorschläge wird in der nächsten Ausgabe der Rundschau erscheinen.

Die Fragebogen stehen allen Interessierten zur Verfügung. Suchen Sie im Aeropers Sekretariat den Ordner «Crewhouse Umfrage».

L. Zs

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

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



Ein erfolversprechendes Projekt: DC-10 Twin

(Bezugsquelle: Aviation Week)

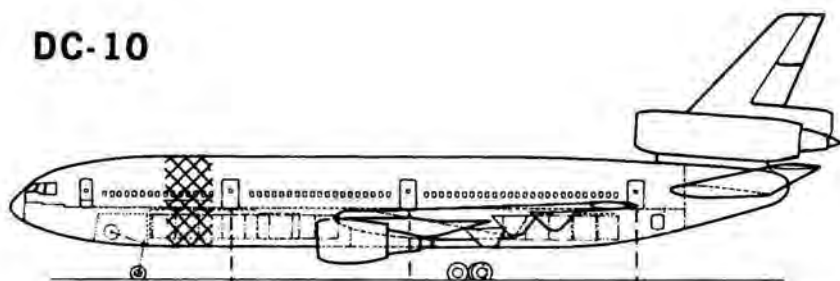
Die Idee, aus einem Flugzeugentwurf praktisch zwei verschiedene Flugzeugtypen zu machen, ist zwar nicht neu (Boeing B-737, B-727), aber noch nie so recht mit Erfolg praktiziert worden. McDonnell Douglas will nun mit ihrem DC-10 Twin Projekt den Versuch ein weiteres Mal wagen. Dieser zusammenfassende Artikel soll Sie, liebe Leser, über den heutigen Stand der Dinge informieren. Als ergänzende Erklärung möchte ich nur noch vorausschicken, dass in der folgenden Betrachtung vom Fall Swissair ausgegangen wird. Eine zukünftige Flotte setzte sich also aus DC-10 Twin (in der Folge einfach Twin genannt) und Flugzeugen der Langstreckenversion DC-10-30 zusammen.

1. Technische Beschreibung

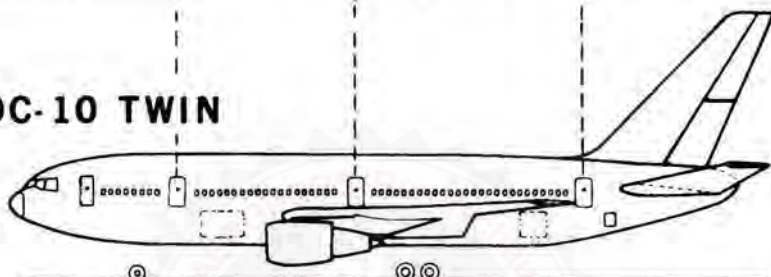
Rein äusserlich unterscheiden sich die beiden Flugzeugtypen in drei wesentlichen Merkmalen. Es sind dies:

- das fehlende Hecktriebwerk,
- der um etwas mehr als drei Meter verkürzte Rumpf,
- das fehlende, mittlere Hauptfahrwerk.

