

rundschau

November / Dezember 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
INTERN	
Flexible Pensionierung	9
Neuaufnahmen	13
Was ist FPAS? OASF?	14
Der Inserent braucht einen Feedback	14
SOS Kinderdorf	15
Haushütedienst durch Pensionierte	16
Phantomerscheinungen — Homotrons!	17
Der Flugkapitän auf dem Weg zum «lieben Gott»	20
Aero-Art	22
Man sollte . . .	25
Aufgescheuchte Vögel vermindern das Startgewicht nicht	26
Oh Uniform	28
Zürich — Beijing retour in zehn Tagen	29
Briefe an die rundschau	31
From other Publications	34
Eine Geschenkidee in letzter Minute	37
Wünsche	39

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 16. Januar 1981

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

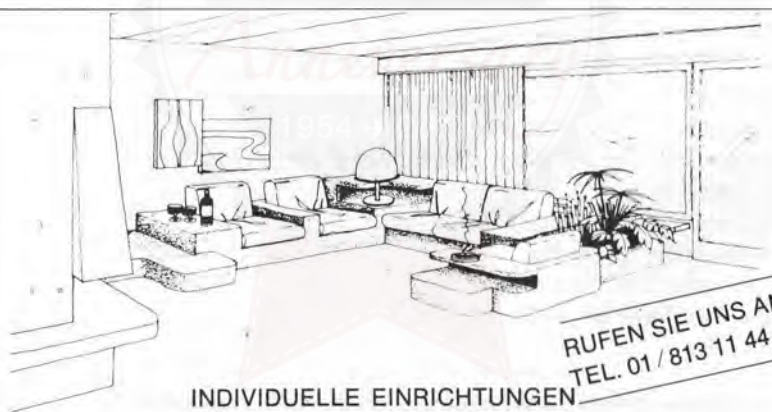
Fr. 315.— SB 2 E-430 RL, 13 mm

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
WOHN- UND BETTLANDSCHAFTEN

wohnorama ag

KLOTEN
SHOWROOM IN BÜLACH

Von der schweigenden Mehrheit und der aktiven, engagierten Minderheit



Lieber Leser, mit diesem Editorial möchte ich mich nach 5-jähriger Mitarbeit in der **rundschau**-Redaktion von Ihnen verabschieden. Ich finde, jede Amtszeit sollte generell begrenzt sein, um Abnutzungserscheinungen, Leerläufe, Monotonie zu verhindern, aber auch um sinkender Kritikbereitschaft, Verlust der Objektivität etc. vorzubeugen. Als ideal erachte ich eine Amtszeit von ca. 5 bis 6 Jahren. Diese habe ich nun erreicht, und konsequenterweise möchte ich deshalb meinen Sitz in der Redaktion einem Kollegen mit neuen Ideen überlassen. Natürlich ist ein solcher Abschied immer auch Anlass, Bilanz zu ziehen über die vergangene Epoche, über Erfolg und Misserfolg. Ich glaube sagen zu dürfen, dass es gelungen ist, Ihnen jeweils fristgerecht — mit schweizerischer Präzision — ein grafisch und inhaltlich ansprechendes Aeropers-Organ ins Fach zu liefern. Nicht gelungen ist, und ich bedaure dies ausserordentlich, Sie vom passiven Konsumenten der **rundschau** zum aktiven Mitarbeiter zu transformieren. Die überwiegende Zahl der Mitglieder verharrte in einer enttäuschend passiven Haltung, ersichtlich aus kürzlichen Stimmbeteiligungszahlen, sowie auch aus sehr lauen oder ausbleibenden Echos auf die Themen im FORUM, obwohl sich seinerzeit weit mehr als 50% der Mitglieder für eine **aktive Mitarbeit** in der **rundschau** aussprachen (Siehe Umfrage vom Frühling 1978!). Meine Hoffnung besteht nun darin, dass mit neuen Überläufern aus der Gruppe der passiven Mehrheit der Aeropers- und **rundschau**-Zug wieder mehr Dampf und frischen Elan erhält. Denjenigen unter Ihnen, die von Zeit zu Zeit die Energie und die Courage aufbrachten, sich zu äussern, möchte ich an dieser Stelle für Ihren u. U auch kontroversen Beitrag herzlich danken.

Leider kenne ich weder den Grund der ersichtlichen allgemeinen Passivität (handelt es sich nicht um ein gesamt-helvetisches Malaise?), noch ein Rezept, diese Krankheit zu kurieren. Ich bin aber der Meinung, aus einem Kreis von über 800 kompetenten, selbstsicheren und witzigen Mitgliedern müsse es möglich sein, alle paar Jahre im Sinne einer Aufgabenrotation die paar Dutzend Aeropers-Posten zu besetzen. Neue Amtsinhaber bringen neue Ideen. Überdies finde ich es unfair, wenn die grosse schweigende Mehrheit sich nicht oder nur im kleinen Kreise äussert (dann zumeist **sehr** kritisch), sonst aber mit absoluter Selbstver-

ständigkeit kräftig profitiert von all der geleisteten Arbeit einer kleinen Minderheit. Es ist deshalb immer wieder nötig, jemandem die Möglichkeit zu geben, für eine gewisse Zeit aktiv am Gesamtwohl der Aeropers mitzuarbeiten. Jedermann sollte sich mal stolz offiziell zur aktiven, beauftragten und sich äussernden Minderheit zählen dürfen und so eine gewisse Verantwortung übernehmen! Aus diesen Überlegungen hätte ich periodische langfristige Umfragen zwecks Abklärung der Interessen und Neigungen der einzelnen Mitglieder für sinnvoll erachtet. Unser Vorstand war der Ansicht, eine generelle Umfrage sei zu wenig bindend, und es bringe mehr, zur gegebenen Zeit für einzelne Aufgaben gezielt Bewerber zu suchen. Es gibt da sicher verschiedene Wege zum Erfolg. Ich hoffe jedenfalls, dass es schliesslich doch noch gelingen werde, einiges an schlummernden Talenten und bislang verdecktem Engagement zu wecken, und ich appelliere eindringlich an Ihr Solidaritätsgefühl, sich zu gegebener Zeit für eine Aeropers-Mitarbeit irgendwelcher Art zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüssen

Werner Waeschle

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

Diesmal kommt mir der Redaktionsschluss recht ungelegen; nicht nur, weil draussen ein spätherbstliches Wunderwetter herrscht, sondern auch deswegen, weil alle Themen, die mich heute beschäftigen, in diesem Artikel noch nicht abschliessend behandelt werden können. Ich schreibe nicht gerne über Dinge, die noch im Fluss sind, die sich vielleicht schon nach der nächsten Verhandlung ganz anders präsentieren als heute. Dies ist die Hauptschwierigkeit bei einer Zeitschrift, die nur alle zwei Monate erscheint: das Aktuellseinwollen. Bleiben mir eigentlich nur zwei Möglichkeiten: entweder gar nicht zu schreiben, oder Sie mit grundsätzlichen Gedankengängen zu beglücken, die ich mir im Zusammenhang mit unseren verbandspolitischen «hot items» anzustellen erdreiste.

Zuerst aber möchte ich unserem **rundschau**-Redaktor und Betriebsleiter **Werni Waeschle**, der sich auf Jahresende hin von diesen Aufgaben entlasten möchte, herzlich danken für seinen grossen Einsatz vor und hinter den Kulissen unseres Aeropers-Organs. Während gut fünf Jahren war er an der Herausgabe jeder einzelnen Nummer beteiligt, sei es als Verfasser von gern gelesenen, kurzen und klaren Artikeln, sei es als Korrektor des Probedrucks oder vor allem als Verantwortlicher im Verkehr mit Druckerei und Inserenten. Natürlich wirkte er auch an den Redaktionssitzungen aktiv mit und übte seine gesamte Aeropers-Tätigkeit während seiner Freizeit aus. Aber nicht nur aus Belastungsgründen möchte Werni aufhören, sondern auch aus der Überzeugung heraus, dass in einem kreativen Team sogenannte Blutauffrischungen notwendig sind. Wenn ich ihn auch nicht gerne ziehen lasse, so habe ich doch volles Verständnis für seine Gründe und danke ihm an dieser Stelle nochmals herzlich im Namen der ganzen Aeropers.

Ende Oktober kam es endlich zu den ersten vorabklärenden Gesprächen zwischen Vertretern der Aeropers und der FEV, der Vereinigung unserer Bordtechniker-Kollegen. Gemeinsam wurde offen und ehrlich darüber diskutiert, ob in Zukunft eine totale **Integration** oder nur eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den beiden Berufsverbänden angestrebt werden soll. Gemäss Traktandenliste besprachen wir Probleme rund um den GAV, Versicherungsfragen sowie reine Verbands- und Berufsprobleme. Um es gleich vorwegzunehmen: in fast allen Punkten herrschte eine identische Interessenlage, wirklich unlösbare Fragen fanden wir nicht. Erfreulich war auch der von jedem Prestigedenken freie, offene Verhandlungsstil, der es sogar erlaubte, gewisse alte emotionsgeladene Themen zu besprechen, ohne dass es rote Köpfe gab. In Detailarbeiten haben wir uns aber noch nicht gestürzt, denn wir möchten in den Vorständen in absehbarer Zeit zuerst zu einem Grundsatz-

entscheid kommen, bevor wir zuviel Arbeit und Zeit in ein Unternehmen investieren, dessen Erfolg im heutigen Zeitpunkt noch fraglich ist. Ob Integration oder Assoziation — die Zusammenarbeit zwischen Piloten und Bordtechnikern dürfte sich in Zukunft so oder so intensivieren und weiter verbessern. Wie Sie wissen, hat es mich als Befürworter einer totalen Integration seit jeher gestört, dass wir als Arbeitskollegen im Cockpit, mit integriertem Teamwork und identischen beruflichen Interessen, zwei verschiedenen Berufsverbänden angehören. Miteinand ginge es sicher besser! Allerdings wird nicht meine persönliche Ansicht massgebend sein, sondern wie überall in einer Demokratie die der Mehrheit. Wir werden Sie auf jeden Fall über den Gang der Dinge auf dem laufenden halten.

