

rundschau

November / Dezember 1979



**AERO
PERS**

E

Economic Treuhand AG

Friedackerstr. 6
Postfach 161, 8062 Zürich
Telefon 01 48 66 55

Als Treuhänder und Betriebswirtschafter übernehmen wir Aufträge für Beratung und Ausführung mit den Grundsätzen der Diskretion und der vertraulichen, persönlichen Betreuung

Steuerfragen
Vermögens- und Liegenschaftenverwaltung
treuhänderische Vertretungen
Gründungen / Geschäftsführung im Auftrag
Buchhaltungen



Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die **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

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
INTERN	
Kleine Fälle	11
Seid umschlungen Millionen!	13
Rücktritt aus der EK DC-9	14
Neuaufnahmen	15
FORUM	
Crew Complement	17
12 Jahre Stagnation	25
Man sollte . . .	26
Grand Prix Aeropers	28

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 18. Januar 1980

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
W. Waeschle (Produktion)
H. Hürzeler, U. Marx,
F. Rasumowsky, J. Schmid,
H. Spörri

Redaktions-Adresse und Versand:

Sekretariat Aeropers
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon 01/814 15 15

Druck und Inseratannahme:

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

Er ist da! Der erste AEG Schlagbohrer mit Vollwellen-Electronic.

Mit Supersanft-Anlauf und ganz leisen 750 Watt. Lassen Sie sich diese neue Spitzenleistung bei uns vorführen.



SB 2 E-750

**Fr. 450.— netto
SCHLAGERPREIS**

Byland AG

AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8023 Zürich 1
Telefon 01 211 88 45

Golf.



Nr.1 in der Schweiz.

Geöffnet von 08.00 Uhr
bis 18.30 Uhr —

Samstag bis 16.00 Uhr



Steinackerstrasse 20, Tel. 01/814 01 61

Denkanstöße zum Zwei- / Dreimanncockpit



Nein, denken Sie jetzt nicht: «schon wieder» oder «die Meinung des Vorstandes kenne ich jetzt zur Genüge». Mag sein, aber kennen Sie überhaupt Ihre eigene? Oder haben Sie vielleicht (noch) gar keine? Um diesem Manko abzuhelpen, servieren wir Ihnen nun nicht zu den bekannten Versionen noch eine neue dazu; wir erwarten auch nicht mehr unbedingt, dass Sie Ihre Meinung schriftlich im Forum veröffentlichen, nein, das Ziel ist erreicht, wenn Sie sich etwas Zeit nehmen und ein paar **eigene** Überlegungen anstellen.

Die folgende — sicher unvollständige — Aufstellung soll Sie dazu anregen, sich mit der Vielfalt und Komplexität des Themas zu befassen, Ihre eigene Wertung der verschiedenen Aspekte zu erforschen, kurz, Ihren eigenen Standpunkt noch klarer zu sehen. In den gegenwärtigen und zukünftigen Diskussionen werden Sie sicher Gelegenheit haben, Ihre Ansichten mit denjenigen Ihrer Kollegen zu vergleichen.

Automatisierung, Technik

- Vermindert sie die Arbeitsbelastung oder verlagert sie sie nur?
- Wie steht es mit der Zuverlässigkeit?
- Wie beeinflusst sie die Qualität unseres Arbeitsplatzes?
- Welcher Grad der Automatisierung ist erwünscht und wer entscheidet das?
- Ist es vernünftig, bei zunehmender Komplexität der Flugzeugtechnik den technischen Spezialisten aus dem Cockpit zu entfernen?

Arbeitsbelastung

- Steigt sie mit zunehmender Verkehrsdichte? (Lookout!)
- Ist mittelfristig eine wesentliche Verbesserung der ATC-Situation zu erwarten?
- In welchem Mass beeinflusst der F/E die Turnaround-Zeiten? (Zusammenarbeit mit Bodenpersonal, Tanken, Behebung technischer snags)
- Stellen die Cat III-Operation und zukünftige Anflugverfahren eine Mehrbelastung dar?
- Ist die Crewkoordination mit oder ohne F/E einfacher oder schwieriger?

Emergency — Malfunctions — Incapacitation

- Zuverlässigkeit der Technik und Elektronik?
- Ist im Fall einer Malfunction oder gar Emergency die gegenseitige Überwachung im Zweimanncockpit noch gewährleistet? (Regelkreis!)
- Sind alle failures programmierbar? (Expect the unexpected!)
- Trouble shooting, Verbindung zur Maintenance?

Einsatzgebiet

- Beeinflusst das Streckennetz den Entscheid für die Mindestbesatzung?
- Wenn ja, wie wird es überhaupt aussehen?

Psychologische Aspekte

- Haben folgende Punkte im Zwei- resp. Dreimanncockpit eine entscheidende Bedeutung?:
 - Teamgeist/Teamwork
 - Gruppenbildung/Einordnung in die Gruppe
 - Meinungsverschiedenheiten/Diskussionen
 - Altersunterschiede/Generationenkonflikt
 - andere Konflikte während der Arbeit

Kommerzieller Aspekt

Der Aufwand für einen F/E ist in Franken genau messbar. Wie steht es aber mit dem Ertrag?

Dies abzuwägen und zu bewerten ist Sache jedes einzelnen. Mögen unsere Denkanstösse Ihnen dabei behilflich sein!

Beat von Tobel
Werner Waeschle

**Gesucht
wird
Buchhalter**

zur selbständigen Führung einer Verbandskasse. Arbeit auf «Ruf Intromat 54», Arbeitsort Kloten. Angebote, Anfragen oder Anforderungen sind an den Aeropers-Kassier zu richten.

Siehe auch Artikel auf Seite 13 dieser Ausgabe.

Liebe Mitglieder

Diesen Herbst hatte die Aeropers wieder einmal die Ehre, für eine der regelmässig stattfindenden **EUROPILOTE**-Konferenzen als Gastgeber zu wirken. So trafen sich am 27. und 28. September rund 35 Piloten aus 12 europäischen Pilotenverbänden bei wolkenlosem Herbstwetter (d. h. VMC on top) auf dem Bürgenstock, um ihre Berufs- und Verbandsprobleme zu besprechen. Die Traktandenliste umfasste die folgenden Themen: finalisation and agreement of OC Committee Rules, review of developments affecting the EC Committee, proposals for further initiatives, die denn auch zum Teil im wahrsten Sinne des Wortes «erschöpfend» behandelt worden sind. Die Organisation dieses Anlasses, die übrigens hervorragend klappte, lag in den Händen von Capt. L. Zsindely und Capt. E. Heusser, wobei unser Sekretär R. Kurtz nicht nur als solcher, sondern auch noch als QM, Feldweibel und Fourier mit überdurchschnittlichen kulinarischen Kenntnissen internationalen Applaus erhielt. Erfreulicherweise stellte uns die Swissair sowohl einen Bus zum safe Transport der illustren Gästeschar durch's neblige Mittelland zur Verfügung, als in der Person von Fräulein U. Rosenberger (von der Swissair VVPI) auch eine charmante und erfahrene Hostess, die unsere Gäste aufs Beste betreute und zusammen mit meiner lieben, in solchen Dingen auch schon erfahrenen Frau Gemahlin ein vielseitiges «Ladies-Programm» organisierte, das von den Damen mit Begeisterung absolviert worden ist. Der von der Aeropers offerierte Folkloreabend im alten, traditionsreichen Gasthaus Treib war in jeder Beziehung ein Hit, wodurch wir den gesamten Anlass mit bestem Gewissen bei den Erfolgen abbuchen dürfen. Ich danke auch an dieser Stelle nochmals allen dienstbaren Geistern, die dazu beigetragen haben, dass diese Konferenz zu einem Beweis traditioneller schweizerischer Gastfreundschaft geworden ist, wie man so schön zu sagen pflegt.

