



1954 - 2014

# **aeropers rundschau**

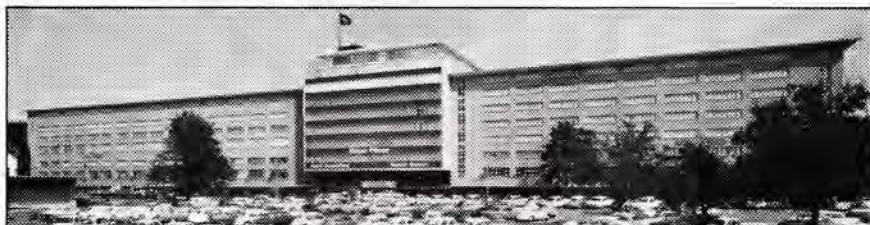
**Mai/ Juni 1969**

---



## **Bekanntmachung**

Wir danken den vielen Mitgliedern des fliegenden Personals der SWISSAIR für ihre jahrzehntelange Kundentreue und machen alle Möbel- und Teppichinteressenten erneut auf die **Einkaufsvergünstigungen** aufmerksam, die sie bei Möbel-Pfister genießen.



**Europas grösste und schönste Wohnschau  
erfüllt in jeder Stilrichtung und Preislage Ihre Wünsche!**

**Unsere Spezialität:** Vollständige Heimausstattung mit Möbeln, Teppichen, Vorhängen, Lampen, Dekors usw. Unser fortschrittliches Innenarchitekten-team berät auch Sie zu Ihrer vollen Zufriedenheit.

Jetzt auf der Autobahn  
sofort in SUHR! 1000 **P**



Achtung: Ausfahrt  
**AARAU** benützen!

Gratisbenzin schon bei  
Kauf ab Fr. 500.—

# aeropers rundschau 160

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers und der FPAS darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung der Vorstände. Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
Was uns beschäftigt	9
In Memoriam	12
Zum Abschied	13
Das grosse Tauziehen	16
Man sollte ...	23
Seniority wohin — auch eine Entgegnung	25
«Njet»	26
Windhoeck Crash: Pilots are blamed	27

Redaktionsschluss der Juli/August-Nummer: 6. Juli 1969

**Redaktion:**  
Dr. W. Huber  
H. Hürzeler  
A. T. Atkins

**Versand:**  
Sekretariat Aeropers  
Postfach 150  
8058 Zürich-Flughof  
Telefon 83 48 38 und 83 48 91

**Druck und Verlag:**  
Wettlin & Co. Buchdruck  
Rosengartenstrasse 5  
8037 Zürich  
Telefon 051/44 47 44



# AEG

Das neue  
Do-it-yourself-  
Sortiment im  
stabilen  
Holzkasten.

Wir führen alle  
Sortimente und  
Ersatzteile.

Eisenwaren

Rennweg 48  
8001 Zürich  
Tel. 051 23 88 42  
Postcheckkonto  
80-5623

*A. Byland & Co*



**Interieur SA**

**Das Möbelgeschäft  
mit der konsequent modernen Linie**

1954 → 2014

Wir führen moderne Möbel für zeitgemässe Wohnansprüche. Aus der Vielfalt erstklassiger Entwürfe haben wir das Beste ausgewählt und halten diese Modelle neben allen zu einer modernen Wohnung gehörenden Einrichtungsgegenständen zu Ihrer unverbindlichen Auswahl bereit.

Ein Besuch wird Sie von unsern vorteilhaften Preisen bei einer wirklich hervorragenden Qualität überzeugen.

**Interieur SA**

Fachgeschäft für modernes Wohnen

Mitglieder des fliegenden Personals  
der Swissair erhalten Spezialrabatte

Löwenstrasse 32 beim Löwenplatz, 8001 Zürich, Telefon 051 27 01 47

## Liebe Rundschauler

Mein heutiger Erguss ist der **Kritik** gewidmet. Das Wort selbst stammt vom griechischen Verb richten ab und wird im Sinne fachmännischer Wert-Beurteilung gebraucht, während dem das Eigenschaftswort kritisch eine vom Begriff Krise abgeleitete Bedeutung hat.

Ein Kritiker setzt sich mehr oder weniger sachlich mit einem Thema auseinander, über welches er im Bilde sein sollte. Ansonsten ist sein Werturteil eine Anmassung. Da unsachliche Kritik heute an der Tagesordnung liegt, haftet der Kritik an sich etwas Negatives an. Alles und jedermann wird kritisiert, man nörgelt, reisst herunter, lästert und protestiert. Denn es tut einem doch so wohl (d.h. man kompensiert seinen Minderwertigkeitskomplex), wenn man sich bemüssigt fühlt, von eigener hoher Warte herunter die liebe Umwelt mit fachmännischem Werturteil zu beglücken. Böse Zungen mögen gar nicht so unecht haben, wenn sie behaupten, aus dem Volk von Brüdern sei ein Volk von Lehrern geworden. Nun wird heute aber weltweit kritisiert, demonstriert und protestiert. Das schweizerische Privileg, der restlichen, unterentwickelten Welt Lektionen erteilen zu müssen, wird uns offenbar streitig gemacht.

Trotzdem hat jegliche Kritik, sogar die destruktive, ihre guten Seiten. Sie regt nämlich zum **Denken** an und wird dadurch zur Quelle jeglichen Fortschrittes. Zwar

leide ich unter der antiquierten Zwangsvorstellung, ein Kritikaster habe die verdammte Pflicht und Schuldigkeit, sich zuerst gründlich mit einer Sache auseinanderzusetzen, bevor er seinen totalen Verriss absondert. Er sei sogar moralisch verpflichtet, wenn möglich Verbesserungsvorschläge zu liefern, um dadurch mit seiner positiven Kritik der Sache an sich weiterzuhelfen. Ich weiss, der freie, fortschrittliche, moderne, kranzbärtige, denkende Mensch von heute wird sich für meine einfältige, vorgestrige, total verrostete und nachgerade bourgeoise Ansicht nicht einmal ein mitleidiges Lächeln erübrigen können. Wie dem auch sei, selbst Super-Progressisten versprechen dermaleinst älter zu werden. . .

Die Aeropers-Rundschau ist nicht nur das offizielle Organ der Pilotenvereinigungen, sie ist auch immer wieder ein Forum der Kritik gewesen und soll es auch in Zukunft bleiben. Jeder soll darin seine Meinung frei vertreten können, sogar inkognito. Denn jeder positive Beitrag nützt und jeder negative dient als Denkanstoss. Selbst auf die Gefahr hin, dass man sich manchmal etwas zu hart an den Karren fährt, gedenke ich nicht, eine Zensur einzuführen.

Es liegt ja ohnedies in der Natur eines Berufsverbandes, dass vor allem der Sozialpartner — in unserem Fall die Swissair — im Kreuzfeuer der Kritik steht. Seit eh

und je sind in unsern Spalten Vorschläge gemacht, Ansichten vertreten, Angriffe geritten und Fragen aufgeworfen worden, die an die Swissair adressiert waren. Sie hat diese Aufforderungen zum Tanz in unserem Heftli zwar nie offiziell beantwortet. Indessen hat die Erfahrung gezeigt, dass die Samen unserer Denkanstösse nicht allesamt unter die Dornen gefallen sind, wurden doch zahlreiche Fragen mit der Zeit in unserm Sinn und Geist gelöst. Die wichtigen Punkte wurden zwar immer in direkten Verhandlungen bereinigt. Nun hat Herr A. Gehrig (Chef Hauptabteilung Flugdienst) vorgeschlagen, die in der Rundschau in und zwischen den Zeilen gestellten aktuellen Fragen mit uns gelegentlich zu besprechen. Die Quintessenz

dieser nützlichen Gespräche wird jeweils in unserm Heftli unter dem Titel «Das grosse Tauziehen» veröffentlicht. Die erste Ausgabe dieser zwangslosen Artikelfolge behandelt Probleme der Besatzungsplanung; sie ist auf Seite 16 zu finden. Herr Gehrig, dessen Initiative hiemit verdankt sei, sieht sich jedoch aus prinzipiellen und aus zeitlichen Gründen nicht in der Rolle eines Briefkastenonkels!

Wir hoffen, dass es sich bei diesem Seilziehen nicht ausschliesslich um Kämpfe handeln wird, sondern manchmal auch um das berühmte Ziehen am selben Strick!

Mit freundlichen Grüssen  
Ihr Hano Hürzeler



**MEDIZINALBAD**  
**DULX**  
**BAIN MEDICINAL**



**verjagt Müdigkeit,  
schenkt  
neue Spannkraft**

Fördert die natürliche Durchblutung der Haut, heilt Muskelkater und Muskelreuma. Ideal gegen Erkältungen.

