



1954 → 2014

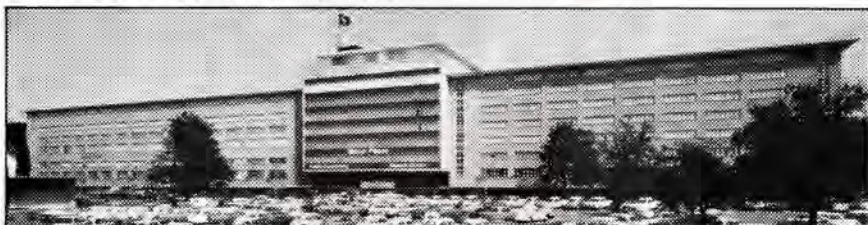
aeropers rundschau

Juli / August 1968



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 155

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 Widergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt

	Seite
Welcome to FPAS	3
Liebe Rundschauler	4
Liebe Mitglieder	7
Wir gratulieren	11
FPAS — Dear Members	12
Was uns beschäftigt	14
Wichtige Mitteilung betr. Gewährung von VEF-Hypotheiken	18
Man sollte . . .	18
Die dritte Generation (mit Tabelle und Legende)	19
Zum Thema Integration	24
Versammlung des International Congress of Aviation and Space Medicine (Schluss)	27
Swissair-Piloten zieren Ranglisten	31
Vers	31

Redaktion:

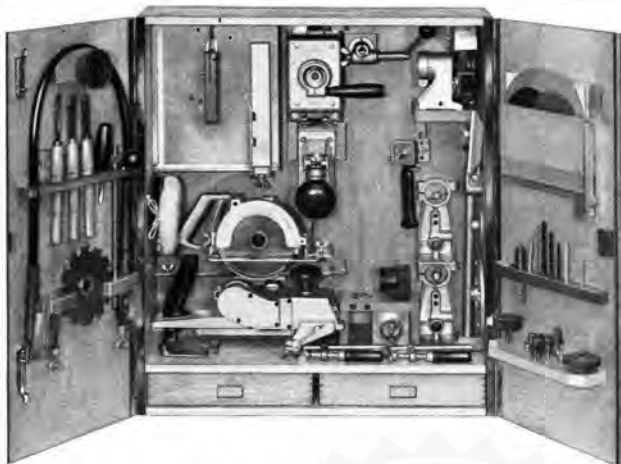
Dr. R. Schmid
H. Hürzeler
L. Idle

Versand:

Sekretariat Aeropers
Postfach 150
8058 Zürich Flughafen
Telefon 84 76 61

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



LA SUISSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

Die LA SUISSE ist mitbeteiligt an der Kollektiv-Risiko-
Lebensversicherung der «IGAP»

Welcome to FPAS

This is the first common Aeropers/FPAS issue of the «Rundschau», an event which marks a mile-stone in history and relationship of our both Associations. It demonstrates the spirit and willingness how both pilot groups intend to cooperate in the future, it shows the way of better understanding and opens the door to what all, one day, will accept as a sensible, reasonable

and logical solution: one sole, integrated pilot community.

We extend a hearty welcome to our FPAS colleagues who by making their «debut» in the «Rundschau», share now responsibility with us, contribute to the task of objective information and agree to that general concept which is solidarity amongst all Swissair pilots.

Dr. S.





Liebe Rundschauler

man hats nicht leicht, aber leicht hats einen! Mit andern Worten: wer nicht nein sagen kann, wird unversehens zum Rundschau-Mitarbeiter. Glauben Sie mir, es fällt mir nicht gerade leicht, erstens in die Fussstapfen eines «Stricks» zu treten, der unserm Verein während eines Jahrzehntes als Vorstandsmitglied und als Redaktor mit der ihm eigenen Einsatzfreudigkeit, Initiative und Vehemenz gedient hat, und

zweitens von nun an ab und zu eine eigene Meinung zu vertreten und diese schriftlich (!) einem gelinde gesagt sehr kritischen Publikum zu servieren, um dann drittens später einmal am eigenen Leibe zu erfahren, dass Undank der Welt Lohn ist.

Trotz alledem habe ich mich entschlossen, eine Zeitlang mitzumachen, denn erstens interessieren mich die Probleme rund um unsern Verein und um die Fliegerei erstaunlicherweise immer noch, zweitens schreibt es mir manchmal (ob schon die meisten meiner Ergüsse schliesslich zu schriftlichen Zangengeburturten wurden!) und drittens glaube ich, dass man von einem Aeropers-Aktiv-Mitglied verlangen darf, sich ab und zu einmal aktiv zu betätigen (selbst ehrenamtlich).

Damit Sie wissen, mit wem Sie es zu tun haben, folgt hier mein Steckbrief: Ge-

schlecht männlich, Statur mittel (average!), 37-jährig, SWR: Capt. SE-210, Simulant; Militär: restlos aufgeklärter Pilot der Fl. St. 10. Privat: zeitgemäss glücklich verheiratet, Vater dreier Kinder; Wohnort: Erlenbach les bains; Interessen: zu viele! Bevorzugte Sportarten: alles vom Sackgumpen bis Yoga; Hobbys: Garten (eher unfreiwillig), Schreinern und Anstreichen (kommt billiger!) und eben: das gesprochene und geschriebene Wort, vom SWR-Werbevortrag bis zum Verslibrü. . .

Um es vorweg zu nehmen: es handelt sich bei mir um den sogenannten «kleinen Hü» und nicht um den Grossen, dessen Name mir natürlich überall Vorschusslorbeeren einträgt. Die einzigen, die uns noch nie verwechselt haben, sind unsere Frauen und (leider!) das Lohnbüro!

Ich sehe mich irgendwie gezwungen, zu Beginn meiner Mitarbeit eine nicht in allen Punkten erheiternde Standortbestimmung punkto Aeropers-Rundschau vorzunehmen. Aus dem Abschiedsschreiben meines Freundes Kurt Strickler und vor allem aus dem Jahresbericht des Präsidenten geht unmissverständlich hervor, dass die aktive Mitarbeit von uns Aeropers-Mitgliedern auf den absoluten Nullpunkt gesunken ist. Der Gründe dafür sind etliche:

— Satte Völker machen bekanntlich keine Revolution. Die Aeropers hat in den letzten Jahren so viel erreicht, dass es nicht mehr nötig ist, schriftlich auf die Barrikaden zu

steigen. Das vielgeschmähte Arbeitsklima hat sich in unserer Firma beständig verbessert. Wie unser Präsident festgestellt hat, sind wir heute so weit, dass man auf allen levels anständig miteinander reden kann. Es stimmt doch gewiss, dass jeder mit seinen Problemen beim entsprechenden Chef Gehör und Verständnis findet. Diese Tatsache ist erfreulich und dafür verantwortlich, dass es keine geleerten Kröpfe mehr gibt.

— Trotzdem glauben viele Mitglieder, sich durch das Schreiben eines Artikels unnötig zu exponieren. Nur ja nicht auffallen! Es könnte mit Zinsen heimbezahlt werden. Wohl kaum und wenn auch — aber ich hoffe nicht, dass eine Unauffälligkeit dieser Sorte unsere Pilotenvereinigung kennzeichne. Positive Kritik ist förderlich, glatte Erlebnisse sind noch heute beschreibenswert, Erfahrungsaustausch und Vorschläge sind hochwillkommen.

— Ein weiterer Grund für die fehlende Mitarbeit liegt darin, dass uns Piloten — ach! — das Schreiben so nicht liegt. Wir sind Männer der Technik, keine Literaten (höchstens ab und zu Dramaturgen). Ist dieses Argument nicht oft nur eine bequeme Ausrede?

— Des weitern hat unsere Rundschau durch den «Flight Recorder» nicht nur einen Bruder, sondern auch einen Konkurrenten bekommen. Originelle und gern gelesene Rundschauarbeiter wie Mu

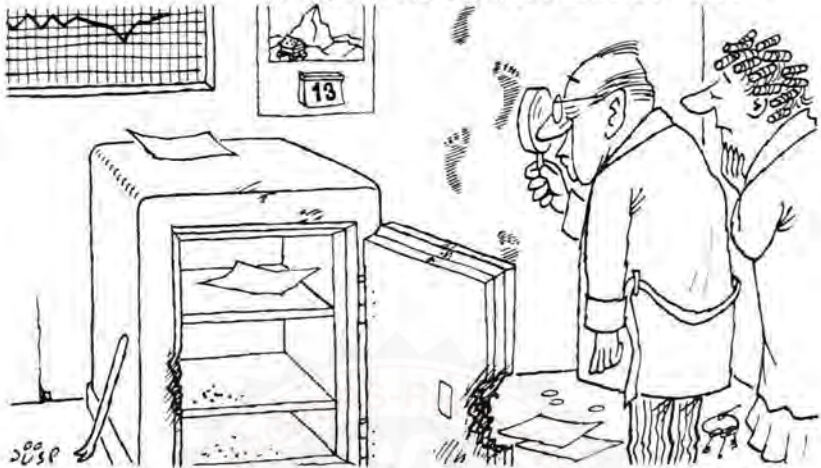
und Hü sind nun dort engagiert, wo ihnen überdies für uns interessantere und ergiebigere Quellen zur Verfügung stehen. Vielleicht erbarmen sie sich gelegentlich wieder einmal ihrer ersten Jugendliebe, wer weiss?

