



1954 → 2014

# **aeropers rundschau**

September/Oktober 1968



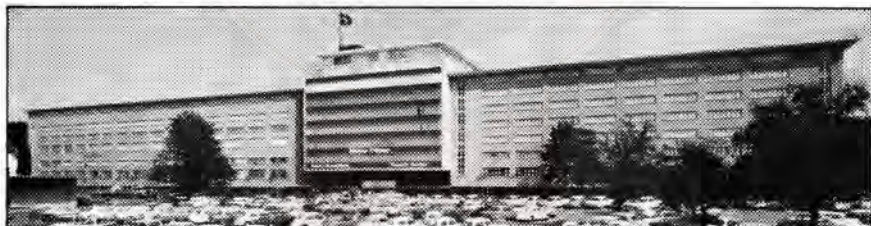
# Bowling-Center Sportpark Sperletwies

Modernstes Bowling-Center  
12 Bahnen mit Restaurant und Bar  
Telefon 051 46 49 77

Restaurant und Bar Telefon 46 45 92  
Für besondere Anlässe steht Ihnen  
die heimelige Islandstube zur Verfügung  
8052 Zürich-Seebach Glattalstrasse 40


## **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 



Achtung: Ausfahrt  
**AARAU** benützen!

Gratisbenzin schon bei  
Kauf ab Fr. 500.—

# aeropers rundschau 156

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

## Inhalt

Seite

Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	5
FPAS — Dear Members	9
Was uns beschäftigt	11
Klimatologie Cockpit - Kabine oder: Wie sag ichs meinem Purser	14
Algerien Boykott und Aircraft Hijacking	16
Man sollte . . .	19
Der clevere Senator	20
Der kleine Kommentar	22
A propos Rundschau-Mitarbeit	25
Flugzeugbestellungen	26
Besetzungen von Verkehrsflugzeugen, 1. Teil	28

### 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*



# Gut beschützt mit

FORTUNA  LEBEN

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

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



## Liebe Rundschauler

Nicht die katastrophal verregneten Sommertage, sondern die bewegten Ereignisse der letzten Monate veranlassen mich heute, mir an einem sattem bekannten, typisch schweizerischen Thema die Finger zu verbrennen, welches da lautet: **der Kompromiss**. Im Duden steht darüber: Kompromiss = Übereinkunft, Ausgleich, Zwischenlösung; währenddem im 17bändigen Brockhaus noch folgende Ergänzung zu lesen ist: «So spricht man im öffentlichen Leben von Kompromissen in dem Sinne, dass zwei oder mehrere politische Faktoren (Parteien untereinander oder mit der Regierung) sich unter wechselseitigem Nachgeben über eine Angelegenheit verständigen».

Demokratie ist also die eigentliche Staatsform des Kompromisses. Und da wir Schweizer uns oft stolz auf unsere Demokratie mit ihrer immerwährenden Neutralität berufen, ist es nur logisch, dass der Begriff des «gutschweizerischen Kompromisses» entstehen musste, dem heute allerdings etwas Negatives anhaftet. Ist er nicht mit der Zeit zum **faulen Kompromiss** geworden, zur «Sowohl-als-auch»-Devise, wo eine Hand die andere wäscht und man sich augenzwinkernd arrangiert? Haben wir uns nicht aus purer Bequemlichkeit daran gewöhnt, uns mit Zwischenlösungen zufriedenzugeben und die wirklichen, grosszügigen Lösungen einfach «ufn» zu vertagen? Ist nicht diese «Sauhäfeli-Sau-

teckeli»-Politik unter dem frommen Mantel der Neutralität — die bekanntlich so lange recht ist, als dass sie uns nützt — eine der Hauptursachen des schweizerischen Malaises, welches die Blüte unserer Jugend in Lederjacken auf Bahnhofbrücke und Globus-Areal trieb? Nun, man soll bekanntlich das Kind nie mit dem Bade ausschütten und daher auch die Kehrseite der Medaille betrachten.

Bei einem **echten Kompromiss** treffen sich die Verhandlungspartner in der Mitte. Sie gehen einander entgegen und verzichten um rund 50% ihres anfänglichen Anspruches zugunsten des andern. Jeder bringt um der Sache willen ein Opfer. Durch die Brille christlicher Nächstenliebe betrachtet, ist dies der richtige Weg, selbst wenn man sich nicht genau auf halber Distanz einigt. Der anständige Partner sitzt leider immer am kürzeren Hebelarm, zumal die Verhandlungspraktiken, wie uns die jüngsten Ereignisse lehren, vom wohlwollenden Entgegenkommen bis zur gewaltsamen Erpressung reichen. Obschon der konzessionsbereitere oder schwächere eindeutig weniger erreicht, ist es sein Verdienst, wenn es nicht zum Scheitern der Verhandlungen, zum Bruch oder im Extremfall zum Krieg kommt.

