



1954 → 2014

aeropers rundschau

Dezember 1964

FÜR **20Rp.**
TELEFONIEREN SIE UNS
UNDEIN **TRIUMPH 2000**

TRIUMPH VITESSE 6
TRIUMPH HERALD 1200
TRIUMPH 1200 COMBI
TRIUMPH SPIT FIRE
TR4

ODER EIN **VOLVO 122**
VOLVO 122S
VOLVO COMBI
VOLVO 1800S

ODER SOGAR EIN
FACEL 3 AUS PARIS

STEHT ZUR

Probefahrt VOR IHRER TÜR!

AUTO BENZ AG | ZÜRICH

Ausstellung, Verkauf, Service Volvo, Triumph, Facel Vega
Dufourstr. 90 Tel. 051 47 58 58 / 59 8008 Zürich
Oerlikonerstr. 88 Tel. 051 46 28 54 / 55 / 56 8050 Zürich

PS: ZU IHREN DIENSTEN STEHEN
BESTQUALIFIZIERTE VOLVO-UND
TRIUMPH-SPEZIALISTEN UND... EIN GROSSES
ERSATZTEILLAGER!!! DENN WIR FINDEN,
EIN GUTER UND SCHNELLER SERVICE
IST EBENSO WICHTIG WIE VERKAUFEN!

aeropers rundschau 121

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

Inhalt	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	4
Was uns beschäftigt ...	9
Zollfragen	14
Karachi-Küche – quo vadis? – eo vadis!	15
Soeben eingetroffen	16
Das Lied der neuen Sommerschuhe	18
Ausbildung der Swissair-Piloten (Schluss)	19

Redaktion:

K. Strickler
Dr. R. Schmid

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich Flughafen
Telefon 84 76 61

Druck und Verlag:

Industrie- und Verlags-
Druckerei Emil J. Haas
Forchstrasse 280, 8008 Zürich
Telefon 051 32 94 22

für brennstoffe

auch für cheminéeholz!

muraro



peter muraro ag kohlen + heizöle ohmstr.14 8050 Zürich ☎ 46 95 72/46 40 04

Anniversary
1914 → 2014

Kenner kennen KENT

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





Liebe Rundschauler

aimez-vous checks? Bei dieser Frage gehen die Meinungen stark auseinander. Die «Gecheckten» finden, es werde in dieser Beziehung genügend für Abwechslung gesorgt, und einige «Checker» glauben, man könnte noch einiges mehr tun in dieser Richtung. (Wer hat hier «buh» gerufen?) Nebst «Noch-können-Kontrolle», eben Check genannt, gibt es noch Refresher. Für Laien sei kurz bemerkt, dass dieser Ausdruck nichts mit Erfrischung, jedoch mehr mit «Auffrischen, Vertiefen und Rekapitulieren» zu tun hat. Trotzdem hat dieser Refresher etwas Erfrischendes an sich; man wird nicht «benotet», sondern belehrt und beraten und darf seine Qualitäten (unter Umständen erst nach Ueberwindung des inneren Schw...) selbst beurteilen bzw. bemitleiden. Hoffentlich dringen prestigebewusste Simulierer (der Mann hinten) mit ihrer Ansicht nicht durch, auch noch diese Oase mit dem Check-Schwert zu überschatten.

— Dies ist nur eine bescheidene Wunsch-äusserung und nicht unbedingt als Seitenhieb aufzufassen. Fragen wie «Hast Du mich damit gemeint?» bitte ich höflich zu unterlassen. Ich glaube, ich bin richtig verstanden worden. **Checks wird es in der Fliegerei immer geben und geben müssen**, jedoch ist die Möglichkeit stets vorhanden, dieselben in erträglichen Grenzen zu halten. Gibt es doch meines Wissens keine andere Berufsgattung, welche in ähnlichem Rahmen laufend Prüfungen über sich ergehen lassen muss, obwohl wir sicher nicht die einzigen sind, die eine grosse Verantwortung gegenüber Menschen und Material zu tragen haben.

Ihnen und Ihren Familien, liebe Rundschauler und -leserinnen, wünsche ich recht schöne Weihnachten und ein glückliches, erfolgreiches 1965.

Mit freundlichen Grüssen
K. Strickler

Liebe Mitglieder

Crew Haus Genf

Wie Ihnen bekannt ist, wurden die von Ihnen vorgebrachten Bemerkungen in einem Schreiben der Swissair mitgeteilt. Nachfolgend gebe ich Ihnen die erhaltene Antwort auf unsere Einwände bekannt:

Betrifft: Foyer des Equipages in Genf
Sehr geehrter Herr Soder,
In Beantwortung der von Ihnen aufgeworfenen Fragen kann ich Ihnen folgendes mitteilen:

Verpflegung

Eine durchgehende Verpflegung von 04.30–01.00 Uhr kann in ca. 2 Monaten nach Auftragserteilung geboten werden. Zur teilweisen Deckung der entstehenden Mehrkosten ist eine Senkung der Deplacements-Entschädigung um Fr. 2.– pro Mahlzeit vorzusehen. Diese Senkung lässt sich verantworten, nachdem im Foyer des Equipages nur unsere Selbstkosten zur Anrechnung gelangen.

Telefon

Die heutige Installation ist provisorisch. Die PTT hat sich bei der Bestellung zwei Jahre bis zur definitiven Einrichtung ausbedungen. Automaten werden keine mehr geliefert. Es kann damit gerechnet werden, dass ab

Frühjahr 1965 eine Anlage zur Verfügung steht, wie sie in jedem modernen Hotel üblich ist. Im Erdgeschoss wird eine schliessbare Telefonkabine vorgesehen. Eine der drei heute installierten Telefonschichten wird bestehen bleiben.

Transport

Nach Einrichtung einer 20stündigen Verpflegungsmöglichkeit kann unseres Erachtens kein ins Gewicht fallendes Transportproblem mehr bestehen. Im übrigen darf der öffentliche, mit 10 Minuten Intervall geführte Autobusdienst als durchaus annehmbares Verbindungsmittel mit der Stadt bezeichnet werden.

Die Trennung von männlichem und weiblichem Personal wird aus (betrieblichen) Gründen ab sofort aufgehoben.

Lärm

Zur Lösung dieses Problems werden vorerst Versuche mit einigen Klimatisierungsgeräten vorgenommen und Kostenberechnungen gemacht.

Mitspracherecht

Wir sind jederzeit bereit, in Fragen, wie sie hier aufgeworfen worden sind, Ihre Auffassung kennenzulernen und Sie anzuhören. Die Geschäftsleitung

muss sich jedoch die Entscheidungen vorbehalten.

Zum Schluss möchte ich darauf hinweisen, dass sich die Geschäftsleitung bei der Errichtung des Foyers des Equipages vom Gedanken leiten liess, den Besatzungen der Swissair einen ihrem Stand angemessenen und angenehmen Aufenthalt in Genf zu ermöglichen und ihnen die Widerwärtigkeiten zu ersparen, die mit der prekären und stets wechselnden Hotelunterkunft und mit oft langen Transportwegen verbunden waren. Es sollte erwartet werden dürfen, dass die Besatzungen der Swissair diesen Sachverhalt zu würdigen wüssten.

Mit freundlichen Grüssen
R. Fretz
Chef Departement III

Der Vorstand wird sich, wenn notwendig, mit einigen Punkten noch eingehender befassen. Auf alle Fälle zeigt die erhaltene Antwort, dass Verbesserungen nötig waren. Dass diese Verbesserungen aber auf Druck der Arbeitnehmer vorgenommen werden mussten, ist bedauerlich; denn wie leicht könnten solche Angelegenheiten in gegenseitigen, aufrichtigen Besprechungen vorher miteinander bereinigt werden, ohne dass sich eine Partei zu sehr exponiert.

«Die meisten Irrtümer kommen daher, dass man eine Wahrheit einseitig und mit Ausschluss der übrigen geltend macht.»
Pascal

Fall Steiner

Ich kann Ihnen heute mitteilen, dass nach einer dreijährigen Verhandlungszeit beide Parteien, Swissair und Aeropers, die gegenseitigen Streitigkeiten mit einem Vergleich bereinigt haben. Die von der Klägerschaft, Herrn G. Steiner und Aeropers, eingereichte Klage wurde gemäss

Arbeitsvertrag Art. 39 vor ein Schiedsgericht gebracht, das folgende Zusammensetzung hatte:

Herr Dr. W. Schönenberger,
Bundesgerichtspräsident, Obmann
Herr Dr. J. Plattner, Bundesrichter,
Swissair
Herr Dr. E. Lusser, Rechtsanwalt,
Aeropers

Nachfolgend gebe ich Ihnen den Vergleichstext und die Kostenabrechnung bekannt:

Vergleich

In der Schiedsgerichtssache zwischen 1) Cpt. Guy Steiner, Zürich, 2) Aeropers, Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, Kloten, Klägerschaft, vertreten durch Advokat Yves Maitre, Genf, und

Swissair, Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft, Beklagte, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. F. Gubler, Winterthur, haben die Parteien auf Empfehlung des Schiedsgerichtes, bestehend aus den Herren Bundesrichter Dr. W. Schönenberger, Lausanne, als Obmann, Bundesrichter Dr. J. Plattner, Lausanne, Dr. Ed. Lusser, Zürich,

nachfolgenden Vergleich abgeschlossen:

1. Die Aeropers zieht ihre Behauptung, dass die Verfügung des Chefs Flight Operations vom 6. Oktober 1961 willkürlich sei, zurück.
2. Die Diskussion um die Captains-Fähigkeit von Herrn Steiner wird mit der Erklärung der Swissair geschlossen, dass Herr Steiner bei entsprechenden Leistungen die Möglichkeit gehabt hätte, wieder Kommandant auf irgend einem Flugzeugtyp zu werden.
3. a) Die Verdiensteinbusse Herrn Steiners als Folge seiner Kündigung gegenüber Swissair fällt ausser Betracht.