Zum Schluss noch eine grundsätzliche Betrachtung: im Fussball z. B. kämpfen manchmal 22 Aktive vor Tausenden von Zuschauern oder gar Millionen von «TV-Sachverständigen im Lehnstuhl», die es selbstverständlich alle besser machen würden als diese 22 Gartenzwerge. Indessen gefällt sich kein Mensch in der passiven Zuschauerrolle. Bestenfalls identifiziert man sich mit den Giganten oder man wirft Flaschen. Der heutige Mensch hat es bitter nötig, wieder ein aktiver Mitspieler des Lebens zu werden. Besser in der 4. Liga oder am Grümpeltturnier als gar nicht. In diesem Sinne zähle auch ich auf ihre Mitarbeit. (Sie sehen, ein neuer Besen wischt nicht unbedingt besser!)

Mit freundlichen Grüssen
Ihr Hano Hürzeler

NB: Soeben erreicht mich die Frohbotschaft, dass sich die FPAS ab sofort an der Rundschau beteiligen und diese dadurch bereichern wird. Ich begrüsse die über 130 potentiellen Rundschau-Mitarbeiter aufs herzlichste.

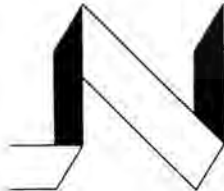
Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er Amateurdetektiv und zweitens gut versichert

... durch unsere **kombinierte Hausratversicherung**. Sie bietet in einer einzigen Police vierfache Deckung: Schutz gegen Diebstahlschäden, gleichzeitig auch gegen Schäden durch Feuer und Elementarereignisse, 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

Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An den Sitzungen vom 25. Juni und 12. Juli

1968 hat der Vorstand folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Dubler Hansruedi
Copi SE-210



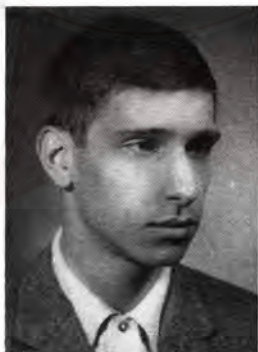
Hagge Manfred
Copi SE-210



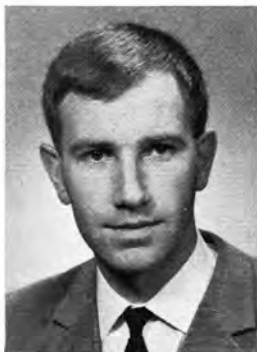
Jerosch Horst
Copi SE-210



Peter Walter
Copi CV-440



Schmid Jürg
Copi SE-210



Schneider Alois
Copi DC -9-32



D'Hooghe Marc
Copi SE-210



Heinzer Roland
Copi DC-9-15



Neuenschwander Rolf
Copi SE-210



Wittmer Hans Albert
Copi CV-440

Wir heissen diese Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Integration FPAS/Aeropers

Die Kommission, welche die entsprechenden Integrationsvorschläge ausarbeiten wird, ist bestellt. Diejenigen Mitglieder, welche zum Integrationsproblem mit ein paar «träfen» Ideen einen positiven Beitrag leisten möchten, bitte ich, sich an eines der nachstehend genannten Kommissionsmitglieder zu wenden:

FPAS:

Th. Patch, Vorsitz; J. Fosbroke; W. Ruiter;

E. A. Bruinsma; T. Koop; H. Swart.

Aeropers:

W. Meyer, Vorsitz; W. Walser; P. Frei;

C. Mollet; D. Baumeister; M. Bethge;

Dr. R. Schmid.

Im August (20.8.68) findet die erste gemeinsame Besprechung statt.

3. Rundschau

Wir freuen uns, einen ersten erfreulichen Erfolg buchen zu können. Der FPAS wurde in unserer Rundschau Platz zur Verfügung gestellt, so dass in Zukunft die Mitteilungen für die Mitglieder der FPAS und der Aero-

pers gemeinsam in einem Publikationsorgan erscheinen. Besten Dank für diese fortschrittliche Einstellung.

4. Personalchef der Swissair

Auf Ende August 1968 tritt Herr P. Angst aus den Diensten der Swissair aus; zu seinem Nachfolger wurde Herr E. Koch ernannt.

Dem Scheidenden, mit welchem wir die Vertragsergebnisse 1965/66/67/68/69 erzielten und die Neuregelung der VEF erreichten, danken wir für den Einsatz und das Verständnis, obwohl es manchmal nicht einfach war und ab und zu hart zugeing. Wir wünschen Herrn Angst am neuen Ort alles Gute.

Dem neuen Personalchef gratulieren wir zur Ernennung und wünschen ihm eine erpriessliche Zusammenarbeit mit den Personalverbänden. Ganz ohne Absicht zwingt mich dieser Wechsel zu einer kurzen, rückblickenden Feststellung. In meiner Tätigkeit als Präsident der Aeropers darf ich in Zukunft nun schon mit dem fünften Personalchef verhandeln. In jedem Fall machte ich die Erfahrung, dass mit dem fliegenden Personal immer Anfangsschwierigkeiten entstanden, welche sich dann mit dem fortschreitenden Verständnis der Partner beseitigen liessen. Wenn es dann so weit war, kam aber leider ein Wechsel und das Abtasten begann von neuem.

Meiner Ansicht nach, kommt einem Personaldienst grosse Bedeutung zu. In der Schweiz will man das nicht immer wahr haben, da man es eben mit Schweizern zu tun hat. Diese Schweizer machen aber eine gewisse Wandlung mit, die auch den Personaldienst ergreift und ihm immer grössere Bedeutung verleiht.

5. Flugsicherung

Wir sind mit der Anfrage an Herrn Bundesrat R. Bonvin gelangt, es sei der Aeropers ein Sitz in der Eidg. Flugsicherungs-Kommission zu gewähren. Das Luftamt wurde

beauftragt, diese Angelegenheit zu koordinieren.

6. Flugunfall-Untersuchungen

In der Schweiz besteht eine Eidg. Flugunfall-Untersuchungs-Kommission, welche aufgrund des Berichtes des Unfalluntersuchungsleiters den Schlussbericht erstellt. Die Unfalluntersuchungsleiter sind nicht permanent tätige Leute; sie sind für die Abklärung von Unfällen von Verkehrsflugzeugen nicht geschult und ohne Erfahrung. Tritt ein Unfall ein, wird heute irgendeine Person, von der man annimmt, sie beherrsche die Materie, zum Untersuchungsleiter bestimmt. Die Erfahrung lehrt uns heute, dass ein Untersuchungsleiter speziell geschult werden muss, um den gestellten Anforderungen gewachsen zu sein. Die Luftfahrt ist und muss daran interessiert sein zu wissen, welches die Gründe eines Unfalles waren.

Wir werden diese Angelegenheit der Eidg. Luftfahrtkommission oder evtl. dem Chef des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departementes direkt unterbreiten.

7. Crew Planning 1968/69

Das neueste Bulletin wurde im Vorstand der Aeropers besprochen. Es betrifft ca. total 113 neue PICs. Der Umstand, dass der Far East mit DC-8 befliegen wird und der geplante Wegzug eines 2. CV-990 nicht stattfindet, macht es notwendig, dass 10 neue PICs für diesen Typ bereitgestellt werden müssen. Die gefundene Lösung, übrigens gemäss Seniority, erscheint dem Vorstand als akzeptabel.

8. Parkplätze

In Zukunft vermietet nur noch der Kanton Parkplätze. Ab Mai 1969 sollten hinter dem Frachtgebäude genügend Parkplätze gegen Bezahlung vorhanden sein. In der Zwischenzeit hat sich jeder noch mit der jetzigen Bauetappe abzufinden. Der zu-

künftige Bedarf wird anhand von Umfragen ermittelt werden. Die Preise stehen bis jetzt noch nicht fest. Die Aeropers wird aber diesbezüglich noch mit dem Kanton Verbindung aufnehmen. Die Swissair stellt für «diese Übung» ihre Dienste zur Verfügung.

Dass sie sämtliche Parkplatzkarten kaufen und sie hernach dem Personal abgeben würde, ist ein leiser Wunsch, den ein geduldiger und verständiger Samichlaus zu erfüllen vermöchte.

