



# aeropers rundschau

4/75

Juli/August 1975

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.

<b>Inhalt — Contents — Sommaires</b>	<b>Seite/Page</b>
Dear Readers	3
Liebe Rundschauler	6
Neuaufnahmen	7
Liebe Mitglieder	9
Rückblick auf die Monate Mai und Juni	13
Grüezi miteneand!	14
Der Mensch im Cockpit: Schulung und Berufsverband	16
Crew Globetrotter	19
Man sollte . . .	19
Sprit und Level	21
Hilfsaktion Pestalozzidorf	25
Der Hut gehört . . . auf die Glatze!	27
EDV	29
De schönscht Bruef	33

**Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 29. August 1975**

**Redaktion:**  
P. Clausen  
M. Cross  
F. Woodtly

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

**Druck:**  
Wettlin & Co.  
Rosengartenstr. 5  
8037 Zürich  
Telefon 01/44 47 44

**AEG**

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



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

**Byland AG**

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

**Gut  
beschützt  
mit**

**FORTUNA  LEBEN**

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN  
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

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



**Dear Readers**

Why do people in positions of authority — even in the Socialist countries — receive high salaries? One reason is that economic pressures tend to distort a person's judgement. The removal of economic pressures allows an individual to make clear, impartial decisions on important matters; in other words, the process of setting the priorities in their correct order is facilitated.

This characteristic applies to airline piloting with particular emphasis. Whereas in wingless circles the judicial and executive processes are carefully separated, the airline captain is perhaps unique as a civilian employee in having the authority to acquire information, assess its relative importance, make decisions and initiate actions based upon those decisions, without reference to any other authority. In the circumstances any distortion of his judgement can have serious, if not catastrophic consequences. Let us hear it once again; the captain is in **sole command** of a highly complex and extremely expensive item of heavy machinery set in an aerial trajectory at near-sonic speeds, and capable of wreaking death and destruction if incorrectly handled. He is fully responsible for everything that happens to that machine for the entire time that it is in his charge, and additionally for the safety of the crew, passengers and cargo and incidentally for the safety of persons and property below the path of flight. He alone may assess the significance of meteorological information as it affects the flight; he alone may decide upon changes of route, levels to be flown, fuel to be carried, alternate airports to be chosen. In emergency, he alone holds the balance between safe arrival and the possible destruction of all on board.

One senses why those on the ground, who have never been allowed to exercise such overall authority and responsibility, have difficulty in understanding pilots, their attitudes and their problems, (and for that matter why governments fail to appreciate the seriousness of hijacking as a crime). How difficult it must be for them now to realise what is being done to Swissair pilots under the disguise of economy measures!

The extent to which Aeropers pilots have supported management's economy campaigns in times of prosperity is well illustrated by recent

investigations, which failed to reveal any way in which déplacement, hotel and general route costs could be reduced without damage to the operation. (Did you hear the applause? Never mind. . .) As a result, the hunt for savings at any price has been concentrated upon fuel costs.

One might have thought that pilots so cost-conscious in route matters would be equally so in regard to fuel, and this is admitted in a recent Bulletin. How adult, pleasant, and above all effective it would have been had we simply been told 'Gentlemen, we rely upon your professional judgement to tank no more fuel than you consider necessary for the safe operation of the flight'. But no; procedures developed and proved over some twenty years to be thoroughly sound are to be tampered with; fuel policy is to be changed; devious stratagems are to be introduced to make fuel figures seem something other than they really are.

The only point that anyone need grasp to understand fuel figures is that **fuel serves two purposes**. The first is to propel the aircraft to its destination, but the second, which is far more important, is to provide the pilot with a number of alternative courses of action in the event that he is unable to complete the operation as planned. As the propulsion fuel is a known quantity that cannot be materially altered, it follows that the question of fuel 'savings' hinges entirely upon **the reduction of the pilot's possibilities of action**. It must surely be blindingly obvious that such reduction automatically involves **a similar reduction in the safety margin of the operation**.

However, as already observed, economic pressure tends to distort people's judgement and there is every indication at the moment that through Bulletins, pep-talks, and the 'please explain' technique, managers are attempting to persuade pilots to tank less fuel than they would otherwise have considered necessary. However 'patriotic' these attempts may seem, by accepting this influence captains are allowing their judgement to become distorted and their priorities to be stacked in the wrong order.

Even those readers of the FOM (hello fans!) who struggle no farther than the first few pages can be in no doubt as to the correct order of those priorities. It is clearly stated that the captain must exercise good airmanship in the conduct of his flights; **the operating policy has not been changed**; the word 'economy' still remains printed at the bottom of the list. Those who have read the recent fuel planning instructions carefully will be fully aware that whatever happens as a result of applying the suggested procedures, it will not be the writer of the Bulletin who will be held responsible.

Then how did we get ourselves into our present predicament? Let us examine some hypothetical situations:

- If a captain, extensively and expensively trained, with a fully qualified Flight Engineer on board, calls Zurich Maintenance on the radio to ask **permission** to restart a flamed-out engine, he abdicates his captaincy and insults his own crew.
- If the hydraulic failure checklist takes at least twenty-five minutes to perform, at low level power settings and fuel consumption, and the dispatcher has planned only ten minutes' fuel to the alternate airport, who in his right mind would accept the planned fuel figures?
- If a captain tanks minimum fuel, and following delays at the destination lands with only the final reserve fuel on board, he has run out of options. He has also demonstrated his limitations in airmanship and the dangers inherent in the 'minimum fuel' philosophy. What price hydraulic failure on approach in such a situation?
- If a number of captains tank the minimum fuel in Geneva for Zürich, and one after another enter the worst thunderstorm for years over destination, they not only blatantly disregard the regulations in the FOM but place a question mark over the operational standards of their airline.

The inescapable fact is that **captains who do not demonstrate their captaincy and their good airmanship lose respect**, not only for themselves but for their colleagues and their airline. The test of a good captain is that he is able to get his priorities in the correct order, take the appropriate decisions fearlessly, and use his authority to make them stick in the full knowledge that he is right, and responsible for his actions. Consequently a good captain will recognise at once that the argument that extra fuel is 'wasted' is a fallacy. The fuel is there to provide **additional possibilities of action** and in the complex, high-speed, high-intensity and often unpredictable operations of civil aviation the loss of those possibilities or their curtailment is so potentially dangerous that even full tanks can be cheap at the price.

If we as Aeropers pilots — which means captains and potential captains — ever allow accountants, mechanics and dispatchers to run our aircraft for us than we will fail in our duty, to our crews, our passengers, our airline and ultimately to ourselves. For if we should no longer make our own decisions, how could we possibly justify our high salaries?

MSC



## Liebe Rundschauler

Sommerzeit, Saure Gurkenzeit, Sparzeit — zumindest für die Aeropers Rundschau, die sich heute bewusst auf ein umfangmässiges Minimum beschränkt.

Wie Sie der Jahresabrechnung 1974 entnehmen können, stehen die Ausgaben für unsere Zeitung mit Fr. 29'362.65 zu Buche. 1975 sind Fr. 28'000.— vorgesehen, womit die Budget-Kürzung für die Rundschau noch glimpflich ausgefallen ist.

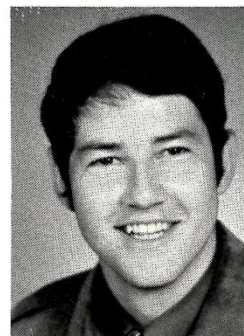
Wir hoffen a) mit einer einmaligen Aktion («Spar-Ausgabe») und b) mit einer verbindlichen maximalen Seitenzahl (48 Seiten für die verbleibenden Ausgaben) die gesteckten Ziele im Kostenvoranschlag erreichen zu können.

Liebe Leser, im noch verbleibenden fünften Sparsamkeitssatz darf ich eines nicht vergessen: Herzlichen Dank für Ihr Verständnis!

Mit freundlichen Grüssen  
Ihr Peter Clausen

## Neuaufnahmen

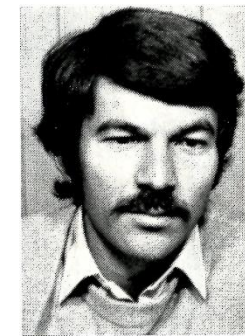
An den Vorstandssitzungen vom 23. Mai und 30. Juni 1975 wurden die folgenden Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



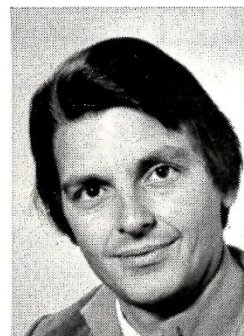
Gustav Bader,  
Copi DC-9



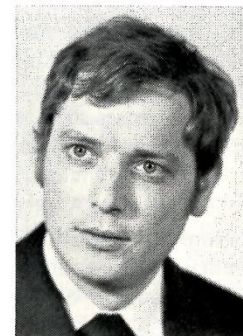
Rolf Brönimann,  
Copi DC-9



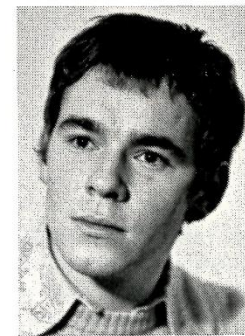
Beat Christoffel,  
Copi DC-9



Hans Furrer,  
Copi DC-9



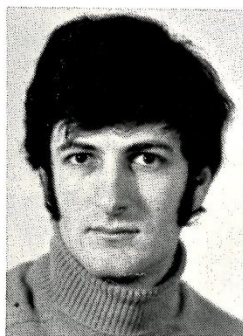
Alfons Hanimann,  
Copi DC-9



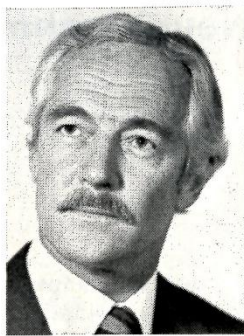
W. R. Mastenbroek,  
Copi DC-9



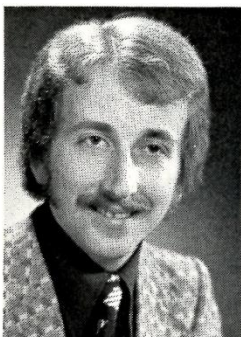
Gottfried Moser,  
Copi DC-9



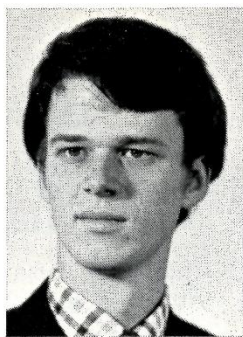
Felix Rasumowsky,  
Copi DC-9



David Smith,  
PiC DC-10



John Spörri,  
Copi DC-9



Jan Zwarthoed,  
Copi DC-9

We take this opportunity to remind readers that the Rundschau Editorial is an introduction to each issue. It presents a viewpoint, often controversial, which may generate discussion and examination of topical aspects of piloting life. Consequently the Editorial does not necessarily represent the opinion of the Committee of Aeropers nor that of the members. Red.

