



3/73

Mai/Juni 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	9
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	15
EK-Notes	19
IFALPA report	23
Aus dem Jahresbericht des Präsidenten	27
Aktuelles Interview: Planungsdienst	29
Umfrage Crewhouse	39
Europilote- und KSSU-Konferenz in Luxembourg	47
Man sollte . . .	49
Hobby-Ecke	51
Crew Globetrotter	56
Briefe an die Aeropers-Rundschau	57
From other publications	59

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 29. Juni 1973

Redaktion:
P. Clausen
M. Cross
F. Woodtly

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.

Byland AG

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



LA SUISSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

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



Liebe Rundschauler

Am 27. März 1973 besuchte ich das CCM in der Personalkantine Balsberg. Es war das zweite in einer Reihe, die im Bulletin Division Manager Cockpit Crews Nr. 35 wie folgt angekündigt wurde: «Im Verlaufe der letzten Jahre haben sich die Cockpit Crew Meetings als wertvolle und allgemein geschätzte Institution erwiesen. Wir möchten diese Gelegenheit zur Information und Diskussion auch weiterhin wahrnehmen und planen deshalb im März und April eine Reihe von Crew Meetings: Capt. R. Staubli, Chef OF, wird anlässlich dieser CCM über spezifische Probleme und Aspekte der Flight Operations orientieren. Die Meetings werden im gewohnten Rahmen durchgeführt und sollen namentlich auch Gelegenheit zur Diskussion und persönlichen Stellungnahme bieten.»

An jenem Abend machte ich mir ein paar persönliche Notizen, die ich heute — ein guter Monat ist inzwischen vergangen — mit ausreichender Distanz überarbeiten kann. Lassen Sie mich vorerst den ganzen Abend noch einmal ganz kurz Revue passieren.

Pünktlich um halb acht trete ich in den Saal. Die vorderen Sitze sind noch leer. Mit gespannter Aufmerksamkeit nehme ich in der vierten Reihe Platz. Der Referent bittet zuvorkommend, infolge akustischer Probleme nach vorne aufzuschliessen. Keine Bewegung — jemand in der hintersten Reihe bestätigt, dass die Verstärkeranlage genüge. Der Vortrag beginnt und wird zum grösseren Teil ab Manuskript gelesen, vor allem wenn es darum geht, verbandspolitischen Zündstoff zu liefern. Behandelt werden verschiedene Punkte — Probleme der Wirtschaftlichkeit machen einen neutralen Anfang, der Dank für unsere vernünftige Haltung während der kritischen ATC-Situation in Frankreich ein versöhnliches Ende. Dazwischen präsentiert sich eine gutdurchdachte, in ihrem Aufbau brillante Rede, deren Themen (Balair-Integration, einheitliche Captainsskala, Verbesserungen im Crew-Assignment, Mitbestimmung und Mitsprache, Probleme der Suisses Romands, allgemeine Bemerkungen zum Pilotenberuf usw.) unserem Chef Flugdienst Gelegenheit geben, zu informieren und die hängigen Probleme Swissair-Aeropers aus seiner Sicht darzustellen. Seine Argumente sind sachlich

und nüchtern, verdichten sich mit der Zeit zu einem «Konzentrat», dem zu folgen ab und zu etwas Mühe bereitet.

Die Pause ist willkommen, Sandwiches und Getränke stehen bereit. Das Gespräch unter den Anwesenden befasst sich — soweit ich es höre — mit privaten Angelegenheiten.

Nach einer Viertelstunde geht man zum zweiten Teil über. Fragen dürfen gestellt werden, Gelegenheit zu persönlicher Stellungnahme ist geboten, die Diskussion wird eröffnet. Freundlich schaut der Redner vom Podium herab auf seine Zuhörer und sucht die «bannbrechende» Hand. Kurze Zeit beklemmenden Dasitzens — endlich, in den hinteren Reihen meldet sich jemand zu Worte. Sein Votum bezieht sich nicht auf eines der im Vortrag behandelten Probleme — es befasst sich vielmehr mit dem Abend an und für sich. Auch andere Sprecher äussern eine ähnliche Ansicht: man hat irgendwie das Gefühl «überfahren» worden zu sein. Vorschläge werden gemacht, man hätte den Titel des Vortrages näher erklären sollen. Andere meinen, eine vorherige Verteilung des vervielfältigten Manuskriptes hätte einem die Gelegenheit gegeben, sich etwas «vorbereiten» zu können. Eine Ausnahme bildet ein anderes Votum, das sich auf einen bestimmten, im Referat erwähnten Punkt bezieht — es stammt von einem Vorstandsmitglied. Daran anschliessend soll — wieder einmal erwähnt — der Einsatz etwas früher herauskommen, als er dies heute tut. Die automatische «Computerplanung» wird für eine spätere Zeit angekündigt. Trotzdem — eine Diskussion will nicht recht entstehen, und der Abend wird bald mit freundlichen, fast kollegialen Worten beendet.

Ich möchte drei Dinge klarstellen: Erstens, die soeben geschilderte «Story» erhebt keinen Anspruch auf allgemeine Gültigkeit. Sie beschreibt den erwähnten Abend lediglich aus meiner persönlichen Sicht. Zweitens habe ich nicht die Absicht, auf einzelne Punkte des Referates einzugehen. Dies gehört in den Aufgabenbereich des Aeropers-Vorstandes und der von ihm bestimmten Kommissionen. Drittens ist es nicht der Sinn dieses Artikels, gegen irgend jemand Opposition zu ergreifen und auf tendenziöse Art schlechte Stimmung zu machen — die Sache ist mir viel zu ernst.

Grundsätzlich bin ich der Ansicht, dass man nicht genug informieren kann; darum begrüsse ich eine Institution wie die der Cockpit Crew Meetings. Wenn aber geplant ist, ausnahmsweise von deren üblichen Form abzuweichen und auf die Standortbestimmung der Aeropers eine Entgegnung seitens OF erfolgen zu lassen, so sollte man dies — sicher im Interesse aller — deutlicher ankündigen. Unter dem Titel «Spezifische Probleme und Aspekte der Flight Operations» kann ich mir nämlich gerade so gut einen Vortrag über AWOP, LMC-Probleme oder ähnliche Dinge vorstellen.

Wäre es im weiteren nicht auch ein überprüfbarer Vorschlag, wenn es wieder einmal darum gehen sollte, Swissair-Aeropers Probleme zu kommentieren, an Stelle eines Referates mit anschliessender Diskussion, ein Podiumsgespräch einzuführen, wie man das von der Politik her kennt. Der Monolog, der in seiner absoluten und bestimmenden Form für diesen oder jenen «schockierend» wirken kann, würde dann einem Dialog Platz machen, der von OF einerseits und dem Vorstand der Aeropers andererseits — auf beiden Seiten also lauter «Professionelle» — zu führen wäre. Man kann ja unmöglich von jedem von uns verlangen, dass er über sämtliche, diesbezüglichen Probleme vollumfänglich im Bild ist. Ein solcher Dialog könnte den Weg zur persönlichen Meinungsbildung jedes einzelnen — und darum geht es den Parteien ja — vereinfachen.

Darf ich nun das Thema wechseln und, wie in der letzten Ausgabe der Rundschau angekündigt, auf die vorgesehenen «Neuerungen» hinweisen.

An den Anfang möchte ich das «**Aktuelle Interview**» stellen. In dieser Rubrik, die, wenn immer möglich, in jeder Ausgabe erscheinen wird, sollen Probleme behandelt werden, welche direkt mit unserem Beruf in Zusammenhang stehen. Der Begriff «aktuell» hat für die Aeropers Rundschau zwar eine etwas andere Bedeutung — Sie wissen vermutlich, dass zwischen dem Redaktionsschluss (Abgabe der Manuskripte an die Druckerei) und dem Herausgabedatum ein guter Monat Zwischenraum liegt —, wir werden aber bemüht sein, reine «Tagesaktualitäten» eher auszuschliessen und vielmehr Probleme auszuwählen, die sich auf einen etwas längeren Zeitabschnitt beziehen. Selbstverständlich werden auch Vorschläge von unseren Lesern gerne entgegengenommen.

Die «**Hobby-Ecke**», eine zweite Neuerung, wird, so hoffen wir, den unterhaltenden Teil unserer Rundschau etwas erweitern. Eine Zeitung ist bekanntlich ein Kommunikationsmittel, das im wesentlichen zum Gedankenaustausch dient. Dieser soll sich aber nicht konstant nur mit sachlichen Problemen abplagen — einseitiges Denken wäre die entsprechende Folge —, sondern ab und zu auch einmal von entspannenderen, mehr musischen Dingen abgelenkt werden. Der Begriff «Hobby» mag bereits schon sehr abgegriffen sein, Freizeitbeschäftigung irgend einer Art sollte aber trotzdem nicht einen unbedeutenden Bestandteil unseres Lebens ausmachen. Die Rubrik «Hobby-Ecke» soll sich — dies ist wenigstens unsere Idee — aus Artikeln zusammensetzen, die von Ihnen, liebe Leser, geschrieben werden. Präsentation und Gestaltung sind völlig frei und dem jeweiligen Verfasser überlassen. Ob es sich nun um eine einfache, eher sachliche Darstellung eines Hobbys handelt, oder ob die entsprechende Freizeitbeschäftigung mehr persönlich geschildert wird — wie dies beim ersten, mutigen Schritt der heutigen

Ihr Eigenheim?

Zu verkaufen oberhalb der Seebucht von Rapperswil	1 Einfamilienhaus sowie noch einige Reihen-Einfamilienhäuser aus Familienbesitz-Überbauung
--	---

Einmalige Sicht auf See und Berge, gute Verkehrslage (Bus-haltestelle, künftiger Anschluss an Autobahn nach Kloten), steuergünstig usw.

Komfortable und qualitativ hochstehende Bauweise.

Finanzierung geregelt. Preis günstig. Bezug ab Sommer 1973

Anfragen unter
Telefon (01) 96 43 09
(wenn möglich abends)

Ausgabe der Fall ist —, bleibt unwichtig; denn gerade die bunte Verschiedenartigkeit der hoffentlich zahlreichen Artikel bringt ja die gewünschte Abwechslung und Unterhaltung — für diesen oder jenen vielleicht sogar eine Anregung.

Eine weitere, neue Rubrik soll «**Basic Information**» heissen, in welcher sachliche Grundlagenkenntnisse vermittelt werden. Dies ist sicher einfacher gesagt, als getan; ein praktisches Beispiel soll Ihnen aber zeigen, wie wir die neue Rubrik sehen. Jeder von Ihnen besitzt eine Kopie des Arbeitsvertrages mit der Swissair. Hand aufs Herz, wieviele unter uns haben sich irgendwann einmal die Zeit genommen, dieses recht umfangreiche Werk «durchzuackern». Viele allgemeine Formulierungen, die wohl oder übel auch in ein derartiges Schriftstück hineingehören, machen dessen Lektüre sehr oft mühsam und uninteressant. Wenn aber ein «Spezialist» darangeht, die wesentlichen Punkte herauszusuchen, und diese in einfacher und verständlicher Form präsentiert, sieht die Sache bereits etwas besser aus. In diesem Sinne darf ich Ihnen für die nächste Ausgabe der Rundschau einen Artikel unseres Versicherungsspezialisten Herrn Kurt Rutishauser ankündigen, der Probleme im Zusammenhang mit der Pensionskasse behandeln wird und speziell für die jüngeren Mitglieder gedacht ist. Als Refresher wird er sicher auch für die Dienstälteren unter Ihnen lesenswert sein.

«**Kommissionen verhandeln . . .**» hätte in dieser Ausgabe der Rundschau mit einem Bericht von Herrn Peter Bircher über die Leidensgeschichte der diesjährigen Salärverhandlungen gestartet werden sollen. Sicher ein sehr interessantes Thema, das aber aus bekannten Gründen auf weiteres verschoben werden musste. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Mehr oder weniger als Ersatz dafür ist der Bericht über die Europilot-Konferenz in Luxemburg anzusehen.

Der Ordnung halber möchte ich noch ganz kurz auf die Rubrik «**Briefe an die Aeropers Rundschau**» hinweisen. Aussenstehende, worunter ich ganz einfach Nicht-Aeropersmitglieder verstehe, sollen in dieser Sparte die Möglichkeit erhalten, sich zu Problemen, die mit irgend einem Rundschauartikel in Zusammenhang stehen, frei äussern zu können. Diese faire Art soll dazu beitragen, eventuelle Unklarheiten zu beseitigen. Nur dann ist eine Grundlage für eine sachliche Diskussion geschaffen.

Ich möchte abschliessend nur noch einmal ganz kurz auf Ihre Mitarbeit an der Aeropers Rundschau hinweisen. Verschiedene, bereits erfolgte Aufrufe in diesem Sinne sind ohne grosses Echo schon lange wieder verhallt. Eigentlich schade, darum lasse ich es gerade zum vornherein bleiben. Sollten Sie, liebe Leser, aber wider Erwarten doch einmal das Gefühl haben, dass die Rundschau infolge «Personalmangels» zu eintönig wird, zögern Sie nicht lange, und greifen Sie unbeherzt zur Feder. Jeder Artikel und jede Anregung wird zum voraus dankend entgegengenommen.

Mit freundlichen Grüssen
Peter Clausen

1954 - 2014



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 Klotten Telefon 01/84 4777

Liebe Mitglieder

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 28. März und 27. April 1973 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



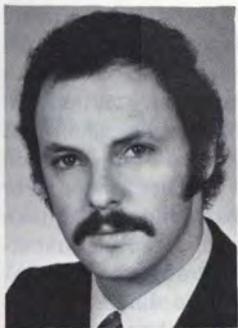
Franz Bieger
Copi DC-9



Rudolf Birrer
Copi DC-9



Raymond Clerc
Copi DC-9



Enrico Ferrero
Copi DC-9



Flemming Ravn
Copi DC-9



Peter Schuler
Copi DC-9



Hansruedi Sutter
Copi DC-9



Martin Thut
Copi DC-9



Paul Tschiemer
Copi DC-9



van Os Herman
Copi DC-9



Zum Wechsel in der Rundschau-Redaktion

Wie Sie bereits der letzten Rundschau-Nummer entnehmen konnten, hat unser bisheriger, verdienter Redaktor, Capt. R. Schumacher, Amt und Feder in die Hände eines jungen Kollegen gelegt, nämlich in jene von Peter Clausen. Der Grund für diesen personellen Wechsel in unserer Redaktion liegt darin, dass Capt. Schumacher nebst seinen Einsätzen als DC-9 PiC nicht nur Rundschau-Redaktor war, sondern Vorstandsmitglied und Chef des Ressorts Security ist, und noch drei weitere Aerpers-Chargen bekleidet. Und wer Röbi Schumachers Einsatzbereitschaft und seine sprichwörtliche Zuverlässigkeit kennt, kann sich vorstellen, wie es in den letzten zwei Jahren um seine Freizeit stand. Im Wissen um die Tatsache, dass allzuviel ungesund ist, musste er drin-

gend von einem seiner zeitraubenden Ämter entlastet werden. Er entschied sich zur Aufgabe der Rundschau-Redaktion, die also neu zu besetzen war.

Röbi Schumacher hat unser Hofjournal ausgezeichnet geführt und es nicht nur um einige Rubriken bereichert. Vor allem war es sein persönlicher, subtiler Stil, welcher seine oft tiefgründigen Artikel prägte und auf seine lautere und idealistische Gesinnung schliessen liessen. Er verstand es sehr gut, seine Leser mit feinen Denkanstössen auf die anvisierten Probleme zu führen. Vor allem vermied er es bewusst, irgendwie verletzend zu schreiben, ohne jedoch an Deutlichkeit zu verlieren, wenn etwas Massives gesagt werden musste. Ich danke Röbi Schumacher im Namen des Vorstandes und der grossen Leserschaft herzlich für seine gehaltvollen Leitartikel und seine perfekte redaktionelle Tätigkeit und hoffe, dass er auch in Zukunft ab und zu zur Feder greifen wird.

