

rundschau

Juli / August 1980



**AERO
PERS**

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
I N T E R N	
Sommerliches aus dem Sekretariat	7
Hans Kok stellt sich vor	9
Neuaufnahmen	10
Bildschirme im Cockpit — Ein Schlusswort	11
Wenn es in der Nase sticht . . .	12
Interview mit Thomas S. Patch	13
10 Jahre selbständiger Flighth Engineer	18
Herr Staubli greift uns unter die Arme!	20
Man sollte . . .	21
Begegnungen	22
Briefe an die rundschau	27
Hobby-Ecke	31
Globetrotter	35
Special off seasons offer for DC-10 Crews in Colombo	37
From other publications	38
Beilage: Konstituierung der Aeropers-Kommissionen und -Delegationen	

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 19. September 1980

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
W. Waeschle (Produktion)
H. Hürzeler, R. Kurtz,
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

Nettopreise

Fr. 425.— SB 2 E-750

Fr. 305.— Links- und Rechtslauf
SB 2 E-430 RL, 10 mm

Fr. 315.— SB 2 E-430 RL, 13 mm

AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

Byland AG

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



RUFEN SIE UNS AN
TEL. 01/813 11 44

INDIVIDUELLE EINRICHTUNGEN
MÖBEL — TEPPICHE — VORHÄNGE

wohnorama ag

KLOTEN

Regelung der Frei-Tage



Es ist verdienstvoll, für eine wohltätige Institution ehrenamtlich und in der Freizeit zu arbeiten. Dasselbe für einen Interessenverband zu leisten ist schon erstaunlicher. Wenn dieser Verband gar die Pilotenvereinigung ist, deren Mitglieder ja satt sind, gut verdienen und gut situiert sind, ist es nicht verblüffend, dass immer weniger Piloten bereit sind, den Verband in dieser Weise zu führen. Wir hatten den Trend erkannt und legten Ihnen, liebe Mitglieder, die Vorlage «Abtretung von Ferientagen zugunsten Verbandstätiger» zur Abstimmung vor. Doch oh weh! Sie haben zum grössten Teil gar nicht abgestimmt. Da zur Annahme der Vorlage ein absolutes Mehr erforderlich gewesen wäre, fiel die Vorlage durch. Die Abstimmung musste wiederholt werden. Obwohl die neuerliche Abstimmung eine Beteiligung von 76% ergab, haben Aeropersvorstand und **rundschau**-Redaktion zu ergründen versucht, weshalb es soweit kam. Mir liegt aber ebensoviel daran, zu formulieren, wohin uns dieses Debakel führen könnte.

Bei behördlichen Abstimmungen bedeutet eine schlechte Stimmbeteiligung eine Art Blankovollmacht für die Regierung. Einer schweigenden Mehrheit ist die Marschrichtung egal. Wir von der Aeropers müssen aber ganz klar wissen, dass dieser Mechanismus bei einem Interessenverband umgekehrt ist. Je schwächer die Unterstützung der Ausführenden durch die Basis, ausgedrückt durch Stimmbeteiligung, desto weniger Glaubwürdigkeit und Durchsetzungsvermögen besitzen Ihre Delegierten, liebe Mitglieder, bei Verhandlungen, Abmachungen und Auseinandersetzungen mit dem Sozialpartner. Ein derart im Vakuum arbeitender Vorstand wird zudem demotiviert.

Von Privat zu verkaufen in Ebmatingen (4 km ab Stadtgrenze
Zürich-Witikon)

exklusive 5-Zimmer- Attika-Maisonnette-Wohnung

ca. 140 m², in gepflegter Liegenschaft an ruhiger, sonniger
Lage, mit unverbaubarer Aussicht auf den Greifensee.
Preis Fr. 540 000.—. Telefon 01 - 980 09 92.

Mitten in diese Katerstimmung erhalten wir durch den Flight-Recorder, der Zeitung des Cockpit-Crew Management, die erfreuliche Mitteilung, die Freitage zugunsten der Aeroperstätigen würden auch vor der neuerlichen Abstimmung gewährt. Dafür ist grundsätzlich danke zu sagen. Die Aeropers ist froh um die pragmatische Weise, mit welcher der Chef der Cockpitbesetzungen einen modus vivendi ermöglicht hat. Bei etwas gründlicherer Betrachtung kann man jedoch ob einer solchen Lösung nicht recht froh werden. Verband und Swissair haben eine Beziehung des ständigen Gebens und Nehmens, und so wird auch diese Gabe ihren Preis haben. Die Aeropers musste sich an einer Verhandlung einmal die Frage gefallen lassen, ob sie denn wirklich die Piloten vertrete. Die Frage könnte zur Aussage werden.

Als der Statuten-Artikel über die Freitage-Regelung entworfen wurde, stand von Anfang an fest: die Aeropers-Mitglieder müssen die Swissair für die zu erhaltenden Tage entschädigen. Nur so kann der Verband unabhängig und selbständig arbeiten. Die Aeropers wird vom Flight-Recorder-«Chefrapport» schön regelmässig mit Propagandafeuer beschossen. Die zitierte Juni-Ausgabe hält in Sachen verpatzter Aeropers-Abstimmung fest: «Die Bäume wachsen auch hier nicht in den Himmel.» Der Autor dürfte frohlockt haben.

Felix Rasumowsky

VW: die Sparsamen!

Golf



1100* / 1300 / 1500 /
1600 ccm

*Benzinverbrauch / 100 km bei konstant 90 km/h 6,6 l,
konstant 120 km/h 9,2 l, Stadtverkehr 9,9 l Normal.

Jetta



1300* / 1500 /
1600 ccm

*Benzinverbrauch / 100 km bei konstant 90 km/h 6,8 l,
konstant 120 km/h 9,5 l, Stadtverkehr 10,1 l Normal.



8302 Kloten
Steinackerstrasse 20
Tel. 814 01 61



Benzin sparen, VW fahren

Liebe Mitglieder

Um auch unserem Präsidenten geruhsame Ferien zu gönnen, durfte ich die ehrenvolle Aufgabe übernehmen, Sie über Aktuelles in der Aeropers zu orientieren.

Das Pensionierungsmodell und die Freitageregulierung sind nun beim zweiten Anlauf über die Hürde gekommen. Trotzdem sind die Schluck- und Verdauungsstörungen, welche durch die ungenügende Stimmbeteiligung verursacht wurden, bei uns noch nicht ganz überwunden. Wir suchen immer noch das fail-safe Konzept, welches wir unsern Mitgliedern anbieten können, um zukünftige fortschrittliche Vorhaben nicht an mangelnder Stimmbeteiligung scheitern zu lassen. Bei kantonalen und eidgenössischen Abstimmungen hört man immer wieder die Begründung, die schlechte Stimmbeteiligung sei eine Wohlstandserscheinung. In welchem Grade eine solche Begründung in unserer Berufsgruppe zu trifft, darüber können wir nur mutmassen.

Sowohl bei uns, wie in allen westlichen Industriestaaten ist über die letzten Jahrzehnte ein recht beachtliches Mass an Wohlstand erreicht worden, zumindest in rein finanzieller Sicht. Ausbau, Anpassungen und Verbesserungen sind also in erster Linie in Richtung Verbesserung der Lebensqualität zu steuern. Mit diesem Grundsatz sind wir somit kürzlich zu einer Vorrunde für die Salärgespräche 1980 mit der Swissair zusammengessen. Das Ziel dieser Aussprache bestand darin, einen vereinfachten Verhandlungsmodus zu suchen, aber auch heute schon die gegenseitigen Ansichten kennenzulernen und zu diskutieren, um dann die eigentliche Salärrunde Ende Jahr speditiv abwickeln zu können. Der heutige Stand des nicht erreichten Budgets scheint für Salärgespräche nicht der beste Zeitpunkt zu sein. Es sind aber schon in früheren Jahren schlechte Jahresanfangsergebnisse vorgelegen, die doch noch zu guten Endresultaten führten, und dann steht unsere Firma in Bezug auf Reserven und Liquidität auf recht gesunden und soliden Fundamenten. Unter diesen Voraussetzungen haben wir unsere kurz- und langfristigen Zielsetzungen für die künftige Verbesserung unserer Lebensqualität vorgetragen:

- bei den FDR-Verhandlungen vor zwei Jahren wurden drei Feiertage ab 1981 eingehandelt; wir möchten diese bis 1983 mit vier weiteren Ferientagen zu einer vollen Woche ergänzen;
- die fünfte Ferienwoche für First Officers um ein Jahr vorverlegen;
- stufenweise Übernahme der Versicherungsprämien durch die Swissair;
- Teuerungsausgleich für Pensionierte reglementieren;
- Lockerung der zusätzlichen AHV-Belastung der Pensionierten;
- Vorverlegen des Senior Captains vom 15. auf das 14. Dienstjahr;

— FDR-Verbesserungen;

Der Zeitplan für die Verwirklichung unserer Anliegen ist selbstverständlich noch offen und die Geschäftsergebnisse der kommenden Jahre werden diesen Zeitplan wesentlich mitbestimmen.

Am 8. Juli haben wir nochmals und abschliessend über die senioritätsmässige Einstufung des A-310 verhandelt. Der A-310 wird in der Mitte eingestuft, löst also senioritätsmässig den DC-8 ab. Gleichzeitig wurde vereinbart, den Verzichtartikel 5.3.3. des Senioritätsreglementes wie bis anhin möglichst grosszügig auszulegen und in diesem Sinne gelegentlich zu revidieren. Zwei wesentliche Postulate — übrigens von beiden Seiten erwünscht — sind somit grösstenteils verwirklicht:

- in periodischen Abständen wiederkehrende Umschulungen
- durch Verzicht auf das Flugzeug der eigenen Wahl warten zu können.

