



Jubiläums-Ausgabe

5/75

September/Oktober 1975

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
30 Jahre Aeropers:	
Liebe Rundschauler	3
30 Jahre Aeropers	5
Alles schon dagewesen. . .	7
Es war einmal. . .	11
Was nach 30 Aeropers-Jahren zu bedenken wäre. .	13
Liebe Mitglieder	16
Neuaufnahmen	20
Das Gesamtarbeitsvertragswesen der Aeropers	
Ein Rückblick über 3 Jahrzehnte	21
DC-9 Winterrotationen 1975/76	25
EK-Notes	27
Der Mensch im Cockpit:	
Zunehmende Automatisierung — ein Problem?	28
Abschluss der Aktion Coronado-Modelle	31
Man sollte. . .	31
Fitness für Piloten	34
Crew Globetrotter	37
It's called Wake Turbulence	39
Briefe an die Aeropers Rundschau	41
IFALPA Loss of Licence Scheme	42
Notice to members of FPAS/OASF	42

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 31. Oktober 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

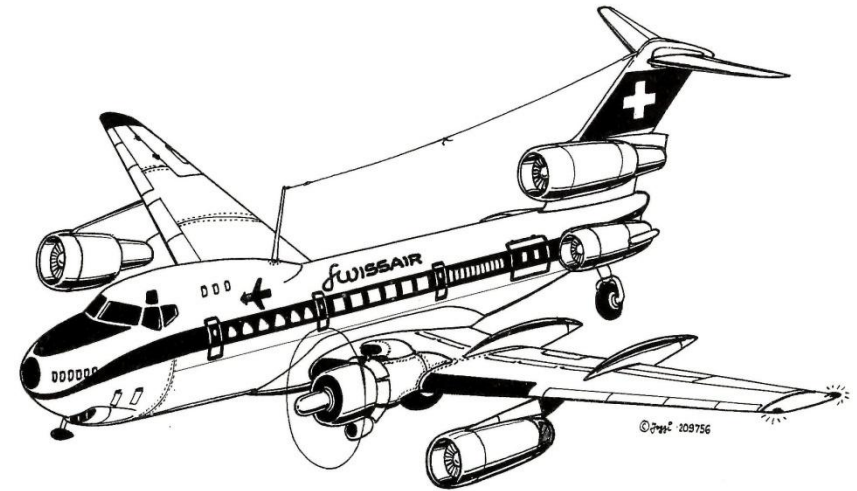
**Der stärkste Schlagbohrer
der Welt mit Electronic:
Der neue SB 2E-600**



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

Byland AG

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



30 Jahre Aeropers

Liebe Rundschauler

Aeropers! Ist das ein Name, der nur Eingeweihten geläufig ist wie eine Briefkasten-Firma oder eine Bezeichnung für ein neues chemisches Produkt? Eine Synthese oder eher ein anonymes Wesen, weder Körper noch Schatten, ein Ding mit traditionsträchtigem Alibi und festem Sitz im Handelsregister?

Zu diesen Fragen bin ich schon öfters mit aussenstehenden Gesprächspartnern gestossen. Man könnte in der Folge leicht dazu verleitet werden, diesem Übel mit etwas mehr Publizität abzuweichen versuchen. Tun wir aber in diesem Fall nicht besser daran, uns auf die ursprüngliche Idee zu besinnen, die zur Bildung dieser Vereinigung geführt hat? (Der Leser sei unbesorgt, ich will ihn mit Auszügen aus Statuten und Gründungsprotokoll gerne verschonen.) Es ging ja im wesentlichen einfach darum, dass Aufgaben zu lösen waren, wozu der Einzelne nicht mehr imstande war und dass dazu die **Idee der Zusammenarbeit** in die Tat umgesetzt wurde. Im Grunde nichts neues, aber «man» musste diesen Schritt eben tun — als Mittel zum Zweck. Ich meine, dass den Gründern «unserer» Aeropers das Ehrenkränzchen in allererster Linie für diese Einsicht zusteht.

**LA
SUISSE
VERSICHERUNGEN**

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Generalagentur J. Häni
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052 22 43 26

Und was ist nun in der Zwischenzeit bis zum jetzigen 30-jährigen Jubiläum aus dieser Idee geworden? Grundsätzlich hat sie sich bewährt; dass Satzungen und Paragraphen hinzugekommen sind, die ihrem natürlichen Aussehen etwas Abbruch getan haben, dafür kann die gute Idee nichts. Es kommt eben auf den **Geist** an, was sowohl die Schöpfung als auch die spätere Entwicklung anbelangt. Entwicklung aber ist weder Abkehr vom Ursprünglichen noch Verharren in einer Tradition. Wenn auch das Alter die Tradition fördert, so verlangen die Aufgaben doch ein stetes Wachsen und Erneuern unseres Denkens und Schaffens. Diese Aufgaben dürfen nicht Selbstzweck zur Erhaltung der Aeropers sein, sondern sollen der Sache und den Menschen dienen, die sie verkörpern. Wie dies geschieht, ist meiner Ansicht nach nicht primär eine Frage der Statuten und Reglemente, sondern eher des Masses der gegenseitigen Achtung und Verpflichtung. Dieser Geist, der das ganze beseelt, wird sich — glücklicherweise — nie in Paragraphen fassen lassen.

So wie alle eine Phase der Entstehung, des Wachstums, der Bewährung und des Alterns durchläuft, so hat auch die Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, genannt Aeropers, in diesen dreissig Jahren einiges an Veränderungen erlebt. Wo wir mit unserem Geburtstagskind heute stehen, ist eigentlich schwer zu sagen. Diese Standortbestimmung ist indessen nicht von allzu grosser Bedeutung. Wichtiger erscheint mir, dass wir aus den Erfahrungen der Vergangenheit immer wieder die nötigen Lehren ziehen und darüber jedoch nicht die Flexibilität bei der Bewältigung neuer Aufgaben verlieren. Ob für diese neuen (und auch alten) Aufgaben eine Aktions- oder eher eine Besinnungsphase von Nutzen ist, muss stets von neuem von verantwortungsbewussten Menschen aus unseren Reihen entschieden werden.

Wenn wir diese Jubiläumsnummer unserer Rundschau durchblättern, werden wir darin von wenigen, recht viel über die Geschichte der Aeropers erfahren oder bestätigt finden. Diese Beiträge sind in gewissem Sinne wie ein Blitzlicht auf Teile eines Mosaiks, eine fragmentartige Bestandesaufnahme, wohlverstanden mit der unvermeidlichen Färbung durch den Verfasser.

Den wichtigsten Beitrag aber für das gute Image unseres Berufsverbandes leisten wir alle — jeder einzelne auf seine Weise — mit dem persönlichen Verhalten dem Kameraden, der Swissair und der Umwelt gegenüber, heute und in Zukunft.

Mit freundlichen Grüssen

R. Schumacher

30 Jahre Aeropers

Die Geschichte der dreissigjährigen Aeropers: Einiges aus der Gründerzeit kann man im Buch von Robert Fretz nachlesen, vielleicht etwas einseitig zu Gunsten der ersten Person singular erlebt und geschrieben.

Was meine diesbezügliche Person angeht, so erlebte sie — ich — die Aeropers erstmals im Frühjahr 1952. Nach einem Flug als zweiter Pilot auf DC-3 von Zürich nach Hamburg, war im provisorischen Flughafen-gebäude für mich — da zusätzliche Besatzung — kein Zimmer mehr zu haben. Schliesslich konnte ich in einem fensterlosen Miniraum hinter der Portierloge die Nacht verbringen. Geschlafen habe ich gut, trotz des spärlichen, aus Bett, Stuhl und Kleiderhaken bestehenden Inventars.

Zwei Wochen später war ich wieder in Hamburg. Diesmal fuhr ich zusammen mit dem Captain per Auto in die Stadt, wo wir in einem guten Hotel relativ üppig gepflegt und anschliessend nächtigten. «Wir haben das Recht auf Hotelunterkunft, die müssen uns das bezahlen». Die Nachtruhe war der Hin- und Herfahrt wegen zwar um einiges kürzer als letztesmal auf dem Flugplatz. Und gekostet hat es auch persönlich einiges mehr. Ich liess mich jedoch davon überzeugen, dass langfristig gesehen das Prinzip oft wichtiger sei, als der aktuelle Nutzen. Es war dies meine erste aktive Begegnung mit der Aeropers.

Der Captain des zweiten Fluges hiess Alfred Sooder.

Im Januar 1954 erschien die «Aeropers Rundschau», deren erster Redaktor zu sein ich die Ehre hatte, und noch im gleichen Jahre reiste ich zusammen mit Willy Stierli als Delegierter nach Montreal an eine längere Ifalpa-Konferenz. Wir waren beide neugebackene PiC auf DC-3, und eine unserer Sorgen war es, ob wir uns an der Konferenz wohl als Captains vorstellen dürften, trotzdem wir zu Hause unsere DC-3 lediglich mit zwei dicken Streifen am Ärmel pilotierten! Von Montreal damals übrigens durch uns importiert wurde der Begriff des Dead Heading und eine dazugehörige Flugstundenentschädigung. Der Ansatz betrug anfänglich Fr. 5.— für das Cockpit und Fr. 3.50 für das Kabinenpersonal, womit Stewardessen während einiger Zeit als DH-Crew mehr verdienten als wenn sie arbeiteten.

Ein ganz wesentliches und leider tragisches Ereignis des gleichen Jahres war die Notwasserung einer Swissair CV-240 im Kanal wegen Brennstoffmangels. Eine kurz darauf irrtümlich in Wiesbaden anstatt in Frankfurt erfolgten Landung einer NA-DC-6 schlug dem Fass den Boden aus. Alle Piloten wurden in die Kantine Taubenried zitiert, um dort eine kollektive Standpauke sondergleichen von Seite der Geschäftsleitung über sich ergehen zu lassen. Zusammen mit der fristlosen Entlassung der beiden Kanalpiloten war dies eine Kurzschluss-handlung, die das

Verhältnis zwischen der Aeropers und der Geschäftsleitung auf lange Zeit hinaus trübte.

Ich selbst war damals grenzenlos enttäuscht über unsere älteren Flugkapitäne, die sich dies gefallen liessen, anstatt demonstrativ das Lokal zu verlassen. Nur zu gerne wäre ich da mitmarschiert. Später habe ich gelernt, dass impulsive Reaktionen nicht Verkehrspilotenart sind. Diese ganze unerfreuliche Angelegenheit führte in der Folge zu einem eindeutigen Schulterchluss unter den Piloten und zu einer wesentlichen Erstarkung der Aeropers. Damit möchte ich meine Reminiszenzen abschliessen und noch einige allgemeine Bemerkungen beifügen.

Über all die Jahre wurde das Wesen der Aeropers sicherlich in allererster Linie durch die Persönlichkeit des jeweiligen Präsidenten geprägt, wie auch durch den einen oder anderen besonders aktiven Mitarbeiter und natürlich durch den Sekretär. Die grosse Masse der Mitglieder liess und lässt sich nur selten aktivieren. Einzelne Gruppen, die gerade ein Karriereproblem haben, bilden hier lediglich vorübergehende Ausnahmen. Für das eigentliche Image der Aeropers immer wichtiger geworden ist im Verlaufe der Jahre die «Rundschau». Sie dient nicht etwa nur der Information der Mitglieder — dies geschieht ja häufig und ausführlich mittels Zirkularschreiben — sondern ist eigentliche Visitenkarte oder gar «Kampfschrift». Es gibt darin Artikel, die sind weniger für die Aeropers-Mitglieder geschrieben, als viel mehr für «obere Instanzen», und das rote Blättchen findet bei unseren Vorgesetzten entsprechend grosse Beachtung. Es ist deshalb schon so, dass unser Image ganz wesentlich vom Niveau dieser Publikation abhängt. Und mit Niveau meine ich nicht Form, sondern Inhalt. Das Englisch mag noch so glänzend sein. . .

Ich schreibe diese Zeilen nicht aus eigenem Antrieb, sondern weil ich, wie alle ehemaligen Rundschau-Redaktoren, darum gebeten worden bin. Als Aeropersmitglied und einstmals recht fleissiger Mitarbeiter liegt mir das Ansehen unseres Verbandes nach wie vor sehr am Herzen. Aufgaben und Verantwortung sowohl des Präsidenten, der Vorstandsmitglieder, des Sekretärs und vor allem auch der Rundschau-Redaktion, sind im Verlaufe der Jahre immer nur anspruchsvoller und grösser geworden.