Mit **Peter Clausen** übernimmt erstmals ein Pilot der jüngeren Generation das verantwortungsvolle Amt des Rundschau-Redaktors. Er hat in letzter Zeit einige lesenswerte Artikel über die Fliegerei verfasst, welche hauptsächlich in Jugendzeitschriften erschienen sind. Und da er bisher noch nicht mit allzuvielen Nebenämtern belastet ist, freuen wir uns auf seine Ideen und seinen Elan. Auch er wird der Rundschau neue Impulse und eine persönliche Note geben. Ich nehme an, dass er uns unter anderem vermehrt über die spezifischen Copilotenprobleme orientieren wird. Dies ist bisher nämlich etwas zu kurz gekommen, was jedoch eher dem Mangel an pilotischer Schreibfreudigkeit zuzuschreiben ist.

Zusammen mit unserem bewährten Redaktor englischer Sprache, Capt. M. Cross, und dem Hofhumoristen und Grafiker Joggi, alias Peter Jost, wird die Aeropers nach wie vor über ein fähiges Redaktionsteam verfügen, zu welchem ab Juli auch unser neuer Sekretär stossen wird. Womit ich bei der

Reorganisation des Aeropers-Sekretariates

angelangt wäre. Der Vorstand hat vor geraumer Zeit beschlossen, für die Leitung unseres Sekretariates einen Administrator und Organisator mit Managerqualitäten zu suchen.

Der bisherige Sekretär, Herr Dr. W. Huber, hat die Aeropers auf Ende März verlassen, um in der Privatindustrie einen Posten zu übernehmen. Wir danken ihm herzlich für seine geleisteten Dienste und wünschen ihm und seiner Frau für die Zukunft alles Gute.

Mit der Ausschreibung der vakanten Stelle und der Vorselektion wurde eine bekannte Stellenvermittlungsagentur betraut. Aus den «Kronanwärtern» haben wir an der Vorstandssitzung vom 27. April die Wahl getroffen. Sie fiel auf Herrn **Fritz Woodtly**, der seine Tätigkeit bei uns am 1. Juni 1973 aufnehmen wird.

Für die eigentliche Rechtsberatung der Aeropers sicherten wir uns die Mitarbeit von Herrn **Dr. K. Kobelt**, der in Zürich eine bekannte Anwaltspraxis führt. Herr Dr. Kobelt und Herr Woodtly werden sich in der nächsten Rundschau noch persönlich vorstellen. Wir heissen diese beiden neuen Mitarbeiter in unserem Aeropers-Team hiemit herzlich willkommen.

Die gute Seele unseres Sekretariates, **Frau Noëlle Grösch**, wird uns gottlob auch in Zukunft treu bleiben, obschon sie gerade in der sekretärlosen Zeit über Gebühr beansprucht wurde und immer noch wird. Wir danken ihr ganz speziell für ihren grossen Einsatz. Danken möchte ich an dieser Stelle aber auch einmal offiziell **Frau Bircher** (der Mutter unseres scheidenden Vorstandsmitgliedes), die seit einigen Jahren in unserem Sekretariat die Zollkasse des fliegenden Personals tadellos betreut und zwar in Teilzeitarbeit.

Von der teilweisen Neuorganisation unseres Sekretariatsbetriebes und der Schaffung klarer Kompetenzbereiche verspricht sich der Vorstand eine wesentliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Aeropers.

Über die **erfreuliche Bauabrechnung des Aeropershauses** sind unsere Mitglieder bereits im Jahres- und im Kassabericht orientiert worden. Für die restliche geschätzte Leserschaft sei hier nochmals wiederholt, dass die effektiven Baukosten unseres 1,4 Millionen-Gebäudes den Voranschlag lediglich um einen Prozent überschritten. Diese Tatsache steht in der heutigen Periode der galoppierenden Bauteuerung wohl einzig da und stellt der Aeropers-Baukommission unter der fachkundigen Leitung von **Capt. J. Müggler** ein hervorragendes Zeugnis aus. Wir danken allen Beteiligten für Ihren Einsatz; u. a. können daher die Aeropers-Mitgliederbeiträge auf der Vorjahreshöhe belassen werden!

Über den Aeropers-Vorschlag **Rutishauser** zur Übernahme der **Loss of Licence**-Versicherung durch die VEF (mit Erhöhung, resp. Indexierung der Versicherungssumme bei anfänglich gleichen und später sogar sinkenden Prämien) sind die Verhandlungen in der Zwischenzeit nicht weiter gediehen, weil die Vertreter der Swissair einen Gegenvorschlag in Aussicht stellten, der die Frage einer allfälligen Austrittsabfindung generell regeln soll. Wir werden Sie darüber auf dem laufenden halten.

Der ganze Fragenkomplex, der im Zusammenhang mit dem **Weissbuch der Romands** aufgeworfen wurde, befindet sich bei OF und der Geschäftsleitung in Abklärung. Da es sich um die Beurteilung von personalpolitischen, oekonomischen und auch politischen Faktoren handelt, wurde uns eine Stellungnahme auf Mitte Sommer in Aussicht gestellt.

Die Verhandlungen über die Aeropers-Vorschläge zur Revision der Freiflugbestimmungen, sowie über die neuen Flight Duty Regulations leiden offensichtlich darunter, dass die Begeisterung darüber auf der Gegenseite keine hohen Wellen schlägt. Die Initiative wird also weiterhin von uns ausgehen müssen. Nüd lugglah gwünnt!

Die für unsere Mitglieder wohl wichtigsten Verhandlungen, nämlich die Salärrunde 72 (!), sollten bis zum Erscheinen dieser Zeilen, so Gott und die Swissair wollen, zu ihrem glücklichen Ende gekommen sein. Der letzte Aeropers-Vorschlag hilft nicht nur die leidige Teuerungsinterpretationsgeschichte ein für allemal zu lösen, sondern auch zukünftige Lohnverhandlungen auf eine saubere, einfache Basis zu stellen. Über dieses heikle Thema werden Sie so oder so wieder von mir (oder von meinem allfälligen Nachfolger!) hören.

Zum Schluss möchte ich noch kurz auf die **Cockpitcrewmeetings** zu sprechen kommen, an welchen die Aeropers ins Kreuzfeuer der Kritik geraten ist. Persönlich habe ich volles Verständnis für die Erklärungen des Chefs OF, denn es gab und gibt gewisse Differenzen zwischen der Aeropers und OF. Sie bewegen sich jedoch innerhalb der normalen Grenzen der gegensätzlichen Interessen zwischen kollegialen Sozialpartnern. Als Chef der Aeropers habe ich ein gutes Gewissen, denn alle unsere Vorschläge und Aktionen müssen zuerst den Gewissensfragen der Aeropers-Policy standhalten, bevor sie lanciert werden. Und in dieser steht bekanntlich das Gesamtinteresse an erster Stelle; auch fragen wir uns, wie das Problem wohl für den andern aussehe und was schliesslich vermieden werden soll.

Es besteht natürlich besonders für all jene die Gefahr, subjektiv zu werden, die sich mit ihrer Aufgabe identifizieren. Dies gilt sowohl für den Chef OF als auch für den Aeropers-Präsidenten, die sich zwar beide redlich bemühen, so objektiv als möglich zu informieren, jedoch auch nur Menschen sind und daher ab und zu subjektiv reagieren. Es stimmt, dass wir uns in letzter Zeit vielleicht etwas mehr als nötig aufs Korn genommen haben. Aber deswegen nun gleich mit der grossen Kanone zurückschiessen zu wollen, wäre weder sinnvoll noch angebracht. Schliesslich haben vielleicht gerade die sogenannten unsachlichen Artikel in der Rundschau und die entsprechende Replik an den CCM dazu geführt, dass wir uns in letzter Zeit vermehrt an den Verhandlungstisch gesetzt haben, um die Probleme gemeinsam zu bearbeiten. Differenzen werden wir zwar auch in Zukunft haben; hingegen ist es wesentlich, dass beide Partner das Gesamtinteresse nie aus den Augen verlieren. Und daran zweifle ich nicht.

Mit freundlichen Grüssen
Hano Hürzeler

Der neue Fiat 124 Sport Coupé: ein echter Sportwagen, mit dem Innenraum einer Limousine.



Bei Fiat haben wir eine Lösung gefunden, die echten Komfort und hohe Leistung vereint: Genügend Raum für bequeme Familienausflüge und Fahrleistungen, von denen Sie selbst schon immer geträumt haben.

Die Finanzierung durch Sava erleichtert Ihnen den Kauf Ihres neuen 124 Sport Coupé. Wir würden uns freuen, Ihnen weitere Auskünfte über diese zeitgemässe Finanzierung zu geben und Sie zu einer Probefahrt einzuladen.

Fiat 124 Sport Coupé	1600	1800
Preis *)	Fr. 15 900.—	Fr. 16 400.—
Motor	1592 cm ³ 108 DIN-PS	1756 cm ³ 118 DIN-PS
Geschwindigkeit	180 km/h	185 km/h
Beschleunigung	11,0 Sek. 0—100 km/h	10,5 Sek. 0—100 km/h
	2 obenliegende Nockenwellen 5 Gang-Getriebe 4 Servo-Scheibenbremsen mit Bremsdruckverteiler Radialreifen 5 Plätze	
	*) Pauschal für Transport und Lieferung Fr. 50.—	

FIAT

Fiat (Suisse) S.A. Filiale Zürich, Freihofstrasse 25, 8048 Zürich

Unser Verkaufschef, Herr B. Huber, ist der Betreuer des Swissair-Personals und steht Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung, Telefon 01/52 77 52 (int. 66).

Ressort-Informationen

Kommentar zur Einsatzliste April 1973

1. Flugprogramm

Swissair

Die Planung der Einsatzliste April konnte mit gutem Grund als aussergewöhnlich bezeichnet werden, wurden doch die letzten Flugplanänderungen am 15./16. März bekannt. Nur dank einem bedingungslosen Einsatz von Crew-Routern und Crew Assignern mit erheblichen Überstunden konnte überhaupt eine Einsatzliste publiziert werden, wobei auch noch Schwierigkeiten technischer Natur auftraten.

Die letzten Änderungen betrafen

- DC-8 Einsatz nach Kinshasa mit wöchentlichem Sling
- Operation der beiden Johannesburgskurse (DC-10) über Nairobi mit DoppelSling in Nairobi
- Sämtliche Tel Aviv Kurse auf DC-8, dafür Übernahme einer entsprechenden Anzahl Nordatlantik-Flüge auf DC-10 (Boston und Chicago)
- sowie die jeweiligen kleineren Flugplananpassungen.

Zum April ist noch folgender Kommentar über Sonderflüge angebracht: Das Osterprogramm konnte ausnahmslos nach Wünschen des Departments II geplant werden. Es beinhaltete hauptsächlich zusätzliche Flüge mit DC-9 nach ATH/PMI und Flüge nach TLV mit CV-990, welche zufolge des Nachtflugverbotes nur mit Crewchange TLV gelöst werden konnten. Ferner wurden auf DC-9 ein Turnaroundflug nach CAI (Crewchange CAI) und ein weiterer CAI-Spez. mit Nightstop CAI eingeplant.

Wie im vergangenen Jahr wurden diesmal über Ostern diverse Abend- bzw. Frühkurse annulliert, wodurch auf DC-9/CV-990 zusätzliche Nightstops im Ausland entstanden (CGN/DUS/LHR/SPL/STR/VIE).

Ein Verdichtungsflug nach VCP/GIG am 27./28. April (DC-8) konnte in die Basisrotationen verslingt werden. Dieser Flug hatte zahlreiche Konsequenzen auf CV-990/DC-9 zur Folge.

Während der Hannover-Frühjahrmesse waren täglich 2-3 Flüge mit DC-9/DC-8 vorgesehen (25. April bis 5. Mai), z. T. mit BB-DC-9 und BB-DC-8.

Balair

Für die BB-Planung ist der Monat April als Sondermonat bekannt. Einerseits laufen die Winterprogramme erst im Verlauf dieses Monats aus und andererseits beginnen die Kettenflüge der Sommerperiode erst spärlich.

Neben den langfristig bekannten Flügen wurde 1 Frachtflug nach JNB mit Nightstop JNB eingeplant. Da ZRH/NBO/JNB eventuell direkt geflogen werden soll, wurde für ZRH/JNB/LAD/DKR eine doppelte Cockpit-Crew geplant. Für das Teilstück DKR/ZRH musste eine Crew positioniert werden.

2. Cockpitpersonal

Piloten

Am 1. April betrug der Bestand $685 + 37 \text{ BB} = 722$ Piloten.

Bestandesveränderungen

Eintritte:

Keine

Austritte:

Am 16. März verunglückte Herr W. Gödl (PiC DC-9) tödlich im Militär.
31. März: HH. R. Weibel (-9 SC) und P. Wuhrmann (-9 Copi BB).

Ausbildung

Am 1. April befanden sich 43 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10	3 PiC- und 5 Copi-Anwärter
DC-8	9 PiC-Anwärter
DC-9	11 PiC- und 15 Copi-Anwärter

Navigatoren

Am 1. April betrug der Bestand **33** Navigatoren.

Bestandesveränderungen

Austritte:

Am 31. März wurde Herr P. Rudin pensioniert.

Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste Mai 1973

1. Flugprogramm

Die Planung für den Monat Mai wurde massiv beeinflusst durch diverse Zusatzleistungen im Rahmen des Rotary-Convention-Programm. Die Zusatzleistungen betrafen vor allem die DC-8 (Far East). Durch Downgradings und einzelne Zusatzleistungen wurden jedoch auch alle anderen Kategorien tangiert. Mehrmaliges Ändern dieses Programms bedeutete für die Planungsstellen bedeutende Mehrarbeit.

Swissair

Wie bereits erwähnt, konzentrierten sich die Zusatzleistungen vor allem im Sektor Far East. Vier Zusatzflüge Zürich-Tokyo v.v. (zwei davon auf BB-A/C) und zwei nach Tokyo verlängerte SR-Kurse 308/309 ergaben massive Zusatzleistungen. Ein im SA geplanter Spezialflug nach Sao Paulo wurde kurz nach Planungsabschluss annulliert. Im NA wurde ein Zusatzflug nach Montreal eingeplant. Nach Planungsabschluss musste noch ein Charterflug für Präsident Tolbert (Monrovia-Addis Abeba) geplant werden.

Balair

Das BB-Programm wurde im vorgesehenen Rahmen eingeplant. Wie aus dem SR-Kommentar ersichtlich ist, wurden zwei der vier Spezialflüge nach Tokyo durch die BB-DC-8 operiert.

Die saisonalen Kettencharter erfuhren, wie üblich am Anfang der Saison, noch diverse Änderungen (Zusammenlegungen, Reroutings usw.).

Nach Planungsabschluss musste noch ein Frachtcharter Zürich-Johannesburg v.v. geplant werden.

2. Cockpitpersonal

Piloten

Am 1. Mai betrug der Bestand $690 + 37 \text{ BB} = 727$ Piloten.

Bestandesveränderungen

Eintritte:

per 1. Mai 5 Piloten ex SLS IV/71: HH. P. Depraz, A. Hanimann, B. Küng, A. Moser, G. Moser.

Austritte:

Keine

Ausbildung

Am 1. Mai befanden sich 38 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	9 PiC-Anwärter
DC-9	11 PiC- und 18 Copi-Anwärter

Navigatoren

Am 1. Mai betrug der Bestand **33** Navigatoren.