In diesem Sinne war unser Aufschub des Algerien-Boykottbeschlusses wohl nicht sehr heldenhaft, aber realistisch und richtig. Obschon wir Piloten den Boykott mehr-

heitlich spontan bejahen, wäre er ein emotionell bedingtes, leicht überstürztes Unterfangen gewesen, das die Lösung des Problems eher erschwert hätte. Die ebenso emotionellen Reaktionen in der arabischen Welt und in Israel bestätigen diese Annahme. Solange sich ein Ziel auf dem legalen Verhandlungsweg erreichen lässt, ist es wenig sinnvoll, zu drastischen Massnahmen zu greifen und unnötig Geschirr zu zertrümmern.

Die eindeutige Stellungnahme hingegen war nötig, obschon sie in der Presse als «typisch schweizerisch» kommentiert wurde. Die friedliche Erledigung des Falles hat die Richtigkeit des Vorgehens unserer Vorstände und der Swissair bestätigt. Trotzdem hinterlässt die ganze Übung ein gewisses Missbehagen, weil sie uns gezeigt hat, wie sehr heutzutage die verschiedensten Standpunkte und Interessen

in die Kompromisswaagschale geworfen werden müssen.

Die Geschehnisse in der Tschechoslowakei haben indessen unsere Boykott-story zum Stürmlein im Wasserglas werden lassen. Der Rückfall in die «Vogel-friss-oder-stirb»-Politik war für uns kompromissfreie Schweizer ein unsanftes Erwachen. Der entschlossenen und mutigen Haltung des tschechischen Volkes und seiner Regierung ist es zu verdanken, dass es trotzdem zu einem — allerdings auf ihrem eigenen Buckel ausgetragenen — Kompromiss gekommen ist, welcher bisher jedenfalls ein sinnloses Blutbad verhindert hat. Man möchte jedem Volke in schweren Zeiten eine so mutige und weitblickende Regierung wünschen.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Hano Hürzeler



# Liebe Mitglieder

## 1. Neuaufnahmen

Der Vorstand hat an der Sitzung vom 27. 8. nachfolgende Piloten in die Aeropers aufgenommen. Wir heißen diese Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Binder Hans  
Copi DC-9-15



Brügger Heinrich  
Copi DC-8



Cotting Gregor  
Copi SE-210



Golay Jacques  
PiC SE-210



Güdel Hans  
Copi DC-9-15



Reutemann Kurt  
Copi DC-9-15



Thut Paul  
Copi SE-210



## **2. IFALPA, Angelegenheit Algerien**

Dieses Kapitel gehört der Vergangenheit an und wir, wie auch andere, haben daraus die Lehren zu ziehen.

IFALPA-seitig ist die Angelegenheit zu wenig diplomatisch abgewickelt worden. Piloten sind eben nicht Diplomaten und das Vorgehen des IFALPA-Präsidenten schockierte die Algerier am Anfang. Erst als sich die Franzosen der Sache besser annahmen, wurde ein Versprechen abgegeben, das aber nicht publiziert werden konnte. Das Versprechen wurde dann auch eingehalten, und Ende August wurde die Besatzung und das Flugzeug freigegeben. IFALPA-seitig ist ferner nicht in Ordnung, dass der Präsident ohne eine entsprechende Konsultierung der betroffenen Vereinigungen einen Boykott aussprechen kann. In diesem Fall waren nur drei Gesellschaften betroffen, was einen kleinen Teil der IFALPA repräsentiert. Die Drohung der Araber machte es dann notwendig, dass man wieder Verhandlungen aufnahm und die Franzosen hatten damit Erfolg.

Aeropers-seitig hatten wir Besprechungen mit der Swissair und der IFALPA in London. Die Swissair war einverstanden, die Flüge einzustellen, wenn es die anderen auch taten.

Presse-seitig waren die Leitungen wie immer erpicht, Schlagzeilen zu bringen. Während der Verhandlungen der Franzosen gab dann die Aeropers eine Erklärung ab, die die Zeitungen ebenfalls erhielten. In bezug auf die Presse, über die ja niemand eine Kontrolle hat, müssen wir in Zukunft vielleicht etwas vorsichtiger sein, und wenn Orientierungen gemacht werden müssen, diese nicht zu früh von Stapel lassen.