- b) Herr Steiner tritt mit Wirkung ab 1. Januar 1964 wieder in die Versicherungseinrichtung (VE) des Flugpersonals der Swissair ein und kauft sich zu diesem Zweck auf das genannte Datum wieder als Vollmitglied der VE ein.

Im Sinne einer freiwilligen Leistung an ihren langjährigen Mitarbeiter, unter Berücksichtigung der besondern Umstände des Falles, wird Swissair die Prämien für Herrn Steiner weiter in ihre Versicherungseinrichtung (VE) einzahlen. Diese Prämieinzahlungen der Swissair beginnen mit dem Jahre 1964 und enden mit Ende des Flugdienstes von Herrn Steiner als Pilot einer Luftverkehrsgesellschaft, längstens jedoch mit dessen 55. Altersjahr.

Von der Prämienzahlung der Swissair wird der Betrag abgezogen, den die Balair für Herrn Steiner vertragsgemäss für Versicherungsprämien aufwendet. Dieser Betrag wird ab 1. Januar 1964 durch Herrn Steiner bzw. durch die Balair der Versicherungseinrichtung des Flugpersonals der Swissair zugeführt. Sollte Herr Steiner als Pilot von der Balair zu einer andern Luftverkehrsgesellschaft übertreten, so wird die Swissair nach wie vor an ihren Leistungen einen Betrag abziehen, welcher der letzten Versicherungsprämie der Balair für Herrn Steiner entspricht.

Mit Bezug auf die Mitgliedschaft des Herrn Steiner bei der VE des Flugpersonals der Swissair ab 1. Januar 1964 gelten die Präzisierungen, die enthalten sind im Schreiben Swissair an den Obmann des Schiedsgerichtes vom 3. März 1964, in der an Swissair gerichteten Anfrage des Obmanns

vom 1. April 1964 und in der zugehörigen Antwort Swissair an den Obmann vom 7. April 1964 sowie im Schreiben der VE des Flugpersonals der Swissair an Herrn Steiner vom 23. Juni 1964.

Mit Bezug auf die Durchführung des Einkaufes des Herrn Steiner in die VE des Flugpersonals der Swissair per 1. Januar 1964 wird folgendes vereinbart: Zur Abgeltung der Einkaufssumme tritt Herr Steiner die Ansprüche aus seiner Rentenanstaltspolice Nr. 6205.195 (Zusatzversicherungen a, b, c, gekürzt) mit allen Rechten an die VE des Flugpersonals der Swissair als neuem Versicherungsnehmer ab, alles gemäss Schreiben der VE des Flugpersonals der Swissair an Herrn Steiner vom 23. Juni 1964; der über den Barwert dieser Versicherung per 1. Januar 1964 (gemäss vorerwähntem Schreiben der VE vom 23. Juni 1964) verbleibende Betrag von Fr. 7130.— wird verwendet zur Deckung der Zahlung der Balair von Fr. 4000.— für 1964 und von Fr. 3130.— für 1965, und der für 1965 noch fehlende Betrag von Fr. 870.— wird von Herrn Steiner bar bezahlt werden.

- c) Bei allfälligen Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung und Durchführung der vorstehenden Punkte b entscheidet das Schiedsgericht, wobei es davon auszugehen hat, dass Herr Steiner keine Doppelversicherung erhalten soll.
4. Die Gerichtskosten, einschliesslich der Kosten des Demonstrationsfluges, werden hälftig zwischen Aeropers und Swissair geteilt. Die Aeropers trägt die klägerischen, die Swissair die eigenen Parteikosten.

5. Die am 31. Januar 1962 beim Schiedsgericht anhängig gemachte Klage wird zurückgezogen.

Kloten und Zürich, Juli 1964

gez. Y. Maitre
(Advokat Yves Maitre, namens
und mit Vollmacht von Cpt. Guy
Steiner und der Aeropers)

gez. Dr. F. T. Gubler
(Rechtsanwalt Dr. F. T. Gubler,
namens und mit Vollmacht der
Swissair)

Kostenabrechnung

1. Die Kosten des Schiedsgerichtes, bestehend a) in Kanzleiauslagen (Telefon-Taxen, Protokolle, Schreibgebühren, Porti usw.) und Honorar des Gerichtsschreibers von Fr. 1353.80, b) in Spesen des Schiedsgerichtes bei internen Besprechungen in Lausanne und Zürich sowie bei mehrmaligen Verhandlungen mit den Parteien in Kloten, Zürich und Lausanne von Fr. 1842.30, c) in Honoraren für die Schiedsrichter von Fr. 21 000.—, insgesamt Kosten von Fr. 24 196.10, sind durch die von den Parteien geleisteten Kostenvorschüsse, einschliesslich Bankzinsen, von zusammen Fr. 24 196.10 ausgeglichen.
2. Die Kosten des Demonstrationsfluges DC 8 vom 29. 4. 1963 in Kloten, gemäss Rechnung Swissair vom 5. 8. 1964 Fr. 1950.—, sind gemäss Ziffer 4 des Vergleiches zu behandeln wie Gerichtskosten, d. h. sie sind je zur Hälfte durch Aeropers und durch Swissair zu tragen. Das Betreffnis jeder Partei beträgt somit Fr. 975.—. Swissair wird ihr Betreffnis an sich

tragen. Aeropers wurde mit Schreiben des Schiedsgerichtes vom 4. September 1964 angewiesen, ihr Betreffnis von Fr. 975.— direkt auf Postcheckkonto 80-21040 der Swissair, Zürich, einzuzahlen.

28. 9. 1964

Im Namen des Schiedsgerichtes
Der Obmann:
gez. W. Schönenberger

Das Schiedsgericht hat ferner seine Gedankengänge über die gegenseitigen Streitigkeiten in einer Schrift festgehalten, deren Inhalt ich Ihnen ohne Kommentar und unter Anwesenheit eines Vertreters der Swissair anlässlich einer Versammlung vorlesen werde.

Mitgliederwerbung

Mir sind Informationen zu Ohren gekommen, wonach es Mitglieder geben soll, welche Nichtmitgliedern gegenüber einen Beitritt zur Aeropers abraten. Ich möchte diese Mitglieder einmal auffordern, mir die negativen Gründe bekanntzugeben. Es ist mir kaum vorstellbar, wie wir heute ohne unsere Vereinigung zu einem guten Arbeitsvertrag und den entsprechenden Reglementen kommen würden. Das Grundprinzip einer Vereinigung ist eben gerade eine gewisse Solidarität, welche extreme Ansichten einzelner zum vornherein ausschliesst. Von verantwortlichen Mitmenschen, was wir Piloten nun einmal sein müssen, würde ich eine andere Einstellung erwarten.

«Alle selbstzufriedenen, weichlichen, ihrem Hang zur Bequemlichkeit nachgebenden Menschengemeinschaften sind im Begriff, als Kehrlicht der Geschichte weggefegt zu werden.»

J. F. Kennedy

Meldungen aller Art

Ich habe Sie schon öfters darauf aufmerksam machen müssen, dass der Vorstand oder das Sekretariat im Laufe eines Jahres etwas mehr über Vorkommnisse, welche ebenfalls für die Aeropers von Wichtigkeit sind, orientiert werden sollten. Nachfolgend einige Hinweise:

Gerüchte

Wie oft hören Sie bei Diskussionen irgendwelche Bemerkungen, die nicht aus erster Quelle stammen. Sie wissen selber, dass beim Weitererzählen eine Geschichte immer unklarer wird und zuletzt fast nicht mehr glaubwürdig ist. Diese Art von Weitererzählen schafft Misstrauen und entfernt sich immer mehr von den Tatsachen. Darum: erkundigen Sie sich bei einer kompetenten Stelle oder lassen Sie den Sachverhalt durch die Aeropers abklären, der doch mehr Möglichkeiten als Ihnen zur Verfügung stehen. Scheuen Sie sich vor keiner Anfrage, denn es ist allen gedient, wenn eine Angelegenheit richtig abgeklärt wird.

Vorkommnisse im technischen Dienst

Bei krassen Fehlern in der technischen Bereitstellung der Flugzeuge ist eine Kopie des PVRs oder eine schriftliche Mitteilung ebenfalls an die Aeropers zu richten. Verschiedene Vorkommnisse rechtfertigen eine Meldung an die Aeropers, damit man auch unsererseits auf etwelche Unzulänglichkeiten hinweisen kann. Unsere Meldungen haben nicht den Zweck einer persönlichen Diskriminierung, sondern sie sollen ganz allgemein der Leistungsfähigkeit unserer Gesellschaft dienen. Ganz speziell sind dabei die heutigen, häufigen Personalwechsel und damit die mit wenig Erfahrung ausgestatteten Spezialisten eine Tatsache, welcher die grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden muss.