## Liebe Mitglieder

Die Generalversammlung 1975 hat am 27. Mai im Wallberg zu Volketswil stattgefunden. Die Versammlung ist ruhig verlaufen und hat mit Ausnahme von engagierten Voten zum Thema Pensionierungsalter keine hohen Wellen geworfen. Neu in den Vorstand gewählt wurden die Herren U. Baier, PiC DC-9 sowie F. Marchesi, Copi DC-10. Sie ersetzen die beiden verdienten Vorstandsmitglieder P. Gisiger und R. Zeugin. Capt. Baier hat das Ressort Administration und Information übernommen, währenddem Herr Marchesi, bereits früher für uns als Hilfskassier tätig, die Verantwortung für die Aeropers-Kasse ganz übernommen hat. Ich heisse die beiden Neugewählten auch an dieser Stelle herzlich willkommen.

Erwähnenswert bezüglich Mutation ist sicher auch die neue Zusammensetzung unserer Vertretung im VEF Stiftungsrat. Gerade in der heutigen wirtschaftlich rezessiven Zeit hat das Geschehen in und um unsere Pensionseinrichtung vermehrt an Interesse gewonnen. Aktualisiert durch das Pensionierungsproblem, durch Übertritte von OASF-Mitgliedern und auch Kreditbeschaffungsschwierigkeiten von Baufreudigen, interessieren sich heute vielmehr als noch vor ein paar Jahren Mitglieder aller Altersstufen für VEF-Belange.

Zum ersten Mal stellt die Interessengruppe der Copiloten einen Stiftungsrat in der Person von H. Ehrensperger, Copi DC-10 und langjähriges Vorstandsmitglied. Ganz allgemein kann von einer Verjüngung gesprochen werden, zählt doch der zweite neugewählte Stiftungsrat, Herr A. Huggenberger, PiC DC-9, ebenfalls zur jüngeren Pilotengarde. Hoffen wir, dass es diesen beiden Herren gelingen wird, der grossen, verantwortungsvollen Aufgabe gerecht zu werden und auch ein wenig frischen, jugendlichen Wind in das altherwürdige Gremium des Stiftungsrates zu bringen. Eine Interessengruppe der Destinatäre ist bei der Erneuerungswahl vorläufig noch leer ausgegangen. Herr F. Schreiber, Passivenvertreter und wohlverdientes Mitglied der Aeropers, ist mit einem Achtungserfolg den Aktivenvertretern in der Wahl unterlegen. Mit der Statutenrevision 1974 haben Sie, liebe Mitglieder, auch die Möglichkeit akzeptiert, dass ein Passivmitglied Stiftungsrat werden kann. Damit ist gezeigt worden, dass der Anspruch der Passivengruppe auf Vertretung anerkannt wird. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis dieses Mandat verwirklicht werden kann, ist doch das Gewicht der Passiven schon rein zahlenmässig gesehen stark im Zunehmen. Genau so wie es richtig ist, den jüngeren Generationen Gehör zu verschaffen, dürfen wir uns in Zukunft auch den Passiven nicht verschliessen. Um dem Wunsche nach mehr Kontakt und Information dieser Gruppe schon heute besser ge-

recht zu werden, hat der Aeropers-Vorstand den Passivmitgliedern einen Sitz in der Versicherungskommission offeriert.

Doch nun noch einige Gedanken zur Stimm- und Wahlbeteiligung. An der diesjährigen GV erschienen inklusive Vorstand 158 Mitglieder (zum Vergleich: 1972 153, 1973 132, 1974 167). Es ist dem Vorstand klar, dass durch die Einführung des schriftlichen Abstimmungsmodus die GV an Aktualität verloren hat. Nur brennende Themen wie Pensionierungsalter oder die Vakanz des Aeropers-Präsidiiums können unsere Mitglieder vermehrt nach Volketswil locken. Ähnlich lassen sich wohl die Abstimmungsergebnisse respektiv die Stimmbeteiligung der letzten Jahre interpretieren. Seit 1973 bleibt die Zahl der abgegebenen Stimmen praktisch konstant um 380, während die Zahl der Stimmberechtigten ständig gestiegen ist und im Moment ca. 700, exklusive Passive, beträgt. Einzig die Abstimmung über die Einführung der ECS und die ausserordentliche Präsidentenwahl vom letzten Jahr konnten eine höhere Stimmbeteiligung verbuchen.

Mein Vorgänger Hano Hürzeler hat in diesem Zusammenhang einmal von schleichendem Disengagement innerhalb unseres Berufsverbandes gesprochen. Ich pflichte ihm grundsätzlich bei, muss aber festhalten, dass bei Abstimmungen, die wirklich eine entscheidende Bedeutung haben, Stimmbeteiligungen bis zu 70% keine Seltenheit sind. So nehme ich denn, optimistisch wie ich bin, an, dass die grosse Zahl von über 300 Schweigenden nicht Stimmenthaltung bedeuten, sondern Jastimmen und freue mich mit dem gesamten Vorstand über das grosse (nicht-) ausgesprochene Vertrauen.

Wie an der GV versprochen, hat nun der Vorstand anlässlich seiner konstituierenden Sitzung vom 30. Juni eine Auswertung der meinungsforschenden Diskussion über das Pensionierungsalter vorgenommen. Wir sind zu folgendem Schluss gekommen: mehrheitlich wird eine vertragliche Garantie zur Weiterbeschäftigung über das 55. Altersjahr hinaus im Eintausch gegen Versicherungsprämien nicht gewünscht. Hingegen haben sich alle Diskussionsteilnehmer dahingehend geäussert, dass eine grössere Kündigungsfrist wünschenswert wäre, um sich mit dem Unabänderlichen und dessen Folgen gemächlich vertraut machen zu können. Wir werden also mit unserem Arbeitgeber keine eigentlichen Vertragsverhandlungen aufnehmen, sondern im Rahmen der Vertragsüberarbeitungsgespräche, die im August beginnen, auch das Problem der Kündigungsfrist behandeln. Dieses Vorgehen entspricht der Ansicht einer nicht zu übersehenden Mehrheit von GV-Teilnehmern und einer Mehrheit im Aeropers-Vorstand. Dennoch bin ich persönlich davon überzeugt, dass wir hier eine Chance ungenutzt lassen, die sich uns so schnell nicht wieder bietet. Das Problem der Pensionierung betrifft im Moment nur eine kleine Gruppe, doch wie schnell steht jeder von uns

eines Tages vor demselben Problem und hofft auf das Verständnis jüngerer Kollegen. Der heutige Wunsch Einzelner, länger als 55 zu fliegen, wird sich auf lange Sicht gesehen bestätigen, ob sich dann aber aus der Situation des einmal Gewählten und oft Praktizierten eine Änderung herbeiführen lässt, ist höchst fraglich. Eine grössere Kündigungsfrist ist nur ein Detail des Gesamtproblems und bringt meines Erachtens sehr wenig. Wir müssen klar sehen, dass es nun mit Fliegen über 55 fertig ist. Je nach Bedarf wird die Swissair Ausnahmen machen, doch tun wir gut daran, uns auf einen Ruhestand nach dem 55. Altersjahr vorzubereiten. Alles andere wäre unrealistisch.

Und nun noch harte Tatsachen, die Obiges bestätigen. Wegen der reduzierten Produktion hat es im Moment auf den Langstreckenflugzeugen, speziell auf dem Jumbo, Pilotenüberbestände. Die wohl realistische Produktionsannahme für das Jahr 1976 mit praktisch Nullwachstum erbringt die selbe Bestandessituation. Einzig die DC-9 Flotte erfährt eine Erweiterung und dementsprechend einen Bestandaufbau. Dies geschieht auf der Copilotenseite durch normale Schulung ex SLS und auf der Captainseite durch Abziehen von Langstreckencopiloten ins Upgrading. Diese Copiloten werden nicht vollumfänglich ersetzt und somit die Überbestände auf den Langstreckenflugzeugen abgebaut.

Der Entscheid der Aeropers, keine Vertragsänderung anzustreben, hat nebst anderem dazu beigetragen, dass die Swissair die letzte Konsequenz aus der Bestandessituation gezogen hat. Alle im Pensionierungsalter von 55 oder darüber stehenden Piloten werden in den Ruhestand versetzt. Dies betrifft bis Sommer 76 gerechnet 14 Piloten. 3 Piloten erhalten wegen Bereitstellungsschwierigkeiten eine Gnadenfrist von vermutlich knapp einem Jahr. Somit sind die Würfel gefallen und für eine kleine Gruppe Aeropers-Mitglieder geht eine Zeit der Ungewissheit, des Bangens und Hoffens mit einer verständlichen Enttäuschung zu Ende. Indem wir diesen Wenigen geholfen hätten, hätten wir auch uns geholfen.