DC-10



DC-10 TWIN



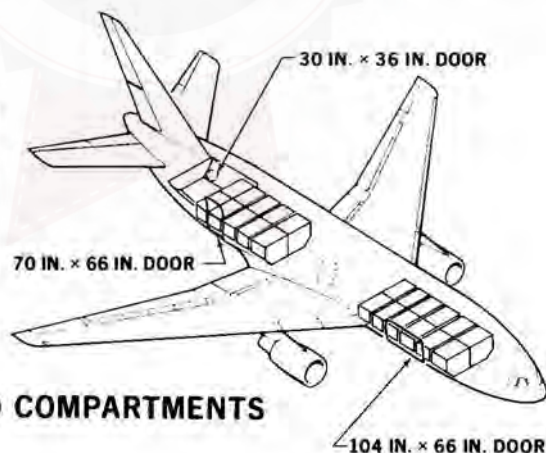
Abgesehen von einigen weiteren, kleinen Unterschieden (z. B. Tank-system), hat die Herstellerfirma darauf geachtet, die Bauelemente (inkl. Triebwerke) der dreimotorigen Version soweit als möglich für die Twin zu übernehmen. Es erstaunt nicht, wenn dadurch eine Gleichartigkeit von nahezu 90 Prozent erreicht wird. Notwendige Konstruktionsarbeiten beim Bau der Twin Version beschränken sich zur Hauptsache auf das Seitensteuer (ohne Triebwerk, dafür aber mit vergrößerter Ruderfläche), auf das Weglassen eines Rumpsegmentes (infolge Wiederherstellung des Gleichgewichtes beim Verzicht auf das zweite Triebwerk) und auf die um je zirka 60 Zentimeter verkürzten Flügel. Abgesehen von diesen Neuerungen, werden die wichtigsten Hauptsysteme in identischer Form übernommen. Sogar das Hydrauliksystem, das bei der DC-10-30 dreiteilig ausgelegt ist, erfährt beim Twin Entwurf keine Abänderung. Einzig die vom Hecktriebwerk angetriebene Hydraulikpumpe wird durch eine elektrische ersetzt. Auch die beiden Cockpits werden im wesentlichen gleich sein. Nur das Wegfallen der Überwachungsinstrumente und Bedienungsgeräte für das fehlende Triebwerk Nr. 2 ist auf den ersten Blick erkennbar. Die Herstellerfirma besteht sogar darauf, keine Änderungen vorzunehmen, die nicht absolut nötig sind. Sie wird ihre Kunden auch dahingehend beraten. Für die Swissair und für uns könnte dies von grosser Bedeutung werden — man denke nur an die verlockende Möglichkeit, das gleiche Cockpitpersonal praktisch auf dem ganzen Streckennetz einzusetzen —, was im Abschnitt Operation etwas näher betrachtet werden soll.

Als Kurz- bis Mittelstreckenflugzeug wird das maximale Startgewicht der Twin um 154 Tonnen herum liegen (DC-10-30: 252 Tonnen). Die Flächenbelastung wird mit ihren nur unwesentlich verkürzten Flügeln einiges kleiner. Es ist deshalb mit tieferen Anfluggeschwindigkeiten zu rechnen, was die Lärmentwicklung enorm reduziert. Auch beim Start soll die Twin nach Aussagen der Herstellerfirma unter den Werten der dreimotorigen Version liegen, da die Steiggeschwindigkeit (rate of climb) grösser ist. Mit den gleichen Triebwerken (GE CF6-50) wie die grössere DC-10 ausgerüstet, die bis zur Indienststellung der Twin bereits vier Jahre im Einsatz stehen werden, soll die Rate der unvorhergesehenen Triebwerkwechsel nach McDonnell Douglas zweieinhalbmal tiefer liegen als im Fall einer totalen Neukonstruktion. Bereits im ersten Betriebsjahr wird dieser wichtige Wert für die DC-10 Twin demjenigen des dritten Dienstjahres bei der dreimotorigen DC-10 entsprechen.

2. Transportkapazität

Die beträchtliche Nutzlast der DC-10 Twin von 37 Tonnen erlaubt verschiedene Kabinenausstattungen und Anordnungen der Frachträume. Als Basis-Arrangement offeriert McDonnell Douglas eine Version mit acht Sitzen pro Reihe. Das ergibt die Möglichkeit, im gesamten 239 Passagiere (28 First / 211 Economy) befördern zu können. Mit der dichtesten Bestuhlung (10 Sitze pro Reihe) erhöht sich diese Anzahl auf 323 Personen. Auf alle Fälle befinden sich die Galleys auf Höhe der Passagierkabine, was den unteren Teil des Rumpfes (belly compartment) für den Transport von 22 LD-3 Frachtcontainern (je 160 cu ft) und zusätzlich

22 CONTAINERS	3520 CU FT
BULK COMPT	510
	<hr/>
	4030 CU FT
4 PALLETS	1512 CU FT
5 CONTAINERS	1600
BULK COMPT	510
	<hr/>
	3622 CU FT



BAGGAGE/CARGO COMPARTMENTS

einen Raum von 510 cu ft für loses Gepäck freigibt. Diese für viele Fluggesellschaften interessante Möglichkeit tritt einer steigenden Nachfrage im Container-Frachtverkehr auch auf Kurz- und Mittelstrecken entgegen. Die Beladung erfolgt durch eine vordere und eine hintere Frachttüre. Eine andere Anordnung sieht die Beladung mit vier Paletten (je 378 cu ft) und fünf Containern (je 320 cu ft) vor. Hinzu käme ebenfalls noch der Raum für lose Fracht (510 cu ft). Auf Drängen verschiedener Gesellschaften hin, sah sich McDonnell Douglas gezwungen, eine zusätzliche Version der Twin mit 234 Sitzen zu offerieren, bei der die Möglichkeit besteht, das Passagiergepäck in speziellen Containern im hinteren Teil der Kabine zu laden. Der untere Teil des Rumpfes wäre dann ausschliesslich für den Frachttransport vorgesehen.