Sie, liebe Mitglieder, werden sich vielleicht jedoch zu Recht fragen: Was nützt **mir**, als Aeropersmitglied und als Swissairpilot, ein solches Meeting und wer bezahlt diese Übungen? Nun, der Nutzen lässt sich nicht sofort in Franken und Rappen beziffern, wohl aber die Kosten.

Nach meinen langjährigen, persönlichen Erfahrungen möchte ich, wie übrigens alle internationalen Organisationen, auch unsere IFALPA mit ihrer regionalen Untergruppe EUROPILOTE, als notwendiges Übel bezeichnen, aber doch eben als dringend notwendiges. Denn es handelt sich beim Weltverband der Linienpiloten nicht, wie oft behauptet wird, um eine ebenso monströse wie unnötige Organisation zur Durchsetzung rein egoistischer, beruflicher Interessen, sondern vielmehr um einen sog. «international body», in welchem Piloten aus 67 Ländern sämtliche technischen und anderweitigen Probleme, die sich im Weltluftverkehr

stellen, zu besprechen und gemeinsam zu lösen versuchen. Gearbeitet wird in zehn Kommissionen, nämlich:

- Aerodrome Ground Aids (AGA)
- Air Traffic Services (Air Traffic Control, Communications, Met. ATS)
- Airworthiness (AIR)
- Industrial (IND)
- Legal (LEG)
- Loss of Licence (LOL)
- Medical (MED)
- Operations (OPS)
- Personnel Licensing/Training (PEL/TRG)
- Security (SEC)

Die industrial and legal study group, von denen jährlich zahlreiche grundsätzliche, oft aber auch nur Detail-Verbesserungsvorschläge ausgearbeitet werden, dienen dem Hauptziel, die Sicherheit im Weltluftverkehr dauernd zu erhöhen und gleichzeitig die beruflichen Interessen aller Linienpiloten zu wahren. Als aktuelles Beispiel sei die Arbeit der legal study group erwähnt, die seinerzeit den legal status of an aircraft commander ausgearbeitet hat und sich bemüht, diesem internationale Anerkennung zu verschaffen. Wir haben beantragt, dass bei Unfall oder Hijacking jeweils eine internationale Untersuchungsbehörde, die aus wirklichen Fachleuten besteht, mit den lokalen Instanzen eng zusammenarbeitet; der PiC müsste, wo nötig, primär einer internationalen und nicht der lokalen Gerichtsbarkeit unterstellt werden; fliegt man doch täglich in Länder, in welchen von der öffentlichen Auspeitschung bis zum Erhängen alles möglich ist. Auf den Fall Athen hin ist die Aeropers in dieser Sache natürlich nicht nur im Rahmen der IFALPA aktiv geworden, denn wir müssen unbedingt dafür sorgen, dass Vorkommnisse im internationalen Luftverkehr in allen Ländern gemäss internationalen Richtlinien abgeklärt und beurteilt werden. Diese dringende Aufgabe für IFALPA, EUROPILOTE und alle Pilotenverbände lässt sich leider nicht von heute auf morgen verwirklichen; sie kann sicher nur im internationalen Rahmen durchgesetzt werden.

Jeder Pilotenverband, welcher der IFALPA angeschlossen ist, hat u. a. die Verpflichtung, jedem in seinem eigenen Land verunfallten oder dort hin entführten Piloten alle nur erdenkliche Unterstützung zukommen zu lassen. So war z. B. anlässlich der Entführung einer IBERIA DC-9 vom letzten August der erste Aeropersvertreter bereits drei Stunden nach der erzwungenen IBERIA-Landung in Genf. Seine Dienste wurden zwar nicht mehr benötigt, da die crew zu jenem Zeitpunkt glücklicherweise bereits befreit war und den Rückflug antreten konnte. Im Falle Athen offerierte der griechische Pilotenverband sowohl der Aeropers als auch Capt. F. Schmutz sofortigen Rechtsbeistand, der in der ersten Unter-

suchungsphase aber nicht nötig wurde, da sämtliche in Athen unter der Leitung von Herr Gehriger eingesetzten Swissairfunktionäre unser zurückgehaltenes Vorstandsmitglied in jeder Beziehung voll unterstützen. Diese erfreuliche Tatsache möchte ich nicht nur erwähnen, sondern auch an dieser Stelle nochmals offiziell danken.

Nun, es würde mir nicht schwerfallen, einen ganzen Katalog von Vorteilen aufzuzählen, warum es sinnvoll ist, dass die Aeropers in IFALPA und EUROPILOTE vertreten ist, obschon es selbst bei Nur-Piloten aus aller Welt ein Ding der Unmöglichkeit ist, alle Meinungen unter einen Hut zu bringen. Im Gegensatz zu UNO und Europarat macht die Schweiz, d. h. die Aeropers, in beiden Gremien sehr aktiv mit. In den früheren Jahren waren es vor allem Stan Patch und John Sterndale, die der Aeropers jenes Gewicht und Ansehen verschafften, das weit über die Grösse unseres Verbandes hinausreicht, währenddem es heute Laszlo Zsindely mit seinen Leuten ist, die durch ihre Anträge und Vorstösse meist konstruktiv in Erscheinung treten. Wo wir trotzdem ab und zu als «bloody Swiss» für negative Kommentare sorgen, geht es meistens um die Ratifikation von Richtlinien und Beschlüssen, die in letzter Konsequenz mittels Streik durchgesetzt werden müssen. Dass es heute, ausser in den Oststaaten, noch einen Pilotenverband gibt, der glaubt, ohne Streikrecht auskommen zu können, wird weder im europäischen noch im weltweiten Rahmen verstanden. Und dass die Führung dieses Verbandes vom sog. schweizerischen Weg samt Arbeitsfriede und Sozialpartnerschaft nach wie vor überzeugt ist, grenzt ans Unfassbare. One day, you will see, boys!

Trotzalledem bin ich der Ansicht, dass unser konstruktives Mitarbeiten weit besser ist, als allfälliges Abseitsstehen. Die Fliegerei ist zum grössten Teil eine internationale Angelegenheit, die demzufolge auch in internationalem Rahmen geregelt werden muss. Und last but not least ist es immer ausserordentlich aufschlussreich, zu erfahren, wie ähnlich gelagerte Probleme anderswo gelöst werden; ein möglichst breiter beruflicher Erfahrungsaustausch ist für alle Beteiligten jederzeit von grossem Nutzen.