Mit freudlichen Grüssen

Jeannot Amsler

# Sicherheit für Ihren Geschmack

Artemide  
B & B  
Cassina  
Castelli  
Herman Miller  
Kartell  
Knoll International  
Lips Vago  
Mobilia  
Poltronova  
Saporiti  
Tisettanta  
Vitsoe  
Westnova  
Zanotta

## Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse  
CH 8400 Winterthur 052 22 29 41  
11 Schaufenster 1000 m<sup>2</sup> Ausstellung

10% Rabatt für Swissair-Angestellte

Airborne Artemide Asnagli Behr B&B Cassina De Sede Flötotto  
Kartell Kill Knoll Jack Lenor Larsen Lips Vago Ingo Maurer  
Herman Miller Mobilia Poltronova Strässle swiss design USM  
Victoria Vitsoe Westnova Zanotta Zapf

## Mai und Juni im Rückblick

Die beiden Hauptgesprächsthemen des Wonnemonats bildeten zweifelsohne die beiden Neuregelungen betreffend **Freiflug** und **Deadheading-Travel**. Das erstere hat hohe Wellen geschlagen, wobei hier und dort gar Sturmflut gemeldet wurde. Das Andere bildet weiterhin Gegenstand von vertieften Gesprächen. Daneben wurden fast unbemerkt zwei Generalversammlungen durchgeführt, nämlich einerseits die 30. ordentliche GV der Aeropers und andererseits gleichentags die erste ordentliche GV der neu gegründeten Aeropers-Krankenkasse. Die Jahresversammlung unserer Vereinigung lief dermassen rund, dass der Präsident erstmals seit vielen Jahren wieder vor Mitternacht schliefen konnte. Das angekündigte Diskussionsthema «Pensionierungsprobleme» hat zwar keine vollen Ränge bewirkt, immerhin aber eine klare Antwort, erteilt von einer überwiegenden Mehrheit der Anwesenden, ergeben, nämlich, dass unser Gesamtarbeitsvertrag bezüglich des Rechtes auf Anstellung über das 55. Altersjahr hinaus nicht geändert werden solle, d. h. es soll alles beim alten bleiben. Lediglich die Kündigungsfrist (Wunsch auf Ausdehnung) ist unseren Mitgliedern eine kleine Retouche wert. Die am Nachmittag durchgeführte GV der Aeropers-Krankenkasse ging ebenfalls glatt über die Bühne, wobei sämtliche Sachgeschäfte die Zustimmung der APKK-Versicherten fanden.

Im Juni fand die konstituierende Sitzung des neugewählten Vorstandes statt. Die Verteilung der Ressorts kann der letzten Seite dieser Ausgabe entnommen werden. Ausserdem hat die Salärkommission (!) bereits eine erste Sitzung durchgeführt, um anhand der erhältlichen Zahlen zum ersten Budget resp. ersten (oder gar zweiten oder dritten?) korrigierten Budget für das laufende Jahr einen **Status quo** zu ermitteln, der dann laufend weiterverfolgt werden soll.

Nachdem diese Nummer eine **Sparausgabe** werden soll (so dünn, dass man sich damit fast rasieren könnte) soll abschliessend nur noch in Stichworten erwähnt werden, dass unsere Aktionen betreffend Heizöl (Preishit) und Wein (Spitzenqualität) zwei Volltreffer geworden sind.

Mit freundlichen Grüssen

F. Woodtly, Sekretär



## Grüezi mitenand

Anlässlich der letzten Wahlen in den Vorstand unserer Vereinigung haben Sie mich mit Ihrer Stimme in dieses Gremium berufen. Herzlichen Dank dafür.

Wie sich der Vorstand bei seiner ersten Sitzung nach der GV selbst konstituiert hat, entnehmen Sie bitte der üblichen Aufstellung auf der letzten Seite unserer Rundschau. Bei der Zuteilung der Chargen (Chef und Stellvertreter der verschiedenen Ressorts) spielten folgende Faktoren eine wesentliche Rolle:

- frühere Tätigkeit in einem Ressort
- Interesse auf einem spezifischen Gebiet
- Wissen oder Tätigkeit ausserhalb unseres Cockpitberufes
- Freier Platz in der Organisation des Vorstandes durch das Ausscheiden eines Mitgliedes

Bei der jetzigen Zusammensetzung des Vorstandes musste der letzte der aufgeführten Punkte natürlich die entscheidende Rolle spielen, galt es einfach, zwei frei gewordene «Stellen» neu zu besetzen. Wer sich hin und wieder einen Einblick in die Tätigkeit seines Vorstandes verschafft — unter uns gesagt, leider viel zu wenige — weiss, dass die Herren, die ihr Amt seit längerer Zeit ausüben, zu eigentlichen Experten auf ihrem Gebiet geworden sind. Dies wird auch das Ziel der «Neuen» sein.

Und nun bereits zu meinem ersten Anliegen: Gerade weil wir im Vorstand auf ganz speziellen Gebieten tätig sind, fehlen uns manchmal die **Detaillkenntnisse** aus anderen Kommissionen. Fahren Sie also nicht gleich an die Decke der überaus hohen Räume des Flughofes, wenn Sie zwischen Loadoffice und FIO keine genügende Antwort auf Ihre Fragen unsererseits erhalten. Schon besser geht's bei einem Kaffee nach dem Flightplanning in der Kantine. Wählen Sie die optimale Lösung und schreiben Sie doch einfach auf einen Fresszettel, was Sie bedrückt oder was Sie wissen wollen. Auch Anregungen und Vorschläge sollten nicht im vertrauten Gespräch am Arbeitsplatz hängen bleiben, weder bei einem Glas Bier in irgend einer Hotelhalle noch beim Sit-in im Crew-House verstummen . . . Gelangen Sie einfach an die Herren, die einem Ressort vorstehen, **direkt** oder schicken Sie mir Ihre Zeilen ins Postfach. Ich werde besorgt sein, dass die Weiterleitung an die richtige Stelle so schnell als möglich geschieht. Pro memoria: Auch DC-9 Piloten sind manchmal unterwegs . . .

Dieses System garantiert Ihnen eine vollumfängliche und begründete Bearbeitung Ihrer Anliegen. Und umfangreiche Information für Sie beugt doch den ach so leidigen Gerüchten vor!

Gehören Sie noch zu den Mitgliedern, die mehr technische Literatur als der Durchschnittspilot verzehren, so zögern Sie nicht. Lassen Sie mich es wissen, denn Informationen über unseren Beruf kann man nicht genug weitergeben.

Halten wir es doch mit dem Motto einer grossen Tageszeitung, das da heisst:

Etwas gelesen, etwas wissen wollen:

Aeropers-Mitglieder kontaktieren **Box 370!!**

Mit freundlichen Grüssen

Administration/Information

Urs Baier

In Geroldswil, an erhöhter, sonniger Aussichtslage (ohne Autobahnimmissionen) vom Ersteller direkt zu verkaufen:

### **Terrassen-Einfamilienhaus**

mit Garage und evtl. Schwimmbad

6 Zimmer, modernste Küche, Bad/WC, Dusche/WC, sep. WC, Hauswirtschaftsraum, Hobbyraum, Weinkeller und div. Nebenräume.

Qualitativ hochwertiger, unterhaltsarmer Ausbau (Cheminée, Wand- und Bodenbeläge nach Wunsch).

Grosse, gepflegte Gartenanlage mit verschiedenen, getrennten Terrassen.

Bezugstermin: Sommer 1975

Richtpreis: ca. Fr. 750 000.—

Finanzierung: Fr. 600 000.—

Sollten Sie sich für dieses gediegene und exklusive Eigenheim ernsthaft interessieren, so besteht die Möglichkeit der Besichtigung eines bewohnten ähnlichen Hauses.

Auskunft erteilt Telefon (01) 88 37 67 Privat, 54 35 35 Büro



## Schulung und Berufsverband

Dieser Artikel soll nicht als Antwort auf die Ausführungen von Capt. G. Grünewald zum Thema Auswahl und Ausbildung von Fluglehrern verstanden werden, sondern als Ergänzung.

Gestatten Sie mir, dass ich wieder einmal Artikel 3 unserer Statuten zitiere, wo vom Zweck unseres Berufsverbandes die Rede ist. Hier heisst es so schön: Förderung, Wahrung und Vertretung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder, wie auch, falls erforderlich, deren Unterstützung. Was sind nun zuerst unsere gemeinsamen Interessen bezüglich Schulung? Schulung im Sinne von Ausbildung, Weiterbildung und Umschulung bedeutet für jeden von uns Abwechslung, Vorwärtkommen Bestätigung aber auch Leistungszwang und Risiko. Wir wollen also beim Erwerben neuer Kenntnisse und Fähigkeiten optimal instruiert werden, um darauf bei der Anwendung des Neuerworbenen unser Bestes geben zu können. Ebenso wollen wir aber auch für dieses Beste entsprechend qualifiziert werden. Wir sind also sehr daran interessiert, **wer** uns ausbildet und qualifiziert und somit stossen wir bereits auf das Thema Fluglehrerauswahl. Unser Bestreben, bei dieser Auswahl begrüsst und mitangehört zu werden, scheint mir **berechtigt**. Wollen wir doch mit dazu beitragen, dass nur die Besten Fluglehrer werden.

Im konkreten Fall wird also eine kleine Gruppe innerhalb des Aeropers-Vorstandes (Präsident, Vizepräsident und Ressortchef) darüber informiert, dass neue Instrukturen ausgebildet werden sollen. Nur wenn schwerwiegende Gründe vorliegen, meldet die Aeropers ihre Bedenken an. Dies hat in keiner Art Vetocharakter, unterstützt aber die Selektionsgruppe in ihren Bemühungen, die Eignung der Kandidaten bestmöglich abzuklären. Es ist festzuhalten, dass die Möglichkeiten für Einwände aeropersseitig **beschränkt** sind. Im Falle einer Neuernennung eines Fluglehrers ist uns der Kandidat praktisch unbekannt und wir haben uns auf das harte und meines Erachtens recht objektive Selektionsverfahren zu verlassen. Bedenken verbandsseitig werden meistens dann aktuell, wenn ein bestimmter Fluglehrer immer und immer wieder zu Kritik von Seiten unserer Mitglieder Anlass gibt.