3. Streckeneinsatz und Operation

Die Herstellerfirma gibt für die DC-10 Twin eine maximale Reichweite (range) von 2000 NM an. Das maximale Landegewicht von 146 Tonnen, also nur 8 Tonnen unter dem höchsten Startgewicht, erlaubt es im Kurzstreckenverkehr, mehrere Segmente hintereinander zu fliegen, ohne aufzutanken. Als Beispiel wird eine erste Strecke von 170 NM angegeben, der vier weitere von je 325 NM folgen. Diese «Fly-Through» Möglichkeit gestattet es, die Zwischenstops kurz zu halten und schafft zudem die Gelegenheit, ökonomisch zu tanken.

Die für die Twin vorgesehene Cockpit Crew wird aus drei Mann bestehen (Capt. / Copi / FE). Obwohl die meisten Fluggesellschaften schon lange davon abgekommen sind, ihre Piloten gleichzeitig auf verschiedenen Flugzeugtypen einzusetzen, erwartet McDonnell Douglas, dass die dreimotorige DC-10, wie auch die Twin von den gleichen Besatzungen geflogen werden. Die fast identischen Cockpits und nur unwesentliche Unterschiede in den Flugeigenschaften sollen den Gesellschaften helfen, bei kombiniertem Einsatz die Flexibilität in der Besatzungsplanung zu vergrössern und die Umschulungen (mit den damit zusammenhängenden Kosten) zu reduzieren. Nach McDonnell Douglas ist es ohne weiteres möglich, bereits bestehende DC-10 Simulatoren zu erweitern, um sie beidseitig gebrauchen zu können. Der finanzielle Mehraufwand soll 200 000 Dollar betragen.

Der eventuell mögliche, gleichzeitige Einsatz auf beiden Typen ist nicht nur für die Swissair, sondern auch für die Aeropers und ihre Mitglieder sehr interessant. Ich möchte an dieser Stelle eine denkbare Zukunftstheorie entwickeln, die absolut unverbindlich ist. Wenn man davon ausgeht, dass die Swissair bei der anhaltenden Entwicklung des Luftverkehrs auch ihre heutigen Kurzstreckenflugzeuge vom Typ DC-9 durch grössere Muster wie etwa die DC-10 Twin ersetzen wird, so ist in etwa zehn Jahren eine Flotte denkbar, die sich aus lauter Grossraumflugzeu-

gen zusammensetzen wird. Vorauszusetzen ist erstens die definitive Ablehnung der Überschallflugzeuge durch die Fluggesellschaften, was heute nicht als sicher gelten darf, und zweitens dürfte die Entwicklung eines Flugzeuges mit superkritischem Flügel noch nicht soweit fortgeschritten sein, als dass man bereits an einen Einsatz im Linienverkehr denken könnte. Bei den Grossraumflugzeugen einer zukünftigen Swissair-Flotte wird es sich um die B-747 (evtl. in doppelstöckiger Ausführung) und die beiden Versionen der DC-10 handeln, wobei mit der Entwicklung von stärkeren Triebwerken beide «gestreckt» werden könnten. Eine solche «Musterflotte» ergibt neben den bereits erwähnten Vorteilen die Möglichkeit für die Aeropers, das Problem der Typseniorität auf einfachste Art zu lösen. Als zusätzlich positiver Punkt darf die gleichmässige Verteilung der Einsatzstrecken erwähnt werden. Es kann demnach nicht mehr vorkommen, dass Piloten zehn und mehr Jahre warten müssen, bis sie auch im Langstreckensektor eingesetzt werden. Wie gesagt, ein kombinierter Einsatz bei einer eventuellen Beschaffung der DC-10 Twin durch die Swissair verleitet zu verlockenden Gedanken. Der definitive Entschluss, von der bisherigen Methode abzukommen und wieder gleichzeitig auf «verschiedenen» Typen zu operieren, wird einer eingehenden Untersuchung bedürfen, der ich in keiner Art und Weise vorgreifen möchte.