Mit freundlichen Grüssen A. Sooder

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)



Wir gratulieren

Capt. E. Bill recht herzlich zur Verleihung der AEROPERS Ehrenmitgliedschaft. Mit dieser Ehrung soll die Anerkennung und grosse Dankbarkeit zum Ausdruck kommen, die wir diesem unermüdlichen Kämpfer für eine «standesgemässe» Pensionskasse schulden. Wenn Capt. Bill nach 16-jährigem erfolgreichem Wirken im VEF-Stiftungsrat ins Glied zurücktritt, so darf er das — um seine eigenen Worte zu gebrauchen — mit dem Gefühl der Freude und Genugtuung tun, zu jenen zu gehören, deren Namen mit der Verwirklichung einer leistungsfähigen Sozialversicherung für das fliegende Personal untrennbar verbunden ist.

Dr. S.

Dear Members

With this issue of the News Letter in the Rundschau we begin a new ERA of cooperation coordination and better relations with Aeropers. It is perhaps the first fruits of the efforts of both associations towards the much talked of Integration. How far away is FULL INTEGRATION??? There are still some very important details yet to be thrashed out and much depends on the ability of the negotiating teams to come to agreement.

For those members who were not at the last General Meeting of the Foreign Pilots Association of Swissair, the question of printing the News Letter jointly with the Aeropers Rundschau was put to the vote, and I am happy to report that it received overwhelming approval. Rundschau is a bi-monthly publication, and the printing costs for the extra copies needed for F. P. A. S. members will be borne by the Treasury for the remainder of this year.

I am sure that the membership of F.P.A.S. will join me in wishing this new cooperative venture the success it so justly deserves.

Handling the big jets

We have received a letter from the «Air Registration Board» of the United Kingdom offering Pilot's Associations a reduced rate for the book «Handling-The-Big-Jets» i.e., 10-100 copies 40/— each (Fr. 20.60) and more than 100 copies 35/— each (Fr.

18.—). Written by D. P. Davies it is very well illustrated, and although it is basically for pilots converting from Propeller equipment to Jet Aircraft it is still a very worth while addition to ones library.

From the earliest days of civil jet transport operation there has been a certain amount of Mystery surrounding the flying qualities, both real and imagined, of the big jets. In this book, the first comprehensive textbook ever written on the subject of jet aircraft handling, D. P. Davies removes a great deal of the mystery. With the forthrightness for which he is internationally famous, Davies succeeds in 'letting the light in' on such controversial subjects as the stalling of the T-tailed aeroplanes and flight through severe weather, as well as explaining why the big jets behave as they do and suggesting techniques for the more demanding parts of the commercial pilot's task.

Handling The Big Jets is both a readable book and an invaluable work of reference, not only for pilots but also for engineers and indeed all who are concerned with the operation of Jet Aircraft.

Will any pilot who is interested in this book please contact Capt. L. A. Idle Fach 72.

Wills

Several members have approached the committee asking if it is possible to publish a News Letter giving information on

the «Probate» of Wills of Foreigners resident in Switzerland. This is really quite a complex problem and it will take some time yet before a simplified version can be presented to the membership. However, when all is ready a special News Letter will be printed so that those who wish to may file it separately.

Navigators Representative

For those Navigators not present at our last General Meeting, we hereby notify you that your new Representative is Mr. V. Rhamchandran who takes over from Mr. H. Swart. L.A.I.

Kenner kennen KENT

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



Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste Juni 1968

1. Piloten

1.1. Bestand

Am 1. 6. 68 betrug der Bestand:

Schweizer	386	73,52%
Ausländer	139	26,48%
Total	525	100 %
Budgetierter Bestand		525

1. 2. Bestandesveränderungen

Austritt: De Magalhaes, CV-990 Copi.

1. 3. Ausbildung

Am 1. Juni befanden sich insgesamt 72 Piloten in Ausbildung. Auf den einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8 6 PIC- und 12 Copianwärter im Upgrading resp. SC.

SE-210 6 Copianwärter im Einsatz als SC.

DC-9 11 PIC- und 18 Copianwärter im Upgrading resp. SC.
19 SLS Absolventen im Einsatz als Student Pilots.

1. 4. Flugprogramm

Zusatzleistungen:

1 Flug mit SE-210 (LON)

2 Flüge mit DC-9-32 (ZAG, RF)

23 Flüge mit CV-440 (RF, GVA, STR, VIE, PRG, LON, BSL).

Umstellungen:

Insgesamt 12 geplante Maschinenwechsel.

Minderleistungen:

1 Flug DC-9-15

1. 5. Flugwaffenmeisterschaften

Rund 100 Piloten wurden am 28./29. Juni für diesen Anlass freigespielt.

1. 6. Allgemeines

Mitte Juni wurde die erste DC-9-15, HB-IFB an Douglas zurückgegeben. Die SWR Flotte ist dann wie folgt zusammengesetzt: 5 DC-8, 7 CV-990, 7 SE-210, 4 DC-9-15, 4 DC-9-32, 3 CV-440.

2. Navigatoren

Bestand: 47 Selbständige und 4 Aspiranten
Budgetiert: 52

I. Kommentar zur Einsatzliste Juli 1968

1. Piloten

1. 1. Bestand

Am 1. 7. 68 betrug der Bestand:

Schweizer	386	73,52%
Ausländer	139	26,48%
Total	525	100 %
Budgetierter Bestand:		525

1. 2. Bestandesveränderungen

Keine

1. 3. Ausbildung

Am 1. Juli befanden sich insgesamt 77 Pi-

loten in Ausbildung (Vormonat 72). Auf den einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8 1 Pic-Anwärter im Upgrading, 4 Copianwärter als SC.

SE-210 9 Pic-Anwärter sind im Kapt.-Kurs, 6 Copianwärter fliegen als SC.

DC-9 11 Pic-Anwärter der Kurse 7 und 8 sind im Upgrading.
14 Pic-Anwärter befinden sich seit 24.6. im UK Nr. 9.
Bei den Copiloten sind total 32 in Ausbildung resp. im SC.

Sämtliche DC-9-15 Piloten wurden für den theoretischen Differenzkurs auf DC-9-32 geplant.

1. 4. Flugprogramm

Zusatzleistungen:

- 3 Flüge mit CV-990 (TLV, Prestwick)
- 16 Flüge mit CV-440 (GVA, PRG, INN, BRU, MUC)
- 2 Flüge mit DC-9-32 (ALG, VIE)

Umstellungen:

Es mussten insgesamt 40 verschiedene Flüge mit anderen Equipment geplant werden.

2. Navigatoren

Bestand: 48 Selbständige und 3 Aspiranten
Budgetiert: 52

II. Rekonstitutionsanzeigen

Die **Flight Engineers Vereinigung (FEV)** hat uns für das Amtsjahr 1968/69 folgende Vorstands-Zusammensetzung bekannt gegeben:

Präsident: H. Sachs
Vizepräsident: H. Meier

Sekretär: W. Häuptli
Kassier: E. Schlotterbeck
Protokollführer: W. Zolliker
Beisitzer: O. Angst
H. Tobler

Der Vorstand der **Vereinigung der Swissair Stewards (VDSS)** hat sich ebenfalls neu konstituiert, und zwar wie folgt:

Präsident: H. Maag
Vizepräsident: K. Bodmer
Sekretär: C. Haag
Kassier: U. Frey
Beisitzer: R. Reith
J. Droz
A. Gähwiler
G. Isenschmid
O. Kränzle

3. Das Aeropers-Sekretariat zieht (schon wieder) um

Die FIG hat uns das Mietverhältnis für unsere Büroräumlichkeiten im Büropavillon **per Ende September 1968** gekündigt. Der effektive Auszug dürfte aber frühestens Ende November / anfangs Dezember erfolgen. Wohin wir allerdings umziehen, wissen vorläufig erst die Götter. Wir werden Sie gelegentlich orientieren.