Packung mit 6 Dosierflaschen  
Fr. 6.90  
in Apotheken und Drogerien

Ein Produkt der:  
BIOKOSMA SA – Ebnat-Kappel

## Liebe Mitglieder

### 1. Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom 22. 4. 1969

wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



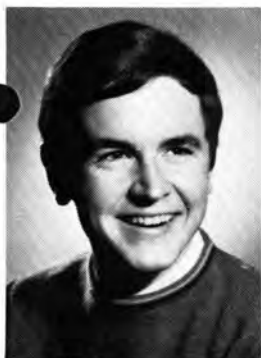
Baudenbacher Peter,  
Copi DC-9



Buchegger Ruedi,  
Copi DC-9



Chappuis Claude,  
Copi DC-9



Clausen Peter,  
Copi DC-9



Knöll Dieter,  
Copi DC-9



Kummer Hans,  
Copi SE-210



Vogt Samuel,  
Copi DC-9



Stähli Jean-Jacques,  
Copi DC-9



Schlund Dieter,  
Copi DC-9

Wir heissen diese Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

## 2. Bauvorhaben Aeropers

Am 25.4.69 fand eine Besprechung mit den Grundbesitzern und den Architekten statt. Hier zeigte es sich, dass ein Grundbesitzer sein Projekt aus verschiedenen Gründen wieder abändern wollte. Durch diese Verzögerung kommen wir erneut in Terminschwierigkeiten. Wenn wir während der Bauzeit keine Überraschungen erleben wollen (Winter), müssen wir nun den Baubeginn auf den Frühling 1970 festlegen. Die zur Verfügung stehende Zeit erlaubt es, allen Partnern und den Architekten die Arbeiten auszuschreiben und zu vergeben, ohne dabei in Zeitnot zu geraten. Für die Unternehmer ist es ebenfalls von Vorteil, wenn sie den Auftrag frühzeitig erhalten. Die gezeichneten Anteilscheine werden unter diesen Umständen im Januar oder Februar 1970 nach vorheriger Einzahlung des gezeichneten Betrages gemäss der seinerzeitigen Verpflichtung abgegeben werden.

## 3. Generalversammlung 1969

Der Vorstand hat die GV auf den **17. Juni 1969** festgelegt. Ausserhalb der statutori-

schen Traktanden werden Ihnen zwei zusätzliche Traktanden zur Abstimmung unterbreitet:

- a) Erhöhung der Funktionsentschädigungen
- b) Beitritt der Aeropers zur Vereinigung «EUROPILOT»

Die Begründung ersehen Sie aus der Traktandenliste mit Anträgen und Kommentaren zur GV.

## 4. Integration

Bis heute habe ich Sie dahin orientiert, dass die Integrations-Besprechungen FPAS / SWISSAIR / AEROPERS beendet sind. Ferner war vorgesehen, Ihnen im April den neuen Arbeitsvertrag und das Seniority-Reglement zur Abstimmung zu unterbreiten. Ebenfalls waren im Mai Orientierungsabende geplant, um Sie über die Integration zu orientieren.

Leider läuft der Hase manchmal anders als man sich das vorstellt. Am 18. März teilte die FPAS der Swissair mit, dass sie mit der abgemachten Kündigungsabfindung bei Entlassungen infolge Überbestandes nicht einverstanden sei. Das Zugeständnis der 5-köpfigen FPAS-Verhandlungsdelegation wurde an einer FPAS-Versammlung vom 13.3. nicht gutgeheissen.



Das ist der Grund, weshalb Sie bis heute (5.5.69) noch nicht im Besitze der Unterlagen sind und auch keine Orientierungsabende festgelegt wurden.

Am 5.5. fand eine neue Besprechung FPAS/ SWISSAIR / AEROPERS statt, wobei eine Standortbestimmung inbezug auf das weitere Vorgehen gemacht werden musste. Die Aeropers sprach sich gegen eine Verschiebung oder Verschleppung der Integrierung aus, da man nicht immer davon sprechen soll, ohne den Mut zu haben, einmal in einer Abstimmung dazu Stellung zu nehmen. Ganz abgesehen davon, dass nur eine Angelegenheit nach der anderen erledigt werden kann und nicht alles miteinander. In diesem Jahr steht bei uns übrigens noch einiges auf der Traktandenliste. Die Delegationen einigten sich auf folgendes Vorgehen:

Step 1: Arbeitsvertragliche Integrierung, d. h. gleichen Arbeitsvertrag und gleiche Reglemente.

Vereinbarung zwischen FPAS und AEROPERS inbezug auf das Prozedere bei zukünftigen Verhandlungen mit der SWISSAIR, d. h. alle den Arbeitsvertrag betreffenden Verhandlungen werden gemeinsam (wie bisher) geführt, wobei FPAS und AEROPERS als vereinigte Partner auftreten.

Festlegung einer Frist für die statutarische Vereinigung von FPAS und AEROPERS.

Orientierungsabende im Juni und parallel dazu Abstimmung über den neuen Arbeitsvertrag und das Seniority-Reglement.

Step 2: Statutarische Vereinigung von FPAS und AEROPERS (Fusion).

Ich bitte Sie, an den Orientierungsabenden teilzunehmen und für die Integration zu stimmen.

### **5. Einheitliche Salärkurve für Captains**

Wir besitzen heute 2 Salärkurven für Captains (2-mot., 4-mot.). Im Lager der 2-mot. Capt. wird immer mehr deutlich (s. Bei-

träge Rundschau), dass eine einheitliche Captain-Skala anzustreben sei. Gewisse Aspekte mögen richtig sein, andere aber sind an den Haaren herbeigezogen. Der einzige für mich akzeptable Punkt ist der einer allfälligen Stagnation in der firmamässigen Entwicklung, die den 2-mot. Capt. keine Möglichkeit mehr bieten würde, sich salärmässig zu verbessern. Von diesem Zustand sind wir heute noch sehr weit entfernt; denn die Karriere verläuft nach wie vor sehr steil. Eines Tages wird es aber vielleicht anders werden.

Die Einführung von nur einer Captain-Skala stellt grosse finanzielle Probleme, z.B. wer kann das bezahlen oder wer von uns gibt so viel her? Die Lösung kann nur in verschiedenen Schritten bestehen, wobei der Schritt in Richtung Stagnation der erste sein wird. Diesem ersten Schritt lässt sich bei den nächsten Verhandlungen evtl. Rechnung tragen, indem eine zusätzliche Garantie für eine einmal eingeschlagene Pilotenlaufbahn eingebaut wird.

Nun stellt sich die Frage hinsichtlich der Zukunft. Wenn man nur eine Skala will, müssen für die zukünftigen Flugzeuge keine neuen Skalen geschaffen werden, ansonst man einzelne Kategorien bevorzugt und eine einheitliche Skala endgültig verbaut.

Das sind einige persönliche Ansichten zu diesem Problem. Anlässlich der Orientierungsabende oder der GV werden diese Aspekte noch zur Sprache kommen.

### **6. Sekretariat**

Ende Monat Mai verlässt uns unser bisheriger Sekretär Herr Dr. R. Schmid. Wir lassen ihn nur ungern ziehen; aber es ist der Welten Lauf, dass Menschen kommen und gehen. Wir verlieren einen ausgezeichneten Mitarbeiter. In der mehr als 5-jährigen Tätigkeit bei uns erledigte er alle die ihm übertragenen Arbeiten zur vollen Zufriedenheit. Ja, er ging sogar noch weiter, indem er versuchte, sich in

das den Piloten eigene Denken einzufühlen,  
was ihm auch gelang.

Wir danken Herrn Dr. Schmid für die gute  
geleistete Arbeit und wünschen ihm an

seiner neuen Stelle alles Gute und ein ge-  
sundes Wohlergehen.

Mit freundlichen Grüßen

A. Sooder



## Warum noch länger zögern?

### **APOLLO**

#### **Wasserenthärter**

wirtschaftlicher, billiger, kompakt,  
modern

### **APOLLO**

#### **Wasserenthärter**

um Jahre voraus

Exklusiver 8-Zyklus-Regenerations-  
vorgang

Elektrisches MAGI-TROL-Ventil,  
einmalig auf dem Weltmarkt

Salzverbrauch bei besserer Leistung  
kleiner

### **SUNTHERM AG**

Beratung, Verkauf und Service  
8600 Dübendorf, Telefon (051) 85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen  
den für Sie günstigen Spezialpreis

# Was uns beschäftigt

## I. Kommentar zur Einsatzliste April 1969

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Ab 21.4. wurden wöchentlich 3 TLV-Kurse mit Swissair-Crew auf HB-ICH geplant (330/31 und 338/31), wovon aktuell einzelne durch die Balair geflogen werden.

Im weiteren werden für Balair im April 1 Flug nach Nairobi und 1 Flug nach Kairo mit Swissair Cockpit-Crew geplant.

### 2. Fliegendes Personal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.4. betrug der Bestand:

Schweizer	403	72,88%
Ausländer	150	27,12%
Total	553	100%

##### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Austritt per 31.3. Herr Meyner (-990 Copi), Pensionierung

Austritt per 19.3. Herr Büchler (-210 Copi), tödlich verunglückt

##### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.4. befanden sich 101 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	14 Capt.- und 9 Copianwärter
CV-990	8 Capt.- und 6 Copianwärter
DC-9	— Capt.- und — Copianwärter
SE-210	23 Capt.- und 41 Copianwärter

### 2.2. Navigatoren

#### 2.2.1. Bestand

Am 1.4. betrug der Bestand 56 Navigatoren (34 Schweizer und 22 Ausländer)

#### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

#### 2.2.3. Ausbildung

Am 1.4. befanden sich 6 Navigatoren in Ausbildung.