4. Gegenwärtiger Stand des Projektes

Entwicklungs- und Marktstudien betreffend der DC-10 Twin sind bei McDonnell Douglas schon seit mehr als einem Jahr im Gange. Ende 1972 hat die Geschäftsleitung beschlossen, bereits erste Konstruktionsarbeiten in Angriff zu nehmen. Heute ist man nun soweit, den Fluggesellschaften detaillierte Projekt- und Preisangaben zu unterbreiten. Die Herstellerfirma hofft damit, nach Eingang einer entsprechenden Anzahl Bestellungen die endgültige «Goahead decision» noch im Juli dieses Jahres zu treffen. Die Zahl der eingegangenen Aufträge ist dabei weniger wichtig, als das «Gesamtpotential» der Gesellschaften, die sich für die Twin entscheiden könnten. Das Hauptinteresse erwartet McDonnell Douglas zunächst aus Europa, wo ja bekanntlich das Konkurrenzprodukt zur Twin, der europäische Airbus gebaut wird und bereits in der Flugerprobung steht. Marktanalysen, die zwar immer mit Vorsicht zu geniessen sind, nennen eine Zahl von 600 Flugzeugen, die anfänglich durch den Weltmarkt aufgenommen werden können. Bis 1985 soll sich diese Zahl auf 800 erhöhen, was besagt, dass eigentlich zwei verschiedene Produkte am Platz wären.

Mit einem definitiven «Goahead» in diesem Sommer wäre nach McDonnell Douglas im September 1975 mit der Zertifizierung der Twin zu rechnen. Lieferungen könnten unmittelbar darauf erfolgen, wobei die Haupt-

produktion 1976 anlaufen würde. Der Rückstand auf den europäischen Airbus wäre dann auf ein Jahr zusammengeschrumpft. Die Fertigung der Twin könnte ohne weiteres in die Produktionslinie der dreimotorigen Version integriert werden, wobei der monatliche Ausstoss etwa drei Einheiten der kleineren Version ausmachen würde.

5. Swissair vor einer schwierigen Entscheidung

Die Swissair hat die Wichtigkeit der Kurz- und Mittelstrecken (Europa-sektor) rechtzeitig erkannt und wird eine der ersten Fluggesellschaften sein, die Flugzeuge der Grössenordnung einer DC-10 Twin einsetzen wird. Wie bereits erwähnt, steht auch der europäische Airbus in der engeren Entscheidung. Andere Gerüchte nennen zusätzlich noch die Boeing B-727-200. Es wäre für uns sicher sehr interessant, einen Einblick in das Evaluationsverfahren der Swissair zu erhalten. Die Initiative soll denn auch von der Redaktion der Aeropers Rundschau ausgehen, und wir hoffen sehr, dass unsere Bitte an die betreffenden Stellen nicht auf taube Ohren stossen wird. Im Rahmen des «Aktuellen Interviews» hoffen wir Sie, liebe Leser, in der nächsten Ausgabe näher informieren zu können.

Peter Clausen



Crew-Globetrotter

Bulletin Nr. 2 / März 1973

BUDAPEST

Taxi zum Restaurant Szeged ab Hotel Budapest 19 Forint.
Nachtesten für zwei Personen mit einer Flasche Wein und Service 130 Forint.

Gellert, sehr angenehmer Nightclub mit ausgezeichnete Tanzmusik, die für jeden Geschmack etwas bietet. Preise: 120 Forint für fünf einfache Konsumationen (Coca, Café, Bier).

Diese Variante ist allen wärmstens zu empfehlen. Die Voraussetzungen für einen feinen Abend sind absolut gegeben. W. Weibel, Jan. 73

COPENHAGEN

Besuch der Brauerei Carlsberg. Jederzeit möglich während scheduled times 0900, 1100 und 1430 h am besten auf telefonische Voranmeldung. Besuch interessant, Dauer zirka 50 Minuten. Anschliessend reichliche Degustation sämtlicher Carlsberg-Flaschenbiere.