4. Zur Gründung eines Dachverbandes der Schweiz. Luftfahrt

— aes — Unter der Bezeichnung «Aero-suisse», Dachverband der schweizerischen Luftfahrt, ist in Zürich vor kurzem eine Organisation geschaffen worden, welche alle in der Schweiz bestehenden und an der Luftfahrt interessierten juristischen Personen, Anstalten des öffentlichen Rechtes und Firmen zu einer gemeinsamen Interessenwahrung zusammenführen soll. Die Vorbereitungen zur Gründung dieses Dachverbandes gehen bereits auf Monate zu-

rück und führten vorerst zur Bildung eines Organisationskomitees, welchem Vertreter aller massgebenden Luftfahrtbetriebe, Flugplatzhalter und Luftfahrtvereine und -Genossenschaften angehörten. Das Bedürfnis, sich zur Wahrung gemeinsamer Interessen zusammenzufinden, wurde vor allem akut, als die «Liga gegen den Lärm» in einer gross angelegten Kampagne die schweizerische Luftfahrt aufs Korn nahm und in teilweise recht verzerrter Darstellung von Bedeutung und Wesen der Luftfahrt in der Schweiz deren Beschränkung durch gesetzliche Massnahmen forderte. Da das Eidg. Luftamt in seiner Eigenschaft als behördliche Aufsichtsstelle weder bestrebt noch in der Lage war, den Begehren der Anti-Lärm-Liga von sich aus entgegenzutreten und einzelne die Luftfahrt belastende Vorschriften auf das Drängen der machtvoll intervenierenden «Liga gegen den Lärm» offensichtlich ohne angemessene Rücksichtnahme auf die dadurch Betroffenen von sich aus einführte, war es unumgänglich geworden, auch auf seiten der luftfahrtinteressierten Kreise für eine einheitliche Frontbildung zu sorgen. Einzelne in der Schweiz bestehende Unternehmungen und Organisationen, wie etwa Swissair und Balair, der Aero-Club der Schweiz (AeCS), der Verband der Flugzeughalter und Piloten (AOPA), der Verband des fliegenden Personals (Aeropers) usw. hatten wohl schon bisher die Möglichkeit gehabt, ihre spezifischen Interessen in der Luftfahrt gegenüber dem Eidg. Luftamt, der Eidg. Luftfahrtkommission und der weiteren Öffentlichkeit in Vernehmlassungen zu vertreten. Allein die beschränkten Mittel, welche hiezu den teilweise doch kleinen Organisationen zur Verfügung standen, erlaubten es nicht, den mit grösstem Aufwand geführten Angriffen der «Liga gegen den Lärm» mit Gleichwertigem entgegenzutreten. Die im Dachverband möglich gewordene Koordination wird dieser Interessenwahrung nunmehr ein weit grö-

seres Gewicht verleihen können, wobei allerdings selbstverständlich ist, dass der neue Dachverband nach aussen hin nur dann selbst in Erscheinung tritt, wenn es um eine Interessenwahrung geht, welche die **gesamte schweizerische Luftfahrt** betrifft und nicht nur einzelne ihrer Zweige. Die Zweckbestimmung des in der rechtlichen Form des Vereins gegründeten Dachverbandes ist wie folgt formuliert worden:

«Der Verein bezweckt, die Interessen der schweizerischen Luftfahrt im weitesten Sinne zu wahren, insbesondere durch:

— Koordinierung und Zusammenschluss aller an der Förderung und Erhaltung der schweizerischen Luftfahrt ideell oder wirtschaftlich interessierten Kreise

— Sammlung und Verbreitung von Informationen über die nationale und volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt für die Schweiz und einzelne ihrer Regionen

— Durchführung von Studien über Probleme der nationalen Luftfahrt, wie insbesondere über die Fluglärmbekämpfung und Nachwuchssicherung und Erarbeitung von Empfehlungen zuhanden der Luftfahrtsbetriebe, Luftfahrtvereine und Behörden.»

5. Die Arbeitsniederlegung der BOAC / ein Kommentar der «Neuen Zürcher Zeitung» zum Nachdenken

Die neue Arbeitsministerin Labours, Barbara Castle, musste in letzter Zeit von ihrem Ministerium für Produktivität und Beschäftigung einigen Streikbewegungen begegnen, die für das Arbeitsklima in Grossbritannien charakteristisch sind. Am augenfälligsten war die am 2. Juli 1968 zu Ende gegangene Arbeitsniederlegung der rund 1000 Piloten der BOAC, welche innert kürzester Zeit den gesamten Betrieb der Fluggesellschaft lahmlegte.

Der Einnahmefall, welcher der Gesellschaft bei einer vollständigen Einstellung

des Betriebes entsteht, beläuft sich auf rund 350 000 £ täglich, normalerweise zu einem ansehnlichen Teil in ausländischen Devisen anfallend. Die Gewerkschaft der Piloten hat bereits angekündigt, dass sie in der Lage ist, den Streik zur Durchsetzung ihrer Lohnforderungen für mind. 3 Monate aufrechtzuerhalten.

Gewisse Aspekte der zerrütteten Beziehungen zwischen den Sozialpartnern in Grossbritannien kommen bei dieser Arbeitsstreitigkeit deutlich zum Ausdruck. Einerseits scheinen nämlich die Lohnforderungen der Piloten, die eine Angleichung an die entsprechenden amerikanischen Saläre verlangen, ohne die Unterschiede der Lebenskosten zwischen den beiden Ländern zu berücksichtigen, weder für die Fluggesellschaft tragbar noch im Rahmen der Einkommenspolitik Labours akzeptabel. Andererseits kritisiert die Gewerkschaft die Haltung der BOAC-Leitung während der ganzen Verhandlungen und hebt hervor, dass der Arbeitgeber während der Schlussphase der Gespräche vor dem Streikausbruch, als Barbara Castle die letzten Vermittlungsversuche unternahm, nicht einmal mehr anwesend war. Darauf haben sich beide Parteien vor der Presse die Schuld für die Zuspitzung der Lage zugeschoben und die Aufnahme neu-

er Gespräche vom Einlenken der anderen Seite abhängig gemacht, wobei neben den Lohnansprüchen auch die Frage eines vermehrten Mitspracherechtes der Piloten in Unternehmungsentscheidungen eine wesentliche Rolle spielen dürfte. Wie dem auch sei, ist jedenfalls der Eindruck nicht zu verwischen, dass die massiven Lohnforderungen der Piloten von einer geschlossenen «Pressure Group» vorgetragen werden, die sich ihrer Machtposition bewusst ist und rücksichtslos ihre Privilegien ausnützt, welche die britischen Gewerkschaften auf Grund der gegenwärtigen Regelung geniessen, die ursprünglich dem Schutz des Arbeiters gegenüber der Machtstellung des Unternehmers dienen sollte. Gerade in Zusammenhang mit dem vor kurzem publizierten Bericht der Königlichen Kommission, der hinsichtlich der Beziehungen zwischen den Sozialpartnern jede gesetzliche Interventionsmöglichkeit grundsätzlich ablehnt, drängt sich somit die Frage auf, ob Grossbritannien wirklich auf die Schaffung eines juristischen Rahmens zur Regelung der Industrial Relations verzichten kann, wie er sich in anderen westlichen Ländern schon längst bewährt hat.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. S.

Wichtige Mitteilung betr. Gewährung von VEF-Hypothesen

Um auf weite Sicht eine gerechte, möglichst allen Gesuchstellern Rechnung tragende Verteilung der Hypothesen zu gewährleisten, hat die **VEF-Anlagekommission folgendes verfügt:**

1. 1. Hypothek: 60%
2. Maximale Belehnung: 75% bzw. Fr. 250'000.—
3. Der 60% überschüssende Teil hat in 10 Jahren amortisiert zu werden.
4. Bestehende Hypothesen werden von der VEF nicht mehr übernommen.

Diese Verfügung tritt sofort in Kraft.

Dr. S.

Flughafen, 19.7.68

Man sollte...

in dieser Rubrik auch positive Dinge erwähnen, wie zum Beispiel die Einführung des Standard-ATC-Flightplans. Dass es ausgerechnet in unserem Lande möglich ist, mit Seasonal-ATC-Flightplans Zeit und Papier zu sparen, mutet nachgerade unschweizerisch fortschrittlich an. Ein Hoch auf die zuständigen Stellen!

Der Kaffeeumsatz auf unsern Flughafenkantinente dürfte sich mittlerweile verdoppelt haben!

Die dritte Generation

Der Weltluftverkehr in den siebziger Jahren

Bei einer Fluggesellschaft wirkt sich der Generationenkonflikt vor allem finanziell aus. Neue Flugzeuggenerationen sind teurer als ihre Vorgänger, aber sie produzieren billigere Tonnenkilometer. Deshalb gehört ihnen die Zukunft; denn, weil die IATA kein Detaillistenverband ist, senkt sie die Flugtarife, sobald dies irgendwie möglich erscheint. Und dann kann eine Fluggesellschaft nur noch rentieren, wenn sie billiger produziert.

Darum ersetzt die Swissair (wie viele andere Airlines auch) ihre Jets der ersten Generation (DC-8-33, Caravelle, Coronado) schrittweise durch solche der Zweiten (DC-8-62, DC-9-32). Und der Planungsdienst, der immer eine Generation vorausdenkt, befasst sich schon seit langem mit den Flugzeugen der dritten Jet-Generation: mit SSTs, dem Jumbo Jet, mit Airbussen und Zubringerflugzeugen. Die wichtigsten Vertreter dieser dritten Generation sind in unserer Tabelle zusammengefasst. Dazu folgende ergänzende Bemerkungen.