Nicht, dass Sie nun glauben, ich drücke mich schliesslich noch um die Beantwortung der weiter vorne gestellten Kostenfragen: Aufgrund ihrer Mitgliedschaft bei IFALPA muss die Aeropers pro Pilot jährlich ca. £ 6.— entrichten, für EUROPILOTE Fr. 5.50. Mit diesen Beiträgen, die für uns dank Frankenkurs noch recht günstig liegen, finanziert man sowohl das Headquarter, die Sekretariate in London und Paris, sowie besagte Kommissionssitzungen, Meetings und Konferenzen. Sitzungsgelder werden dabei keine ausgerichtet, dafür die Kosten für Verpflegung und Unterkunft übernommen. Und falls nun jemand einwendet, es wäre sicher möglich gewesen, «unserer» EUROPILOTE-Konferenz an einem weniger feudalen Ort durchzuführen, so sei ihm entgegengehalten, dass das

Bürgenstockhotel uns, nur drei Tage vor seinem Saisonende, eine sehr günstige Offerte unterbreitet hatte, die unter jenen im Raume Zürich lag. Warum das Nützliche nicht auch einmal mit dem Angenehmen verbinden?

Damit Sie es ganz genau wissen: die Aeropers bezahlte knapp Franken 2 900.— für Schifffahrt, Nachtessen und Folkloreabend, alles andere ging auf Kosten EUROPILOTE, die so oder so Ende September irgendwo getagt hätte. Dabei ist es Usanz, dass die «Host-Association» ein Nachtessen offeriert; wir werden also erst in vier Jahren wieder in die Tasche greifen müssen!

Nachdem ich nun Sie, liebe Mitglieder, mehr als ich eigentlich wollte, mit Gedanken über Sinn und Unsinn internationaler Aeropersaktivitäten gelangweilt habe, muss ich Sie doch noch kurz über Themen orientieren, die Ihnen mehr ans «Lebige» gehen dürften.

Beginnen wir mit dem Erfreulichen. Das **Aeropersmodell der flexiblen Pensionierung** scheint nun doch noch zustande zu kommen. Der einzige strittige Punkt, nämlich der vertragliche Schutz bis zum individuellen Rücktritt, konnte in einem nochmaligen gemeinsamen Anlauf so formuliert werden, dass nun beide Vertragspartner damit einverstanden sind. Sie werden also demnächst wählen können, ob Sie mit 55, 56, 57 oder mit 58 in Pension gehen möchten und ob Sie ab 55 einen vollen oder einen reduzierten fliegerischen Einsatz zu leisten gedenken, mit entsprechenden Salär- und Versicherungsleistungen, wohlverstanden. Es wäre aber noch zu früh, Ihnen hier das ganze Modell in seiner heutigen Form nochmals vorzustellen; die Detailinformation kann erst erfolgen, wenn die teilweise recht komplizierten Ausführungsbestimmungen ebenfalls in schriftlicher Form vorliegen. Ich hoffe, dass dies bis zu den traditionellen **Aeropers**-Standortsbestimmungen, die am 9. Januar und 16. Januar 1980 um 20.00 Uhr im Zentrum Schluefweg in Kloten stattfinden werden, möglich sein sollte. Sofern tatsächlich keine weiteren Schwierigkeiten mehr auftreten, sollte die entsprechende Abstimmung bis zur GV 80 stattfinden können, worauf wir über eine im nationalen und internationalen Rahmen gesehen wohl pionierhaft fortschrittliche Pensionierungsregelung verfügen dürften. Ich wage vor Stolz einstweilen noch gar nicht daran zu denken.

Bedingt durch eine Südatlantikrotation, anlässlich welcher ich im SOS-Kinderdorf Dakar ein weiteres Maison Swissair einweihen musste oder durfte, fehlte ich in all den Jahren erstmals an der **Salärrunde**, die aeropersseitig wie immer durch Capt. E. Fischli sowie diesmal durch meinen Stellvertreter Capt. E. Brunner geleitet worden ist. Währenddem der rückwirkende Teuerungsausgleich für das vergangene Jahr bekanntlich nur 0,4% betragen hatte, schnellte er diesmal auf satte 5%. Einerseits

leisten wir zwar durch unser retrospektives Modell, bei dem wir jedes Jahr das sog. Teuerungs-dreieck ans Bein streichen, einen aktiven Beitrag zur Inflationsbekämpfung, andererseits ist der (fast!) automatische Ausgleich in dieser Grössenordnung, obwohl eine sehr angenehme Gepflogenheit, doch keine Selbstverständlichkeit, denn irgendwo muss dieses Geld zuerst erarbeitet werden.

Wider Erwarten konnten die Salärverhandlungen jedoch noch nicht abgeschlossen werden, so dass ich meinen diesbezüglichen Kommentar, den ich in der Gewissheit eines erfreulichen Abschlusses bereits verfasst hatte, hiemit einstweilen annullieren muss. Ich hätte eigentlich wissen müssen, dass man den Tag nie vor dem Abend loben soll!

Über das immer brisanter werdende Thema des **Drei-Mann-Cockpits** des A-310 sowie über die mir unverständlichen Schwierigkeiten, die sich swissairseitig bei der Verwirklichung der **Frei- resp. Arbeitstage-Regelung für Aeropersmitarbeiter** stellen, möchte ich mich jetzt, d. h. während der Adventszeit, nicht äussern, denn es käme dabei wahrlich wenig Weihnächtliches heraus! Und zudem hoffe ich in beiden Dingen tatsächlich auf ein Weihnachtswunder oder wenigstens auf ein Weihnachtsgeschenk!

Bleibt mir zum Schluss noch die angenehme Pflicht, Ihnen und Ihren Angehörigen frohe, geruhsame Festtage zu wünschen (sofern Sie nicht gerade fliegen!) sowie ein gesegnetes und glückliches neues Jahr!

Ihr Hano Hürzeler

Exklusives Einfamilienhaus zu vermieten

Das Objekt steht in Esslingen (am Pfannenstiel) in einer völlig ruhigen Umgebung direkt am Rande der Schutzzone und in Waldnähe (eigener Zugangsweg zu einem Bach). Es umfasst 4½ Zimmer, wovon ein Wohn-/Essraum von 50 m², und ist mit dem üblichen Komfort ausgestattet.

Für eine unverbindliche Besichtigung wenden Sie sich an Chiffre 0120, Aeropers Rundschau, Wettlin & Co., Postfach, 8037 Zürich

SOFT-STAR

Wasserenthärtungsanlagen



zeichnen sich aus durch:

- sparsamen Salzverbrauch dank elektronischer Härtefühlersteuerung
- Einfache Bauweise
- 4-Stufen-Ventil
- Spezialanlagen für Schwimmbäder



NEU

- selbstdesinfizierende, daher keimfreie Harzfüllung aus Silberharz
- Verschneideventil mit Skala

Ausführungen als:

- Ein- oder Mehrfamilienhausanlagen
- Pendelanlagen
- Heisswasseranlagen
- Automatische oder Handsteuerung
- Härtefühler-, Zeit- oder Volumensteuerung
- Baukastensystem

Zubehör:

- Schmutzfilter
- Dosierpumpen zur Bekämpfung der Leitungskorrosion

Referenzen stehen zur Verfügung. Weitere Aukünfte erteilt gerne:

AHEMO

Bau- und Industriemontagen A
Munotstieg 5
8200 Schaffhausen
Telefon 053 5 09 76

Kleine Fälle

intern

Wenn Damen danebenhauen, scherbelt es weitherum. Wir erhielten für einen Kommentar kurzfristig (Antwort innerhalb dreier Tage erbeten) den Entwurf «Anhang 4 zum Uniformenreglement». Über das meiste lässt sich — sofern nicht vorbehaltlos zugestimmt werden kann — ohne Emotionen diskutieren. Was aber im dritten Abschnitt unter dem Titel «Erscheinung» steht, hätte selbst einem militärischen «ID-Reglements-General» noch nicht allzu seligen Angedenkens gegenüber zurückgewiesen werden müssen.