Wenn diese Kritik mit **Tatsachen** unterstrichen werden kann, nimmt die Aeropers Kontakt mit OFSF auf, oder im Falle eines RCP mit dem entsprechenden Flottenchef. Im Normalfall sollte es aber gar nicht soweit kommen, da ernste Differenzen zwischen Schüler und Lehrer von den Vorgesetztenstellen intern bereinigt werden müssen und können. Sehr viel in diesem Zusammenhang ist von dem von Capt. Grünewald erwähnten **Vertrauen** in die Trainingsorganisation abhängig. Hier sehe ich eine wichtige Aufgabe unseres Verbandes, durch enge Kontakte mit den verantwortlichen Stellen am Aufbau und an der Festigung dieses Vertrauens mitzuhelfen; allerdings ohne in den Verdacht zu kommen, mit der Gegenseite unter einer Decke zu stecken. Konkrete, sachkundige Verbesserungsvorschläge, die Schulungs- oder Umschulungsprogramme oder gar das Ausbildungskonzept betreffen, können nicht auf taube Ohren stossen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang auch die individuellen Schulungsberichte, die jedem Einzelnen Gelegenheit geben, **aufbauende Kritik** zu üben. Dieses Mittel wird meines Erachtens viel zu wenig benützt. Jegliches Intervenieren des Verbandes hat verantwortungsbewusst und mit grosser Weitsicht zu geschehen, ist doch davon indirekt das Klima im ganzen Schulungsbereich abhängig. Darum und zum Teil auch wegen der Vertraulichkeit einzelner Informationen werden Schulungsprobleme im allgemeinen im engsten Rahmen des Vorstandes behandelt. Wünschenswert wäre, einzelne Vorstandsmitglieder mit gleichzeitiger Instrukturentätigkeit zu finden und für solche Aufgaben herbeizuziehen, doch ist dies aus Gründen der Arbeitsüberlastung für die Betroffenen sehr schwer zu bewerkstelligen.

Doch nun noch einmal zurück zum Artikel 3 unserer Statuten. Ich habe mich noch nicht geäussert zum Stichwort Unterstützung der Mitglieder falls erforderlich. Unterstützung braucht jemand, der in Schwierigkeiten geraten ist. Wieder bezogen auf unseren Beruf und die Tätigkeit im Cockpit heisst dies, die erbrachten Leistungen waren ungenügend, die

berufliche Laufbahn ist in irgend einer Form in Frage gestellt. Hier stellt sich dem Verband die **heikelste** und zugleich auch **verantwortungsvollste** Aufgabe. In erster Linie haben wir die Interessen jedes einzelnen unserer Mitglieder zu wahren; dies aber immer in Übereinkunft mit dem **Gesamtinteresse**. Was unseren Beruf als Pilot anbelangt, hat sich die Aeropers seit jeher leistungsmässig zum sogenannten Swissair-Standard bekannt, der, einfach definiert, dem Leistungsquerschnitt des Gros unseres Pilotencorps entspricht. Einerseits anerkennen wir also ein gewisses Leistungsprinzip, auf der andern Seite versuchen wir, Mitgliedern, deren Leistungen nicht genügen, zu helfen. Ist dies nicht ein gewisser Widerspruch? Ich glaube nicht, denn unsere Aufgabe ist es, darüber zu wachen, dass für jeden Einzelnen das Möglichste, solange verantwortbar, getan wird und man seiner Person und Situation gerecht wird. Dies verhindert nicht, dass zuweilen recht harte Einzelmassnahmen **akzeptiert werden müssen**. Tatsachen gegenüber kann sich auch die Aeropers nicht blind stellen doch hilft sie zuweilen, Massnahmen abzuschwächen und Probleme in einem andern Lichte zu sehen. Als Randerscheinung, aber sicher auch positiv zu werten, ist die Möglichkeit, sich einem «Sachverständigen» ohne Vorgesetztenfunktion, quasi einer neutralen Stelle, mitteilen zu können.

Qualifikationsprobleme wird es immer geben, solange qualifiziert wird. Es wird auch weiterhin bessere und nicht so gute Piloten geben, diese Einstufung betreibt ein jeder tagtäglich an seinem Arbeitsplatz. Was wir jedoch anstreben sollten, ist die Ungenügenden und Unberufenen von unserer Tätigkeit fernzuhalten, um späteren Karriere- und damit verbundenen Sozialproblemen aus dem Wege zu gehen. Darum unterstützt die Aeropers eine strenge Pilotenselektion an der Basis, dort wo «Failures» noch zu bewältigende Probleme schaffen.

H. R. Amsler

## Crew Globetrotter

### OSLO

The best in town — Oslo «Theatercafeen». Gerade bei Bushaltestelle 31 und gegenüber Nationaltheater. Sehr gutes Essen mit Standardpreisen. Viel Tradition à la Wienercafé.

15. Mai 1975 Ch. Kühner

We discovered an agent who rents a sailboat (max. 6 souls).

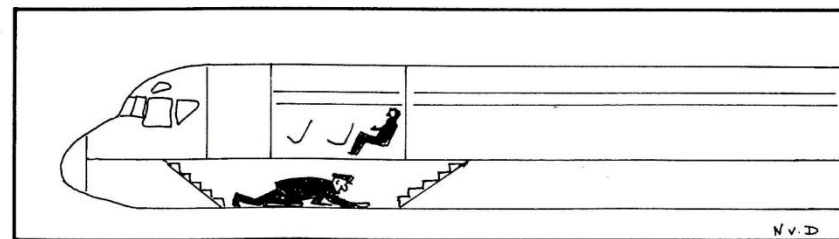
Rate: 100 sfr. per day. Address: «center car», Drammensveine 126 B, Oslo 2, phone 55 68 27. Owner is Mr. Sverre Flender. He picks you up at the hotel and brings you back without any charge!

**Petit Bistro**, excellent; moderately expensive, phone call for reservation necessary. Address: Majorstuveten 34, phone 69 57 40.

R. Tschiemer

## Man sollte ...

- auch als fliegendes Personal den Anschlagkasten im Crew Control hie und da beachten, um feststellen zu können, dass die Bekanntgabe über SR-interne Telefon-Direktwahl seit längerer Zeit dort angeschlagen ist. Na.
- im Hinblick auf die Tatsache, dass sich a) im DC-9 die Toiletten ganz hinten befinden und b) den F/C-Passagieren der Anblick eines Piloten nicht zugemutet werden kann, folgende Lösung vorschlagen:



In unserem Angebot finden Sie bestimmt auch die Ihnen zusagende Eigentumswohnung zu interessanten Konditionen!

### Ebmatingen

Überbauung «Leeacher»  
2-Zimmer-Wohnungen  
3-Zimmer-Wohnungen  
5-Zimmer-Wohnungen  
Attikawohnungen

Terrassenhäuser «Halden»  
7 Zimmer (Attika)

### Horgen

Terrassenhäuser «Kalkofen»  
4½ Zimmer  
6½ Zimmer

Überbauung «Heubach»  
2½-Zimmer-Wohnungen  
3½-Zimmer-Wohnungen  
4½-Zimmer-Wohnungen  
5½-Zimmer-Wohnungen  
Attikawohnungen

Verlangen Sie Dokumentation, Besichtigung und persönliche Beratung.



### Niederhasli

Überbauung «Huebwiesen»  
2½-Zimmer-Wohnungen  
3½-Zimmer-Wohnungen  
4½-Zimmer-Wohnungen  
5½-Zimmer-Wohnungen  
Attikawohnungen

### Feldmeilen

Überbauung «Feldgüetliweg»  
5-Zimmer-Wohnungen  
Attikawohnungen

### Zug

Überbauung «Gimmenen»  
3½-Zimmer-Wohnungen  
4½-Zimmer-Wohnungen  
5½-Zimmer-Wohnungen  
Attikawohnungen

Abt. Verkauf  
Hofackerstrasse 32  
8029 Zürich  
Telefon 01/53 55 00

## Sprit und Level

Vor dem Ersten Weltkrieg gab es in Deutschland einen Fliegerkalauer des Prinzen Heinrich von Preussen, der hiess: «Ohne Wasser, Öl, Benzin, fliegt die Kiste nirgends hin.» Obwohl man damals noch glaubte, der Kompass verfallt in den Wolken ins «Kompasskreisen» und Winterflug ohne vorherigen Alkoholgenuss sei gesundheitsschädlich, habe ich beim Durchlesen des Bulletins Nr. 9 an diese Reminiszenzen aus einem alten Buch von Hellmuth Hirth denken müssen. Während unsere Pioniere gewisse lebenswichtige Zusammenhänge ganz genau wissen mussten, um überleben zu können, ist heute dank grosser Reserven die Folge einer Handlung nur noch bedingt überblickbar. Aus dem von Prinz Heinrich treffend formulierten «Fliegergefühl» heraus, dass ein voller Tank gut und ein leerer schlecht ist, habe ich die folgenden Überlegungen angestellt, ob tatsächlich diese Regel im Falle der Spritreserven über zu erwartende längere Finanzreserven ungültig wird. Der geneigte Leser möge sich bitte seine eigenen Gedanken über folgende Zeilen machen.

Die Entdeckung, dass Flugzeuge im Gegensatz zu Fahrzeugen den Bewegungszustand ohne laufende Energiezufuhr nicht aufrecht erhalten können, schliesst ein, dass für eine bestimmte Transportleistung weit höhere Energieverbräuche auftreten müssen. Ein Auto beispielsweise hat einen von der Zuladung praktisch unabhängigen Rollwiderstand und transportiert, abgesehen von Beschleunigungen und Verzögerungen, eine oder 5 Personen bei gleichem Verbrauch.