Bestandesveränderungen

Keine

Ausbildung

Keine

**EXKLUSIV
WOHNEN**

**COLLECTION
F. KAUSCH**

**DIREKTVERKAUF
AB FABRIK MIT**

20%

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



1954 + 2014



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

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

EK-Notes

Do you remember, dear Reader, the time when you hesitated to answer your own telephone because it might be Crew Control again? Do you remember when your monthly schedule quickly disappeared under a pile of short-notice 'pink slip' amendments? Do you remember when an organisation with some 500 pilots at its disposal would ring you on your free day begging — or ordering — you to fly because 'there was no one else'? If so, you will appreciate how greatly the Crew Control situation has changed for the better over the past few years, and find the latest tables pleasant reading:

Pilot Allocations: May, 1973:

	747	D10	DC8	CV9	DC9	Tot.
	2	2	10	7	23	44
Operations	9	9	12	6	10	46
Line Capt.	15	21	81	38	141	296
Line Cop.	21	24	90	40	174	349
Capt. Trg.	—	—	9	—	11	20
Cop. Trg.	—	—	—	—	11	11
Total	45	54	192	84	347	722
					SLS	11
						737

Pilot/Aircraft Ratios: (Brackets = Trainees included)

Operations	4.5	4.5	1.2	0.86	0.43	1.05
Line Capt. Feb 71	—	—	9.7	6.1	6.1	
Mar 72	7.0	—	10.6	5.4	5.4	
May 73	7.5	10.5	8.1 (9.0)	5.42	6.1 (6.6)	6.75
Line Cop. Feb 71	—	—	10.1	6.1	6.35	
Mar 72	9.5	—	11.1	5.6	5.5	
May 73	10.5	12.0	9.0	5.7	7.5 (8.0)	7.95
Line Pilots	18.0	22.5	18.0	11.2	14.7	15.4
Line Crews	9.0	11.25	9.0	5.6	7.35	7.7
EK Ratios (Rundschau 5/71)	8.8	—	11.0	6.6	8.4	

Reserves/aircraft:

Line Capts.						
4. 5. 71	0.5	—	0.75	0.43	0.27	
30. 6. 72	0.5	—	0.45	0.21	0.32	
30. 5. 73	0.5	1.0	0.75	0.43	0.45	

For the first time, Balair pilots and aircraft feature in the analysis, giving a total pilot strength (according to the May Crew Planning schedule) of 722 for the operation of 44 aircraft.

It is interesting to note that not a single management pilot has been given a Zurich Reserve Duty, which tends to confirm our contention that these pilots should not be included in the assessment of crew/aircraft ratios when they are not fully available for line duty. Even when they are not counted, the Swissair allocations correspond fairly well with the ratios based on Swissair's figures adjusted for route structure (Rundschau 5/71) and so the operation is now much better balanced than in the past.

There are still some 'pressure points' however, one being the Coronado where the ratios are still below the minimal value of 6.0:1. The recently planned captains will correct this, but they will be taken from that perennial pressure point, the DC9, where the ratios seem never to climb above the borderline. One would hope to see at least 22 captains promoted on the DC9 to give a fair balance between the ratios.

On the long range aircraft, both the original Jumbo and its Thalidomide colleague are somewhat overstocked, especially as they carry a disproportionate number of management pilots, although of course, there will be additions to the DC10 fleet. The DC8 is probably satisfactorily equipped at 9.0:1 as the route structure has altered since 1971; on the other hand, the Balair operations could throw out everybody's calculations.

Regarding Reserves, the figure for the DC9 has climbed from 0.27 to 0.45 per aircraft in two years entirely as a result of the Company's own findings, and is now very close to the 0.5 ratio recommended by the EK. Perhaps it will be accepted that the previous planning was wrong.

Two issues of considerable significance emerge from the figures. These concern new equipment and route structures.

It is perfectly clear that the present crew complement can support no more than 40-50 aircraft, depending upon the intensity of operation. With rumors of reequipment of the fleet, it must be realised that new types can only be introduced as old ones are phased out, and therefore it is reasonable to expect that the fleet units will become larger, while the numbers will remain the same. This in turn means that transition to larger types will be the pattern rather than transition from one side of the cockpit to the other.

The issue of Route Structure is more complex and subject to seasonal change. Erratic traffic patterns resulting from the horse-trading of landing rights require long-range crews to spend days away from home base at sling stations on the routes. In the case of the DC8, this feature calls for up to four additional crews per aircraft above the 7.0:1 optimum ratio, involving an additional expenditure of Sfr. 6.000.000 per

annum for the fleet. These figures demonstrate the importance of the efficient rotation of the crews, and in the EK we are happy that we have persuaded the company to station crews in Rio and so produced shorter rotations and virtually eliminated wasteful deadheading. For, if we succeed in reducing the overall crew requirement by no more than a single crew, we have saved Swissair Sfr. 200.000 and for this figure the stationed crews could live in utter luxury and still not cost the company extra money. Let us hope that our recommendations for conditions governing crew stationing are seen in this positive light when they are discussed in the near future.

The same line of argument may be used in the case of the Aeropers FDR concept. A reduced crew requirement (and reduced reserve requirement) resulting from greater flexibility of operation could well offer balancing savings.

Although it is yet too early to see the detailed results, Great Things are afoot in Crew Control. This is largely a result of the energetic and thoroughly practical measures taken by OFCK, which we wholeheartedly support. We have lately been privileged to attend company meetings on Crew Control and will be briefed on the new computer operation. What we have seen so far is very impressive and in marked contrast to previous practice; provided that the results of OFCK's statistical controls are fed back into the planning operation — and this tacit admission that the previous planning was in error will be the decisive test of the intermix agreement — the outcome will be beneficial both to the company and to its pilots.

Rellstab
MSC

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



IFALPA-Conference Report

The Japanese reputation for hospitality and organisation was well displayed at the 28th Annual Conference of IFALPA, held in Tokyo on March 13-22nd, and which was attended on Aeropers' behalf by Capt. Hürzeler, who on this occasion received his «baptism of fire», Capt. Heiz and the writer.

The Conference was opened by His Imperial Highness, Crown Prince Akihito, with the following words:

«It is a great pleasure for me to be present today with you so many experienced pilots who have gathered from all parts of the world at the Opening Ceremony of the 28th Annual Conference of the International Federation of Air Line Pilots Associations.

Civil air transport has recently made a remarkable progress and its contribution to the political economy and cultural exchanges of the world is highly appreciated. On the other hand, needless to say, the more important role civil aviation plays, the better improvement of safety measures should be required. I have learned that many problems will be discussed during the session of the Conference aiming at safe and orderly development of air transport, which is one of the fundamental purposes of the Federation. Accordingly, I sincerely hope that all of you will do your utmost to attain the purposes of the Federation through the liveliest discussions to be had at the Conference on the basis of your everyday experiences and results of your studies. I further expect the closer cooperation of those who are concerned so that civil aviation may be able to fulfil its important mission.»

This speech was followed by those of Mr. Torasaburo Shintani, the Japanese Minister of Transport, Dr. Ryokichi Minobe, Governor of Tokyo Metropolis and the following, delivered in excellent English, by Mr. Shizuo Asada, President of Japan Air Lines, whose presence and active participation served to illustrate the close link which exists, and rightly so, between top Management and the pilots of one of the world's major airlines.

«It is my signal honour to address you at this commencement of the 28th Annual Conference of IFALPA. This Conference comes at a time — of greater need than ever before — for all concerned in the world with air transport to wield their collective expertise and influence to ensure worldwide flight safety and control, in order for aviation to continue its indispensable role in the welfare and affairs of mankind. Fundamentally, the whole world needs to re-affirm that the peace and well-being of

peoples and nations alike cannot be achieved or maintained in isolation. For this, there must be robust contact and interchange between nations and peoples alike, and between varying economies and cultures. The airline industry most clearly serves this purpose. We are bearers of not just humanity and goods, but every possible emotion and aspiration in the pursuit of human affairs. In achieving its role, air transport has served to break down the conventional concept of national frontiers and boundaries, forcing mankind to think in global terms — and in terms of international communities. Your organisation is very much symbolic of mankind's metamorphosis in this direction. It is thus most significant that you who are directly engaged in air transport are gathered here today to take up again the progress and safety of air transport, including the pressing problem of skyjack prevention and air traffic control. The promotion of flight safety requires effective assistance to the pilots of the world by all agencies and entities related to aviation and transportation. The forum of your conference can benefit and influence all concerned or allied with your functions and objectives. I am glad to know that flight technology is prominent on your conference agenda for the swiftness of technological change necessitates that those equipped to wield that technology contribute their collective views and expertise for all who employ it. In the simplest terms, your critique, your voice and your recommendations are of far-reaching concern to innumerable persons and bodies beyond your immediate organisation. In this context, I extend to you best wishes for a most productive conference and I hope your visit here will be most pleasant and rewarding. We are glad to have you with us. Welcome to Japan and thank you.

I have included these two speeches in their entirety in order to illustrate the high hopes which we all shared that this conference would, indeed, be a constructive one, but as will later be shown, both the destruction of a Libyan Arab Airlines' Boeing 727 over Sinai and the ATC strike in France and the consequent bitterness of those Associations involved, primarily Egypt and France, precluded any chance of this, and these two events, particularly the latter, overshadowed the whole assembly. In spite of this, however, a large agenda was got through and a number of positive results achieved particularly in the technical field.

It has, for example, long been the IFALPA viewpoint that the present system of establishing the transition level in which almost every airport has a different height at which this level is reached is out of moded with modern aircraft, and infringes on air safety and even if a whole region could not have the same level as in the USA, at least each State should endeavour to have a common transition level.

During a long debate on this question, an interesting proposal was submitted, which called for the development of a «push-button» type altimeter, which when pressed, automatically set 1013.2 millibars. This

would overcome the risk of a false setting, and as in the present circumstances, this altimeter setting change requirement is believed to be at too low an altitude, where the pilot is expected to keep a good look out where possible for other traffic, it would ensure a minimum time to check the setting, once selected.

The possibility of applying the composite separation system presently used on the North Atlantic to other oceanic routings led to the formulation of a firm IFALPA policy aimed at ensuring the safety of such separation, and this policy specified that this system should only be applied subject to all the following conditions being fulfilled:

1. Within controlled airspace.
2. An organised route structure where the tracks are basically parallel and aircraft are in a stable cruise regime (e. g. NA organised track structure).
3. When navigational performance has been established by adequate navigational data collection(s) and conclusions have been made that the collision risk is acceptable relative to a pre-determined target level of safety.
(As was the case in the NAT region, it would be necessary to collect data on navigational performance outside, as well as within, the coverage of coastal radars, especially where the range of shore-based VOR's exceeds that of the radars utilised.)
4. When radar coverage is provided in the entry and exit areas.
5. When the navigational environment in the entry and exit areas permits accurate track-keeping along the assigned routes.
6. When an orderly transition is possible to and from areas where composite separation is not being applied.
7. To same direction and opposite direction traffic, provided that the implications of both have received full consideration in terms of 3) above.
8. When adequate procedures have been developed for aircraft joining at points other than the prescribed entry points, aircraft leaving at points other than the prescribed exit points, for changes in track or level, and for crossing traffic.

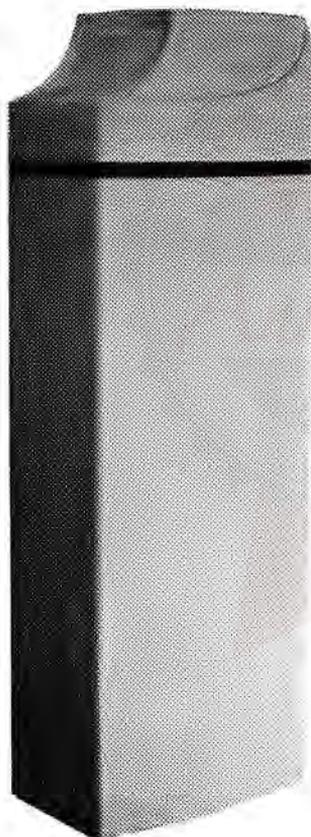
While all the problems mentioned above are not expected retard the planned introduction of composite separation on the route U.S. West Coast - Honolulu, it is being discussed in a world-wide sense, and these criteria will simply have to be met if the system is to be introduced safely. The prospects of this kind of cooperation on a world-wide basis are at the moment extremely dim, as some States have not yet the minimum requirements for the system at present in operation. One State, for example, has in the last month or two, after a years' diligent, and con-

centrated effort, now installed a telephone in the ATC office for point-to-point-communication with the last entry point into that State thus obviating the necessity for a messenger who has for years brought the information by hand, usually too late, resulting in the constant request of that State for information from the aircraft as to its point of departure and destination, despite it being a regular schedule.

The State which has just made this great leap forward into the eighteenth century is overflowed by Swissair every day.

J. Sterndale

to be continued



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

Aus dem Jahresbericht des Präsidenten

Das Aeropersjahr 1972/73 stand, etwas dramatisch formuliert, im Zeichen des Kampfes an allen Fronten.

Gemäss unserer Zielsetzung haben wir nämlich versucht, die vielzitierte Erosion zu stoppen und gleichzeitig eine aktive Politik zu entfalten. Dies ist uns, rückblickend betrachtet, recht gut gelungen, wenn auch dabei ab und zu unnötigerweise die Spähne flogen. Wir bedauern einerseits, dass das vergangene Jahr zeitweise so kampfbetont verlaufen ist, denn wir versuchten mit Hilfe der Aeropers-Policy, wo das Gesamtinteresse an erster Stelle steht, harte Auseinandersetzungen zu vermeiden. Andererseits ist die Aeropers innerlich und äusserlich gestärkt aus dieser Belastungsprobe hervorgegangen und dem ist sicher gut so, denn im letzten Vierteljahr zeichnete sich ein erfreulicher Klimawechsel im Verhalten der Swissair gegenüber der Aeropers ab. Miteinand gehts nämli besser.

Betrachten wir die Gewinn- und Verlustrechnung der Aeropers-Tätigkeit des vergangenen Jahres, indem wir die Zielsetzungen mit dem tatsächlich Erreichten vergleichen, so war das vergangene Berichtsjahr nicht so erfolgreich wie das vorherige. Warum? Weil dort, wo gekämpft wird, die besten Kräfte verlorengelien. Sozialpartner, die aufeinander angewiesen sind und Probleme gemeinsam zu lösen haben, werden zwangsläufig weniger positive Resultate erzielen, wenn sie gegeneinander statt miteinander arbeiten. Die aktive Politik der Aeropers mit ihren zahlreichen Vorschlägen stiess Swissair-seitig vielerorts auf Ablehnung. Man wollte es dort fürderhin so halten wie seit eh und jeh: Wer die Verantwortung trägt, soll auch in Zukunft entscheiden und zwar allein! Anhören: ja — Mitbestimmen jedoch: nein! Nach Meinung massgebender Swissair-Funktionäre sollte das patriarchalische Vater-Sohn-Verhältnis eindeutig erhalten bleiben. Dem Sohn wird heute zwar erlaubt, mitzureden, währenddem der Vater aber nach wie vor sagt, wo Bartli den Most holt! Nun, wir Väter haben bekanntlich oft Mühe, zu erkennen, dass unsere Kinder je erwachsen werden. Genau so geht es vielen Arbeitgebern mit ihren Arbeitnehmern. Aus dem Knecht ist im Laufe der Zeit aber ein Mitarbeiter geworden, das einseitige Herrschaftsverhältnis hat sich zu einer echten Partnerschaft entwickelt. Und da die Aeropers de iure ein von der Swissair voll anerkannter Vertrags- und Sozialpartner ist, so erwartet sie denn de facto eine entsprechende Behandlung.

In diesem Spannungsfeld stand nicht nur das vergangene Berichtsjahr, sondern z. B. auch ein Meeting zwischen Swissair- und Aeropersvertretern im letzten November, wo uns die Frage gestellt wurde: Warum klemmt es bei der Aeropers? Unsere Antwort: Grundsätzlich klemmt es bei uns nicht, jedoch wird Swissair-seitig unsere aktive Mitarbeit oftmals

weder gewünscht noch geschätzt und zudem ist es unser erklärtes Ziel, in allen vertraglichen Kompetenz- und Arbeitsbereichen das volle Mitspracherecht auszuüben.

Wohlverstanden, wir massen uns nicht an, Mitsprache oder gar Mitbestimmung in Gebieten zu fordern, welche eindeutig in die Hände der Geschäftsleitung gehören. Wenn etwas jedoch mit unserem Beruf, mit unserem Vertrag und seinen Anhängen zu tun hat, so lehnen wir eine Bevormundung, auch eine väterliche, eben ab.