## Kommentar zur Einsatzliste Mai 1969

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Während des ganzen Monats sind mind. 4 SE-210 (geplant 3) und 16 DC-9 (geplant 15) im Einsatz.

Die Tel-Aviv Flüge auf HB-ICH werden wiederum z. T. durch Balair Cockpit-Crew geflogen werden.

### 2. Fliegendes Personal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.5. betrug der Bestand:

Schweizer	416	73,5%
Ausländer	150	26,5%
Total	566	100%

2.1.2. Bestandesveränderungen  
Eintritte per 1.5. 14 Piloten ex SLS 1/68  
Austritt per 3.4. Herr E. Hofer (-210 PIC),  
tödlich verunglückt

### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.5. befanden sich 98 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8 13 Capt.- und 8 Copianwärter  
CV-990 3 Capt.- und 2 Copianwärter  
SE-210 — Capt.- und — Copianwärter  
DC-9 17 Capt.- und 55 Copianwärter

## 2.2. Navigatoren

### 2.2.1. Bestand

Am 1.5. betrug der Bestand 56 Navigatoren  
(34 Schweizer und 22 Ausländer)

### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

### 2.2.3. Ausbildung

Am 1.5. befanden sich noch 3 Navigatoren  
in Ausbildung.

## II. Erneuerung des Loss of Licence Vertrages per 1.5.1969

Ich kann Ihnen die erfreuliche Mitteilung machen, dass der mit der Northern Assurance Company Ltd. abgeschlossene Loss of Licence Vertrag wiederum für 1 Jahr erneuert werden konnte, und zwar für den Zeitraum 1.5.69 — 30.4.70.

Eine evtl. Neuregelung des Loss of Licence Vertrages, mit erhöhten Leistungen, kann erst nach durchgeführter Integrations-Abstimmung und Annahme eines einheitlichen AEROPERS / FPAS Arbeitsvertrages erfolgen. Ich werde Sie im gegebenen Zeitpunkt orientieren.

In diesem Zusammenhang erinnere ich Sie daran, dass jeder versicherte Pilot und Navigator gehalten ist, der Aeropers einen Schadenfall unverzüglich zu melden. Ge-

mäss Ziffer 11 des Loss of Licence Vertrages obliegt uns dann gegenüber der Northern eine Mitteilungspflicht, die innerhalb von 3 Wochen zu erfolgen hat.

## III. Krankenversicherung NATIONAL

Ich rufe Ihnen in Erinnerung, dass der generelle Übertritt zur NATIONAL Krankenversicherung auf den 1.4.1970 erfolgt. Auf diesen Zeitpunkt hin hat die Aeropers bereits den mit der HELVETIA-Unfall abgeschlossenen Vergünstigungs-Vertrag gekündigt. **Da es sich aber bei diesem Vergünstigungs-Vertrag um einen sogenannten Rahmenvertrag handelt, sind Sie von der Kündigung Ihrer individuellen Krankenversicherungs-Police nicht dispensiert. Beachten Sie infolgedessen das Fälligkeitsdatum auf Ihrer Police und lösen Sie Ihr Vertragsverhältnis mit der HELVETIA-Unfall 3 Monate vorher mit eingeschriebenem Brief auf.**

In Zweifelsfällen wollen Sie bitte unser Sekretariat kontaktieren.

## IV. AEROPERS-Turnen

Nachfolgend gebe ich Ihnen den Bericht von Herrn H.-R. Eppler über das Aeropers-Turnen für die Zeit vom 20.11.68 - 12.4.69 bekannt:

«Ich gestatte mir, Ihnen in der Beilage den Bericht über das Turnen, das ich seit dem 20.11.68 für das Cockpit Personal leiten vorzulegen.

Im allgemeinen ist festzuhalten, dass dieses Turnen einen guten Anklang gefunden hat, gibt es doch Herren, die von den 17 Doppellektionen deren 10 besucht haben. Es ist aber auch festzustellen, dass es vermehrter Anstrengungen bedarf, um die Teilnehmerzahl zu erhöhen. Ich persönlich finde es schade, dass bis heute nur 10% Ihrer Herren das Turnen besucht haben. Ich glaube, dass dieser Prozentsatz auf

mindestens 20% erhöht werden könnte, wenn durch eine entsprechende Propaganda das Turnen bekannter gemacht würde. Auf alle Fälle werde ich alles tun, um bei den jungen Piloten das Turnen populär zu machen.

Ich hoffe, Ihnen mit meinem Bericht einige Angaben über den Verlauf des Turnens gegeben zu haben und würde mich freuen, auch weitere Herren des Vorstandes bei Gelegenheit in der Turnstunde begrüßen zu dürfen.»

#### **V. Mitteilung des Zollinspektorates Zürich-Flughafen an die Swissair-Besatzungen Nachweis der Verzollung für Waren, welche von Genf nach Zürich mitgenommen werden.**

Besatzungsmitglieder, welche in Genf verzollte Waren im Luftverkehr nach Zürich mitnehmen, müssen unserem Zollamt den Nachweis der in Genf erfolgten Zollabfertigung erbringen. Wir bitten Sie daher, in solchen Fällen folgende Verfahrensbestimmungen zu beachten:

- Vor dem Abflug in Genf müssen dem Zollamt die Waren zum Transit nach Zürich angemeldet werden.
- Das Zollamt Genf bestätigt auf der Zollquittung oder auf dem Abschnitt 3 der Besatzungsdeklaration die in Genf vorgenommene Zollabfertigung mit dem Vermerk

«marchandise dédouanée à Genève valable pour transit Genève-Zürich»

und dem Aufdruck des Datumstempels.

Die Transitbewilligung ist ein Tag, d. h. am Tag des Stempeldatums gültig.

- Bei der Ankunft in Zürich sind die Waren mit dem Verzollungsnachweis unaufgefordert dem Zolldienst am Dienstdurchgang vorzuweisen.

#### **VI. Heizöl-Aktion**

Die Vereinbarung über die diesjährige Heizölaktion konnte am 6. 5. mit den bisherigen Lieferanten-Firmen K. Bürgi & Co., Winterthur, und P. Muraro AG, Zürich, wiederum abgeschlossen werden. Der für Bestellungen bis 30. Juli gültige Heizölpreis beträgt Fr. 14.— pro 100 kg.

#### **VII. AEROPERS-Sekretariat**

Haben Sie sich unsere neue Adresse schon gemerkt?

Hier geben wir sie Ihnen nochmals bekannt:

Rietstrasse 17, 8152 Glattbrugg  
Telefon 051 / 83 48 38 und 83 48 91

Das Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen sowie die internen Fächer bleiben vorläufig bestehen.

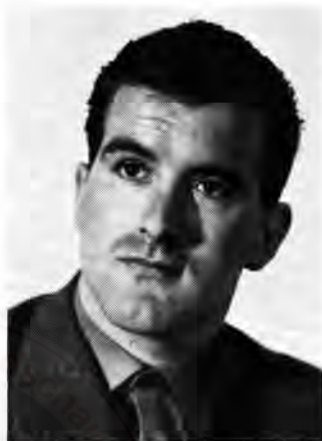
Bitte merken Sie sich in diesem Zusammenhang: wenn Sie den **Sekretär persönlich** sprechen wollen, rufen Sie bitte Tel.-Nr. 83 48 91 an, sonst für allgemeine Fragen 83 48 38.

Mit freundlichen Grüßen Dr. R. Schmid

## In Memoriam



**ERICH HOFER, PILOT**  
9. 11. 1936 — 3. 4. 1969



**PAUL BÜCHLER, PILOT**  
26. 5. 1940 — 19. 3. 1969

«Es ist vollbracht», sprach der Herr am Karfreitagskreuz!

Unverständlich, ja unfassbar erscheint es für uns zeitlich-vergängliche Menschen, dass «es» für Erich Hofer und Paul Büchler «vollbracht» sein soll: Das Leben, die Tat, die uns vom Allmächtigen aufgegebenen Sendung.

Trauernd bleiben wir zurück: Die Gattinnen, die Kinder, die Eltern, der grosse Freundeskreis und müssen den Göttlichen Ratschluss hinnehmen. Trosterfüllt glauben wir aber auch, dass das Leben unserer verstorbenen Kameraden, das ganz im Dienste des Nächsten stand, erfüllt war.

So bleibt uns heute lediglich die Erinnerung, die dankbare Erinnerung an zwei hoffnungsvolle, begabte und begeisterte Piloten, an zwei aufrichtige stets hilfsbereite Kameraden.

Die AEROPERS wird ihnen ein immerwährendes Andenken bewahren. Den Angehörigen der Verstorbenen versichern wir unser Beileid und unsere aufrichtige Anteilnahme.

Dr. S.

## Zum Abschied

Liebe Aeropers-Mitglieder,

während meines Spitalaufenthaltes habe ich das Buch «The left seat» von Robert J. Serling wiedergelesen (das ich Ihnen übrigens sehr empfehle; es ist erhältlich im Verlag der Popular Library, New York, 1966). Es schildert die Laufbahn eines Linienspiloten, von der Selektion an bis zum jähen, unfallbedingten Abbruch.