Mit den gegenwärtigen Planungsschwierigkeiten der Swissair — Auslaufen DC-8, Einführung DC-9/81 — werden auch in Senioritätsbelangen noch einige Umstellungen und Anpassungen notwendig werden.

Der Fall von Athen hat uns in diesem Jahr praktisch an jeder Vorstandssitzung beschäftigt. Im Mai hat eine unfaire Zeitungspolemik aus unserer Sicht eine zu rasche Reaktion ausgelöst, indem die beiden Betroffenen im Flugdienst eingestellt und ein Untersuchungsverfahren eingeleitet wurde. Nach unserer Ansicht lag dazu keine dringende Notwendigkeit vor. Der Vorstand hat aber darauf hin die Bildung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die sich mit ungelösten Fragen der performance, meteo, interne und externe Vorschriften bezüglich Bremsen, reverse, fuel economy, mangelndes Training, usw. auseinandersetzt, um nicht nur für den Fall Athen, sondern auch für die Zukunft einen vernünftigen Schutz für die Besatzungen zu erreichen. Die anfangs Juli dem Vorstand eingereichte, von 45 Mitgliedern unterzeichnete Petition zeigt uns klar, dass wir hier eine der Meinung der Mitglieder angepasste Marschrichtung eingeschlagen haben.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Edy Brunner

Sommerliches aus dem Sekretariat

intern

Wie in einem Privathaushalt stauen sich auch im Aeropers-Sekretariat im Verlaufe der Zeit Dinge — vor allem Papierberge — an, die jährlich im Sinne eines allgemeinen Räumens gesichtet werden müssen. Dabei achten wir streng darauf, was in den Papierkorb ausgeschieden wird und was — für die Historie — mehr oder weniger geordnet und gebündelt ins Archiv wandert.

In einer einst zu erstellenden Verbandsgeschichte wird beispielsweise von einem heutigen höheren Swissairkader zu lesen sein, der seinerzeit von Präsident A. Sooder brieflich zur Erledigung seiner Vorstandspflichten angehalten werden musste.

Dokumentation: Das Sekretariat ist über verschiedene aktuelle Fragen dokumentiert. Wer Zeit erübrigen kann, ist immer willkommen, sich dort zu informieren; einzelne Schriften können auch kurzfristig ausgeliehen werden.

Aeropers-Archiv: Wie gesagt, versuchen wir, relevante Dokumente der Nachwelt zu erhalten. Wer sich seiner Schriftstücke aus der Aeropers-Urzeit — in vielleicht nutzbringender Absicht — entledigen will, kann dies via Aeropers-Sekretariat tun. Aber bitte: wir führen keine allgemeine Altpapiersammlung durch.

Über Kompromisse, die wir innerhalb des Verbandes oft anzustreben versuchen, meinte Alfred Schaefer: «Ein Entscheid, der alle Gegensätze befriedigen und es allen recht machen will, ist kein Entscheid, sondern ein Gebet um ein Wunder».

Roland Kurtz

Von Privat in **Weisslingen/ZH** zu verkaufen

Grundstück für Einfamilienhaus

1140 m², erschlossen, einmalige Lage mit Bergsicht.
Preis Fr. 165.—/m².

Auskunft durch Telefon 01 / 954 08 12.

Voraus-Sicht



Wer ganz vorne sitzt, weiss viel Vertrauen hinter sich. Von Menschen, die sich auf Ihr Können verlassen.

Als Mann am Steuer sehen Sie nach vorn, auch für Ihre Familie. Ihre eigene Vertrauensfrage lautet: (Wie kann ich rechtzeitig dafür sorgen, dass meine finanziellen Verpflichtungen auch dann eingehalten werden, wenn ich dazu nicht mehr in der Lage bin?)

Wir von der Rentenanstalt sind Spezialisten für Familienvorsorge und Einkommenssicherung. Wir beraten Sie für Ihre Zukunft ohne Sorgen.

Rentenanstalt



Wegweisend seit 1857. Alle Einzel- und Kollektiv-Versicherungen.

Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt
Älteste und grösste Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz
Hauptsitz: 8022 Zürich, General Guisan-Quai 40, Tel. 01 201 03 03
Generalagenturen in der ganzen Schweiz.

Hans Kok stellt sich vor. . .

An der letzten Generalversammlung wurde ich als jüngstes Mitglied des jetzigen Vorstandes gewählt. Für die vielen Mitglieder, die damals nicht anwesend waren, möchte ich mich kurz vorstellen:

Ich bin 189 cm gross, blond und werde meistens als Skandinavier eingestuft. Das ändert sich jedoch nach ein paar Sätzen Schweizerdeutsch: Ach Sie sind Holländer? Ja, stimmt, ich habe als einziger im Vorstand keinen roten Pass. Dadurch fühle ich mich ein bisschen als «Spezial-Vertreter» unserer Ausländerkollegen. Ich bin, glaube ich, gut integriert und habe nie das Gefühl gehabt, ein Aussenseiter zu sein.

Mit Jahrgang 1952 kam ich vor sieben Jahren als einer der jüngsten Copiloten zur Swissair. KLM hatte damals keine Piloten nötig, und so bin ich in der Schweiz gelandet. Diesen Entschluss habe ich nie bereut! Seit bald drei Jahren bin ich mit einer Schweizerin verheiratet. Wir wohnen in Pfäffikon im Zürcher Oberland. Sportlich engagiere ich mich in Tennis, Golf, Skifahren und Hochseesegeln.

Nach dem technischen Abitur habe ich die Holländische Luftfahrtschule besucht — vorher habe ich eigentlich nie vom Fliegen geträumt. Politisch kann ich mich als Ausländer nicht betätigen, ich bin jedoch kein Anhänger der Linken. Ich bin bereit, mich 100%ig für die Aeropers einzusetzen, erwarte aber von den Mitgliedern auch Unterstützung, Kollegialität und eine offene Diskussion, so dass wir wirklich in der Lage sind, die Meinung der Mehrheit vertreten zu können!

Hans Kok

Although I hope that by now everybody is able to read German, I add a few words in English. I am new in the Aeropers Committee and will try to solve especially the problems concerning non swiss pilots. I am Dutch, married to a Swiss and flying as SFO on the «ten». We will not translate all information in English, as we are sure all of you want to learn Deutsch. Please ring us up or drop a note if we can help you!

Hans Kok

Neuaufnahmen Juni und Juli 1980



Kaspar Flükiger



Werner Haas



Roger Heer



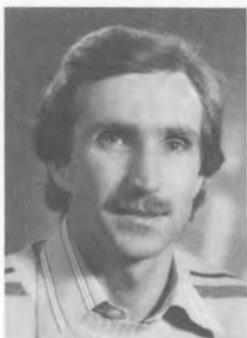
Justesen Peter



Rolf Lengnauer



Erich Lüscher



Herbert Maag



Urs Niederhäuser



Marc Oppliger



Peter Spenger



Gerhard Weiss

Wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Bildschirme im Cockpit — Ein Schlusswort?

Empfindlichkeiten gegen «sachliche Polemik»

Reaktionen auf Äusserungen in diesem Organ erinnern gelegentlich an den Vierzeiler von Th. Storm:

Der eine fragt: Was kommt danach?

Der andre fragt nur: Ist es recht?

Und also unterscheidet sich

Der Freie von dem Knecht.

Bar jeglicher Gelassenheit wird empfindsam reagiert auf sanfte Anfragen. Teils borniert, indigniert und unter Bezugnahme auf Publikationen, die vor 20 Jahren entstanden — als hätte eine mit teurem Geld unterhaltene Wissenschaft in der Zwischenzeit keine neuen Erkenntnisse zutage gefördert — werden uns stumpfe Pfeile entgegengeschleudert.

Damit jedermann es begreife, sei ausdrücklich festgehalten: Die **rundschau** will informieren, klären, Unsicherheiten ausräumen, fachlich festigen, vielleicht unterhalten . . .

Fragen stellen muss gestattet sein (mitunter auch schñöden), wenn eine kluge und intelligente Antwort nicht gescheut wird. Wurde das jemals? Meines Wissens halten sich die Aeropers-Mitglieder nicht nur für klug und intelligent!

R. Kurtz

PS: Mimosige Reaktionen von Verbandsexponenten auf Swissair-Verlautbarungen würden der dunklen Vergangenheit angehören, liess ich mir sagen.

Wenn es in der Nase sticht . . .

Im Juni hat in Paris eine Tagung der «European Airlines Medical Directors Society» (EAMDS) stattgefunden. Dabei kam auch das Ozonproblem zur Sprache. Herr Dr. Gartmann teilt uns dazu folgendes mit:

Wir können das Ozonproblem einerseits nicht ignorieren resp. herunterspielen, andererseits aber auch nicht zu einem akuten Trauma hochspielen. Gründe, es nicht zu ignorieren:

1. Die vom FAA angesetzten Werte sind nicht ausgefallen. Sie werden auch sonst akzeptiert. (0,1 ppm MAK)
2. Überschreitungen dieser Werte wurden von verschiedenen Autoren und bei verschiedenen Airlines in gewissen Zonen auf dem Nordatlantik im Frühling festgestellt, freilich bei anderen Flugzeugtypen, nie in jenen ausgeprägten Massen wie bei der B 747 SP.
3. Ozonbedingte Reizerscheinungen der Schleimhäute (Augen, obere Luftwege) wurden verschiedentlich rapportiert, freilich nie bei Passagieren und Besatzungen der Swissair.
4. Auf die Legislatur der USA wird weltweit stark Rücksicht genommen, und es ist damit zu rechnen, dass sich auch andere Länder derselben anschliessen könnten. Ganz abgesehen von den Vorschriften für neu zertifizierte Typen.