Ebenfalls an uns Besetzungen ist es, die auftretenden Störungen so an den technischen Dienst weiterzuleiten, dass eine Lokalisierung raschmöglichst durchgeführt werden kann.

Procedures

Wenn Besatzungsmitglieder aus irgend einem Grunde wegen eines eingeführten Procedures irgendwelche Bedenken haben, sei es, dass sie über mehr technisches Verständnis oder über mehr Fachwissen verfügen als andere, so sind sie verpflichtet, der Aeropers davon Mitteilung zu machen. Es ist falsch und leicht, nach einem Vorfall sich dahin zu äussern, dass man diese Procedures sowieso nie gemacht hätte.

Im PIH haben wir ebenfalls einen Vermerk, der folgendermassen lautet:

"Suggestions and contributions toward the improvement of the Manuals are welcomed. Any discrepancies found should be reported immediately to the Main Division Flight Operations or to the respective superior in case of crew members."

Neuaufnahmen

Ich teile Ihnen noch mit, dass an der letzten Vorstandssitzung folgende Herren in die Aeropers aufgenommen worden sind:

R. Bobay	R. Gretler
A. Born	E. Meier
M. Decoppet	A. Wagner
G. Fritschi	K. Wohlgenuth

Wir heissen sie in unserem Kreise herzlich willkommen.

Der Vorstand und ich wünschen Ihnen und Ihren Angehörigen frohe Festtage und ein gutes neues Jahr. Den zurzeit kranken Mitgliedern wünschen wir baldige vollkommene Genesung.

Mit freundlichen Grüssen
A. Sooder

Was uns beschäftigt

1. Gruppenversicherung

Der Orientierungsabend vom 28. 10. 1964 hat wesentlich dazu beigetragen, dass wir bereits mit Erfolg in der Einführungsphase stecken. An die 45 Interessenten erhalten in diesen Tagen die sofortige provisorische Deckungszusage. Für die übrigen rund 90 angemeldeten Mitglieder wird der Stichtag für den Versicherungsbeginn der 1. 1. 1965 sein. Vorgängig, Anfang Dezember, werden wir Sie noch zur Genossenschafts-Gründungsversammlung einladen. Mit der Einladung werde ich Ihnen übrigens nochmals orientierendes Material zustellen.

2. Krankenversicherung

Sie haben kürzlich von dem inzwischen von der Aeropers und der Helvetia-Unfall unterzeichneten Vergünstigungsvertrag Kenntnis erhalten. In der Folge wird Ihnen nun eine **«Erklärung»** zugestellt, welche die Zustimmung zur Weiterführung Ihrer Krankenversicherung zu den neuen Bedingungen enthält. Bitte senden Sie mir dieses Formular ausgefüllt und unterzeichnet in den nächsten Tagen wieder zurück. Neuinteressenten bitte ich, auf dem Zettel einen entsprechenden Vermerk anzubringen.

3. Salärfragen

Die bis heute durchgeführten Erhebungen haben ergeben, dass unsere Lohnskalen wieder erheblich unter dem europäischen Mittel stehen.

Gestützt darauf und angesichts der weiterhin steigenden Tendenz der Lebenskosten (Stand des Lebenskostenindex am 1. 11. 1964 = 209, 3 Punkte) werden wir bei der Swissair die sich aufdrängenden Lohnforderungen anmelden.

4. Einsatzrichtlinien

Dass von seiten der Aeropers immer wieder Schritte in bezug auf FDR's unternommen werden, beweist folgendes Schreiben:

Sehr geehrter Herr von Tschärner, zahllose Reklamationen seitens unserer Mitglieder haben den Aeropers-Vorstand bestimmt zu erklären, dass die nachfolgend aufgeführten Rotationen bzw. Flüge auf dem Europa-Sektor nicht akzeptiert werden können. Diese wurden eindeutig als zu streng beurteilt. Dieser Umstand veranlasst uns, Sie zu bitten, mit uns nochmals Verbindung aufzunehmen, um die beanstandeten Rotationen bzw. Flüge in einem für uns zumutbaren Rahmen abzuändern.

Obwohl die Strecken im Rahmen der bestehenden FDR's liegen, zeigt es sich, dass trotzdem Härtefälle auftreten, welche von den Besatzungen als nicht mehr zumutbar bezeichnet werden. Darunter fallen insbesondere folgende Rotationen bzw. Flüge:

1. **Kurs 228/225 und 700/701 und 120/121**

Kurzkommentar: Zu streng, da Ende der Rotation und dazu noch Tag-/Tag-/Nacht-Mischung
Das gleiche gilt für

2. **Kurs 702/701 und 120/121**

3. **Kurs 144/147 und 150/151**

Kurzkommentar: Zu kurze Nachtruhe in Lissabon nach 4 vorangehenden Landungen (stop-over time 10.10 Std.)

4. **Kurs 228/225 und 700/703 und 702/703 und GF-ZR (deadheading)**

Kurzkommentar: Eindeutig zu streng, umso mehr als Erholung (Schlafen) im Crew Haus Genf ungenügend.

4. **Kurs 720/251**

Kurzkommentar:
Tag/Nacht-Mischung

6. **Kurs 110/104 und 610/611**

Kurzkommentar: Zu streng wegen meal-time (Transport Algier).

Wir erwarten gerne Ihren Bericht und verbleiben inzwischen
mit freundlichen Grüßen

Aeropers
A. Sooder

Die darauf eingetroffene Antwort sei hier kommentarlos wiedergegeben:

Sehr geehrter Herr Präsident,

Ihr Schreiben vom 3. November habe ich zur Kenntnis genommen. Leider ist aus dem Kurzkomentar jeweils zu wenig eindeutig zu entnehmen, warum eine Rotation als zu streng bezeichnet wird, da sie sich ja alle an und für sich – wie Sie ja auch bestätigen – innerhalb der bestehenden FDR's bewegen. Mit Ausnahme der Stop-over time in Lissabon, gegen die wir leider aus verkehrspolitischen Gründen wenig unternehmen können, macht es fast den Anschein, als würden unangenehme Rotationen einfach als zu streng bezeichnet, damit man sie los wird. Dieser Eindruck wird auch dadurch bestärkt, dass es sich um Rotationen handelt, die teilweise seit mehreren Jahren ohne Beanstandung geflogen wurden.

Ohne zusätzliche Besatzungen – und das würde mehr Ausländer heissen – ist der heutige Flugplan nicht anders zu fliegen, wenn wir nicht auf Ferien und/oder Freitage verzichten. Ich schlage vor, dass sich Ihre Einsatzspezialisten nochmals mit dem Sektor Chefpiloten Capt. Ott beraten und schlüssig werden, ob eine andere Rotation für den gegebenen Flugplan möglich ist, ohne Einbusse an Ferien oder Freitagen. Eine Anstellung weiterer Ausländer kommt ohnehin nicht in Frage. Falls nichts Besseres gefunden werden kann, müssen wir wohl oder übel beim alten bleiben.

Mit freundlichen Grüßen
SWISSAIR

gez. A. von Tschanner
Chef Hauptabteilung
Flugdienst

5. Crew Haus Genf

Mini Mainig – Dinj Mainig!?

Ein Tatsachenbericht aus der NZZ vom
5. 11. 1964

Ein Swissair-«Hotel» in Genf

ag Die Direktion der schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft Swissair veranstaltete kürzlich in Cointrin bei Genf eine Feier zur Eröffnung eines «Hotels» für Besatzungsangehörige, zu der zahlreiche Vertreter von Behörden, von internationalen Organisationen, Bund, Kanton und Stadt geladen worden waren. Das fünfgeschossige Gebäude liegt an der Strasse nach Cointrin, ungefähr 200 Meter vom gegenwärtigen Luftbahnhof entfernt. Es umfasst 100 Einzelzimmer. Der Bau des «Hotels» wurde nötig, weil die Unterbringung von rund 60 Besatzungsmitgliedern in Genf immer Schwierigkeiten geboten hatte. In diesem Jahr mussten Hotelzimmer für rund 30 000 Besatzungsangehörige der Swissair gefunden werden. Manchmal befinden sich diese Zimmer bis 20 Kilometer von der Stadt entfernt, was die Ruhezeit des Personals erheblich verkürzte. **Zum neuen Haus gehört auch ein grosses Schwimmbad. Die Zimmer wurden möglichst schalldicht gebaut, damit die Besatzungen sowohl in der Nacht als auch bei Tag ruhig schlafen können.**

Der westschweizerische Direktor der Swissair, Willy Wyler, erwähnte, dass rund 60 Prozent des Verkehrs des Flughafens Genf-Cointrin von der Swissair versehen wird und dass durch die ständige Entwicklung des Verkehrs die Zahl der Besatzungen, die in Genf Zwischenhalte einschalten, noch zunimmt. Anschliessend sprach

der Direktionspräsident der Swissair, Dr. Walter Berchtold. Er gab seiner Befriedigung über diesen Bau Ausdruck und begrüsst die guten Kontakte zwischen den Flughafenbehörden von Cointrin und den Genfer Behörden mit der Swissair. Zum Schluss sprach als Vertreter der Genfer Behörden Staatsrat Peyrot, Vorsteher des Baudepartementes. Er wünschte, dass der neue Bau der Swissair die Anwesenheit der Gesellschaft in Genf noch verstärken werde.