Betrachten wir die Aeropers im Rahmen der internationalen Pilotenverbände, so sind wir ein äusserst loyaler Verband, welcher sich oft den Vorwurf gefallen lassen muss, nicht primär die Interessen der Piloten, sondern jene der Swissair, zu vertreten. Wenn man sieht, mit welchen Mitteln unsere Berufskollegen im Ausland ihre Forderungen durchdrücken, so sind wir wirklich biedere Hirtenknaben. Hirtenknaben jedoch, welche der Überzeugung sind, dass radikale Methoden dem vielzitierten Gesamtinteresse wenig dienlich sind.

Wir sind froh, dass diese unsere loyale Haltung von vielen Swissair-Dienststellen je länger desto mehr erkannt und estimiert wird. Wir hoffen denn auch, dass jene, welche unsere Haltung einstweilen noch als Schwäche taktisch ausnützen wollen, uns nicht zu einem härteren Kurs wider besseren Wissens zwingen werden.

Es ist nicht einfach, die optimale Linie zu finden. Nach den vorweihnächtlichen Abirrungen scheinen aber beide Partner den Kompass wieder gefunden zu haben. Hoffen wir das Beste! HH

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.

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

Das aktuelle Interview: Planungsdienst X

«Die Planung lebt,» sagte mir Herr Erich Geitlinger, Chef Planungsdienst der Swissair, während eines Telefongesprächs zur Vorbereitung dieses Interviews. Und in der Tat trifft diese Tatsache gerade für die Luftfahrt zu, die, in dynamischem Wandel begriffen, Gesetze von heute für morgen als veraltet erklären kann. Bei dieser ständigen und heftigen «Turbulenz» immer den optimalen Weg zu finden, dürfte speziell für eine Fluggesellschaft nicht immer leicht sein. Im Zusammenhang mit der momentan laufenden Flugzeugevaluation — sicher ein wichtiger Bestandteil der Gesamtplanung bei der Swissair — wird es sehr interessant sein, die verschiedenartigen Probleme dieser Spezialisten, die im Planungsdienst X tätig sind, etwas näher kennenzulernen. Am folgenden Gespräch, das am 12. April 1973 stattgefunden hat, haben teilgenommen die Herren

Erich Geitlinger, geb. 19.7.31

Nach Studien der Betriebswirtschaft in Zürich und Bern am 1.2.59 in die Swissair eingetreten. Tätigkeit im Finanzdepartement: Controler, Chef Budgetdienst, Chef Auswertungen, Chef Abt. Betriebswirtschaft, Chef Rechnungswesen. Seit 1.7.72 Chef Planungsdienst.

Armin Kramer, geb. 10.5.26

Studium an der ETH Zürich, dipl. Ing. ETH. Eintritt in die Swissair am 1.1.54 Departement 4 (Flugtechnisches Büro). 1957 Übertritt in den Planungsdienst. Tätigkeit: Chef Flugmaterialplanung.

Aktuelles Interview (Planungsdienst)

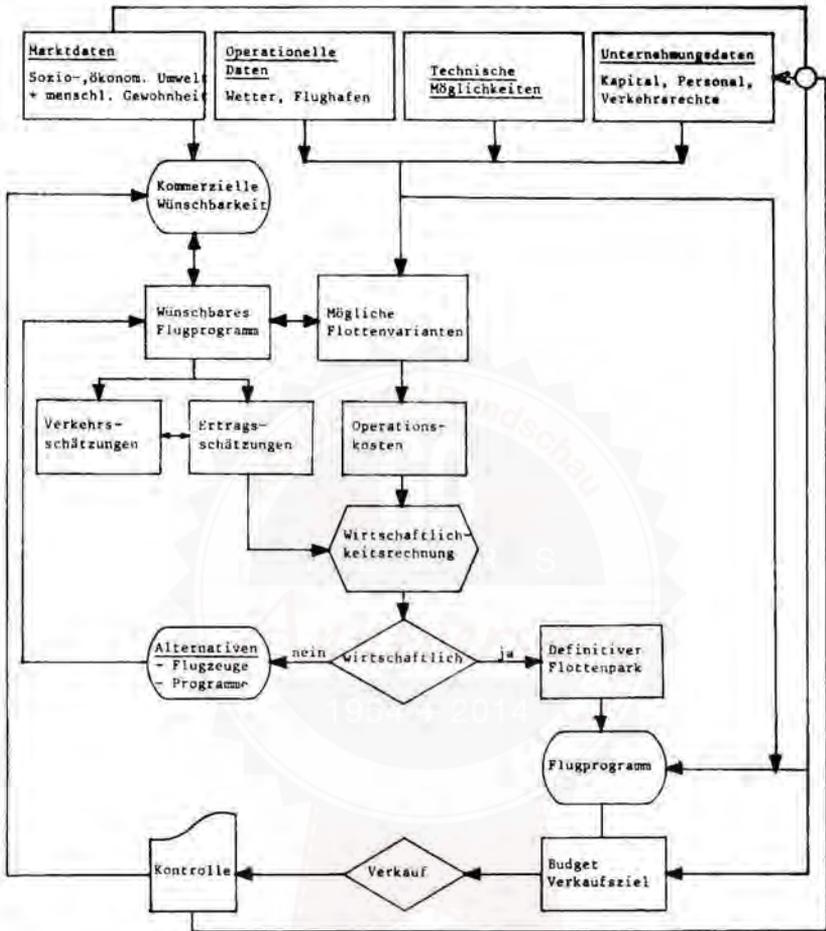
- A.R. Herr Geitlinger, ist es möglich, den Begriff «Planen» zu definieren?
- G. Ja, das ist absolut und ring möglich. Ich kann ihnen sogar mehrere Definitionen geben. «Planen» ist als «Voraussehen» zu bezeichnen, etwa nach dem alten französischen Sprichwort «Gouverner, c'est prévoir». Oder man kann auch «Vorausdenken» als Definition für «Planen» gebrauchen, nach dem amerikanischen «Think ahead». Bei uns in der Swissair ist Planen ein Vorausdenken von Aktionen, Abläufen und Ergebnissen.
- A.R. Kann man den Vorgang «Planen» in gewisse Schritte aufteilen — als Laie könnte ich mir etwa vorstellen: Auftrag, Evaluation, Ergebnis —, oder wird man, spezifisch für die Swissair gesehen, noch mehr differenzieren müssen?
- G. Seit Ende letzten Jahres haben wir ein Planungssystem. In diesem System sind verschiedene Planungsstufen vorgesehen. Als erste, die sogenannte **strategische Planung**, die einen Zeitraum von 10

bis 15 Jahren abdeckt. Sie hat die Marschrichtung (Strategie), die unser Unternehmen während dieser Periode einschlagen soll, grob abzuschätzen. Als zweite Stufe kennen wir die **langfristige Planung**, die fünf Jahre abdeckt und zum Zweck hat, die Flottenentwicklung, Verkehrsrechte und Infrastrukturen, die in ihrer Bereitstellung längere Zeit benötigen, festzulegen und zu definieren. Die Ergebnisse der langfristigen Planung sind in den Ihnen bekannten 5-Jahresplänen festzulegen, welche als Richtlinie und Basis für die **mittelfristige Planung** dienen. Diese zerfällt in einen Budgetvorentwurf, welcher das übernächste Jahr deckt, und in einen Budgetentwurf, der für das nächste Jahr zutrifft. Die mittelfristige Planung wird jeweils im Frühling erstellt und hat zum Zweck, mit der verfügbaren Flotte einen optimalen Einsatz zu erreichen. Als letzte Stufe haben wir die **kurzfristige Planung** (Budget), in der wir versuchen, die optimalisierten Einsätze aus der mittelfristigen Planung auf der Kostenseite noch zu minimalisieren, so dass wir mit der zur Verfügung stehenden Flotte ein maximales Ergebnis erreichen. Das wäre etwa eine kurze Beschreibung der verschiedenen Planungsstufen, wobei vielleicht noch die Durchführungsplanung zu erwähnen ist, die dann aber nicht mehr zentral gesteuert wird. In den Betrieben draussen hat nämlich jeder für die Durchführung Verantwortliche die Planungsfunktion selbst zu erfüllen, welche eine Optimierung der Arbeitsabläufe bei gegebenen, konkreten Einzelzielen zum Gegenstand hat.

- A.R. Im Zusammenhang mit der kurzfristigen Planung haben Sie vorhin das Budget erwähnt, welches einer Zielsetzung für das kommende Jahr entspricht. Wird dieses auch vom Planungsdienst erstellt?
- G. Nein, die mittelfristige und die kurzfristige Planung werden nicht mehr im Planungsdienst erstellt, sondern dafür ist die sogenannte Produktionsplanungsgruppe (PPG) verantwortlich, die sich aus Mitarbeitern der verschiedenen Departemente zusammensetzt. Der Planungsdienst ist eigentlich nur für die strategische und die langfristige Planung (5-Jahresplan) verantwortlich, wobei letztere durch die Planungsgruppe (PG) gesteuert wird.
- A.R. Kann man in der Planung von verschiedenen Hauptgebieten sprechen? Ich denke etwa an die Flugzeugbeschaffung, an die Finanzplanung oder an die Personalplanung.
- G. Man muss das vielleicht so formulieren: Was wir im Planungsdienst machen, das deckt die Unternehmungsplanung ab, es ist also eine integrierte Gesamtplanung. Auf der Basis dieser Unternehmungsplanung müssen natürlich verschiedene Teilpläne gemacht werden; einer davon ist dann die Flugzeugbeschaffung.

- A.R. Wird die Balair, als Tochtergesellschaft der Swissair, auch in Ihre Planung einbezogen? Oder gehen Sie nur vom Linienverkehr aus?
- G. Die Balair wird in unserer Planung berücksichtigt, wobei der kommerzielle Ausschuss die Aufgaben der Balair definiert, und der Planungsdienst die Mittel, die zur Erfüllung dieser Aufgaben notwendig sind, zu definieren hat. Bei der Beschaffung dieser Mittel wirken wir dann selbstverständlich auch mit.
- A.R. Wie ist der Planungsdienst X in die Swissair eingegliedert, untersteht er direkt dem Direktionspräsidenten?
- G. Ja.
- A.R. Und wie sieht das Organigramm nach unten aus? Wie wir vorher gesehen haben, führt der Planungsdienst den Vorsitz in der langfristigen Planung, also beim Erstellen des 5-Jahresplanes. Dies geschieht nun aber im Rahmen der Planungsgruppe (PG), die sich ja auch aus Vertretern der Departemente zusammensetzt.
- G. Die Swissair bekennt sich grundsätzlich zum System der dezentralen Planung, d. h. derjenige, der verantwortlich ist für die Durchführung, trägt auch die Verantwortung für die Planung. Der Planungsdienst funktioniert demnach als Koordinationsstelle für die Durchführung der gesamten Unternehmungsplanung, wobei wir die Planungsbeiträge aus den einzelnen Departementen zusammenstellen und die Pläne, mit dem nötigen Kommentar, dem Management vorlegen.
- A.R. Nachdem wir gesehen haben, dass die Planungsaufträge von selbst aus der Arbeit des Planungsdienstes herauswachsen (strategische Planung mit Perspektivstudien, langfristige Planung mit 5-Jahresplan), möchte ich vorschlagen, auf das konkrete Beispiel der momentan laufenden Flugzeugevaluation zu sprechen kommen. Welches sind die bisherigen Schritte, und wo stehen Sie im jetzigen Zeitpunkt bei der Suche nach dem geeignetsten Flugzeugmuster zur Vergrößerung der Europa-Flotte?
- G. Darf ich zuerst eine einleitende Bemerkung über das Evaluationsverfahren als solches machen; das weitere wäre dann die Aufgabe von Herrn Kramer. Wir müssen uns bewusst sein, dass wir vom Markt her planen, das heisst, das Bedürfnis nach mehr Kapazität wird primär im Departement 2 (Verkehr und Verkauf) erkannt. Natürlich merken wir auch auf Grund der strategischen und der langfristigen Planung, dass während einer gewissen Periode mehr Kapazität verfügbar gemacht werden muss. Aber grundsätzlich ist es das Departement 2, das als erstes die Marktdaten zusammenstellt. Diese basieren auf sogenannten Verkehrsströmen, was dem «Passagierfluss» entspricht, der zwischen zwei Punkten vorhanden ist oder erwartet wird. Das Departement 2 muss sich eine Meinung

Kommerzielle Planung und Flugevaluatlon



bilden, mit wieviel Prozent sich die Swissair an einem solchen Verkehrsstrom beteiligen will. Dies wird nun ausgedrückt in Form einer kommerziellen Wünschbarkeit, welche dann zu einem wünschbaren Flugprogramm führt. Alldies ist nur auf das Kommerzielle abgestützt; es sind also noch keine weiteren Elemente berücksichtigt. Andere Faktoren, ich nenne etwa operationelle Daten, technische Möglichkeiten oder Unternehmensdaten (Kapital, Personal, Verkehrsrechte), die in verschiedenen Bereichen gewisse Limiten setzen, führen dann auf der anderen Seite zu den

möglichen Flottenvarianten. Diese werden nun mit dem wünschbaren Flugprogramm konfrontiert, das heisst, es können Verkehrs- und Ertragsschätzungen gemacht werden, die dann mit den jeweiligen Operationskosten verglichen werden. Das Resultat geht dann aus einer Wirtschaftlichkeitsrechnung hervor, und diese ist nun sehr entscheidend. Fällt das Resultat positiv aus, können wir den endgültigen Flottenpark definieren, das Flugprogramm erstellen, Budget und Verkaufsziel vorgeben. Bei einer negativen Wirtschaftlichkeitsrechnung sind wir gezwungen, Alternativen zu studieren. Diese können sich auf die Anzahl von Flugzeugen, oder aber auch auf andere Typen beziehen. Was auf den ersten Blick vielleicht als besseres Modell erscheinen mag, ist nach der erwähnten Rechnung dann etwas in den Hintergrund gerückt. Also müssen wir auf ein Flugzeug zurückkommen, das anfänglich nicht so günstig ausgesehen hat. Alternativen können sich aber auch auf das Programm beziehen, was uns veranlasst, wünschbares Flugprogramm und mögliche Flottenvarianten neu zu definieren und die ganze Übung nochmals durchzuspielen. Was nun die momentane Flugzeugevaluation betrifft, so befinden wir uns im jetzigen Zeitpunkt (12. April 1973) bei der Definition des wünschbaren Flugprogrammes auf der kommerziellen Seite, während es uns auf der technischen Seite möglich ist, mögliche Flottenvarianten aufzustellen. Der nächste Schritt besteht nun darin, mit Hilfe des Computers Operationskosten und Ertragsschätzungen zu ermitteln und die Wirtschaftlichkeitsrechnung zu erstellen. Über die möglichen Flottenvarianten kann Ihnen vielleicht Herr Kramer noch etwas besser Auskunft geben.

- K. Wenn wir vom Verkaufsdepartement den Bedarf an Kapazität (vorgesehene Produktion und Streckennetz) erhalten, sind wir sofort in der Lage, eine Auswahl von Flugzeugen zu treffen, die eventuell in Frage kommen könnten. In der Regel ist es aber so, dass das vom Departement 2 gewünschte, genau definierte Flugzeug auf dem Markt kaum erhältlich ist, umsoweniger als die Anforderungen laufend ändern. Wir sind also gezwungen, in einem ersten Anlauf eine Grobevaluation durchzuführen, die durch ein recht grosses «Toleranzband» gekennzeichnet ist. Im Falle der zukünftigen Europaflotte wurde der Rahmen durch die Platzzahlen 120 bis 260 abgegrenzt.
- A.R. Um welchen Flugzeugtyp handelt es sich konkret?
- K. Als Basis haben wir die DC-9 angenommen. Für die neue Europaflotte kommen in Frage:
- DC-9-50 (113 Plätze)
 - Europäischer Airbus A-300 B (232 Plätze)

- DC-10 Twin (253 Plätze)
- Boeing B 727-200 (136 Plätze)

Das Boeingprojekt B-7X7 mussten wir vorerst auf der Seite lassen, da entsprechende Flugzeuge frühestens 1978 eingesetzt werden könnten.