Andererseits spricht folgendes gegen überstürzte Massnahmen und Dramatisierung:

1. Alle bisher bekannten Ozonauswirkungen beschränken sich auf vorübergehende Störungen, und von Dauerschäden ist nichts bekannt.
2. Die gegenwärtig eingesetzten Aktivkohlefilter befriedigen nicht. Sie verlieren infolge Verschmutzung rasch an Aktivität und sind auch aus Gewichtsgründen untragbar. Neue und leichtere katalytische Konverter (z. B. Nickelkatalyt) sind zur Zeit bereits in Flugerprobung.
3. Die Umfrage bei der EAMDS hat ergeben, dass nicht eine einzige europäische Luftfahrtsgesellschaft bei den jetzt hängigen bestellten Flugzeugen Filteranlagen in Auftrag gegeben hat.

Unser Ehrenmitglied Captain Thomas S. Patch kehrt zurück nach Australien

Stan Patch begann im Februar 1957 seine Tätigkeit in der Schweiz als Copilot auf DC-4 bei der Swissair. Bereits im April 1957 wurde er zum PiC ernannt, da der Schweiz entsprechende Kommandanten fehlten.

Im August 1980 beendet er seine Swissair-Karriere als DC-8-Captain. Als tatkräftiger Förderer der Integration FPAS/AEROPERS wurde er auf die GV 1970 formell in die Aeropers und deren Vorstand aufgenommen, nachdem er im Vorstand bereits ab September 1969 aktiv war. Neben allgemeinen Verbandsaufgaben nahm er vor allem die Interessen der ausländischen Mitglieder wahr und pflegte die Beziehungen zum europäischen und zum Weltverband. Mit seinem Rücktritt aus dem Vorstand der Aeropers wurde er an der GV 1976 als Dank für seine zielgerichteten Integrationsbemühungen zum Ehrenmitglied ernannt.

Als Direktor einer Hotelgruppe in Australien wird er auch in Zukunft seine Beziehungen zur Schweiz aufrechterhalten.

rundschau: Herr Patch, Sie haben nun 24 Jahre bei der Swissair gearbeitet. Warum kamen Sie in die Schweiz?

T. S. Patch: I came to Switzerland, because I was interested in working overseas. I flew as first officer for Australian National Airways on DC-4s and DC-3s from 1948 til 1956, and on the DC-4s we also flew wet charter for Air Ceylon on the Sydney-Colombo-London Service; my first venture

1954 → 2014



Stan Patch pilotierte während des 2. Weltkrieges 1944 diese Bristol Beaufort der RAAF

into the northern hemisphere!! This desire to travel and to see other places became reality when Swissair's Pilot Recruiting Team — led by Capt. Hans Ernst — arrived in Melbourne in 1966. I made application and to my surprise was offered a job. So with my wife, our 3 years old son and 7 months old daughter, we departed by ship from Sydney to Genova then by train to Zurich-Hauptbahnhof, arriving here on the 26th of January 1957. The date we remember well because the 26th of January happens to be Australian day, as the 1st of August is Swiss National Day. On the 27th of January 1957 I presented myself to Swissair's personnel chief, Mr. Angst and signed on for **five** years, so as of the 27th of January 1957 I was a Swissair employee.

I began flying as a DC-4 copilot in February 1957.

rundschau: Sie kamen bestimmt mit gewissen Erwartungen in die Schweiz. Wurden alle Ihre Hoffnungen erfüllt?

T. S. Patch: In fact, in the beginning I made much more progress, professionally much more progress, than I expected. My two year copilot con-



Anlässlich des letzten navigierten (mit M. Bethge) DC-8-Fluges nach Rio: Apéro auf der Copacabana

tract developed into a DC-4 Captaincy after two month, and although Captain Ernst offered only a 5 year Swissair contract, after 7 years I had completed upgradings on DC-4, DC-6, DC-7, Caravelle and Coronado

(in those 7 years I spent approximately one year in the school!). So that was far beyond anything I expected when I joined this company. Having anticipated perhaps DC-4 or Convair 440 Captaincy during my 5-years contract, to be suddenly a 4-eng. jet Captain on a CV-990 was the greatest thrill of my civil flying life.

From the family point of view it was an exciting but somewhat traumatic experience. With two young children my wife and I moved from South Queensland's sub-tropical climate, where we lived in our own home, to much cooler climes in a completely unknown, to us, land, where we arrived on a cold wet winters evening, to be met by Fr. Trudy Vogel. How she recognised us remains a mystery, but she did, and over the following weeks managed to get us settled into a Glattbrugg apartment.

That the majority lived in apartments came as a great surprise for in Australia, our impressions at that time were, that all Swiss families lived in picturesque wooded chalets!

Your language was another surprise — we had never heard of «Schweizerdeutsch», and our french, which we believed to be Switzerland's first language, left much to be desired!

rundschau: Während Ihrer Swissair-Zeit haben Sie 6 Flugzeugtypen geflogen. Welches waren Ihre grössten Überraschungen, mit denen Sie konfrontiert waren?

T. S. Patch: Well when I first arrived here, my biggest surprise, I suppose, was that the swiss pilots would not accept non swiss members in their



1973 zusammen mit Chris Harris im Heimatflughafen

association, and as a result, the Foreign Pilots Association (FPAS) had been founded a few months earlier, in 1956, to defend the interests of the non swiss pilots working for Swissair. From the professional side, having expected to be a copilot for at least two years, my greatest fulfilment was a DC-4 Captaincy after 2 to 3 months followed by DC-6, DC-7, by Caravelle and then the 990 all in a period of 7 years, even though I had only contracted for 5 years in Swissair. Of those aircraft mentioned (the DC-8 I have been flying since I left the CV-990) I still look back very fondly to the Coronado as the most enjoyable of my civil flying career. Without any doubt the Coronado was my favourite aircraft.

rundschau: Stan Patch, Sie sind Ehrenmitglied der Aeropers. Warum?

T. S. Patch: Perhaps «Long Service Award» would be a better title, but the records show that this honour was bestowed upon me for my contribution to the Aeropers/FPAS Integration back in 1968. As President of the FPAS at that time, I made no secret of my belief that two pilots associations in one company was quite ridiculous, so «set my sights» on **Integration** as our no. one goal. Happily a great majority from both associations shared this point of view, and eventually we elected to join forces. This, on top of a common seniority list for all Swissair pilots, was the turning point, and we should all be very thankful that such good common sense prevailed at that time.

rundschau: Sie werden nun im August 1980 mit 58 pensioniert. Sie ziehen es vor, nicht in der Schweiz die Pension zu geniessen, sondern werden nochmals in Australien aktiv.

T. S. Patch: Primarily this is due to my wifes' longing to return home to family and old friends. Years ago, I agreed that, when my Swissair contract expired, we would retire to the place of her choosing, and quite naturally, as one very fond of the country of her birth, she has chosen Australia.

So, although I very much enjoy the european way of life, Australia it is!! Having made that decision, we have bought a house in South Eastern Queensland, which, due to my wifes' interior decorating expertise, will be a very cosy home in which to settle down. Add to that a sub-tropical seaside climate, good golfing and fishing, and an abundance of old life long friends — what more does one want in retirement?

Furthermore — I have found a group of contemporary Australians — friends, ex airmen and so on, eager to enter in to some business enterprise. This has now developed to the point where we are about to commence building a 46 storied first class hotel in Surfers Paradise (where this years' IFALPA conference was held), on the Gold Coast in South Eastern Queensland.

This establishment is planned to be complete for the Commonwealth Games to be played in Brisbane in 1982, and it will be managed by world class hoteliers.

Having to leave the world of aviation after almost 38 years, I am delighted to have the opportunity to become actively involved in something different, new, and exciting. All in all, a very good reason for looking forward to returning to our homeland after almost 24 years absence.



Die Aeropers-Delegation an der 35. Ifalpa-Weltkonferenz in Brisbane, Australien, 17. bis 22. April 1980: E. Heusser, L. Zsindely, T. Patch

In conclusion, may I take this opportunity to thank all those who have made our stay in Switzerland so enjoyable, and finally, I want to express my sincere appreciation to my wife for the «behind the scenes» support and patience during my years of association activity.

rundschau: Mr. Patch, I thank you very much for this interview. Our best wishes will accompany you to Australia and to your new profession. We hope to hear from you in our **rundschau** soon.

Interview: R. Kurtz

10 Jahre selbstständiger Flight Engineer

Da man annimmt, dass Statistiken lügen können, oder man sie so auslegen kann, damit sie bestens ins Bild passen, wollte ich es genau wissen, wie es so rückblickend auf 10 Jahre aussieht. Ich zog also Bilanz bei 4758 (ca. 2700 auf DC-10) Flugstunden, etwa 3,8 Mio. Flugkilometer, vom 8. Juni 1970 bis 8. Juni 1980. 1970—74 auf der DC-8, 1974—80 auf der DC-10. Alle Zahlen in Klammern gelten für die DC-10.