SSTs

Bei den Überschallflugzeugen sind nur die Concorde (weil sie sicher eingesetzt wird) und die Boeing 2707 (obwohl sie vielleicht gar nicht gebaut wird) angeführt, nicht

aber die sowjetische Tupolew 144 (obwohl sie mit ihrem Erstflug allen voran ist). Da in der Tabelle Geschwindigkeitsangaben fehlen, sei in Erinnerung gerufen, dass die B-2707 mit Mach 2.8 (ursprünglich Mach 3) fliegen soll und aus Titan und Stahl bestehen wird, während Concorde und Tu-144 als Leichtmetall-Strukturen nicht über Mach 2.3 fliegen können. Trotz der (aus «Flight» übernommenen) phantastischen Reichweite von 8500 km, wie die Tabelle sie angibt, ist die Concorde ein Mittelstreckenflugzeug ähnlich der Coronado; das gleiche gilt für die übrigen SSTs in ihrer gegenwärtigen Spezifikation. Dies ist der Grund, weshalb sich Swissair und SAS noch nicht zu einem Kauf haben entschliessen können.

Jumbo Jet, Airbusse

Die B-747 ist im Bau und soll noch vor Ende Jahr fliegen. Die von der Swissair bestellte schwerste Version ist ab 1971 erhältlich und verwendet JT9D-3W-Triebwerke (W für Wassereinspritzung); sie sollte Zürich-New York bei jedem Wetter und mit voller Nutzlast nonstop schaffen. Der relativ grosse Verkaufserfolg der B-747 und die Tatsache, dass verschiedene traditionelle Douglas-Kunden (Alitalia, Delta, KLM, SAS, Swissair) sie kaufen, ist

auf das Fehlen eines Konkurrenzmodells zurückzuführen. Die DC-8-63 ist auf längere Sicht offenbar zu klein; aber obwohl die 747 eigentlich für viele Airlines zu gross sein wird, blieb einfach keine andere Wahl.

Diese Lage hat sich freilich nun geändert. Erst kürzlich wurde nämlich bekannt, dass TWA nur unter der Bedingung ihren Kaufvertrag für 44 Lockheed 1011 unterzeichnete, dass eine spätere Version auf Langstrecken eingesetzt werden kann. Damit wäre die Lücke zwischen der DC-8-63 (max. 259 Sitze) und der B-747 (490 Sitze) geschlossen. Es ist anzunehmen, dass auch McDonnell Douglas an einer Langstreckenversion der DC-10 arbeitet. Parallelen zu einer solchen Entwicklung bieten ja die DC-8 und die B-707, die beide ursprünglich Mittelstreckenflugzeuge waren und erst hinterher weiterentwickelt wurden. Wenn Lockheed und vielleicht auch Douglas in den Langstreckenmarkt der dritten Generation eindringen, so ist zu erwähnen, dass Boeing ihrerseits den Mittelstreckenbereich auch bedienen will. Ihr Projekt einer geschrumpften B-747 mit drei Triebwerken ist freilich auf wenig Gegenliebe bei den Fluggesellschaften gestossen, und von einer kleineren viermotorigen Version hörte man zwar Offizielles, aber nichts Genaueres.

Was das europäische Airbus-Projekt angeht, jene britisch-französisch-deutsche Gemeinschaftsbasterei — Verzeihung, -konstruktion wollte ich sagen! — genannt A-300, so hat man sich noch nicht einigen können, wie breit der Rumpf werden soll und ob man das Projekt überhaupt verwirklichen will, und auch die Fluggesellschaften der drei Länder sind von einem offenen oder versteckten Kaufzwang alles andere als begeistert; abgesehen davon aber ist alles im Butter. Die einzige Chance, die ich für die Europäer und ihren Airbus sehe, liegt in einer strikten Beschränkung auf den Kurzstreckenbereich. Nur wenn

sich die A-300 deutlich als Ergänzung der amerikanischen Airbusse zeigt, kann sie in Amerika Kunden finden — und nur wenn sie in Amerika Kunden findet, kann sie rentieren. Es stimmt zwar, dass die Caravelle rentabel geworden ist (am 30. 6. 68 lagen 253 Aufträge vor); aber die Caravelle war sechs Jahre lang der einzige Kurzstreckenjet, während beim ersten Einsatz der A-300 schon etwa hundert DC-10 und L-1011 in Betrieb stehen werden. Der Erfolg der A-300 ist also zumindest auf der finanziellen Seite höchst zweifelhaft.

Zubringerflugzeuge

Die unscheinbarste Gruppe in der dritten Generation stellen die Zubringerflugzeuge dar. Inbegriffen sind hier die neuen Vorschläge für den notorischen «DC-3-Ersatz». Es handelt sich um Flugzeuge, die möglichst unausgebaute Provinzflugplätze rasch und billig mit den interkontinentalen Flughäfen verbinden können (z. B. Bern mit Zürich). Die immer grösseren Verkehrsflugzeuge verlangen immer umfangreichere und teurere Flughafeneinrichtungen, und es ist unumgänglich, diese astronomischen Investitionen zu konzentrieren. In Frankreich ist der Zentralflughafen für die dritte Generation Paris-Nord, in Deutschland sind es Frankfurt und Hamburg, in den Niederlanden ist es Amsterdam. Wer von New York nach München will, fliegt nach Frankfurt, wer nach Den Haag will, nach Amsterdam, wer nach Le Mans will, nach Paris. Und von dort befördert ihn ein Zubringerflugzeug an seinen Bestimmungsort, genauso, wie ihn eins von Syracuse oder Morristown nach Kennedy gebracht hat.

Auf unserer Tabelle ist das erste von Anfang an als Zubringerflugzeug konzipierte Strahlflugzeug angeführt; es ist die sowjetische Yakowlew Yak-40. Auch in Europa, und zwar in Westdeutschland, ist ein «feederliner» im Bau: die VFW-614 der Vereinigten Flugtechnischen Werke. Sie

hat zwei Fan-Triebwerke (by-pass ratio 1:3), die über dem Flügel angebracht sind, und eignet sich mit ihrem seitlich wegklappbaren Rumpfbug auch für den Frachttransport ausgezeichnet. Grösser als diese beiden Muster sind die Fokker F-28 Fellowship (60 Pax), die in Kürze den Dienst bei LTU in Deutschland und Braathens in Norwegen aufnimmt und die Projekte CV-660 (bis 88 Pax) und DC-9-5 (60 Pax). Ferner plant McDonnell Douglas eine Weiterentwicklung des französischen Kurz-

starters Breguet 941S, sofern die Versuche, die zurzeit in Zusammenarbeit mit Eastern auf den Strecken zwischen Boston, New York und Washington durchgeführt werden, zufriedenstellen. Das Zubringerflugzeug McDonnell Douglas 188 soll gleich ins Stadtzentrum fliegen und so die Reisezeit von City zu City selbst gegenüber den heute eingesetzten DC-9 verkleinern. Dass hier ein grosser Markt und ein grosses Feld für menschliche Wohltätigkeit offenliegt, ist klar ersichtlich. uwe



p.hirt

*Automobile Bachenbülach
Telefon 96 80 81*



Offizielle Ford-Vertretung

*Renault- und Citroën-Service
Reparaturen Spenglerei Malerei
Schnellwaschanlage*

	SSTs		Jumbo	Vergleich
	Concorde	B-2707 ¹	B-747	DC-8-62
Gesamtlänge m	58,83	96,93	70,51	47,97
Spannweite m	25,42	54,86-32,31	59,66	45,23
Flügelpfeilung ²	(³)	20-72	37,5	30,6
Höhe m	11,58	14,02	19,30	12,89
Triebwerke: Anzahl	4	4	4	4
Typ	Bristol Siddeley / Snecma Olympus 593-1	General Electric GE 4/J5	Pratt and Whitney JT 9D-3W	Pratt and Whitney JT 3D-3B
Totalschub max. t	69,2 ¹	108,8 ⁴	81,6 ⁵	32,7
Startgewicht max. t	165,5	306,1	332,6	152,0
Landegewicht max. t	102,0	N. A.	255,8	108,9 ⁶
Zero Fuel Weight max. t	86,2	N. A.	238,8	88,5 ⁶
Nutzlast max. t	12,7	34,0	87,2 ⁶	19,3 ⁶
Cockpitbesatzung	3	3	3-5	3-4
Passagiere ⁷	128	300-350	352 ⁸ -490	156 ⁹ -189
Kabinenlänge m	39,32	51,82	57,88	33,80
Kabinenbreite m	2,63	3,45-5,08	5,97	3,48
Sitze pro Reihe (Economy)	4	5-7	9-10	6
Reichweite ⁸ km	8500	6500	6670	9530
Bestellungen (Optionen)	(74) ¹	(115) ¹¹	150 ¹²	517 ¹³
Preis, Mio. sFr.	75 ¹	170	93 ⁴	42
Erstflug	Sept./Okt. 68	1972/73	Dez. 68	29. 8. 66
Erster Einsatz	1971	1976	Ende 1969	Mai 1967
Herstellerrfirma	British Aircraft Corp./Sud Aviation	Boeing	Boeing	McDonnell Douglas Corp.
Herstellerland	GB / F	USA	USA	USA