Ich bin sicher, dass sie sich dessen durchaus bewusst sind, und wünsche ihnen für die Zukunft in der oft schwierigen Ausübung ihrer Ämter weiterhin das richtige Gschpüri, die gewisse Dosis Mut — nicht Übermut —, Geschick und Erfolg beim Verhandeln und Entscheiden, zum Wohle unserer Aeropers und unserer Swissair.

Fredi Muser

Alles schon dagewesen...

Gedanken eines ehemaligen Rundschau-Redaktors.

Dreissig Jahre Aeropers geben mir den Anstoss, wieder einmal Rückschau zu halten. Als Mitarbeiter einer Airline sollte man jedoch eher in die Zukunft schauen und das, was zurückliegt, nicht überbewerten. Wenn man aber die Geschichte der Luftfahrt etwas verfolgt, so kann sie — selbst im grössten Sparprogramm — wohlthuend beruhigen, denn:

— Alles ist schon dagewesen!

Man beginnt wieder die Ballone mit Heissluft zu füllen wie das die Gebrüder Montgolfier vor 192 Jahren schon taten. Ihre damalige Erkenntnis beim ersten Aufstieg, dass selbst ein Schaf und ein Gockel, losgelöst von der Mutter Erde, nicht unbedingt Schaden nehmen, hat heute noch Gültigkeit. Vielleicht ist es diese Erkenntnis, welche immer wieder zu Versuchen anregt, den Atlantik nach dem System «Leichter als Luft» zu überqueren. Alle diese Abenteurer haben dabei bis jetzt ins Wasser «gebissen». Möglicherweise erinnerten sie sich zuletzt noch schwimmend an den traditionellen Zuruf beim Start eines Aerostaten:

— Gut Land!

Die Besessenheit des Grafen Zeppelin für die Idee des lenkbaren Luftschiffes ergreift zwei Generationen später wieder die Köpfe einiger Phantasten. Sie vergessen dabei alle die Katastrophen, bei denen die silbernen Riesenzigarren vom Bodensee, wie auch ihre Kopien in England und den USA, ein unrühmliches Ende fanden. Unter Missachtung eventueller ungünstiger Windverhältnisse und struktureller Gesetze, wird wieder extrem leicht gebastelt, getreu des Kommandos des alten Grafen:

— Luftschiff voraus!

Der Flugzeugbau hat heute einen bewundernswert hohen technischen Stand erreicht und trotzdem — oder gerade deswegen — greifen die Menschen wieder zum Hängegleiter. Im schlimmsten Falle brechen sie sich dabei das Genick wie Otto Lilienthal vor genau 79 Jahren, der posthum als Vater der Fliegerei anerkannt wird. Das Kind dieses Vaters hatte eine schwere Jugend, doch kaum den Flegeljahren entwachsen, gelangte es im Soge der internationalen Hochkonjunktur zum Wohlstand. Es lebte dann etwas über die Verhältnisse und erst in der weltweiten Krise erinnerte es sich der vier letzten Worte des Vaters:

— Opfer müssen gebracht werden!

Nun sind auch wir, die Swissair und die Aeropers, einmal mehr dort angelangt, wo glücklicherweise nicht das Leben, aber etwas Zubehör, geopfert werden muss. Für einige Sparübungen habe ich grosses Ver-

ständnis, für andere fehlt es mir total (ich meine das Verständnis!). Natürlich ist es leicht und billig, hier Vergleiche mit der Vergangenheit anzustellen, aber wie schon angedeutet, können sie beruhigen.

— Währungskrisen begleiten uns!

Als 1949 im Rahmen der Pfundabwertung unsere Gesellschaft in den Abwind geriet, gab es Politiker und sachverständige Schwarzseher, die unsere Swissair zur kleinen Feeder-Airline degradieren wollten. Mit Recht werden heute diese Leute als kurzsichtig verurteilt. Ihnen standen zum Glück einige Weitsichtige gegenüber, die den «Kampf zum Aufstieg» wagten und gewannen. Einer von ihnen war der damalige Aeropers-Präsident Capt. Robert Fretz. Heute haben wir leider eigene Fachleute die mit unrealistischen Studien und Vorschlägen versuchen, in die Spargeschichte einzugehen. Ich denke dabei an den Vorschlag, unseren Flugzeugen die Farbe abzukratzen, obschon diese Bemalung bisher als Image der Swissair galt und erst noch vor Korrosion schützt. Bestimmt kommt auch wieder jemand, entgegen aller Richtlinien der höchsten Geschäftsleitung, auf die Idee, die beiden Jumbos zu verkaufen. Man sollte meinen, der Traum vom Ein- oder Zweitypen-System sei für unser vielschichtiges Streckennetz endlich ausgeträumt, aber ein polyvalenter Vogel geistert in chronischen Abständen durch militärische und zivile Planungsbüros.

— Ein Volk das nicht fliegt, wird überflügelt!

Mit teuren Analysen wird heute allgemein in der Luftfahrt so weit gesucht, dass dabei die praktischen Auswirkungen gerne verkannt werden. Als Beispiel denke ich an den Flugplatz Genf, der mit seinem Satellitensystem bis vor kurzem den Grossflugzeugen einen äusserst wirtschaftlichen Transitstop gestattete. Das neue Provisorium ist in dieser Richtung eindeutig ein Rückschritt, dabei sah das Projekt auf dem Papier mit nackten Zahlen sicher vielversprechend aus. Sich darüber aufzuregen wäre aber falsch. Ich schalte dort jeweils auf den «Meteo Broadcast Geneva» um, wo mich die lieblichen Stimmen der Wetterhexen auch noch in die Anfänge des Flugfunks zurückversetzen. In Zürich versucht man dafür mit kunstvoll geschwungenen Leitlinien den vergrösserten Tarmac zu verkleinern. Auch an das wird man sich gewöhnen, ebenso wie an die Blechschäden im Parkhaus E mit seinen rationell verplanten Leitplanen. Rund um den Flughafen werden wieder Strassen und Gehwege fein säuberlich mit Stellriemen aus Granit und Beton abgegrenzt. Dazwischen sind Gartenanlagen geplant. Möglicherweise kommt es im Zeichen der Stagnation erstmalig zu deren Anpflanzung, bevor sie, wie bis anhin, versetzt werden. Beim Anblick all der neuen Towers und Hochbauten wird man stolz im Manhattan von Zürich ausrufen:

— Kloten, das Tor zur Welt!

So gäbe es noch viele Vergleiche. Doch genug des bösen Spiels, denn einem Jubilar soll man auch etwas für die Zukunft wünschen. Da wäre einmal der Wunsch, dass die Aeropers eine Vereinigung bleibt mit dem Ziel, sich immer für das Gesamtwohl aller Mitglieder und der ganzen Swissair einzusetzen. Dass wir beim Kampf um dieses Goal fair bleiben und nie auf die Stufe einer gewöhnlichen Gewerkschaft absinken, sollte weiterhin als Selbstverständlichkeit betrachtet werden. Etwas weniger mimosenhafte Empfindlichkeit auf beiden Seiten ist notwendiger denn je. Man verlangt ja von uns allen eine gewisse Härte im Beruf, und die kann sich eben in einem Briefaustausch, einem Artikel in der Rundschau, einem Bulletin von Chefpiloten oder bei Verhandlungen niederschlagen. Ein Pilot sollte dem andern noch sagen dürfen «you son of a bitch», ohne dass dieser gleich in die Vrille fällt.

Mit etwas weniger Papier könnten auf beiden Seiten Ärger und Kosten eingedämmt werden. Persönlich hoffe ich dabei auf weniger Revisionen der IAL Stansted im Route Manual, weil mir beim Auswechseln dieses Blattes jedesmal das restliche United Kingdom aus den Klammern springt. Der ganzen Swissair wünsche ich dringend weniger kleine interne Königreiche, dafür mehr Teamwork zwischen den verschiedenen Abteilungen. Nur eine enge Zusammenarbeit bringt uns zufriedene Kunden und eine Mehrproduktion, die wir gebrauchen können. Anspornen kann uns dabei der alte Aeropers-Slogan:

— Wenn es der Swissair gut geht, geht es uns allen gut!

— Schi —

Zürcher-Oberland

Ab sofort zu verkaufen, freistehendes 5½-Zimmer-Terrassen-Einfamilienhaus; ruhige Lage, See- und Bergsicht, am Rande einer Überbauung.

Komfortabler Ausbau, grosse Terrasse, 2-geschossig, Garten, allg. Hallenbad 8x15 m, Sauna und Fitnessraum.

Kaufpreis: Fr. 340'000.—, Finanzierung geregelt.

Auskunft und Verkauf:

H. Keller, Wartstrasse 140, 8400 Winterthur, Tel. 052/25 57 39 (ab 18 Uhr)

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 m² 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

Es war einmal...

Es ist eine Eigentümlichkeit, die den Grundzug des Charakters vieler Menschen ausmacht, nicht in der Gegenwart Befriedigung zu finden, sondern eine Art Verlangen mit sich herumzutragen nach etwas Gewesenem, etwas Verschwundenem. Meistens verblasst die Gegenwart, das wirkliche Leben gegen das, was einstmals war. Dieses Verlangen nach entschwundenen Zeiten leuchtet in der Erinnerung mit Glanz herüber, dass die Wirklichkeit und die Zukunft dagegen fahl und grau erscheinen lässt. Vielleicht kommt es nicht von ungefähr, dass man wieder auf «Nostalgie» macht.

«Es war einmal!». Dieses Wort bringt einem doch manchmal in etwelche Schwingungen, wobei das Traumreich der Phantasie gelegentlich zu überborden droht, und der Vergleich mit der Gegenwart unter Umständen etwas ins Wanken gerät. Je nach Veranlagung beschleicht einem dann so etwas wie Wehmut, und das Jetzt und Einst stehen sich in einer Art Kampf gegenüber, das nüchterne Leben wird angeklagt, dass es dem, was es einstmals war, nicht gleichkomme. Aber hier vergisst man oft gerne, dass die Erinnerung eine Schönfärberin ist. Sie umkleidet das Gewesene mit einem Glorienschein, den es längst nicht immer verdient. Denn jedes Lebensalter hat zwar seine Freuden, aber ebensogut auch seine Leiden. Der mit Bedauern den entschwundenen Freuden der Jugend nachtrauernde Mann erinnert sich nicht mehr, wieviel Unzufriedenheit damals den Genuss am Gegenwärtigen trübte, wie drückend manchmal die Ungewissheit bei der Berufswahl, wie mühsam das Erklimmen der einzelnen Sprossen zum gesteckten Ziel oft waren. Dies alles war sicher nicht immer nur Erfreuliches, wie man dann später in Selbsttäuschung gerne zu glauben geneigt ist. Die Freuden, die die verschiedenen Lebensalter mit sich bringen, sind eben verschiedener Art. Was uns als jung zu begeistern vermochte, wird den im reiferen Lebensalter Stehenden kaum mehr genügenden Lebensinhalt geben können. Was damals genügte, würde uns heute vielleicht enttäuschen, wenn wir es noch einmal durchleben sollten. Das Märchen vom Weiblein vor dem Jungbrunnen enthält beherzigenswerte Wahrheiten. Weil die Greisin mit der wiedergewonnenen Jugendzeit auch die Verpflichtung übernehmen sollte, alle begangenen Torheiten noch einmal zu begehen, verzichtete sie lieber auf die Verjüngung, die ihr der Wunderbrunnen versprach.

Das ganze Leben ist ohne Ausnahme ein Wechsel zwischen Freud und Leid. Doch das uns gebotene Gute nehmen wir immer gern als etwas Selbstverständliches hin, während die Unannehmlichkeiten und das teilweise Bittere mit voller Deutlichkeit empfunden werden. Die ange-schwärzte Gegenwart, die so viel weniger taugen soll als das Gewesene, will nur mit den richtigen Augen betrachtet sein.

Durch die trübe Brille der Unzufriedenheit angesehen, sieht das Heute grau und farblos aus. Jeder Tag bringt sicher viele Gelegenheiten, sich an etwas zu freuen, sofern nicht Ungenügsamkeit die Empfindungen dafür abgestumpft hätten, dass das, was jetzt ist, den Vergleich mit dem, was war, meistens wohl aushält. Etwas anderes ist es, wenn ein Schicksalsschlag die Gegenwart überschattet. Dann rettet sich sicher mit Recht unser Empfinden hinüber zu den «Trümmern» eines vergangenen Glücks, um sein Gemüt wieder etwas aufzufrischen. Jedoch im Gleichmass der Tage ist ein solches Hinabtauchen in Erinnerungen gefährlich und die daraus nur zu oft entspringende Selbsttäuschung macht unzufrieden, aber desto bitterer ist oft der Nachgeschmack bei der Rückkehr zur Wirklichkeit.