Jazzclub Maegdestrad. Junge Dixielandformationen spielen in improvisiertem Lokal. Die Strasse ist im monthly CPH als Beispiel für einen Altstadtspaziergang aufgeführt. Zirka 10 Minuten vom Hotel.

W. Kämpfer, Febr. 73

GENE

Taverne du Valais, Café A. Schmidt, Chemin d'Aire 174, Tel. 45 23 23. Gutes Essen, auch sonntags geöffnet.

Kosten: z. B. Charbonnade Fr. 17.—, Beane Fr. 16.— zuzüglich Service. Montag geschlossen. Taxi vom Crewhaus Fr. 9.—.

HELSINKI

Exclusives Restaurant «Motti», Töölöntorinkatu 2, Tel. 49 44 18. 3 Minuten vom Hotel Intercontinental.

Membre «Chaîne des Rotisseurs», Kosten pro Person zirka 50.— Finnmark. Die Qualität rechtfertigt jedoch den Preis. R. Lobsiger, Jan. 73

Restaurant «Pampus» findet man jetzt unter neuer Adresse und vergrößert in der Hallituskatu (Parallelstrasse zur Alexandergatan, an der das Stockmann liegt) 1. Stock.

Für FMK 14.50 gibt es dort ein sehr gutes T-Bonesteak mit vielen Gemüse garniert. Höflicher, rascher Service, der Chef de Service spricht ausser Englisch auch Schwyzerdütsch! H.O.M., Febr. 73

Restaurant «Vanhan-Kellari» (zwischen Stockmann und Kino am Mannerheimintje im unteren Geschoss). Bedienung gut und rasch. Essen recht gut, verschiedene Sorten Fleisch.

Normale Helsinki-Preise (Fleisch, Gemüse, kleiner Dessert, Getränke und Kaffee kam jedoch gleichwohl nicht höher als auf 22.— Finnmark zu stehen).

Das Restaurant ist am Sonntagabend mittelstark besucht, am Wochenende aber nach 19.30 h meist Wartezeiten bis zu 30 Minuten «draussen vor der Tür». H. Saladin, Jan. 73

Sonntagnachmittag ist das Schwimmbad im Hotel geschlossen und wurde von Herrn Gurovitsch (Manager) extra für SWR-Crew geöffnet. H. Saladin

LONDON

Red Lion, Chinese Restaurant in Richmond. Ist speziell geeignet um die lange Wartezeit zwischen SR 870 und SR 861 totzuschlagen.

Procedure: Man bitte SR-Groundstaff ein Taxi zu bestellen sowie die Plätze im Red Lion telephonisch zu reservieren. Geldwechsel im Flughafengebäude noch möglich.

Preise: Taxi oder Minicab hin und zurück £ 3.—, Essen (Suppe, Spring rolls, Dessert incl.) je nach Hauptgericht £ 1.50 bis max. £ 2.—.

PS: Für den erwähnten Flug gibt es kein Displacement, da hot meal an Bord.

Fahrzeit: LHR — Red Lion nicht länger als 30 Minuten. Wichtig ist die vorherige Anmeldung, da er sonst um 2330 h lt schliesst. H. Keller

ROM

Restaurant «Antonio» gut. Liebenswürdiger Service. Standard italian food. W. Kämpfer

Restaurant «Ferrantelli» in Ostia, Via Claudio 7-9, Tel. 60 25 751, zirka 10 Gehminuten vom Hotel Satellite Palace entfernt.

Seafood (bes. Schalentiere) sind ausgezeichnet bei mässigen Preisen (z. B. grillierte Schalentiere, Muscheln, Calamares und Salat, 7 dl Rotwein zirka SFR. 22.—).
H.O.M., März 73



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

Das Fiat Sport Coupé 128: Mehr als nur eine sportliche Linie.



Es genügt nicht, die Karosserie einer Limousine zu ändern, um daraus einen Sportwagen zu machen.

Das Fiat Sport Coupé 128 bietet: – Frontantrieb – quergestellten Motor – Einzelradaufhängung – Unterdruck-Servobremse an den 4 Rädern mit Zweikreis-Bremssystem – Bremskraftverteiler – Radialreifen.