Bei Flugzeugen sind die Verhältnisse so, dass ein Teil der Energie zur Überwindung des sogenannten «schädlichen» Widerstandes (Reibungs- und Profilwiderstand) verbraucht wird. Dieser schädliche Widerstand ist von der Zuladung unabhängig und würde dem Rollwiderstand des Autos entsprechen. Ein weiterer Teil, der sogenannte «nützliche» oder induzierte Widerstand, entsteht durch den zum Flug notwendigen Auftrieb und variiert entsprechend dem Quadrat des Auftriebsbeiwertes, nützlich deshalb genannt, weil als Gegenleistung Auftrieb entsteht. Dieser induzierte Widerstand wird durch die Zuladung beeinflusst, und ein Analogon fehlt für das Auto vollständig, da es zum «Auf-der-Strassebleiben» keinerlei Energie benötigt. Um den (für mich besonders interessanten) Fall der DC-9 aufzuhellen, habe ich für eine mittlere Reisesituation (40t/FL 280) folgende Werte ermittelt:

$$c_a = GF / (\delta / 2 V^2) = 0,363 \text{ (Auftriebsbeiwert)}$$

$$c_{wi} = c_a^2 / (\pi b^2 / F) = 0,0048 \text{ (induz. Widerstandsbeiwert)}$$

Über den spezifischen Verbrauch (ca. 0,8 kg/kph) lässt sich der Gesamtwiderstand wie folgt ermitteln:

$$W_{ges} = \text{Schub} = 2280 \text{ kg/h} / (0,8 \text{ kg/kph}) = 2850 \text{ kp}$$

Bei 40 t Gewicht ergibt dies

$$\text{Gleitzahl } E = G/W = 14 = c_a / c_w, \text{ daraus } c_w = 0,0259$$

Aus dem Vergleich «Induz. Widerstandsbeiwert zu totalem Widerstandsbeiwert» ( $c_{wi} / c_w$ ) ergibt sich der **gewichtsbeeinflussbare induzierte Widerstand als 18,5% des Gesamtwiderstands.**

Wenn wir daher annehmen, dass rund 1/5 der verbrauchten Energie durch das Gewicht beeinflusst wird, ist es auch möglich, quantitative Werte anzugeben.

Ein Flug von einer Stunde Dauer ergibt, bei einem Fluggewicht von 45 t beim Start, rund 3200 kg Spritverbrauch. Variieren wir die Zuladung um 1 t nach unten, müsste sich, unter Annahme konstanter Wirkungsgrade, in erster Näherung eine Ersparnis ergeben von

$$c_{wi}\text{-Änderg. } (44/45)^2 = 0,956$$

Beeinflusst:	1/5 Verbrauch	= 3200 : 5 = 640 kg
Ersparnis	640 x 0,956	612 kg
		28 kg

(Dies basiert auf Annahme konstanter Geschwindigkeit, bzw. variablem Auftriebsbeiwert und dazu quadratisch änderndem induzierten Widerstandsbeiwert).

Vergleichsweise ergibt das AFM für diesen Fall Korrekturen zwischen 40 und 60 kg. Der Mehrwert dürfte auf Verluste bei der Beschleunigung, längeren Steigflug und Rundung zurückzuführen sein sowie auf die (für elliptische Auftriebsverteilung) idealisierte Ableitung des  $c_{wi}$ , welche in der Praxis nicht ganz zutrifft. Man kann also **pro Flugstunde und Tonne Mindergewicht rund 45 kg Sprit sparen**, d. h. bei jetzigen Preisen rund Fr. 15.—.

(Bei einer Tagesleistung von 6h/Flz. und 25 DC-9 ergibt sich im Jahr somit bei 54 750 Std. Fr. 821 250.—)

Dies ist die eine Seite der Geschichte. Die andere, besonders für uns interessante, ist

#### das Reserveproblem

In unserer bisherigen Praxis hatte jeder Flug folgende Reserven:

Gespartes Taxifuel	}	passiv
Routereserve		
Gesparter Trip (unkorr. Gewicht/Wind usw.)		

sowie bei Bedarf: Reduktion auf Longrange	}	aktiv
Planungen (PDA, ins. CPL, Open x usw.)		

dazu meist:	Rundungen (GZ!)	}	geleg.
	FOB/ET		
und oft	Add. fuel.		

Setzt man Erfahrungswerte ein, ergeben sich:

Taxi 50-100, 400 RRS, 100-300 weniger Trip,	= 550- 700 kg pass.
LR-Red. 200-800, Planung 400-900	= 600-1700 kg akt.
Rundungen 100-300, FOB/ET 200-400, Add. 0-1000	= 300-1700 kg geleg.
Zusammen: <b>bisher mitgeführt über Minimum</b>	= <b>1450-4100 kg</b>

Dies bedeutet, dass die Flugzeuge bisher in der Lage waren, ohne Vorausplanung auf unvorhergesehene Ereignisse mit 45 Minuten bis 2 Std. Flugverlängerung zu reagieren. (Der Kostenbewusste sagt sich: Dies sind zwischen Fr. 1 190 812.— und Fr. 3 367 125.— verschleudert!)

Und wie steht es jetzt? Erfahrungswerte aus letzter Zeit:

Taxi 0-/-100, 0-400 RRS	= - 100-+ 400 kg passive
LR-Red-0, Planung (ECO=PDA) 0-500	= 0-+ 500 kg aktive
Rundung 0, FOB/ET 0-200, Add. 0	= 0-+ 200 kg geleg.
Zusammen <b>jetzt verfügbare Reserven</b>	= - 100- <b>1000 kg</b>

Dies bedeutet, dass jetzt vom Fall desjenigen, der bereits bei 5 Minuten Taxiverspätung «im Schneider» ist, bis zum besten Fall etwa 30 Minuten Flugverlängerung möglich sind. **Setzen wir Final Reserve und Diversion Fuel als Limite, können wir jetzt noch 12 bis 40 Minuten, statt 60 bis 130 Minuten warten**, wenn Meteorologen logen

- Sportflieger bauchlanden
- Luftlotsen bremsen
- Verkehr staut
- das Annunciatorpanel brennt usw. usw.

Wir haben also, **für eine Reduktion der Kosten um 0,4 bis 1,2%** (soviel kostete unsere bisherige «Reserve du Patron») **eine Verkürzung der Flugdauer bei Zwischenfällen auf 1/5 bis 1/3 eingehandelt.** Zudem ist anzunehmen, dass die Konkurrenz die Politik des leeren Tanks ebenfalls entdeckt hat. Wenn ich an Prinz Heinrich denke und mir vorstelle, dass beispielsweise (wie gehabt) Ende August alle drei Flughäfen in Paris mit CAVOK-Forecast abends innerhalb einer Stunde zumachen mit Nebel, wird die diesbezügliche Erzählung von der Final Reserve in BSL und des Geschreis im Melun-Holding bald als Horror-Drehbuch verkäuflich. Während wir den Engine-failure bei  $V_1$  geistig antizipieren, obwohl der limitierende Fall die Max. TOW und genau  $V_1$  auf Grund der zuverlässigen Triebwerke nicht auftreten wird, scheint mir plötzlich das Gespenst der Treibstoffpanne wieder lebendig zu werden. Denn entgegen der landläufigen Ansicht: «Wenn Grund vorhanden-dann add. fuel» wissen wir genau, dass von 10 Zwischenfällen (siehe oben) höch-

stens einer dem vorausgesagten GRADU oder TREND zu folgen geruht, und dass **die beste Versicherung gegen Zwischenfälle in einer möglichst grossen latenten Flugdauerreserve besteht**, welche rein statistisch die Flüge abdeckt. Zudem gilt auch das Regenschirmtheorem, nach welchem Spaziergänge ohne Schirm den Regen anziehen sollen, bzw. Flugzeuge ohne Sprit obige Zwischenfälle. Beweisen lässt sich das zwar nicht, aber die Befürchtung besteht.

Zum Schluss sei noch am Beispiel des um 100 kg reduzierten Taxifuels die Fragwürdigkeit der «Fliegendreck-Methode» (=Viele Fliegendrecke zusammen ergeben auch einen Hundekot!) betrachtet: Diese Reduktion ergibt tatsächlich nach meiner Rechnung eine Ersparnis von rund Fr. 80 000.— pro Jahr! Die gleiche Summe kann gespart werden, wenn ab sofort die Höhentoleranz ausgenützt wird, d. h. immer 100 ft über der Sollhöhe geflogen wird!

Arnold Wagner, Capt. DC-9

## Orient-Teppiche

Import feinsten handgeknüpfter Woll- und Seidenteppiche aus Iran und Pakistan

**Lager und Ausstellung:** 8153 Rümlang, Riedackerstrasse 7  
(i/H H. Stähli, Normschränke, Nähe Maxi Markt), Telefon 01/817 88 20

**Orientteppich Import** A. & E. von Euw, 5454 Bellikon, Tel. 056/96 20 39  
Besuch nur gegen Voranmeldung

## Hilfsaktion Pestalozzidorf

Rund 270 Swissair-Mitarbeiter lassen sich monatlich Beiträge von 2 bis 50 Franken direkt vom Lohn abziehen und unterstützen auf diese Weise das Pestalozzidorf in Trogen, das der lebendige Beweis ist für die Möglichkeit verschiedener Völker und Rassen, friedlich zusammenzuleben. Als Angestellte eines Dienstleistungsbetriebes, der vom internationalen Tourismus lebt, sollten wir eigentlich ein spezielles Verständnis für die Probleme fremder Menschen haben und uns dafür einsetzen, dass im Pestalozzidorf möglichst viele Waisen aus allen Ecken der Erde eine sorglose Jugend verleben dürfen und eine solide Ausbildung erhalten, damit sie als Erwachsene in ihren Heimatländern das Gelernte nutzbringend anwenden können. Die 270 Frauen und Männer, die diese Notwendigkeit eingesehen haben, machen knapp 2% der gesamten Swissair-Belegschaft aus. Möchten Sie nicht auch zum kleinen Kreis der Pestalozzidorf-Paten gehören? Das Ausfüllen und Einsenden des untenstehenden Talons genügt dazu. Alle Paten werden übrigens für Ende September dieses Jahres zu einem Besuch des Pestalozzidorfes eingeladen, damit sie dort an Ort und Stelle sehen können, was mit ihrem Geld geschieht. Kommen Sie auch mit?