«Die Erinnerung», so heisst es, «ist ein Paradies». Doch wer zu oft und zu lange darin verweilt, dem verschliesst sich zu leicht der Rückgang zur Realität, besonders, wenn dieses «Paradies» ein Trugbild unserer Phantasie ist. Es kommt sicher wieder einmal die Zeit, wo wir zurückwünschen, was augenblicklich verwünschte oder verkannte Gegenwart ist. Wenn wir an diese Tage, welche uns jetzt fahl erscheinen, zurückdenken, dann sagen wir wieder wie dazumal: «Es war einmal!».

K. Strickler

Was nach dreissig Aeropers-Jahren zu bedenken wäre...

Die Rundschauredaktion hat bekanntlich ihre ehemaligen Mitarbeiter gebeten, für diese Jubiläumsausgabe einen milden Beitrag zu leisten. Als unverbesserlicher Aeropersianer kann ich mich der Erfüllung dieses Wunsches kaum entschlagen, muss aber gleich ein für allemal festhalten, dass mir der Besuch eines rauschenden Aeropers-Balles mehr Spass gemacht hätte als das heutige Jubilieren hier am Schreibtisch! Ist die mit dreissig Jahren im blühendsten Alter stehende Aeropers bereits so abgebrüht, desillusioniert oder sonst auf den Felgen, dass sie sich nicht einmal zu einem richtigen Fest entschliessen kann? Scheitert es wirklich nur am Finanziellen?

Nun, ich bin erst zu kurze Zeit pensionierter Aeropers-Wendrohrführer, als dass es mir möglich wäre, in diesem Jubiläumsartikel bereits als Chronist zu wirken und von früher zu erzählen. Denn was mich beschäftigt, sind nach wie vor die heutigen Probleme in und um unsern Berufsverband. Und da erfahrungsgemäss jeder sich selbst der Nächste ist, beginne ich gleich mit jener Hypothek, die mich in den letzten Jahren persönlich am meisten gedrückt hat, nämlich mit dem **Problem des Aeropers-Präsidenten**. Die meisten von Ihnen erinnern sich noch, dass ich im Mai 74 nach nur dreijähriger Amtszeit als solcher bereits den Hut genommen habe von wegen lädiertes Gesundheit und Familie. Und ich glaube, dass mein initiativer Nachfolger, Jeannot Amsler, heute ebenso kräftig daran ist, sich vorzeitig zu verheizen. Ohne ins Horn stossen zu wollen muss ich sagen, dass die Führung eines Berufsverbandes von der Grösse der Aeropers heute mit so zahlreichen Aufgaben verbunden ist, dass sich diese mit dem besten Willen zeitlich einfach nicht mehr so leger neben dem Fliegen erleidigen lassen.

Zugegeben, die Swissair offeriert heute dem Präsidenten vier zusätzliche Freitage zu verbandspolitischer Tätigkeit, und zudem stehen ihm der Vorstand und ein sehr gutes Sekretariat zur Verfügung. Nichtsdestotrotz laufen bei ihm alle Fäden zusammen und er muss vor allem überall im Bilde sein: von der Administration über die Planung zur Information (Artikelschreiben!); von Einsatz-, Schul-, Senioritäts-, Versicherungs-, Salär- und Dachverbandsfragen bis zu den Security-, IFALPA-, Euro-pilot- und Deplacemensproblemen; von den disziplinarischen und qualifikatorischen Fällen bis zur Schlichtungskommission oder gar zum Schiedsgericht. Natürlich leisten die Herren Ressortchefs, das Sekretariat und die Kommissionen den Hauptanteil der entsprechenden Vorbereitungsarbeit, hingegen ist es meistens der Präsident, der die jeweiligen Verhandlungen führt. Von den zahlreichen aeropersinternen Sitzungen und den Besprechungen mit einzelnen Swissair-Dienststellen,

VW AUDI CHRYSLER PORSCHE

Der
«ALLES-UNTER-EINEM-DACH»-Service
für ALLE MARKEN

BP-Schlüsseltankstelle
Heute tanken – Ende Monat zahlen
Waschstrasse mit Gratis-Staubsauger

Leistungsfähige Spenglerei
und Malerei für alle Marken

Modernste Werkstatt
mit Computer-Diagnose



KLOTEN

Steinackerstrasse 20
Tel. 01 814 01 61



Express-Service

Keine Wartezeiten für kleine
Reparaturen

Pikettdienst

Jeden Samstag
von 08.00–12.00 Uhr

die alle auch vorbereitet sein wollen, gar nicht zu reden. Ist der Präsident aber einmal daheim, so läutet das Telefon bis gegen Mitternacht, weil interessierte, belastete, wohlmeinende oder wütende Kollegen unbedingt ihren Kropf leeren müssen. Ich möchte nicht dramatisieren, sondern ich spreche lediglich aus Erfahrung. Es ist für mich ganz logisch, dass die meisten Präsidenten der grossen ausländischen Pilotenverbände ihre Tätigkeit vollamtlich ausüben. Soweit sind wir aber bei der Aeropers heute meines Erachtens noch nicht. Hingegen bin ich unbedingt für einen halbamtlichen Status, so, wie ihn zum Beispiel ein Flottenchef geniesst. Die Grösse und Vielseitigkeit der Arbeitslast würde diesen Schritt mehr als nur rechtfertigen. Andernfalls wird garantiert ein Aeropers-Präsident nach dem andern bereits nach wenigen Jahren aus gesundheitlichen Gründen zurücktreten müssen, und wir dürften, wie übrigens bereits im vorletzten Sommer, Mühe haben, überhaupt noch jemanden zu finden, der gewillt ist, dieses für unsere Berufsgruppe doch recht wichtige Amt in Zukunft zu bekleiden. Wiewohl ich persönlich für relativ kurze Amtszeiten bin, das heisst für etwa vier bis fünf Jahre, in denen man sich voll einsetzen kann, so bin ich ebenso überzeugt, dass ein zu häufiger Präsidentenwechsel für unsern Verband nicht von Gutem ist. Denn man braucht mindestens ein Jahr Anlaufzeit, bis man sich zu amortisieren beginnt.

In diesem Zusammenhang wird übrigens recht oft die Meinung vertreten, die Aeropers sollte in Zukunft nicht mehr einen Piloten, sondern besser einen Top-Anwalt und Erfolgsjuristen zu ihrem Präsidenten bestellen. Dieser wäre von der Swissair unabhängig und könnte sich gegen entsprechendes Honorar ganz anders für unsere Interessen ins Zeug legen, als dies einem Amateur-Präsi-Piloten je möglich wäre. In dieser Beziehung dürfen wir uns gar keinen Illusionen hingeben: Ein Staranwalt würde sich nicht einmal in Krisenzeiten auch nur temporär zu einem vollamtlichen Berufs-Verbandspräsidenten degradieren lassen und zudem betragen die Bezüge eines solchen Kron-Juristen heute ein Mehrfaches von denen eines Swissair-Captains im 22. Dienstjahr: wir könnten uns einen solchen Mann gar nicht leisten!

Prüfenswert erscheint hingegen die Idee, ob einer unserer vorzeitig in Pension gehenden Senior-Captains willens wäre, noch für einige Jahre das Steuer auf der Aeropers-Kommandobrücke zu übernehmen. An fähigen und erfahrenen Köpfen würde es in diesen Jahrgängen ja nicht fehlen. Andererseits ist es mir wohlbekannt, dass die Mehrheit des Vorstandes und der jüngern Generation lieber einen aktiven Piloten in diesem Amt sehen würde, einen, der im Saft ist, die Probleme aus eigener Anschauung kennt und das Vertrauen möglichst aller Mitglieder geniesst.

Was ist zu tun? Nun, das Haus brennt heute noch nicht. Wir haben also noch Zeit zum Überlegen, um dann die zweckmässigste Lösung zu verwirklichen. Plan ahead! Persönlich plädiere ich für den Halbprofi-Status eines Aktivmitgliedes, auch würde ich einem solchen Präsidenten grössere Kompetenzen einräumen. Meines Erachtens wäre dadurch das vielzitierte Gesamtinteresse am besten gewahrt. Es ist klar, dass wir Aeropers-Mitglieder in einem solchen Fall etwas tiefer in die Tasche zu greifen hätten (pro Mitglied 80 bis 100 Franken mehr Jahresbeitrag, je nach Dienstalter des Präsidenten), denn die Swissair wäre in der heutigen Zeit vermutlich weder in der Lage noch willens, einem Captain das volle Salär auszurichten, wenn er nur noch eine 50prozentige Flugleistung erbringt (es wäre denn, die Person des Aeropers-Präsidenten wäre der Firma so viel wert!).

Liebe Mitglieder, ich möchte Sie nicht mehr weiter mit den Freuden und Leiden eines Ex-Präsidenten oder mit futurologischen Betrachtungen langweilen; ich habe aber zum Schluss noch ein persönliches Anliegen. Es geht mir um die **Solidarität** in unserm dreissigjährigen Berufsverband. Wir haben nicht vergebens in der Aeropers-Policy das Gesamtinteresse an die oberste Stelle gesetzt. Denken wir daran, dass es selbstmörderisch wäre, einen Verband sich in verschiedene Interessengruppen aufsplintern zu lassen, nur um kurzfristiger persönlicher Vorteile willen. Diese Gefahr war in der Aeropers seit jeher latent vorhanden, wurde aber immer mehr oder weniger gut gebannt. Denn wir hatten seit jeher Piloten und Navigatoren, Junge und Alte, Aktive und Passive, Captains und Copiloten, Kurzstreckler und Langstreckler, Schweizer und Ausländer, Zufriedene und Unzufriedene und dazu bessere Zeiten und schlechtere. Hüten wir uns vor Gruppenegoismen und Sonderinteressen, beherzigen wir die in dreissig Aeropers-Jahren gesammelten Erfahrungen.

Mit freundlichen Grüssen

Euer Hano Hürzeler

Mit dieser fünfteiligen Artikel-Serie aus der immer noch spitzen Feder ehemaliger Rundschau-Redaktoren hoffen wir dem Wunsch der Mehrheit unter Ihnen, liebe Leser, nach einem eher «stillen» Aeropers-Jubiläum Rechnung getragen zu haben.

Den Autoren sei an dieser Stelle für ihre interessanten Beiträge gedankt.

Die Redaktion

Liebe Mitglieder

Mitte September 1975

Obwohl die Aeropers dieses Jahr ihr 30-jähriges Bestehen feiert und gerade diese Rundschau diesem Ereignis besondere Rechnung trägt mit Beiträgen vieler prominenter Aeropers-Mitglieder, möchte ich selbst hier auf Rückblenden und in die Zukunft schauen verzichten und Sie wie gewohnt über aktuelle Dinge informieren.

Den politisch Interessierten unter Ihnen wird es vermutlich gleich ergehen wie mir. Mit grosser Aufmerksamkeit und wachsender Besorgnis verfolge ich anhand der Information durch die Massenmedien die politische Entwicklung in Portugal. Erstens weil hier in unserer nächsten Umgebung ein Land um eine neue Staatsform ringt und zweitens weil ich als Pilot möglicherweise Auswirkungen dieses Ringens bei einem Flug nach Portugal direkt zu spüren bekommen könnte. Es ist der zweite Punkt, auf den ich es hier abgesehen habe. Sie wissen alle, dass DC-10- und B-747-Besatzungen der Swissair schon seit geraumer Zeit im Auftrag der portugiesischen Luftfahrtgesellschaft TAP mithelfen, eine Luftbrücke recht grossen Ausmasses zwischen Angola und Portugal aufrecht zu erhalten. Angeblich sollen bis zu 3000 Flüchtlinge täglich aus Angola ausgeflogen werden. Nebst der humanitären Seite einer solchen Operation bietet dieser Auftrag der Swissair die willkommene Gelegenheit, ihre unausgenützte Kapazität sinnvoll einzusetzen und den diesjährigen, wenig erfreulichen Geschäftsverlauf ein bisschen aufzupolieren.

Es scheint mir wichtig, an dieser Stelle wieder einmal kurz auf die Zusammenarbeit von Swissair und Aeropers im Zusammenhang mit Fliegen mit erhöhtem Risiko einzugehen. Besonders die direkt betroffenen Besatzungen sind vital daran interessiert, genau zu wissen, wer eigentlich entscheidet, dass eine solche Operation durchgeführt wird und aufgrund welcher Kriterien.