Gleich am ersten Tag fragt der Chefpilot Shea den jungen Kandidaten McKay, warum er eigentlich Pilot werden wolle.

Ich glaube, jeder von Ihnen hätte eine ähnliche Antwort wie die folgende geben können:

«Well,» he said, «I've always had, well, you might call it a devotion to responsibility. I like being responsible for somebody or something. That's what I liked best about the war. The guys in my crew, they always looked up to me not in the sense that they made me feel I was playing God . . . they just depended on me more than on



themselves to get them back. I think knowing that made me a better pilot. Like I said, I couldn't rate with some of the guys in ship handling. I was more mechanical than natural. But I had this thing about being responsible to my crew. It affected my flying. It affected my decisions . . .

I guess that's what I figured would be best about the airlines. Some day I expect to sit in that left seat again. I'll have the same sense of responsibility toward a bunch of trusting passengers as I did toward my crew. Maybe «sense of responsibility» sounds corny. Maybe I should say «duty». Maybe there isn't even a word or words for what I'm trying to say. I guess it's almost intangible, this feeling. Like trying to describe the color red. I know what it looks like but how the hell do you put it into exact words?»

Dieses Verantwortungsbekenntnis gegenüber Crew und Pax ruft einem unmissverständlich in Erinnerung, dass trotz unserer vertechnisierten Umwelt, trotz Elektronik

und Automation, trotz Manuals, Vorschriften und Reglementen, der Mensch im Mittelpunkt des Geschehens steht, ja stehen muss. «L'avion est une machine sans doute», rief einst Saint Exupéry aus, «mais quel instrument d'analyse! Cet instrument nous a fait découvrir le vrai visage de la terre . . . Nous voilà donc jugeant l'homme à l'échelle cosmique, l'observant à travers nos hublots . . . Nous voilà relisant notre histoire.»

Die Fliegerei hat — so hoffe ich wenigstens — die Menschen einander nähergebracht und unter ihnen ein neues, weltweites Bewusstsein geprägt: das gemeinsame Schicksal, das Los, miteinander und füreinander zu leben und zu dienen.

Unter diesem Aspekt habe ich auch meine Tätigkeit als Aeropers-Sekretär verstanden. Wie ich in meinem Rücktrittsschreiben erwähnt habe, bemühte ich mich stets den Weg zu Ihnen zu finden. Ich glaube, das ist mir in den vergangenen 5 Jahren auch gelungen.

Ohne Überheblichkeit möchte ich behaupten, dass sich seit 1964 in und für die Aeropers vieles geändert und gebessert hat. Ich möchte davon absehen, hier einen Katalog aufzustellen. Eines scheint mir aber in diesem Zusammenhang erwähnenswert zu sein: die gefestigte Kameradschaft innerhalb des Pilotencorps, das verstärkte Vertrauen zum Vorstand (wozu ich mich bescheidenweise mitzähle) und die wirklich positive, von gegenseitiger Achtung getragenen Einstellung zur Swissair. Wenn es mir vergönnt war, da und dort etwas in dieser Richtung beizutragen, liegt das nicht so sehr an meinem Einsatz als viel mehr an Ihrer Unterstützungsbereitschaft, an Ihrem konzilianteren Geist, an Ihrem geduldigen Verständnis und an Ihrem Glauben an den fehlbaren Menschen. Dafür möchte ich Ihnen recht herzlich danken. Obwohl Nicht-Pilot habe ich mich als Ihrsgleichen gefühlt und Sie haben mich auch als einen der Ihren aufgenommen. Möge dieses kameradschaftliche Verhältnis auch fernerhin Bestand haben und meinem Nachfolger zuteil werden.

Die Voraussetzungen für eine erfolgreiche und glückliche Zukunft unserer Vereinigung sind zweifellos gegeben. Mit klarem Verstand, massvollem Handeln, Sinn für das Ganze und korrektem Verhalten wird die Aeropers zu einer angesehenen, geschätzten und anerkannten Vereinigung werden und so einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung des schweiz. Luftverkehrs und zum Gedeihen der Swissair leisten. Dass Sie diese Ziele nie aus den Augen verlieren mögen, wünsche ich Ihnen von Herzen.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Dr. R. Schmid

**Die besten Jahre**

mit Granoton verlängern!  
Natürliches Wirkstoff-Konzentrat  
aus Weizenkeim-Vollextrakt  
und Zitrusfrüchten

 **Granoton**

Erhältlich in Reformhäusern,  
Drogerien und Apotheken.  
BIÖREX AG EBNAT-KAPPEL



## Chers amis romands

L'histoire de l'humanité est vieille de plusieurs millénaires, mais l'histoire de l'aviation date à peine d'un siècle. En ce bref intervalle, nous avons passé des premiers bonds des frères Wright, à ras de terre, aux vols stratosphériques du X-15 qui file à 6400 km/h. C'est seulement au cours de ces dernières années que l'aviation est devenue une puissance mondiale. Elle a d'abord montré ce qu'elle pouvait faire dans la dernière guerre. Depuis lors, ingénieurs et savants ont expérimenté aux frontières mêmes de l'aérodynamisme, tandis que l'avion de ligne devenait le mode prédominant de transport international. L'aviation internationale a pris le pas sur le chemin de fer, triomphé des transatlantiques géants quant au nombre de voyageurs transportés. Et pourtant, à l'âge du réacteur et du bombardier supersonique, maints pionniers de l'époque héroïque sont encore en vie. Orville Wright lui-même a survécu à la Seconde Guerre mondiale.

Jamais ne s'est vue évolution aussi rapide. «L'avion est une machine sans doute, écrivait naguère Saint-Exupéry, mais quel instrument d'analyse! Cet instrument nous a fait découvrir le vrai visage de la terre. . . Nous voilà donc jugeant l'homme à l'échelle cosmique, l'observant à travers nos hublots. . . . Nous voilà relisant notre histoire.»

Le vol humain, indubitablement, a fait des océans de simples mares, des continents,

de vulgaires pâturages, de la terre elle-même, le satellite secondaire d'une étoile d'importance secondaire. Les conséquences du vol humain, en associant plus étroitement les peuples, ont créé une nouvelle prise de conscience mondiale: celle d'une commune destinée.

Cette destinée commune, j'ai eu le privilège de la partager avec vous pendant plus de 5 ans. 5 ans où j'ai pris part à vos joies et à vos peines. Car — je puis bien vous l'avouer aujourd'hui — vos joies et vos peines, vos heurs et malheurs, je les partageais intensément.

Ceci m'amène à vous expliquer aussi que derrière toutes nos entreprises, j'ai cherché à voir en premier lieu le côté humain, l'homme, et non pas la machine, la technique ou la lettre morte d'un règlement.

Cette façon de faire et de voir les choses m'a valu beaucoup de satisfaction dans mon travail, de nombreuses amitiés aussi. Pour votre gentillesse, votre esprit coopératif, votre spontanéité et votre franche camaraderie je vous exprime ma profonde gratitude.

Ayant ainsi jeté des bases solides, l'avenir peut être envisagé avec confiance et optimisme. N'oubliez pas qu'en fin de compte l'artisan de votre bonheur et de votre succès, c'est vous!

Amicalement vôtre

Dr. R. Schmid

## Das grosse Tauziehen

Im ersten Artikel dieses Heftes wurde ausführlich auf Sinn und Zweck dieser Diskussion zwischen Swissair und Aeropers hingewiesen. Das heutige Thema lautet:

### Besatzungsplanung 1969

Von Seiten der **Aeropers** wurden die folgenden Ausführungen in die Diskussionswaagschale geworfen:

Wenn man die während eines Monats geplanten Flugleistungen eines Flugzeugtyps durch die Anzahl der entsprechenden Piloten teilt, erhält man die Flugstundenzahl, die im Durchschnitt notwendigerweise geleistet werden muss. Es sind dabei Absenzen durch Ferien, Militärdienst, Instruktion usw. entsprechend zu berücksichtigen. Eine solche Berechnung für den Sommerflugplan 1969 hat folgende Ergebnisse gezeigt:

	Anzahl Piloten	Geplante Anz. Blockstd. pro Monat	Geplante Anz. Legs pro Monat
DC - 8	PiC 66	50,5	11,0
	Copi 64	49,2	10,8
CV - 990	PiC 44	60,2	29,0
	Copi 39	64,5	31,0
DC - 9	PiC 95	53,5	49,3
	Copi 86	55,5	51,5
SE - 210	PiC 24	41,1	37,5
	Copi 36	25,7	23,5

Für das Erstellen der obigen Tabelle wurden folgende Unterlagen und Annahmen verwendet:

Flugleistungen:

Nach Crew time table, berechnet für einen Monat von 30 Tagen

Anzahl Piloten:

Anzahl der ausgebildeten Piloten in der entsprechenden Funktion zu Beginn des Monats April

Ferien:

5 Wochen pro Jahr, gleichmässig verteilt (9,6% der Piloten befinden sich durchschnittlich in den Ferien)

Militärdienst:

3 Wochen pro Jahr, gleichmässig verteilt (5,8% der Piloten befinden sich durchschnittlich im Militärdienst)

Abwesenheit vom Streckenbetrieb wegen Homebase-check, Refresher, Instruktion, Büro usw.:

Kommandant, alle Typen:

2,5 Tage / Monat = 8,3 %

Copiloten, alle Typen:

1 Tag / Monat = 3,3 %

Die Werte der Tabelle sind nun wie folgt zu interpretieren:

Die geplante Anzahl Blockstunden muss von einem Piloten pro Monat geflogen werden, wenn er weder für Ferien, Militärdienst, Instruktion usw. Abwesenheit aufweist. Für Krankheit und andere Umstellungen muss noch genügend Reserve eingeplant sein. Wenn einer Gruppe z. B. während eines Monats keine Ferien bewilligt werden, können die durchschnittlichen Flugleistungen um ca. 10% tiefer

liegen. Allerdings müssen dann diese Ferien zu einem andern Zeitpunkt nachgeholt werden, was dann einen analog höheren Durchschnitt bewirken wird! Nicht im Crew time table publizierte, zusätzliche Flüge erhöhen die erforderliche Flugleistung (Caravelle!)