Erfreulicherweise sind diese Integrations-Sondierungsgespräche durch die im Rahmen des VEF-Stiftungsrates durchgeführte Abstimmung über die Gewährung eines **Rücktrittskapitals** für VEF-versicherte Piloten nicht zusätzlich belastet worden. Es war für die Bordtechniker als VEF-Destinatäre sicher nicht einfach, über eine Vorlage abzustimmen, bei der sie als Berufsgruppe leer ausgehen, währenddem beim vorgelegten Modell alle versicherten Piloten berücksichtigt werden, also auch jene, die zur Bildung des zu verteilenden Überschusses während der späten Sechzigerjahre nichts beigetragen haben. Wie Sie wissen, dauerte die Zangen- geburt des Rücktrittskapitals über sieben Jahre. Die schliesslich zustandegekommene Lösung ist ein vertretbarer Kompromiss, der begreiflicherweise nicht überall auf Verständnis, geschweige denn auf Begeisterung gestossen ist. Trotzdem bin ich froh, dass damit ein dornenvolles Kapitel endlich abgeschlossen werden konnte, wenn auch nicht für alle in befriedigender Form.

Noch nicht abgeschlossen werden konnte hingegen — eigentlich recht unerwartet — die diesjährige **Salärrunde**, da unser Arbeitgeber den seit 1973 geregelten Teuerungsausgleich nicht mehr voll gewähren will, und zwar auf Grund des Geschäftsganges und der Budgetsituation. Der Text der damaligen Vereinbarung lautet: «Die allfällige Nichtauszahlung der vollen, nach der vereinbarten Methode berechneten Teuerungszulage ist Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Swissair und der Aeropers». Diese Verhandlungen wurden swissairseitig, gelinde ausgedrückt, recht unüblich eröffnet: zuerst Absetzung der geplanten Verhandlungsrunde, dafür gleichzeitige Orientierung der drei Verbände des fliegenden Personals über die aktuelle finanzielle Lage, sowie Vorstellung eines neuen, degressiven Teuerungsmodells, das für alle Swissair-Angestellten gelten sollte. Vorstand und Salärkommission waren gezwungen, dieses neue Modell, das langfristig auf eine Nivellierung der Saläre hinausläuft und in keiner Weise der bisher gültigen Regelung entspricht, entschieden zurückzuweisen.

Selbst bei einer sehr vorsichtigen Beurteilung der Lage sollte es der Swissair unseres Erachtens möglich sein, den (wohlverstandenen retro-spektiven) Teuerungsausgleich im Jubiläumsjahr nochmals zu verkräften. Falls sich aber der Geschäftsgang längerfristig rückläufig entwickelt (was zwar niemand hofft, aber tatsächlich im Bereich des Möglichen liegt), so ist es sicher richtig, wenn die gesamte Finanzplanung samt Reservebildung, Flottenerneuerung, Dividendenpolitik usw. überdacht und allenfalls korrigiert wird, und nicht nur die Personalkosten. Wenn in Zukunft der Gürtel tatsächlich enger geschnallt werden muss, sollen davon **alle** Beteiligten in **gleicher** Weise betroffen sein.

Es ist uns klar, dass jede Lohnerhöhung — und heisse sie auch Teuerungsausgleich — zuerst verdient werden muss, bevor sie gewährt werden kann. Es ist sicher auch richtig, wenn man sich rechtzeitig Gedanken macht über die Automatik der Lohn-Preis-Spirale und ihre finanziellen Auswirkungen. Nun, anfangs Dezember finden weitere Salärverhandlungen statt, und ich bin gedämpft optimistisch. Jedenfalls hoffe ich, Ihnen bereits **vor** Erscheinen dieser Zeilen im obligaten Salärbulletin nochmals von einem befriedigenden Abschluss berichten zu können. Die Erfahrungen aus der Geschichte der letzten 150 Jahre, aus dem dornenvollen Weg von den sozialen Wirren und Kämpfen bis zur funktionierenden Sozialpartnerschaft, sollten nun endlich beherzigt werden, besonders in Zeiten wirtschaftlicher Rezession: die Tatsache vor allem, dass sich Schwierigkeiten mit Vorteil **miteinander** und nicht gegeneinander lösen lassen. Einseitiges Vorgehen des einen Sozialpartners hat noch immer zu entsprechenden Reaktionen des andern geführt. Trotz dieser Erkenntnis gibt es in der heutigen Zeit wieder überall vermehrt Konfrontationspolitiker, die glauben, ihre ehrgeizigen Ziele auf dem harten Weg durchsetzen zu müssen. Sie sehen nicht, dass sie dadurch dem Gesamtinteresse weit mehr schaden als nützen.

Womit ich ein weiteres Mal beim Thema **Crew-Complement** des A-310 gelandet wäre. Bekanntlich soll der Entscheid, ob dieser neue Supervo-gel bei uns mit zwei oder drei Mann geflogen werden kann, bis zum kommenden Frühling gefällt werden, und zwar hauptsächlich auf Grund einer statischen Belastungsanalyse. Ohne den Wert und die Seriosität dieser Abklärung anzweifeln zu wollen, müssen wir festhalten, dass sie nur einen kleinen Teil der absolut erforderlichen Entscheidungsgrundlagen liefert. Die Aeropers hat seit jeher darauf hingewiesen, dass effektiv schlüssige Vergleichsmessungen eigentlich nur im Flugbetrieb, «under actual conditions» hätten vorgenommen werden müssen. Da dies im heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich ist, betrachten wir es als ein absolutes Minimum, solche Vergleichsflüge wenigstens in den vorhandenen modernen Simulatoren mit Zwei- und Dreimanncockpits durchzuführen, und zwar «under normal, abnormal and emergency conditions». Die Durchführung eines solchen Minimalprogrammes ist jeder-

zeit möglich und ein dringendes Erfordernis. Wir haben uns am 8. 10. in diesem Sinne an die Direktion gewandt. Da unser Begehren nach längerer Pause schliesslich abschlägig beantwortet worden ist, beschloss der Aeropers-Vorstand, sich mit seinen Bedenken an den Verwaltungsrat zu wenden. Es ist unsere Pflicht als Berufsverband, dafür zu sorgen, dass Entscheide von solcher Tragweite, die unsere berufliche Verantwortung und unseren Arbeitsplatz betreffen, so gründlich als möglich abgeklärt und im gegenseitigen Einvernehmen getroffen werden.

Wenn auch in der heutigen Zeit das Barometer sinkt und am weltweiten Horizont Gewitterwolken aufziehen, stehen die Festtage und ein neues Jahr bevor. Wenn wir die Lehren desjenigen beherzigen und leben, dessen Geburtstag wir an Weihnachten feiern, so braucht es uns vor der Zukunft nicht bange zu sein. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen, Ihren Familien und uns allen frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

Mit herzlichen Grüssen

Ihr Hano Hürzeler

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypotheken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Flexible Pensionierung

intern

Einige Ergebnisse aus der durch die Swissair/Aeropers/FEV durchgeführten Umfrage.

1. Teilnehmerstruktur

Insgesamt gingen etwa 560 Antworttalons ein, das sind etwas mehr als 52% Rücklauf (ca. 870 Piloten und 200 FE).

Verteilung nach Funktion	FO	43	Altersgruppierung	30 und jünger	46
	SFO	147		31 — 40	233
Funktion	PiC	163		41 — 45	96
	SPiC	114		46 — 50	80
	FE	95		51 — 55	67
				56 und älter	6

2. Ergebnisse

Frage A. 1 (nach heutiger Regelung)

Absicht sich mit dem	55.	323 Cockpitangehörige
	56.	18 Cockpitangehörige
	57.	39 Cockpitangehörige
	58.	138 Cockpitangehörige

Altersjahr pensionieren zu lassen.

Frage A. 2

38 Cockpit-	haben die	volle	um 30
36 angehörige			
50	dem 55. Alters-	60	Tage reduzierte
102	jahr eine	90	Leistung zu fliegen

Frage B. 1 (wünschbare Wahlmöglichkeiten)

Wunsch nach Pensionierung mit dem	53. Altersjahr	121 Cockpitangehörige
	54. Altersjahr	20 Cockpitangehörige
	59. Altersjahr	14 Cockpitangehörige
	60. Altersjahr	69 Cockpitangehörige

Frage B. 2

Wünschbares Alter, in dem es möglich sein sollte, eine reduzierte Leistung fliegen zu können:

im Alter:	45	Anzahl	7	53	78
	46	Cockpit-	1	54	14
	48	Angehörige	2	55	30
	50		92	56	12
	51		3	57	4
	52		21	58 und älter	11

Gewünschte Reduktion:	0 Tage	10 Cockpitangehörige
	30 Tage	75 Cockpitangehörige
	60 Tage	102 Cockpitangehörige
	90 Tage	110 Cockpitangehörige

3. Spezielle Auswertung der Antworten der 51 — 55jährigen Piloten

Von dieser Altersgruppe gingen 48 Antworten ein:

8 SFO 25 PiC 15 SPiC

von diesen gedenken

- 10 sich mit dem 55. Altersjahr
- 8 sich mit dem 56. Altersjahr
- 8 sich mit dem 57. Altersjahr
- 21 sich mit dem 58. Altersjahr pensionieren zu lassen

Gewünschte Produktion ab dem 55. Altersjahr:

volle Produktion	14
um 30 Tage reduziert	8
um 60 Tage reduziert	6
um 90 Tage reduziert	10

4. Bemerkungen des Auswerters

1. Diese Auswertung folgt nicht statistischen (wissenschaftlichen) Grundsätzen; es ist daher eher eine Trendanalyse.
2. Beantworter unter 35 und älter als 50 füllen die Antwortblätter überdurchschnittlich unvollständig aus.
3. Viele Bemerkungen lassen darauf schliessen, dass das System der VEF nicht überall bekannt ist: z. B. «Keine Kürzung der Rente nach 25 oder 30 Beitragsjahren»; oder dass vorgeschlagen wird: «Systemänderung, Pensionierung nach 25 — 30 Dienstjahren ermöglichen ohne Rentenkürzung».