- A.R. Wenn man die Flugzeuge betrachtet, mit denen Sie die Europaflotte vergrössern wollen, so kann man diese in zwei grundsätzlich verschiedene Gruppen unterteilen. Auf der einen Seite sind es neu entwickelte Grossraumflugzeuge, auf der anderen Seite Flugzeugmuster, die bereits heute im Einsatz stehen, also abgesehen von einigen Verbesserungen noch zur älteren Generation gehören. Entstehen dadurch nicht zusätzliche Schwierigkeiten, vor allem, wenn man an die Wirtschaftlichkeitsrechnung denkt?
- K. Nachdem wir dem Departement 2 mitgeteilt haben, dass zwei unterschiedliche Arten von Flugzeugen in die engere Auswahl kommen, muss nun versucht werden, den Bedarf für beide Varianten genau zu definieren. Das Verkaufsdepartement liefert uns also für beide Fälle eine bestimmte Anzahl Flugzeuge, die gebraucht werden, mit dem jeweils dazugehörenden Streckennetz und den entsprechenden Frequenzen. Wir werden dann das Flugprogramm für die Jahre 1976, 1979 und 1982 simulieren und durchrechnen, wobei noch zu erwähnen ist, dass unsere bereits im Einsatz stehenden DC-9 in diese Kostenberechnung integriert werden; denn je nach dem wie das neue Flugzeug heissen wird, gilt es für die übrig gebliebenen DC-9 die Rolle eines «Ausputzers» zu übernehmen, d. h. gewisse Strecken zu fliegen, die dann weniger interessant werden können. Die somit erhaltenen Operationskosten werden dann mit den Ertragsschätzungen des Dep. 2 in der von Herrn Geitlinger bereits erwähnten Wirtschaftlichkeitsrechnung verglichen. Zusätzlich zur wirtschaftlichen Seite müssen wir auch noch andere Grössen berücksichtigen. Ich denke da etwa an die Lärmentwicklung, denn wir wissen, dass der Druck seitens der Öffentlichkeit mit Nachtflugverbot und zusätzlichen Einschränkungen immer grösser wird. Die Rauchentwicklung macht uns weniger zu schaffen, denn die Flugzeuge, die für uns in Betracht kommen, sind in dieser Beziehung sehr umweltfreundlich. Nachdem wir nun sämtliche Daten zusammengetragen haben, wir hoffen bis Ende Mai soweit zu sein, muss der Planungsdienst zu einem Entschluss gelangen, der dann in Form eines Antrages der Geschäftsleitung der Swissair vorgelegt wird. Dies ist also der Ablauf der Evaluation, wie sie in unser System integriert ist. Auf der anderen Seite versuchen wir parallel dazu, die in Frage kommenden Flugzeuge in der Spezifikation unseren Bedürfnissen anzupassen. Wir verhandeln ständig mit den Herstellern, hauptsächlich über Reich-

weite, Startgewicht, Tankkapazität und selbstverständlich über die Gestaltung der Kabine, was ja im wesentlichen dazu beiträgt, unseren Servicestandard beibehalten zu können. Nicht zu vergessen bei diesen Verhandlungen sind auch die Preisabmachungen, sind wir doch verpflichtet, im Zusammenhang mit unserem Antrag an die Geschäftsleitung verbindliche Angaben über die Anschaffungskosten zu machen.

- G. Ein zusätzlich wichtiger Punkt sind die Lieferpositionen, welche in unserem Antrag ebenfalls genau definiert werden müssen. Im gegenwärtigen Zeitpunkt sind wir gerade daran, mit Boeing abzuklären, ob bei einem eventuellen Entscheid der Swissair für die B-727-200 Ablieferungen bereits 1974 möglich wären. Diese Verhandlungen werden selbstverständlich auch mit den Herstellern der anderen Flugzeuge geführt.
- A.R. Wenn sich die Swissair für die B 727-200 entscheidet, wäre dies sicher eine Übergangslösung. Einesteils könnten nämlich die weggehenden Coronados durch ein Flugzeug ersetzt werden, das in der Lage wäre, die erforderliche Mehrkapazität in Europa aufzufangen. Andernteils hätte man die Möglichkeit, auf ein technisch neuartiges Flugzeug, oder vielmehr eine neue Flugzeugfamilie zu warten, die einem Europäischen Airbus oder einer DC-10 Twin in verschiedenen Belangen überlegen wären. Im heutigen Zeitpunkt aber besteht mit der 7X7 lediglich ein Projekt, das zwar spruchreif, aber doch mit vielen Unsicherheitsfaktoren verknüpft ist. Meine Frage lautet nun ganz allgemein: Kann sich eine Liniengesellschaft wie die Swissair auf derartige Studien verlassen, sind diese doch mit diversen, sehr verlockenden Versprechungen verbunden.
- K. Aus Erfahrung wissen wir, wieviel wir den jeweiligen Herstellern glauben können, denn hier spielt der «confidence level» eine entscheidende Rolle. Wichtig ist vor allem die Erfahrung, die der Hersteller im Bau von Flugzeugen einer bestimmten Generation hat. Persönlich betrachte ich aber auch die Moral einer Firma als ein sicheres Zeichen ob sie dazu neigt, das Blaue vom Himmel herunter zu holen, oder ob sich die erbrachten Leistungen ihrer Flugzeuge mehr oder weniger mit den vorausgegangenen Prognosen vergleichen lassen. Unsere Erkenntnisse vertiefen sich selbstverständlich auch im Erfahrungsaustausch mit den anderen Gesellschaften, ich denke vor allem an die Arbeitsgemeinschaft KSSU.
- A.R. Stichwort KSSU. Die Langstreckenversion der DC-10, die DC-10-30, verdankt ihre Existenz zur Hauptsache den Airlines dieser Gemeinschaft. Wäre im Falle der DC-10 Twin die Wiederholung einer solchen «Initialzündung» auch möglich, vor allem wenn man

bedenkt, dass auf Seite der amerikanischen Fluggesellschaften kein grosses Interesse an einem derartigen Typ besteht?

- G. Die Swissair befindet sich im Moment in einer recht unglücklichen Lage, denn sie ist diejenige Gesellschaft, die Flugzeuge zur Erweiterung der Europaflotte am dringendsten benötigt. Der Einsatz für das neue Material soll Ende 1975 stattfinden, denn zu diesem Zeitpunkt wollen wir unsere Coronados zum Ausscheiden bringen. Unsere Partner in der KSSU-Gruppe — abgesehen von der UTA, die ja bekanntlich keinen Kurzstreckeneinsatz betreibt —, die SAS und KLM sind übereinstimmend der Auffassung, dass sie ein Flugzeug in der Grösse eines Airbus erst gegen Ende der Siebzigerjahre benötigen. Diese beiden Gesellschaften haben natürlich auch etwas anders gelagerte Probleme. Die KLM zum Beispiel hat recht viele DC-8-63, die sie einigermaßen befriedigend in Europa einsetzen kann, wenn es sich bei diesem Typ auch nicht gerade um ein Kurzstreckenflugzeug handelt. Bei der SAS, die bekanntlich entschieden hat, weitere DC-9 zu bestellen, liegt das Problem noch etwas anders. Stockholm, Kopenhagen und Oslo sind die Heimatflughäfen dieser Gesellschaft, der es hauptsächlich darum geht, ihr Streckennetz zu entflechten, das heisst, es sollen sämtliche Destinationen in Europa von diesen drei Flugplätzen aus direkt bedient werden. Dies bedingt natürlich eine grössere Anzahl Flugzeuge anstelle von grossen Flugzeugen. Die Swissair ist also im Rahmen der KSSU recht einsam, denn auch für die amerikanischen Gesellschaften sehen die Probleme etwas anders aus. Dort sind die durchschnittlichen Streckenlängen für den Inlandverkehr einiges grösser als bei uns, was den Einsatz der DC-10-10 oder L-1011 durchaus rechtfertigt. Der Kauf von zusätzlichen, in der eigenen Flotte bereits vorhandenen Flugzeugen ist verständlicherweise die wirtschaftlichste Lösung. Diese Tatsache liefert auch eine Erklärung für die Verzögerung des 7X7-Projekts von Boeing.
- A.R. In Europa gibt es aber Fluggesellschaften, die mit ähnlichen Problemen wie die Swissair zu kämpfen haben. Ich denke etwa an die Lufthansa oder an die Air France, beide der ATLAS-Gruppe angehörend. Sie müssen sich zwangsläufig für den Europäischen Airbus entscheiden, da die Flugzeugindustrie der betreffenden Länder mit der Produktion dieser Maschine beschäftigt ist. Bis heute liegen nun für die A-300 B 18 feste Bestellungen vor, weitere werden folgen. Wäre in diesem Falle nicht eine Zusammenarbeit mit den erwähnten Gesellschaften denkbar?
- K. Eigentlich ist nicht die Arbeitsgemeinschaft von primärer Bedeutung, sondern wie gross ist das Risiko, dass der Europäische Airbus nur in einer relativ kleinen Serie gebaut wird. Was nützt es

uns, wenn die Amerikaner Ende der Siebzigerjahre ein fortschrittlicheres Flugzeug auf den Markt bringen und wir auf einem anderen Muster festsitzen, welches offensichtlich keinen Anklang gefunden hat. Die Erfahrung zeigt, dass man mit einem Flugzeug, dem der Marktdurchbruch eindeutig gelungen ist — von der B 727-200 sind bis heute über 1000 Bestellungen eingegangen —, höchstwahrscheinlich besser fährt.

- G. Darf ich noch auf einen zweiten Punkt aufmerksam machen, der allgemein gegen ein Grossraumflugzeug spricht, also auch gegen die DC-10 Twin. Von unserem eigenen Marketing her ist gerade in letzter Zeit ein gewisser Stimmungswandel zu verzeichnen, der teilweise auf die kleiner als erwarteten Zuwachsraten zurückzuführen ist, der aber noch einen anderen wichtigen Punkt beinhaltet. Wie ich bereits erwähnt habe, gehen wir bei der Flottenplanung vom Markt aus. Aus den Passagierzahlen der vergangenen Jahre lassen sich die Verkehrsströme für die Zukunft mehr oder weniger berechnen. Als Beispiel sei vielleicht die Strecke Zürich-München erwähnt. Hier hatten wir im Sommer 1972 pro Tag durchschnittlich 431 Passagiere, während wir für 1980 erwarten, 770 Personen pro Tag zu transportieren. Diese Anzahl lässt sich nun auf verschiedene Arten transportieren. Die erste Variante mit einem grossen Flugzeug hat zur Folge, dass die Frequenzen kleiner werden, während bei einer zweiten Variante, im Gegensatz dazu, die Frequenzen erhöht werden. Dies hat aber automatisch ein kleineres Flugzeug zur Folge. Im erwähnten Beispiel Zürich-München sind wir von einem erreichbaren, durchschnittlichen Sitzladefaktor von 65% ausgegangen. Mit einem grossen Flugzeug brauchten wir demnach drei Airbus- plus eine DC-9-Frequenz pro Tag, um die verlangte Anzahl Passagiere transportieren zu können. Wenn wir auf der anderen Seite ausschliesslich DC-9 einsetzen wollten, hätte dies 9 Frequenzen pro Tag zur Folge, oder mit der Zwischenlösung der B 727-200 wären 6 Frequenzen nötig. Das Problem stellt sich wie folgt: Vier Frequenzen sind vielleicht zu wenig, denn gerade der Geschäftsmann möchte mehrere Möglichkeiten und somit eine grössere Flexibilität haben. Neun Frequenzen sind aber sehr wahrscheinlich zu viel, denn gerade Sie als Piloten können die mit dieser Variante zusammenhängenden operationellen Schwierigkeiten (ATC, Lärm usw.) erahnen. Es ist also durchaus möglich, dass ein Kompromiss mit B 727-200 die ideale Lösung wäre.
- A.R. Ist es nicht denkbar, unsere Coronados mit einer dichteren Bestuhlung auszurüsten und sie, was die Platzzahl betrifft, der B 727-200 ebenbürtig zu machen?

G. Der Betrieb der Coronados ist auf Kurzstrecken viel zu teuer und auf längere Zeit hinaus einfach nicht mehr tragbar. Der Entscheid, dass unsere CV-990-Flotte bis spätestens Ende 1975 eliminiert werden muss, ist eindeutig.

A.R. Was geschieht mit den 22 DC-9, die zu unserer Flotte gehören?

G. Unsere bisherige Kurzstreckenflotte wird vermutlich bis in die Achzigerjahre hinein beibehalten; denn wir haben ja sehr viele Strecken, die wir nur einige Male pro Woche fliegen oder nur einmal pro Tag. Bei diesen Strecken haben wir zunächst einmal das Bedürfnis, die Frequenzen auf zwei pro Tag zu erhöhen, oder zumindest einmal täglich. Demnach werden wir ein Flugzeug der Grössenordnung DC-9 über eine lange Zeit hinweg noch gebrauchen können.

A.R. Abschliessend möchte ich noch einmal ganz kurz auf die Evaluation zu sprechen kommen. Nachdem wir die Tätigkeit des Planungsdienstes einigermassen kennengelernt haben, würde es mich noch interessieren, wie die Swissair zu einem definitiven Entschluss kommt.

G. Die Geschäftsleitung der Swissair wird in sogenannten Planungskonferenzen laufend über den neuesten Stand unserer Arbeit orientiert. Nachdem sämtliche, nötigen Wirtschaftlichkeitsberechnungen gemacht sind, wird das Management zusammen mit dem Planungsdienst im Juni 1973 eine Vorentscheidung treffen müssen. Anschliessend folgt ein schriftlicher Antrag, in dem wir begründen, weshalb wir zu dieser oder jener bestimmten Lösung gekommen sind. Darin enthalten sind sämtliche Berechnungen, Investitionsmöglichkeiten, aber auch alle technischen Details, die zur Realisierung des Vorschlages gebraucht werden. Dies ist dann der eigentliche Beschaffungsantrag und somit der formelle Entscheid, über den der Verwaltungsrat im September dieses Jahres befinden wird.

A.R. Herr Geitlinger, werden Sie nach dieser definitiven Entscheidung, die ja zur Folge hat, dass das von Ihnen vorgeschlagene Flugzeug bestellt wird, weiterhin ruhig schlafen können?

G. Ja.

A.R. Im Namen der Leser der Aeropers Rundschau möchte ich Ihnen und Herrn Kramer für dieses interessante Gespräch recht herzlich danken.

Nach schriftlicher Abmachung mit Herrn A. Muser soll das Evaluationsergebnis (evtl. mit Kommentar) wenn möglich in einer späteren Ausgabe des Flight-Recorders erscheinen.

Red.

Crewhouse-Umfrage

Die statistisch auswertbaren Resultate der ersten sechs Fragen haben wir in der letzten Rundschau publiziert. Die letzte und siebente Frage lautete: Meine konkreten **Verbesserungsvorschläge** sind:

Praktisch alle, die mir ihren Fragebogen zurückgeschickt haben — es waren deren 200 — haben eine oder eine ganze Reihe von Anregungen gemacht. Nachdem im ersten Teil die Probleme und ihre Priorität klar aufgezeigt wurden, scheint mir eine statistische Auswertung von Frage 7 wenig sinnvoll.

Ohne die diversen Antworten gruppiert oder geordnet zu haben, drucken wir die Kommentare wahllos aneinandergereiht so ab, wie sie von ihren Verfassern zu Papier gebracht wurden. Ich bin überzeugt, auch für Sie wird dies ein interessanter Lesestoff geben und darüber hinaus einen konstruktiven Beitrag für die Sanierung des Crewhouse-Problems leisten.

Gewisse immer wiederkehrende Anregungen wurden nicht jedesmal wiederholt. Diese sind, in wiederum wahlloser Reihenfolge, Vorschläge über:

- Schallisolation, Klimaanlage
- Aufenthaltsraum, Umbau der Halle
- Partyraum im Keller
- Neukonzeption, an neuem Standort
- Verpflegung
- Management
- Fitnessraum, Sauna, Sportmöglichkeiten
- Einsatz der «Genfer» von Genf aus
- Musikanlage, die man hört.