¹ provisorische Angabe

² gotischer Deltaflügel

³ mit Nachverbrennung

⁴ ohne Nachverbrennung

⁵ mit Wassereinspritzung

⁶ reine Passagierversion

⁷ typische Auslegung — Maximum

Airbusse			Zubringer	
DC-10	L-1011	A-300	YAK-40	VFW-614
54,56	53,34	49,0	20,12	21,14
47,25	47,35	47,4	24,99	21,49
35	35	28	0	15
17,46	16,99	16,7	6,25	8,60
3	3	2	2	2
General Electric CF 6/36-6	Rolls Royce RB. 211-22	Rolls Royce RB. 207-10	Iwtschenko AI-25	Bristol Siddeley M 45 H
53,7	55,2	49,9	4,5	7,0
186,0	186,1	138,5	13,7	16,8
157,6	157,9	123,8	N. A.	16,8
N. A.	N. A.	111,1	9,2	15,0
36,3	39,5	27,2	2,8	3,7
3	3	2-3	2	2
250-334	250-300	275-300	24-38	36-40
N. A.	N. A.	27,43 ¹	6,71	11,15
5,71	5,77	5,94 ¹	2,03	2,74
8-9	8-9	8-9	3-4	4
5150	5000 ¹⁰	3000	980	725
55 (55) ¹²	156 (20) ¹²	0 ¹²	N. A.	0 ¹²
65	65	48 ¹	N. A.	5 ¹
1970	Nov. 1970	1971	Anfang 1968	1970
Ende 1971	Ende 1971	1973	1968	1971
McDonnell Douglas Corp.	Lockheed California	Hawker Siddeley/Sud/Arbeitsgemeinschaft Airbus	Yakowlew	Vereinigte Flugtechnische Werke
USA	USA	GB / F / D	USSR	D

⁸ Swissair-Version

⁹ max. Nutzlast, kein Wind, keine Reserven; Angabe nach «Flight»

¹⁰ Langstreckenversion in Vorbereitung

¹¹ Stand Ende November 1967; seither nur unwesentliche Veränderungen

¹² Stand 30. 6. 1968

¹³ alle DC-8-Versionen zusammen; Stand 30. 5. 1968

N. A. nicht ausfindig zu machen

Zum Thema Integration

Das aktuelle Integrationsgespräch

Das aktuelle Integrationsgespräch, das alenthalben auf der schweizerischen Tagesordnung steht und auch auf unsere verbandsinterne Tagesordnung gesetzt worden ist, hat — im weitesten Sinn des Wortes — das Problem der Anpassung von Lebensformen an veränderte Lebensbedingungen zum Gegenstand.

Die Schweiz ist vielleicht das extremste, jedenfalls ein extremes Beispiel für die Wandlung der Lebensbedingungen. Neue Erkenntnisse der Wissenschaft, neue Erfindungen der Technik in Produktion und Verkehr förderten von Tag zu Tag mehr den Austausch von Gütern und Leistungen über alle Landesgrenzen hinweg. Die Abhängigkeit von diesem Austausch wuchs für jedes daran beteiligte Volk, die Selbstversorgung der einzelnen Länder hingegen wurde immer geringer. Das heisst also: die Volkswirtschaft wird immer mehr integriert in internationale Wirtschaftsbeziehungen. In diesem Sinne ist die Integration eine Tatsache. Sie steht nicht zur Diskussion, wir haben nicht mehr zu wählen, vielmehr haben wir uns realistisch dem Faktum zu beugen. Uns ist nur noch die Frage nach den Konsequenzen gestellt, die wir daraus zu ziehen haben. Welche Formen staatlicher und interstaatlichen Zusammenlebens entsprechen diesen neuen Realitäten?

Dieser Wandel trifft auch auf das Verhältnis Aeropers / FPAS zu und es stellt sich für uns heute ebenfalls die Frage nach den Formen verbandlichen und zwischenverbandlichen Zusammenlebens, die diesen neuen Lebensbedingungen realistisch entsprechen.

Integrationsbegriffe

Integration kann verschieden definiert werden, je nach dem man mehr die wirtschaftlichen oder politischen oder soziologischen oder eine verallgemeinernde Bedeutung in den Vordergrund rückt. Das verbindende Element all dieser Definitionen bleibt aber die Wiederherstellung, die Vereinigung, die Verbindung, die Einordnung eines Gliedes in ein Ganzes.

Im soziologischen Sinn bedeutet Integration Wachstum der Gesellschaft durch Einbeziehung und Zusammenschluss neuer Mitglieder. Wachstum ist seinerseits Ausdruck von Erstarbung, physischer und geistiger Gesundung; Zusammenschluss setzt Verantwortung und Solidarität voraus. Auf diesen Tatsachen werden die Integrationsgespräche Aeropers/FPAS beruhen müssen. Entsprechend vorsichtig, überlegt und abgewogen werden die einzelnen Schritte, die zur integrierten Gemeinschaft der Swissair Piloten führen, geplant und durchgeführt werden müssen. Wählen wir die Schritte so bescheiden, dass es den Partnern möglich ist, uneingeschränkt Ja zu

sagen und dass es ihnen weiter möglich ist, diesem Schritt weitere folgen zu lassen.

Divide et Imperat: Quod non!

Es ist das Verdienst der Swissair, zur Integrationsfrage klar Stellung und vom geflügelten lateinischen Wort des Teilens und Regierens Abstand genommen zu haben. Am 30. Januar 1968 führte der Direktionspräsident dazu unmissverständlich aus:

Die jüngsten Vertragsverhandlungen über den Gesamtaufwand wurden erstmals mit der Delegation der Aeropers und der FPAS gleichzeitig und gemeinsam geführt. Daneben liefen während längerer Zeit separate Verhandlungen mit der FPAS, welche verschiedene Vertragsartikel zu ihren Gunsten revidiert haben wollte. Bei dieser Gelegenheit ist uns — wie schon früher — einmal mehr die Fragwürdigkeit, ja Gefährlichkeit des Nebeneinander-Bestehens von zwei unabhängigen Gesamtarbeitsverträgen für ein und dieselbe Personalkategorie deutlich geworden. Wir meinen hier weniger den grossen zeitlichen und administrativen Aufwand, der für die Vereinigungen und für uns aus dieser Sachlage erwächst, als vielmehr die schwerwiegenden Probleme, die in einem nicht voll integrierten Pilotenkörper latent oder akut vorhanden sind. Wir erinnern an die schwere Krise, die das Senioritäts-Problem zwischen den beiden Gruppen heraufbeschwor. Mit der Einführung der integrierten Seniorität, auch mit der Unterstellung von ausländischen Besatzungsmitgliedern unter den Arbeitsvertrag mit der Aeropers, ist ein kräftiger Schritt in Richtung einheitlicher Arbeitsbedingungen für alle unsere Piloten getan worden. Die Geschäftsleitung ist jedoch der Auffassung, es sollte dabei nicht sein Bewenden haben.

In der Überzeugung, dass bei allseitigem gutem Willen eine volle Integration des

Pilotenkörpers verwirklicht werden kann, appelliert die Geschäftsleitung heute an die Aeropers, zu dieser Integration nach Kräften beizutragen. Mit den oben erwähnten materiellen Zugeständnissen für die nächsten zwei Jahre verbindet die Direktion deshalb die Forderung, dass sie mit beiden Pilotenverbänden über die weitere Integrierung verhandeln und bis Ende 1969 eine möglichst umfassende, im Interesse aller drei Parteien liegende Lösung verwirklichen kann.

Diese Erklärung ist von grundsätzlicher Bedeutung, setzt sie doch die Voraussetzung dafür, dass alle 3 Partner auf das gleiche Ziel hinsteuern. Ob der vorgeschlagene Zeitplan eingehalten werden kann, ist eine sekundäre Frage. Dass es laufend und auf allen Gebieten Konfrontationen geben wird und dass diese Konfrontationen keineswegs reibungslos und ohne Schwierigkeiten über die Bühne gehen werden, ist vorauszusehen, aber nicht beängstigend. Hauptsache ist, der Wille zur Integration besteht.

Stufenweise Integration

«Me muess halt rede mitenand» gilt in ganz besonderem Masse im Hinblick auf eine Integrierung. Es gilt, Vorurteile abzuschütteln, Missverständnisse zu korrigieren, falsche Ansichten neu zu deuten, ja recht eigentlich Berge abzutragen, um das Klima für die Verständigung zu wecken.

Dies tut man aber nicht so, dass man der Aeropers unterschiebt, alle Macht an sich reissen zu wollen, um so die FPAS auf ein Stumpengeleise zu dirigieren (vgl. FPAS News Letter Nr. 1 vom Februar 1968); auch nicht so, dass man zum Mittel der Kündigung greift, wenn einem etwas nicht mehr in den Kram passt (in casu: Dreierabkommen Swissair/Aeropers/FPAS betr. Anstellung von Ausländerpiloten mit Aeropers-Vertrag); schliesslich auch nicht so, dass man sich nur zur Diskussion bereit

findet, wenn gewisse Bedingungen zum vorneherein erfüllt werden (z. B. Fallentlassen der Seniority Entlassungsklausel, Severance Pay).