4. Weitere Kommentare und Bemerkungen:
- mehr Freitage nach jedem Einsatz ermöglichen
 - eine zusätzliche Woche Ferien pro Monat bei normalem Einsatz
 - die Einsatzbereitschaft nach dem 55. Altersjahr hängt weitgehend ab von Gesundheit, Arbeitsklima bei der Swissair, vernünftiger Einsatzplanung.
- Roland Kurtz



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



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**

Neuaufnahmen



John Kenneth Emmons



Bernhard Glauser



Colin Eifion Griffiths



Frank Utzinger



Jean-Luc Villars



Reto Vital



Rudolf Weisskop

Wir heissen diese Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Was ist FPAS? OASF?

Erst seit 1969 arbeiten alle Swissair-Piloten mit einem Gesamtarbeitsvertrag (GAV). Vorher hat es zwei Pilotenverbände gegeben, nämlich AEROPERS und FPAS (Foreign Pilots Association). Die FPAS vertrat nur die Ausländerpiloten und Aeropers nur die Schweizerpiloten. Im Jahre 1969 sind FPAS und Aeropers integriert worden. Die ersten Verhandlungen dafür haben im Jahre 1967 stattgefunden. Bis zu diesem Zeitpunkt haben alle Ausländerpiloten einer gemeinsamen Pensionskasse angehört: der OASF (Old Age and Survival Fund). Es ist eine Stiftung und arbeitet mit einem «Kässelsystem». Bei der Pensionierung wird eine Kapitalabfindung ausgezahlt. Die VEF hat allen OASF-Mitgliedern die Gelegenheit gegeben, in die VEF umzusteigen. Aus diversen Gründen war dies jedoch nicht allen OASF-Mitgliedern ohne Probleme möglich, so dass der OASF noch immer weiterbesteht. Seine Trägerschaft ist die FPAS, und sie besteht eigentlich nur noch zu diesem Zweck, da es sonst seit 1969 nur noch eine Art Piloten gibt — nämlich SWISSAIR-PILOTEN.

Hans Kok

Der Inserent braucht einen Feedback

Jede **rundschau**-Nummer bringt ein paar Seiten Inserate. In einzelnen Periodika findet man gelegentlich Balkeninserate «**Berücksichtigen Sie bitte unsere Inserenten!**»

Sympathie-Inserate erhält man vielleicht noch für die Festführer von kantonalen oder regionalen Volksbelustigungen. Publikationen wie die **rundschau** und ähnliche Zeitschriften haben dem gegenüber einen Erfolgsausweis vorzulegen, bevor ihnen ein Insertionsauftrag erteilt wird. Der Inserent will seinen return-on-invest einigermaßen gesichert haben, bevor er sich mit unseren zugegebenermaßen nicht besonders billigen Inseraten in Unkosten stürzt.

Wie wäre es, wenn Sie für die **rundschau** einen Inserenten werben würden? Im Aeropers-Sekretariat ist ein Steckbrief der **rundschau** erhältlich, der Ihre Acquisitionsbemühungen kräftig unterstützen kann.

Andererseits, wenn Sie in geschäftlichen Kontakt mit einem **rundschau**-Inserenten treten, erwähnen Sie doch deutlich, dass Sie dank seines **rundschau**-Inserates auf sein Produkt aufmerksam wurden. Er wird sich freuen und uns bleibt (vielleicht) ein zufriedener Inserent.

R. Kurtz

Das SOS-Kinderdorf Accra dankt

und zwar dem fliegenden Personal der Swissair, welches seit bald zwei Jahren jeweils vor dem Rückflug seine nicht rückwechselbaren Cédis sammelt, worauf die Frau des dortigen Stationsleiters das Geld jeweils der Kinderdorfleitung überweist. Wie Sie dem folgenden Dankbrief entnehmen können, wird unsere Hilfe sehr geschätzt und auch benötigt. Im Namen der Swissair-Kinderdorfstiftung danke ich Ihnen herzlich für Ihren Obolus und grüsse Sie freundlich
Ihr Hano Hürzeler

«To Swissair crews

Dear Friends

We thank you most sincerely for your generous donation C 7898.— and C 4849.— as your contribution to our Children's Village. Please find attached our official receipt no 312 and 315. Your financial assistance came as a gift from Heaven, for at present we are engaged on very important projects — school building, construction of approach roads to our village, and cultivation of a 20 acre irrigation farm. Our resources are very limited but the on-going projects we consider essential for the maintenance of our village. Any financial support received in this direction will therefore be very much appreciated. In this connection and for the general purpose of acquainting yourselves with what we are doing in this village we would like to invite members of your crew to visit our village any day convenient (week days or week ends).

Until we hear from you again we send to all members our greetings and best wishes.

Yours sincerely,
Ingeborg Nicol
GHANA REPRESENTATIVE
of SOS INTERNATIONAL

**Vom 24.12.1980 – 5.1.1981
bleibt das Sekretariat geschlossen**

«Haushütedienst» durch Pensionierte

Capt. J. W. Schnell, Chef Personaldienst fliegendes Personal, übermittelte uns kürzlich folgenden Vorschlag:

«Capt. Toet machte am letzten Cockpit Crew Meeting folgenden Vorschlag: Pilotenehepaare möchten gelegentlich zusammen auf Reisen gehen. Hinderungsgrund ist oft die Pflicht der Hausfrau, zur Wohnung bzw. zum Haus zu sehen und die Kinder zu betreuen. Nach Ansicht des Antragstellers gibt es einige pensionierte Besatzungsmitglieder (Ehepaare), die Spass hätten, einem aktiven Kollegen in dem Sinne zu helfen, dass sie für die in Frage stehende Zeit ins elternlose Haus ziehen würden. **Eine Vermittlung von Adressen** wäre sehr von Nutzen.»

Das Aeropers-Sekretariat nimmt gerne die Adressen jener Pensionierten entgegen, die zu «**Hüte-Diensten**» bereit wären.

Gemeinsam mit der bestehenden **Pensionierten-Kommission** (Vorsitz Capt. R. Schilliger) werden wir Sie in der ersten **rundschau** des neuen Jahres informieren. R. Kurtz



HORIZON SERVICES LTD
POSTFACH
FLUGHAFENSTRASSE
2540 GRENCHEN

HORIZON
SERVICES LTD

BÜRO KLOTEN
SPECHTWEG 1
TEL. 01 / 814 36 05
8302 KLOTEN

VERCHARTERUNGEN

AB GRENCHEN UND ZÜRICH

1)

2)

2 PIPER SENECA I 2x200 PS 6 PL. FR. 330.- FR. 297.-

1 PIPER AZTEC F TURBO 2x250 PS 6 PL. FR. 426.- FR. 390.-
WETTERRADAR

1 PIPER SENECA II TURBO 2x215 PS 6 PL. FR. 393.- FR. 360.-

1) PREIS DER EINZELSTUNDE

2) PREIS BEI VORABNAHME VON 25 STUNDEN PRO JAHR

DIE PREISE BEINHALTEN ALLE VERSICHERUNGEN UND ZOLLFREIEN TREIBSTOFF.

8 80.529

Phantomerscheinungen — Homotrons!

Anfangs Jahr hat die Vereinigung Cockpit an ihre Mitglieder einen Fragebogen zum Problem der «Phantomerscheinungen bei komplexen Bordsystemen» verteilt. Dazu ist in der «Cockpit-Info» 7/80 folgender Artikel erschienen:

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit. Insgesamt sind bei uns 232 Reports eingegangen. Wir, die Arbeitsgruppe Phantomerscheinungen, möchten zuerst einmal versuchen, Ihnen zu erklären, was es mit den «Homotrons» so auf sich hat. Ein ausführlicher Bericht über die Auswertung folgt später. Zur Erinnerung: «A homotron is a queer little electron, which fucks around and blows out bulbs and fuses».

Das Geheimnis des Homotrons ist gelüftet.

Jeder von uns, der Erfahrung mit elektronischen Bordcomputern hat, kann sich an unerklärliche Vorgänge erinnern, bei denen sich die gespeicherten Werte spontan änderten oder der Computer ganz ausfiel. Diese Fehler sind meist nicht mehr reproduzierbar. Sie werden «Soft Fails» genannt; im Gegensatz dazu stehen «Hard Fails», die auf einem mangelhaften elektronischen Schaltkreis beruhen, der dann ausgetauscht werden muss. Soft Fails in Computern traten erst vermehrt auf, als unsere neue Computergeneration mit kleinsten Schaltungskomponenten eingeführt wurde. Auf einer Fläche von ca. 6 mm x 3 mm bei einer Dicke von einigen tausendstel mm befinden sich 64 000 Speicherstellen (Bits). Die Angabe der Soft Fails erfolgt in 1 Million Betriebsstunden/Chip (= ca. 114 Jahre). Bei einem Chip mit 64 000 Bits ist erst in 7 500 000 Jahren jedes Bit einmal ausgefallen. Bei einem Computer mit 1000 Chips tritt jedoch etwa alle 6 Wochen ein Soft Fail auf.