Die Umfrage wurde in der Bestrebung durchgeführt, **allen** Verantwortlichen sowie Crewhouse-Benützern die Crewhouse-Probleme vor Augen zu führen und ein nach dem Wunsch der Mehrheit gerichtetes, demokratisches Vorgehen zu erleichtern.

Ich danke allen, die mitgemacht haben.

Ihr L. Zsindely

Verbesserungsvorschläge

Mit Schwimmbadbesitzer ein Abkommen treffen für billigere Eintritte von Frühling bis Herbst. Fr. 2.50 für schnell 15 Minuten schwimmen sind zuviel (evtl. Coupons durch Swissair einkaufen und an Crews weiterverkaufen).

Übernahme des Crewhouse durch die Aeropers mit Finanzierungbeitrag der Swissair in jetziger Höhe.

Complete separation of reception/restaurant facilities from sleeping accommodation.

Keine unnötigen Nightstops in Genf, solange Crewmitglieder, welche in Genf wohnen, von dort aus eingesetzt werden können.

Keine Nylonbettwäsche. Billigere Preise in Verpflegung.

Hotelwürdigere Ausstattung der Aufenthaltsräume. Mehr Wohnlichkeit, nette Möbel, Bilder, Tapeten. Freundlichere Beleuchtung.

Mehr externe Telefonlinien, damit man in «Spitzenzeiten» nicht zu lange warten muss.

Bei Hotelunterkunft dem Faktor Mensch viel mehr Gewicht beimessen als dem Faktor Rentabilität.

Manager durch einen gerissenen Purser ersetzen, der dank seiner Fähigkeiten und mit einer positiven Einstellung aus dem Crewhouse das macht, was es sein sollte, nämlich ein gemütliches, freundliches Haus **für** und nicht gegen die Besatzungen.

Völlige Neuaufteilung und Neueinrichtung der unteren Räume und Schaffung einer Atmosphäre, die nicht an Jugendherberge erinnert und auch nicht an gewisse mittelöstliche Hotels, sondern die der hart arbeitenden Kurzstreckenmannschaft das Gefühl des Verbanntseins nimmt und mit jenem des Betreutseins durch die Firma ersetzt, für die letztlich gerade in GVA allerhand an Flexibilität wie extra reserves usw. aufgebracht wird.

Kalte, unpersönliche Atmosphäre in Halle durch geeignetere Raumeinteilung und Verwendung von Holz verbessern.

Für Nachteinsätze müssen als Sofortmassnahme die nötige Zahl Zimmer mit Festverglasung und Airconditioning ausgerüstet werden (Schlaf am Tag) und Schallisolation.

Dispense entirely with the concept of a crewhouse-cum-barracks and return to that of a hotel per se, with its facilities and diverse possibilities to lighten the pressure of daily routine. Rent the crew house as a motel for airport transients.

Feuermassnahmen verbessern resp. einführen (z. B. Feuerleiter aussen). Preise vernünftig halten (spez. Wein!).

Mehr Anregungen für Sport, z. B. Vita-Parcours, Segelbootvermietung, Tennisplätze.

Da man doch immer eine ziemliche Entfernung zu allen möglichen Plätzen (Restaurants, Balxert, Kino usw.) zurücklegen muss, wäre die Anschaffung einiger Velos begrüssenswert. Damit wäre auch gleich ein «Trimm-Dich-Faktor» erfüllt.

Möglichst weg von der Transithallenatmosphäre des Aufenthaltsraumes. Ein Cheminée wäre sehr gemütlich.

Ein Raum für Leute, die etwas länger als «normal» aufbleiben möchten (mit Musik).

Für Crew-Mitglieder gratis Eintrittskarten für Schwimmbad.

Einrichtung eines Arbeitsraumes mit mindestens einer Schreibmaschine.

In einem Hotel gibt es Hotelpreise, in einem Crewhouse sollte es Crewhousepreise geben und nicht Fr. 11.— für eine Flasche Wein. Verhältnis Unterkunft/Verpflegung falsch.

Umbau der Bar und Umgebung durch einen guten Innenarchitekten.

Verkauf des Crewhouse und Neukonzeption, z. B. integriert in ein Pro-Hotel.

Isolierung des Parterres gegen die oberen Stockwerke (schalldicht).

Die neuesten Zeitungen aus der Deutschschweiz mit dem ersten ZRH-GVA-Flug, und nicht erst am Nachmittag.

Telephonautomaten, um auch in Abwesenheit des Concièrges der Frau oder der Feuerwehr telephonieren zu können.

Mehr Möglichkeiten, sich sportlich betätigen zu können. Auch Tanzen gehört dazu.

Ursache einmal bei Crews selber suchen: Frühaufsteher gleiche Etage. Rolläden vernünftig bedienen. Radio nicht bis vier Uhr morgens spielen lassen. Ganz allgemein mehr Rücksicht nehmen.

Unterstützung der Sport- und Unterhaltungsaktivität der Crew durch: Freibillette für Hallenbad, Segelvergünstigungen, Beitrag Displacement an Unterhaltung.

Discothek im Keller.

Übernachtungen im Crewhouse auf ein Minimum beschränken.

Durchgehender Restaurationsbetrieb.

Allgemein muss gesagt werden, dass das Crewhouse eine Einrichtung ist, die ausschliesslich für die Besatzungen bestimmt ist (und nicht umgekehrt) und dementsprechend sollten die Prioritäten gesetzt werden.

Allgemein mehr Grosszügigkeit.

Kompetitive Managerstellung. Es soll dem Manager etwas geboten werden (Salär usw.), damit auch er Interesse hat, etwas zu bieten. Es sollte keine auf Lebzeiten zugeteilte Stellung sein, sondern eine auf **Leistung** abgestimmte. Verpflegungsverbesserung. Benehmens- und Verhaltenskurs für Crewhouse-Benützer (nicht für alle).

Crew Base GVA is the real answer. Proper showers (Thermostat controlled, impervious base, new curtains, better shower nozzles).

Liaisons avec la ville. Possibilités de loisirs.

Mehr architektonische Wärme.

Wegen der mangelnden Airconditioning muss man die Fenster im Sommer offen halten und kann wegen des Strassen- und Fluglärms nicht schlafen.

Wann endlich kehren wir der Stadt, der City, dem Vergnügungsrummel den Rücken, um «outside town» uns von den Strapazen zu erholen? Devise: **Sport** und **Ruhe** vor **Shop-Ville** und **Lärm!**

An- und Abfahrt sollten gedeckt sein. Was nützt der lange Baldachin, wenn der Wagen trotzdem im Regen steht?

Etwas mehr für Sportler organisieren, wie z. B. ein Badmintonplatz für den Sommer. Ich bin kein Badminton-Fan, aber sowas ist einfach zu machen.

Crewhouse veräussern und an zweckmässigerem Standort, unter Berücksichtigung der in dieser Umfrage geäusserten Wünsche, Neubau erstellen.

Ausbau des Daches zu Sonnenterrasse, evtl. Schwimmbad, evtl. Sauna. Ausbau des Kellers zu Gesellschaftsraum mit Stereoanlage.

Ein Swissairhaus in einer ruhigen Lage mit der Möglichkeit, Sport zu betreiben (Fitnessraum, Tennisplätze usw.) **oder** doch die Einführung des Dienstortes Genf, um die Übernachtungen im Crewhouse stark zu vermindern.

Verpflegungsmöglichkeiten verbessern, anständiger Service an Tischen, Auswahl an Speisen vergrössern.

Prioritäten ändern: 1. Crews, 2. Geldverdienen ((heute umgekehrt). Im Keller (vermietete Autoparkplätze) liesse sich sicher etwas für Geselligkeit basteln. Möglichkeit von Selbstbedienung, wenn kein Personal mehr.

Am liebsten wäre mir ein Crewhouse im Stadtzentrum, Nähe See, wo man dem Ufer entlang spazieren könnte (vom Crewhouse aus ist man bezüglich Spaziergängen stark eingeengt, durch Flugplatz, nur durch Quartier, durch Hauptstrassen). Wenn wir, und das ist sehr wahrscheinlich, bleiben, wünsche ich bessere Schallisolation (als Schläfer und

Lärmverursacher), 2 Tennisplätze, Kegelbahn im Keller, feudalere und gemütlichere Ausstattung der Zimmer.

Renovation des Crewhouses: vor allem einige Duschräume hätten das dringend nötig. Information bezüglich der kulturellen und speziellen Veranstaltungen in Genf und Umgebung und das nicht nur in Französisch (nicht jeder ist so glücklich, diese Sprache zu beherrschen!).

Reichhaltigere Verpflegungsmöglichkeit. Airconditioning, um bei geschlossenen Fenstern den Versuch eines brauchbaren Schlafs zu machen. Lärmisolierung zum Gang hin durch Einbau einer zweiten Tür oder Abdichtung der bestehenden Türe. Zimmerverteilung nach Dienstantrittszeit: ca. selbe Zeit — selbes Stockwerk. Seife im Bad täglich ergänzen.

Sport- und Unterhaltungsmöglichkeiten ausbauen, mehr Wohnlichkeit in Halle. Getränkeautomat auf jedem Stockwerk.

Durchgehender Service von 06.00—24.00 ohne Mittagsunterbrechung.

Mittagessen auch von 12—14 Uhr möglich.

Bessere Stühle, um das stundenlange Herumsitzen ohne Rückenschmerzen ertragen zu können.

Den Crews die Möglichkeit geben, nach Genf zu ziehen und die Operation von dort aus zu führen (damit kann man sich Crewhouse und Displacement sparen). Wenn nicht, dann umziehen, da Lärm unzumutbar.

Neues Crewhouse mit: Moderner Schallisolation, Klimaanlage, gemütliche Atmosphäre in zwei bis drei Räumen.

Korridorbeleuchtung: Momentan brennen von den installierten 6 oder 7 Lampen höchstens 2 pro Etage.

TV im Zimmer. Swimmingpool.

Könnte man nicht irgendwo ein altes Klavier kaufen und irgendwo aufstellen (falls zu teuer, kleine Kollekte im Crewhouse) Evtl. Singen oder Klavierspielen.

Austauschen von alten, verfransten Wäschetüchern.

Gymnastic training unter kundiger Leitung (evtl. mit Ground Staff).

Ein neues Crewhouse, das dem heutigen Lebensstandard entspricht.

Crewhouse Genf verkaufen. Genfer Rotationen durch die dort ansässigen Besetzungen fliegen lassen.

Crewhouse verkaufen oder vermieten als Airport-Hotel. Die Swissair würde da sicher, wie gewohnt, einen Profit erzielen. Etwas neues bauen oder erwerben, nur nicht sooo nahe an Lärm von Autobahn/Flugplatz. Last but not least: Endlich Dienstort GVA akzeptieren, womit sich vieles von selbst erfüllen würde.

Mindestens 20-Stunden-Betrieb ununterbrochen und unbeschränkt für Küche/Essbar.

Verbesserungen sollen vom Management ausgehen.

Ein Management, das unsere Wünsche ernsthaft berücksichtigt. Bessere Innenarchitektur, speziell im Parterre. Verpflegungsmöglichkeiten unseren Einsatzzeiten anpassen.

Schallisolation durch aufklebbare Platten in den Zimmern.

Beinahe in keinem Zimmer kann die Heizung abgeschaltet werden, weil alle Hähne blockiert sind. Sehr unangenehm für die Nacht, da wegen des Lärms die Fenster nicht geöffnet werden können. Qualität der Zimmerradios ist schlecht (starke Kratzgeräusche).

Benutzungsmöglichkeit einer Sporthalle im Winter, evtl. stundenweise in Gruppen.

Wegen schlechter Lage evtl. Anschaffung einiger Velo-Solex oder 1-2 Occasionsautos, die dann gemietet werden könnten.

Duschen sollten verbessert werden. Sauberer, mit besserem Ablauf. Radios im Zimmer sind von miserabler Qualität. Betten zu eng und zu weich.

Türe auch beim Treppenhaus in der Halle. Keine Fremden im Haus.

Allgemein besserer Hotelstandard erwünscht.

Neubau. Etwas weiter vom Flugplatz (Lärm) und möglichst nicht weiter vom Stadtzentrum oder einem anderen Zentrum.

Putzfrauen sagen, einander nicht dauernd ab 09.00 zu telefonieren und laut zu sprechen in den Gängen.

Nicht nur von Neuerungen reden, sondern einmal handeln. Ich kenne die Bemühungen und schätze sie, bedaure aber deren Effekt.

Ich glaube nicht, dass Verbesserungen des Crewhouses etwas nützen, da sich das Gebäude ohnehin in einer denkbar schlechten Umgebung befindet (Lärm und Abgase durch Autobahn und Flughafen). Übernachtungen im Crewhouse auf Minimum beschränken.

Die Personaltelefone in den Hausgängen abstellen (läuten immer dann, wenn man einmal Zeit zum Ausschlafen hätte).

Crewhouse aufheben, neues Haus bauen in der Stadt. Es ist die beste Lösung.

Doppelverglasung, zweite Tür im Zimmer, Polsterung der Türfassungen, Bekleidung der Zimmerzwischenwände. Spezielle Beleuchtung und Farben (dies gilt auch für die Aufenthaltsräume). Gemütliche Terrasse auf der hinteren Seite.

Haben Sie das Gefühl, dass der Genfer Nightstops unnötig viele und lange sind? JA. Da hier die Meinungen auseinandergelassen dürften, sollte man uns wählen lassen zwischen viel oder wenig Crewhouse.

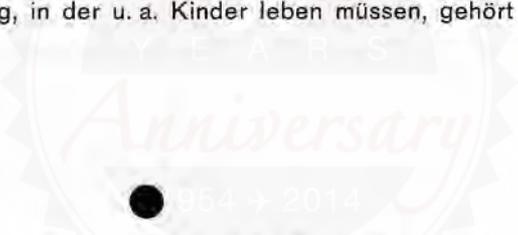
Mängelliste beim Portier mit der Bitte an Crews, diese zu benutzen.

Redonner le lieu de travail des Romands à Genève avec priorité d'engagement au départ de Cointrin. Trouver à Zürich un Crewhouse pour les romands de même standing qu'à Genève.

Möglichkeit prüfen, ob, eventuell zusammen mit SWR-Personal GVA oder Sportclub, Tennisplätze in der Nähe gebaut werden könnten. Bestehendes Projekt für die Umstellung des Schwimmbades vis-à-vis zum Hallenbad im Winter unterstützen.

Neues Management (und nicht im Crewhouse wohnen). Wohnung einem Hauswart zur Verfügung stellen. Letzterer sollte im Stand sein, kleinere Reparaturen selbst zu machen (endlich die vielen, unschönen Wandschäden, die Rolläden reparieren). Durch Aufteilen der Eingangshalle in Réception und Aufenthaltsraum Ambiance hineinbringen. Crew-Bus auch während Mealtimes zur Verfügung haben (Essen und Relaxen im Crewhouse).

Eine Wohnung, in der u. a. Kinder leben müssen, gehört nicht in ein Crewhouse.