Und all dies in 3 Versionen:

FIAT

Fiat 128 S 1100 (1116 cm³, 64 CV DIN), 150 km/h Fr. 10200.–

Fiat 128 SL 1100 (1116 cm³, 64 CV DIN), 150 km/h Fr. 11200.–

Fiat 128 SL 1300 (1290 cm³, 75 CV DIN), 160 km/h Fr. 12100.–

Pauschal für Transport und Lieferung Fr. 50.–. Sava finanziert zeitgemäss.

ABC Grossgarage AG

in Oerlikon / Schwamendingenstr. 106 8050 Zürich 01/48 44 44
am Bellevue / Seefeldstrasse 7 8008 Zürich 01/34 04 04
in Zollikon / Seestrasse 5 8702 Zollikon 01 / 65 86 41

From other publications . . .

Aus «AFL-Information» Ausgabe 1/73

Luftverschmutzung durch Flugzeuge

Die ICAO hat nach Quellenangaben der ADV Untersuchungen angestellt über den Stand der Luftverschmutzung durch die Luftfahrt.

In den letzten 14 Jahren ist es der Verkehrsluftfahrt gelungen, ihren Anteil an der gesamten Luftverschmutzung stark zu reduzieren. In einer Untersuchung über die Situation in den USA, die bekanntlich den stärksten Luftverkehr aller Luftfahrtsstaaten besitzen, zeigte sich, dass die Verkehrsluftfahrt nur für 1,2% der Gesamtemission von Fremdstoffen in der Atmosphäre verantwortlich ist.

Eine gute Übersicht der Verhältnisse vermittelt die Aufsummierung der jährlich erreichten Emissionen der verschiedenen Verschmutzungserzeuger innerhalb der USA. Danach ergeben sich folgende Anteile an der Gesamtverschmutzung:

Kraftfahrzeugverkehr	38,1%
Heizungen, Kraftwerke, Klimaanlage	20,9%
Industrie-Produktion	13,4%
Müll- und sonstige Ablagerung	5,1%
Luftfahrt	3,3%
Bahn- und Schiffsverkehr	0,9%
Sonstige (Wald-, Flächenbrände, Motoren usw.)	18,3%

Die Gesamtverschmutzung der Atmosphäre ergab bis zu 960 kg pro Einwohner. Vom Luftfahrtanteil 3,3% (70 kg pro Einwohner) geht etwa ein Drittel zu Lasten der Zivilluftfahrt, die mit 11 kg pro Einwohner neben dem Bahn- und Schiffsverkehr den bescheidensten Anteil an der Luftverschmutzung hat.

Die Verbesserungen im Hinblick auf die Triebwerksemissionen begannen bereits im Jahre 1958 mit der Umstellung von Kolbenmotoren auf Turbinen. Eine wesentliche Reduzierung brachte die Triebwerksentwicklung durch die Herstellung der Fan-Triebwerke im Jahre 1961, die bei geringerem Verbrennungsrückstand einen höheren spezifischen Schub leisten. 1965 setzte das gezielte Programm zur Verminderung der Rauch- bzw. Russ erzeugung bei Flugzeugturbinen ein. Der Anteil der in den USA eingesetzten Flugzeuge, die praktisch rauchfrei arbeiten, betrug im Jahre 1969 knapp 1%. 1973 werden es bereits 64% sein.

E.H.E.

Fluglotsenstreik und Sicherheit im Luftverkehr

Der Zusammenstoss von zwei spanischen Verkehrsflugzeugen im Luftraum über Nantes, der den Absturz einer DC-9 der Iberia mit 68 Menschen an Bord verursachte, wirft die Frage auf, inwiefern ein Zusammenhang mit dem Streik der französischen Fluglotsen besteht. Auf Grund der heute vorliegenden Informationen ist zu vermuten, dass die unmittelbare Ursache im fehlerhaften Verhalten der Besatzung des zweiten Flugzeuges, einer Coronado der Spantax, gesehen werden muss, die nach einer offiziellen französischen Erklärung eine Anweisung des Kontrollturmes von Brest nicht befolgt hat. Doch selbst wenn die definitiven Untersuchungsergebnisse die Richtigkeit dieser Version bestätigen sollten, bleibt die Frage nach den indirekten Zusammenhängen vorerst offen. Nur der Nachweis, dass die militärische Flugsicherung über dem Westen Frankreichs zur fraglichen Zeit einwandfrei funktionierte, kann die streikenden französischen Fluglotsen vollständig von der moralischen Mitverantwortung am Unglück von Nantes entlasten.