Swissairseitig befasst sich eine spezifisch dazu geschaffene Koordinationsstelle (OY) mit Sicherheitsfragen. Hier laufen Informationen bezüglich Sicherheit (politische Lage; Hijackingbedrohung; Bombendrohungen usw.) aus der ganzen Welt zusammen und werden bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Swissairoperationen genauestens analysiert. Verschiedene Möglichkeiten bestehen, sich aus einem bestimmten Gebiet Informationen zu beschaffen, wie politische Kanäle oder Rotkreuz-HF-Verbindungen. Im Falle der Luandaflüge hat sich nun folgendes abgespielt. Primär aus kommerziellen Gründen, hat sich die Swissair mit Erfolg um diese Spezialflüge bemüht und den Auftrag für eine limitierte Anzahl DC-10- und B-747-Flüge von Nova Lisboa oder Luanda nach

Lissabon erhalten. Zu diesem Zeitpunkt wurde über die politische Lage in Luanda in den Zeitungen und im Fernsehen praktisch nichts berichtet; es war nur bekannt, dass Angola Ende Jahr seine Unabhängigkeit erhalten sollte und drei verschiedene Parteien ihren Anspruch auf das portugiesische Erbe geltend machten. Dies war Grund genug für tausende von Portugiesen, sich zur Rückkehr in ihr Heimatland zu entschliessen. Praktisch am Tage des ersten DC-10-Fluges nach Luanda erschienen besorgniserregende Meldungen über die politische Lage in Angola. Mit Recht verlangte die Besatzung dieses Fluges eine eingehende Lageorientierung und eine offizielle Stellungnahme der Aeropers zu dieser Operation. Aufgrund der zum Teil widersprüchlichen Informationen haben wir der Swissair sofort mitgeteilt, dass wir diese Operation als erhöhtes Risiko betrachten, hiezu aber nach Artikel 5 unseres Arbeitsvertrages unser Einverständnis zur Durchführung geben können. Beim Abflug nach Luanda war die Besatzung im Besitze der schriftlichen Bestätigung (Zuständigkeit OF), dass auch swissairseitig das erhöhte Risiko anerkannt wird und so automatisch die erhöhten Versicherungsleistungen nach Artikel 37 unseres Arbeitsvertrages zur Anwendung kommen.

Der Aeropers-Vorstand hat also in Ausübung seiner Pflicht die ihm aus Artikel 5 entstehende Verantwortung, durch Abgeben seines Einverständnisses zur Luandaoperation, übernommen. Immer wieder taucht die Frage auf, ob es nicht besser wäre, solche Flüge durch Freiwillige abzudecken. Wie kann ein Verband die Verantwortung für alle übernehmen, besonders wenn seine Lagebeurteilung sich auf Informationen abstützt, die von der Swissair geliefert werden? Um dies zu beantworten, muss ich ein wenig zurückblenden. Fünf Jahre zurück liegt es nur (oder schon?), da wurde die zivile Luftfahrt in ihren Grundfesten erschüttert. Die Namen Würenlingen und Zerqa sind als schwärzeste Ereignisse in die Geschichte der Weltluftfahrt und ganz besonders der Swissair eingegangen. Aus dieser Zeit stammt die Einrichtung einer swissairinternen Dienststelle «Security» und des entsprechenden Ressorts bei der Aeropers. Aus dieser Zeit stammt auch die äusserst gute Zusammenarbeit zwischen Swissair und Aeropers auf dem Gebiet der Sicherheit und das absolute gegenseitige Vertrauen. Ebenso haben die damaligen Ereignisse aber auch gezeigt, dass bezüglich persönlicher Sicherheit der Besatzungen, auf das ganze Streckennetz bezogen, ganz neue Massstäbe zu setzen waren, denn aus verschiedenen Gründen ist die Swissair bestrebt, solange wie möglich die Operation auch in Krisengebieten aufrechtzuerhalten. Unser Arbeitsvertrag erwies sich in dieser Hinsicht als anpassungswürdig. Gerade die alte Version, die vorsah, risikoreiche Flüge mit Freiwilligen abzudecken, erwies sich als unbefriedigend, weil der Einzelne im Falle einer Anfrage sich kaum getraute,

alleine eine negative Antwort abzugeben. Andererseits war es auch für die Swissair vor allem bei länger dauernden Operationen sehr schwierig, ständig Freiwillige zu suchen. Nach langen, zum Teil recht mühsamen Verhandlungen, wurden sich Swissair und Aeropers über die nun seit 1972 gültigen Artikel 5 und 37 einig. Während der Zypernkrise und gerade heute mit den Luandaflügen erweisen sich diese Artikel als brauchbares Instrument. Interessant vielleicht noch, dass auch die anderen Berufsverbände FEV und KAPERS dieselben Vertragsartikel besitzen, ihr Einverständnis aber durch das Einverständnis der Aeropers gegeben ist, d. h. wenn die Aeropers ja sagt, dann wird geflogen. Wir sind uns der grossen Verantwortung bewusst.

Nach vielen Umstellungen, die aufgrund sorgfältiger Lagebeurteilungen vorgenommen wurden, läuft die Luandaoperation beim Schreiben dieser Zeilen fast routinemässig ab. Dass die beteiligten Besatzungen aufgrund dieser Umstellungen (politische Lage in Luanda, Umsturz in Nigeria, Fuelp Probleme) beispielhaft tagtäglich Unannehmlichkeiten und duty time Überschreitungen in Kauf nehmen, darf nicht unerwähnt bleiben. Von höchster Stelle aus wurde mir versichert, dass man diese Leistungen zu schätzen weiss.

Leider muss ich Sie nun noch über etwas Unerfreuliches informieren. Wegen einer für die Swissair materiell unbedeutenden Angelegenheit sind wir im Begriff, mit unserem Arbeitgeber ein Schiedsgerichtverfahren zu durchlaufen. Im Zuge des grossen Reinemachens bezüglich Erstklassbenützung durch nichtzahlende Passagiere ist unser Personaldienst auf eine Ausnahmeregelung, die zugunsten unserer ausländischen Kollegen lautet, gestossen und hat mit Wirkung auf den 1. Juni ohne Voranmeldung diese Regelung ausser Kraft gesetzt. Alle Ausländerpiloten der Swissair besitzen einzelvertraglich geregelt das Anrecht auf eine bestimmte Anzahl Freiflüge pro Jahr, die ihnen erlauben soll, den Kontakt zu ihrer Heimat aufrecht zu erhalten. Diese Flüge bezeichnet man mit home-leave- oder home-return-Flüge. Diese Einrichtung stammt aus der Zeit vor der Integration FPAS/Aeropers. Bezüglich Klassenbenützung bei solchen Flügen ist vertraglich festgehalten, dass das jeweils geltende Freiflugreglement ausschlaggebend ist. Vor sechs Jahren, kurz vor der Abstimmung über die Integration der beiden Pilotenverbände, hat die Swissair den unpopulären Entscheid gefällt, Freiflügler innerhalb Europa von der Erstklassbenützung ganz auszuschliessen. Dies hat zu einem überraschend grossen Widerstand unter den FPAS-Mitgliedern geführt, da sie sich in ihren Möglichkeiten, die home-return-Flüge auszunützen, drastisch eingeschränkt sahen. Unter dem Druck der zu vollziehenden Integration sah sich der damalige Personalchef, Hr. E. Koch, veranlasst, den FPAS-Mitgliedern einen Kompromissvorschlag bezüglich Klassenbenützung zu unterbreiten, der schlussendlich akzeptiert wurde,

sodass die Integration unbelasteter über die Bühne gehen konnte. Dieses Zugeständnis ermöglichte den in Frage Kommenden, auch innerhalb Europa bei voller Touristenklasse in den Genuss des «upgradings» zu kommen. Erstklassbillette konnten aber keine mehr bezogen werden. Mit dem neuen Freiflugreglement Ausgabe 75 wurde nun auch dieses Zugeständnis, das in schriftlicher Form abgegeben worden war, ohne Kommentar aufgehoben und hat begreiflicherweise die Betroffenen erneut empört, denn sie fühlen sich nach sechs Jahren irgendwie betrogen. Nichts konnte unseren Personaldienst bis heute dazu bewegen, die getroffene Massnahme rückgängig zu machen. Dies hat den Aeropers-Vorstand dazu bewogen, nach Artikel 44 und 45 unseres Arbeitsvertrages vorzugehen. Inzwischen ist ein Schlichtungsversuch, unter Beteiligung der Herren P. Oes (DP), W. Stierli (OF), T. Patch, Vizepräsident Aeropers und dem Schreibenden gescheitert. Wohl wurde uns ein Kompromissvorschlag unterbreitet, der eine Umwandlung der Hälfte der home-return-Billette in eine feste Buchung 24 Stunden vor Abflug vorsah, doch war man nicht gewillt, noch einmal auf das Zugeständnis von Herrn Koch einzugehen. Dieses für uns unbegreifliche Festhalten an einem Entschluss und die Negation jeglicher Verpflichtung aus dem Brief Koch liess uns den Kompromissvorschlag ablehnen. Es wird nun Sache der Juristen sein, uns Klarheit über die Rechtslage zu verschaffen, sind wir doch davon überzeugt, dass dem umstrittenen Schriftstück vertraglicher Charakter zukommt.

Viele von Ihnen werden sich nun sicher fragen, lohnt es sich denn überhaupt, wegen einer solch kleinen Sache ein Riesentheater aufzuführen. Sie haben recht, wegen der materiellen Seite lohnt es sich wahrscheinlich nicht. Es geht aber vielmehr um Grundsätzliches. Wir wollen wissen, was wir in Zukunft von schriftlich abgegebenen Zugeständnissen unseres Arbeitgebers zu halten haben.

Ich bedaure es ausserordentlich, dass das durch die angespannte Wirtschaftslage ohnehin schon belastete Verhältnis zu unserem Arbeitgeber durch eine nun nicht mehr rückgängig zu machende Übung in ein Stadium gerät, wo Sachlichkeit droht, Emotionellem Platz zu machen. Wir im Vorstand sind uns einig, dass wir dem Vorgefallenen bei zukünftigen Verhandlungen Rechnung tragen wollen und müssen.

Mit freundlichen Grüssen

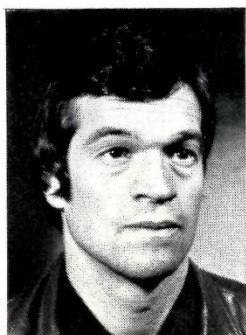
Jeannot Amsler

Neuaufnahmen

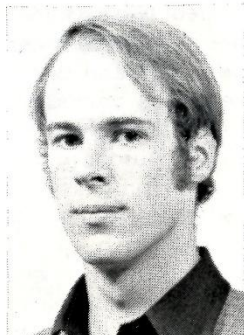
An den Vorstandssitzungen vom 22. Juli und 27. August 1975 wurden die folgenden Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



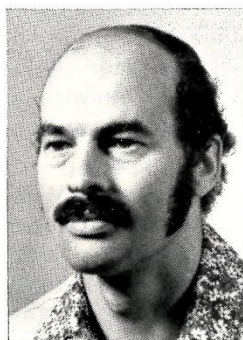
Urs Haberthür,
Copi DC-9



Christian Hofmänner,
Copi DC-9



Hans Kok,
Copi DC-9



Dietrich Otto,
Copi DC-9



Heinrich Stähli,
Copi DC-9

Das neue Mitgliederverzeichnis ist erstellt und kann im Sekretariat bezogen werden.

Das Gesamtarbeitsvertragswesen der Aeropers Ein Rückblick über 3 Jahrzehnte

Überall, wo Jubilare gefeiert werden, muss irgendwer für einen würdigen Rahmen sorgen, müssen Reden gehalten werden, in denen vom ruhmreichen Schaffen des Geehrten im Verlaufe der verflochtenen Dezennien kundgetan wird, müssen Lobschriften zuhanden der Nachwelt angefertigt werden. Damit solchermassen Grossartiges und Ehrwürdiges entstehen kann, müssen Akten beigezogen werden, der häufige Gang ins Archiv wird dem pflichtbefohlenen Verfasser bald zur unabdingbaren Notwendigkeit. Dies umso mehr, wenn der Jubilar eine Dame ist und der Verfasser (noch) nicht zu ihren intimen Bekannten zählt, so dass eine **laudatio** quasi wie aus dem Stegreif gar nicht möglich ist. Daher wollen wir die Würdigung der Leistungen der **Jubilarin Aeropers** ihren langjährigen Freunden und Vertrauten überlassen und uns an dieser Stelle mit der historischen Betrachtung eines Sachgebietes begnügen, dem die Aeropers seit ihrer Gründung im Jahr 1945 stets grosse Bedeutung zugemessen hat und für welches zahllose Frei-Tage geopfert worden sind und weiterhin geopfert werden, nämlich für den **Aeropers-Gesamtarbeitsvertrag**.