Ende April hielt das Swissair-Stiftungskomitee der Hilfsaktion für das Pestalozzidorf seine Jahressitzung ab. Die Rechnung zeigt, dass im Jahre 1974 beinahe 24'000 Franken nach Trogen geschickt werden konnten, zusätzlich wurde auf Weihnachten eine Kleidersammlung organisiert, die sehr erfolgreich war. Leider bröckelt die Zahl der Spender aus den verschiedensten Gründen, zum Beispiel wegen Austritten und Pensionierungen, immer etwas ab, so dass dringend dauernd neue Paten geworben werden müssen, damit die Unterstützung dieses wichtigen Werkes im gleichen Rahmen weitergeführt oder gar ausgebaut werden kann.

Seit der Gründung der Hilfsaktion im Jahre 1956 leitete Herr L. Bollhalder FRZ das Stiftungskomitee souverän und setzte sich unermüdlich für das Pestalozzidorf ein. Nach über 19-jähriger Tätigkeit äusserte er nun den verständlichen Wunsch, sein Amt in jüngere Hände zu legen. So ging denn der Vorsitz während der Jahressitzung in einer «fliegenden Übergabe» an den Piloten Hano Hürzeler über. Herr Bollhalder wird aber weiterhin seine grosse Erfahrung dem Stiftungskomitee zur Verfügung stellen.

Um zum Schluss wieder einmal ein grosses Wort Erich Kästners zu zitieren: Es gibt nichts Gutes, ausser man tut es! Also tun Sie es bitte auch. Füllen Sie den untenstehenden Talon mit einem möglichst grossen Betrag aus (es ist zum Beispiel auch nicht verboten, dass bisherige Spender ihren Beitrag erhöhen) und senden Sie ihn baldmöglichst an FRZL.

Vielen Dank im Namen des Stiftungskomitees und vor allem im Namen der Kinder im Pestalozzidorf Trogen!

Ihr Hano Hürzeler

Stiftungskomitee:

Frau T. Boehme PBS, L. Bollhalder FRZ, Fr. H. Brack, K. Endress PBF, Fr. J. Folini FRZ, K. Gurtner TMBTK, H. Hürzeler, Pilot, M. Kaegi TSPA, A. Lüthy VTB, K. Meister ZZM, Fr. E. Murset OBCL, M. Schuler PZS.

---

An FRZL

Gegen Abzug von meinem Salär zeichne ich monatlich Fr. .... für die Hilfsaktion Pestalozzidorf des Personals der Swissair.

Name	Datum
Dienststelle	Angestellten-Nr.

**Zu verkaufen bei Eschlikon TG** an ruhiger und sonniger Aussichtslage neues, schönes

### **Doppel-Einfamilienhaus**

mit je 5½ Zimmern und Garage.

Schöner Umschwung, solider Massivbau, moderne und zweckmässige Einteilung. Diese Objekte stehen kurz vor der Fertigstellung. Tapeten, Bodenbeläge usw. können noch ausgewählt werden.

Preis pro Haus Fr. 280 000.—, Anzahlung Fr. 60 000.—.

**Schweizer Treuhand Winterthur, Telefon 052/27 57 34**

## **Der Hut gehört . . . auf die Glatze!**

Die Glatze ist ein Vorrecht der Männer, die von Vater auf Sohn vererbt wird. Woher kommt das? Bei Frauen ist dieser Haarausfall auf dem Kopf im Bereich des von den Männern getragenen Filzhutes völlig unbekannt, weil sie von Jugend auf weit mehr als der Mann gewohnt ist barhaupt zu gehen und auch wenn sie einen Hut trägt, diesen ganz locker auf ihrer Haarfrisur trägt. Sicher wird durch Barhauptgehen, wie es viele junge Männer zu ihrem Vorteil sich angewöhnt haben, die Ausbildung einer Glatze hintangehalten. Das Haar bedarf wie alles Lebendige der erfrischenden Luftbewegung, des Lichtes und des Sauerstoffs. In dem die Ausdünstung hemmenden und das belebende Licht fernhaltenden Abschluss des Hutes erstickt das Haupthaar förmlich in den eigenen giftigen Ausatmungsgasen der Schädelhaut. Die wasserdampfhaltigen Ausdünstungen der Kopfhaut schlagen sich so unter dem schädlichen, keinerlei Lüftung zulassenden Hut in Form von Schweiß an den Haaren nieder. Dies ist für das Leben des Haares besonders schädlich. Dadurch wird die Kopfhaut erweicht und in der unter der Filzkuppel herrschenden Bruttemperatur gedeihen die haarschädigenden Schmarotzer allerbestens, zumal die überfette Kopfhaut ihnen einen äusserst günstigen Boden zur Entwicklung darbietet. So spielt sich mit ihrer Hilfe durch das Tragen eines dicht das Haupthaar abschliessenden Hutes eine schleichende Entzündung in der Lederhaut des Schädels ab und schliesslich veröden die Haarbälge, die Keimstätten der Haargebilde; die Haare können nicht mehr gebildet werden und die Kopfhaut schrumpft zu einer papierdünnen glänzenden Schicht zusammen. In diesem Zustand ist der Kopfboden unfähig neue Haarpapillen zu bilden und damit neue Haare an Stelle der verloren gegangenen zu erzeugen.

Lebten wir naturgemäss, so kennten auch wir Männer keine Glatzen. **Zu dieser naturgemässen Lebensweise gehört es auch barhaupt auszugehen und wenn schon ein Hut aus Scheu vor den Mitmenschen mitgenommen werden muss, diesen in der Hand und nicht auf dem Kopfe zu tragen.** Das Haupthaar leistet von Natur aus dem Schutzbedürfnis des Kopfes ausreichend Genüge. Durch seinen Fettgehalt leitet er Regen und Feuchtigkeit ab. Der dunkle Haarfarbstoff bindet die roten und blauvioletten Strahlen, die mit Hitzschlag und Sonnenstich drohen. Als schlechter Wärmeleiter bewahrt es das Gehirn vor allzu jähem Temperaturschwankungen. Ausserdem bildet es ein widerstandsfähiges Polster gegen verletzende Einwirkungen aller Art. Wir sehen also, wir Männer bedürfen auch bei schlechtem Wetter keinerlei Hutes zum Schutze unseres Kopfes. Es ist schon von Natur alles vorhanden, wessen wir bedürfen. Gehen wir barhaupt, so übt die strahlende, belebende Energie des Sonnenlichtes eine elektrische Erregung auf die Wurzelzellen der

Haare aus. So wird beim Barhauptgehen ein beständiger Wachstumsreiz auf die Kopfhaut ausgeübt, der das Haar vor dem vorzeitigen Ausfallen schützt. So muss unsere männliche Jugend unter allen Umständen an Barhäuptigkeit auch im Freien gewöhnt werden und soll erst recht im Zimmer keine Kopfbedeckung tragen.

(Aus «Volksheilkunde» von Dr. med. U. Wirz, Verlagsgenossenschaft volkstümlich-wissenschaftlicher Werke in Zürich)



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

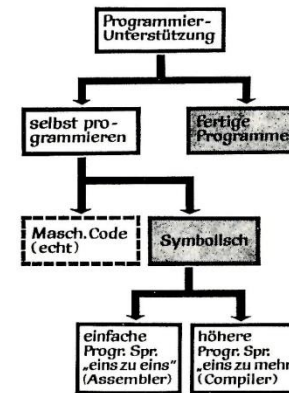
Beratung, Verkauf und Service  
**SUNTHERM AG**  
8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie gültigen Spezialpreis

## EDV

(Schluss)

### Programmierunterstützung



Anhand der Übersicht sollen noch einige Gedanken über die Programmierunterstützung ausgesprochen werden:

Ein Programm kann entweder selbst gefertigt werden oder das Programm bzw. Teile eines Programmes können schon als fertiges Programm («Standard-Programm») vorliegen. Wie schon erwähnt, werden die selbst anzufertigenden Programme nicht mehr in echter Maschinensprache, sondern in symbolischer Programmiersprache aufgestellt. Für die Benutzer von Datenverarbeitungssystemen bedeuten die schon fertigen Programme und das Programmieren in leicht verständlicher symbolischer Sprache eine wesentliche Programmierunterstützung.

Die **symbolischen** Programmiersprachen lassen sich in einfache und höhere Sprache aufteilen. Bei **einfachen** Programmiersprachen wird grundsätzlich **jede** «symbolische» Instruktion in **eine** «echte» Instruktion umgewandelt. Man nennt diese Programmiersprachen «Eins:Eins»-Sprachen. Ein typisches Beispiel hierfür ist der «Autocoder». Der Fachausdruck für das Übersetzungsprogramm ist der «Assembler».

Bei **höheren** Programmiersprachen wird **eine** «symbolische» Instruktion in **mehrere** echte Instruktionen aufgelöst. Diese Programmiersprachen werden auch als «Eins:Mehr»-Sprachen bezeichnet, wie sie in den Programmiersprachen RPG (**R**eport **P**rogram **G**enerator), FORTAN und COBOL verkörpert sind. Die hierfür vorhandenen Übersetzungsprogramme heissen «Compiler» bzw. «Generator».