Dass die Übernahme eines komplexen, gut eingespielten Systems, wie es die zivile Flugsicherung vor allem in einem Gebiet hoher Verkehrsdichte darstellt, durch einen militärischen Apparat eine gewisse Unsicherheit schafft, ist unvermeidlich. Die zuständigen französischen Militärstellen haben dem von Anfang an Rechnung getragen, indem sie den Verkehr einschränkten. Flüge über Frankreich sind zurzeit 24 Stunden vorher anzumelden und werden nur bewilligt, wenn die stark herabgesetzte Limite für die Belastung des Luftraumes nicht überschritten wird.

Unter dem Eindruck der Katastrophe von Nantes haben verschiedene Luftverkehrsgesellschaften ihre Kurse nach Frankreich ausfallen lassen. Dazu gehörte vorübergehend auch die Swissair. Ihre Direktion ist jedoch inzwischen auf Grund der bisherigen Erfahrungen und französischer Zusicherungen zur Überzeugung gelangt, dass die militärische Flugsicherung genügt, um den zugelassenen beschränkten Verkehr mit der gebotenen Zuverlässigkeit zu bewältigen. Sie hat deshalb im Einverständnis mit den Piloten die Flüge nach Frankreich wieder aufgenommen.

Nicht beantwortet ist damit die grundsätzliche Frage, ob Streiks oder streikähnliche Massnahmen der Fluglotsen, die den normalen Ablauf des Luftverkehrs stören und damit in einem empfindlichen Kontroll- und Steuerungssystem leicht Unsicherheit hervorrufen, verantwortet werden können. Auf jeden Fall können die Verbände der Flugsicherungsbeamten kaum mit Verständnis in der Öffentlichkeit rechnen, wenn sie sich dem Verdacht aussetzen, im Kampf um höhere Saläre Mittel zu verwenden, die das Leben von Passagieren und Besatzungen auch nur geringfügig gefährden.

scr.

from the current SAS passenger Information booklet.

Our pilots form a group we have every reason to be proud of. Not only are they highly qualified, carefully chosen and thoroughly trained, but they also have a wide technical knowledge and possess such invaluable personal qualities as self-confidence, self-control and independent judgment.

The co-pilots in our service are between the ages of 25 and 45, while our captains—who have been flying at least 10,000 to 15,000 hours—are between about 40 and 60. Many have a far wider education than their chosen profession calls for, holding university degrees in such fields as engineering, law and medicine.

But a pilot's career is not all glamour by any means. The hours are long and often irregular; assignments carry them far from their homes and their families for extended periods. Their responsibilities are substantially the same as any executive. They comprise a group of professionals for which we all have the greatest admiration.

Knut Hagrup, President, SAS

THE COPILOT'S LAMENT

I am the Copilot and I sit on the right.
I'm not very important, just part of the flight.
I never talk back lest I have regrets
but I have to remember what the Captain forgets.
I make up the flight plans and study the weather,
I pull up the gear and stand by to feather.
I fill out the forms and do the reporting
and fly the damn thing while the Captain is courting.
I take down the readings and adjust the power
and I handle the flaps and call the tower.
I check our position on the darkest of nights
and do all the book-work without any lights.
I always follow the Captain and then buy him his Cokes
and then have to listen to his corny jokes.
More often than not when his landings are rusty,
I'm right on the spot with «Damn but it's gusty!».
All in all, I'm a God-damned stooge
as I sit on the right of that guy I call Scrooge.
I guess and I think that it's beyond understanding
that maybe sometime, somewhere, he will give me a landing.

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
Satzfragen	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-Bonhöfe
 Ewig Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 815 15 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

IFALPA-Kommission

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

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 und Zollfragen

V. Ramchandran

Zollfragen

K. Schmidt

Kontrollstelle

H. Dietschi, A. Strehler

OASF-Kommission

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

Stimmzähler

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

Rundschau-Redaktion

M. Cross, P. Clausen, Dr. W. Huber