Nun ist es zweifellos so, dass 50 Flugstunden bei einer durchschnittlichen Dauer eines Legs von 4 Stunden 30 (DC-8) viel leichter zu erreichen sind, als bei einer durchschnittlichen Flugdauer von nur 1 Stunde 05 (DC-9). Wenn man eine zusätzliche Zeit von 30 Minuten pro Leg rechnet und den Capt. DC-8 als Norm (= 100%) annimmt, ergeben sich folgende «Arbeitslasten»:

DC - 8	PiC: 100 %	Copi: 98 %
CV - 990	133 %	143 %
DC - 9	139 %	145 %
SE - 210	103 %	69 %

Es sei an dieser Stelle ganz klar festgehalten, dass diese 30 Minuten ein angenommenen Wert sind für **intensive Vorbereitung** eines Legs wie z. B. Wetterstudium, Planung, Cockpitpreparation, Studium of A/C Log, Crew at Station Check und keinesfalls die Präsenzzeit darstellen.

### Ausblick

Das Bulletin Nr. 180 gibt uns Auskunft über die geplanten Änderungen auf dem Besatzungssektor. Wegen dem ungewissen «Ausstoss» der SLS werden im folgenden nur noch die Captains berücksichtigt.

PiC	Bestand 1.4.69		Bulletin Nr. 180		Ziel ohne fallures	geplante Veränderung	
	ausgebildet	In Ausbildung	Zugang	Abgang		Piloten	Flotte
DC - 8	66	13	36	—	115	+ 74 %	+ 50 %
CV - 990	44	7	—	13	39	— 11 %	keine
DC - 9	95	21	21	20	117	+ 23 %	+ 12 %
SE - 210	24	—	—	3	21	— 12 %	keine

Es fällt auf, dass die geplanten Veränderungen für Flotte und Piloten keineswegs proportional sind und die Gründe für diese Unterschiede kann wohl nur jemand geben, der die Hintergründe der geplanten Besatzungsänderungen eingehend kennt.

Noch zwei weitere Punkte:

— Ein Flaschenhals besteht eindeutig bei den zahlreichen Umschulungen und Upgradings auf die 4-motorigen Typen. Die

Einsatzliste zeigt, dass geplante Trainingsunterbrüche von zwei bis drei Wochen an der Tagesordnung sind. Dadurch ist jedoch die Kontinuität der Ausbildung nicht mehr gewährleistet.

— Schliesslich fällt auf, dass momentan ungewöhnlich viele variable Ferien verteilt werden. Eine Woche in Ehren, wer jedoch innerhalb dreier Monate mit sämtlichen drei Wochen bedacht wird, hat nicht eitel Freude!

Hier die Antworten der Swissair (OF)

### I. Bemerkungen zum Thema «Ausblick»

Das OC-Bulletin Nr. 180 ist nicht nur auf die Deckung des Bedarfs 1969 ausgerichtet, sondern berücksichtigt auch die Flottenentwicklung 1970 und trägt teilweise bereits der B-747 Einführung Rechnung.

Ausserdem ist zu beachten, dass speziell auf DC-8 und DC-9 der ausgewiesene Bestand an PiC am 1. 4. 69 nicht dem für eine reibungslose Operation im Sommer 1969 erforderlichen Soll-Bestand entspricht.

Bei den einzelnen Flugzeugtypen ergeben unsere Planungsdaten folgende Situation:

### 1. DC-8

Bestand 1. 4. 69	68
in Ausbildung	14
Sommer 1969 (ca. Juni) verfügbar	82

Die am 1. 4. 69 vorhandenen 68 PiC stellen einen Unterbestand dar, der durch Ferienverschiebung kompensiert werden muss. Diese Ferien sollten in der zweiten Hälfte 1969 abgegolten werden.

Das OC-Bulletin Nr. 180 rechnet mit einer Zunahme um 36 PiC, von denen die letzten auf den Sommerflugplan 1970 produktiv sein sollten. Zu berücksichtigen ist jedoch noch eine unbestimmte Zahl von Abgän

## Sein Name: Fiat 125

*Er ist der erste Wagen,  
der mit den letzten technischen  
Neuerungen in Gross-Serie geht:  
Die Mechanik. Die Sicherheit. Der totale Komfort.*



Fr. 9950.—



*Mitarbeiter der Swissair  
erfragen den für sie  
gültigen Spezialpreis*

**FIAT**

**Automobil-Handels-AG.**

**8048 Zürich**

Freihofstrasse 25

Telefon 051/52 77 52

(intern Nummer 66, Herr B. Huber)

gen, was zu einer Reduktion des theoretisch erreichbaren Bestandes von 118 PiC führen wird.

Es ergibt sich somit eine Zunahme des Besatzungsbestandes um rund 70%. Demgegenüber steht vom 1. 4. 69 bis 1. 4. 70 eine Flottenvergrößerung von 6 auf 9 Einheiten, d. h. um 50%.

Für die proportional grössere Zunahme des PiC-Bestandes sind folgende 3 Gründe massgebend:

1. Ausgleich des Unterbestandes. (Kompensation der Ferienverschiebungen des ersten Halbjahres 1969)
2. Übernahme der Fernostflüge auf DC-8 ab August 1969. Dies ergibt für die zwei neuzukommenden Flugzeuge einen höheren Besatzungsbedarf als beim Einsatz auf dem Nordatlantik. Die gegenüber der Planung frühere Ablieferung dieser beiden zusätzlichen DC-8 führt ab Aufnahme Far East vorübergehend, d. h. bis zum Einsatz der im Mai mit der Umschulung beginnenden Piloten zu neuen Unterbeständen.
3. Bereitstellung für Abgänge von DC-8 PiC auf B-747 Ende 1970 und noch in Abklärung befindliche Erweiterungen des DC-8 Flugprogramms in besatzungsintensiven Sektoren.

## 2. CV-990

Bestand 1. 4. 69	43
in Ausbildung	8
Sommer 1969 verfügbar	51
Abgänge in DC-8 UK	13
Voraussichtlicher Bestand für Winterflugplan	38

Die geplante Veränderung des CV-990 PiC-Bestandes beträgt -11%. Die Flotte erfährt vorübergehend folgende Reduktion:

— Ab 1. 9. 69 bis 29. 3. 70 befindet sich jeweils eine Coronado bei Avirolanda in Woendsrecht im Umbau auf die Version 14F/102Y.

— Vom 1. 11. 69 bis 31. 3. 70 steht ausserdem eine zweite Einheit dem Dept. IV für Standzeiten zur Verfügung.

Demzufolge sind ab September 1969 6 und später 5 CV-990 im Streckeneinsatz.

Ab Übernahme der Far East-Strecken auf DC-8 reduziert sich der CV-990 Besatzungsbedarf weiter durch die Verlagerung der Einsatzgebiete (Westafrika, Middle East ohne Sling, Europa.)

Nach der vorübergehenden «Flaute» im Winter 1969/1970 sollten die geplanten Bestände wieder für den Betrieb von 7 Flugzeugen ab Sommer 1970 ausreichen.

## 3. DC-9

Bestand 1. 4. 69	92
in Ausbildung	24
Sommer 1969 verfügbar	116
Veränderung gemäss OC-Bulletin Nr. 180, Zugang	21
Abgang auf andere Typen	19

Die Zunahme an PiC beträgt rund 24%. Die Flotte erhöht sich ab 1. 11. 69 um eine DC-9-33F und ab Mitte Winterflugplan um eine weitere Einheit auf total 18 Flugzeuge (inkl. Standzeitenflugzeug).

Der Bestand von 116 bzw. 118 PiC nach OC-Bulletin Nr. 180 stellt einen theoretischen Wert dar. Infolge der Überschneidung der Ab- und Zugänge wird diese Zahl erst im Sommer 1970 erreicht.

Die Zunahme der PiC um 24% ist dringend erforderlich, um aus früheren massiven Unterbeständen herrührende Feriensschulden abzutragen. Ferner muss der höhere Besatzungsbedarf für den Betrieb eines DC-9-Frachters in Rechnung gestellt werden.

## 4. SE-210

Die angeführten Werte entsprechen mit Ausnahme der Flottenveränderung unserer Planung.