Der **erste GAV (Gesamtarbeitsvertrag)**, datiert vom 1. Januar 1946, wurde als sog. Doppelvertrag ausgestaltet und enthielt zwei getrennte Kontexte für Piloten und Bordfunker. Unser Archivexemplar trägt die Unterschriften der Herren Groh und Dr. von Meiss namens der Swissair, Fretz und Gloor namens der Aeropers sowie Böhny und Arnold namens des VPOD Sektion Luftverkehr. Der Vertrag war auf drei Jahre fest abgeschlossen worden, hernach war eine Kündigung auf sechs Monate möglich. Beide Cockpitfunktionen kannten eine **einheitliche Salärbasis**, welche zwischen Fr. 550.— im ersten Dienstjahr und Fr. 1200.— im 14. Dienstjahr lag, hingegen wurden bei der **Km-Flugentschädigung** verschiedene Ansätze ausbezahlt, nämlich zwischen 4–7 Rappen für den PiC (abhängig von der max. Km-Leistung), 2 Rappen pro Km für den Copiloten, ferner für beide Piloten ein Nachtzuschlag von 4 Rappen pro Km.

Nachdem die Einführung der DC-4 und Convair-Flotte (CV 240) bevorstand, die Swissair somit bald über schnellere Flugzeuge verfügen würde, ergaben Berechnungen betreffend künftige Fluggeldentschädigungen untragbare finanzielle Resultate, so dass die Swissair diesen GAV per 30. Juni 1950 kündigte. Die folgenden Bemühungen beider Parteien, die neuen Gegebenheiten (Flottenentwicklung, Ausdehnung des Streckennetzes usw.) in einem 2. GAV angemessen zu regeln, verliefen aus-

serst zähflüssig und liessen eine baldige Einigung nicht erwarten. Daher wurde swissairseits die ausgesprochene Kündigung des 1. GAV Ende August 1950 bis zum Abschluss des 2. GAV sistiert. Nachdem sich längere Zeit keine definitive Lösung anzubahnen schien, drängte die Geschäftsleitung auf Abschluss einer **Übergangslösung** (Vertragsentwurf vom 11. April 1951), welche die Mitglieder mit 46 zu 36 bei 2 Enthaltungen zwar guthiessen, aber in Ermangelung der statutarisch erforderlichen $\frac{3}{4}$ Mehrheit nicht zur Anwendung gelangen konnte. Es bedurfte weiterer zweijähriger Anstrengungen, um den **2. GAV** am 13. April 1953 mit 91 Ja zu 4 Nein bei 2 Enthaltungen unter Dach zu bringen. Die zu Navigatoren umgeschulten Bordfunker (Navro) wurden diesem Vertrag ebenfalls unterstellt. Die Vertragsdauer wurde erstmals bis Ende Dezember 1954 fest vereinbart und anschliessend noch dreimal prolongiert. Im Jahre 1957 wurde ein **3. GAV** in Bearbeitung genommen, der am 1. Oktober 1957 in Kraft gesetzt werden konnte. Dieser Vertrag wich insbesondere bezüglich der Begrenzung der jährlichen Flugleistungen, der Festlegung fixer Saläre und der Bemessung der Flugentschädigungen von der bisherigen Regelung ab. Die einheitliche Salärbasis wurde zugunsten **funktionsbezogener Grundlöhne** (Copi, PiC DC-3, DC-4, Metropolitan, DC-6/7) zwischen 1. und 15. Dienstjahr preisgegeben, was in den bisherigen Verträgen nur bezüglich der Flugentschädigung gegolten hatte. Die unter diesem Vertrag ausbezahlten Grundgehälter betrugen für Copiloten zwischen Fr. 1000.— und Fr. 1700.—, Fr. 1100.— bis Fr. 1800.— für PiC DC-3, Fr. 1320.— bis Fr. 2160.— für PiC DC-4, Fr. 1560.— bis Fr. 2400.— für PiC DC-6/7, die Flugentschädigungen wurden erstmals nicht mehr anhand der effektiv geflogenen Km, sondern anhand der effektiven Flugstunden berechnet. Die Flugstunde wurde übrigens je nach Funktion mit Fr. 5.— (Copi, 1. Dienstjahr) bis zu Fr. 16.— (PiC DC-6/7, 15. Dienstjahr) honoriert. Interessant ist ausserdem die im Verträge enthaltene Salärgarantie für maximal 840 Flugstunden pro Jahr.

Der eigentliche **Vorläufer unseres heutigen GAV** bildete der **4. GAV** vom 1. Mai 1960, in welchem eine Abkehr von den oftmals hart umstrittenen Flugentschädigungen stattfand, indem nun nach Dienstalter und Funktion gestaffelte Jahresgehälter festgelegt wurden. Hingegen enthielt dieser Vertrag wie auch alle seine Vorgänger zahlreiche detaillierte Einzelbestimmungen, weshalb der Ruf nach Beschränkung des Vertragswerkes auf seine Grundsätze laut wurde. Diesem allgemeinen Wunsche entsprach der **5. GAV** vom 16. Mai 1963, den die Parteien auf den 1. Jan. 1963 rückwirkend in Kraft setzten. Erstmals wurde die Auflösung des Einzelanstellungsverhältnisses auf das Erreichen des 55. Altersjahres unter Verzicht auf eine Anführung von Gründen in den GAV aufgenommen. Ferner erfuhr das Disziplinarwesen einen Ausbau.

Der **6. GAV**, abgeschlossen am 2. Februar 1966, rückwirkend per 1. Juli 1965 in Kraft gesetzt, enthielt erstmals keine Salärskalen mehr im Kontext. Diese wurden nun in einen Anhang I verbannt, damit der GAV nicht eine ständige Neuauflage erfahren musste. Die Parteien gaben diesem Vertragswerk offenbar eine recht hohe Lebenserwartung, war es doch erstmals im aufwendigen Druckverfahren angefertigt und mit einem rosafarbenen Deckblatt versehen worden. Das Schicksal allerdings wollte es anders, indem die zwischen den beiden Berufsverbänden FPAS und Aeropers im Sommer 1969 vollzogene Integration zwangsläufig nach einem neuen Vertragswerk rief, das den besonderen Gegebenheiten zugunsten unserer ausländischen Pilotenkollegen Rechnung trug. Der viel gepriesene 1965er GAV musste um 5 weitere Paragraphen ausgedehnt werden: AHV / technisch bedingte Entlassungen / spezielle Flugtransportvergünstigungen (home return, home leave) / Transport bei Beginn und Ende der Anstellung / Umschulungen in andere Besatzungskategorien. Diese 5 zusätzlichen Vertragsbestandteile führten zur Aufstockung der bisherigen 41 auf 46 Artikel, wie wir sie im **7. GAV**, gültig seit dem 1. Juli 1969 kennen. Dieser siebte und bisher letzte Gesamtarbeitsvertrag für Piloten und Navigatoren ist nicht zuletzt dank seiner Ausgewogenheit das seither am längsten in Kraft stehende Hauptvertragswerk, das die beiden Vertragspartner unter dem Motto des Gesamtinteresses vor etwas mehr als sechs Jahren begründet haben.

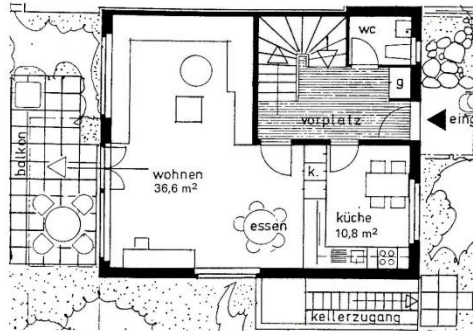
Der Vollzug der Balair-Integration sowie eingetretene Änderungen im Bereiche des Arbeitsvertragsrechtes haben allerdings eine **Revision des jetzigen GAV** unumgänglich erscheinen lassen. Die entsprechenden ersten Vertragsgespräche sind denn auch in diesen Tagen aufgenommen worden.

Ich wünsche mir und der Aeropers, dass die künftige 8. Ausgabe unseres GAV im bisherigen aufgeschlossenen und verantwortungsbewussten Geiste der Vertragskontrahenten eine baldige Geburt — frei von schmerzenden Nachwehen — erfahren möge und dass dieses Vertragswerk allen, die ihm unterstellt sind, weiterhin zum Wohle gereichen und der Swissair fürderhin als solide Basis der Verständigung fort dienen möge.

F. Woodtly, Sekretär

Ein gut gebautes EIGENHEIM ist bei der herrschenden INFLATION immer noch die sicherste KAPITALANLAGE

Erdgeschoss



Zu verkaufen

Bezugsbereit Herbst 1975, im Dreieck Winterthur - Frauenfeld - Wil/St. Gallen, genau in Heiterschen bei Wängi/TG
solid gebaute, moderne
5-Zimmer-Einfamilienhäuser mit Garage
ab Fr. 273 000.— bis 75% fremdfinanziert

SIE fragen sich vielleicht:

Wie hoch stellt sich die monatliche Zinsbelastung im Kaufsfall?

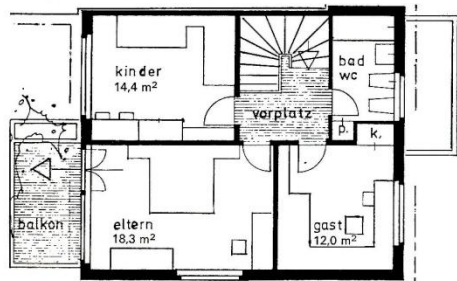
Nachstehende Berechnung gibt darüber Aufschluss:

I. Hypothek	172 000.— à 6½%	11 180.—
II. Hypothek	33 000.— à 6¾%	2 227.50
Eigene Mittel	68 000.—	—
Kaufpreis	<u>273 000.—</u>	Belastung <u>13 407.50</u>

Monatliche Belastung ohne Steuern und Abgaben somit 1 117.—

Verlangen Sie noch heute mit untenstehendem Bon weitere Auskünfte und Prospektunterlagen.

Obergeschoss



Besuchen Sie die **Möbel-, Wohnungs- und Teppichausstellung:**

Besichtigungsmöglichkeit im **Oktober jeweils Samstag/Sonntag von 10.00 bis 17.00 Uhr.**



Senden an:

Bau-Aktiengesellschaft
für Hoch- und Tiefbau
Schanzeneggstrasse 1
8039 Zürich
Telefon (01) 36 74 00

BON

Senden Sie mir bitte Prospektunterlagen betreffend «Siedlung Heiterschen»

Meine Adresse lautet:

Name/Vorname: _____

PLZ: _____ Ort: _____

Strasse: _____

DC-9 Winterrotationen 1975/76

Allgemeines über Organisation, Rechte und Pflichten der EK

Die EK setzt sich aus dem Hauptvorsitzenden, einem Vorsitzenden für die lang- und mittelfristige Planung und einem für die kurzfristige Planung, sowie den verschiedenen Typenchefs mit ihren Beisitzern zusammen. Die namentliche Zusammensetzung finden Sie jeweils auf der letzten Seite der Aeropers Rundschau.

Die EK hat die Aufgabe, die Rechte und Privilegien der Aeropers-Mitglieder in Sachen FDR's, Einsatz, Deplacement und Unterkunft zu überwachen.

Die Aeropers besitzt gemäss Arbeitsvertrag ein Mitspracherecht zu folgenden Punkten:

- Zusammensetzung der Rotationen über die jeweilige Planungsperiode
- Monatliche Einsätze der einzelnen Cockpitcrew-members
- Crew slings
- Verpflegung, Transport, Unterkunft und Detachierungen.

Bezüglich Spezifizierung und Höhe des Deplacements besitzt die Aeropers ein Anhörrecht.

Policy-Entscheidungen gehören ausschliesslich in den Kompetenzbereich des Aeropers-Vorstandes.

Einsatzrichtlinien DC-9

Die Crew-Einsätze werden ab Oktober nach folgenden Richtlinien (Prioritäten in der Reihenfolge ihrer Gewichtigkeit) geplant:

1. FOM Frei-Tage (Wünsche 6 x 2 Tage pro Jahr)
2. GVA-Rotationen an in Genf wohnende Crews zuteilen
3. Einmal pro Monat 3 Kalendertage aneinander frei
4. Gleichmässige Verteilung der Sonntage
5. Gleichmässige Verteilung der duty days
6. Gleichmässige Verteilung der Rotationen
7. Gleichmässige Verteilung der Nachtflüge / Frachtflüge
8. Wunschzettel (ausgenommen Punkt 1.)