Wer's glaubt, bezahlt einen Taler!

5. Flugzeugführer – ein Mangelberuf

Das Thema «Pilotennachwuchs» beschäftigt uns nun schon seit einiger Zeit. Dass nicht nur in der Aeropers-Rundschau dafür Druckerschwärze fliesst, zeigt der folgende in der «Interavia» (Nr. 11, 1964) abgedruckte Artikel:

Flugzeugführer – ein Mangelberuf

Ihren obengenannten Artikel («Interavia» 8/1964, Seite 1095) habe ich mit Interesse gelesen, desgleichen die folgenden Artikel, die sich ebenfalls mit dem Thema der Pilotenausbildung befassen. Leider kann ich Ihren Ausführungen, soweit sie nicht rein sachlicher Art sind, nicht zustimmen. Es wird da einer Art Mystifizierung des Pilotenberufes das Wort geredet, die einer Zeitschrift wie der «Interavia» eigentlich schlecht ansteht. Insbesondere erscheint es mir absurd, wenn sich der Verfasser des Artikels zu der Behauptung versteigt, der Beruf des Verkehrspiloten erfordere die gleichen Qualitäten wie ein akademischer Beruf – etwa der des Arztes oder Rechtsanwalts. Dass dem nicht so ist, ist eigentlich evident für den, der so-

wohl die Anforderungen eines Studiums und die Anforderungen an einen Piloten kennt. Aber auch einem Ausstehenden sollte allein schon der Vergleich zwischen der Dauer eines Studiums und einer Pilotenausbildung zu denken geben. Ebenso die Tatsache, dass die Mehrzahl der Pilotenausbildungsunternehmungen von ihren Kandidaten nicht die Vorbildung verlangen, die die Universitäten und Hochschulen verlangen müssen. Ausserdem ist es klar, dass von einem Verkehrspiloten weder in noch nach seiner Ausbildung jemals selbständiges wissenschaftliches Arbeiten verlangt wird. Statt dessen verlangt man von einem Piloten hauptsächlich manuelles Geschick, tadellose Gesundheit, gutes Englisch und die Fähigkeit, die Funktion vorgegebener technischer Systeme verstehen und ausnutzen zu können. Dies sind alles Dinge, die man etwa von einem Kapitän der Handelsmarine auch verlangt, nur mit dem Unterschied, dass der weder sich selbst als eine Art Supermann noch die Seefahrtsschule als eine Art Universität angesehen wissen will.

Meines Erachtens ist der Grund für die Mystifizierung des Pilotenberufes im wesentlichen folgender: Ein Ausstehender weiss von der Luftfahrt im allgemeinen recht wenig. Dagegen kennt er recht gut die enormen Leistungen moderner Flugzeuge. Irgendwie vermengt er die Leistung des Piloten mit der seines Flugzeugs, vielleicht hat er auch schon einmal das Instrumentenbrett eines modernen Verkehrsflugzeugs gesehen und glaubt nun, der Pilot könne und müsse alle Instrumente gleichzeitig ablesen, alle Hebel und Knöpfe gleichzeitig bedienen. Was Wunder, dass so ein Mann in einem Verkehrspiloten eine Art Uebermensch sieht, **während der sei-**

nen Autopiloten fliegen lässt und sich menschlich, allzu menschlich, mit der Stewardess amüsiert.

Ich würde es begrüßen, wenn die «Interavia» in Zukunft über Piloten und alle damit zusammenhängenden Fragen sachlicher berichten würde.

Dipl.-Ing. Hans Wirtz
Ueberlingen
Bundesrepublik Deutschland

Sowas gibt's bei uns nicht!

7. Reisegepäckversicherung

Am 7. Oktober 1964 wurden Sie von der Swissair darüber informiert, dass die Prämien für die Reisegepäckversicherung «angepasst» werden müssen, weil sich anscheinend die Schadenfälle in letzter Zeit vermehrt haben. (Preisfrage: Wer hat diese wohl verursacht?) Diese Prämienanpassung wird aber ausschliesslich auf dem Rücken der Versicherten vorgenommen. Man hätte mindestens erwartet, dass sich die Swissair, wie bisher, hälftig an der Prämienzahlung beteiligen würde. Die Aeropers hat am 30. 10. 64 energisch gegen ein solch einseitiges Vorgehen protestiert und die Swissair gebeten, diesen Beschluss rückgängig zu machen. Sobald die Antwort eingetroffen ist, werde ich Sie wieder orientieren.

8. Aeropers-Ball

Der 27. Februar 1965 rückt immer näher. Haben Sie sich diesen Abend reserviert? — Aber doch bestimmt. Kein steifes Fest soll es geben, sondern einen fröhlichen, ungezwungenen Fliegerball. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf den Artikel «20 Jahre Aeropers». Damit wir uns bereits ein Bild über die Teilnahme an diesem Anlass machen können und damit Sie — was viel wichtiger ist — an diesem Abend nicht auf die Strecke geschickt

werden, finden Sie in dieser Rundschau einen **Wunschzettel** zuhanden des Crew Planning. Dieser ist ausgefüllt bis **spätestens 31.12.64** der zuständigen Stelle (OFCA) zuzustellen.

Zum Schluss noch eine Bitte:
Wer von Ihnen würde so freundlich sein, einem welschen Mitglied, das für den Ball speziell nach Zürich kommt, eine Schlafgelegenheit zu bieten. Schlafen wird man ohnehin nicht viel, aber immerhin ein

Bett wäre für ein kurzes Nickerchen willkommen. Bitte melden Sie sich auf dem Sekretariat. Danke!

Das Aeropers-Sekretariat wünscht Ihnen und Ihren Angehörigen schöne, gesegnete Weihnachten und ein glückliches neues Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. R. Schmid



Cliché-Sulzer

Eine unserer Spezialitäten:

Werbe-Kampagnen
für Tageszeitungen
mit Matern, Stereos
Galvanos, Kunstharz

Georg Sulzer, Clichéfabrik
Elisabethenstrasse 14, Zürich 4
Telefon 051/ 270 370



Zollfragen

1. Grosser Sturm im Wasserglas. Der Schnaps hat aufgeschlagen. Schon fällt man in wilden Worten über den vermeintlichen Ausbeuter Zoll her. Nun, so schlimm ist es nicht. Heute muss ich für den Zoll eine Lanze brechen.

Genau genommen hat nämlich nicht der Zoll, sondern die Monopolgebühr aufgeschlagen. (Nun, vielleicht kommt dies dem Strassenbau zugute).

A propos, etwas wurde gut gemacht. Damit auch die von uns so geliebten Spirituosenhändler nicht noch rasch vor Torchluss einkaufen konnten, wurden sämtliche schweizerischen Zollämter telefonisch in der Nacht vom 30. 9. zum 1. 10. 1964 über den neuen Tarif orientiert.

2. Die Geschirrspülautomaten erfreuen

sich auch unter den Besatzungen immer grösserer Beliebtheit. Die dazu benötigten Waschmittel sind in der Schweiz jedoch noch ziemlich teuer, so dass man sie in New York wesentlich billiger erstehen kann. Um Tarifschwierigkeiten vorzubeugen, wurden diese Mittel auf die Spezialliste unter den Namen «Cascade» genommen. Tarif Nr. 3405.12.

3. Ich muss Sie dringend bitten, bei Waren, welche Tarifschwierigkeiten hervorrufen, mir Ware und Zollquittung zu senden, da es sich vielfach um kleine Details handelt, welche für den anzuwendenden Tarif von Bedeutung sind. Dies gilt vor allem für Halsketten aus Rio.

Mit freundlichen Grüssen

K. Schmidli, Navigator
Fach 318



Karachi-Küche — quo vadis?

Probleme gibt's — man glaubt es nicht,
Probleme wovon alles spricht,
Der Arzt — er schikaniert den Koch (!?)
Erlässt Erlasse — noch und noch!

Die kalten Desserts sind verpönt —
Der Apfelkuchen wird verhöhnt —
Salat — plötzlich total verboten —
Statt Fruchtsaft wird ein «Tee» geboten!
Das schöne, gute, kalte Eis
sei voll Amoeben — (ein Beweis?!)
Es gibt's nicht mehr — wir missen es —
Die Herren Aerzte wissen es! —

Der nächste Schritt, der ist wohl der,
Es muss die koschere Lunchbox her,
Mit Arztzeugnis und fest versiegelt,
Mit Schloss und Schlüssel zugeriegelt,
Mit Doktors Liebe zubereitet
Für Far East-Mägen — feinst besaitet:
Herr Doktor — **das** wär gut gemacht — !
(Humor ist, wenn man trotzdem lacht!)