Gewiss ist es schwer, Grenzen zu ziehen zwischen einer «gepflegten» und einer «ungepflegten» Erscheinung. Aber: Welche Kopfhaltung ist beispielsweise vorgeschrieben, wenn die folgende Bestimmung kontrolliert und allenfalls durchgesetzt werden soll: «Haare: sie dürfen den Rand des Hemdkragens, aber nicht den des Vestonkragens berühren.» Wer definiert etwa die «dezente Krawattennadel»?

Militärische Instanzen haben sich mit ähnlichen Bestimmungen für Uniformierte bereits ausgiebig lächerlich gemacht. Wir würden Fräulein O. ein ähnliches Schicksal nicht gönnen!

* * *

Vor etwa einem Jahr wollten sich die Aeropers der UTC-Filiale in Accra gegenüber erkenntlich zeigen für das dem fliegenden Personal gewährte Gastrecht auf ihren Sportanlagen. Netterweise hat die Swissair von sich aus die vollen Kosten übernommen für unser beabsichtigtes Geschenk: Chemikalien für das Schwimmbassin, damit weiterhin in hygienisch einwandfreiem Wasser geplänscht werden kann. Ein Dank gebührt der UTC in Accra, aber auch dem Dept. O.

Roland Kurtz, Sekretär

Das Sekretariat bleibt vom 24. Dezember 1979 bis zum 3. Januar 1980 geschlossen.

Anton Engler
Ehemaliger Purser



besorgt für Sie
Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Hypotheken
Baukredite
Eigenheimfinanzierung



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Zu verkaufen vom Eigentümer

Einfamilienhaus in Oberhasli

in ruhigem Einfamilienhausquartier, an sonniger unverbaubarer Hanglage, nahe Lage zum Flughafen, hoher Ausbaufort mit vielen Wandschränken, Wohnesszimmer mit Cheminée, moderne Küche, grosses Elternschlafzimmer mit WC und Dusche, zwei Kinderzimmer mit WC und Bad, ausgebauter Bastelraum, Balkon, Garage mit Vorplatz (3 Wagen), Dachterrasse, Balkon, prachtvoller Garten mit geheiztem Schwimmbad, Aussendusche, Gartenbeleuchtung und Gartencheminée, einseitig, völlig unabhängig angebaut. Grundstück 302 m², Rauminhalt 630 m³, Bauvollendung 1975.

Das Objekt wird infolge Wegzuges aus der Gemeinde unter den Anlagekosten von Fr. 425 000.— verkauft. Günstige Finanzierung möglich.

Auskunft erteilt der Eigentümer: Fürsprecher Willy Rindlisbacher, Telefon Geschäft 01/60 28 55

Gesucht: Aeropers-Kassier

Seid umschlungen Millionen!

Obwohl Friedrich Schiller bei Beethovens Neunter Symphonie mit den Millionen die Menschen meinte, handelt dieser Artikel ganz prosaisch vom Geld, von der Aeropers-Kasse nämlich. Wenn Sie, liebe Leser, dazu noch an die Unvollendete denken, entpuppen Sie sich zwar als musi(kali)sch gebildet, doch hier geht es dem Aeropers-Kassier entscheidend besser: Die erste, wichtige Phase der Ressort-Reorganisation ist abgeschlossen. Nach längerer Einarbeitungszeit und einem regelrechten Evaluationsverfahren wurde eine Occasions-Buchhaltungsmaschine angeschafft und die dazugehörigen organisatorischen Arbeiten ausgeführt. Wir sind jetzt Besitzer einer «Ruf Intromat 54». Diese einfache, aber den Erfordernissen genügende Maschine erlaubt eine präzisere Erfassung der Kosten, fordert nicht mehr die Handschrift des Kassiers und ermöglicht zusammen mit den organisatorischen Neuerungen die Verbesserungen, die von der Revisions-Stelle, der Neutra-Treuhand AG, in einem Brief gefordert wurden.

Jetzt sind wir in der Lage, die zweite Phase der geplanten Umstellung an die Hand zu nehmen. Die Aeropers plant, gewisse Strukturen und Arbeitsabläufe neu zu gestalten, und auch das Ressort «Kasse» wird davon betroffen. Wir beabsichtigen, die Vorstandsarbeit von der eigentlichen Kassenführung zu trennen.

Deshalb sucht die Aeropers einen neuen Kassier. Die Aufgaben lassen sich wie folgt umschreiben: Führen einer doppelten Buchhaltung mit Journal (maschinell), dazu Abschlussarbeiten, kontieren der Belege, überwachen der Zins- und Amortisationszahlungen des Aeropers-Hauses. Der neue Mann (oder die neue Frau) wird während genügend langer Zeit in diese Aufgaben gründlich eingeführt. Gesucht wird nun ein aktives Aeropersmitglied, das willens ist, eine solche Aufgabe für längere Zeit zu übernehmen. Voraussetzungen sind Flair für Buchhaltung und noch besser ein KV-Abschluss oder ähnliches. Haben Sie eine Frau oder Freundin, die ebenso in der Lage wäre, während ein paar Tagen im Monat so zu arbeiten? Wir können sogar ein Gehalt offerieren. Die Arbeitsbedingungen im einzelnen richten sich ganz nach den Wünschen und Möglichkeiten des zukünftigen Buchhalters, wir selbst sind nun voller Ideen und Erwartungen. Haben Sie Lust und trauen Sie sich zu, diese Aufgabe zu übernehmen? Das Aeropers Team erwartet Sie!

Bitte schreiben Sie kurz dem Aeropers-Kassier oder telefonieren Sie: Felix Rasumowsky, Fach 1165, Telefon 867 36 44.

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen!

Rücktritt aus der EK DC-9

Bedingt durch die Umschulung auf DC-10, trat Beat Läderach per 31. Oktober als Mitglied der Einsatzkommission zurück. Wir möchten ihm hier für seine geleisteten Dienste danken, brachte er es doch immer wieder fertig, auf Kleinigkeiten von grosser Wichtigkeit speziell während den aufwendigen FDR Verhandlungen aufmerksam zu machen. Er vertrat die F/O's in einer bemerkenswerten Art und Weise. Ohne seine gewissenhafte Unterstützung, welche dutzende von Stunden seiner Freizeit in Anspruch nahmen, wären heute bestimmt noch Punkte auszumerzen, welche seinem Scharfsinn nicht entgingen. Dass ein solcher Rücktritt ein riesiges Loch hinterlässt, versteht sich von selbst, vor allem in einer Zeit, in welcher einiges an Lebensqualität in unserem Arbeitsverhältnis erreicht und erhalten werden muss.