Vermerkt sei, dass diese Prioritätenreihenfolge vorerst Richtlinien für den Einsatzplaner sind. Über die 3-Frei-Tage-Regelung werden in den kommenden Monaten, nach Einführung der Computerplanung, Verhandlungen zwischen OFC und Aeropers stattfinden um abzuklären, ob diese Regelung als Policy eingeführt werden kann.

Bei der Planung der Rotationen wurde von einem Nettobedarf von 97 Besatzungen ausgegangen. Was bedeutet das? 97 Besatzungen können das vorgesehene Flugprogramm nach FDR's und mit einem Minimum von Freitagen fliegen. Der aktuelle Pilotenbestand minus Reserven, zu erwartende Krankheitsfälle, Ferien, Militärdienst, Weiterausbildung, Instrukturen und Funktionäre ergibt einen Wert, der um 7 Besatzungen grösser ist als der Nettobedarf. Dies nennt man Flexibilität. Letztere ist einerseits ein Gradmesser für zusätzliche, über das Minimum gemäss FDR's hinausgehende Freitage, andererseits erlaubt es dem Crew-assignment Zusatzleistungen, Militärdienst oder unerwartete viele Krankheitsfälle abzudecken ohne die Minimum-Freitage-Regelung zu tangieren.

Generell muss gesagt werden, dass die Rotationen, wenn noch die Winteroperation mitberücksichtigt wird, als streng beurteilt werden müssen. Daher vertritt die EK die Meinung, dass die 3-Freitage-Regelung ein **need to have** ist.

Und zum Schluss eine Bitte — haben Sie Fragen oder Beanstandungen die den Einsatz, FDR's oder Unterkunft betreffen, lassen Sie es uns wissen. Nur wenn wir **facts** haben, können wir etwas unternehmen.

Mit freundlichen Grüssen
EK DC-9

EK-Notes

If we received the message correctly, our Chief Pilot wrote not so very long ago that the computer must serve the human being, not the reverse. We heartily agree. Imagine our disappointment, at the recent Winter schedule meetings, to hear managers stating that certain Aero-per requirements could not be fed into the computer, and therefore we would have to accept what came out of the machine!

The new computer assignment programme is, of course, something very dear to our management — in more senses than one. Much time and effort has been spent in designing the parameters to build into the programme. Unfortunately, little attempt has yet been made to discover what the pilots really want from such a programme, and it could be that the official assumptions are very wide of the mark. Aeropers will be most unlikely to accept computer programmes which do not, or cannot, cope with the pilots' needs.

Although this issue is not yet critical, and with discussions need never be so, the recent scheduling meetings were noteworthy for a hardening of the pilots' attitude. While pilots have always been prepared to demonstrate goodwill to the company by accepting occasional duties beyond the limits of the Flight Duty Regulations, it has become clear that such goodwill is not reciprocated in certain spheres; furthermore, at a time of declared pilot surplus, there is less inclination to accept duties planned to exceed published limits.

In general, the pilot distribution over the fleets is better than ever before, and the consequent improvement in Crew Control has enabled us to terminate the regular analytical meetings between Aeropers and the Operations management.

Rellstab
MSC

Per 1. Jan. 1976 od. nach Vereinbarung zu verkaufen oder zu vermieten

Einfamilienhaus

6½ Zimmer, ca. 170 m² Wohnfläche, aller Komfort, Baujahr 1973; in Bäretswil, nebelfreie Südlage, schöne Alpensicht, absolut ruhig, schöner Garten, nahe bei Schulen und Busstation; 1. Hypothek 6%

Verhandlungsbasis: Kauf Fr. 368 000.—, Miete Fr. 1450.— pro Monat inkl. 1 Garage; weitere gedeckte Einstellplätze vorhanden.

Anfragen erbeten an:

Hans Ch. Kurmann, hinterer Engelstein 5, 8344 Bäretswil, Tel. 01/78 40 46

Zu vermieten an der Stadtgrenze Zürich-Höngg, nahe Endstation Frankental Tram 13, komfortable, grosse

5-Zimmer-Wohnungen (Terrassenhäuser)

Grosszügiger Grundriss, Wohn/Esszimmer 49 m², Cheminée, Einbauküche, Bad/Bidet, Dusche/WC, sep. WC, eigene Waschküche, Keller, Schrankzimmer, Terrasse mit Pergola und Grünbepflanzung, Rasenplatz. Miete: ab Fr. 1920.—.

Auskunft erteilt: Telefon 46 83 13



Zunehmende Automatisierung – ein Problem?

Im ersten Beitrag dieser Artikelserie hat Dr. Pircher die Vorgänge beschrieben, wie sie im menschlichen Körper beim manuellen Sichtflug ablaufen. Er spricht von einem **closed loop** im Mensch-Maschinen-System. Dies gilt sicher auch für den Blindflug. Informationen aus der Umwelt — optische, akustische Signale — werden vom Piloten realisiert, verarbeitet und unter Umständen in Muskelbewegungen umgesetzt. Eigentlich vergleicht der Mensch den von ihm gesetzten Soll-Zustand mit dem Ist-Zustand. Nimmt der Pilot Differenzen wahr, so wird er eine korrigierende Handlung einleiten. Da nun mehrere Soll-Zustände (V, Höhe, Kurs usw.) dauernd überwacht sein wollen, hängt die fliegerische Qualität von einer umfassenden Überwachung ab, die auftretende Fehler rasch erfasst und verarbeitet. Hier sind denn auch die Begabungen unterschiedlich in die Wiegen verteilt worden.

Diese sehr komplexen Vorgänge erfordern vom Menschen hohe Konzentration. In anspruchsvollen Start- und Anflugverfahren treten denn auch im Flighttraining nach ca. 60–90 Minuten starke Ermüdungserscheinungen auf, welche sich in einer abnehmenden Frequenz dieser Verarbeitungsprozesse äussern. Entsprechend werden die Fehler grösser

und die Übersicht beginnt abzubrockeln. Reiseflüge hingegen sind wesentlich anspruchsloser.

Die heutige Technik bietet in Form von Automaten volle Entlastung. Höhe, Kurs, Geschwindigkeit, Gleitweg, Localizer, die gesamte Navigation (INS/RNAV) werden von «Maschinen» überwacht und gesteuert. Die Fähigkeiten dieser Mittel im Erfassen und Korrigieren von sich aufbauenden Differenzen sind wesentlich besser als sie der Mensch zu bieten hat. Diesem bleibt «nur noch», diesen Maschinen die Soll-Werte zu geben, die Funktionstüchtigkeit und den gewollten Flugablauf zu überwachen. Eigentlich ein idealer Zustand! Der Mensch diktiert das Geschehen und erweitert seine beschränkten Fähigkeiten.

Zweifellos haben Automaten unser Berufsbild in kurzer Zeit stark gewandelt. Wir sind weitgehend Programmierer und technische Aufseher geworden. Die operationellen Entscheidungen allerdings sind geblieben und haben teilweise an Bedeutung stark gewonnen. Der gute Pilot zeichnet sich heute somit eher durch gutes Management denn durch Koordinationstalent aus. Gerade das jüngste Kind der Technik, die DC-10, zeigt den revolutionären Wandel unserer Tätigkeit in aller Deutlichkeit — und lässt aber auch einige Fragezeichen dieser zukunftsweisenden Entwicklung deutlich werden.

In der wörtlichen Übersetzung des griechischen Begriffes «Automat» — zu deutsch: Selbst-Beweger — stossen wir auf die eigentliche Problematik. Die vorgängig beschriebenen Komponenten, die als Ganzes den Flug ergeben, laufen nach erfolgter Programmierung selbständig ab. Der Mensch ist nicht mehr dauernd im closed loop. Viele fliegerische Probleme — und damit unsere Reaktionsfähigkeit — werden uns von Automaten abgenommen. Autothrottles, FD, Navigations Computer berechnen speed, crabangle, R/D, flare usw. Der Autopilot besorgt die präzise Ausführung. **Der menschliche Pilot aber realisiert Umweltvorgänge und Veränderungen viel zu wenig.** Vergleichsweise hat der in klimatisierten Räumen lebende Mensch oft seine Beziehungen zur Umwelt ebenfalls verloren. Die Sensoren für Hitze, Kälte, Schneestürme usw. sind stumpf geworden. Wo früher eine Seitenwindlandung bereits im Anflug «erkämpft» werden musste, und dadurch die Problematik auch frühzeitig erkannt wurde, löst das gleiche fliegerische Ereignis heute beim Ausschalten des Autopiloten oft Staunen und Überraschung aus.

Für sämtliche Probleme bieten sich heute technische Lösungen an. In dieser technischen Euphorie hat man die Unzulänglichkeit und das schwer erfassbare Verhalten des Menschen ausschalten wollen. Dieser kann aber noch nicht vollständig abgelöst werden. Seine Reaktionen sind für viele Situationen unerlässlich. Nun hat aber einerseits sein technischer Körper ihn gewissermassen empfindungs- und beziehungslos

gemacht und andererseits **überlastet** ihn der umgebende Warn- und Anzeigemechanismus. Für die unerlässliche Überwachungsfunktion wurden raffinierteste Symbole, Instrumente und reichlich «Son et lumière» eingebaut. In der Vielfalt dieser gadgets werden die Warnungen oft nicht mehr realisiert. Entweder überhört, übersieht oder aber löscht der Pilot die Warnung, ohne dass deren Aussage realisiert wird. Unfallberichte und auch unsere Erfahrungen bestätigen, dass diese Phasen der Überbelastung recht häufig vorkommen. Erkennt ein Pilot die Situation von Überbelastung und unvollständiger Übersicht, dann schaltet er bezeichnenderweise sämtliche Automaten aus. Um seine Lage zu überblicken, will er einfachste Verhältnisse schaffen und vor allem wieder selber im loop sein. Eine natürliche Reaktion!

Die Flugzeughersteller, Fluggesellschaften, Pilotenverbände und die IATA sind am Erkennen dieser Missstände und auf der Suche nach kurz- und langfristigen Lösungen. Denn mit solch unzulänglichem Verhalten des Menschen haben die Konstrukteure der einzelnen Systeme nicht gerechnet. Heute stehen wir alle aber vor der alarmierenden Tatsache, dass sich die Unfälle im Anflug- und Landebereich beängstigend häufen. Typisch ist in vielen dieser Unfälle die Sorglosigkeit, die Unaufmerksamkeit, das «blinde» Vertrauen in Automatik und flightguidance, obschon die Möglichkeiten zur Wahrnehmung der gefährlichen Situation vorhanden waren. Sicher wäre es falsch und unrealistisch, die Vorteile der Automaten und des modernen Cockpits in Frage zu stellen. Aber Präzision und Entlastung in vielen Flugphasen stehen eingelullter Aufmerksamkeit und Überlastung der Sinnesorgane in Drucksituationen gegenüber.

Für die Ausbildung (OFC und OFSF) haben wir eine **Schematik der Überwachung** ausgearbeitet, die für die fliegerischen Aufgaben **beide Piloten im loop** haben will. «Misstrauen», Aufmerksamkeit und Disziplin im Umgang mit Automaten sind eine **primäre Zielsetzung!** Das gleiche ist sicher für den F/E in bezug auf automatisch-technische Vorgänge gültig!

Damit wir aber unsere **Überwachungsfunktionen** gut ausüben können, darf unsere **manuelle fliegerische Fähigkeit** — im loop — nicht verkümmern. Selber habe ich mitangesehen, wie bestens qualifizierte Piloten nach einem halben Jahr Autothrottle-Operation, die speed manuell nicht innerhalb der normalen Toleranzen halten konnten. Das Scanning wird also sehr langsam und lückenhaft. Die Basis bezüglich Lage und Navigation zur Überwachung der rasch und komplex ablaufenden Start- und Anflugphasen bleiben die basic datas (auch raw datas genannt) wie speed, Kurs, Höhe, QDM (!), R/D, Attitude. Hier muss unser Können «scharf» bleiben! Aus diesem Grunde verfechte ich die Ansicht, dass ein einseitiger, totaler Einsatz der Automatik gefährlich ist. Ein manu-

eller Anflug mit einfachsten Informationen, in vernünftigen Zeitintervallen, ist für die Erhaltung der Überwachungsfähigkeit unerlässlich! Viele automatische Anflüge sind notwendig für die Erhaltung des technischen Standards und für die Angewöhnung der Besatzungen an die dynamischen Abläufe. Daneben müssen aber die ursprünglichen fliegerischen Fähigkeiten weiter gepflegt werden. So bin ich überzeugt, dass wir die Synthese Mensch-Maschine auch für die heutige Flugzeuggeneration über die Runden bringen.