Total Tage	:	3653	(2079)
Davon Sonntage	:	522	(297)

Freitage (24 Std. zu Hause)	:	1240	(698)
Ferien	:	324	(186)
Militär	:	140	(40)

Übernachtungen zu Hause	:	2250	(1305)
Sonntage zu Hause	:	278	(148)
Weihnachten zu Hause	:	8	(4)
Neujahr zu Hause	:	2	(1)

Langstreckenrotationen	:	104	(60)
Nordatlantikrotationen	:	67	(38)
Andere Rotationen	:	138	(68)
Total Rotationen	:	309	(166)
Detachierungen	:	7	(1)
Stationierungen	:	2	(2)

DH-Flüge	:	107	(62)
Reserven	:	208	(128)
A/C-Vorbereitungen	:	14	(2)
Checkflüge	:	10	(6)
Kurstage	:	136	(118)
Krank (Operation)	:	15	(15)

In diesen 10 Jahren musste ich 1293 mal (696) die verschiedenen Checklisten für die Landungen durchlesen und zwar je:

1 x in Baltimore, Bangor, Los Angeles, Luanda, Khartoum, Ottawa, Paris, Santiago Spain	15 x in Toronto
2 x in Amsterdam, Las Palmas, Monastir, Palma di Mallorca, Rhodos, Stuttgart	17 x in Dar-es-Salaam
3 x in Baghdad, Dubai, Teheran	19 x in Lagos
4 x in Basel, Douala, Madrid, München, Lisbon, Santiago de Chile, Robertsville	23 x in Nairobi
5 x in Jeddah	24 x in Johannesburg
6 x in Beirut, Düsseldorf, Istanbul, Libreville, Wien	25 x in Kinshasa
7 x in Dhahran	26 x in Tel Aviv
8 x in Cairo	28 x in Colombo, Dakar
9 x in Frankfurt	29 x in Karachi
10 x in Singapore	30 x in Rio de Janeiro, Sao Paulo, Tokyo
11 x in Abidjan, Accra, Buenos Aires, Manila	33 x in Chicago
12 x in New York	46 x in Boston
	47 x in Montreal
	60 x in Bombay
	61 x in Hongkong
	65 x in Athen
	67 x in Bangkok
	149 x in Genf
	258 x in Zürich

Die Starts von diversen anderen Orten, wo ich als DH hinbefördert worden bin, 107 (62), habe ich hier nicht aufgezählt. Zusammenfassend kann man ausrechnen, dass ich fast 4 Jahre in Hotels übernachtet habe bei 1949 (1155) Tagen Arbeit.

Mit freundlichen Grüßen und für die nächsten 10 Jahre
Ihr DC-10 Flight Engineer
Franklin Fehr

Herr Staubli greift uns unter die Arme!

Der letzten **rundschau** entnehme ich, dass sich Herr Staubli freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat, die neuesten zwei DC-10 zu überfliegen und somit unsere gestressten Kapitäne grosszügig zu entlasten. Nun, DC-10 Kapitän war er ja, unser «grösster Pilot der Schweiz» (Blick). Aber in nächster Zeit sind wieder viele Flugzeuge bei Mc-Donnell-Douglas abzuholen, und blickt man in die Einsatzpläne unserer DC-9-Kapitäne, so ist tatsächlich nicht mehr viel Spielraum drin, um einige fähige Leute freizustellen, die diese Flugzeuge überfliegen können. Was liegt also näher, als das Angebot von Herrn Staubli anzunehmen, ihn umzuschulen (s'ist ja wieder ein Douglas und hat erst noch einen Motor weniger) und bei der Operation DC-9-81 einzusetzen. Die Kapitäne, die seit Monaten mit zwei Sechstägern monatlich herumfliegen, werden es ihm zu danken wissen. Und es sollte uns mit Stolz erfüllen, wenn man bedenkt, dass die Swissair offenbar eher auf einen Generaldirektor verzichten kann, als auf einen Kapitän, der eine Woche pro Monat für Flugzeugüberführungen eingesetzt werden müsste . . .

H. Lüscher



Man sollte...

- sich einmal Gedanken machen, was — bei einem ähnlichen Fall wie Athen — in Teheran mit den Piloten passieren würde. Ch. Sagne
- MSC mitteilen, dass ein durchschnittliches DC-9-leg nicht eine halbe Stunde, sondern 54 Minuten dauert. H. Saladin
- MSC wissen lassen, dass der A-310 dieselben Strecken fliegen wird wie jetzt der DC-9, also «sein» Cairo höchstens auf einer Postkarte zu sehen bekommen wird. H. S.
- somit feststellen, dass auch nach diesem Artikel (3/80) keine neuen Argumente gegen das Zweimanncockpit hervorgetreten sind. H.S.
- dem Aeropers-Vorstand wieder einmal sagen, dass Nichtstimmende NEIN-Sager sind. H. S.
- daher das Resultat der Zweimann-Cockpit-Umfrage neu bewerten und sich dann für diese (neue) Mehrheitsmeinung einsetzen. H. S.

Anzahl	Bezeichnung der Gegenstände	Tarif-Nr.	kg	Wert	Ansatz	Betrag
1	Preis LUFT	2858.10	0,5	5,7*	-1,03	-0,4

- show other people that even the importation of so basic and innocent an item as «Luft» — has it's price.

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
 Wertschriftenverwaltung
 Eigenheimfinanzierung
 Baukredite
 Hypotheken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Begegnungen

Unter dieser neuen Rubrik will die Redaktion Beiträge von Besatzungsmitgliedern veröffentlichen. «Der Professor» und die Einleitung zur Rubrik stammen von Jörgen Günther.

Bei jedem Produkt entstehen Nebenprodukte, die man zuweilen als Abfall behandelt und vergisst. Hin und wieder findet sich jemand, der aus den Nebenprodukten neue Dinge zaubert; wie jener Spanier, der Giesereiabfälle zu Skulpturen zusammenfügt. Wir selbst stellen alle ein Teilchen in der grossen Maschine dar, welche Tonnenkilometer produziert. Eines der Nebenprodukte, um das wir oft beneidet werden, ist das Reisen. Andere Leute müssen Unsummen aufbringen, um reisen zu können. So sollten auch wir möglichst viele Möglichkeiten ausschöpfen, welche unsere Art des Reisens bietet. Es lässt sich viel machen, vorausgesetzt, dass man, wie die Reisenden mit den grossen Namen, sein geistiges Botanisierungswerkzeug mit sich führt, nebst Netz und Trommel offene Sinne hat für die seltsamen Dinge, die einem auf der menschlichen Spielwiese widerfahren können.

Es gibt bei solcher Verwendung unseres «Nebenproduktes» viel zu lächeln und manches zu lernen. Da ich mich seit längerem mit dem Thema Hund befasse, ist es unausbleiblich, dass ich immer wieder auch über das Thema MENSCH stolpere. Es geht mir wie dem Zuckerwürfelsammler, der sich plötzlich auch im Besitz einer erklecklichen Zuckertütchensammlung sieht. Ich freue mich, das eine oder andere Schmuckstück aus meiner Sammlung den **rundschau**-Lesern zu zeigen; zum Nachdenken, zur Unterhaltung und vielleicht auch als Pille gegen mittelschwere Anfälle von Fachidiotie. Vor allem aber wollen wir uns hin und wieder klar machen, dass unser Hauptprodukt sehr viel mit Menschen zu tun hat, mit ihren Eigenarten und ihrer faszinierenden Vielfalt.

Da mir oft die Zeit gefehlt hat, etwas zu Ende zu erleben, bleiben manche Berichte und Glossen auf eine interessante Art unvollendet. So bleibt einem die schöne Möglichkeit, darüber nachzudenken und gerade als Uniformierter und Uniformierender die Worte von Lope de Vega wiederzuentdecken: «Parécete a ti misma, porque no tienes igual — gleiche dir selbst, denn du hast nicht deinesgleichen.» Wenn wir diese Worte nicht nur auf uns selbst anwenden, sondern ihre Gültigkeit auch anderen zugute halten, verstehen wir vielleicht, weshalb ein Cockpitbesucher beim Anblick des Kanals von Korinth Begeisterungstränen in die Augen bekommt, während unsereins ungerührt nach einem Kaffee klingelt.