Ausgelöst werden diese Soft Fails durch die sogenannte α -Strahlung und durch die kosmische Strahlung. α -Teilchen entstehen durch den radioaktiven Atomzerfall und sind doppelt positiv geladene Heliumkerne (Stripped Atoms, 2 Protonen und 2 Neutronen, **keine** Elektronen) mit einer Strahlungsenergie von 5–10 MeV (Megaelektronenvolt; 1eV = kinetische Energie eines Elektrons mit 1 V beschleunigt). Durch ihre positive Ladung sind sie im Magnetfeld ablenkbar. Ihre Reichweite beträgt in Luft ca. 3 cm, in festen Stoffen 0,04 mm. Die α -Teilchen setzen sich aus dem Umhüllungsmaterial der Chips ab, in dem, wie in fast allen festen Stoffen, natürliche Radioaktivität in Spuren vorhanden ist. Diese α -Teilchen können bis zu 3 Millionen Paare von Fehlelektronen in Silizium-Halbleiterkristallen (daraus sind unsere elektronischen Schaltungen aufgebaut) erzeugen. Das α -Teilchen zerstört die gespeicherten Informationen, die physikalisch negative Ladungen sind. Der Soft Fail bleibt meist deshalb nicht länger bestehen, weil das Chip alle paar Millisekunden abgefragt und mit einer neuen Ladung aufgefrischt wird.

Neben der α -Strahlung erzeugt auch die kosmische Strahlung Soft Fails in Siliziumkristallen. Ursprung der kosmischen Strahlung sind galaktische Teilchen von sehr hoher Energie bis zu 10^{19} eV. Der Fluss der kosmischen Strahlung unterliegt grossen Schwankungen. Er ist abhängig von der magnetischen Breite, Tageszeit, Jahreszeit und dem Sonnenzyklus — bei Sonnenausbruch Zunahme um das 1,5–3 fache.

Einleuchtend ist ebenfalls, dass die kosmische Strahlung mit der Höhe zunimmt — ein Maximum des für uns interessanten Myonenstroms (Mesonen, Myonen = schwere Elementarteilchen) ist in etwa 15 km Höhe zu erwarten. Versuche der amerikanischen Wissenschaftler J. F. Ziegler und W. A. Lanford haben dies bestätigt. Alle Computerbauarten der neuen Generation sind in bezug auf Höhenzunahme bemerkenswert empfindlich. — Eine Fehler-Zunahme um den Faktor 4 ist festzustellen, wenn ein Computer von Meereshöhe auf 2 km Höhe gebracht wird.

SOFT FAILS JE MHR BEI UNTERSCHIEDLICHEN COMPUTERTYPEN

CCD - CHARGE COUPLED DEVICE
speichert die Information am Übergang des Siliziumkristalls zur Isolation.

RAM - RANDOM-ACCES MEMORY
die Null oder Eins wird durch Fehlen oder Vorhandensein von Ladung in einem kleinen Kondensator dargestellt.

	CCD		RAM
	Soft	Fail	Rate
Elektronen per Bit	180 000 64 KBit	50 000 256 KBit	1 500 000 64 KBit
10 KM	30 000	300 000	1 050
3 KM	2 000	20 000	70
GND	600	3 000	7
20 cm Beton	500	3 000	4
50 cm Beton	400	2 500	0

Eine drastische Zunahme der Soft Fails ist deshalb für die von uns benutzten Höhen um FL 350 zu erwarten. Die bestwirksame Abschirmung gegen kosmische Strahlung besteht zur Zeit aus Beton. Mit einer 50 cm dicken Betonwand lässt sich die Soft-Fail-Rate drastisch senken. Für unsere Flugzeuge ist diese Art der Abschirmung wohl kaum denkbar.

Wir sollten uns deshalb **alle** darüber klar sein, dass eine weitere Erhöhung der Bordcomputerzahl und deren Überwachung untereinander zur Zeit weder zu einer Arbeitsentlastung, noch zu einer Erhöhung der Flugsicherheit beiträgt. Im Gegenteil, man muss eine höhere Workload-Belastung annehmen. Dies sollte auch von der Flugzeugindustrie und den Fluggesellschaften erkannt werden.

Eine deutliche Zunahme der «Phantomerscheinungen» ist von Flugzeuggeneration zu Flugzeuggeneration (advanced technology) feststellbar.

Stückzahl DLH u. CFG		GND- FL 040	FL 050-200	FL 200-300	FL > 300	% Fehleranteile auf 10 Flugzeuge berechnet
14	B 707	2	0	0	2	1,4
39/28	B 727/737	11	7	2	4	1,8
10	B 747	11	0	1	6	9,1
13	DC 10	21	5	0	29	21,3
10	A 300	96	12	6	17	66,3

Für die »Phantomgruppe« W. Liebing

Dies gelesen . . . (im Nebenspalter)

Zwei Touristen

haben sich im Urwald verlaufen. Nach fünf Stunden begegnen sie endlich einem Schwarzen. Da fragt der eine Tourist verzweifelt: «Hast du gesehen grossen Vogel mit grossen Flügeln?» «Nein», sagt der Eingeborene, «einen grossen Vogel nicht, aber zwei Kilometer von hier auf dem Airport, da steht eine DC-10 der Swissair!»

und dies gedacht . . .

Die zwei Touristen könnten gut zwei von uns Swissairlern gewesen sein! Wir massen uns doch oft auch an, Schwarze zum vornherein als naïv zu betrachten, mit «du» anzusprechen und herablassend als «Schoggi-füss» oder «Choleseck» zu bezeichnen. Ich jedenfalls fühlte mich durch diesen «Witz» seltsam berührt und angesprochen!

Ernst Frei, Copi DC-8

Der Flugkapitän auf dem Weg zum «lieben Gott»

Prof. Dr. theol. R. Thalmann, Hochschule St. Gallen

Es ist schon etwas provozierend;

einmal das Thema selbst und dazu noch als Verfasser einen Pfarrer zu holen.

Wissen Sie, Herr Flugkapitän, wir verstehen unter Himmel, in dem der «liebe Gott» wohnt und unter dem Himmel, den Sie mit Ihrer tollen Maschine durchfliegen, zwei ganz verschiedene Dinge. Der Mensch lebt an einem bestimmten Ort, auch wenn er ihn öfters wechselt. Sie haben Ihren Lebensraum bald auf der Erde, bald irgendwo in den Lüften, also im sogenannten Himmel oben. Doch wehe, wenn Sie einmal nicht mehr wissen sollten, wo genau Sie am Himmel herumfliegen.

Dann wären Sie samt Ihren Passagieren wirklich auf dem Weg zum «lieben Gott». Dies aber keineswegs, weil er erreichbar wäre mit einem Flugzeug. Im Gegenteil, sie würden dann viel eher dem «lieben Gott» irgendwo an einer steilen Bergwand oder auf einem harten Boden unten auf der Erde begegnen. Und dann wären Sie nicht mehr der Flugkapitän auf dem Weg zum «lieben Gott», sondern der tödlich abgestürzte Pilot. Ohne Orientierung ist Ihr Leben gefährlich!

Nun möchte ich aber keineswegs damit sagen, dass der Flugkapitän seinem «lieben Gott» nur im Tod begegnet. Nein, nein, der war schon da, ehe Sie waren und in Ihrem ganzen Leben ist er mit Ihnen, sei es nunmehr unten auf der Erde oder irgendwo hoch oben am Himmel. Der «liebe Gott» ist mit jedem Menschen. Wir sind seine Schöpfung zu der er steht, zu der er hält, um die er sich interessiert. Selbst wenn Sie ihn vergessen oder gar aus dem Bewusstsein verdrängt hätten, so ist er doch bei Ihnen, fast wie ein blinder Passagier, den Sie nicht abstreifen können. Er ist aber, und das muss auch gesagt werden, kein Terrorist, der Sie zu einem Kurswechsel zwingt, der Sie vergewaltigt und mit dem Tod bedroht. Sein Interesse konzentriert sich nämlich auf den lebenden Flugkapitän. Mit dem will er leben. Er ist nicht bloss der Gott der Toten, sondern der Lebenden. Darum auch komme ich jetzt viel eher mit der Frage an Sie heran: Pflegen Sie mit ihm einen regen Kontakt? Stehen Sie mit ihm in guter Beziehung? Sind Sie als Mensch, nicht bloss in Ihrer Eigenschaft als Flugkapitän, mit ihm in Verbindung? Denken Sie an ihn? Sprechen Sie mit ihm?

Es hätte ja kaum ein Mensch einen so weiten und immer wieder erweiterten Horizont wie der Flugkapitän. Er überblickt die Welt. Überblicken Sie aber auch den Sinn dieser Welt und den Sinn Ihres Lebens? Wissen Sie, wer Sie jetzt sind, was Sie sind, wo Sie sind, warum Sie sind, wozu

Sie sind? Orientierung ist doch für Sie alles — also müssen Sie auch über sich selbst orientiert sein. Ihr «blinder Passagier», der «liebe Gott», den Sie etwas leicht lächelnd am Himmel suchen wollten, ist und war schon mit Ihnen, auch wenn Sie jetzt beim Lesen dieses Schreibens gar nicht in den Lüften sind, sondern irgendwo fast am Ende der Welt in einem fremden Hotel Kost und Logis haben und auf den Rückflug warten. Wenn Sie aber wieder daheim sind, sagen Sie es doch Ihrer Frau und Ihren Kindern, Sie hätten den Weg zum «lieben Gott» gefunden. Natürlich werden die Sie erstaunt anschauen — aber ebenso glücklich sein, Sie und all Ihre Lieben in der Obhut und Gegenwart Gottes zu wissen.