Ode an die zweite Heimat der Europafieger oder die Brunnstube

Es war einmal man glaubt es kaum
in einer Stadt im welschen Raum
ein alter Kasten könnt man sagen
an Jahren nicht, doch fürs Behagen

Man möchte klagen, doch ist's nütze?
es fehlen halt die vielen Stütze
zu ändern diesen Wunderbau
dass er wie manches Hotel schau

Die Zimmer sind gemütlich sehr
vom Entrée glaubt man das nicht mehr
denn würd man dort nicht Wein viel trinken
tät es einem furchtbar stinken

Die Wände sind gestrichen an
doch fehlt der Putz halt dann und wann
man hockt zum Essen an der Bar
Seit an Seit s'ist wunderbar

Der müde Rücken stört dich kaum
die Atmosphäre ist ein Traum
was knirscht da quer zum Eingangstor
Schuhe sind's auf Teppich Marke Swissairflor

In dunkler Ecke kauert eine Crew
und hört der Stereoanlage zu
doch weil die Kameraden trinkend stören
kann man die Popmusik nicht hören

Auf pechschwarzen Sesseln unverdrossen
wird nebenan der Kulenkampff genossen
im Keller hört man ein Rumoren
die Sauna suchen ein paar Toren

Im Garten stehen blauberockte Männer
am Swimming-Pool zwischen den Tannen
und auf dem Dach ist's wirklich wahr
forscht ein Verirrter nach der Gogo-Bar

Und wenn Du dann Dich müd getrunken
und endlich bist ins Bett gesunken
so wiegt der Lärm von Strasse, Flugplatz, Klo und Nachbar
in selgen Schlaf Dich das ist sonnenklar

Die Träume die Dich dann umkreisen
werden wohl auf ruhigere Gestade weisen
und wenn ein Wunder nicht den Bau verändert
hat er in ferner Zukunft noch den gleichen Standart

Pit

Europilote- und KSSU-Konferenz in Luxembourg vom 8. - 11.1.1973

Die einladende Pilotenvereinigung stellt ein Musterbeispiel für die Internationalität eines Berufsverbandes dar. Im rund 40 Piloten zählenden Verband sind 9 Nationalitäten vertreten. Trotz der wenigen zur Verfügung stehenden Leute war die Organisation des vier Tage dauernden Meetings musterhaft. Die ersten beiden Tage galten dem Problem der KSSU- und ATLAS-Gruppen.

Während in unserer Gruppe, in der Vertreter der holländischen (KLM), schwedischen (SAS) und französischen (UTA) Vereinigungen berieten, sicht- und greifbare Ergebnisse erzielt wurden, hatte die ATLAS-Gruppe einige Mühe, eine gemeinsame Arbeitsbasis zu finden. In der KSSU-Gruppe wurde ein Draft über Besatzungsinterchange und eventuellen Intermix (uns bestens bekannte high lights) bereinigt und heute liegt eine akzeptable Policy zur Diskussion und Abstimmung in den einzelnen Associations vor. Ein wichtiges Problem kam im Gesamtgremium zur Sprache, das KSSU- sowie ATLAS-Partner betrifft. In praktisch allen europäischen Staaten werden zuviele Piloten ausgebildet, die keine Anstellung finden können. Dieser Pilotenüberbestand wird noch erhöht durch die in letzter Zeit in Konkurs gegangenen Chartergesellschaften sowie die generelle Tendenz, mehrere kleine Flugzeuge durch wenige grosse zu ersetzen.

Neben einigen utopischen sowie unannehmbaren Sanierungsvorschlägen von Seiten der ATLAS-Mitglieder blieb als einzige wirksame Sofortmassnahme die Intervention der einzelnen Vereinigungen bei ihren Behörden, den output der Luftverkehrsschulen auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Durch die Freizügigkeit der Piloten ist keine Besserung zu erwarten, da praktisch alle Länder Überbestände aufweisen. Im weiteren wird erwartet, dass nach Beendigung des Vietnamkrieges eine grosse Flut von bestausgewiesenen Piloten nach Europa kommt. Es wird folgender Antrag an den Vorstand der EUROPILOTE gestellt: In Zukunft sollen freie Pilotenstellen mit folgender Priorität besetzt werden:

1. Nationaler Pilotennachwuchs,
2. Piloten aus anderen europäischen Staaten.
3. Piloten von aussereuropäischen Staaten.

Die Hauptsorge in diesem Zusammenhang ist sicher die, dass ein Überangebot an ausgebildeten, erfahrenen Piloten eine Schwächung der Pilotenverbände mit sich bringt. Dies wirkt sich vor allem in Chartergesellschaften auf das Lohnniveau aus.

Am 3. und 4. Tag fand die eigentliche EUROPILOTE-Konferenz statt, an der auf unserer Seite zusätzlich Herr E. Heusser teilnahm, der sich sehr rasch in die Materie eingearbeitet hatte.

Allgemein darf zur Entwicklung der EUROPILOTE, an deren Konferenzen ich nun während der letzten drei Jahre als Vertreter des Aeropers-Vorstand teilnehmen durfte, gesagt werden, dass sich aus dem anfangs etwas starren und teils utopisch anmutenden Traktandenlistenverein eine moderne, sich mit aktuellen Problemen befassende Körperschaft entwickelt hat. Während sich die IFALPA vor allem mit weltweiten Grundsatzproblemen beschäftigt und ziemlich weitgefaste Policies entwickelt, kann sich die EUROPILOTE mehr mit spezifisch europäischen Problemen befassen. Die Erfahrung zeigt uns natürlich, dass internationale Vereinigungen immer relativ schwerfällige Gremien sind, die viele nationale Eigenheiten und staatliche Vorschriften zu berücksichtigen haben. Der persönliche Kontakt mit den Vertretern anderer Vereinigungen ist allgemein sehr positiv und zeigt meistens gleichgelagerte Probleme, ungeachtet der Nationalität. Dass europäische Modelle, Arbeitsverträge, Policies, integrierte Senioritätslisten keine reinen Luftschlösser mehr sind, hat uns die unmittelbare Vergangenheit bewiesen. Ähnliche Integrationsübungen wie Swissair/Balair bereiten auch den Franzosen und Italienern einiges Kopfzerbrechen.

Nun einige wichtige Punkte zur Traktandenliste der Luxembourg-Konferenz:

Es ist schon beinahe zur Tradition geworden, dass die Delegates reports der einzelnen Associations den Grossteil der Zeit beanspruchen. Nach den Mitteilungen, was sich seit dem letzten Meeting in den Verbänden ereignet hat, beginnt ein fröhliches Frage- und Antwortspiel. Daraus entwickeln sich sehr oft interessante Diskussionen, die von allgemeinem Interesse sind. Der Finanzbericht ist rasch besprochen, es stellen sich lediglich einige Fragen, welche die ein wenig unorthodoxe Darstellungsweise der Abrechnung betreffen. Ein weiteres Item, bei dem zum Teil recht heftige Diskussionen entstanden, war der europäische Modellkontrakt. Im Sub Committee war der Fragenkomplex Schulung und Seniority bearbeitet worden und ein Draft der Ergebnisse wurde hier besprochen. Ein ewiges Hin und Her verursacht jeweils die gemeinsame europäische Senioritätsliste. Vor allem wird um das Einführungsdatum gefeilscht. Da das aber schon seit Jahren so ist, regt sich niemand mehr auf.

Die weiteren Punkte sind nicht mehr wichtig genug, um hier erwähnt zu werden.

Protokoll und Delegates reports des letzten Meeting finden Sie im EUROPILOTE Ordner. Für Fragen im Zusammenhang mit der EUROPILOTE stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

P. Bircher

Man sollte ...

- sich beim Verfassen eines Beitrages für diese Rubrik fragen, ob man a) den normalen Dienstweg via PVR überhaupt schon beschritten hat, oder ob es b) nicht zweckdienlicher wäre, sich direkt mit den Verantwortlichen in Verbindung zu setzen.
- an Bord unserer Flotte bei der Begrüssung der Pax immer Flugnummer und Destination erwähnen, um den ins falsche Flugzeug gestiegenen die Flucht noch rechtzeitig zu ermöglichen.
- die Damen vom Crew Control nicht als Blitzableiter benutzen.
- nicht überrascht sein, wenn einige fanatische Umweltschützer demnächst gegen B-747 und DC-10 ins Feld ziehen, da diese Grossflugzeuge zuviel Schatten werfen!
- beruhigt sein, denn Mickey Schaaning ist, obwohl sein Porträt in der letzten Ausgabe nicht erschienen ist, wohl erhalten und guter Dinge in Genf anzutreffen.
(Es wäre aber nett, wenn er das Aeropers-Sekretariat bei Gelegenheit doch mit einer Star-Aufnahme beglücken könnte. Herzlichen Dank.)
- auf die paradoxe Situation aufmerksam machen, dass unsere F/E's ihre Balair-Kollegen wie folgt in ihre Senioritäts-Liste aufnehmen: Eintritt für die Basic-Nr. ist der Check-out auf Jet bei Balair; für die Promotion-Nr. sind alle Balair-F/E's auf den 1.7.72 hinten in die Liste eingeteilt worden. Es führen verschiedene Wege nach Rom.
- die Gelegenheit ergreifen, den vielen Mitgliedern, die uns für die letzte Ausgabe der Rundschau beglückwünschten, herzlich zu danken. Merci! (Red.)

Tun Sie etwas für Ihre Gesundheit, stärken Sie Ihre strapazierten Nerven!

Besuchen Sie den Swissair-Yogaunterricht jeden Dienstagabend von 17.00 bis 18.00 in der Sporthalle der Swissair-Freizeitanlage!

Mitarbeiter gesucht!

Die Swissair hat sich seit jeher bemüht, ihren Kunden erstklassige Dienstleistungen zu offerieren. Auf Grund einer kürzlich durchgeführten Umfrage hat man nun die Prioritäten im Kundendienstkonzept festgelegt. Aus einem Brief von Herrn R. Staubli, Chef Flugdienst, an den Aeropers-Präsidenten Herrn H. Hürzeler entnehmen wir unter anderem: «Parallel zu den Anstrengungen, welche die Swissair auf diesem Gebiet nun eingeleitet hat, möchte ich unsererseits die Gelegenheit benützen, eine Aktion zu lancieren mit dem Ziel der PAX-Betreuung aus der Sicht des Cockpits. Damit möchte ich eine Arbeitsgruppe beauftragen. Ihr Aufgabenkreis, den die Gruppe nach Belieben erweitern kann, sollte im wesentlichen umfassen:

- Beispiele von Ansagen in verschiedenen Sprachen verfassen.
- Informationen über geographisch oder historisch besonders interessante Punkte entlang unserer Flugrouten.
- Abklären, ob eine spezielle gezielte Ausbildung unseres Captains angebracht ist und — wenn ja — Erarbeiten entsprechender Vorschläge.
- Überprüfen der Zweckmässigkeit der Zusammenarbeit Cockpit/Kabine in diesen Betreuungsbelangen.
- Primär jedoch mit einer Kampagne (Publikation Aeropers und OF) unsere PIC's motivieren und animieren, eine aktivere Haltung einzunehmen.

Da dieses Problem sicherlich auch den Interessenkreis der Aeropers berührt, sollten wir gemeinsam an diese Aufgabe herantreten. Ich schlage daher vor, diese PA-Arbeitsgruppe aus 3 von Ihnen zu bezeichnenden Piloten und 3 OF- resp. OFC-Funktionären zu formieren. Dabei wären wir froh, wenn einer Ihrer Vertreter französischer Muttersprache wäre.»

Aeropers-Mitglieder, die Interesse haben in dieser Arbeitsgruppe mitzuarbeiten, wollen sich bitte direkt beim Aeropers-Sekretariat melden.

Red.

Hobby-Ecke Der Film und er ...

Eigentlich könnte es ebenso gut heißen: der Film und wir!

Denn beim Hobby meines Göttergatten Sigi wird auch die Frau mit eingespannt. Sigi hat viele Hobbies. Gottlob möchte ich sagen, denn so kommt er nicht in Versuchung ein sogenannter «Angefressener» zu werden. So titulieren wir nämlich diejenigen Freizeitgestalter, die ihr nebenberufliches Interesse auf nur eine Materie beschränken. Dadurch sind sie auch in allen Sparten ihres Hobbys bestens zuhause, leider aber auch sehr oft mit allzu tierischem Ernst. Ob die überhaupt noch Spass daran finden?

Nun, wie bereits gesagt: ein Hobby von Sigi ist unter anderen auch das Filmen. Mit 21 Jahren erstand er die erste Filmkamera. Leider war er danach so knapp bei Kasse, dass es zu einem Filmprojektor nicht mehr reichte. So wurde denn einfach munter drauflosgefilmt, ohne jemals in der Lage zu sein, das Werk zu begutachten.

Das wurmte natürlich unsern Kameramann. Es wurde gespart und gespart, bis so nach und nach die unentbehrlichen Zusatzteile zusammen waren. Es wurden auch Bücher angeschafft, um das Wissen zu erweitern und um das A und O der Filmerei zu studieren.

Als ich Sigi kennen lernte, war er bereits ein ziemlich erfahrener Filmer, und auch mir machte die ganze Sache Spass. Anfänglich fand ich es sogar herrlich mitzuhelfen, das Stativ zu tragen, die Filmleuchte zu halten, zu warten, zu warten und nochmals zu warten, bis endlich das gewünschte Bild im Kasten war. Die Wonne, als Sigis Kuli zu amtieren ist verfliegen. Geblieben aber ist die Freude, beim Vertonen der Filme mitzuhelfen.

Die eigentliche Arbeit kommt ja erst dann, wenn die Filme von der Entwicklungsanstalt zurückkommen. Jetzt kommt auch der erste Spannungsmoment: hoffentlich war die Belichtung gut ... kam die und die Szene noch drauf ... usw.

Ja, die ersten zwei Filme sind gut. Doch der nächste ist schwarz, ganz einfach schwarz und bleibt es auch ... Was konnte das nur sein? Und ausgerechnet der Film mit den lustigen Szenen, wo Sigi so schwungvoll auf den Esel steigen wollte, und es dann nur beim Wollen blieb ... und die Szene, wo ich mit einem «Teupelichopf» zum Busfenster rauschaue, weil mein Eheliebster mich ach so tief verletzt hatte!

Ja, das ist schon ärgerlich, und Sigi macht diesem Ärger auch Luft. Was heraus ist, ist heraus und verhindert ein Magengeschwür, denke ich. Zu besänftigen wäre jetzt fehl am Platz, denn wenn Sigi sagt, dass es eine Schei ... sei, dann ist es eben eine.

Als nächstes folgt nun das Schneiden des Films. Im Betrachter sieht man sich den Streifen an, zerschneidet ihn, um ihn dann wieder zusammenzuleimen; so jedenfalls kommt es einem Laien vor. Nein, diese Arbeit erfordert viel Geschick. Zu lange Szenen müssen gekürzt werden, denn auch die schönste Aussicht kann man satt werden, wenn sie zu lange gezeigt wird. Zuerst wird ein sogenannter Grobschnitt gemacht. Das heisst, der Film wird «z'Fade gschlage».

Jetzt kommt der Moment, da die ganze Familie das Werk erstmals betrachten kann. Am Schluss darf dann jedes Mitglied seinen Kommentar dazu abgeben. Wenn sich ausser Sigi sonst niemand brennend fürs Filmen interessiert, so fühlen sich doch plötzlich alle als berechtigte Kritiker mit dem bewussten Auge für Feinheiten. Es ist geradezu unglaublich, was da alles gesehen und nicht gesehen wurde!

Nach den vielen gutgemeinten Anregungen verlässt sich Sigi schlussendlich doch auf seine eigene Meinung und Erfahrung. Er macht das jeweils sehr diplomatisch, so dass jeder von uns das Gefühl hat, Wesentliches an dem Film beigetragen zu haben. Und das Gefühl zu haben, dass der Papi eben doch auf seine Nachkommen angewiesen ist, ja, das ist für unsere Buben sehr wohltuend. Wir wissen ja ohnehin, dass er «the greatest» ist!

Wenn der Film dann soweit vorführbereit ist, kommt noch die Mammutarbeit des Vertonens. Bei Sigi ist es eine Mammutarbeit, weil er am Vertonen ebensoviel Freude hat wie am Filmen, wenn nicht noch mehr. Der Ton muss bei ihm perfekt sein. Und er hat recht. Wie oft sieht man sich einen Amateurfilm an, der sogar sehr gut ausgefallen ist, und dann kommt da so eine Fistelstimme und spricht einen undefinierbaren Kommentar; von der Musik ganz zu schweigen. Wahrscheinlich sind wir in diesem Punkt angefressen, denn nichts empfinden wir störender, als wenn die Musik absolut nicht zum Thema des Films passt, oder wenn eine kratzende Grammoplatte auf dem Tonband zu hören ist.

So verbringt Sigi denn nicht wenig Zeit damit, die richtige Musik zu seinem Film zu finden. Weil wir diese Arbeit auch sehr oft gemeinsam ausführen, dauert sie auch dementsprechend länger. Empfindet einer von uns ein Musikstück als sehr passend, so ist es für den andern doch nicht das, was er im Kopf hat. Und sind dann beide von uns begeistert von einem Stück, stellt sich heraus, dass es zu kurz ist für die vorgesehenen Szenen. Aber irgendwie geschafft haben wir es immer.