So können z. B. alle Operationen, die zur Errechnung des Gesamtbeitrages für eine Stromrechnung erforderlich sind, in einer einzigen Instruktion vereinigt werden:

$$\text{REBETR} = (\text{NEU-ALT}) * \text{PR} + \text{GRUNDPR}$$

Dies ist die Formel, die jede Hausfrau verwendet, um die Richtigkeit der Stromrechnung zu prüfen. Diese symbolische Instruktion wird mit Hilfe eines Compiler-Programms in die entsprechende Anzahl von Ein-



zelkonstruktionen in Maschinensprache umgewandelt. Da eine solche symbolische Instruktion eine Vielzahl von Einzelinstruktionen auslöst, spricht man auch von «Makro-Instruktionen».

Mit dem RPG ist es möglich, durch einfache Angaben über Ein- und Ausgabe und die Rechenparameter ein Programm in Maschinensprache zu gewinnen. Diese Arbeit übernimmt ein Generator-Programm.

Die symbolische Programmierung bringt neben der allgemein verständlichen Problemsprache noch den Vorteil, dass Programmierverwaltungsarbeiten, wie Ausrechnen der Speicheradressen, Führen eines exakten Speicherplanes automatisch durch das Übersetzungsprogramm vorgenommen werden. Auf diese Weise werden Fehlermöglichkeiten erheblich ausgeschaltet und die Programmierzeiten wesentlich verkürzt.

**Standard-Programme** sind fertige Programme für häufig wiederkehrende Arbeiten, die allen Benutzern von elektronischen IBM-Datenverarbeitungssystemen zur Verfügung stehen. Die IBM-Programm-Bibliothek enthält Tausende von Hilfsprogrammen, die als fertige Unterprogramme in das Hauptprogramm eingebaut werden können. Typische Standard-Programme sind z. B. die Übersetzungs-Programme für höhere Programmiersprachen. Durch das Standardprogramm «Bandsortieren» können ohne jeglichen Programmieraufwand Sortier- und Mischvorgänge innerhalb der Magnetbänder vorgenommen werden. Besonders reichhaltig sind die Standard-Programme auf technisch-wissenschaftlichem Gebiet. Durch eine sich immer weiter entwickelnde Programmierunterstützung wird die eigentliche Handhabung des Programmierens ständig verringert.

Eine bahnbrechende Neuerung in dieser Richtung bilden die **Betriebs-Systeme**, ein umfassender Programm-Komplex, der durch folgende Merkmale charakterisiert werden kann:

«Die Betriebs-Systeme

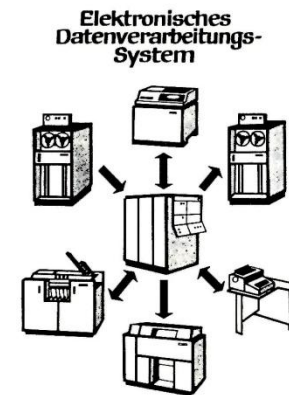
- rüsten den Computer automatisch von einer Arbeit auf die andere um
- geben Anweisungen an den Bediener
- optimieren die Reihenfolge der Arbeiten und die Kapazität des Computers
- wählen Arbeitsfolgen der Dringlichkeit nach aus
- führen mehrere voneinander unabhängige Arbeiten durch
- protokollieren ständig den Programmablauf
- usw.»

Das Betriebs-System erlaubt den optimalen Fluss der Gesamtheit der auf einem Datenverarbeitungs-System laufenden Arbeiten, ohne dass

der Programmierer mit der Vielfalt der dazu notwendigen Überlegungen belastet wird.

Wenn auch die Programmierung vom «handgestrickten Programm» sich immer weiter auf das «automatische» Programm verlagert, so bleibt es dem schöpferischen Geist des Menschen letzten Endes doch vorbehalten, alles was sich im Computer abspielt «vorausdenken», da nach Professor Ganzhorn «der Automat bis heute sinnlos dumm, dafür aber für menschliche Begriffe sinnlos fleissig ist».

### Geschlossenes Datenverarbeitungssystem



Nach den vielen abstrakten Darstellungen im Zuge dieser Abhandlung soll noch ein geschlossenes Datenverarbeitungssystem so gezeigt werden, wie es in einer modernen Datenverarbeitungszentrale (Rechenzentrum) stehen könnte.

Es ist ein System mit Karteneingabe-/Ausgabeeinheit und Drucker. Als externe Speicher sind Magnetbandeinheiten (Eingabe und Ausgabe) und der Magnetplattenspeicher zu erkennen.

Über das Steuerpult werden die Programme gestartet und notwendige Eingriffe vorgenommen. Über den Konsoldrucker mit Tastatur können Informationen in den Zentralspeicher eingegeben und Auskünfte aus den externen Speichern eingeholt werden.

Zu verkaufen erschlossene

### Baugrundstücke

an sonniger, ruhiger Südlage im Zürcher Unterland, Einfamilienhauszone, ohne Architekturverpflichtung usw. ab Fr. 75.— per m<sup>2</sup>  
Der Bauplatz kann nach Ihrem Wunsch zugeteilt werden.

Auskunft erteilt: F. Alba, Telefon 01/96 30 70

## Anwendungsbereiche

### Lösung aller Probleme



Es ist nicht Aufgabe dieser Abhandlung, eine Untersuchung über die Anwendungsbereiche der elektronischen Datenverarbeitungssysteme anzustellen. Wenn man eine grobe Einteilung vornimmt, so kann man unterscheiden in:

kommerzielle Anwendungen und technisch-wissenschaftliche Anwendungen.



Von dem System aus gesehen liegt in der Art der Verarbeitung ein wesentlicher Unterschied. Alle **kommerziellen** Probleme haben die Eigenart, dass eine **grosse Anzahl gleichartig zu behandelnder Vorgänge** zu verarbeiten ist. Dabei stehen Riesenmassen von Eingabedaten (Buchungsbelege, Akkordkarten, Materialscheine etc.) als auch von Ausgabedaten (Listen, Rechnungen, Lohnzettel etc.) einer verhältnismässig **einfachen rechnerischen Verarbeitung** gegenüber.

Bei **technisch-wissenschaftlichen** Problemen handelt es sich oft um **Einzelfälle** mit **kleinen Eingabe-/Ausgabemengen**, wobei die **rechnerische Verarbeitung grossen Umfang** annehmen kann. Die grosse Rechengeschwindigkeit erlaubt es, ohne bedeutenden Zeitaufwand mit abgewandelten und verschiedenartig kombinierten Merkmalen (Parametern) beliebig oft Berechnungen wiederholen zu lassen und sich für eine optimale Lösung zu entscheiden.

Hierzu sei noch ein Beispiel angeführt: Differentialgleichungen, wie sie bei der Konstruktion einer Flugzeugtragfläche gelöst werden müssen, erfordern rund 8 Millionen Einzelrechnungen. Ein eingearbeiteter Mann mit einer Tischrechenmaschine müsste ca. **7 Jahre** ununterbrochen rechnen. Ein Computer löst die Aufgabe in **5 Minuten**.

Hierzu sei noch ein Beispiel angeführt:

Differentialgleichungen, wie sie bei der Konstruktion einer Flugzeugtragfläche gelöst werden müssen, erfordern rund 8 Millionen Einzelrechnungen. Ein eingearbeiteter Mann mit einer Tischrechenmaschine müsste ca. **7 Jahre** ununterbrochen rechnen. Ein Computer löst die Aufgabe in **5 Minuten**.

Die elektronischen Datenverarbeitungssysteme sind nicht nur schnelle und sichere Maschinen zur Verarbeitung von Massenproblemen, wie sie im kaufmännischen Bereich auftreten, sondern sie stellen auch für den Techniker und Wissenschaftler, aber insbesondere für die moderne Unternehmensführung ein Instrument dar für die Erstellung optimaler Lösungen, welche die Grundlage für wichtige Entscheidungen bilden.

IBM, Schule für Datenverarbeitung, Blättel

(Schluss)

## De schönscht Bruef

Flüüge tüe'mer alli mit vill Freud,  
oder hät's villicht scho eine greut,  
dass er worde isch Verchehrspilot,  
wo am Himmel umereise tuet?  
Es isch di schönschi Arbet wo'd chasch ha,  
vergiss das nie und dänk au öppe dra!

Wänn'd für e paar Tag im Näbel und im Gschtank  
am Bode umechräsmisch, wirsch fascht chrank,  
es chunnt der komisch vor, du weisch nöd wie —  
Geduld! Scho bald dörsch wider am Chnüppel zieh!  
Und churz druuf schteil zum Dunscht uus z'schüsse,  
das mues es Flüügerherz doch eifach gnüsse!

Wänn'd eusi schöne Berge i de Sune gsesch,  
freusch di richtig dass du flüüge dörsch!  
Und bisch det unde mängisch truurig,  
da obe frögsch di sicher schuurig,  
ob du nöd chönntisch zfride si mit dim Läbe?  
Chasch doch i d'Luft schtatt immer am Bode z'chläbe!

Vill fremdi Länder chasch du go'ge bsueche  
ohni Sorge wäg'em Billet und em Bueche.  
Und a Mängem wo di det villicht dänn schtört  
gsesch dass euses Ländli zu de schönschte ghört!  
Scho nach eme Ziitli fühlst di chli elei,  
drum chunnsch au voller Freud bald wider hei!

All sächs Monet muesch di richtig zämerisse  
für de Check z'beschtah ganz ohni z'bschiisse!  
Es lohnt sich z'schwitze i dem Chäller unde  
für drüü härti aber churzi Schtunde!  
Nachher chunnsch der vor wie 'nen andere Mänsch,  
befreit vom Druck und glücklich heizue rännsch!

Es halbs Jahr dörsch jetzt wider flüüge  
nach Weschte, Oschte, Nord und Süde  
Eigentlich sött me gschpüre e grossi Freud i de Bruscht,  
dass mir alli au i dem Monet Auguscht  
chönd dä wunderschöni Bruef uusüebe,  
wo mer gwünscht händ eus als chlini Buebe!