Der Mensch ist träge und bequem, und er fühlt sich auch recht wohl, wird ihm nicht auf die Füsse getreten. Das dürfte auch die Erklärung dafür sein, dass es bis heute nicht gelungen ist, ein neues EK-Mitglied zu finden. Da die F/O-Zeit auf den Equipments gegenüber früheren Jahren doch angestiegen ist, sollte es möglich sein, einen interessierten F/O für mindestens zwei Jahre Mitarbeit zu finden. Bis jetzt leider ohne Erfolg. Wahrscheinlich bedarf es zuerst wieder einer Missstimmung um wieder von vorne zu beginnen, anstelle einer aufbauenden Weiterarbeit.

Damit sei ausgedrückt, wo zur Zeit der Schuh der EK DC-9 drückt.

EK DC-9

Capt. M. Egger

Capt. W. Widmer

Klosters Dorf

Zu vermieten per sofort exklusive, möblierte

Dachwohnung 156 m²

2 Schlafzimmer, 1 Wohnzimmer mit Wohnlandschaft, mit Bad und sep. WC, Telefon, Cheminée, TV. Miete Fr. 1500.— zuzüglich Nebenkosten. Eventuell kann zusätzlich eine Garage gemietet werden.

Anfragen bitte an: Hotel Rufinis, z. Hd. Johann Jost, 7252 Klosters-Dorf, Telefon 083/4 13 71

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom Oktober und November 1979 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Hermann Bösch
Copi DC-9



Beat Bosshard
Copi DC-9



Hanspeter Jenny
Copi DC-9



Bruno Steiner
Copi DC-9



Heinz Zeltner
Copi DC-9

In Egg am Pfannenstiel

erstellen wir für Sie in wundervoller Lage (Aussicht, gute Verkehrsverbindungen) ein Einfamilienhaus nach Ihren Wünschen und Vorstellungen.

Kontakt via Chiffre 0119, Aeropers Rundschau, Wettlin & Co., Postfach, 8037 Zürich

Zu verkaufen

in Weisslingen per 1. April 1980, freistehendes, komfortables

6-Zimmer-Einfamilienhaus

Sep. Bastel- und Abstellraum, Kinderzimmer mit Galerie, grosser überdachter Gartensitzplatz.

Preis Fr. 475 000.—, Anzahlung nach Vereinbarung.

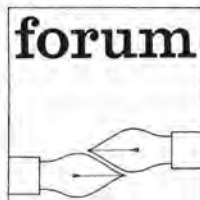
Telefon 01/825 16 75 während Geschäftszeit

Anni
1954
Wettlin Druck

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht

Crew Complement



Die Frage des Crew Complement beschäftigt ja nicht nur Swissair und Aeropers, sondern Gesellschaften und Verbände weltweit. Da wir leider aus unserem Leserkreis keine weiteren Stellungnahmen zu diesem Problem erhalten haben, übernehmen wir drei Beiträge aus «The Log», dem Organ des britischen Pilotenverbandes BALPA.

Crew Complement von Geoff Mussett, Airworthiness Study Group

A B. 737 is landing in adequate visibility at an uncontrolled airfield in Canada. There are all the usual difficulties with ATC, weather, cockpit discipline but problems really start when a snow clearance vehicle is sighted after landing and a go-around is attempted. Then mechanical deficiency strikes, a reverser bucket sticks: the aircraft rolls in and forty four people are killed.

A B. 707 is landing at an airfield in Spain. It's hazy and the crew fly an instrument approach. One pilot handles the aircraft, another is seeking visual reference at the threshold. At two hundred feet the third crew member whose brief is to monitor inside and outside the cockpit, notices a vehicle and personnel halfway down the runway. A go-around is initiated at one hundred feet, and the aircraft subsequently lands safely.

The Canadian Department of Transport, who have one of the more enlightened approaches to accident investigation, cited several contributory causes to the B. 737 accident, but the number of crew aboard was not one of them.

The B. 707 incident was dealt with locally after landing and does not appear in any occurrence summary, and yet its consequences, had the obstruction not been sighted, might have been the same. Instead, it is a memory in the minds of those involved, with the confirmation that a properly integrated third crew member can at worst be an apology for all the deficiencies of the environment in which we operate. At best he can contribute substantially to the safety, regularity and economy of the whole operation.

Those two incidents highlight the futility of the safety statistical approach to the crew complement question. The documented accidents and incidents remain the tip of the iceberg, yet even when they are analysed,

one of the basic enabling factors is frequently ignored. Single factors are seldom sole causes of «pilot error» incidents and even if we all knew all about every one of those events it would be necessary to trace the series of factors right back to the point at which the operation was first degraded.

From the pilot's point of view, any part of the operation can be degraded in either of two ways. Firstly, it may be due to an external factor such as weather, Air Traffic Control deficiency or requirement, aircraft or systems malfunction right down to an inebriated passenger. Secondly, it may result from a crew «failure» whether it is a missed R/T call, inadequate cross-monitoring, personal fatigue or an omitted drill item. Whilst any one of these external or internal factors does not normally by itself lead to an incident, it is the first breach of normality. That is why all crew duties are spun into a web that spans from start-up to shut down and which requires concentration and discipline to execute; and if part of that intricate pattern is damaged, it must first be recognised and then action must be taken to repair it.

From this point I find myself diverging from the path the manufacturers, the regulatory authorities, and the airlines would have us follow. Their premises on crew complement certification are built on basic functions such as navigation, flight path control, look out, systems management and flight path monitoring — and in an almost ideal world at that. Degradation to them means crew incapacitation, engine and systems malfunction and other similar eventualities. What the manufacturers and authorities so studiously ignore is the real world of aviation which is a complex, varied and ever-changing scenario in time and place, and in which opposite ends of the spectrum can be light years apart. This is the world into which we, the pilots, have to pitch our fallibility.

Real world storytime: a two-crew aircraft nears destination expecting an ILS approach onto the main runway, but, due to tailwind and wet runway, decides to opt for radar onto the opposite end. Unfortunately cloud base is lower than reported and go-around is initiated at Decision Height. So far so good. However, being a commercially-minded pilot, the Commander elects to attempt an ILS as originally planned, just within tailwind limits. As it is a minimum fuel trip, time must not be wasted. The airfield is overflowed, a procedure turn commenced to establish on the ILS. In six minutes whilst one man flew the aircraft and did the R/T the other: —

- (i) did thirty three drill items
- (ii) made two fuel change-overs
- (iii) rebriefed for next approach
- (iv) rechecked alternate weather
- (v) liaised with company
- (vi) made a cabin address to the passengers

(vii) rechecked landing aids

(viii) tried to monitor the handling pilot

and finally found himself 500 ft. below outer marker height with no recollection of passing the outer marker although apparently on the Glide Path.

Some of this you might consider self-inflicted, but the build up is the crunch point of the second approach, at 500 ft. below OM height, which was largely a function of external factors and not internal errors. The net result was a compressed operation with an inadequately-monitored approach leading to reasonable doubt as to the wisdom of its continuance. A further go-around was made, followed by diversion. Need one spell out how an integrated third crew member could have shared that workload and given the non-handling pilot the spare capacity he needed to prevent that situation developing?

The essence of all efficient — safe, regular, and economic — operations is equitable distribution of workload amongst an adequate number of crew, under all likely conditions. And it is in the «under all likely conditions» part of the equation that the manufacturers and authorities have failed. How many people does one pick for a team if nobody decides what game one is to play?