P. S. Als Schweizer werden Sie natürlich das Danken vergessen. Der «liebe Gott» weiss um unsere schlechten Manieren. Wenn er aber trotzdem bald mit Ihnen als «blinder Passagier» wieder starten wird, dann seien Sie froh, dass er immer und immer und immer mit Ihnen ist.

winterthur

Arnold Sollberger

Sie bauen, bauten oder kauften . . .
Folglich haben Sie

Hypotheken

zu amortisieren und wissen um die finanziellen Belastungen, die Ihnen dadurch anderweitig entstehen.

Haben Sie diese Probleme schon mit Ihren Kollegen diskutiert? Einige von Ihnen wissen bereits mehr . . .

Trollstrasse 37 / Postfach 65
CH-8402 Winterthur

Telefon 052 23 89 21
Telex 76820 sola ch

Aero-Art – Kunst by Swissair Crew Members

Felix Rasumowsky

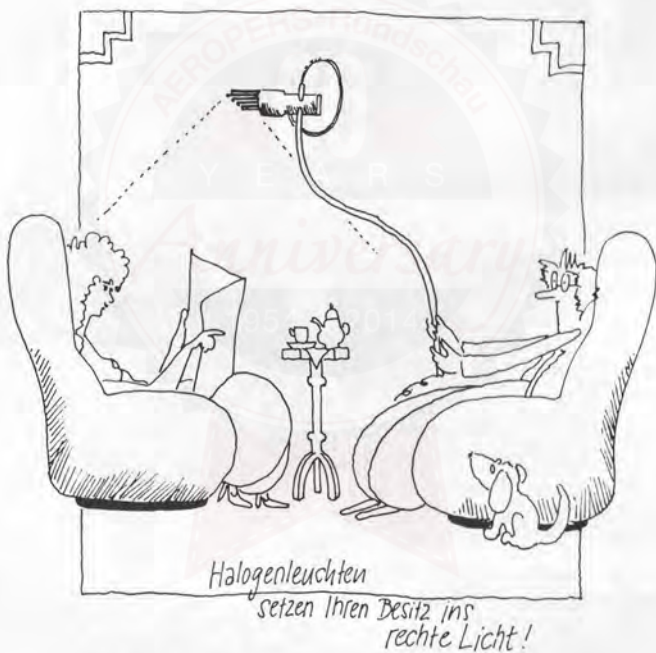
Vernissage! Die Stimmung und die Kleider sind feierlich, draussen ist's kalt und drinnen warm. Der regnerische Sturm des Samstagabends unterstreicht die wohlige Atmosphäre, in der die Aero-Art eröffnet wird. Anfänglich zögern die Betrachter zwischen Möbeln umher; ist das nun ein Ausstellungsobjekt oder ein Dekorationsstück? Aero-Art findet nämlich in einem Möbelgeschäft statt.

Doch bald haben sich die Besucher an die Umgebung gewöhnt, die Spannung weicht intensiven Gesprächen, Künstler werden zur Rede gestellt, es wird kritisiert und beurteilt. Keine Spur von weissgetünchter Galerie-Atmosphäre – auch deshalb nicht, weil viele Leute sich kennen. Nachdem ich einen ersten Rundgang hinter mir habe, lande ich beim kühlen Weisswein. Während ich abwesend-süchtig gesalzene Erdnüsschen esse, frage ich mich, ob ich denn diese Leute wirklich kenne. Ich bin nicht einfach an einer Hobbyausstellung des fliegenden Personals. Hier sind Künstler beisammen, die mehr oder weniger zufällig im selben Bereiche Geld verdienen. Die (meist) gemalten Aussagen sind intensiv und fesseln. Am meisten fasziniert mich die Zugehörigkeit der einzelnen Werke zu den jeweiligen Künstlern: Was, der?! Die rund sechzig Besucher an der Eröffnung vom 25. Oktober haben einen Einblick in das Schaffen der neun Ausstellenden gewonnen. Abseits der alltäglichen Trivialität, der Arbeitsbeziehung in oberflächlicher Kleinlichkeit, spürte man Wesentliches. Introvertierte Malerei voller Symbolik (J. Günther) kontrastiert mit kräftigen, dunklen Appenzeller Impressionen (J. Zuberbühler). Die meisterhafte Photographie einer Windhose (L. Ritzi), aufgenommen in der ägäischen See, überbrachte Grösse von Zeus und Poseidon zugleich – eine mythologische Rarität. Irene Curiger, Giovanni Huber und Mark Fischbacher sind alle professionel in Dimension und Aussage, die Anwesenheit der Künstler ist hier problematisch: Sie haben zu ihren Werken so viel zu sagen, dass meine eigenen Phantasien nicht mehr richtig zum Zug kommen. Interpretation und Einfühlungsvermögen müssen sich da die Waage halten. Wer (wie ich) zuerst die handgeschöpften Papierobjekte von P. Küng sah und erst nachher wusste, wer der Künstler war, musste staunen. Die Werke des grossen, kräftigen Mannes waren luftig und leicht, wirkten fernöstlich-geheimnisvoll. Die ausgestellten Karikaturen (P. Jost) verrieten dagegen nüchternere Weltbetrachtung und ein scharfes Auge. Leider, so meine ich, spürte man hier den Nachteil von Joggis Verbreitung: Bei vielen, auch bei neuen Ideen verdrängt ein «Déjà vu» eine objektive Betrachtung. Als einziger



«Plastiker» war W. Knecht mit verblüffenden Flugzeugmodellen vertreten. Eine Do-X von etwa einem Meter Länge und eine herrliche DC-6 machten leisen Propellerwind und fuhren – so die DC-6 – das Fahrwerk ein oder aus. Dazu gesellten sich Bilder (Neocolor oder Farbstifte) von alten Doppeldeckern im Stile des Art décoratif.

Die Ausstellung fand bei Scherrer-Wohnen an der Zeughausstrasse in Winterthur statt und dauerte vom 25. Oktober bis zum 30. November. Ich hoffe, Herr Scherrer wird auch nächstes Jahr die Kraft und Initiative haben, Aero-Art von neuem zu betreuen.



Scherrer Wohnen

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

Man sollte...

- keine Reglemente erlassen, die weder eingehalten, noch konsequent kontrolliert werden (Anhang 4 zum Uniformenreglement).
Chr. Hofmänner
- vielleicht schon zufrieden sein, dass man im Cockpit den Uniformveston weglassen darf (3.6.1.)! Ch. H.
- vielleicht in einem Anhang zum Anhang 4 genau festhalten, wie der Uniformveston getragen werden soll, wenn er nicht getragen wird.
Ch. H.
- trotz Artikel 1.3. als F/O oder FE nicht jedesmal nach dem Climb Check den PIC mit der Frage belästigen, ob man nun wirklich die Krawatte etwas lockern dürfe. Ch. H.
- sich als F/O eigentlich auf den Moment freuen, wenn man beim SIMRB den jährlichen Take-off ausführen darf. Ch. H.
- beim Betrachten einer Statistik oder vergleichenden Studie nie vergessen, was mir ein Statistiker einmal sagte: «Stecke deinen Kopf in den Ofen und deine Füsse in den Kühlschrank, ein Statistiker wird behaupten, du hast es angenehm, die Mitteltemperatur ist doch prima!» J. W. Elfring
- speziell H. S. darauf aufmerksam machen, da er so genau ausgerechnet hat, dass die DC-9-Strecke im Mittelwert 54 Min. dauert (sic).
J. W. E.
- H. S. in dieser Beziehung darauf aufmerksam machen, dass dieser Durchschnitt berechnet wird aus z. B. ZRH-BSL 14 Min. und ZRH-CMN 160 Min. J. W. E.
- H. S. fragen, warum es vorgesehen ist, die DC-8 ausser Dienst zu setzen, sobald die A-310 Einzug hält. Vielleicht weiss MSC etwas mehr als H. S.? Oder glaubt H. S., Cairo und Tel Aviv können nicht durch Airbus bedient werden? J. W. E.
- Wädi Meyer beipflichten, dass Einäuger nicht nur im Strassenverkehr gefährlich sind. Ein Nichtstimmer hat vielleicht deswegen nicht gestimmt, weil zuwenig Fakten vorhanden waren, ein Nein-Stimmer...? J. W. E.
- diese durch **rundschau** 227/228 hervorgerufenen «Man sollte...» abschliessen mit einem Lob an den Vorstand für seine Stellungnahme nach Prüfung aller vorhandenen FAKTEN. J. W. E.

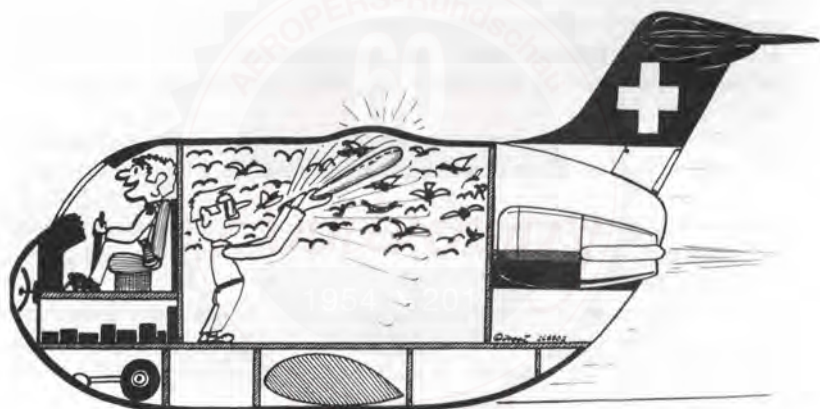
Aufgeschuchte Vögel vermindern das Startgewicht nicht!

1. Die Situation

Das starkklare Flugzeug hat ungefähr das maximalzulässige Startgewicht. Etwa 5 Tonnen der Frachtladung entfallen auf lebende, gefiederte Vögel.

2. Das Problem

Wird das Flugzeug entlastet, d. h. leichter, wenn der Captain ein Besatzungsmitglied in den Frachtraum beordert, um dort die Vögel mit etwas «Gsch, gsch . . .» in die Luft zu scheuchen?