Ernst Frei, Copi DC-8

## APKK Aeropers-Krankenkasse

Schliessen Sie Ihre **Spital-Zusatzversicherung** für Sie **und** Ihre Familienangehörigen zum Schutze vor den finanziellen Folgen schwerer

### Krankheits- und Unfallrisiken

bei der AEROPERS-KRANKENKASSE ab.

Rund 550 Aeropers-Mitglieder mit 1100 Angehörigen sind Mitglied der APKK. Alle Leistungen der APKK werden zusätzlich (subsidiär) zu den Versicherungsleistungen einer Basiskrankenkasse ausgerichtet. Der Beitritt zu irgend einer Basiskrankenkasse ist für APKK-Mitglieder obligatorisch. Als Basiskrankenkasse empfehlen wir Ihnen die SKKH (Schweiz. Krankenkasse Helvetia) Mittelstand, Kollektivvertrag Swissair.

Mit dieser Kombination SKKH/APKK erhalten Sie, neben der Vergütung für ambulante Behandlungskosten (Mittelstandstarif, freie Arztwahl unter **allen** eidg. dipl. Ärzten in der ganzen Schweiz) und Kosten für diagnostische und therapeutische Untersuchungen, Röntgen, Medikamente, Massagen, physikalische Therapien, chiropraktische Behandlungen, Brillengläser, Kontaktlinsen usw., Kostenvergütungen der beiden Kassen zusammen für:

**Spitalaufenthalt:** Kost und Logis eff. Kosten, max. Fr. 190.– pro Tag (Kinder max. Fr. 120.– pro Tag). Kein Selbstbehalt!

**Spitalbehandlung:** alle Kosten (ohne Miete für Tel., Radio und TV)  
**bei Krankheit:** eff. Kosten, max Fr. 250 000.– pro Fall,  
**bei Unfall:** Maxima unlimitiert während 5 Jahren.  
Keine Selbstbehalte!

**Aufenthalt in Kur- und Heilanstalten:** Fr. 70.– bis Fr. 115.– pro Tag.

Weitere exklusive Versicherungsleistungen der APKK:

- Übernahme der Gebühren und Heizungskosten bei Spitalaufenthalt,
- Übernahme der Geburtskosten für Neugeborene (SKKH pauschal nur Franken 10.–/Tag,
- Übernahme der Transportkosten ins Spital, die Fr. 500.– übersteigen.

Nur die APKK gewährt solche exklusive Leistungen.

### Monatsprämien:

SKKH (Fr. 44.–) und APKK (Fr. 30.–) zusammen: **Fr. 74.–** f. Aeropers-Aktive  
SKKH (Fr. 50.–) und APKK (Fr. 30.–) zusammen: **Fr. 80.–** f. Angeh. und Passive  
SKKH (Fr. 27.–) und APKK (Fr. 15.–) zusammen: **Fr. 42.–** f. Kinder bis 20

Alle Monatsprämien verstehen sich inkl. Zusatzprämien für die Unfallversicherung. Der Aufenthalt in ausländischen Spitälern bei vorübergehendem, max. einjährigem Auslandsaufenthalt ist mitversichert. Die Weiterführung der Versicherung nach erfolgter Pensionierung unter den gleichen Versicherungsbedingungen ist garantiert, bei dauerndem Auslandsaufenthalt unter gewissen Bedingungen.

Sie können die Spital-Zusatzversicherung auch bei Ihrer Basiskrankenkasse abschliessen. Die totale Monatsprämie wird jedoch, bei gleichen Leistungen, mindestens 20% höher sein.

Anmeldungen für die APKK nimmt das Aeropers-Sekretariat entgegen.

Details finden Sie im Aeropers-Versicherungsdossier unter VKD 1.1. und 2.1.

Die Versicherungskommission

## Ein Nachtrag

Die Ausgabe 3/75 der Aeropers Rundschau enthielt auf Seite 19 die Abbildung einer Amöbe, die dem Buch von R. Geigy und A. Herbig, Erreger und Überträger tropischer Krankheiten, entstammt. Wir danken nachträglich den Autoren und dem Verlag für ihre freundliche Genehmigung zur Reproduktion. Die Red.

### Zu verkaufen

In der Terrassensiedlung **Sonnhalde in Hünenberg ZG** verkaufen wir komfortable

#### 7-Zimmer-Maisonette inkl. Doppelgaragen

ab Fr. 420 000.—

#### 6-Zimmer-Terrassenhäuser

ab Fr. 305 000.—

#### 5-Zimmer-Terrassenhäuser

ab Fr. 275 000.—

#### 2½-Zimmer-Ateliers mit Garten

ab Fr. 158 000.—

Garagenplatz Fr. 17 000.—

Baubeginn Frühjahr 1975. Schöne Aussicht, viel Ruhe und trotzdem günstige Verkehrslage. Gut durchdachte Grundrisse. Freizeitanlagen wie Schwimmbad, Sauna, Waldnähe, sowie die Möglichkeit zur Beteiligung am eingeplanten Tennisplatz. Verlangen Sie unseren ausführlichen Verkaufsprospekt. Verkauf u. Beratung:

**Trion Generalunternehmung**  
6331 Hünenberg, Telefon 042/36 61 73

## Organisation des Vorstandes

---

<b>Präsident:</b>	H.R. Amsler	Fach 10
<b>Vizepräsidenten:</b>	T. Patch	Fach 226
	P. Rellstab	Fach 116

---

Ressort	Verantwortlicher		Stellvertreter	
Administration, Information, Presse, Planung	U. Baier	Fach 370	Sekretariat	Fach 20
Einsatzfragen, Déplacement	P. Rellstab	Fach 116	M. Cross	Fach 260
Schulfragen, Seniorität	H.R. Amsler	Fach 10	W. Grütter	Fach 391
Versicherungsfragen	K. Rutishauser	Fach 159	H. Ehrensperger	Fach 1322
VEF/APKK				
Salärfragen	W. Grütter	Fach 391	Sekretariat	Fach 20
Kasse, Vermögensverwaltung	F. Marchesi	Fach 1470	Sekretariat	Fach 20
Ausländerfragen, Dachverband	J. Elfring	Fach 404	T. Patch	Fach 226
Ifalpa, Europilote	J. Sterndale	Fach 322	T. Patch	Fach 226
Security	H. Sauter	Fach 1448	U. Baier	Fach 370
Copiloten	H. Sauter	Fach 1448	vakant	
Navigatoren	M. Bethge	Fach 845	H. Kammer	Fach 790

---

### 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.R. Amsler  
 Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross

**B-747:** R. Schilliger (Typenchef), C. Henry

**DC-10:** W. Meyer (Typenchef), P. Habegger,  
 L. Ritzli

**DC-8:** E. Kaiser (Typenchef), F. Schmutz

**DC-9:** K. Kuratli (Typenchef)  
 U. Bodmer, J. Elfring

### Navigatorenfragen

M. Bethge

### IFALPA/EUROPILOTE-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, L. Zsindely, D. Staal,  
 P. Bircher, E. Heusser, T. Patch

### Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder, E. Heiz

### Flugsicherheits-Kommission

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

### VEF-Stiftungsratsmitglieder

H. Ehrensperger, A. Huggenberger,  
 K. Rutishauser, H. Wiederkehr

### Aeropers-Delegation beim Dachverband

Präsident: H.R. Amsler  
 M. Bethge, J. Elfring, P. Rellstab

### Kommission für Ausländerfragen

T. Patch, D. Bertram,  
 E. Björkmann, J. Elfring, J. Howells

### Romands

M. Baudat, M. Decoppet, F. Dyens

### Zollfragen

Dachverband des Fliegenden Personals  
 der Swissair

### Kontrollstelle

P. Bircher, P. Gass

### OASF-Kommission

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

### Stimmzähler

H. Hofmann, H. Güdel

### Rundschau-Redaktion

P. Clausen (Fach 230), M. Cross (Fach 260)  
 F. Woodtly

 **IF WE BUILT AN AEROPLANE**



***it might look like this!***

WE are not aircraft builders. But when it comes to villas in the sun, we build the best. More important, we build them in the right place: a beautiful, unspoiled pueblo blanco in the Green Mountains of Mijas, overlooking the blue Mediterranean. Well out of the tourist mainstream, this 2000-year-old haven of peace and tranquillity is still only ten minutes away from the beaches, sports and recreations of the Costa del Sol, and half an hour from Málaga international airport.

Alta Verde is a totally new concept in urbanizations, the result of collaboration between Dutch and Canadian businessmen and the product of more than two years of sound research and planning. A garden setting bordered by national forests and parklands, it is an exclusive collection of less than 100 private estates located on the choicest view land in Mijas. The vista is panoramic and 360 degrees in scope: the pueblo, the sierra, the sea, the ancient pirate fortress of Ronda, the

great rock of Gibraltar, the mighty Atlas Mountains of Morocco. And Alta Verde has been designed so that the fabulous view of each estate is eternally protected.

Alta Verde's Villas of Distinction justify this magnificent setting, for they reflect the charm and good taste of Spanish tradition yet offer every modern convenience. Materials and workmanship are guaranteed to be of the finest quality, and the site will be completely developed: paved roads; street lights; underground water, sewerage, electricity and telephone services; picnic park with barbecues; sports area with swimming and tennis; convenient commercial centre.

Yet Alta Verde's prices are unbelievably low: less than half what they are for comparable homes elsewhere in Europe. Add to this the tax advantages of living in Spain, the much lower cost of living, and the best year-round weather in Europe, and you have a proposal well worth investigating.



**SEND TODAY FOR OUR FREE PLANNING KIT!**

Villa designs, floorplans, specifications, prices, and photos and information on life in the sun in the Green Mountains of Mijas.

Name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

**ALTA VERDE**

***Villas of Distinction***  ***Mijas***  ***Malaga***  ***Spain***