Als letztes kommt nun noch der Text dazu. Wenn ich sonst Sigis Kritikerin in Sachen Filmen bin, so wird er nun zu meinem Kritiker, denn den Text schreibe ich.

Ich mache diese Arbeit sehr gerne. Am liebsten wenn alle meine Männer ausser Haus sind und ich meine Ruhe habe.

Liegt der Text fertig vor, und bin ich mit mir eigentlich so schön zufrieden, muss ich noch die Kritik von Sigi über mich ergehen lassen. Und da gibt es, wenn nicht gerade Streit, so doch meistens eine gespannte Stimmung. Daran bin ich wahrscheinlich selbst schuld, denn es macht mich einfach fuchsteufelswild, wenn ich hören muss, wie an meiner «Schöpfung» herumgenörgelt wird. Da ist auch der Moment, wo ich am liebsten alles hinschmeissen möchte. Meistens fallen dann auch böartige Bemerkungen wie: Die Filmerei ist schon der letzte Mist! Wie kann man nur ein so blödes Hobby betreiben, das nur Ärger bringt! usw. usw.

Wenn ich dann meinerseits meinem Ärger Luft gemacht habe, tut es mir leid, dass ich mich nicht besser beherrschen konnte. Aber ich möchte auch das Anrecht haben nur ein Mensch zu sein.

Normalerweise geht nun der Film ziemlich rasch seiner endgültigen Form entgegen.

Nur bei unserem letzten Film mit lippensynchronen Szenen war es fast eine Zangengeburt. Es musste einfach alles klappen, denn sonst war plötzlich auch die Musikvertonung dahin. Das hiess mit andern Worten: Kein Versprecher, genau im richtigen Moment sprechen, kein anderes Geräusch als eben nur das gesprochene Wort. Soll mir jemand sagen, wann ich wieder atmen darf?

Endlich ist es soweit: der Film ist komplett fertig — und wir auch . . . Nach ein paar Tagen gibt es bei uns Filmpremiere mit guten Bekannten. Sie sind ehrlich begeistert, und einer meint sogar: «Ich habe auch im Sinn mit Filmen anzufangen, das macht doch enorm viel Spass!» Meine Antwort bleibt bei einem leeren Schlucken.

Doch es stimmt: es macht trotz allem Spass, und etwas viel Wichtigeres: es gibt eine wohlthuende Befriedigung, weil man sich schöpferisch betätigen kann. Und mit der Zeit hat man auch gelernt, das Filmgeschäft nicht mehr ganz so ernst zu nehmen. Man hat auch gelernt, über seine eigenen Unzulänglichkeiten zu lachen, und mit neuem Elan stürzt man sich gemeinsam wieder in ein neues Filmabenteuer, irgendwann wenn man wieder Lust dazu hat. Und das ist ja der Sinn eines Hobbys überhaupt: Irgend etwas zu tun was einem Freude macht. Was es ist und wie man es tut, ist nicht so wichtig, als dass man etwas tut.

H. Christen

Unser Passiv-Mitglied
Capt. M. Jacob ladet ein zu

Ferien im Tessin

CASA CIRRUS
Via Redondello
6982 AGNO-Ronco
Tel. 091/59 23 39



Im ruhig gelegenen, zweistöckigen Ferienhaus oberhalb Agno (5 km von Lugano) sind 4 komfortable, moderne Einzimmerferienwohnungen (2-3 Personen) und 2 Zimmer (1-2 Personen) zu vermieten. Einige Schritte vom überdachten Autoparkplatz sind die Eingänge der oberen Wohnungen. Jede Wohnung hat eine Sonnenterrasse mit herrlicher Aussicht auf den Luganersee, Collina d'Oro und San Salvatore.

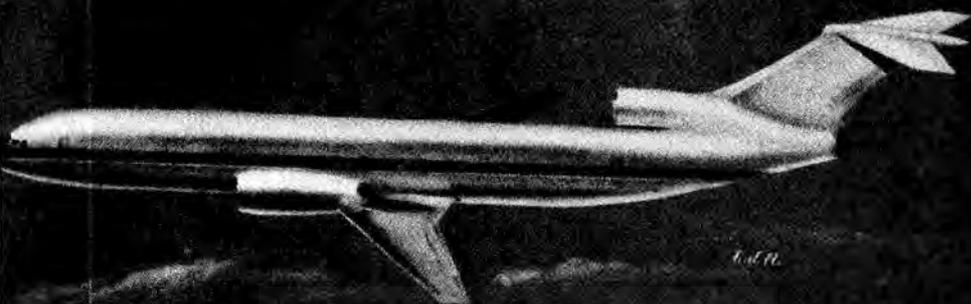
Preis pro Appartement (2-3 Personen) Fr. 30.—

Preis pro Zimmer (1-2 Personen) Fr. 15.—

inbegriffen: Strom, Heizung, Autoparkplatz, ein Satz Wäsche, Kurtaxe (Schluss-Reinigung extra)

Vom Mai bis Oktober steht gegen eine Pauschalgebühr Privatgarten, Schwimmbad und Spielzimmer zur Verfügung.

Prospekte liegen im Aeropers-Sekretariat auf.



Ein neues Projekt von Boeing: 7X7

Im «Aktuellen Interview» dieser Rundschauausgabe wird mehrere Male ein neues Flugzeugprojekt von Boeing erwähnt. Dabei handelt es sich um die 7X7, was leicht zu einem Missverständnis führen könnte. Unter dieser Bezeichnung ist nicht etwas ein bestimmter Flugzeugtyp zu verstehen, denn aus der Palette des 7X7-Projektes, das eine ganze Flugzeugfamilie umfasst, sind Kurz-, Mittel- und Langstreckenflugzeuge angeboten, die zwar noch keine eigenen Bezeichnungen haben, aber in ihrer technischen Konzeption grundlegend neu sind. Es ist nicht verfehlt, bei diesem Projekt von einer neuen Flugzeuggeneration zu sprechen.



Ein ausführlicher Bericht über die 7X7, der in dieser Ausgabe der Rundschau hätte erscheinen sollen, werden wir infolge Platzmangels erst in der nächsten Nummer veröffentlichen. Diese Verspätung gibt uns aber die Möglichkeit, die in der Zwischenzeit erfolgten Neuerungen mitzuberechnen. Red.

Crew-Globetrotter

Der Fluss der Beiträge versickert langsam. Möchten Sie, dass die Aktion nicht einschläft, so bitte ich Sie, sich zum weiteren Mitmachen aufzuraffen.

Folgen Sie einem der Vorschläge, so schicken Sie Ihren Kommentar dazu, ob positiv oder negativ. Diesen werden wir, gewissermassen als updating, ebenfalls publizieren.

Die nächste Ausgabe der Crew Globetrotter erscheint Mitte Juni als separates Bulletin mit allen bisherigen Beiträgen und hoffentlich mit einer grossen Anzahl neuer Programmanschläge.

Bitte an die Arbeit, meine Herren, damit Ihre Post rechtzeitig eintrifft.
L. Zsindely, Box 200

BUDAPEST

Restaurant Szeged

— Es war nicht ihr bester Tag, Musik schlecht, Essen kalt.

— Man hüte sich vor palacsinken mit (ungarischer) Schokoladencreme.
April 73, R. Gretler

Restaurant Mar Vany Meny Asszony (Marmorbraut).

Adresse: Hotel oder Taxi.

Gute Küche, aufmerksame Bedienung. 22. April 73, F. Muggli

COPENHAGEN

— Indonesisch Essen.

— Galathea Kroen, Radhusstraede 9 (10 Min. vom Hotel).

— Reistafel gut und viel. Geschmeckt hat es allen, wir wissen jedoch nicht, ob die allgemeine «indisposition» am nächsten Tag wegen der Quantität oder der Qualität war.

— Preis: medium. 25. März 73, Zsi

Queens Pub, Hotel Kong, Frederik 25 Vester Volgade (Town Hall Square).

— Für Essen und Trinken. März 1973

ROM

Ristorante Valle «La Biblioteca», Largo Teatro Valle 9 (nähe Piazza Navone). Altes «SR»-Restaurant. Nicht billig, aber qualitativ sehr gut und empfehlenswert. Zwei 3-Mann-Orchester, Sängerin, 2 Tanzmöglichkeiten, guter Service. Februar 73, W. Walser

Briefe an die Aeropers Rundschau

Shuttle-procedure

In der Rundschau Nr. 2/73, März/April, Seite 26 wird darauf hingewiesen, das Shuttle-procedure nicht zu komplizieren.

Auf vielfachen Wunsch des fliegenden Personals haben wir nach einer Lösung gesucht, damit die Magnetkarte (Parkausweis) nicht auf die Reise mitgenommen werden muss. Insbesondere deshalb, weil sehr oft z. B. die Gattin, der Kollege oder sogar eine Garage im Laufe des Tages den Wagen auf dem Parkplatz abholen will und die Magnetkarte zur Ausfahrt benötigt. Ein Ausweis musste angefertigt werden, damit diejenigen die auf diese Parkplätze angewiesen sind, als solche erkannt werden. Denn der Zubringer ist ausschliesslich für diese Mitarbeiter reserviert und nicht für das gesamte Personal das in Kloten wohnt!

Wir bemühen uns sehr, auch im Sektor Personaltransport eine gute Dienstleistung zu erbringen. Für Hinweise und Vorschläge sind wir jederzeit sehr dankbar.

W. Weilenmann, Post, Telefon und Transport

Super Benzin

Zur allgemeinen Information möchte die PEKO, (Personalkommission der Swissair) zum Artikel von Frau V. Encrantz «Muss das sein», wie folgt Stellung nehmen:

1. Die PEKO hat sich seit Jahren für eine Automatisierung der Personal-tankstelle eingesetzt, um dem Personal die Möglichkeit zu geben, rund um die Uhr tanken zu können.

Leider konnte diese Automatisierung nur mit der Einschränkung realisiert werden, dass auf den Ausschank von Normalbenzin verzichtet werden müsse, da nur zwei 30'000 Liter Tanks zu Verfügung stehen. (Zur Information: an Spitzentagen werden bis 15'000 l pro Tag getankt).

An einen Einbau von grösseren Tanks konnte aus finanziellen Gründen nicht gedacht werden, da u. a. der Benzinpreis erheblich verteuert worden wäre.

2. Was die genannte Umweltverschmutzung (resp. Bleiverseuchung) angeht, so ist zu sagen, dass die Swissair alle 3 Monate eine Stichprobe des gelieferten Benzins an die EMPA, zwecks Überprüfung der Qualität, sendet. Diese Proben haben folgende Resultate gezeigt (Bleigehalt in Gramm pro Liter):

Oktober 1971	Super: 0,47	Normal: 0,40 g Pb/l
Februar 1972	0,44	0,45
Mai 1972	0,39	0,21
September 1972	0,50	—
Dezember 1972	0,39	—

Diese Zahlen zeigen, wie enorm die Schwankungen des Bleigehaltes bei Super- wie auch Normalbenzin sind. Wenn man zudem noch den Artikel über Superbenzin im Touringblatt Nr. 14 vom 5. April 1973 liest, fallen die Schwankungen gesamtschweizerisch noch ausgeprägter aus (0,33—0,55 g Pb/l) was deutlich zeigt, dass es die Benzinraffinerien in der Hand haben, ein kloppfestes Benzin mit relativ wenig Bleigehalt zu produzieren.

Wenn, wie der letzte EMPA-Test gezeigt hat, der Inhalt an Blei auf 0.39 g/l (gesetzliches Maximum 0,57 g/l) bei einer Kloppfestigkeit von MOZ (Motor Oktanzahl) von 90,5 resp. ROZ (Research Oktanzahl) von 98,8 gehalten werden kann, wäre dies ein gutes Resultat.

(Genaue Definition von MOZ und ROZ siehe Touringblatt).

Zudem ist noch erwähnenswert, dass, gemäss Auskunft eines grossen Benzinlieferanten, der Bleiinhalt bei Superbenzin im Durchschnitt **max.** 0,10 g/l höher liegt als bei Normalbenzin.

Wenn man natürlich so umweltbewusst ist, so könnte man persönlich mehr dazu beitragen, indem man z. B. auf einen **Zweitwagen**, oder auf die obligate Sonntagsausfahrt, oder auf sonst unnötig gefahrenen Kilometer verzichten und, beim Warten vor der Tanksäule, den Motor abstellen würde . . . !

3. Was die Bedienung der Automaten betrifft, so sind die am Anfang aufgetretenen Ausfälle der Säulen nicht auf technische Fehler, sondern auf Fehlmanipulationen der Benzinbezüger zurückzuführen.

Um weitere Störungen zu vermeiden ist es empfehlenswert, das jedem Benzinbezüger zugeschickte Merkblatt und die Bedienungs-Anleitung zu lesen. Dabei wird jedem gewissenhaften Leser das Kurzzeichen der verantwortlichen Dienststelle (TB) auffallen, welche bei allfälligen Störungen wie folgt zu benachrichtigen ist:

während der Bürozeit	Tel. 4530
übrige Zeit (Portier Werft)	Tel. 6408/09

PEKO-Präsident A. Moser

Flugzeugmodelle DC-4, DC-6b, DC-7c, DeHavilland-Dragon

Seit einigen Jahren suche ich im In- und Ausland nach einem der obgenannten Modelle. Es ist mein Ziel, möglichst alle Flugzeug-Typen der Swissair in einer Sammlung zu vereinigen. Eine dreimotorige Fokker habe ich gefunden und eine Lockheed Orion wäre nach Fotos eventuell nachzubauen; aber eine DC-6b massstabgerecht anzufertigen ist für meine teilinvaliden Finger doch zu schwer.

Vielleicht kann mir jemand der Herren Piloten helfen. Bis jetzt nützten Inserate und Briefe an fremde Flugverkehrs-Gesellschaften nichts.

Manche Leute verehren Filmstars. Für mich sind Piloten, zugegeben auch Hostessen, Leute, die ich sehr hochachte und deren Arbeit an Bord von Verkehrsflugzeugen für mich höchste Stufe von Können bedeutet. Etwas davon versuchte ich in beiliegendem Bericht zu skizzieren.

Ihnen allen wünsche ich herzlich alles Gute.

Hochachtungsvoll grüsst

Hansruedi Lerf-Schlatter
c/o Swissair, CBFZ
Telexzentrale Balsberg
8058 Zürich-Flughafen

From other publications . . .

Aus «Neue Zürcher Zeitung» vom 8. Mai 1973

Ausnahmezustand in Libanon

. . . der nächtliche Himmel über Beirut war durch Leuchtspurmunition erhellt. Gekämpft wurde um drei palästinensische Flüchtlingslager und um den Flughafen. Die Regierung ordnete Verdunkelung von Stadt und Flughafen an, der seinen Betrieb eingestellt hat. Die Bewohner Beiruts wurden über das Radio aufgefordert, Ankündigungen der Regierung abzuwarten. Auf das Phönicia-Hotel wurde aus einem fahrenden Auto heraus eine Bombe geworfen, die Sachschaden anrichtete. Die Telefonverbindungen zum Flughafen und zu den anderen Kampfgebieten sind unterbunden.

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	vakant*	
Dachverband	P. Rellstab	Fach 116	M. Bethge	Fach 1828
Einsatz-, Deplacement- und Hotelfragen	P. Rellstab	Fach 116	H. Hürzeler	Fach 17
EUROPILOTE	J. Sterndale	Fach 322	vakant*	
Finanzen	J. Sterndale	Fach 322	P. Gisiger	Fach 1389
Flight Safety und Technical Information	vakant*		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	vakant*		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

* Die konstituierende Sitzung des Vorstandes hat noch nicht stattgefunden.

Sekretariat

F. Woodtly
Frau N. Grösch-Bonhôte
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, 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. Rüter, 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. Rellstab,

Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

Kommission für Ausländerfragen

T. Patch, 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. Schmidli

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, F. Woodtly