Der Professor

Ort: Basel Hilton, Caffee Maritim

Zeit: Spätes Frühstück

Tag: Hellgrauer Alltag

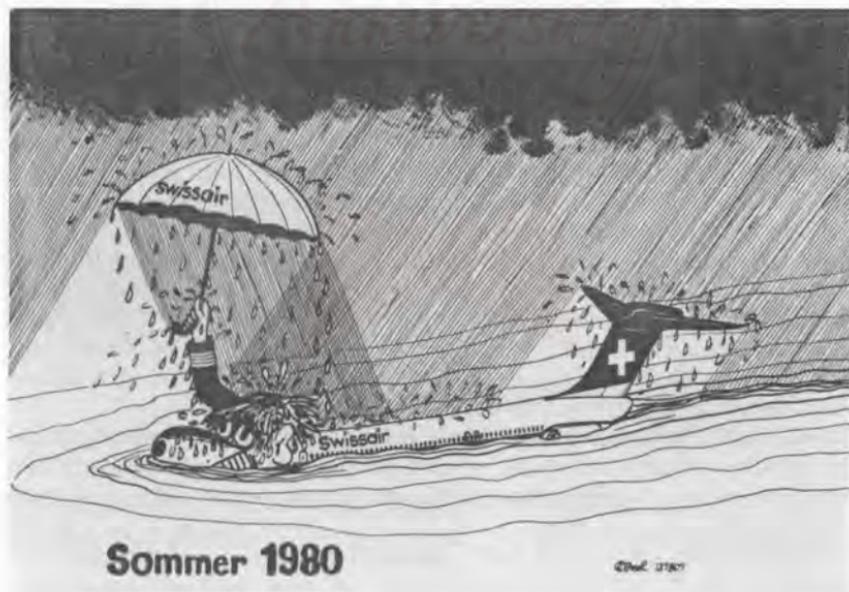
Anwesend: Einige junge Herren, die Bediensteten, eine Swissair-Crew in Uniform, darunter drei Hostessen. Zudem sass abseits ein älterer Herr in grauem Tenu, passend zum gepflegten, hellgrauen Bart.

Die Atmosphäre war gedämpft. Die dünne Musik, sowie die Abwesenheit von Tageslicht erstickten jeden Ansatz morgendlicher Frische. Man unterhielt sich leise und ohne den Geist zu beanspruchen.

Die mürbe Stimmung änderte sich schlagartig, als die klare Stimme des Herrn in Grau über die Tische hinweg ertönte. Es war offensichtlich, dass er zu der Crew sprach. Die Worte waren deutlich, ihr Klang österreichisch-intellektuell.

«Euereins war zu früheren Zeiten eine ausnehmend rauhe Gesellschaft.» Alle Blicke richteten sich auf den Sprecher, der in dozierendem Ton fortfuhr: «... wenn jedoch die Stürme herrschten — auf See — dann habt ihr ganz merkwürdige Dinge gelobt...»

Der Mann hielt inne und wandte sich seinem Frühstück zu. Die Umsitzenden sahen einander an. Manche grinsten, andere schienen verblüfft darüber, dass der Sprecher eher würdevoll-nachdenklich als zornig-enga-



giert dreinschaute. Ohne die Anwesenden zu beachten, zerteilte er ein Brötchen beinahe klinisch genau in zwei Hälften. Er benutzte hierfür ein Messer mit rotem Griff, das sichtlich nicht zum Inventar des Hotels gehörte. Es musste sehr scharf sein. Seine Bewegungen waren gemessen und ruhig, und während er eine Hälfte seines Brötchens mit Butter bestrich, hielt er die Augen gesenkt.

Keiner der Anwesenden war auf den neuerlichen Schock gefasst, als die markante Stimme zu einer neuerlichen Belehrung ansetzte: «Schon Vasco da Gama war ein ganz besonderer Mensch!»

Nach kurzer Pause hob er dozierend die Rechte und fuhr fort: «Die Geschichte von «Maggelhensch» (er muss Magelhaes, resp. Magellan gemeint haben) ist bedeutend genug, um erzählt zu werden . . .»

Einer der jungen Leute protestierte. «Wir sind doch nicht in der Schule.» Die Stimme des grauen Herrn wurde etwas freundlicher, als er entgegnete: «Und genau hierin, meine Herren, liegt das Problem.»

Der junge Mann sah kein Problem darin, aber auch keine Schule. «Doch, doch, es ist ein Problem,» wurde er belehrt, «nämlich, dass die Menschen niemals genug zu lernen bereit sind. Sie müssen verzeihen, aber auch ein pensionierter Schulmeister ist immer noch ein Schulmeister, nicht wahr? Die Vermittlung von Wissen gehört doch zu den wirklich edlen Tätigkeiten unserer Zeit — aller Zeiten, meine Herren!»

Man grinste an allen Tischen. Ich wunderte mich darüber, wie nüchtern, ja geistig stabil der Herr wirkte, denn seine Wortwahl und die Diktion war zu exakt, und zu wenig poetisch, um einem Bild des «ausgeflippten Schauspielers» oder des «übergeschnappten Professors» zu entsprechen.

Nach einigen Minuten schweigsamen Frühstückens an allen Tischen begann der Herr erneut zu sprechen, diesmal aber zu niemandem insbesondere. Er erzählte eine österreichische Geschichte mit äusserst schwacher Pointe, doch in so meisterhafter Wiedergabe, dass man sich zwingen musste, nicht zu klatschen. Immerhin löste sich das gezwungene Grinsen auf den meisten Gesichtern zu einem freien Lachen.

Kein Drehbuchautor hätte den Auftritt der dünnen Dame in dienstlichem Blau besser plazieren können, die nunmehr diskret auf den grauen Herrn zutrat. Dieser neigte leicht den Kopf um sie anzuhören. Seine Stimme hatte nichts an Kraft verloren, als er bekanntgab: «Gewiss, gnädige Frau — ich werde keinen Ton mehr sagen. Sie dürfen sich darauf verlassen. Ich werde fertig frühstücken und dann bezahlen.»

Das Gesicht der unauffälligen Dame wurde um eine Schattierung dunkler, denn sie musste sich wohl ertappt gefühlt haben — ein unangenehmes Gefühl für diskrete Menschen, wie wir alle wissen. Sie entfernte sich.

Für wenige Minuten wurde sehr gedämpft weitergeföhstückt. Manche sahen den Herrn bemüht verstohlen an, um seine weiteren Reaktionen

zu beobachten. Der kümmerte sich nicht mehr um die Anwesenden, sondern zerteilte ein neues Brötchen — glatt im Schnitt als sei es Papier — bestellte dann einen neuen Kaffee. Nach dem ersten Schluck erhob er sich unvermittelt, tat als begrüsse er Besucher an seinem Tisch, rückte ihnen die Stühle zurecht, verbeugte sich mehrfach, doch ohne dabei das Gesicht zu verziehen, und setzte sich wieder. Während er bedächtig weiterass, nickte er mehrfach, als lausche er den Worten seiner unsichtbaren Besucher, gelegentlich hob er eine Hand, als habe er etwas einzuwenden,



An ruhiger, sehr schöner Aussichts- und Sonnenlage in 8479 **Truttikon ZH** verkaufen wir per Juni 1980 attraktive aneinandergebaute

8 - Zimmer Einfamilienhäuser

mit grosszügiger

Schwimmhalle und Saunananlage

Gehobener Ausbau, sehr gute Isolation.
Überdurchschnittlich grosse Räume.

interessante Verkaufspreise

lassen Sie sich überraschen. Verlangen Sie unsere Unterlagen.

Interessengemeinschaft «Spitzler» Im Weiherhof 7
8604 Volketswil Telefon 01/945 50 33

dann schüttelte er mehrfach den Kopf. Später legte er drei Bücher seinem imaginären Gegenüber vor — wie zur Begutachtung. Während weiterer fünf Minuten schien er in diese Art von Gespräch zutiefst engagiert. Dann jedoch erhob er sich, wie um seine Besucher mit allen Zeichen des Bedauerns zu verabschieden — und er tat dies formvollendet und in allem Ernst. Danach sass er eine zeitlang selbstvergessen und offensichtlich allein vor den Resten des Morgenmahles.

Als widerstrebe es ihm, sich nunmehr den Pflichten des Tages zuwenden zu müssen, erhob er sich, holte einen nicht ganz neuen, doch ledernen Koffer unter dem Tisch hervor, welchen er öffnete um darin die Bücher und das Messer, nachdem er dieses in eine ebenfalls rote Scheide gesteckt hatte, zu verstauen. Sorgfältig verschloss er den Koffer wieder und schob ihn unter den Tisch. Ohne jede Verlegenheit und ganz in der Art eines geachteten Professors bezahlte er für sein Frühstück, ehe er aufstand um am Garderobenständer seinen dunklen Mantel anzuziehen, der zum Grau seiner ausgesprochen guten Kleidung und dem ganzen Eindruck von Würde ein Weiteres beitrug. Als vorletzte Krönung setzte er sich einen grossen schwarzen Filzhut auf.

So begab er sich zum Tisch zurück, unter welchem er nebst dem erwähnten Koffer — als letzte Krönung — einen edelholzernen, unübersehbaren Spazierstock hervorangelte. Seine hellen grauen Augen strahlten, als er seine «Frühstücks-Umgebung» nochmals in Augenschein nahm. Seine kleinen Verbeugungen zu allen, die ihm zugehört hatten, waren überzeugend freundlich.

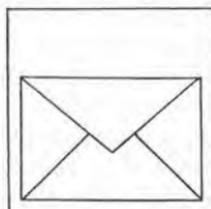
Als er mich ansah, schien er mitten im Gruss zu erschrecken. Er muss erkannt haben, dass ich ihm zugeschaut hatte; wahrscheinlich hat ihn der wache Ausdruck «dämmlicher Begeisterung» auf meinem Gesicht vor etwas gewarnt. Wahrhaft gescheite Menschen spüren, wenn jemand über sie nachdenkt.

Mit einem, wie ich es empfand, allein mir geltenden Kopfschütteln wandte er sich ab und «trat ab», das heisst — er ging. Ganz einfach, ungebrochen und un-tragisch. Ein besserer Herr, dachte ich, ein Professor, dessen Kopf so voller Wissen ist, dass dieses wider Willen aus den Rissen herausläuft, welche die Umstände (welch blödes Wort für Schicksal!) und die Zeit haben entstehen lassen.