Erstmals ruft man nach Revisionen,
die sonst genügend zahlreich sind,
Doch hier — hier möchte ich betonen,
dass solche **schleunigst** fällig sind.

(Dem Aerztl. Dienst ZRH in tiefster Zu-
neigung gewidmet — statt Blumen.)

Karachi-Küche — eo vadis?!

Die Antwort auf die vielen Sprüche
Hinsichtlich der Karachi-Küche:
Manch Rohprodukt, wie alle wissen,
Ist dort von Haus aus schon verdorben.

Nur was gesotten und gebraten,
Kann einwandfrei und gut geraten,
Nicht aber Rohkost jeder Sort',
Auch nicht Crevetten und so fort.

Und selbst die feinsten Mayonnaisen
Und Cremes äusserst rasch verwesen
Durch jeden Griff von schmutz'ger Hand
Die Folgen sind tagsdrauf bekannt.

Denn: «Nach dem Clo und vor dem Essen
Die Hände waschen nicht vergessen!»
Wird von gar manchem Aushilfsmann
Nicht restlos konsequent getan.

«Der Arzt, er schikaniert den Koch»,
O Mensch, vergiss die Reden doch.
Der Koch hat eine schwere Pflicht.
Das übersieht der Doktor nicht.

Für Koch und Arzt dieselbe Tücke:
Der Gourmet flucht auf jede Lücke
Die jetzt im Speiseplan besteht.
Doch hoffen wir, auch das vergeht:

Man findet auch im strengen Rahmen
Für Gaumen aller Herrn und Damen
Pikante Würz' und Zuckersachen.
Mit gutem Willen lässt sich machen.

Wird jedoch solche Müh' zuviel
So treibt man ein Schwarz-Peter-Spiel!
Man zuckt die Schultern unterm Rock:
«Der Doktor ist der Sündenbock!»

(Vom Aerztlichen Dienst gewidmet.
Nicht «statt Blumen» und auch nicht
durch die Blume.)

Soeben eingetroffen

Telegramm

a.o. GV erfolgreich verlaufen / STOP /
Beide Vorlagen mit überwältigendem Mehr
angenommen / STOP /

20 Jahre Aeropers

Die Ankündigung des ersten Aeropers-Balles hat unter unseren Mitgliedern bereits lebhaftere Diskussion ausgelöst. Vor der gelben Wand der Postfächer, im berühmten Gange des Flughafes und sogar im Cockpit, zwischen Climb- und Descent-Check, hört man Schlagworte wie «Das hat gerade noch gefehlt!» ... «Glatte Idee!» ... «Ohne mich!» ... «Steife Sache!» ... «Das wird auch kosten!» ... «Und dazu noch eine Hudigägelermusik!» – Das alles vermischt mit Seniority-Problemen, Lebenskostenindex und Versicherungsfragen. –

Das Organisationskomitee beauftragte mich daher, unter Vermeidung von diversen Orientierungsabenden, die Mitglieder über das Fest «20 Jahre Aeropers» etwas aufzuklären.

Die Idee, innerhalb der Aeropers einmal einen Ball zu bauen, entsprang dem Kopfe unseres Präsidenten, Capt. A. Sooder, zwischen zwei tiefen Zügen aus seiner Zigarre. Er fand, dass die Zeit endlich gekommen sei, wenigstens für einen Abend lang eine schöpferische Pause einzulegen.

20 Jahre sind zwar kein Grund für silberne, goldene- oder sogar diamanten-

besetzte Jubiläen. Die Swissair und damit auch wir haben jedoch ein recht gutes Jahr hinter uns. Die Aktien klettern langsam aber sicher, sowohl im Börsenbericht wie in der Schatztruhe der Aeropers. Die Zukunft, im Kommentar der Monatsstatistik auf der Titelseite der «News» hat schon viel schlechter ausgesehen und die Umschulungs-Bedenken für den SST werden auf politischer Ebene eher hinausgeschoben.

«Man soll die Feste feiern, wie sie fallen!» Das ist eine alte Entschuldigung für die grundlose Veranstaltung eines Festes. Ganz so einfach wollen wir das aber nicht tun. Bis jetzt hat die Aeropers herzlich wenig in Sachen Public Relation unternommen. Wir möchten deshalb die uns wohlgesinnten Persönlichkeiten unserer Geschäftsleitung und aus dem weiteren Kreise des Flugwesens sowie der Presse zu einem Flieger-Fest einladen. Dazu wollen wir wieder einmal unsere Ehren- und Passivmitglieder in unserer Mitte sehen. Letzteres scheint mir persönlich einer der wichtigsten Gründe für einen gesellschaftlichen Aeropers-Anlass. Viele der jungen Piloten und Navigatoren kennen unsere Pioniere, denen wir so viel zu verdanken haben, noch nicht. Umgekehrt können die «Ehemaligen» einmal den Nachwuchs kennenlernen, dem sie die Steuer der Verkehrsflugzeuge überlieferten.

Der Ort unseres Balles, das Zürichhorn,

darf ganz sicher als die Wiege des schweizerischen Luftverkehrs betrachtet werden. Hier entstand vor 45 Jahren, im Frühling 1920, die Wasserflugzeugstation der «Ad-Astra». Bekanntlich wurde durch Fusion der «Ad-Astra» und «Balair» 1931 die heutige Swissair gegründet. Näheres über diese geschichtlichen Ereignisse wird in der Jubiläumsausgabe der «Rundschau» zur Sprache kommen.

Nun zur Organisation des Balles, wie sie in groben Zügen und nach dem letzten Stand der Revisionen mehr oder weniger festliegt. Das Casino Zürichhorn wird im Januar 1965 eröffnet. Für den Abend des 27. Februar steht es ausschliesslich der Aeropers zur Verfügung. Die Parkierungsmöglichkeiten in der nahen Umgebung sind gut. Der Ball selbst sowie ein vormitternächtliches Cabaret werden im grossen Saale stattfinden. Ein in Fliegerkreisen nicht unbekanntes Orchester wird so spielen, dass auch die weniger geübten Tänzer mit zwei Schritten nach links und einem nach rechts ohne «simulated training» durchkommen. Für die Zwischenverpflegung sind einige Buffets vorgesehen, an denen diverse Spezialitäten aus den verschiedenen Swissair-Sektoren offeriert werden. Im Parterre-Restaurant wird der neue Sektor «Innerschweiz» (was keine Anspielung auf den Berner Luftkrieg sein soll) mit der besten Ländlerkapelle für noch hüpfigere Stimmung sorgen. Hier wird auch der «Point of no return» mit einer ganz neuen Formel äusserst flexibel bestimmt oder revidiert werden.

Damit der offizielle Teil des Balles auf ein Minimum reduziert werden kann, wird vorgängig eine kleine Ehrung unserer geladenen Gäste, der Pioniere, Ehren- und Passivmitglieder im kleinen Kreise und in der Form einer ungezwungenen Cocktail-Party stattfinden. Auf Tombolas, Quiz und Lawinentanz wollen wir wenn möglich verzichten. Die Stimmung des Balles soll durch die Aeropers-

Mitglieder selbst geschaffen werden, so wie sie ungefähr bei einem Staffel-Fest ausgelöst wird. Der Wunsch, dass sich die Damen festlich und die Herren dunkel kleiden, heisst noch lange nicht, man müsse dazu eine steife Miene tragen. Schon die Vorbereitung zu Hause kann dabei sehr lustig sein, wenn man etwa gemeinsam nach den so wenig getragenen Accessoires sucht, wenn Sie Ihm noch schnell einen Knopf versetzen muss und Er Ihr dafür mit dem Reissverschluss am Rücken etwas Haut einklemmen darf. Töchter und Söhne im Debütanten-Alder und darüber dürfen selbstverständlich als willkommene Gäste mitgebracht werden. Das sind die Grundzüge und Ideen des Organisationskomitees für den Aeropers-Ball. Wenn im Moment das Programm im Detail noch gewissen Revisionen unterliegt, sind wir doch zuversichtlich, dass am Abend des 27. Februar nicht unbedingt alles umsteht. —

Let's have a party!

Schi

Aeropers a 20 ans

A plusieurs reprises déjà, la date du **27 février 1965** a été évoquée dans nos rubriques. Il s'agit, vous le savez, de la date du bal de l'Aeropers.

Pourquoi ce bal? 20 années d'existence, justifient-elles une telle manifestation qui semble vouloir se dérouler avec un faste exceptionnel?

A ces deux questions, je répondrai par un oui convaincu. Non parce qu'après 20 ans un bal «fait bien dans le tableau» et qu'il manquait en quelque sorte à notre palmarès, mais bien parce qu'il nous donne l'occasion de faire plus ample connaissance les uns avec les autres et surtout de renouer des liens amicaux entre ceux d'aujourd'hui et ceux d'hier. Oui, c'est en effet dans cette prise de contact entre jeunes et moins jeunes,

pionniers de l'aviation suisse et chevronnés à notre ère des jets, que se situe le but de notre bal. Les 20 ans d'Aeropers ne sont donc, en somme, que le motif de fêter le 45^e anniversaire de la naissance de l'aviation civile suisse.