Was die Orientierung der Aeropersmitglieder anbelangt, konnte man eben nicht viel mehr tun als getan wurde, da ja praktisch während der ganzen Zeit noch verhandelt wurde und gewisse Abklärungen unsererseits gemacht werden mussten. Das Hin

und Her in der IFALPA lieferte eben keine Resultate.

## **3. Bauvorhaben Aeropers**

Sie erhielten eine Orientierung und einen Abstimmungstalon über das projektierte Bauvorhaben der Aeropers. In dieser Angelegenheit wurden schon früher Schritte unternommen, welche aber nicht realisiert werden konnten. Ich glaube, dass heute der letzte Termin ist, um dieses Projekt zu verwirklichen. Dieses Bauvorhaben bringt nur Vorteile für die Aeropers. Auf dem Flughafenareal werden wir nie ein sesshaftes Sekretariat erhalten, da immer zu klein geplant wird. Selbst die Swissair erhält nicht die notwendigen Büroräumlichkeiten.

Die Rendite des vorgesehenen Projektes bringt uns eine wesentliche finanzielle Erleichterung, die darauf ausgeht, dass man die Mitgliederbeiträge mit der zunehmenden Teuerung nicht immer erhöhen muss. Die Nachteile aus der Lage des Objektes spielen bei der heutigen Motorisierung keine Rolle, wenn genügend Parkplätze vorhanden sind.

Ich kann Ihnen dieses Projekt wärmstens empfehlen. Zeichnen Sie so viele Anteilsscheine als möglich, es ist nur zu Ihrem Vorteil.

## **4. Crew Control**

Ich höre in letzter Zeit immer wieder Stimmen, dass es dort manchmal etwas «drunter und drüber» geht. Die Gefahr ist eben heute gross, dass der Computer lenkt und niemand denkt. Ich bitte Sie, Vorkommnisse, welche Sie als wichtig erachten, dem Sekretariat zu melden, damit man das Denken wieder ankurbeln kann. Mit den Leuten vom Crew Control zu streiten, hat keinen Sinn, nur der Verband kann an entsprechender Stelle Abhilfe schaffen. Sie jedoch müssen sich die Mühe nehmen, die Angelegenheit schriftlich zu melden, wenn Sie daran interessiert sind, und das sollten



Sie eigentlich sein, wenn Sie schon davon sprechen.

## 5. Parkplätze

Für den für das fliegende Personal projektierten Parkplatz hinter dem Frachthof, mit Barriere, hat nun der Kanton eine Gebühr von Fr. 10.— pro Monat festgelegt. Die Aeropers wird eine Anzahl Magnetkarten kaufen (250) und Sie nachher über den Bezug orientieren.

## 6. Integration FPAS-Aeropers

Die Kommission hatte im August eine Sitzung und der gemachte Vorschlag wurde vom Aeropers-Vorstand gutgeheissen und an die Swissair weitergeleitet.

Die zwei Hauptpunkte daraus sind:

- a) Wenn Entlassungen notwendig sind, wird nach bestehender Seniority Liste «last in first out» entlassen.
- b) Als Entschädigung für die Entlassenen ist ein Betrag von vier Jahressalären vorgesehen.

Wenn Entlassungen notwendig sind, werden vorerst ältere Piloten (50-55) gefragt, ob sie freiwillig zurücktreten möchten. Als Entschädigung sind 2 Jahressaläre vorgesehen.

Dieser Vorschlag ist nun der Swissair unterbreitet worden. Ich werde Sie zu einem späteren Zeitpunkt über alle Punkte einer Integrierung orientieren, wobei vorerst einmal die guten Dienste der Swissair für eine Integrierung abgewartet werden müssen.

## 7. Lang, lang ist's her ...

15. 6. 1949 Betr.: Anstellungsverhältnis  
Gemäss einer Mitteilung unserer OPS sind Sie seit dem 28. April 1949 als selbständiger Pilot in unserem Flugdienst eingesetzt. Ihre Entschädigung richtet sich deshalb nach den Bestimmungen des beiliegenden Arbeitsvertrages mit der Aeropers, wobei Sie ein Fixum von **Fr. 550.—** pro Monat ausbezahlt erhalten, zuzüglich einer Flugentschädigung von 4 Rappen pro km sowie

weiteren 4 Rappen Zuschlag pro Nacht-km. Die übrigen vertraglichen Vereinbarungen können Sie aus der Beilage entnehmen. Wir bitten Sie höflich, uns durch Rücksendung der beiliegenden gelben Briefkopie Ihr Einverständnis zum vorliegenden Vertrag geben zu wollen.