Das Problem . . . in keinem «Pilots Handbook» gelöst . . .

3. Die Lösung

Wir verzichten auf grosse physikalische Theorien und Formeln und überlegen:

- was ändert sich in diesem «geschlossenen System» des Flugzeugs, ob nun diese Vögel auf dem Stängeli sitzen oder in der Luft flattern? — nichts!

Die Schwerkraft wirkt in der bisherigen Richtung andauernd weiter. Es findet kein Impulsaustausch durch die Systembegrenzung mit der Umwelt statt.

Deshalb: das Gewicht des Flugzeugs bleibt gleich.

4. Ein Parallelfall

Das Aquarium verändert sein Gewicht nicht, auch wenn der Fisch mit heftigen Schwanzschlägen nach oben strebt . . . R. Kurtz



Prof. Dr. Fritz Widmer, ETH Zürich, in einem privaten Seminar über «Physik aufgescheuchter Vögel in Flugzeugen» mit SFO Max Wipf und Sekretär Roland Kurtz

Oh Uniform!

Beat von Tobel

Was lange ein Geheimnis war,
Ist seit kurzem allen klar:
In Zukunft muss sich niemand fragen,
Wie die Uniform zu tragen.

Langarm-Hemden und Krawatten,
Polo mit und ohne Patten,
Hose, Veston von Herrn Schild,
Crewbag ohne Abziehbild.

Die Mütze trägt man auf dem Kopf,
Wehe, wenn zu lang der Zopf!
Die Schuhe schwarz und ohne Zier,
Das alles steht im Anhang vier.

Ihr seht, der Aufwand ist enorm,
Für unsere schöne Uniform.
Es gibt viel zu kombinieren,
Aber ja nicht phantasieren.

Damit beim Check-in alles stimmt,
Und keiner das falsche Hemd mitnimmt,
Führt die Crew am Vortag schon,
Ein Konferenzgespräch per Telephon.

Das Restaurant Güterhalle in Basel hat gezügelt

Familie Tomasina vom Restaurant Güterhalle in Basel lässt alle «Fans» unter den Swissair-Besatzungen wissen, dass im Herbst gezügelt wurde.

Am 15. November 1980 wurde dafür im Holeequartier, nämlich an der Holeestrasse 61, das **RESTAURANT DORENBACH**

eröffnet, unter der gleichen Leitung wie die gute alte «Güterhalle». Das neue Restaurant wird etwas grösser sein — dafür auch mehr Platz zum Essen bieten — und noch näher beim Hotel Hilton liegen. Der bürgerliche Stil soll beibehalten werden, ebenso die Speisekarte. Im Hotel Hilton werden Kärtchen aufliegen, die einem das Finden des neuen Restaurants erleichtern sollen.

Zürich – Beijing retour in zehn Tagen

PD Dr. Norbert Meienberger

Aus der Sicht des Passagiers

Die fahrplanmässige Flugzeit von Zürich nach Beijing (Peking) mit einer DC-10 beträgt 18 Stunden und 50 Minuten; für die Rückreise rechnet man mit 20 Stunden und 40 Minuten infolge von Gegenwinden. Wer den Flug SR 196 gebucht hat, verlässt Kloten am Sonntagabend und kommt nach Zwischenlandungen in Genf, Athen und Bombay am Montagabend (Ortszeit) in der Hauptstadt der Volksrepublik China an. Die Rückreise ist trotz längerer Flugzeit noch kürzer: Die DC-10 des Kurses SR 197 startet am Dienstagabend in Beijing und landet — nach einer unendlich langen Nacht — am Mittwochmorgen im Flughafen Zürich-Kloten.

Diesen Riesentrip mit der Swissair könnten Rekordsüchtige heute wöchentlich einmal machen; und Geschäftsleute, die jeweils nur eine Woche in China zu tun hätten, könnten jährlich sechszwanzigmal hin- und herpendeln. So kurz ist die Distanz zwischen der Schweiz und China geworden. Innerhalb von zehn Tagen kann man beide Wege zurücklegen und während acht Tagen die Sehenswürdigkeiten in Beijing und in der Umgebung betrachten oder als Kaufmann oder anderswie tätig sein.

Die zuletzt genannte Erfahrung habe ich hinter mir: Am 3. August 1980 bin ich in Kloten abgeflogen und am 13. August wieder in Kloten gelandet. In der Zwischenzeit war ich in Beijing und Tianjin (Tientsin). In Tianjin wurde vom 5. bis zum 9. August ein von der Nankai Universität veranstaltetes Symposium über die Geschichte der beiden letzten Dynastien des chinesischen Kaiserreiches abgehalten, an dem ich als Referent teilnehmen konnte.

Die Frage, ob solche Blitzbesuche einen Sinn haben, liegt auf der Hand. In meinem Falle darf ich sie mit gutem Gewissen bejahen. Ich habe während diesen Tagen über China mehr hinzugelehrt, als während Monaten des Studiums in der Schweiz. Auch andere Leute mit anderen Zielsetzungen können meines Erachtens aus einer solchen kurzen Visite Nutzen ziehen. Damit ist indes keineswegs gesagt, dass diese Art der Begegnung mit China jedermann zu empfehlen ist, und schon gar nicht, dass einer nach einer Woche China kennt, wenn auch mancher mit diesem Glauben zurückkehren mag.

Doch ich wollte eigentlich nicht über China schreiben, sondern über den Hin- und Rückflug, über die Passagiere und die Besatzung, über die Atmosphäre im allgemeinen und über die Bedienung im besonderen, über die Versorgung mit geistiger und leiblicher Nahrung, über Speis und Trank. Wenn ich dies quasi als Postskriptum tue, so deshalb, weil meh-

rere Bemühungen in dieser Richtung fruchtlos geblieben sind, und dies, so meine ich, vor allem aus dem einfachen Grunde, weil die beiden Flüge so problemlos verliefen und weil ich, bei allem Sinnieren, den zu bewertenden Punkten fast ausnahmslos das Prädikat «gut» oder «sehr gut» zu verleihen geneigt war.

Sehr gut fand ich beispielsweise die Abgabe der aufschlussreichen Broschüre «Erinnerungen an einen Swissair-Flug» und der unterhaltssamen «swissair Gazette» sowie die Verteilung von Zeitungen aus der Schweiz, insbesondere zu Beginn des Rückflugs, die, obwohl um drei Tage veraltet, für Chinareisende noch in mancher Hinsicht von höchster Aktualität waren.

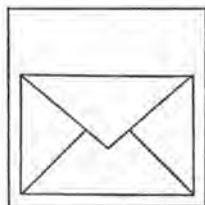
Gut und reichlich war, wie mir scheint, die Verpflegung, obwohl sie manchen Gourmet enttäuscht haben mag. Doch wer begibt sich schon stundenlang in die Luft nur um des Essens willen?

Als ungenügend erachtete ich die Zahl der Toiletten, wenn das Flugzeug voll besetzt war. In den Stosszeiten waren sie andauernd belegt, vor ihnen patrouillierten des öftern verzweifelte Passagiere mit gequälter Miene, und andere blickten vom Sitz aus verzweifelt auf die Anzeigetafel in Erwartung auf das Zeichen «Toilette frei».

Nicht sonderlich glücklich war meiner Meinung nach die Auswahl der Filme. Auf der Rückreise wurde ein Streifen über das Leben der Pflanzen gezeigt. Ich jedenfalls fand ihn nicht spannend genug, um die Augen offen zu halten und kippte bald einmal widerstrebend hinüber ins Reich der Träume.

Den verschiedenen Cabin Crews und den Cockpit Crews hingegen gebührt für die aufmerksame Bedienung und für die im Passagierraum unsichtbare Leistung ein dreifaches Hoch. Wenn die Hostessen und Stewards wenig Zeit hatten, war es, wenn die Maschine voll besetzt war. Doch auch dann gab sich die Kabinenbesatzung alle Mühe, eine angenehme Atmosphäre zu schaffen, und die Wünsche der Gäste zu erfüllen. Dies spürte man allerdings nur dann deutlich, wenn nicht allzuvielen Passagiere an Bord waren und die Arbeit beschränkt war, wie etwa auf der Strecke von Beijing nach Bombay. Als die Maschine in die Nacht hinein flog, kam so etwas wie eine familiäre Atmosphäre zustande; man hatte das Gefühl, unter sich zu sein und genoss sichtlich die Freiräume, die zur Erholung und zum Gespräch zwischen Gast und Gastgeber einluden.

Briefe an die rundschau



IFALPA

In all discussions over crew-complement, DC-9-81 operations etc. it seems Aeropers wants to follow its own course, even though sometimes opinions of «outside» people filter in. The last instance of this «foreign» thought is the distribution of the Europilote/U.S.ALPA booklet on Crew-Complement.

This has set me thinking: «Do the young pilots know that their Association, AEROPERS, was a founder-member of IFALPA?» Indeed, since 1948, AP belonged to Ifalpa, and, as we can see from the «Jahresbericht des Präsidenten, anfangs April 1980» sub. G, at a cost of «nicht ganze SFr. 20.—» we enjoy the facilities of this big organisation, AND Europilote.

Are we using this connection? Seeing the booklet on Crew-Complement I would tend to say «Yes». However, recently I heard that one of our members was selected by IFALPA to represent this body by ICAO on certain technical matters. This is, as stated in the above «Jahresbericht», exactly what we want. I quote: «Auch wenn die AP . . . ein kleiner Verband ist, haben wir durchaus die Möglichkeit, unseren Einfluss geltend zu machen». And further on: «Durch Straffung der Organisation, . . . versuchen wir, den Wirkungsgrad zu verbessern.» Now, isn't it great to have one of our members represent not only IFALPA, but also AEROPERS, in such a distinguished body as ICAO? Imagine my surprise when I learned that AP was «glad to hear of the appointment» but couldn't support this member! Actually, Aeropers stated that no free days could be made available for this member, even though You and I gave a 1/2 free day for AP-use! To what use are these free days put?? If not for AP-use, including «foreign contacts»?