Die ungewisse Entwicklung der Caravelle-Flotte bietet in der Planung erhebliche Schwierigkeiten.

Er kann noch von Glück reden

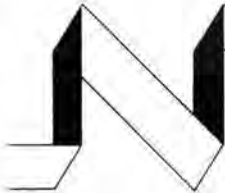


Erstens ist er praktisch veranlagt  
und zweitens gut versichert

Anniversary

... durch unsere **kombinierte Hausratversicherung**. Sie bietet in einer einzigen Police vierfache Deckung: Schutz gegen Feuer- und Elementarschäden, gleichzeitig auch gegen Schäden durch Diebstahl, Wasser und Glasbruch.

Diese Risiken können auch einzeln oder in beliebigen Kombinationen versichert werden, denn jede Police wird den Bedürfnissen und Wünschen des Kunden angepasst.



## NATIONAL-VERSICHERUNG

**Generalagentur:**

H. Bachmann, 8401 Winterthur, Tel. 052 / 22 71 78

**Hauptagentur J. Kurer:**

Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/84 47 77

Der am 1. 4. 69 vorhandene Bestand von 24 PiC ist an und für sich für den ursprünglich geplanten Einsatz von 3 Flugzeugen zu hoch. Wegen der relativ kurzfristigen Elimination von 4 Flugzeugen konnten die Bestände nicht entsprechend kurzfristig reduziert werden.

Die Praxis der Reservestellung vorläufig noch vorhandener Flugzeuge und der teilweise Einsatz einer 4. Einheit bis Ende Sommerflugplan 1969 bedingt andererseits einen höheren effektiven Bedarf. Mit dem sukzessiven Abbau des Bestandes muss die heutige Flexibilität beim Einsatz der Reserveflugzeuge eingeschränkt werden. Für 1970 werden die Bestände auf den Betrieb von 3 Flugzeugen ausgerichtet.

## II. Bemerkungen zum Thema «Flaschenhals in der Streckenausbildung»

Das Problem bietet auch uns bei der Erstellung der Monateinsätze erhebliche Schwierigkeiten. Vom Einsatz her sind wir unsererseits sehr daran interessiert, die Streckenausbildung ohne Unterbrüche in möglichst kurzer Zeit abzuwickeln. Das gegenwärtig im Rahmen der Flottenentwicklung sehr intensive Ausbildungsprogramm und die grossen Teilnehmerzahlen einzelner Kurse, sowie die Erfordernisse und Möglichkeiten der Streckenausbildung im Zusammenhang mit dem Flugprogramm verhindern leider zurzeit günstigere Lösungen für alle Beteiligten.

Die Ausbildung wird wesentlich beeinflusst durch:

- Flugzeug-Verfügbarkeit (hauptsächlich im Winter)
- Auslastung der verfügbaren SIM-Leistungen
- Optimaler Einsatz der Instrukturen
- Umfang der Streckenausbildung im Zusammenhang mit den Möglichkeiten des Flugplanes.

Eine eingehendere Behandlung dieser Faktoren ergäbe ein abendfüllendes Thema und würde den Rahmen dieser Ausführungen sprengen.

## III. Bemerkungen zum Thema «Variable Ferien»

In den vergangenen Jahren mussten zum Teil recht beträchtliche Ferienüberträge auf das nächste Jahr gemacht werden. Abgesehen von der Nichteinhaltung einer vertraglichen Regelung, führte diese Praxis zu Engpässen in den folgenden Flugplanperioden.

Unsere gegenwärtigen Anstrengungen sind auf das Ziel ausgerichtet, Restanzen früherer Jahre abzutragen resp. das Auflaufen neuer Überträge zu verhindern. Neben den regulären Ferien wird z. B. die Planung 1969 mit 1781 Ferientagen aus dem Vorjahr belastet.

Einer optimalen Ferienverteilung sind jedoch hauptsächlich durch folgende Faktoren Grenzen gesetzt:

- Aufgrund der saisonalen Flugprogrammunterschiede, der Einführung neuer Flugzeuge und des Einflusses von Standzeiten und Schulungen auf die Flugzeugverfügbarkeit, ist der Besatzungsbedarf während eines Jahres nicht konstant. Auf den einzelnen Flugzeugtypen entstehen deshalb zeitweise Über- bzw. Unterbestände. Die Zuteilung der variablen Ferien soll uns die Möglichkeit geben, solche Unterschiede auszugleichen.
- Die zahlreichen Umschulungen wirken sich ebenfalls negativ auf eine gleichmässige Verteilung der Ferien aus. Die durchschnittliche Abwesenheit von 6 Monaten, vom Beginn des Theoriekurses bis zum selbständigen Einsatz auf dem neuen Flugzeugtyp, bedeutet normalerweise für den einzelnen Piloten

die Konzentration seines ganzen Ferienanspruchs auf die verbleibenden 6 Monate.

Zur Illustration des Problems sei angeführt, dass im Kalenderjahr 1968 bei einem durchschnittlichen Bestand von 526 Piloten, deren 338 Schulungen absolvierten, Dies entspricht einem unproduktiven Anteil von 17,3 % des Totalpiloten-Bestandes.

Die Abwesenheit in Schulungen beeinflusst nicht nur den Ferienbezug der sich in Ausbildung befindlichen Piloten, sondern führt zu Engpässen bei den übrigen Besatzungsmitgliedern.

- 1968 wurden vom Totalbestand an Piloten 8,4 % zur Deckung von Militärdienstleistungen benötigt. Dies entspricht einer Abwesenheit von 44 Piloten während eines Jahres. Problematisch

Wir erwarten Sie in unserem neu eröffneten «Forchsäli», wo wir Ihnen gerne unsere **Hauspezialitäten** servieren

**Fondue bourguignonne**  
**Fondue orientale**  
**Kalbssteak**

mit Morchelrahmsauce

Tischreservier. erwünscht  
Telefon 89 31 33  
Immer genügend Parkplatz  
Dienstag geschlossen

**Rest. Neue Forch**

8127 Forch / Zürich, Fam. Schellenberg

10 Automin. ab Zürich-Bellevueplatz oder 20 Min. mit Forchbahn ab SBB-Station Stadelhofen, Haltestelle Neue Forch verlangen

inbezug auf die Ferienzuteilung ist vor allem die Massierung in Manöver-WK's. Eine Beeinflussung dieser Konzentration von Militärdienst ist nur sehr beschränkt möglich.

- Die verständlichen Wünsche zur Koordination mit den Schulferien bilden eine weitere Schwierigkeit für die gleichmässige Verteilung über das Jahr. Der für Ferien freizuspielende Anteil von 9,8% des Gesamtbestandes verläuft aufgrund dieser Spitzenbildung ebenfalls nicht linear.

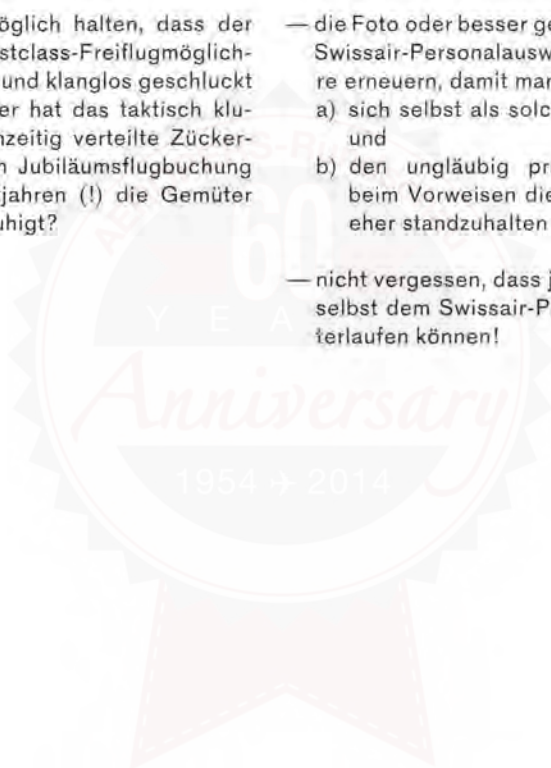
Die Kumulation dieser Probleme führt nun in der Praxis zu Schwierigkeiten bei der Berücksichtigung der individuellen Ferienwünsche. Für das gesamte Pilotenkorps sind 1969 20 306 Ferientage einzuplanen. Dazu kommt der bereits erwähnte Übertrag von 1781 Tagen aus dem Vorjahr. In der Planung 1969 haben wir nach den Gegebenheiten der einzelnen Flugzeugtypen eine monatliche Verteilung des Feriensolls vorgenommen. Die Einhaltung dieser monatlichen Zielsetzungen wird nicht nur durch die oben erwähnten Faktoren limitiert, sondern muss auch kurzfristig eintretende Veränderungen (Zusatz- und Minderproduktion, Bestandesveränderungen, Flugzeugablieferungen usw.) umfassen.