Le Zurichhorn où aura lieu notre bal, est en effet l'endroit précis où les premiers hydravions de la Compagnie «Ad-Astra» établirent, au printemps 1920, leur «quartier général», Par la suite, «Ad-Astra» devait fusionner avec «Balair» et devenir, en 1931, notre Compagnie «Swissair».

Ne croyez-vous pas que cet événement mérite un «petit bal du samedi soir»? Car c'est bien d'un bal au caractère du samedi soir qu'il s'agit. Tous les bruits qui ont couru, toutes les rumeurs qui laissaient sousentendre une soirée genre «Versailles – Louis XIV», sont faux. L'étiquette... juste ce qu'il faut; c'est de la

bonne humeur que nous voulons. Et surtout ne vous découragez pas si le smoking ne vas plus, ou si la fermeture-éclair du bustier de Madame donne des signes de défaillance. Vous connaissez les bals des aviateurs (militaires)? Eh bien, c'est un peu l'ambiance de ceux-ci nous tenterons de recréer... avec vous.

Vous hésitez encore? Allons donc. Embarquez tout le monde le 27 février 1965 à Zurich. Une bonne âme vous hébergera bien pour la nuit (si cela est nécessaire?!). Je suis sûr que vous ne regretterez pas ce déplacement. Faites-moi confiance, ce sera terrrrrrible!

Encore une chose, n'oubliez pas de remplir la feuille rose ci-jointe qui vous permettra d'être libéré pour ce soir-là.

Je compte sur vous!
Votre Secrétaire

50
YEARS
Anniversary
1954 → 2014

Das Lied der neuen Sommerschuhe

Musst du ein Paar Schuhe haben
sollst du die «Uniformierung» fragen.
Doch sie haben keine dort
und schicken dich zum Doelker fort.
Drei Muster kannst du dann probieren,
ohne dich dabei zu genießen.
Willst du sie dann mit dir haben,
legst du 95 Stütz auf den Laden.
Weil du nicht konntest Wochen warten,
sind 60 Stütz auf Deinen Schwarten.
Und das Alles mit Heiterkeit –
doch wo bleibt die Gerechtigkeit?

La.

Ausbildung der Swissair-Piloten (Schluss)

von T. Schwarzenbach
Schule und Training

Weiterbildung – Swissair

Der Begriff «Weiterbildung» steht hier demjenigen der «SLS-Grundausbildung» gegenüber und bezeichnet die Pilotenausbildung im Rahmen der Swissair **nach** abgeschlossener SLS. Aus dieser Hauptphase der Pilotenlaufbahn greife ich wiederum einige typische Ausbildungsprobleme heraus, die mir Gelegenheit geben sollen, unsere Arbeit in Schule und Training zu beleuchten.

Die Probleme eines erfahrenen Captains in einem Umschulungskurs äussern sich ganz anders als diejenigen des SLS-Schülers. Schon über das Wie liesse sich lange und anregend reden, und dem Warum nachzuspüren ist ein Spass, den sich jeder einmal bei schlechter Laune leisten sollte. Wenn man sich auf das Wesentliche beschränkt – und das möchte ich hier – kann man es so zusammenfassen: In Schwierigkeiten wird der Kapitän laut, der Schüler kleinlaut. Und der erfahrene Instruktor oder Fluglehrer weiss sofort, was er zu tun hat. In beiden Fällen dasselbe: er klopft beiden mit seinem geistigen Auge väterlich auf die Schulter und sagt «Kopf hoch, Junge! Selbstvertrauen!». In Tat und Wahrheit tut er es natürlich nicht, erstens, weil er

nicht surrealistischer Tätlichkeiten beizichtigt werden will und zweitens, weil er weder SLS-Schüler noch Swissair-Captains mit «Junge» anspricht. – So einfach ist das im Grunde genommen!

Damit sind wir allzu schnell schon mitten in den Urgrund aller Ausbildungsprobleme vorgestossen und erkennen sie als: Unsicherheit, Verkrampfung, Angst. Aber so einfach ist das doch auch wieder nicht, sobald wir uns nämlich fragen, «weshalb unsicher, verkrampft und ängstlich?» Beginnen wir also am Rand, um unser Problem abzustecken, und kommen wir dann am Ende auf dessen Kern.

Der erfahrene Pilot versucht im allgemeinen, sich nach dem Prinzip der Oekonomie der Kräfte auf der Höhe beruflichen Könnens zu halten. Je nachdem, ob diese Feststellung mehr ironisch oder mehr ernsthaft gemeint ist, entspringen dieser Lebenshaltung Fragen folgender Prägung:

– «Unsere Umschulungskurse sind zu anstrengend! Könnte man nicht den Stoff kürzen oder die Kursdauer verlängern, oder beides zusammen? Weshalb wird so streng beurteilt? Wird nicht vorwiegend «gecheckt», statt jedem Zeit zu geben, Neues richtig und gründlich zu lernen?»

Dort, wo man besonders ökonomisch gesinnt ist, stellen sich die Fragen wie folgt:

– «Ist unser Schulzimmerunterricht nicht veraltet? Gibt es nicht neue Instruk-

tions-Methoden, bei denen man in kürzerer Zeit mehr lernt und das Gelernte besser behält? Was denkt die Schule von den modernen Schlaf-lermethoden? Weshalb will man nicht auf die diskriminierenden Abschlussprüfungen in UKs verzichten?»

Und eine weitere Frage, die periodisch umgeht wie ein Gespenst (und ebenso unreal ist):

- Ein Pilot, der Stufe um Stufe bis zum Captain gelangt ist, sollte aus leistungsmässigen Gründen nicht mehr entlassen werden können! Ist die Schule nicht verpflichtet, Mittel und Wege zu finden, **jeden** auf den verlangten Stand beruflichen Wissens und Könnens zu bringen?»

Soweit der Problembereich. Und nun zu den Fragen!

1. Frage:

«Weshalb sind die Kursprogramme so gedrängt?»

Es trifft vollständig zu, dass wir in möglichst kurzer Zeit möglichst viel erreichen wollen. Auch wir denken ökonomisch und damit wir es nie vergessen, steht es als Pflicht in unseren Pflichtenblättern. Aber wir wollen nicht in kürzester Zeit möglichst viel unter Dach bringen (das geht schon nicht, weil da oft auch Flachdach dabei ist), sondern wir wollen möglichst viel erreichen. Das heisst zum Beispiel im Theorieunterricht, dass die Systeme eines neuen Flugzeuges und ihre Operation im Normal- und im Notfall jedem Piloten so klar und bewusst sein sollten, dass er bei den Abschlussprüfungen sich mit mindestens 70% richtigen Antworten ausweisen kann. Das heisst zum Beispiel im Flugprogramm, dass die Übungen des «High Altitude Work» zusammengefasst und nicht planlos mit Übungen aus dem «Circuit Work» vermischt werden. Es heisst ganz allgemein, dass die Pro-

gramme sorgfältig geplant werden müssen. Diese Planung hat viele Faktoren in Rechnung zu stellen: den Umfang des wünschbaren Programmes, der Zeitpunkt des geplanten Einsatzes der Besatzungen, die fliegerische Erfahrung der Piloten, die Kurssprache, die Erfahrung der einzusetzenden Instruktooren, die Qualität der Trainingshilfen (Slides, Animated Panels, Mock-up, Simulator), die zeitliche Verfügbarkeit dieser Hilfen, die zeitliche Verfügbarkeit dieser Hilfen, die zeitliche des Trainingsflugplatzes und seine Belegung usw. Nachdem alle Forderungen zusammengebracht, kräftig geschüttelt und mit viel Hin und Her in vollständige gegenseitige Durchdringung gebracht wurden, resultiert daraus das mögliche Programm.

Wenn ein neuer Flugzeugtyp eingeführt wird, und hiefür ein neues Umschulungsprogramm aufgestellt werden muss, gehen wir so vor:

Empfehlungen des Flugzeug-Herstellers und bewährte Programme ähnlicher Flugzeugtypen bilden die Grundlage und den groben zeitlichen Rahmen für das neue Programm. Die leitenden Funktionäre der Abteilung Schule und Training sitzen mit den Fachinstruktoren, den technischen Piloten und den das Flugzeug einführenden Chefpiloten zusammen und klären die Einzelbedürfnisse ab. Der daraus resultierende Entwurf wird auf Inhalt, Zweckmässigkeit und Form nochmals überprüft und im ersten Kurs zur Anwendung gebracht. Meistens sind einige der beteiligten Funktionäre gleichzeitig Teilnehmer dieses ersten Kurses. Nach seinem Abschluss tritt das gleiche Gremium zusammen, um die Erfahrungen auszuwerten – hier etwas beizufügen, dort etwas wegzustreichen – um den Teilnehmern des zweiten und aller folgenden Kurse bereits ein Programm zu bieten, das auf Grund praktischer Erfahrungen bereinigt

wurde. Um zu verhindern, dass das Programm für den durchschnittlichen Piloten zu anspruchsvoll wird, werden immer auch einige Teilnehmer des ersten Kurses zu dieser Bereinigungssitzung beigezogen, welche über einen angemessenen Belastungsgrad ein gutes Urteil abgeben können.