Chef Cockpit Besatzungen
Capt. N. Grob

Abschluss der Aktion Coronado-Modelle

Mit der Erhebung eines Salärabzugs von Fr. 150.— im Juni-Salär für die Bezüger eines Coronado-Modelles hat die Aktion Coronado-Modelle ihren Abschluss gefunden.

80 Modelle konnten ihren Bestellern ausgeliefert werden. Leider gingen Einige, die von der Aktion erst zu spät erfuhren, leer aus. Vielleicht stellt sich ein Leerausgegangener zur Verfügung, um eine allerletzte Aktion zu starten. Ich könnte ihn mit dem nötigen know how versehen.

Im Namen aller Modellbezüger möchte ich jenen Swissairmitarbeitern danken, die mir bei der Beschaffung, dem Transport, der Verteilung und beim Inkasso der Modelle behilflich waren. Der Swissair möchte ich für den grosszügigen Gratistransport der Modelle von London nach Zürich danken.

Die Schlussabrechnung samt Belegen liegt im Aeropers-Sekretariat zur Einsicht auf.

Guido Ruggli

Man sollte ...

— Endlich einmal aufhören, im verbandseigenen Hausblatt zu betonen, dass gewisse Artikel nicht der Meinung der Verbandsleitung oder der Mehrheit der Mitglieder entsprechen würden. Entweder ist jeder alt genug sich seine Meinung zu bilden, oder dann werden Windeln verteilt. MWE

APVK Aeropers-Versicherungskasse

Bevor Sie aufgrund Ihrer veränderten Einkommens- oder Vermögensverhältnisse bei einer Versicherungsgesellschaft eine private Einzel-Lebensversicherung abschliessen, werden Sie es sicher nicht bereuen, wenn Sie vorerst die Unterlagen über die

Freiwillige Todesfall- und Invaliditäts-Risikoversicherung der Aeropers-Versicherungskasse

studieren und einen Kostenvergleich anstellen. Die Ersparnisse bewegen sich, je nach dem Alter zum Zeitpunkt des Versicherungsabschlusses, zwischen 25-35%.

Alle aktiven Piloten und Navigatoren sind bei unserer Versicherungskasse obligatorisch für Fr. 75 000.— einfaches Todesfallkapital versichert.

Darüber hinaus kann jeder Versicherte seiner Funktion entsprechend gemäss nachfolgendem Versicherungsplan seine Versicherung zusätzlich erhöhen auf:

Navigator:

Fr. 75 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 15 000.— bei IV

First Off.:

Fr. 100 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 20 000.— bei IV

Senior First Off.:

Fr. 125 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 25 000.— bei IV

PIC 2-eng. A/C:

Fr. 150 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 30 000.— bei IV

PIC 3 und 4-eng. A/C:

Fr. 200 000.—, Doppelauszahlung bei Unfall, Fr. 40 000.— bei IV

Die Invalidenrente wird **jährlich** bis zur Vollendung des 55. Altersjahres ausgerichtet und richtet sich prozentual nach dem Erwerbsausfall wegen Krankheit oder Unfall. Die genauen Bestimmungen können Sie aus dem Ihnen zugestellten kleinen, grünen Versicherungsreglement ersehen.

Die Prämien richten sich nach folgender Tabelle:

Alter bei Versicherungsbeginn	einfaches Todesfallkapital von Fr. 50 000.—	Jahresprämie für Doppelauszahlung bei Unfalltod (zusätzl. Fr. 50 000.—)	Invaliden-Rente von jährlich Fr. 10 000.—
25	Fr. 194.—	Fr. 87.35	Fr. 174.60
30	Fr. 218.25		
35	Fr. 257.05		
40	Fr. 305.55		
45	Fr. 368.60		
50	Fr. 451.05		
54	Fr. 533.50	Fr. 87.35	Fr. 174.60

Prämienbefreiung bei vorzeitiger Erwerbsunfähigkeit.

Zur Bestimmung Ihrer voraussichtlichen Prämie bezogen auf Ihr Eintrittsalter und Ihr Versicherungskapital wenden Sie bitte eine Interpolation an.

Ab 3. Versicherungsjahr wird eine Gewinnbeteiligung auf die Prämie ausgeschüttet. Sie betrug 1973 22,5 Prozent.

Sie haben das ausdrückliche Recht, sich in eine tiefere oder höhere Versicherungskategorie einteilen zu lassen, je nachdem ob Sie sich im Zusammenhang mit weiteren Versicherung über oder unterversichert wähen.

Für Militärpiloten wird automatisch eine Sammelpolice zu Handen der AMF erstellt. Die APVK-Versicherung gilt als Versicherung gemäss BRB (Min. Fr. 20 000.—). Eine zusätzliche Lebensversicherung muss nicht abgeschlossen werden.

Der Aeropers-Vorstand empfiehlt Ihnen die guten Dienste unserer Versicherungskasse. Er betrachtet diese Art von Dienstleistung an Aeropersmitgliedern als Notwendigkeit und nicht unbedingt als «Geschäft».

Die Versicherungskommission

Fitness für Piloten

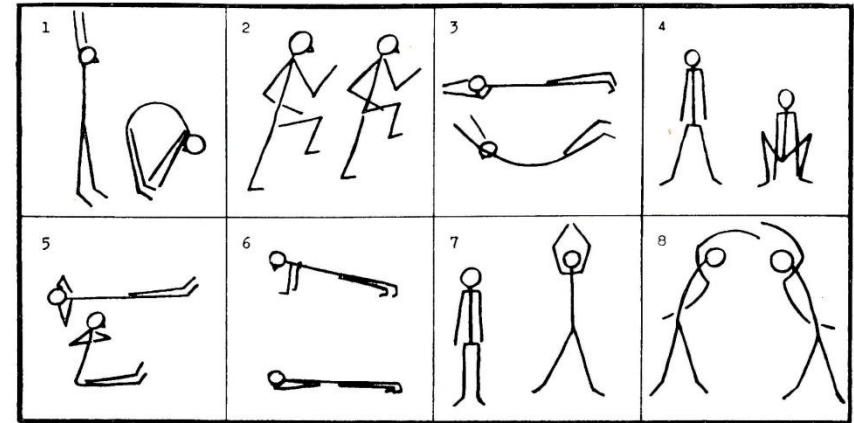
Berufstätige, die keine harte körperliche Arbeit leisten, also auch Piloten, neigen heute ohne ausgleichende sportliche Tätigkeit im weitesten Sinne zu Übergewicht und verlieren die körperliche Leistungsfähigkeit. Jeder von uns sollte deshalb für ein regelmässiges Fitness-Training besorgt sein, wobei ungezählte Möglichkeiten bestehen und viele Wege zum Erfolg führen. Wichtig ist somit nicht WAS, sondern DASS man ETWAS für das körperliche Wohlbefinden tut, und zwar je regelmässiger, desto besser.

Das Training soll beschwingt sein, Freude bereiten (!!), anregend wirken, Leistung abfordern ohne zur Erschöpfung zu führen. Eine gewisse Steigerung ist anzustreben, wobei die Leistung dem Trainingszustand/Alter angepasst sein muss (vom Einfachen zum Schwierigen, von der kleinen zur grösseren Leistung). Jedermann kann selbst einen interessanten Trainingsplan zusammenstellen; an möglichen Sport- und Spielarten sollte es nicht fehlen: Schwimmen, Tennis, Tischtennis, Radfahren, OL-Waldläufe, Vita-Parcour, Spazieren-Wandern, Turnen für jedermann, Skifahren, Ballspiele und viele andere.

Wichtig ist, dass man täglich einige Minuten trainiert. Für diejenigen Tage, von zuhause weg, an denen auf oben genannten Sport verzichtet werden muss, habe ich ein für Piloten geeignetes **Fitnessstraining** gefunden, das vom Sportlehrer Urs Lüthi für die militärischen Fliegerschulen zusammengestellt worden ist. Das Grundkonzept stammt von der deutschen Luftwaffe. Der Zeitbedarf für die acht Übungen des Intervalltrainings beträgt nur acht Minuten, der Platzbedarf ist minimal, jedes Hotelzimmer ist gross genug. Das Programm eignet sich gut als Ausgleichstraining zu anderen Sportarten. Es stärkt alle wichtigen Muskelpartien, sowie Herz und Kreislauf und fördert die Beweglichkeit der Wirbelsäule. Gleichzeitig dient es als Fitness-Kontrolle.

Die **Bewertung** der einzelnen Übungen erfolgt nach folgendem Prinzip: Schwierige Übungen ergeben viele Punkte, einfache Übungen dienen der aktiven Erholung und ergeben weniger Punkte. Es ist also auch bei gutem Trainingszustand nicht möglich, überall gleichviel Punkte zu erzielen. Ein gut trainierter Sportler bringt es bei guter Ausführung der Übungen auf gegen 2300 Punkte, bei folgender Skala:

20 bis ca. 38 jährige		älter als ca. 38 jährig	
sehr gut	mehr als	2050	
gut	mehr als	1750	sehr gut
genügend	mehr als	1450	gut
ungenügend		1200-1450	genügend
	weniger als	1150	schwach



<p>1 Beine gegrätscht, Arme Hochhalte; Rumpfbeugen vorwärts, Hände berühren den Boden. Dazwischen aufrichten.</p> <p>Bewertung: Anz. Wiederholungen x 10</p>	<p>2 Laufen an Ort mit hohem Knieheben.</p> <p>Bewertung: Anz. Doppelschritte x 4</p>	<p>3 Bauchlage, Arme und Beine gestreckt; Arme, Beine, Rumpf und Kopf abheben.</p> <p>Bewertung: Anz. Abhebungen x 12</p>
<p>4 Tiefe Kniebeuge, Knie nach aussen gespreizt.</p> <p>Bewertung: Anz. Kniebeugen x 10</p>	<p>5 Rückenlage, Beine gestreckt, Arme hinter dem Kopf verschränkt: Aufrichten zur Sitzlage.</p> <p>Bewertung: Anz. Wiederholungen x 12</p>	<p>6 Liegestütz, Körper gestreckt, Brust berührt jedesmal den Boden.</p> <p>Bewertung: Anz. Liegestütze x 12</p>
<p>7 «Hampelmann»: Hüpfen an Ort mit grätschen der Beine und Armschwingen seitwärts hoch.</p> <p>Bewertung: Anz. Wiederholungen x 6</p>	<p>8 Rumpfschwingen seitwärts mit wechselseitigem Armschwingen seitwärts hoch (nach links und rechts).</p> <p>Bewertung: Anz. Wiederholungen x 4</p>	

Übung	Woche: ___ Monat: ___ Jahr: ___						Bemerk.
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
Total							

Übung	Woche: ___ Monat: ___ Jahr: ___						Bemerk.
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
Total							

und nun viel Spass!

Werner Waeschle, Copi DC-9

Der **Swissair-Yoga**-Unterricht wird am 23. Oktober 1975 wieder aufgenommen, und zwar jeden Donnerstagabend im Alterswohnheim Spitz in Kloten.

Interessenten wenden sich bitte direkt telefonisch an unsern Yogalehrer, Herrn E. Nagy, Tel. 042/66 10 82, welcher werktags von 8 bis 12 Uhr auf dieser Nummer erreichbar ist.

Zu verkaufen in **Wil SG** (Autobahnanschluss)
2200 m² erschlossenes Bauland

Ausnutzungsziffer: 0,4. Zweigeschossige Zone.
 Südhang, mit sehr schöner, unverbaubarer Aussicht in die Berge und freiem Blick auf die Altstadt.

Nähere Auskunft erteilt gerne:
Peter Lindenmann, Dipl. Psychologe, 8304 Wallisellen
 Neugutstrasse 37, Telefon 01/830 45 33

Crew Globetrotter

Wie gelangt man zu einer vollständigen Dokumentation? Nun, letztmals erschien eine Sammelausgabe des Crew Globetrotter im Dezember 74. Diese Ausgabe enthielt sämtliche bis zu diesem Datum veröffentlichten Beiträge und wurde an sämtliche DC-9 Piloten verteilt. Ein kleiner Restposten hievon lagert noch im Aeropers-Sekretariat.

Die unter obiger Rubrik veröffentlichten Beiträge sind als Ergänzung zum erwähnten Sammelband gedacht. Sie sollten daher die betreffenden Seiten aus der Aeropers-Rundschau ausschneiden und an Ihre Sammelausgabe heften. Sollte einmal in einer Rundschau-Ausgabe die Rubrik Crew Globetrotter aus Platzgründen fehlen, so können die letzten Neuigkeiten auf einem separaten Blatt vom Aeropers-Sekretariat bezogen werden, wie dies schon einmal in diesem Sommer der Fall war.