A Three-Legged Stool or Stilts?

Auszug aus einem Editorial von Ian Frow

At this moment our colleagues in Europe and North America are coming under severe pressure from both their employers and the aircraft manufacturers to accept that the new commercial aircraft of the 1980s shall have only two crew members on the flight deck.

Manufacturers justify these changes by pointing to their remarkable new ergonomic flight deck layouts, all colour TV tubes and computer displays which, they claim, make flying as simple as a walk down a country lane. Although very few of these new flight decks have left the cosy laboratories for the cold, crowded, hurried, unforgiving skies of commercial aviation, they assure us that reliability is not a problem. I remember being told that a triple Inertial Navigation System failure was, statistically, virtually impossible. Yet only recently it very nearly happened when Murphy got to work and a combination of human operating error and aircraft design caused the temperature sensitive computers to fail, a sequence of events overlooked when the failure rates were predicted.

Many BALPA members who are already flying two man flight decks may wonder what all the fuss is about. The possibility of massive extra productivity payments for two man crews in a seller's market is attractive. The new instrumentation combined with improved flight deck layouts may



Der Mensch kann nicht für die Technik umkonstruiert werden . . .



... optimale Verhältnisse entstehen nur, wenn das Cockpit auf den Menschen abgestimmt wird.

well eventually produce an easier working environment. Why should pilots, earning their livings with high technology, play Luddites and oppose the concept of commercial advantage from technical improvements?

I think that the answer to that last question lies in the one word «safety». Perhaps at present we can reluctantly accept that a minority of the aircraft in the transport system can fly at a reasonable level of safety with only two (normally highly experienced) pilots, especially in some of the better modern flight decks with well proven conventional instruments. But can you happily face the prospect of a future air transport system where the vast majority of aircraft have only two crew; where the air traffic is far heavier than at present; where crew incapacity means two, three even four hundred lives in the hands of one man; where some left hand seats are occupied by pilots new to command, whilst in the right hand seat is a pilot fresh from initial flying training and both of them unmonitored and unhelped by anyone sitting behind them? Unless truly remarkable improvements are made, not just in aircraft design, but in Air Traffic Control, airfield let down aids, communications and many other areas, surely any such world air transport system must be less safe than the far-from-perfect system we have today?

There is now a developing fuel crisis — and this time it appears to be a real problem created by the fact world demand is about to exceed supply.

Airlines will inevitably apply pressure to their crews to operate with even greater fuel economy than at present. Attempts will be made to reduce contingency and diversion fuel, and high speed «clean» initial approaches will be actively encouraged. All such procedures may be valid so long as they are properly thought out but inevitably they will increase crew workload, reduce the time available to solve technical or weather problems, and, above all they will require a high level of crew monitoring to maintain adequate safety margins. Thus in a fuel crisis a third set of hands and eyes on the flight deck will be an essential safety aid. Furthermore in such a situation the cost of a third man will almost become irrelevant.

When, recently, a group of pilots paid visits to all the major aircraft manufacturers, all but one company admitted to agreeing with the three-man concept. However, their instinct for commercial survival made the same manufacturers also admit that they would design and build two-pilot aircraft if, by so doing sales were enhanced.

Do not for one moment relax with the idea that the various national regulatory bodies around the world would not allow the overall safety of commercial air transport to be degraded for commercial reasons.

Government departments are susceptible to political and commercial pressure just like anyone else. It is for this reason that airline pilots throughout the world have a duty to their passengers not to accept anything which they intuitively (and from collective experience) feel is a reduction in safety. That applies even when the coincident financial and career advantages are superficially attractive.

BALPA's official position, reiterated at last year's Annual Delegates' Conference, is that the Association emphatically supports IFALPA's policy which requires that in addition to the two pilots required on all commercial aircraft, there should at all times be a third crew member on all jet engined aircraft.

Crew complement is a striking example of a technical subject bedevilled by commercial and possibly some industrial considerations. Debated objectively, there are strong arguments for requiring three crew members on the flight deck based on human factors, workload, air traffic and environmental factors. It is too important an issue for the general membership to ignore and to abrogate its responsibilities, leaving all the arguing to the politicians of BALPA and IFALPA. It is something on which individual pilots have differing views, so why not use the columns of The Log to present your views?

Ian Frow

Leserbrief zu Crew Complement

Dear Sir,

I think I will take up Ian Frow's invitation to air my views on three-crew flight decks.

Some of the points raised in Captain Frow's editorial I agree with — yes, it is reassuring to know that if the Old Chap in the left-hand seat (or right-hand, come to that) kicks the bucket, the steely-eyed ace, playing at flight engineer can leap into action and save the day — not to mention the aeroplane and passengers. Also, an extra pair of eyes on the flight deck can only be a good thing.

I have experienced both types of operation and I consider that the fears expressed about safety are unfounded.

Having suffered the three-pilot operation on the Trident Ones and Twos for four years, I have since spent a further four years in Scotland flying the two-pilot HS 748. I can honestly say that I never wish to go back to a **three-pilot** operation.

Anybody who has had any experience of the Scottish operation will know that the extreme weather conditions/poorly equipped airfields/high den-

sity of traffic, combine to produce a high flight deck work-load, and yet, I cannot think of one incident that has been blamed on a breakdown in monitoring or pilot incapacitation.

The argument about two or three crew flight decks only applies to aircraft of the next generation (757, 767, etc.) and aircraft of this generation will all have «High Technology» flight decks.

Such gadgets as CAT III autoland, Triplex autopilots, strap-down inertial nav., CRT area nav. displays, (RT heading, altitude and nav. displays, computer-assisted flight deck management, computer-fault diagnosis, automatic standby systems,) etc., etc. will all be commonplace. Maybe the third crew member should be a **computer technician!**

I am quite sure that at some time during the past, somebody has written a piece along the lines of Captain Frow's editorial, only referring to the Radio Operator and, subsequently, the Navigator. Both disappeared with the advent of higher technology on the flight deck and the third crew member can expect the same fate.

Yours faithfully

S/F/O D. W. Baker
B.A. (S.H.)

Zu verkaufen

Freistehendes Landhaus in Bachenbülach

Nähe sämtlicher Schulen und Flughafen Kloten.

Baujahr 1973, 8-Zimmer-Einfamilienhaus mit in die Gartenanlage integriertem Schwimmbassin und freistehender unter Terrain angeordneter Doppelgarage.

Ausgesprochen schöne, sonnige und erhöhte Südhänglage mit einer freien und unverbaubaren Aussicht auf die Landschaft und die Berge.

Verhandlungsbasis: Fr. 800 000.—.

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne
Herr U. Grossenbacher, Schweizerische Kreditanstalt, 8302 Kloten,
Telefon 814 01 22.

12 Jahre Stagnation

Lieber Heiner,

wenn ich Zeit hätte, würde ich für Dich und die andern «frustrierten» Copiloten ein paar Tränen vergiessen und mich anschliessend schleunigst zum Psychiater begeben, weil ich von der als zwingend angesehenen Frustration auch nach 10 (in Worten: zehn) Jahren als Copilot, davon 6 auf DC-10, noch nichts verspüre.