Are we calling on IFALPA only in dire need (Zerka, Athens) or are we following IFALPA-Directives? What support do we expect on the DC-9-81 when the ATP proves unsatisfactory? For those who don't know what ATP means, why not ask your IFALPA-representative? Or do you know already what IFALPA thinks of this «gimmick» that, at the moment of engine-failure, whether it be before, or after V_1 , pushes the other engine to maximum thrust? You're below V_{mcgr} , one engine fails, the other increases thrust! And the computer naturally sets the right thrust, you

don't have to worry, computers always are more dependable than humans! So is the HUD, or «Head-Up-Display». In 1959, 21 years ago, I saw the first trial. IFALPA has accumulated data on it, are we informed about these trials? Of course not, we have our own thoughts on it!

Why do we pay approx. SFr. 20.— a year when we don't use it? Do we really have all FACTS to build an independent opinion on ATP, CAT III Landing on DC-9-81, on HUD, on ATP, on Crew-Complement A-310? Can Aeropers supply them? Yes, if the resort IFALPA wakes up.

Jan W. Elfring

Sehr geehrte Herren

Als Besatzungsmitglied der Swissair wurde ich am letzten Samstag auf dem ersten DC-8-Hilfsflug ins Erdbebengebiet nach Algerien eingesetzt. Mit Empörung musste ich anlässlich dieses Fluges erfahren, dass die Rettungsflugwacht am Freitagabend, als sofort nach Eintreffen der ersten Unglücksmeldungen mit einem Lear-Jet die ersten Hundesuchtrupps nach Algerien geflogen wurden, auch einen Blick-Reporter eingeladen hatte, welcher dann mit unserer Maschine wieder in die Schweiz zurückkehrte. Als Gönnermitglied war ich bisher der Meinung, meine Beiträge würden ausschliesslich humanitären Zwecken dienen; ich kann nicht einsehen, wieso ausgerechnet die Rettungsflugwacht, die zum allergrössten Teil durch die vielen tausend Gönner in unserem Lande getragen wird, dem Blick dazu verhelfen muss, als erste Zeitung ihre Leute im Katastrophengebiet zu haben, was übrigens gemäss Auskunft des Einsatzleiters (auf der Rettungsflugwacht-Zentrale in jener Nacht) schon mehrmals so gehandhabt worden sei!

Ganz wohl in seiner Haut war es dem Journalisten bei der ganzen Sache offensichtlich auch nicht, sonst hätte er nicht in seiner Zeitung geschrieben «Wenige Stunden nach dem grossen Beben war auch unser Reporter . . . im Katastrophengebiet», dabei aber wohlweislich unerwähnt gelassen, auf welche Weise er in solcher Windeseile bereits kurz nach dem Unglück an der Stätte des Grauens auftauchen konnte! Wäre er von der Rechtmässigkeit seiner Beförderung als «Gast» der Rettungsflugwacht überzeugt gewesen, hätte er sich in Algier auch nicht in einer geliehenen Rettungsflugwacht-Jacke an Bord unserer DC-8 schmuggeln lassen und zudem auf Anfrage unsererseits zuerst ausdrücklich vorgeben müssen, er sei von der Rettungsflugwacht und fliege mit uns wieder zurück!

Dass ein Reporter diese Chance natürlich nicht ungenutzt vorbeigehen lässt, und dass es den Lesern einer Zeitung völlig egal ist, auf welche Weise die Redaktion zu den Berichten und Bildern gelangt, kann ich mir sehr gut vorstellen. Ein ungutes Gefühl und Enttäuschung bleibt bei mir gegenüber der Rettungsflugwacht zurück, die ich bis heute vorbehaltlos unterstützt und hochgehalten habe. Allfällige Argumente wie «der Blick unterstütze eben die Rettungsflugwacht besonders» oder «die Leser müssten möglichst bald über das Geschehen an Ort und Stelle informiert werden, damit sie schnell und viel für die Opfer spenden» (von der Publicity einer solchen Leser-Sammelaktion würde natürlich nebst den Opfern vor allem wieder der Blick profitieren) müsste ich als an den Haaren herbeigezogen zurückweisen!

Ich muss mir ernsthaft überlegen, ob ich nächstes Jahr die Gönnerbeiträge für meine Familie wieder einzahlen soll. Ernst Frei

P. S. Beim beschriebenen Journalisten handelt es sich um den gleichen Herrn Fust, von dem wir schon in einem OC-Bulletin erfahren mussten, auf welcher aufdringliche Art und Weise er Informationen aus einem PiC herauszuholen suchte, der die US-Geisel von THR nach ZRH an Bord gehabt hatte.

Zu verkaufen

5½ Zimmer-Terrassenhaus

in Fällanden,

grosser Balkon, 2 grosse Keller, Sicht auf den Greifensee, Cheminée.
Preis Fr. 480 000.—

Auskunft: Dreipunkt Grundstücke, Tel. 01 / 66 15 11, Herrn Blank verlangen oder Tel. 825 56 72 oder Crewfach 1190.

Zu verkaufen

erschlossenes Bauland

an sonniger, äusserst ruhiger Süd-/Südostlage.

2 km von Bahnhof und N1-Einfahrt Wil SG. Ohne Architekturverpflichtung.
Von Privat für Privat.

Anfragen an: Ruedi Schläpfer, Toggenburgerstrasse 5
9532 Rickenbach-Wil, Telefon 073 231 231

From other publications



International Herald Tribune, 26. September 1980.

Sleeping Schedule a Potential Danger for Pilots

by Philips J. Hilts

Washington — Eastern Airlines Capt. James Reeves and 68 passengers in his charge died suddenly that morning, Sept. 11, 1974. Like all other airline crashes, this one had been poked and sifted, bagged and logged. Committees grouped, boards met, coffins were laid away. The conclusion was that the pilot and crew were not paying attention to their altitude. They simply drifted down to earth.

But this official version is now disputed and, unlike other crashes, this one has been resurrected. It has been exhumed because it raises questions of fact, of government policy, of science. How much sleep does a pilot need — and when?

The North Carolina crash and its causes have been brought up just as the Federal Aviation Administration is about to adopt a new set of controversial rules about a pilot's duty time and rest.

Fatigue is the issue: fatigue as defined by the rules of the FAA; fatigue as it is experienced by pilots «belly flopping» from motel to motel, city to city; and fatigue as newly redefined by biological science.

At least nine scientists expert in the field of «circadian» physiology — the daily internal cycles of the body — have written letters to protest the FAA's proposed rules. The scientists say that the rules are «outmoded», «irresponsible», and «dangerous» to pilot and passengers.

It is not simply that humans need so many hours of sleep every 24 hours, these scientists insist. The need sleep which is truly restful, which does not do violence to the basic biological rhythms of internal organs.

The body has a very large number of physical and chemical functions which rise and fall in regular rhythms every day, including blood pressure, temperature, heart rate, and practically every chemical, hormone, and enzyme so far tested.

This means that the body is virtually a different entity at different times of day and night. The chemical increase and decrease, and the physical functions speed up or slow down, by a characteristic amount and at a particular time every day. Some change two percent, and some change

1,200 percent. Prolonged interference with these rhythms, scientists now find, leads to deep fatigue, confusion and mistakes.

In its rules, the FAA assumes fatigue to be something that occurs during long work shifts, and the longer the shift, the more a pilot will be fatigued. The FAA rules also assume pilots can take their sleep whenever a block of 10 hours' rest can be arranged.

Scientists disagree. Says Martin Moore-Ede, professor of physiology at Harvard, «The FAA makes assumptions that we now have proved are wrong. A pilot cannot sleep at any time of day and get rested. The rules assume that jumping from night to day rest, and back again, indefinitely — and the rules allow this — will have no effect. Now there is a massive body of evidence to prove this is wrong».

Same Assumptions

Both the current FAA rules on pilot duty and rest, and the proposed ones contain the same assumptions. In the proposed rules, for example, a pilot would be given a rest of at least 10 hours between duty days. The more to which he would be entitled.

But since airline computers draw up schedules specifically to squeeze the maximum allowed flying time out of each pilot during a month, the schedules often bear no resemblance to day and night as other workers know them.

Scientists say such a schedule may be disastrous, and one perhaps was, on Sept. 11, 1974, in that North Carolina cornfield.

The pilot's schedule in that crash, in the week before his death, had him getting up at 4:15 a.m. one day to make five flights, 4:45 in the afternoon of the next day for three flights, then 3:30 p.m. for four more. The next day he was jumped back to 6:45 a.m. for four hops, followed by a day off, and then rising at 7 a.m. the day before the crash. On the morning of his death, he rose at 3:30 a.m.

According to Dr. Stanley Mohler, former Chief aeromedical applications officer for the FAA, such a schedule is plainly dangerous. Dr. Mohler used a fatigue index to measure Capt. Reeves' state on the day of crash. A rating of 1.75 is acceptable, and, at the other end of the scale, 2.3 is dangerous. Capt. Reeves was ranked 3.27 on the fatigue index.

Biologists have been studying the internal clock-like cycles in plants and animals for centuries and studying similar cycles in humans for about three decades. They say now that the ordinary view of sleep and fatigue is wrong — the body does not operate like a battery that runs down and then needs recharging.

Bouncing the body out of its regular sleep-wake regimen, particularly by moving sleep time all over the clock, causes havoc with the many

linked chemical and physical rhythms. The result can vary from merely poorer-than-usual alertness, to illness, to severe psychosis.