Vielmehr besteht das probate Mittel darin, dass man sich gemeinsam an einen Tisch setzt — wie dies am 16.5.68 auf Initiative der Swissair der Fall war — und beschliesst, eine gemeinsame **Aeropers / FPAS Integrations-Kommission** zu bilden und sie zu beauftragen, einen allen Reibungspunkten Rechnung tragenden Integrations-Vorschlag auszuarbeiten (s. hierzu «Liebe Mitglieder» in dieser Nummer). Es besteht auch darin, dass unter dem Eindruck des Vertrauens und des guten Willens, die be-

sagte **Kündigung vorläufig einmal bis Ende Dezember 1968 zurückgezogen** wird.

Schliesslich besteht es auch darin, dass die Aeropers-Rundschau für die Ausländer-Kollegen eine **FPAS column** eröffnet und somit Aeropers und FPAS das Vereinsorgan gemeinsam teilen. Oder auch noch darin, dass ein in unserer **Flusiko** freigewordener Sitz einem **FPAS-Mitglied** offeriert wird.

Steinchen um Steinchen wollen wir zusammentragen, um das Integrationsmosaik entstehen zu lassen. Mögen die im August beginnenden Verhandlungen vom Geiste gegenseitiger Rücksichtnahme, ehrlichen Willens und sachlicher Nüchternheit getragen sein.

Dr. S.



Versammlung des International Congress of Aviation and Space Medicine und der PEL/MED Study Group der ICAO im September 1967 in Lissabon (Capt. R. S. Klimcke)

(Schluss)

Die grösste einzelne medizinische Bedrohung einer Pilotenkarriere stellt zweifellos eine Krankheit der Herzkranzgefässe dar, und die Diskussion darüber war lang und etwas hitzig. Der Grund dafür liegt darin, dass eine Erkrankung der Herzkranzgefässe die Fähigkeit eines Piloten, ein Flugzeug zu bedienen und seine übrigen Pflichten zu erfüllen, durchaus nicht beeinträchtigt — ausser wenn sie ihn bei der Arbeit ausser Aktion setzt. Einige Erkrankungen führen hiezu, andere wieder nicht, und die Entdeckung von Herzkrankheiten ist eine Kunst, die immer noch in Entwicklung begriffen ist. Einige Ärzte behaupten, dass Piloten in der Regel nicht unter ihrer Herzerkrankung leiden, wenn sie an der Arbeit sind, und die ALPA stellt fest, dass Piloten aus vielen Gründen bei der Arbeit ausser Aktion gesetzt werden und dass der einzig richtige Lösungsweg für dieses Problem die Entwicklung eines Besatzung/Cockpit/Betrieb-Komplexes sei, der vor Störungen, die die Flugsicherheit beeinträchtigen, gefeit, also fail-safe sei. Unsere eigene Untersuchung über diese Frage bei der BAC-111 führte zu einigen

Anhaltspunkten dafür, dass der Ausfall eines Piloten auf diesem Flugzeug zu keinen Problemen führt. Wenn ein Arzt also eine Erkrankung der Herzkranzgefässe beurteilen soll, dann kann er sich wirklich darüber den Kopf zerbrechen; denn er muss nicht nur die Krankheit selbst beurteilen, sondern auch die statistische Wahrscheinlichkeit, dass sie den betroffenen Piloten bei der Arbeit ausser Aktion setzt, und den Grad, in dem diese Erkrankung eine Gefahr für den betreffenden Flug darstellt.

Es war ganz natürlich, dass die Versammlung der Study Group von ständiger Kontroverse beherrscht war.

Die Untersuchung der IFALPA über die BAC-111 wurde aus verschiedenen Gründen kritisiert, und es ist interessant für die Beteiligten, diese Kritiken und ihre Gültigkeit zu betrachten. Es handelte sich um folgendes:

- (1) Die Auswahl war klein.
- (2) Ein Besatzungsmitglied kann «ausschalten», ohne dass dies bemerkt wird.
- (3) Andererseits kann ein Besatzungsmitglied «ausschalten» und dabei brüllen und

sich winden, dass seine Agonie die gesamte Cockpit-Organisation durcheinanderbringen würde.

(4) Störungen können sich addieren, d. h. ein Besatzungsmitglied, das ein operationelles Problem lösen sollte, macht dieses noch schwieriger, wenn es zusammenbricht. Es wurde das Beispiel eines Flight Engineers angeführt, der sich einer Störung der Druckkabine gegenüber sah und dabei zusammenbrach und neurologische Symptome zeigte.

Es ist schwierig, die Gefühle der Versammelten zu dem Thema Herzkranzgefäße und die Entdeckung und Beurteilung ihrer Störungen zusammenzufassen. Offenbar bezweifelten niemand die Gültigkeit und den Wert des ruhenden EKG (Elektrokardiogramms) und dass diese Untersuchung bald in der ganzen Welt periodisch durchgeführt wird, und zwar mit einer auf das Alter abgestimmten Häufigkeit. Weniger übereinstimmend wurde der Wert des Belastungs-EKG (stress ECG) beurteilt, und zwar weniger wegen seiner Genauigkeit als wegen seines Gegenwerts für das Geld, das es kostet; man fragte sich, ob man nicht besser billigere Methoden anwenden würde. Es ist jedoch zu erwarten, dass im revidierten Annex 1 eine Bemerkung über den Gebrauch des Belastungs-EKG stehen wird, und zwar wahrscheinlich als Empfehlung.

Es ist auch wahrscheinlich, dass die Privatpiloten einem EKG unterzogen werden, ebenso andere Besatzungsmitglieder und Flugverkehrsleiter, wenn auch für sie weniger strenge Standards gelten werden als für Verkehrsflieger.

Ein Punkt von besonderem Interesse war die Diskussion über die Kriterien, die die verschiedenen Länder für rehabilitierte Herzranke anwenden. Die Erfahrungen variierten stark von den Staaten, die einem Piloten nach einem Herzinfarkt seine Li-

zenz unter keinen Umständen neu ausstellen, bis zu den Vereinigten Staaten, wo die eindrückliche Zahl von rund 250 Piloten — zumeist Privatpiloten — eine neue Lizenz erhielt. Folgende Kriterien werden dabei in Betracht gezogen:

(1) Zwei Jahre müssen nach dem Herzinfarkt verstreichen.

(2) Im Laufe dieser zwei Jahre dürfen keine Komplikationen auftreten.

(3) Unmittelbar bevor er seinen Antrag auf eine neue Lizenz stellt, muss der Pilot in einem Belastungs-EKG beweisen, dass seine Herzkranzgefäße vollkommen normal sind.

(4) Der Antragsteller muss sich anderen Untersuchungen unterziehen, die der Berufungsausschuss anordnet und diese Untersuchungen zufriedenstellend bestehen. Australien ist auch dafür, dass Privatpiloten, die sich zufriedenstellend erholt haben, eine neue Lizenz erhalten, und Schweden hat allem Anschein nach einen verdankenswerten Schritt vorwärts unternommen, indem es wieder gesunde Herzpatienten, die vorher Captains waren, als Copiloten für die Verkehrsfliegerei zulässt. Der Arzt, der die Verantwortung für die Ausstellung der betreffenden Lizenz übernahm, war selbst aktiver Militärpilot, hatte Flugerfahrung auf vielen verschiedenen Typen und kannte die Piloten, die er betreute, persönlich. Es gibt also zwei verschiedene Methoden, das Problem des herzgeschädigten Piloten anzugehen: in Amerika und Australien sammelt man statistische Erfahrungen mit Privatpiloten an, und in Schweden unternimmt man einen grossen Schritt aufgrund intimer persönlicher Erfahrung.

Das letzte Thema, das zur Sprache kam, war die geistige Tauglichkeit. Es herrschte allgemein Übereinstimmung darin, dass es weder möglich noch wünschbar sei, die geistigen Anforderungen genauer zu de-

finieren oder sie expliziter zu klassifizieren; hingegen wurde beschlossen, die bestehenden Artikel neu zu formulieren, um die Klarheit zu erhöhen und Mehrdeutigkeiten auszuschliessen.