Doch Spass beiseite; ich glaube, dass die zunehmende Unzufriedenheit unter uns Copiloten nicht nur mit unserer Arbeit zusammenhängt. Mich dünkt vielmehr, dass es uns trotz steigendem materiellem Wohlstand immer schwerer fällt, mit dem Erreichten zufrieden zu sein. Je mehr Annehmlichkeiten das Leben uns bietet, desto weniger sind wir offenbar in der Lage, diese vorbehaltlos zu geniessen.

Auch mir wurde vor 10 Jahren in den Swissair-Insertaten ein «steiler Aufstieg» versprochen. Inzwischen hat sich dieser stark abgeflacht und ich habe mich damit abgefunden, denn ändern kann ich ja doch nichts daran. Ich versuche aber, das Beste aus der veränderten Situation zu machen. Das heisst für mich, dass ich mich **aktiv** an der Flugplanung beteilige. Ich mache mir also genauso meine Gedanken über Wetter, Fuel, opt. Level usw. wie der Captain. Damit ich jedoch mitreden kann, muss ich mich zu Hause auf den Flug vorbereiten, was mir mit den zur Verfügung stehenden Unterlagen ohne weiteres möglich ist. Durch diese **aktive** Mitarbeit habe ich erstens nie das Gefühl, nur der «Blecheseilträger» des Captains zu sein, zweitens erhalte ich mir die Fähigkeit, selbständige Entscheide zu fällen und drittens bin ich stolz, wenn ich mein «leg», das ich geplant und geflogen habe, mit einem eleganten Anflug und einer guten Landung abschliessen kann.

Geniessen wir doch die unbeschwerte Copilotenzeit, auch wenn sie heute ein paar Jahre länger dauert als früher, und nützen wir die Freiheiten, die uns unser Job trotz aller Reglementierung auch heute noch bietet.

Selbstverständlich würde ich es auch begrüssen, wenn ich den «climb-out» selber durchführen dürfte. Doch ob allein dadurch eine «positive Motivierung der First Officers» möglich ist? Was machen wir dann in ein oder zwei Jahren, wenn der «climb-out» den «Reiz des Neuen» verloren hat?

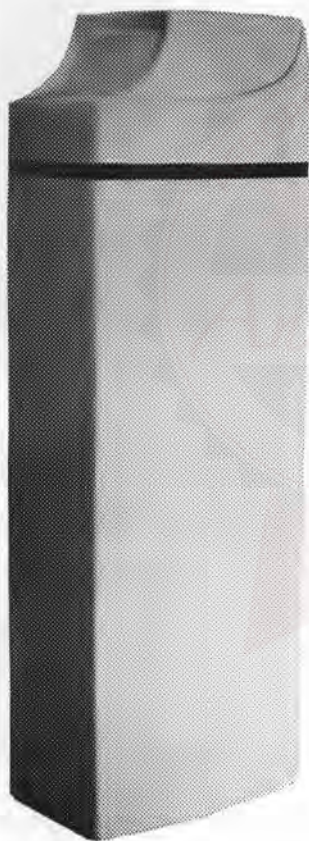
Nach all diesen «tiefschürfenden Gedanken» geniesse ich jetzt noch eine Weile das dolce far niente am Strand von Bombay und schliesse mit den Worten eines erfahrenen Flight-Engineers: «So habe ich mir die Fliegerei vorgestellt!»

Ruedi Fischer

Man sollte...

- dem Gerster von Basel den farblichen Unterschied zwischen «Saich» und «Schissdrägg» erklären...
- demselben Gerster mitteilen, dass seine swissair-Imageverschlimmerung unter Zweiterem einzustufen wäre. H. Saladin, HESA
- nicht glauben, dass ein knappes Dutzend Herren sich die Kompetenz nehmen will, für alle Zeiten über Zwei- oder Dreimanncockpit zu entscheiden. HESA
- nicht nur nach aussen nach Demokratie und Mitbestimmung schreien. HESA
- sich mit dem Vorstand in Verbindung setzen, wenn man mit dessen Politik nicht einverstanden ist. Ferner könnte man auch im «Forum» der **rundschau** seinen Standpunkt vertreten, der Vorstand ist froh um jedes Echo aus dem Mitgliederkreis — Schweigen legt er als Zustimmung aus. Die Redaktion
- sich das Koordinationstheater eines Dreimanncockpits auf dem Doppelpariser zuerst von Franz Hohler oder EMIL vorführen lassen. HESA
- dem Herrn Xavier Bregenzer das Pflichtenheft des Flugbetriebes, ein gewisses OC-Bulletin, eine ebenso gewisse Personalweisung und die Pilotenindexzahlen zukommen lassen und ihn dann nochmals nach seinen Ideen über Public relations befragen. HESA
- die Hausgrafiker der Swissair bitten, eine Farbskala mit den heute gültigen Modebezeichnungen zu veröffentlichen, zwecks Weiterbildung einer laienhaften Öffentlichkeit. Ich bin vor vielen Jahren als nicht farbenblind taxiert worden. Trotzdem erscheinen mir die fachgerecht als «golden shadow» benannten Farbtöne an den neu bemalten Flugzeugen schlicht und einfach als helleres und dunkleres Braun. Aber auch Gold ist heute nicht mehr, was es einst war, gewissermassen nur noch ein Schatten seiner selbst. Nachdem uns alljährlich eine goldene Zukunft in düsteren Farben geschildert wird, kann es nicht schaden, einmal das Pferd am Schwanz aufzuzäumen, und eine düstere, braune Farbe etwas zu vergolden, wenigstens in Pressemitteilungen. Die Stärke der Medien liegt im Vermögen, auch unglaubliche Dinge glaubhaft zu machen. So wird es auch gelingen, das Farbempfinden der Öffentlichkeit dem Geschmack der Grafiker anzupassen. Oder bin ich im Ende doch reif für den Augenarzt?
Heiner Spörri

- eigentlich traurig und beschämt darüber sein, dass es in der Swissair anscheinend noch Cockpit Crew members gibt, die es von der Hautfarbe ihres Sitznachbarn abhängig machen, ob sie auf einer DH Reise den ihnen zugeteilten Platz einnehmen oder lieber 5 Stunden freiwillig im Cockpit reisen. Siehe **rundschau** «Man sollte . . .» September/Oktober 1979. Badum Thomas, FO DC-10



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

Grand Prix Aeropers



von links nach rechts: P. Glauser, N. Gmachel, Miss Holland, R. de Jong, F. Jaggi

Nach Überwindung verschiedener örtlicher und zeitlicher Schwierigkeiten konnte der diesjährige Grand Prix Aeropers doch noch durchgeführt werden. Trotz spätem Zeitpunkt lachte uns das Wetterglück. Auch die recht tiefe Temperatur tat dem Elan der Wettkämpfer und Gentlemen keinen Abbruch.

Sie sorgte lediglich für einen kleinen Ausgleich. So mussten nicht nur die Fahrer auf der Strecke sondern auch die Zuschauer daneben «leiden». Letztere beendeten allerdings ihr Martyrium frühzeitig in der «Beiz».

Das Rennen zog auch weitere Kreise als letztes Jahr. Waren doch unter den Teilnehmern auch zwei Mitglieder des Überwachungsgeschwaders (Col Stössel und Hptm Suter).