Die nächste Sammelausgabe wird im kommenden Dezember erscheinen und wird nur die im Verlaufe dieses Jahres eingesandten Beiträge enthalten — sie ist somit wiederum als Ergänzung der Sammlung 1974 gedacht.

Vielleicht erinnern Sie sich, dass wir im Dezember 1974 einen Crew Globetrotter Wettbewerb gestartet haben (Rundschau 6/74). Dem Gewinner winkt eine Flasche Whisky, wie damals versprochen, Marke nach freier Wahl! Dieser Preis wird auch trotz Spirituosenimportverbot aufrechterhalten, ich werde demnach meine Reserven mobilisieren müssen. Bitte vergessen Sie nicht, Zieleinlauf und Stichtag für den «Grand Prix Crew Globetrotter» ist der **15. November 1975**.

Mit freundlichen Grüßen
 Ihr L. Zsindely

BASEL

Restaurant Fischerstube, Rheingasse 45, 4058 Basel, Tel. 061 32 66 35

Da gibts's eine Stube am Rhein
 Wir alle gingen mal hinein
 das Essen ist gut
 meint der Eisenhut
 und das Ueli-Bier besser als Wein

Restaurant mit eigenem Bier (Ueli-Bier). Essen günstig und gut.
 H. Brügger/W. Eisenhut



GENEVE

Café-Restaurant des Voyageurs, Cuisine de famille, erreichbar mit Bus Nr. 33 und Tram Nr. 12. Adresse: Avenue de la Gare-des-Eaux-Vives 6. W. Ruiter.

Für Tennissfans gibt es auch in Genf zwei Möglichkeiten, Tennis zu spielen:

1. Novotel, Route de Meyrin-0120 Ferney-Voltaire, Tel. 023/41 50 11. Mit dem Velo oder Taxi gut erreichbar (Pass mitnehmen). Eine frühzeitige Reservation empfiehlt sich. 1 Platz vorhanden. Kosten: FFr. 20.— pro Stunde.

2. Centre de loisirs et de sports, 1213 Onex, Tel. 93 66 22. Leider etwas weit fürs Velo, aber die Umgebung ist sehr schön und gleich neben den Tennisplätzen liegt ein nettes Restaurant. Somit ist der Ausflug sicher für die ganze Crew interessant (VW-Bus). 6 Hartplätze, Kosten Fr. 12.— pro Stunde. R. Geser

HELSINKI

Ile Kaunissaari, bateau à la place du Marché 1300 h, retour 1500/1920 (durée 1h20. aller et retour 17 Fmk.

Le bateau de 1300 ne part que les samedis et dimanches. Durant la semaine seulement 0900/1700.

E. Balmer

Ravintola «Amigo», Fabriksgatan (Nähe russ. Botschaft), zu erreichen mit Tram 3B und 3T, die direkt vorbeifahren. Guter Service, preiswerte Fisch- und Fleischgerichte, angenehme Atmosphäre.

Juli 1975 H. O. M.

Korrektur: Restaurant «Pampus» heisst in Wirklichkeit «**Pam Pam**» (war von mir im Februar 1973 empfohlen worden.)

H. O. M.

It's called Wake Turbulence

Wake turbulence by definition is «... a pair of counter rotating vortexes trailing from the wing tips». Years ago it was called «Prop-wash». It is an unseen uncontrollable menace, that grows larger and heavier. On days of high humidity, with high moisture content in the atmosphere, it can be seen as a proverbial «white tornado» rotating from the wing tips and is fascinating to observe. Also it is very deadly, and too little is really known about it. Get ten experts together and you will get ten different ideas of what it actually is, where it is and where it is going to be, how long it lasts and what to do about it. Everyone discusses it, studies are carried out, movies are made about it. However it is killing people and most pilots know they will encounter it someday, somewhere, and mentally wonder what they will do about it. The changes are far greater that a pilot will encounter wake turbulence than, say, have a midair collision. Yet the midair is the one that really gets the publicity. Most of the studies performed, up to now have been incomplete and inconclusive. They are made under controlled conditions with limited capability for versatility and cannot duplicate environmental conditions prevailing at an accident. The experts themselves are not sure, as is evident by one testifying under oath that wake turbulence «could not possibly last more than 90 seconds» and again under oath stating that it is possibly for wake turbulence to last more than two minutes.

Yet the evidence is conclusive. All aircraft are vulnerable to the wake turbulence left by another aircraft unless the pilot takes positive steps to avoid it. The little aeroplane is vulnerable to the bigger one, the moderately heavy jet, as other aeroplanes are vulnerable to the so-called «heavy jets». Every pilot who is in a sequence of aircraft wonders what he can do about it since he is almost certain to be confronted with wake turbulence or the possibility of wake turbulence. There are many recommended methods of avoiding the wake, left by a landing or departing moderately heavy or heavy jet. Make a two-step approach, land long, take-off short, stay on the up-wind side of the runway and **if in doubt wait a couple of minutes**. Remember, there is no way of avoiding the wake turbulence generated by a go-around, except by waiting. (The mentioned methods are, of course, for aviation in general). No pilot should be pressured to take-off or land until he is confident in his own mind that it is safe and the turbulence has dissipated.

Air traffic control has the responsibility for warning the pilot, but the pilot has the responsibility for the aircraft. Two minutes or so is not much to spend when possible death is the alternative. Death is a permanent condition. If the wind is strong, the chance of the turbulence being dissipated rapidly is good, but if the wind is light and variable this



unseen menace may hang around for several minutes. No one should be in such a hurry that he couldn't swap a few minutes for a chance to live a little longer. At the present most pilots try to get 2 minutes or 5 nm. separation, but is that enough? During the last IFALPA conference in Wien we came to the conclusion that 7 nm or 2½ minutes were sufficient, but more about that in the next Rundschau.

Douwe W. Staal



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

Briefe an die Aeropers Rundschau

Entgegnung zu «AFM DC-9, Vol. I, Rubrik: Man sollte. . .» Aeropers Rundschau Nr. 3/75

Eigentlich hätten wir es aus Spargründen begrüsst, wenn der Verfasser sich mit uns in Verbindung gesetzt hätte bevor er zur Feder griff. Andererseits ist dieser Frage jedoch eine gewisse Aktualität nicht abzuspüren, sodass eine Orientierung auf breiterer Basis angezeigt erschien. Die Frage wird wie folgt beantwortet:

1. Aus der Einleitung zum AFM Vol. I geht hervor, dass dieses Handbuch grundsätzlich für alle DC-9-Modelle und -Versionen gültig ist (-32 SWR/-32 AUA/-33F/-33CF PAX/-33CF CARGO/-51). Trifft diese Regel für eine Instruktion **nicht** zu, dann sind die Modelle für welche dieselbe anwendbar ist, **ausdrücklich zu erwähnen**.

Nehmen wir als Beispiel AFM 1.5., Sheet 2B und gehen davon aus, dass die Besatzung eines DC-9-51 wegen einer Hydraulikstörung eine «Emergency Gear Extension» vornehmen muss. Fehlt im AFM das «-51», geht die Besatzung mit Recht davon aus, dass das äussere Fahrwerk nicht eingezogen werden kann. Erfahrungsgemäss und entgegen der Theorie endet aber eine Landung mit herabhängendem Tor meistens mit einem Materialschaden von einigen tausend Franken.

Zur weiteren Ergänzung ist zu erwähnen, dass die von uns publizierten Handbücher den L + A-Anforderungen genügen müssen d. h. wir sind gezwungen auch von diesem Gesichtspunkt aus für den Einzelnen als Kleinigkeit erscheinende Änderungen zu publizieren.

2. Über den Termin der AFM-Publikation zu diskutieren erübrigt sich. Die unvermeidbaren Kosten fallen früher oder später ohnehin an.

Am Schlusse seines Artikels schreibt der Verfasser: «Das ist nur ein Beispiel unter anderen.»

Generell sind wir der Ansicht, dass man nichts zur Erkennung und Verbesserung einer Situation beiträgt, solange man sich in Andeutungen ergeht!

Mit freundlichen Grüssen

Chef Flugtechnik
B. Schmitt

IFALPA Loss of Licence Scheme

To all Aeropers-Members.

As a result of recent enquiries put to me it is fairly evident that many Aeropers-Members are perhaps totally unaware of the «Loss of Licence Scheme» offered by IFALPA.

The IFALPA Loss of Licence Scheme differs somewhat from the Swissair Loss of Licence Scheme, and its main advantages are as follows:

1. The Scheme offers Sums Assured from sFr. 74,000 to over sFr. 300,000 regardless of one's present position or salary. In addition these capital sums are increased yearly by 5% to cover inflation.
2. IFALPA **do not** limit you to **their** Loss of Licence only, thus you may have both the Swissair **and** the IFALPA Loss of Licences.
3. Under the IFALPA Scheme all benefits cease on attaining the age of 56 years. This means that you are **fully** covered for the **total** amount of the policy right up till the day you become 56, with no gradual run down in benefits from 50 to 55 as per the Swissair Scheme.
4. The IFALPA Scheme is such that the policy can be taken out in one of the many international currencies, the only restriction here is that the yearly premiums **must** be paid in the **same** currency.

The only disadvantage of the IFALPA Loss of Licence Scheme is a purely technical one and that is; one must join the Scheme before attaining the age of 38 years.

If any Aeropers-Member is interested in the above Scheme or has any questions to ask please drop a note into my box **Fach 72** and I will forward a booklet covering the IFALPA Loss of Licence Scheme. One or two minor points in this booklet are not quite up to date but they are only minor and do not affect the Insurance.

L. A. Idle
IFALPA Loss of Licence Coordinator, Aeropers/FPAS

Notice to members of FPAS/OASF

Notice to members of FPAS/OASF

Due to stationing of our President the annual general meeting of FPAS will be held in the middle of December. Agenda etc. will be sent to you in November. In the meantime please drop me a note if you are interested in a Committee-function.

J. W. Elfring Fach 404

Weinaktion 1975

Allen Mitgliedern, die sich an der diesjährigen **Weinaktion** beteiligt haben, möchten wir hiermit bekanntgeben, dass die bestellte Weinmenge **ab sofort fixfertig verpackt bei den Caves Mövenpick SA in Zürich**, Seestrasse 160 (Richtung Wollishofen), gegen Bezahlung bezogen werden kann. Hingegen ist eine **telefonische Voranmeldung (Telefon 01/36 12 77) notwendig**, damit Ihre Cartons vorher aus den zahlreichen Paletten herausgesucht und bereitgestellt werden können.

Nos chers **membres romands** sont prié de **contacter** les Caves Mövenpick SA à 1181 **Bursins sous tél. no. 021/74 15 11** (Mr. Schiesser). Merci d'avance!

F. Woodtly, Sekretär

Winkel/ZH

das Dorf beim Flugplatz ohne Fluglärm

Im Angelrainquartier, an ruhiger und sonniger Hanglage, mit unverbaubarer Aussicht und unmittelbar am Waldrand gelegen, **verkaufen** wir die letzten grosszügig konzipierten und vorzüglich eingerichteten

Terrassen-Einfamilienhäuser

zu Selbstkostenpreisen

2 -Zimmer-Terrassenhaus	Fr. 202 000.—
6½-Zimmer-Terrassenhaus mit Balkon und Rasen	Fr. 407 000.—
6½-Zimmer-Terrassenhaus mit Terrasse und Rasen	Fr. 432 000.—
Autoabstellplätze in der Halle und im Freien	Fr. 18 000.—

Miete (mit und ohne Kaufrecht) zu Vorzugsbedingungen.

Zu den Häusern gehört Miteigentum am Quartier-Tennisplatz und Kinderspielplatz. Die Finanzierung ist geregelt, der Bezug kann sofort oder nach Vereinbarung erfolgen. Wir informieren Sie gerne über unsere Bedingungen. Die Häuser können auf Wunsch besichtigt werden.

AVIREAL AG

Herr H. Lüssi, Telefon 812 44 50, intern 4450

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H.R. Amsler	Fach 10
Vizepräsidenten:	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	B. Läderach	
Navigatoren	M. Bethge	Fach 845	H. Kammer	Fach 790

Sekretariat

F. Woodtly
 Frau N. Grösch-Bonhöte
 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. Rüter, H. P. Suter, R. Suter, D. Staal,
 G. Schaefer, H. Sauter, H. Thut

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