Eine gewisse Belastung ist also «eingelplant» – in der Art und Weise, dass jeder Kursteilnehmer seinen Kopf bei der Sache behalten muss. Wir sind der Ansicht, dass das Bekanntwerden mit einem neuen Flugzeug für den Piloten von so bemerkenswerter Bedeutung ist, dass seine Gedanken sogar in seiner Freizeit um die neue Bekanntheit kreisen dürfen und dass dies während einiger Wochen ohne Neurosegefahr praktiziert werden darf. Wohlverstanden – das Programm ist nicht so gedrängt, dass der Durchschnittspilot während der ganzen Dauer des Umschulungskurses büffeln und schuften **muss**, aber dass er in der knappen Behandlung vieler Probleme zu weiterer Beschäftigung anregt. Treten Schwierigkeiten physischer oder gar psychischer Art auf, welche angeblich von übermässiger Belastung herkommen sollen, dann ist es allerdings schon weiterhin böse. Dann kann mit Sicherheit angenommen werden, dass der Betreffende durch irgendwelche schwerwiegende Probleme schon vor dem Kurs derart vorbelastet und vielleicht sogar schon in Mitleidenschaft gezogen war, dass er dann die zusätzliche Belastung ganz einfach nicht mehr tragen konnte. Damit kommen wir aber wieder in den Bereich der Kernprobleme, die wir am Schluss ansehen wollen.

Es liesse sich noch lange darüber philosophieren, wie lange zum Beispiel ein Umschulungskurs dauern würde, wenn man es «ganz gemütlich» nehmen wollte, ohne gleichzeitig den Lehrstoff zu kürzen – oder ob der Ausbildungsstandard

gehoben oder gesenkt würde, wenn man sich zum Beispiel auf ein absolutes Minimum an technischen Kenntnissen beschränken und dafür operationelle Handgriffe und Verfahren drillmässig «einkerben» würde – oder nur schon darüber, was «ein absolutes Minimum an technischen Kenntnissen» überhaupt sein könnte...

Fassen wir zusammen: Unsere Umschulungsprogramme **sind** gedrängt. Ihr Gegenstand ist kein Ferienthema, sondern eine ernst zu nehmende Aufgabe. Die Programme sind sorgfältig zusammengestellt und abgewogen; Fachleute verschiedenster Prägung haben sie aufgestellt und begutachtet. Sie sollen dem Kursteilnehmer nicht nur neue Information bieten, sondern von ihm seinen persönlichen Einsatz fordern. Ich glaube mit Recht! Vergessen wir auch nicht, dass wir in jedem UK einen Schritt vorwärts tun in unserer Laufbahn und dass die Swissair keine noch so hohen Ausgaben scheut, wenn es darum geht, Ihnen mit den besten Trainingshilfsmitteln diesen Schritt zu ermöglichen und zu erleichtern.

2. Frage:

«Könnte man nicht mit Hilfe moderner Methoden bei geringerem Aufwand bessere Resultate erzielen?»

Die Frage ist deshalb schwierig zu beantworten, weil keine noch so frappanten Einzelergebnisse aus dem Gebiet der programmierten Instruktion (und darum handelt es sich im wesentlichen) bis jetzt den Anspruch auf Allgemeingültigkeit erheben können. Die Fachwelt ist interessiert und zurückhaltend zugleich. Sie ist noch am Experimentieren und zweifellos werden die Ergebnisse dieser Experimente das Gesicht der herkömmlichen Ausbildung – auch in unserem Bereich – wandeln. Vielleicht schon in wenigen Jahren, vielleicht erst später. Die Bevöl-

kerungs«explosion», das Problem der «Massenindoktrination» wird den neuen Ideen zum Durchbruch verhelfen. Vorläufig ist die wirkungsvolle Programmierung einer Instruktion (darunter versteht man eine raffinierte Schritt-für-Schritt-Darstellung des Lehrstoffes zum Selbstunterricht an einer «Lernmaschine») so unerschwinglich teuer, dass sie nur bei langer, unveränderter Anwendungsmöglichkeit, bei sehr hohen Schülerzahlen und vor allem bei dezentralisierten Ausbildungsbedürfnissen zur Anwendung gelangen kann, zum Beispiel für Sprachunterricht und für Grundagentheorien, deren Stoff bekannt und keinen grossen Aenderungen mehr unterworfen ist. Eine Ueberschätzung der neuen Möglichkeiten wäre ebenso verhängnisvoll wie deren verächtliche Ablehnung. Man muss jedes neue Instrument und seinen Anwendungsbereich kennen lernen. Programmierte Instruktion ist angebracht, wo reine Information weitergegeben werden soll, aber besser dargestellt als in den bisher üblichen Lehrbüchern zum Selbststudium; sie ist dort angebracht, wo die Ergänzung des Lehrstoffes durch die persönliche Erfahrung des Lehrers weder nötig noch erwünscht ist und wo das individuelle Eingehen auf den Schüler oder ein Klassenunterricht nicht möglich sind.

Noch neuer und aufsehenerregender — mindestens im Gebaren der Reklame — ist das Lernen im Schlaf, auf der Couch, mit hochgelagerten Beinen und einem seligen Lächeln im Gesicht. Ein Lächeln im Gedanken an die Salärerhöhung, «die er den mühelos erworbenen Sprachkenntnissen zu verdanken hat . . .». Schprache mues me chöne! Hier wird nicht mit dem Bewusstsein, sondern mit dem Unterbewusstsein experimentiert. An sich ist die Methode der Prägung des Unbewussten in der Fliegerei nicht neu. Schon unsere Pioniere haben uns seinerzeit geraten, unsere fliegerischen Pro-

bleme vor dem Einschlafen noch einmal durchzugehen und einen ganzen Flugablauf gedanklich abzuwickeln. «Fliegen lernen im Schlaf» war ein absolut gängiger und alltäglicher Begriff. Offenbar sind die Lernpsychologen inzwischen dem Phänomen nachgegangen. Ob die Wissensverieselung durch ein im Kissen eingebautes Tonband auch für die Beschreibung des Verriegelungsmechanismus eines Fahrwerkes in Frage kommen wird, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich habe es bisher nicht übers Herz gebracht, mich auch noch nachts beschwatzen zu lassen. Aber vielleicht ist es nötig, um up to date zu sein. Die Reklame hat mich bis jetzt eher skeptisch gemacht, zielt sie doch offensichtlich darauf, die Naiven auf einer Ebene anzusprechen, wo sie ansprechbar sind: der horizontalen. Wer aber das Problem des Lernens bei Tage und erst noch in wachem Zustand untersucht, stellt fest, dass wir Durchschnittsmenschen erst dann etwas im Kopf behalten, wenn wir ihm besondere Aufmerksamkeit geschenkt haben. Interesse und Freude am Neuen, kurz «Lernbereitschaft», wie wir es in der Selektion nennen, ist eine Voraussetzung, die vorläufig noch erfüllt bleiben muss, wenn wir in unserem Pilotendasein nicht früher oder später unglücklich werden wollen.

Ins gleiche Kapitel der «süssen Erleichterungen» würde der Verzicht auf Abschlussprüfungen gehören. Nur anhand einer Prüfung kann sich der Einzelne «ausweisen» über seine erworbenen Kenntnisse. Und genau das wird nach Reglement — und diesmal mit vollem Recht — verlangt. Zugegeben, diese Abschlussprüfungen verlangen einen weiteren Effort vom Piloten (übrigens auch von allen andern Lizenzhaltern); sie sind so bezeichnend für unseren Beruf wie die halbjährlichen Checks und die medizinischen Kontrollen. Sie sind keine Schikane; es steht etwas auf dem Spiel.

3. Frage:

«Ist es nicht Aufgabe der Schule, dafür zu sorgen, dass ein einmal ausgebildeter Pilot nie wegen ungenügender Leistungen entlassen werden kann?»

Die Frage entspringt dem Bedürfnis nach beruflicher Sicherheit, und der Frager möchte wissen, ob wir alles Menschenmögliche tun, unseren Lehrstoff so einfach und klar wie möglich darzustellen, ihn mit visuellen Hilfen einprägsam zu machen, ob wir keine unnötig hohen Voraussetzungen machen, keine übertriebenen Anforderungen stellen. Er möchte ferner, dass wir uns dem Einzelnen so lange annehmen, bis er «gut» ist.

Ich glaube, das Problem ist gar kein wirkliches; es findet sozusagen nicht statt. Und wir werden sehen weshalb.