Der Einfluss dieser in der Planung nicht oder nur bedingt einkalkulierbaren kurzfristigen Änderungen und die in den letzten Jahren gemachten schlechten Erfahrungen auf diesem Gebiet, zwingen uns, diese monatlichen Zielsetzungen soweit als möglich einzuhalten und besonders in der ersten Hälfte des Jahres sämtliche verfügbaren Möglichkeiten auszuschöpfen. Dies hat bei einzelnen Flugzeugtypen dazu geführt, dass im Extremfall in aufeinanderfolgenden Monaten variable Ferien zuteilt wurden, währenddem auf andern Typen das «Plansoll» nicht erfüllt werden konnte.



## Man sollte...

- es nicht für möglich halten, dass der Entzug der Firstclass-Freiflugmöglichkeiten so sang- und klanglos geschluckt worden ist. Oder hat das taktisch klugerweise gleichzeitig verteilte Zückerchen der festen Jubiläumsflugbuchung nach 20 Dienstjahren (!) die Gemüter dermassen beruhigt?
- die Foto oder besser gerade den ganzen Swissair-Personalausweis alle zehn Jahre erneuern, damit man
  - a) sich selbst als solcher noch erkennt und
  - b) den ungläubig prüfenden Blicken beim Vorweisen dieses Dokumentes eher standzuhalten vermag.
- nicht vergessen, dass jedem Menschen, selbst dem Swissair-Piloten, Fehler unterlaufen können!



# Gut beschützt mit

FORTUNA  LEBEN

Wussten Sie, dass die FORTUNA seinerzeit mithalf, Ihre IGAP zu gründen? Fragen Sie doch einmal einen Ihrer Kameraden, warum er der IGAP beigetreten ist. Auskünfte erteilt auch das Sekretariat der Aeropers.

**FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft**  
Postfach 8021 Zürich Telefon 051/27 50 30

## wohnen und leben

im eigenen Heim in Dielsdorf im Grünen

Preise je nach Grösse der Landparzelle, schlüsselfertig. Preis ab **Fr. 120 000.—**, Anzahlung **30%** für Mitglieder der Genossenschaft. Machen Sie mit, denn

**WIR BAUEN MIT IHNEN FÜR SIE**



Genossenschaftsanteil: Fr. 500.—, Bankzusicherung für 70%, l. Hypothek. Auf Wunsch totale Absicherung im Todesfall: Prämien = resp. Zinsenzahlungen an die Bank. Besitz bedeutet Wertzuwachs in der Zeit der Kaufkraftverminderung des Frankens.

Schreiben Sie uns, wir geben Ihnen gerne sofort Bericht und möchten Sie persönlich kennenlernen. Postfach 383, **8026 Zürich**.

## Seniority—wohin? — Eine Entgegnung

Ein Teil der Ausführungen von J.W.E. in der März / April-Ausgabe der Aeropers-Rundschau scheinen mir denn doch nicht unbedingt geeignet zu sein, bestehende und in Zukunft noch zu bewältigende Probleme einer vernünftigen Lösung entgegen zu führen. Eine grundsätzliche Stellungnahme drängt sich auf.

Ich bin durchaus der Ansicht, eine freie Meinungsäußerung der Piloten sei dem Berufsverband dienlich, um sich über die verschiedenen Aspekte eines Fragenkomplexes möglichst umfassend zu orientieren. Nur sollte dies tunlichst klar und sachlich erfolgen; ein Begehren, das in dem erwähnten Artikel leider nicht erkennbar ist. Nicht nur wird die Aeropers recht massiv angegriffen, weil diverse, bestehende Übereinkommen mit der SWR offenbar nicht den uneingeschränkten Beifall von J.W.E. gefunden haben; es wird ihr auch für

zukünftige Verhandlungen eine übergrosse Kompromissbereitschaft unterschoben. Der Satz: . . . do make me fear that Aeropers will, when asking for an equal pay-scale for all pilots in command, result in everybody getting the present 2-engined capt's scale, bedeutet für den Aeropersvorstand, der sich mit grossem Einsatz für unsere Belange verwendet, eine glatte Beleidigung.

Zu den oberflächlichen, und mit einem rechten Mass an Polemik gewürzten Gegenüberstellungen der Anforderungen und Leistungen zwischen 2- und 4-motorigen Captain's glaube ich auf einen Kommentar verzichten zu können . . .

Wie hat doch unlängst unser Flight Recorder Redaktor geschrieben?: Freunde, nicht solche Töne! Jenem Ausspruch dürfte auch in diesem Zusammenhang ein Körnchen Wahrheit anhaften. Ein dritter A.S.

## «Njet!»

«Bad News». Das waren die ersten Worte unseres Stationsvertreters in Moskau, als er die Cockpittüre öffnete. Es sei absolut nichts zu machen, die Einreisebehörden würden uns nicht vom Flugplatz weg lassen; unsere Visa seien nicht in Ordnung. Für den Nicht-Moskau-Fahrer kurz folgende Erklärung dazu: Die Swissair lässt die Visa nicht mehr im Pass jedes Einzelnen eintragen, sondern erstellt mit Bewilligung der hohen Regierungen eine Liste mit sämtlichen Namen der betreffenden Crew-members. Bei dieser neuen «DC-9-Crew-Visa-Liste» lag nun der Hase im Pfeffer, d. h. die lieben Freunde von der Grenzpolizei in **Sheremetievo** hatten diese Liste nicht; sie hatten immer noch die alte Caravelle-Liste, trotzdem zwischen der Swissair und der Russischen Botschaft in Bern schon vor zwei Monaten alles geregelt worden war und wir eine Fotokopie in unseren Händen hatten.

«Njet, that is not our list, no Harrington, no Thut, njet!»

Aber Schluss jetzt mit der trockenen Theorie: Wie sah das für uns in der kommunistischen Wirklichkeit aus? Ohne Pass hatten wir der Dinge, die da kommen sollten. «Auf-dem-Flugplatz-Schlafen» und «Nicht-in-die-Stadt-dürfen» sind wir uns auf dem DC-9 gewohnt. Also auf ins «Hilton-Airport-Moskau»! 200 m vom Flughafen-Gebäude weg, eingebettet zwischen Hauptstrasse und Güterbahnhof stand unsere Herberge: Ein lotteriger Backsteinbau ohne Verputz, die älteste Schweizerka-

serne ist im Vergleich dazu ein architektonisches Wunderwerk. Eine dicke Babuschka öffnete uns die Zimmer, ein sechstes Zimmer wollte sie uns jedoch nicht zugestehen; auch zwei Stunden Telefon-Gespräche unseres Vertreters nützten absolut nichts!

Ein Schrank, ein Nachttisch, ein Stuhl, ein Kleiderbügel, etwas Bettähnliches und eine riesige Bahnhofuhr an der Wand, dies war unsere Unterkunft. Wasser gab es am anderen Ende der Etage. Es blieb uns nicht viel anderes übrig, als gute Miene zum bösen Spiel zu machen und wenigstens im Flughafenrestaurant unsere sechs Rubel Displacement in Kaviar, Wodka und zähes Boeuf Stroganoff umzusetzen.

Hin- und herfahrende Züge, Lautsprecheransagen, Flugzeuge, Lokomotiven und jede Minute «Tick» von der Uhr über meinem Bett halfen mir, meine Zeit nicht durch westlichen Schlaf zu vergeuden; so eine russische Nacht hat auch ihre Reize. Was machen wohl unsere lieben Kollegen von der Aeroflot beim Nightstop in Zürich? Geistige Landesverteidigung?

Die interne Crew-Weck-Organisation klappte bestens; mehr Überraschungen brachte uns das Morgenessen: Anstatt der bestellten Rühreier erhielten wir nach 30 Minuten sechs mal vier Spiegeleier . . . -- dann war es endlich soweit: Ich durfte Take-off-Power befehlen und meine DC-9 wieder Richtung Westen steuern, da gab es kein «Njet».

Peter Thut

Folgende beiden Artikel erschienen am 19. November 1968 in der Tageszeitung «The Star», Johannesburg

## Windhoek crash: Pilots are blamed

### Lack of liaison on flight deck

**The effective cause of the Boeing disaster at Windhoek, in which 123 people died on the night of April 20, was the human factor — not aircraft failure — the board of inquiry into the accident has found.**

Immediately after take-off the pilot of the Boeing 707, Capt. Eric Smith (49) acted as if he believed the aircraft was climbing. But the aircraft was, in fact, dropping, says the report of the board published today.

Captain Smith, the board found, appeared to have altered the stabilizer trim to maintain the aircraft in its pitch attitude, which he apparently believed was an attitude of climb, but which was in fact an attitude of descent.

Flying «blind,» the co-pilot, Mr. John Holliday (34) failed to monitor the flight instruments sufficiently to appreciate that the aircraft was losing height.

### Broke up

In 30 seconds the Boeing lost about 750 feet and hit the ground, gouging deep trenches in the veld with its four engine pods before it began to break up as its momentum carried it forward.

Engines one and two broke off first, followed by the port wing. The starboard wing then broke away, tearing open the fuse-

lage, allowing the nose section to break free.

The nose section carried on straight ahead, topped a rise, deflected to the left, tumbling and skidding until it came to rest.

All the eventual survivors were in the nose section.

The fuselage tended to dig into the ground, ejecting passengers and its contents along the line of momentum. Parts of the aircraft, broken free on impact, followed on and crushed some bodies which had been thrown clear.