Das Kopfschütteln, übrigens, habe ich als freundliche Missbilligung betrachtet, ohne dass es mich davon hat abbringen können, diese Geschichte zu Papier zu bringen. Die Reaktion meiner Umgebung — auch meiner selbst — ist nicht minder verwunderlich als die eines Autoliebhabers, der einen blankpolierten, älteren Mercedes auf dem Schrottplatz entdeckt.

Wahrscheinlich werde ich mich noch lange fragen, warum der graue Herr so gar nicht skurril wirkte, obgleich sein Auftreten im Detail so gar nicht zu «unserer» Welt passte.

Briefe an die rundschau



Liebe Redaktion,
ist es das tolle Sommerwetter — die Saure-Gurken-Zeit — oder sind es vielleicht die vielen Druckfehler (Bitte ein korrigiertes Exemplar; der Setzer) der letzten **rundschau**: Die Mai/Juni-Ausgabe hat mich (als Passiv-Mitglied und F/E) angeregt.

Also:

Man sollte . . .

sich als F/E eigentlich gebauchpinselt fühlen, wenn in der **Aeropers-rundschau** — und dazu noch im **Editorial** — (Seite 3, Mai/Juni 1980) von «unseren Kollegen Bordmechanikern» die Rede ist.

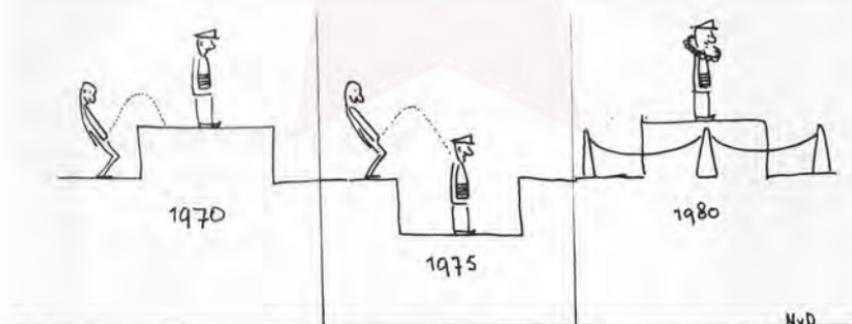
Das Editorial stimmt mich allerdings nachdenklich:

- ich leide weder unter schwindendem Goodwill,
- noch unter irgend einem Missstand,
- auch kann ich beim besten Willen keine fehlende Flexibilität in der Operation feststellen.

Aber vielleicht sehe ich das alles ganz falsch: meine F/E-Kollegen mögen mir verzeihen und mich korrigieren, wenn ich mich verkalkuliert haben sollte.

Man sollte . . .

sich lustigerweise der ganz bestimmt lustig gemeinten Seite 27 der **rundschau** Mai/Juni 1980 etwas näher annehmen, umso mehr als auf Seite



DER CAPTAIN UND SEIN PODIUM

3 derselben **rundschau** so einführend von «unseren Kollegen Bordmechanikern» die Rede war.

Nun haben wir F/E's also auch 4 Bänder — Schmalspur allerdings, wie eh und je (Brille gefällig?).

Mein Vorschlag: wir schaffen diesen offensichtlichen Stein des Anstosses und Missverständnisses schleunigst wieder ab (wir brauchen dann keine neuen Krawatten Ihrer Ordonnanz) und reduzieren die 4 Bänder auf deren 3, gleichen aber die Saläre F/E vs. Senior F/E entsprechend denjenigen der Piloten an. Was meinen Sie dazu?

Das sähe dann etwa so aus: Senior F/E's wie Piloten bereits ab 1.



15 Jahre

Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

Dienstjahr (nicht erst ab 15. DJ.). Vgl.: «Rentenberechtigte Saläre 1980, 9. 1. 80 YE/ee». Sodann ähnliche Salärdifferenzen wie bei den Piloten, zum Beispiel: 23. Dienstjahr

F/O 100% Senior F/O 112%
Capt. 100% Senior Capt. 110,6%

Und nun halten Sie sich fest:

F/E 100% Senior F/E **100,45549%**

Merken Sie etwas? Das Postulat «Senior F/E» ist sicher unbestritten, die Verwirklichung: der symbolische 500-Franken-Sprung ist kaum der Rede wert.

Dafür gab's dann aber einen vierten Bändel.

Darf ich Ihnen viel Vergnügen wünschen: Sie setzen sich ein für eine 10—12%ige Erhöhung der Senior-F/E-Saläre, analog der Pilotensaläre? Meines Dankes sind Sie gewiss!

Und wenn Sie es erreicht haben, können Sie meinen 4. Bändel bei mir abholen — eine sehr gute Flasche liegt dann bestimmt drin. Nebst einer Krawatte nach Ihrem ganz persönlichen Geschmack.

Bis dahin: lassen Sie mir den Riesenplausch an-dem vielen Gold!

Mit freundlichen Grüßen,

Max W. Schneebeili

Bordtechniker DC-10

Fach 598

Anmerkung der Redaktion: Ein F/O ist ab 5. DJ Senior F/O, ein Captain ab 15. DJ Senior-Captain.

Lackoberflächenschutz äußerst widerstandsfähig gegenüber den Ultraviolettstrahlen und anderen atmosphärischen Einflüssen (Umweltverschmutzung usw.).

Das Fassadensystem für perfekte Aussenisulierungen

ISELI & CO
Fassadenverkleidungen
Alutherm-Systeme
Renovationen

HEIZ
OEL
SPAREN

10 JAHRE
ERFAHRUNG

Unverbindliche
Beratung

8820 Wädenswil-Zürich
Tiefenhofstrasse 23
Tel. 01 / 780 48 75

SOFT-STAR

Wasserenthärtungsanlagen



zeichnen sich aus durch:

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

★ NEU

- selbstdesinfizierende, daher keimfreie Harzfällung 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 Auskünfte erteilt gerne:

AHEMO

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

Hobby-Ecke

Höhenflug ohne Druckkabine und Jet-Triebwerke

(Zweiter Teil)

Dieser Vorgang ist ein echtes Schauspiel; mit einfachsten Mitteln werden die etwa 35 kg schweren Lasten festgebunden. Auch für die Einheimischen scheint ein solcher Auszug eine Attraktion zu sein, ein kleiner Volksauflauf findet statt. Aber ausser einer aufgezogenen Kinderschar, die es auf Süssigkeiten abgesehen hat, halten sich die meisten auf Distanz und beobachten unser Tun eher etwas skeptisch. Unterdessen stossen auch noch zwei von Victorino angeheuerte Träger, Claudio und Angelo, zu uns. Am späten Vormittag ist die Kolonne abmarschbereit. Zuvorderst die Saumtiere, dann die Arieros, die durch ständiges Rufen die Herde antreiben. Anschliessend kommen wir, heute eher etwas im Touristenlook, nur mit Fotoapparat und Zwischenverpflegung ausgerüstet. Anfänglich noch über sanft ansteigendes Gelände, vorbei an den mit Mais, Kartoffeln und Getreide bebauten Feldern, dann aber immer steiler werdend, windet sich der Pfad in weiten Schlaufen höher dem Basislager auf 4200 m entgegen. Die zähen Lasttiere hatten sich übrigens während des Aufstiegs durch ihre unglaubliche Leistungsfähigkeit grossen Respekt verschafft. Niemand sprach mehr von dummen Eseln, es hatten eher alle den Narren gefressen an den grauen Langohren. Wieder unter der Leitung von Victorino wird das Basislager aufgebaut. Er versteht sein Handwerk, hat er doch seine Lehre vor Jahren bei grossen Alpinisten wie Walter Bonatti & Co. absolviert. Nach einem fantastischen Sonnenuntergang und einem reichhaltigen Abendbrot aus Victorinos Küche gehen wir früh «zu Bett».

Nur ca. 400 Höhenmeter über dem Basislager errichten wir heute auf einer Moränenkrete am Rande des Gletschers Lager I. Da gleich zu Beginn der Gletscher stark zerschrunden ist, steigen Jöri und Ueli weiter, um die morgige Etappe auszukundschaften. Gleichzeitig steigen die anderen nochmals ins Basislager ab, um den Rest des Materials heranzuschaffen. Unsere Vorhut scheint erfolgreich zu sein, bereits am frühen Nachmittag treffen sie bei uns ein. Mit Fähnchen haben sie die bevorstehende Etappe ausgeflaggt.