Dozens of tests have been made of people suddenly shifted onto night schedules and the results are uniformly dismal — train engineers miss warning signals more than twice as often. Meter readers make far more errors, accidents occur at far higher rates. The characteristic mark of this kind of fatigue is perceptual mistakes.

Mr. Moore-Ede at Harvard has found that how long and soundly you sleep is not determined by how long you were up before sleeping. He has determined that the length and restfulness of sleep are directly linked with what time, in the body's own cycle, one tries to go to sleep.

Normally a person wakes up when his temperature has risen halfway up from its nighttime low to its morning peak. Trying to go to sleep around this time results in short, restless sleep, Mr. Moore-Ede said. It is this kind of patchy, haphazardly timed sleep that plagues pilots, he said.

Thus, the protest over Eastern Flight 212, Charleston to Charlotte, piloted by a man running on a nine-day week who, according to some scientists and the Air Line Pilots Association, misread his altitude because of fatigue.

They point out that Britain, West Germany, and the Scandinavian countries already take the pilots' body time into account in scheduling their flights. Britain, for example, requires that bumping night sleeping and day sleeping against each other must be avoided if possible, and time regulations insure some nighttime sleep.

Zu verkaufen in Hüntwangen (bei Eglisau, 15 Autominuten von Kloten)
neuerstelltes

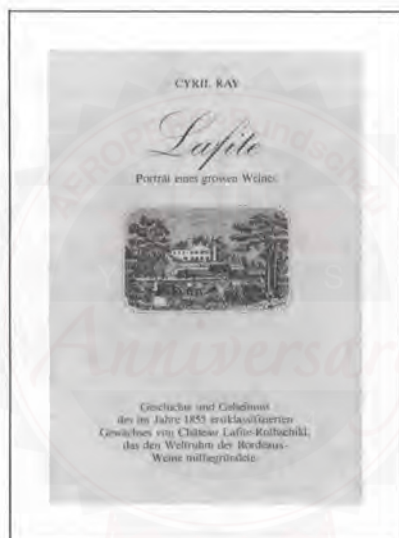
5½ — 6½ - Zimmer-Einfamilienhaus

am Rande der Bauzone mit unverbaubarer Aussicht. Beste Bauqualität.
Innenausbau nach Wunsch. Nähere Auskünfte durch:
WECKER IMMOBILIEN, 8035 Zürich, Telefon 01 / 362 51 87

Eine Geschenkidee in letzter Minute

«Lafite. Portrait eines grossen Weines» von Cyril Ray

Die meisten Weinbücher wenden sich innerhalb einer bestimmten Geographie den Produktionsfaktoren wie etwa Rebsorte, Boden, Klima zu. Diese Monographie befasst sich vorwiegend mit den Menschen und ihrer Denkart, mit ihren Anstrengungen, Erfolgen und Rückschlägen, eingebettet ins Zeitgeschehen und verbunden mit der Familiengeschichte der Rothschilds.



«Lafite» ist die erste Einzeldarstellung, die jemals über ein Weingut verfasst wurde und zwar unbeeinflusst und ohne Auftrag von seiten der Gutsbesitzer. (Dieser Hinweis ist wichtig in einer Zeit, da oft nicht mehr zu unterscheiden ist, zwischen Werbeschrift und objektiv verfasster Publikation.) Der grosse alte Mann der englischen Weineliteratur, Cyril Ray, dessen Genauigkeit in den historischen Fakten von seinem Geschichtsstudium in Oxford und einer bewegten Journalistenkarriere herrührt, zeichnet ein lebendiges, kenntnisreiches und stilvolles Porträt. Er weist auf das Geschmacksverhalten längst entschwundener Generationen sowie auf frühere Praktiken in der Weinbereitung hin und erhellt — ein

besonderer Leckerbissen für alle Bordeauxfreunde — die Hintergründe der Klassifikation der Gewächse des Médoc von 1855. Die Rivalität zwischen Lafite- und Mouton-Rothschild wird so wenig ausgespart wie Schwierigkeiten mit Profiteuren, die aus dem Namen Kapital zu schlagen versuchten. Nach einem Rundgang durchs Schlösschen treffen wir auf die Menschen, die von der Nachkriegszeit bis heute die Geschicke auf Lafite lenkten. Und in einem der beiden Anhänge ist der Bericht über eine bisher wohl einmalige Degustation aus dem Jahre 1979 über die besten Lafite-Jahrgänge zwischen 1799 und 1976 wiedergegeben.

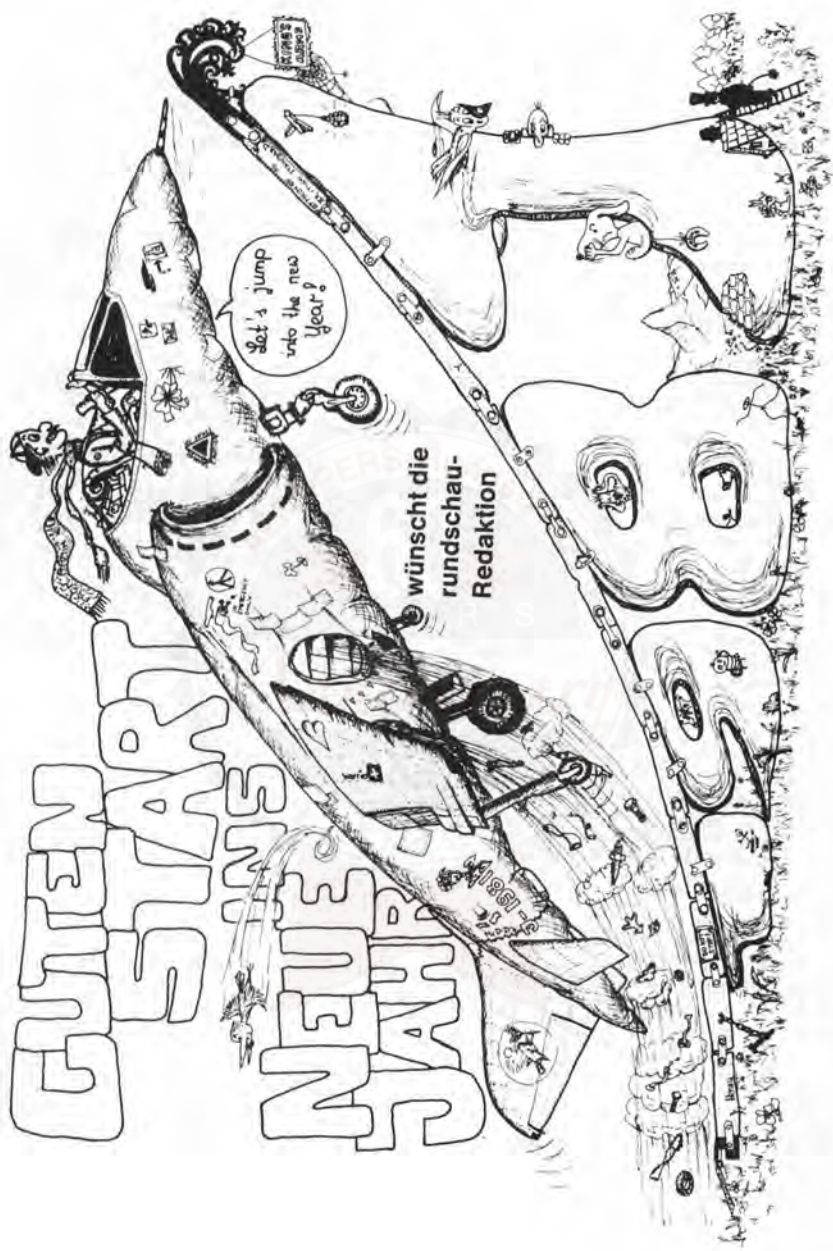
Was dieses Buch aber über den Kreis von Bordeauxliebhabern hinaus für jeden lesenswert macht, der Wein gern hat, ist die Art und Weise, wie der Charakter der Menschen mit dem Charakter — und damit dem guten Ruf — des Weines verbunden ist. Tatsächlich ist es **diese** Verbindung, die in erster Linie sich qualitätsbestimmend auswirkt und nicht bloss die weintechnologisch einwandfreie Kombination von Faktoren, die ein zwar akzeptables, aber zumeist eher neutrales Endprodukt ergeben. Aus der Darstellung des Handwerklichen, des individuell Geformten, das sich der technischen Serie und dem Fabrikat entgegenstellt, wird verständlich, dass man hier keineswegs nur den «Namen» bezahlt, sondern das Erzeugnis einer Hundertschaft von Menschen, die zusammengehalten ist von einer Überzeugung und einem Ziel, das über Jahrhunderte hinweg gewachsen und von Besitzern wie Winzern gleichermaßen mitgestaltet und mitgetragen ist.

Die hübsch gestaltete und illustrierte Ausgabe wurde von Hanspeter Reichmuth für den deutschsprachigen Raum bearbeitet und dem englischen Original gegenüber leicht erweitert. (Preis Fr. 38.—, Raeber Verlag Luzern)

Infolge besonderer Umstände verkaufe ich in **Grub AR** an sonniger, ruhiger und unverbaubarer Aussichtslage mein sehr schönes, modern konzipiertes

6½ - Zimmer-Einfamilienhaus

mit allem Komfort. 2 Cheminées, Galerie, Doppelgarage, 1371 m² Land.
Verkaufspreis **nur Fr. 460 000.—**. Nötiges Eigenkapital Fr. 60 000.—.
Ihre Anfrage erreicht mich unter Chiffre 0123, Aeropers Rundschau,
Wettlin & Co., Postfach, 8037 Zürich.



Let's jump into the new Year!

wünscht die rundschau-Redaktion

GUTEN START
NEUES JAHR

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		
Freitageregulung	H. Spörri		
Deplacementreglement	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-Bonhôte
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