Dieser Bericht ist ein Versuch gewesen, zusammenzufassen, was in der Study Group der ICAO vor sich ging, und wenn er auch ziemlich lang geworden ist, so gab es doch noch eine Menge interessantes Material, das nicht festgehalten werden konnte. Ich hoffe, es ist mir gelungen, meinen eigenen Eindruck von der Versammlung zu vermitteln; es waren vorsichtige, aber naturgemäss schrittweise Fortschritte auf allen Gebieten zu verzeichnen; und im allgemeinen werden die Probleme vorurteilsfrei und auf konstruktive Weise von Flugmedizinern angegangen, die sich zunehmend bewusst werden, was es eine Fluggesellschaft kostet und welche Geldverschwendung es bedeutet, wenn man einen Piloten vorzeitig beurlauben und pensionieren muss. Es macht den Anschein, dass die Piloten auf dem Gebiet der gefahrlosen Inaktivierung (fail-safe incapacitation) den grössten Beitrag leisten könnten. Wir sollten die Entwicklung einer Situation anstreben, bei der ein Pilot, der plötzlich bei der Arbeit «abschaltet», die Lage nicht merkbar unfallanfälliger macht. Wenn wir dies erreichen, könnten wir die medizinischen Anforderungen da senken, wo nicht die Qualität der Körperfunktion der ausschlaggebende Faktor ist, sondern das Risiko einer Inaktivierung. Die medizinischen Fälle, die davon in erster Linie betroffen würden, sind der Zustand der Herzkranzgefässe, die Verwendung von Kontaktlinsen und ein gewisser Grad von Diabetes (Zuckerkrankheit). «Fail-safe incapacitation» oder gefahrlose Inaktivierung ist auch vom Gesichtspunkt der allgemeinen Flugsicherheit aus erstrebenswert. Die Zahl von Unfällen, die auf die Inaktivierung von Besatzungsmitgliedern

zuzuschreiben sind, ist in der Tat sehr klein, und solche Unfälle passieren am häufigsten in Ländern und bei Fluggesellschaften, deren Copiloten schlecht ausgebildet sind und allgemein wenig Erfahrung besitzen. Die Tatsache bleibt jedoch bestehen, dass Inaktivierung nichts Aussergewöhnliches ist und ihre Ursache in vielen Dingen haben kann, die mit Krankheitsvorgängen oder körperlichem Versagen gar nichts zu tun haben. Einige Piloten stellten in dem kürzlich verteilten «Incapacitation Questionnaire» fest, dass sie im Falle einer Inaktivierung über das verbleibende Sicherheitsniveau besorgt wären und führten dieses Urteil immer entweder auf den Ausbildungs- und Erfahrungsstand einiger anderer Besatzungsmitglieder oder auf die verbleibende grosse Arbeitsbelastung zurück. Wenn diese zwei Problembereiche ausgemerzt werden könnten, würde dies ein wichtiger Schritt vorwärts in Richtung «fail-safe incapacitation» bedeuten.

Meine Empfehlungen, wie sie sich auf dem Besuch der Versammlungen in Lissabon herausgebildet haben, könnten wir wie folgt zusammenfassen:

Wenn auch bei einzelnen Konferenzen die Atmosphäre mehr nach Fest als nach wissenschaftlichem Fortschritt riecht, so ist es doch wichtig, dass die IFALPA weiterhin Vertreter hat, die fähig sind, aus persönlichen Kontakten Tendenzen und Fortschritte abzuleiten und umgekehrt den vielen Ärzten, die sich zwar dafür interessieren, aber offenbar keine Gelegenheit finden, sich die geeigneten Informationen zu beschaffen, den Blickwinkel und die Erfahrungen eines Piloten zu erläutern. Was wir brauchen, ist ein dynamischer, gut informierter und umgänglicher Mann, der diese Aufgaben erfüllen würde. Bis eine besser qualifizierte Persönlichkeit erscheint, werde ich meine Dienste weiterhin zur Verfügung stellen.

Der andere wichtige Punkt, so meine ich, ist das Bedürfnis nach einem positiven Lösungsweg zur «fail-safe» incapacitation». Die Antwort darauf scheint mir in einer Kombination mehrerer Faktoren zu liegen; Ausbildung, Fähigkeiten und Erfahrung der Besatzungen, Crew Complement und Ermüdung der Besatzung, Betriebs-Procedures und Cockpitauslegung, und die Entwicklung eines Bewusstseins des Inaktivierungs-Problems und wie man damit in seinen vielfältigen Äusserungen fertig wird (dieser letzte Punkt geht vor allem die Piloten an). Die Antwort könnte sich auch mit dem Gebiet der Lizenzerteilung befassen. Ich finde, dass es einen Typus des Lizenzzuges geben sollte, bei dem ein

Pilot in einer bestimmten «Fail-safe»-Operation weiterfliegen kann, auch wenn er die medizinischen Bedingungen für den normalen Flugbetrieb nicht mehr voll erfüllt. Dieses interessante Problem verlangt die Aufmerksamkeit einer Studiengruppe, die sich aus Spezialisten aus allen in Betracht kommenden Gebieten zusammensetzt, und meine Empfehlung geht dahin, dass diese Studiengruppe in naher Zukunft eingesetzt werden sollte. Abschliessend möchte ich jedem gratulieren, der diese ziemlich langen Ausführungen bis zum Ende durchgelesen hat. Sie sind in der Tat länger geworden, als ich erwartet hatte. Tut mir leid. uwe



Swissair-Piloten zieren Ranglisten

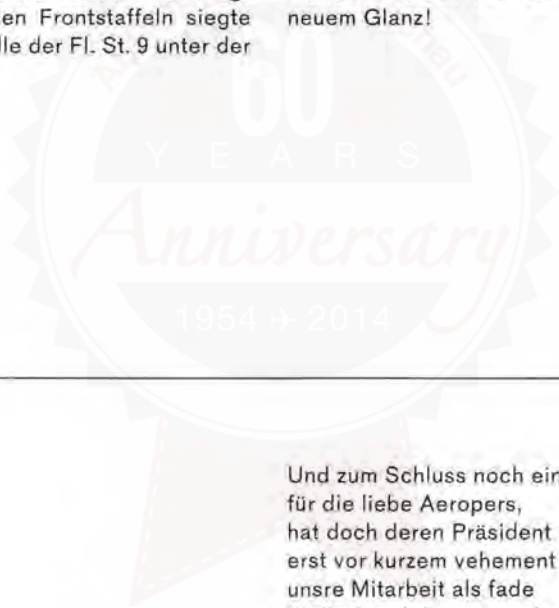
HH. In den vergangenen Wochen haben sich zahlreiche Aeropers-Mitglieder an fliegerischen Konkurrenzen mit Bravour geschlagen:

An den Schweizerischen Segelflugmeisterschaften siegten **Urs Bloch** in der Standardklasse und **Emil Ehrat** in der offenen, währenddem Altmeister Markus Ritzi diesmal als gewiegter Konkurrenzleiter fungierte. In Polen, an den Weltmeisterschaften, hingen die Trauben wesentlich höher. Trotzdem erkämpfte Bloch den 6. und Ehrat den 20. Rang in ihrer entsprechenden Kategorie.

Des weitern fanden am 28./29. Juni in Dübendorf die 12. Meisterschaften der Flugwaffe statt. Bei den Frontstaffeln siegte die Doppelpatrouille der Fl. St. 9 unter der

Führung von **Geri Fritschi**, während bei den sogenannten Leichtfliegern die L. Fl. St. 5 unter **Werner Busenhart** zu Siegerehren gelangte. An diesem ausserdienstlichen, freiwilligen Wettkampf stellten erfreulich viele Swissair-Piloten ihren Mann; die meisten als aktive Teilnehmer, die andern in der Organisation, die unter der Leitung unseres unermüdlichen Charly Ott einmal mehr würdige Generalstabsarbeit leistete. Dank gebührt aber auch der Swissair-Einsatzplanung, die es fertigbrachte, so viele Piloten gleichzeitig freizuspieren.

Dank der Publicity erwähnter verdienter Herren erstrahlt der Ruf der Swissair in neuem Glanz!



Und zum Schluss noch einen Vers für die liebe Aeropers, hat doch deren Präsident erst vor kurzem vehement unsre Mitarbeit als fade tituliert und dies war schade!

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. R. Schmid (privat 052 / 27 39 55)

Frl. N. Bonhöte (privat 051 / 48 22 35)

Büro-Pavillon, Büro 4 und 5

Telefon 84 76 61, intern 2337

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

Luftfahrt-Kommission

A. Sooder

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. R. Schmid

«Rundschau»-Redaktion

Dr. R. Schmid, H. Hürzeler, L. Idle

Einsatz-Kommission

F. Stadelmann: Vorsitz

R. Schilliger, H. Dietschi,

P. Habegger: DC-8 (NA/SA)

W. Meyer: CV-990 (AF/EU)

E. Fischli (FA),

R. Jenny (ME)

E. Heusser: SE-210

W. Walser: DC-9/CV-440

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. R. Schmid

W. Meyer, AF

E. Fischli, FA

R. Jenny, ME

M. Bayer, 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. R. Schmid

«Romands»

C. Mollet

J.-C. Rotach

G. Mirault

D. Moreillon

J. Fabesch