Um nicht allzu stark unter der brütenden Mittagssonne leiden zu müssen, brechen wir heute beizeiten auf. Nach kurzer Zeit betreten wir den Gletscher. Steigeisen werden angeschnallt. Vorbei an tiefen Spalten, einmal weit ausholend, dann wieder über kurze Steilpassagen, gewinnen wir

langsam an Höhe. Die Vollpackungen sind schwer und wir sind sehr froh, nur noch den Föhnchen folgen zu können und nicht noch nach einem möglichen Aufstieg suchen zu müssen. Die dünne Luft, die schweren Packungen und das Marschieren mit den Steigeisen beeinträchtigen das Tempo. Bis der Raimondi-Gletscher hinter uns liegt und wir auf 5200 m das Lager II erreichen, ist es bereits 14.00 Uhr. Die Sonne steht hoch am Himmel, brennende Mittagshitze, die Thermosflaschen schon längst leer, alle lechzen nach Flüssigkeit. Innert kurzer Zeit steht das Lager, jeder kennt nun seine Aufgaben, einer schaufelt die Küche, andere ebnen die Zeltplätze, wieder andere stellen die Zelte auf. Nun kommen auch unsere Kocher erst richtig zum Einsatz, der Flüssigkeitsbedarf ist gewaltig, als Faustregel gilt pro Person und Tag 6 Liter. Das heisst, wir brauchen für die ganze Gruppe etwa 60 Liter Wasser. Ein beträchtlicher Aufwand, wenn man bedenkt, dass das ganze Quantum aus Schnee aufbereitet werden muss. Jöri und ich sind den ganzen Nachmittag abwechselungsweise mit Zubereiten von Getränken beschäftigt. Wir schenken diesem Faktor grosse Beachtung. Der biochemische Haushalt des Körpers muss in dieser Höhe absolut gewährleistet sein. Ein Absinken des Flüssigkeitsbestandes im Körper würde grosse Gefahr bedeuten. Indem durch Flüssigkeitsmanko die Organe nicht mehr richtig funktionieren, ist dies auch eine der Hauptursachen der Höhenkrankheit, die sich bis zum gefürchteten Lungenödem entwickeln kann. Einzelne in der Gruppe leiden an Durchfall, andere an Appetitlosigkeit, wieder andere an Kopfschmerzen, unsere Ärztin kommt somit auch zum Zuge. Der freie Nachmittag kommt uns gelegen, um uns etwas zu pflegen und zu erholen.

Im Aufstieg zum Hochlager III auf 5900 m haben wir 700 Höhenmeter zu überwinden. Um nicht wieder mit der stechenden Mittagssonne in Konflikt zu geraten, sind wir heute noch früher dran. Die Route führt uns gleich zu Beginn durch eine etwa 300 m lange, steile Eisrinne empor auf einen Absatz. Von hier aus queren wir unter beängstigenden Eisabstürzen nach rechts, um dann mit einer weiten Linksschleife auf eine Eis-terrasse zu gelangen. Auf dieser Terrasse steigen wir, immer wieder unter haushohen Eisabstürzen querend, ständig höher der Garganta entgegen. Um das Risiko bei einem eventuellen Eissturz klein zu halten, marschieren wir mit grossen Abständen. Die Kolonne zieht sich auf über 2 km dahin. Bereits um 10.00 Uhr treffen wir nach und nach bei unserem neuen und höchsten Lagerplatz ein. Während des ganzen Nachmittages sind wir wieder mit Abkochen und Vorbereitungen für den Gipfelsturm beschäftigt. Das Wetter ist ausgezeichnet, so können wir die gesamte Ausrüstung auf das absolute Minimum reduzieren. Auch unsere Patienten haben sich heute wieder recht gut erholt. Einzig und allein die Einnahme von festen Nahrungsmitteln bereitet allen etwas Schwierigkeiten, aber wir zwingen uns zu essen, um dem Körper die nötige Energie

für den Gipfelsturm zuzuführen. Hier in dieser Höhe sinkt die Temperatur direkt nach Sonnenuntergang unter die Nullgradgrenze, dies ist auch der Grund, warum sich alle bereits um 18.00 Uhr in ihre Zelte verziehen. Um dem Körper auch noch während der Nacht Flüssigkeit zuführen zu können, kriechen alle mit den Thermosflaschen in den Schlafsack.

Es ist 2.00 Nachts, der fünfte Tag am Berg, oder der Gipfelsturm beginnt. Jöri und ich stehen auf, aber das ganze Prozedere braucht Zeit. Bis in dieser Höhe der Kreislauf einigermaßen auf Touren kommt, bedeutet jede kleine Anstrengung eine Strapaze. Die Aussentemperatur liegt bei etwa $10-15^{\circ}$ unter Null. Auch die Zubereitung des Frühstücks, beeinflusst durch den niedrigen Sauerstoffgehalt und die niedrige Temperatur, nimmt geraume Zeit in Anspruch. Ausnahmsweise servieren wir heute sogar den einen das Frühstück, bestehend aus Hafermus mit Rosinen und vor allem wieder viel Getränken, ins Zelt.



Gegen vier Uhr brechen wir auf; wir rechnen für hundert Höhenmeter 1 Stunde Marschzeit. Zuerst einer riesigen Spalte ausweichend wackelt die Kolonne im Schein der Stirnlampen dem Nordgipfel zu, dann gehts in einer weitausholenden Schleife der Garganta, dem Sattel zwischen Nord- und Südgipfel, entgegen. Von hier aus wenden wir uns der riesigen Eisschulter des Südgipfels zu. Vorerst ist die Steigung noch mässig, doch bald einmal wird das Gelände steil. Ein kurzer Halt dient zum An-

seilen und Steigeisen anschnallen. Zum Glück beginnt es langsam zu dämmern, das Gelände wird schwieriger. Wir geraten in eine Passage, wo der Gletscher stark zerrissen ist und der Weg über Steilstufen weiterführt. Wir müssen Stufen schlagen und einzeln sichern. Während am Horizont die erwärmende Sonne aufsteigt, kämpfen wir uns Meter um Meter höher. Nochmals eine etwa 30 Meter hohe Steilstufe, das technisch schwierigste Stück scheint hinter uns zu sein. Die Schulter legt sich zurück, und damit jeder wieder seinen Schritt anschlagen kann, seilen wir los. Am Horizont erscheint immer wieder eine neue Kuppe; der Weg ist endlos, wir sind nun schon weit über 6000 m und der Gipfel ist immer noch nicht in Sicht. Die Schwächsten unter uns kämpfen bereits gegen ein Aufgeben. Es 10.00 Uhr; vor einem weiteren Steilhang halten wir an, ausgiebige Rast. Hungerräste und Erschöpfungen wären das Letzte, was wir jetzt gebrauchen könnten. In Zickzackspur greifen wir den Aufschwung wieder an, weicher pulvriger Schnee erschwert das Vorankommen. Endlich, ein weites Plateau, das langsam zum Gipfel ansteigt, breitet sich vor uns aus. Nun gibts kein Anhalten mehr, jeder fasst neuen Mut und mobilisiert die Reserven. Schritt für Schritt tapen wir, jeder wie es ihm gerade am besten geht, dem Gipfel entgegen. Das Plateau zieht sich in die Länge und zermürbt uns alle nochmals richtiggehend.

12.00 Uhr Mittags, nach 8 Stunden Selbstüberwindung und Kampf, den heute sicherlich jeder einzeln auszufechten hatte, vereinigen sich die einzelnen Pünktchen wieder zu einer Gruppe auf dem Gipfel. Kein Freudengeschrei, aber offensichtlich tief bewegt von den überwältigenden Eindrücken inmitten einer unendlichen Welt zwischen Eis und Himmel, geniessen wir triumphierend unsern Erfolg.

Der Abstieg geht erheblich leichter vonstatten und gegen 5 Uhr abends sind wir wieder in unserem Lager zurück. Alle haben den heutigen Tag ohne den geringsten Schaden überstanden. Jöri und ich waren natürlich im geheimen hell begeistert und haben vermutlich noch in der selben Nacht von weiteren Abenteuern geträumt.

Am sechsten Tag steigen wir ab bis ins Basislager, wo wir von Victorino mit einem herrlichen Nachtessen, diesmal nicht aus Fertignahrungsmitteln, beglückt werden.

Während der drei verbleibenden Tage, die eigentlich als Reserve geplant waren, trecken wir durch die Puna unserem Ausgangspunkt Huaraz entgegen. Nicht, dass diese letzten drei Tage langweilig gewesen wären, ganz im Gegenteil, sie bildeten einen krönenden Abschluss, indem wir auch noch etwas von der unverdorbenen Lebensweise der Hochlandbewohner zu sehen bekamen.

Andreas Meier

Crew Globetrotter



Karachi

«Herr Freddy» aus Karachi (den Älteren unter uns sicher noch bekannt) meldet:

Im Muslim Gymkhana Club, der sich ganz in der Nähe des Hotels Intercontinentals befindet, wurde ein neuer Tennisplatz «for SWISSAIR only» gebaut. Ein Tennislehrer steht ebenfalls zur Verfügung (sehr geeignet auch für Anfänger).

Die Stunde kostet Rup. 20.—, der Eintritt Rup. 30.—, gültig für 30 Tage. Spielen kann man von morgens um 7 Uhr bis abends um 7 Uhr.

Wie uns Herr Freddy schreibt, ist dieser Platz nur für SWISSAIR-Crews. Keiner anderen Airline wird der Eintritt in diesen Club gestattet, auch nicht den Pakistanis.

Es würde aber von SR-Seite viel zu wenig Gebrauch von diesem Angebot gemacht, was eigentlich schade ist. Herr Freddy meint, dies liege daran, dass die Tatsache unter den Besatzungen zu wenig bekannt sei, und wir möchten deshalb unseren Mitgliedern auf diesem Wege das erwähnte Angebot mitteilen.»

Diese Notiz erschien in der Kapers-Zeitung 9/10 1976, hat aber nach wie vor Gültigkeit. Bei meinem letzten Aufenthalt in Karachi habe ich den Club besucht und dabei diesen Herrn Freddy kennen gelernt. Die Tennisplätze sind gut.