Neben grossen sportlichen Leistungen bot das Rennen auch völlig neue Erkenntnisse auf dem Gebiet der Rennvorbereitung. Nur so lässt sich der zweite Gesamtrang von Fritz Jaggi unmittelbar nach einem Strecken-

einsatz erklären. Möglicherweise hat ihm auch ein Blick von oben kurz vor dem Outer Marker die Schwächen seiner Konkurrenten offenbart und ihm wertvolle taktische Hinweise geliefert.

Ebenfalls ungeahnte Perspektiven eröffnet der erste Rang der Gentleman-Kategorie. Man munkelt von einem neuen Jumbocockpit mit modifizierten Sitzen und Seitensteuerpedalen. Gerüchte, den «Top of climb» in Bergpreis umzutaufen, sind dagegen völlig haltlos und unwahr.

Resultate kleine Runde (8,1 km)

Wettkämpfer:

1. Ronald de Jong	11:49,9
Stundenmittel	41,076 km/h
2. Fritz Jäggi	12:40,5
3. Hermann Bösch	12:48,5
4. Olav Brunner	12:50,2
5. Manfred Hagge	13:35,6
6. Gerri Fritschi	13:51,6
7. Burkhard Klesser	14:24,4
8. Peter Jäggi	15:06,8
9. Kurt Wegmüller	15:14,2
10. Cornelis Kat	* 20:35,8

* Diese Zeit wurde trotz eines streifenden Hinterrades erzielt.

Gentlemen:

1. Norbert Gmachel	13:43,5
Stundenmittel	35,424 km/h
2. Paul Glauser	13:49,9
3. Hansueli Suter	14:03,1
4. Hans Stössel	14:41,7
5. Georg Morf	14:51,6
6. Max Schönenberger	17:10,3
7. Paolo Miglioretto	17:29,9

Resultate grosse Runde (23,3 km)

Wettkämpfer:

1. Ronald de Jong	35:55,5
Stundenmittel	38,916 km/h
2. Fritz Jäggi	37:29,0
3. Hermann Bösch	39:36,9
4. Olav Brunner	40:32,5
5. Gerri Fritschi	42:31,7
6. Manfred Hagge	42:44,3
7. Burkhard Klesser	45:03,8
8. Peter Jäggi	47:32,7
9. Kurt Wegmüller	47:53,0
10. Cornelis Kat	48:25,3

Gentlemen:

1. Norbert Gmachel	41:54,7
Stundenmittel	33,372 km/h
2. Paul Glauser	42:56,4
3. Hansueli Suter	43:48,2
4. Georg Morf	47:02,1
5. Hans Stössel	47:34,7
6. Paolo Miglioretto	54:13,4
7. Max Schönenberger	55:58,2

Gesamtklassement

Wettkämpfer:

1. Ronald de Jong	46:45,4
2. Fritz Jäggi	50:09,5
3. Hermann Bösch	52:25,4
4. Olav Brunner	53:12,7
5. Manfred Hagge	56:19,9
6. Gerri Fritschi	56:23,3
7. Burkhard Klesser	59:28,2
8. Peter Jäggi	62:39,5
9. Kurt Wegmüller	63:07,2
10. Cornelis Kat	69:01,1

Gentlemen:

1. Norbert Gmachel	55:38,2
2. Paul Glauser	56:36,3
3. Hansueli Suter	57:51,3
4. Georg Morf	61:53,7
5. Hans Stössel	62:16,4
6. Paolo Miglioretto	71:43,3
7. Max Schönenberger	* 73:08,5

* Gewinner des Spezialpreises «arabische Nächte»

Urs Marx

ACHTUNG! Nur für Schweizer!

Nach prächtigem (Swissair-)Flug trifft Benno H. in London-Heathrow ein und begibt sich mit Ehegespons Anne-Käthi zur Passkontrolle. Beim Schild «Foreign Passports» bittet Benno sein vielgeliebtes Weib um eine Übersetzung. Sie sagt: «Ausländische Pässe». Darauf meint Benno: «Aha, da sind wir in der falschen Kolonne, wir sind ja Schweizer.»

Yk S. Womusar



Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41
11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung



Wir wünschen allen unseren Lesern frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

Die Redaktion

Nous souhaitons à nos lecteurs un joyeux Noël et une heureuse nouvelle Année.

Les Redacteurs

Wy wensen de lezers van de **rundschau** een vrolyk Kerstfeest en een gelukkig Nieuw Jaar.

De Redactie

A Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year to all our readers.

The Editors



Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200
	E. Brunner	Fach 173

Ressorts	Verantwortlicher	Stellvertreter		
Planung und Administration	H. Spörri	Fach 402	E. Brunner	Fach 173
Einsatzfragen	F. Schmutz	Fach 333	C. Van Rijn	Fach 219
Schulfragen/Seniorität	E. Brunner	Fach 173	F. Rasmusowsky	Fach 1165
Versicherungen VEF/APKK	A. Huggenberger	Fach 141	M. Wipf	Fach 372
Finanzen/Kasse	F. Rasmusowsky	Fach 1165	R. Kurtz	
Ausländerfragen	C. Van Rijn	Fach 219	H. Robitzkat	Fach 312
Dachverband	M. Wipf	Fach 372	F. Schmutz	Fach 333
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely	Fach 200	H. Sauter	Fach 1448
Flight Safety/Security	H. Sauter	Fach 1148	L. Zsindely	Fach 200
Copiloten	H. Robitzkat	Fach 312	H. Spörri	Fach 402
Information	H. Spörri	Fach 402	F. Rasmusowsky	Fach 1165

Sekretariat

R. Kurtz
Frau N. Grösch-Bonhôte
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

Einsatzkommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
Vorsitzender: F. Schmutz

B-747: E. Kaiser (Typenchef)
H. Wenger

DC-10: P. Habegger (Typenchef)
L. Ritzi, W. Weibel

DC-8: K. Kuratli (Typenchef)
N. V. Duyn, K. Lichtenstein

DC-9: M. Egger (Typenchef)
W. Widmer, B. Läderach

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission

L. Zsindely (IFALPA-Director)
T. Patch, E. Heiz, E. Heusser, H. Sauter,
D. Staal, J. Sancho, R. Kurtz

Eidg. Luftfahrtkommission

E. Heiz

Eidg. Flugsicherungskommission

E. Heiz, D. Friolet (Stellvertreter)

Flugsicherheitskommission

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

VEF-Stiftungsratsmitglieder

H. Ehrensperger, A. Huggenberger,
A. Sooder, M. Wipf

Versicherungskommission

Vorsitz: A. Huggenberger
H. Ehrensperger (Stellvertreter)
O. Brunner, P. Habegger, P. Kongsted,
A. Kunz, R. Kurtz, A. Sooder, W. Schatzmann,
M. Wipf

Aeropers-Delegation im Dachverband

Präsident: H. Hürzeler
M. Wipf, F. Schmutz

Salärkommission

Vorsitz: E. Fischli
P. Bircher, G. Fritschi, G. Moret,
P. Ritter, H. Robitzkat

Romands

M. Baudat, F. Dyens, J.-J. Stähli

OASF-Kommission

Präsident: E. Bruinsma
M. Cross, J. Harrington, L. Idle,
J. van Scherpenzeel

Kontrollstelle

Neutra Treuhand AG, Zürich

Stimmzähler

H. Hofmann, R. Fischer