Die Leistung eines Piloten hängt nicht allein von der Qualität der Instruktion ab, wie jedermann leicht einsehen wird. Sie wird von seinen Begabungen, seinem Alter, seinen geistigen Fähigkeiten oder seinem «Plafond», seinem Eifer und Einsatz beeinflusst und unter Umständen auch begrenzt. (Er stösst an seinen Plafond, oder er ist infolge seines Alters nicht mehr aufnahmefähig oder beweglich genug, mit der unaufhaltsamen technischen Entwicklung Schritt zu halten.) Aber wir haben erst genannt, was vom Betreffenden selber her die Leistung beeinflussen kann; hinzu kommen ungeahnte Einflüsse von aussen: Probleme in der Familie, drohende Krankheit, finanzielle Sorgen, ausserberufliche Interessen und Belastungen usw.; und zuletzt die beruflichen Einflüsse selber: seine Stellung im Beruf, sein Verhältnis zu Vorgesetzten und Kollegen, das Arbeitsklima. Wie sollte die Schule mit all dem fertig werden können, ohne die Möglichkeit zu haben, die direkte Ursache zu bekämpfen? Und diese Möglichkeit haben wir glücklicherweise ganz und gar nicht. Weder die Möglichkeit das Alter, noch den

Plafond, noch die Familienprobleme zu beeinflussen. Und dort, wo tatsächlich einer einmal an seine Grenzen stösst — ich denke vor allem an den alternden Piloten — dort wird er alle unsere Hilfe erhalten, sofern er sie sucht. Darüber hinaus wird er sich wahrscheinlich auch von uns nicht unnötig belasten und belästigen lassen wollen.

Sprechen wir nun zum Schluss noch von diesen Grenzgebieten, die wir von der Schule her nicht mehr beeinflussen können und die auch dem Betroffenen nur schwer oder überhaupt nicht zugänglich sind. Sobald sich unser ein Gefühl unabänderlicher, unbeeinflussbarer Tatsachen bemächtigt, fühlen wir uns ausgeliefert und unsicher. Und wenn wir wissen, dass wir in diesem Zustand der Unsicherheit eine Leistung erbringen sollten, von der unser berufliches Fortkommen, unsere Zukunft abhängen, dann fühlen wir Angst. Angst, diese Leistung nicht erbringen zu können. Damit sind wir bei der Ursache der meisten Ausbildungsprogramme angelangt.

Der Schüler und der erfahrene Captain, die sich beide so verschieden äussern in Schwierigkeiten, sie haben beide Angst: der Schüler, Erhofftes nicht zu erreichen; der Captain, Erreichtes zu verlieren. Meistens gerät man langsam, unbewusst in den Zustand der Unsicherheit, man bewegt sich mit artistischer Gewandtheit zwischen den «Bildungslücken». Und wenn die äussere Situation zur Entscheidung drängt — zur Blindflugprüfung, zu den Abschlussprüfungen in einem UK oder auch nur zu einem normalen Checkflug — dann wird man sich dieser Lücken bewusst; man zweifelt, ob diese löcherige Grundlage, dieses morsche Fundament stärkerer Belastung noch gewachsen sei. Da die Lage sich zuspitzt, unternimmt man einen verzweifelten Versuch, in Stunden oder Tagen nachzuholen, was man in Monaten und Jahren verpasst hat. Die

Bemühung ist meistens zum vornherein zum Scheitern verurteilt, weil sie in gewaltsamer Verkrampfung endet. Man will sich zusammenreissen; man will auf die Zähne beißen; man will über sich selber hinauswachsen; man will wieder hinauf, on top kommen; man will wieder einmal über der Sache stehen! In dieser Verfassung in einen Umschulungskurs oder in irgend eine Prüfung steigen ist eine Belastung, die auch der verständigste Instruktor oder Fluglehrer unter Umständen nicht mehr abbauen und beseitigen kann; vor allem dann nicht, wenn der Betreffende seinen inneren Zustand mit allen Mitteln zu verheimlichen sucht.

Wir haben weiter oben gesehen, von wie manchen Seiten unsere Leistungen beeinträchtigt werden können. Es muss also gar nicht immer Nachlässigkeit oder Bequemlichkeit oder Mangel an geistigen Gaben (Plafond) oder Altersschwäche sein, was Ursache unserer verminderten Leistungsfähigkeit ist.

Hier geht es mir darum, auf Gefahren hinzuweisen, die jeder Pilot kennen

sollte, um ihnen früh und wirksam begegnen zu können. Jeder ist diesen Gefahren ausgesetzt; jeder muss selber erkennen, von welcher Seite sie ihm drohen. Unauffällige, aber unablässige Aufmerksamkeit ist nötig, um auf seiner eigenen Bestform zu bleiben. «Lernbereitschaft» habe ich es früher genannt. Was auch immer der Einzelne unternehmen muss, um nicht stillzustehen und zurückzubleiben — er muss um jeden Preis verhüten, in das verhängnisvolle Geschehen zu geraten, dessen Beginn Unsicherheit und dessen Ende Angst ist. Deshalb der Zusage: «Kopf hoch, Junge! Selbstvertrauen!» Ja, Selbstvertrauen in richtigem, gesundem Mass ist eine gute Sache. Pflegen wir sie sorgfältig. Pflegen wir uns überhaupt etwas sorgfältiger — ich meine in unseren inneren Belangen. Wenn jeder sein vollkommenes Mittel gefunden hat, sich selber in stabilem Gleichgewicht zu halten und in ruhiger Gelassenheit in seiner Umwelt zu stehen, dann ist das der Anfang vom Ende aller — fast aller! — Ausbildungsschwierigkeiten.

1954 → 2014

Diem Tailleur

Zürich

Bahnhofstr. 28a / in Gassen 17 (Lift)

Telefon (051) 25 64 10

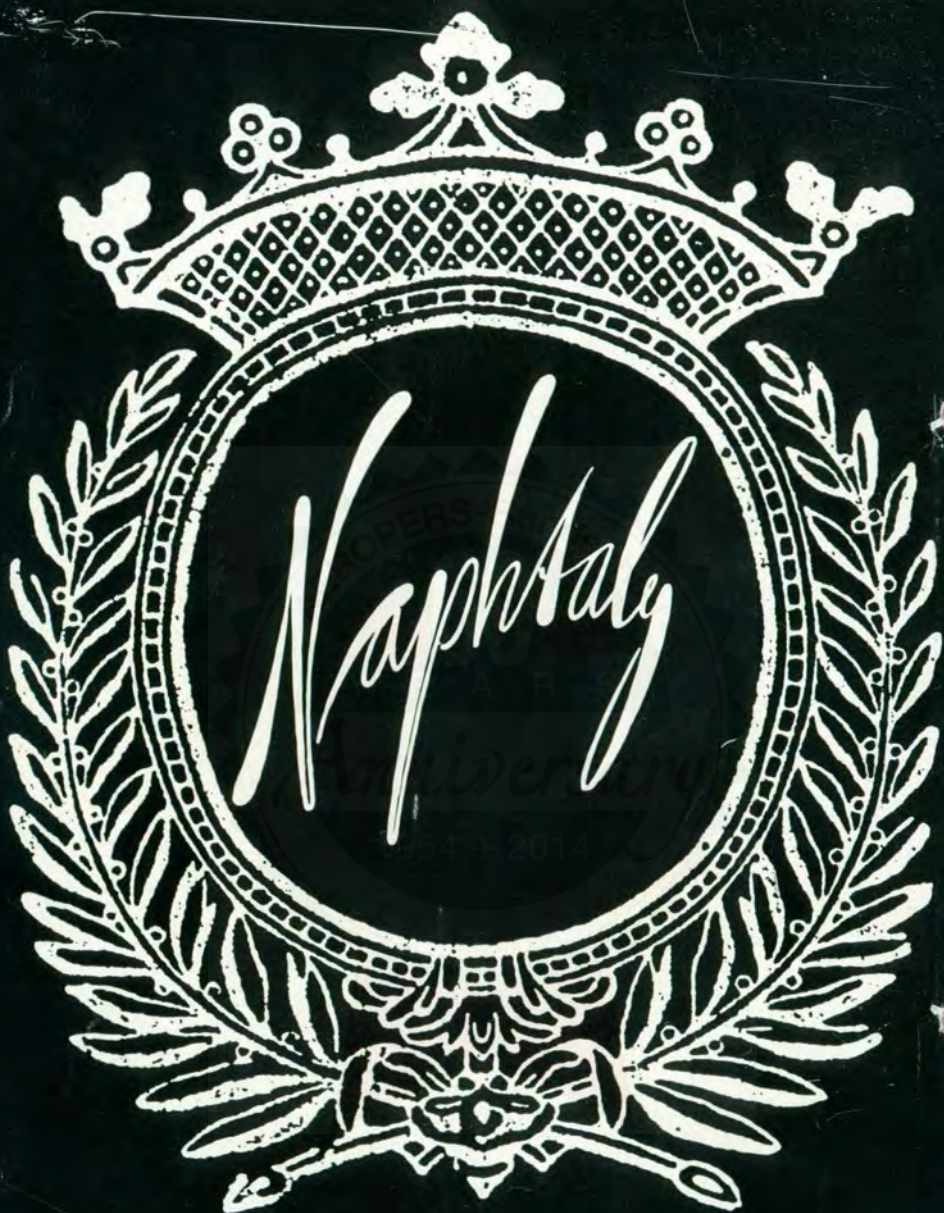
20 Jahre aeropers

Jubiläumsball zum
20jährigen Bestehen
der Aeropers am

27. Februar 1965
im Casino Zürichhorn



Bitte reservieren Sie
sich dieses Datum
heute schon



Seit 1874 führend in der Herrenmode

Zürich: Stüssihofstatt 6-7 Limmatquai 72 Bahnhofplatz 5 Ginitex Shop: Strehlgasse 18