Max Altenburger



Restaurant Speisesaal
Schoppenstube 3 Kegelbahnen

Höflich empfiehlt sich:

Familie O. Lott
Restaurant Treff
Kalchengasse 12
8302 Kloten
Telefon 01 813 11 55



**Ihre Bank mit den
umfassenden
Dienstleistungen**

8302 Kloten,
Schaffhauserstr. 144, Tel. 01/814 01 22

8058 Zürich-Flughafen,
Terminal B – Airport Plaza, Tel. 01/813 77 22



**SCHWEIZERISCHE
KREDITANSTALT
SKA**

Special off seasons offer for DC-10 crews in Colombo

Relax in the Maldive Islands

Giravaru is a small island close to Male' airport with a new 20 room hotel. The service and accomodation are simple, the food excellent and the Manager Ole Hansen, likes to keep the atmosphere informal.

A beautiful beach surrounds the island and the diving on the coral reef is superb. All equipment can be hired and instruction is available. Wind surfing is also possible.

Flights from Colombo to Male' cost SFr. 290.— return, and Oles boat meets passengers at the airport for the 30 minute trip to the island. Although it is possible to buy tickets in Colombo, it is advisable to buy the tickets and book the flight in Switzerland.

The main tourist season starts on 1st October, but the weather is extremely nice and sunny, (30—40 c), during the present monsoon season, with very little rain, and pleasant winds.

Oles special price is Dollars 19.50 for single, and Dollars 24.50 for double rooms, ONLY for Swissair crews, (and their relations), on rotation. Other guests are of course welcome, but would pay the normal price of Dollars 34.00 (double).

For a general impression of Giravaru, contact Bill Palmer, c/o box 1228. For advance bookings write to the hotel office:

Giravaru Hotels Ltd.,

59, Marine Drive,

Male',

Republic of Maldives.

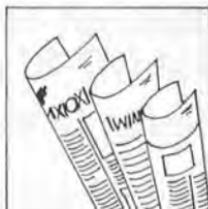
For short term confirmation and last minute bookings ring Ole from Colombo on Tel: Maldives 850 or Telex 66009.

Bring only swimming shorts, flip flops and a couple of t-shirts! Underwater cameras are available at the Hotel. It must be stressed that the life is simple, (no set meal times!), and the entertainment is selfmade, but relaxation is guaranteed.

NOTE:

See flight timetable: AIR LANKA (not IATA), only give full fare tickets. AIR INDIA/MIA 10%, (**with return seat bookable** at Giravaru trough Ole Hansen only!).

From other publications



NZZ, 16. Juli 1980

Kommunikationsprobleme im Kuhstall

(pda) Die Maschine ersetzt den Menschen nicht — zumindest nicht in der Landwirtschaft. Unsere Rinder werden zunehmend aggressiver. Sie stossen und treten öfter als früher, die Zahl der Stallunfälle steigt. Eine Gruppe von Verhaltensforschern ist den Ursachen nachgegangen. Ihre Erkenntnis: Früher war es der Bauer, der seine Kühe mit eigener Hand fütterte und melkte, sie dabei ansprach und ihnen gelegentlich mal einen liebevollen Klaps aufs Hinterteil gab. Bauer und Vieh hatten also ständig hautnahen Kontakt miteinander. Auf den modernen technisierten Bauernhöfen wird jedoch längst elektrisch gemolken und zuweilen auch automatisch gefüttert. Die Verbindungen zwischen Mensch und Tier haben sich also verringert oder sind weitgehend abgerissen. Die Folge: Die Hornträger sind nicht mehr so vertraut, sie sind schreckhaft und empfindlicher geworden, reagieren abwehrend oder greifen gar an. Die Verhaltensforscher glauben ein Rezept dagegen gefunden zu haben; Der Bauer solle seinem Vieh nicht nur die vorgeschriebene Futtermittellation, sondern daneben tägliche «Streicheleinheiten» verabfolgen. Das alles mag manchem Landwirt ungewohnt und befremdlich erscheinen, denn soviel Herz und Empfindsamkeit hätte er seinem Rindvieh niemals zuge-
traut.

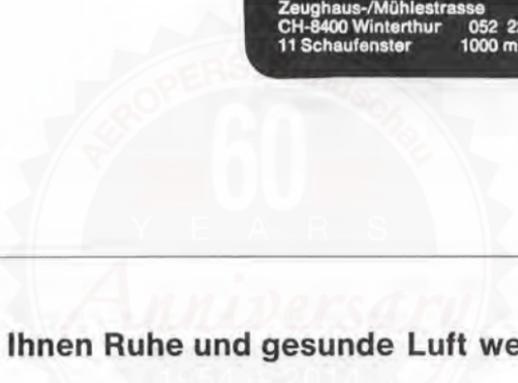
»Say WHEN, Man!!«

English Antiques

- Schreibtische • Stühle • Sekretäre
- Bücherschränke • Davenport
- Lederpolsterstühle • Drehsessel
- Tische • Vitrinen • Sofas
- sehr preisgünstig

Scherrer Wohnen

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



Wieviel ist Ihnen Ruhe und gesunde Luft wert?

An bevorzugter Lage entstehen in FLAACH in einer ersten Etappe einseitig angebaute 4 $\frac{1}{2}$ - bis 6 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Einfamilienhäuser mit dörflichem Charakter.

Vom lokalen Gewerbe erstellt bieten sie

- überdurchschnittlichen Innenausbau mit viel Holz
- optimale Aussenisolation (K-Wert 0,335)
- Bodenheizung mit zentralem Elektrospeicher
- Cheminée mit direkter Speicher-/Boileraufladung (beträchtliche Energieeinsparung)
- zwei Garagenplätze in Unterflurgarage mit direktem Zugang ins Haus
- Estrich und Bastelraum
- Festpreise bis Bauvollendung Fr. 325 000.— bis Fr. 391 500.—

Besichtigung, weitere Auskünfte über
Gewerbliche Baugenossenschaft Tuech, 8416 Flaach,
Telefon 052/42 15 07

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17	Mitglieder:	W. Gubser	Fach 304
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	E. Brunner	Fach 173		M. Wipf	Fach 372

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	M. Wipf	A. Huggenberger	Fach 141
Salär	E. Brunner	E. Fischli	Fach 85
GAV mit Anhängen			
Ferienreglement	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
AIDS	M. Wipf		
Pensionierungsmodell	M. Wipf		
Freitageregung	H. Spörri		
Deplacemntreglement	H. M. Kok	D. Brägger	Fach 89
Seniorität	E. Brunner	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Disziplinarreglement			
Finanzen	W. Gubser	F. Rasumowsky	Fach 1165
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	E. Brunner	A. Zuberbühler	Fach 163
Flugsicherheit	L. Zsindely	E. Heiz	Fach 90
Security	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
Info/Rundschau	H. Spörri	B. von Tobel	Fach 252
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely		
Copilotengruppe	H. M. Kok	H. Robitzkat	Fach 312
Ausländer	H. M. Kok		
Romands	H. Hürzeler	M. Baudat	Genf 49
Pensionierte	H. Hürzeler	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Hürzeler		

Sekretariat

R. Kurtz, lic. rer. publ. HSG
 Frau N. Grösch-Bonhöte
 Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
 Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

APKK-Verwaltung

Max Riolo
 Chasernweg 38, 8302 Kloten
 Telefon 814 11 77



**Konstituierung
der Aeropers-Kommissionen
und -Delegationen**

Kommission	Vorsitz	Mitglieder
Security Delegierter des Vorstandes: H. Spörri	H. Sauter	
Info/rundschau Delegierter des Vorstandes: H. Spörri	B. von Tobel	H. Hürzeler, R. Kurtz F. Rasumowsky, J. Schmid W. Wäschle
Copiloten Delegierter des Vorstandes: H. M. Kok	H. Robitzkat	
Ausländerkommission Delegierter des Vorstandes: H. M. Kok		
FPAS (Trägerschaft OASF) Delegierter des Vorstandes: —	D. Staal	J. Elfring, J. Fosbrooke Ch. Milne-Fowler, M. Thoms
Romands Delegierter des Vorstandes: H. Hürzeler	R. Baudat	F. Dyens, J.-J. Stähli
Pensionierte Delegierter des Vorstandes: H. Hürzeler	R. Schilliger	
Delegationen und Vertretungen		
Dachverband der Vereinigungen des fliegenden Personals der Swissair H. Hürzeler (gleichzeitig Präsident des Dachverbandes), H. M. Kok, M. Wipf		
VEF-Stiftungsräte H. Ehrensperger, A. Huggenberger, A. Sooder, M. Wipf		
OASF-Stiftungsräte L. Idle (Präsident), J. Harrington, J. van Scherpenzeel		
Eidg. Luftfahrtkommission E. Heiz		
ATIR (air traffic incident reporting) E. Heiz / H. Sauter		
Eidg. Flugsicherungskommission E. Heiz		
Büro für Flugunfalluntersuchungen		
Fachgruppe Flugbetrieb:	E. Heiz, H. Sauter	
Fachgruppe Wetter:	R. Suter	
Fachgruppe Flugsicherung:	H. Sauter	
Fachgruppe Zeugeneinvernahmen:	H. Ehrensperger	
Fachgruppe Flugzeugzelle:	A. Wagner, A. Hool	
Fachgruppe Triebwerke:	C. Miazza, O. Grunder	
Fachgruppe Systeme:	A. Hool, C. Miazza	
Fachgruppe Flugschreiber:	A. Wagner, H. Thut	
Fachgruppe Human Factors:	H. Thut, R. Suter, Dr. H. Schefer	
AEROSUISSE, Dachverband der schweiz. Luftfahrt H. Thut		