Spilt fuel on the broken wings caught fire. The fires alerted people at the airport.

### Total darkness

The report says: «After normal take-off and retraction of the landing gear, and while the aircraft was approaching an estimated height of 650 ft., the flaps were fully retracted and the engine output reduced from take-off power to climbing power.

«There is no reason to suppose that these steps were not taken in the correct sequence and at the prescribed indicated airspeeds.

In that phase of flight these alterations to the flaps and engine power would have caused the aircraft to level off and then lose height unless the pilot checked that

tendency and maintained a climb by appropriate action.»

The following causes probably contributed to aircraft levelling off and dropping after take-off:

- The conditions of total darkness with no visual reference;
- Inappropriate alteration of stabilizer trim;
- Spatial disorientations;
- Preoccupation with take-off checks;

#### Confusion

The following causes might have contributed to a greater or lesser degree:

- Temporary confusion in the mind of Captain Smith on the position of the inertial-lead vertical speed indicator, arising from the difference in the instrument panel lay-out in the C model Boeing as

compared with the A and B models, to which both pilots were accustomed.

The pilot's misinterpretation, by 1,000 feet, of the reading on the drum type altimeter, which was susceptible to ambiguous interpretation on the thousand scale.

Distraction on the flight deck caused by a bird or bat strike, or some other relatively minor occurrence.

«The pilot and co-pilot should have ensured that safe altitude and airspeed and a positive climb were maintained by continuous reference to the relative flight instruments.

«In the objective analysis of the occurrence, there was, as between the pilot and the co-pilot or either of them, a failure to observe this requirement in respect of the positive climb.

# Kenner kennen

# KENT

Nur KENT besitzt den neuen  
Micronite-Filter — ein Welterfolg!



«Various factors, operating individually or cumulatively on the pilot and/or co-pilot, probably caused or contributed to this failure, but there is nothing to suggest that any crew disablement or other emergency occurred which would have caused loss of control.»

Responsibility for the accident fell on both the captain and the first officer, but primarily on the captain as the pilot-in-command, whether or not the first officer was doing the taking off.

No responsibility rested on the third pilot, since it was not possible for him to monitor flight instruments effectively.

### **Conclusion**

Apart from the pilot's responsibility for the crash, the board found there was no evidence to suggest that S. A. A. or the Department of Transport were guilty of any neglect or breach of duty or other irregularity.

«In all the circumstances, the fact that the aircraft was allowed to level off and then descend, gaining much more speed than was appropriate to the prescribed climb procedure in that phase of flight, leads to but one conclusion.

«The pilot failed to maintain the prescribed climb and control height and airspeed by reference to his flight instruments, and the co-pilot failed to monitor his instruments in those respects or failed to alert his pilot to changes of height and air-speed.»

The possibilities as to why these failures occurred included:

- Sudden disability on the part of a crew member.

- Vertigo.

- An escape of carbon dioxide gas.

- Distractions such as lighting failure, bird or bat strike on a wing, smoke through overheating of equipment, or a startling noise such as crockery crashing in the galley.

### **Injuries**

An analysis of injuries sustained by passengers and crew showed that 94 per cent suffered severe injuries to the pelvis and lower half of the body and 84 per cent suffered head injuries.

At least 44 passengers had already unfastened their seat belts when impact occurred.

The board made the following recommendations and observations:

- That the fitting of flight data recorders and voice recorders to all jet and turbo-propeller aircraft be speeded up.

- The minimum height in standard airline operations for full retraction of flaps should be 1,000 feet and normal height for retraction 2,000 feet, not 700 feet.

- The whole system whereby the co-pilot monitors take-off should be «revitalized» to avoid the dangers arising from loss of concentration on flight instruments.

### **No reflection**

- The lay-out of instrument panels should be standardized.

- It was desirable to have a proportion of flight checks on S. A. A. pilots conducted by an entirely independent inspectorate, although the board did not wish to reflect on the standard of S. A. A. flight instruction.

- Fire-tender crews at airports should acquaint themselves with the terrain on extended centre lines of the runways and with the best methods of access to such terrain.

- Existing drum-type altimeters in public transport aircraft should be substituted by five-digit counter-type altimeters.

- Attention of all pilots should be drawn to the fact that the first officer might have lived had he been wearing his shoulder harness.

## Variations in Boeings could be confusing

### By the Air Correspondent

Certain South African Airways pilots are concerned about variations in instrument position and control procedures in the three versions of the Boeing 707 in use by S.A.A. which may lead to confusion.

Once an S.A.A. pilot has undergone the necessary instruction he flies all three versions. There is no separate pool of pilots for each model.

The result is that a captain may be in charge of an A model today and a B model tomorrow. In an emergency there is, therefore, the possibility that he may confuse the model he is flying with the one he flew perhaps the day before.

One of the factors given by the board of inquiry into the Windhoek Boeing crash which might have contributed to the accident was confusion in the mind of the pilot as to the exact position on the instrument panel of the inertial lead vertical speed indicator which showed him how many feet a minute the aircraft was climbing or descending.

### Hour's Conversion

The position of this instrument in a model of the Boeing 707, like the Pretoria, differs from the earlier A and B models in which Capt. Eric Smith and First Officer John Halliday had had most of their 707 experience, before the fatal flight on April 20.

The board also pointed out that there was a difference in flap operation between the A model and the other two, and that the first officer, who had had experience of flying Boeing 727s might have followed 727 trimming procedures in the Boeing 707.

A spokesman for South African Airways said today that their pilots were restricted to flying certain model of aircraft. But as far as various versions of the Boeing 707 were concerned it was not practical nor considered necessary to have a separate pool of pilots to fly each of the A, B and C versions.

The board of inquiry, he added, had considered the adequacy of S.A.A.'s conversion training and they found this to be in accordance with what was recommended by the Boeing company.



Und zum Schluss noch einen Vers  
für die liebe Aeropers:  
Quergebettet auf drei Sitzen  
Südatlantikcaptains schwitzen,  
hinterm Vorhang Ruhe suchend,  
unbequem und daher fluchend  
auf den Spass, enlarged zu fliegen.  
(Grosse gar am Boden liegen!)  
Frage: Muss das wirklich sein?  
Wir vermuten nämlich: nein.  
(Freunde, jubelt, denn indessen  
installierte man Mattressen!)

Anniversary

1954 → 2014

# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

### Vorstand

Präsident: A. Sooder  
1. Vizepräsident: F. Stadelmann  
2. Vizepräsident: W. Walser  
Kassier: O. Grunder  
Beisitzer: D. Baumeister, P. Frei,  
K. Kuratli, W. Meyer, C. Mollet, R. Schilliger,  
M. Bethge, E. Schadegg

### Sekretariat

Dr. W. Huber (privat 96 18 54)  
Frau N. Grösch-Bonhöte (privat 80 24 81)  
Rietstrasse 17, 8152 Glattbrugg  
Telefon 83 48 91 und 83 49 38  
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughafen

### Kontrollstelle

K. Wohlgemuth, K. Linggi

### Zollfragen

K. Schmidli

### Seniority- und VEF-Kommission

Vorstand

### Nachwuchs-Kommission

B. Balsiger	H. Maurer
W. Eichenberger	H. Meyner
H. Haas	E. Moser
H. Hürzeler	K. Rutishauser
R. Leutwyler	A. Sooder
H. U. Mäder	E. Weiss

### Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder  
E. Heiz

### IANC-Vertreter

K. Schmidli

### Hilfskassier

P. Gass

### Stimmzähler

B. Bühler	W. Meier
H. Hofmann	K. Züger

### IGAP

Präsident: K. Rutishauser  
Vizepräsident: P. Habegger  
Geschäftsführer: Dr. W. Huber

### «Rundschau»-Redaktion

Dr. W. Huber, H. Hürzeler, A. Atkins

### Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz  
R. Schilliger, H. Dietschi,  
P. Habegger: DC-8 (NA/SA)  
W. Meyer: CV-990 (AF/EU)  
FA vakant R. Jenny (ME)  
E. Heusser: SE-210/DC-9  
C. Mollet: Copi-Fragen  
M. Bethge: Navigatoren-Fragen

### VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser	E. Scheller
J. Müggler	A. Strehler

### Deplacements- und Unterkunfts-Fragen

F. Stadelmann (Vorsitz)	P. Frei, EU
R. Schilliger, NA	Dr. W. Huber
W. Meyer, AF	E. Fischli, FA
R. Jenny, ME	vakant, SA
K. Kuratli, EU	

### Planungskommission Luftfahrt VHS, Luzern

R. Schilliger

### IFALPA-Kommission

A, F, P	Sekretär
B, C	F. Stadelmann
D	L. Ritzi
E	W. Busenhart

### Flugsicherheits-Kommission

E. Heiz (Vorsitz)	O. Grunder
A. Bezzola	H. P. Suter
D. Friolet	R. Suter
R. Leutwyler	U. Reifler
G. Schaefer	

### Dachverband / AP-Delegation

A. Sooder (Präsident)	F. Stadelmann
E. Schadegg	Dr. W. Huber

### «Romands»

C. Mollet	J.-C. Rotach
G. Mirault	D. Moreillon
J. Fabesch	