Hochachtungsvoll Swissair

18. 1. 1950

Betr.: Versicherungseinrichtung des fliegenden Personals

Nachdem nunmehr sämtliche Details der vorgenannten Versicherungseinrichtung zusammengestellt sind, beehren wir uns, Ihnen die für Sie massgebenden Daten, Irrtum vorbehalten, bekannt zu geben.

Eintritt in die VE (Swissair):	1. 11. 1947
Selbständiger Einsatz ab	1. 4. 1949
Beginn des 1. Dienstjahres	1. 10. 1949
Beendigung der Karenzfrist (4½ Jahre)	30. 9. 1953

Datum der

Rücktrittsberechtigung	1. 10. 1973
------------------------	-------------

Sie haben demzufolge am 30. 9. 1973 24 Dienstjahre beendet.

Höhe der Pension: Fr. 9750.— pro Jahr.

Sollten Sie mit der einen oder anderen Angabe nicht einig gehen, bitten wir um schriftlichen Bericht. Allfällige Änderungen der vorerwähnten Daten haben nur Gültigkeit, wenn sie schriftlich festgehalten sind.

Wir hoffen, Ihnen damit gedient zu haben und begrüssen Sie freundlich Swissair

## 8. Balairflüge mit Swissair Crews (HB-ICH)

Die Politik für die Balair- und Swissair-Zusammenarbeit ist unbekannt und Wandlungen unterworfen. Niemand weiss eigentlich, wie einmal das Ziel aussehen wird.

Dieser Umstand erfordert es, dass die Aeropers einmal, nach gegenseitigen Aussprachen, eine Stellung einnehmen muss. Was heute gemacht wird, fällt unter die Bestimmungen des Interchanges und da sind Richtlinien vorhanden.

**Heutige Situation:** Die Balair entlässt Piloten und der Jet, der mit Balair bezeichnet ist, muss, da zuwenig Piloten vorhanden sind, zum Teil mit Swissair-Besatzungen geflogen werden.

**Heute ist festgelegt:** Bei Balairflügen mit Swissair Cockpitcrews besteht die ganze Cockpitcrew aus Swissair-Personal, die Operation und die Flightduty regulations sind diejenigen der Swissair. Es bestehen jedoch gewisse Ausnahmen, wobei Routencheckpiloten der Swissair quasi freiwillig anders eingesetzt werden und vielleicht auch anders operieren können. Wird bei diesen Flügen Swissair-Kabinenpersonal eingesetzt, so ist dieses für die Emergency Procedures zu schulen. **Freiwillig** können ferner Navigatoren mit Balair Cockpitcrews eingesetzt werden.

Dieser «Misch-Masch» bringt für das Swissair-Personal einige Unannehmlichkeiten. Zudem ist die Pilotenvereinigung der Balair mit dieser Entwicklung nicht einverstanden. Wie könnte sie auch, wenn wir Swissair-Piloten ihr den Brotkorb wegnehmen. In Zukunft muss sicher so geplant werden, dass die Balair ihre Flugzeuge mit eigenen Piloten fliegt. Planungs- und wirtschaftlichkeitsmässig könnte man sich noch zusätzlich fragen, ob der jetzige Jet der Balair das richtige ist für einen solchen Betrieb. Die Basler und Zürcher müssen sicher eines Tages ihre Ansichten noch revidieren.

Nach den Besprechungen mit der Swissair wird die Aeropers vielleicht zu einem Beschluss kommen, von einem gewissen Zeitpunkt an dem Interchange nicht mehr zuzustimmen. Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie mir ebenfalls Ihr Pro oder Kontra in dieser Angelegenheit mitteilen wollten.

### 9. Enlarged Crew

Das heutige Ausruhen von Besatzungen auf dem Flugzeug befriedigt in keiner Weise. Ich sehe nicht ein, warum man an gewissen Stellen diesem Problem nicht mehr Beachtung schenkt. In Zukunft werden wir mehr mit einer enlarged crew fliegen als bisher, da man Zwischenlandungen vermeiden muss und auch keine Crew-Slings einführen kann. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus spricht alles für eine enlarged crew. Aber allerdings nicht so, wie man es heute praktiziert, indem man noch Passagiersitze damit blockiert.

Die einzige Lösung besteht heute darin, dass man die Flugzeuge umbaut, indem man die Lounge als Ruhemöglichkeit für die Besatzung herrichtet. Die Lounge hat für den Passagier keine grosse Bedeutung, besonders nicht im DC-8-62. Ich hoffe, dass wir mit unseren Ansichten noch wirtschaftlicher werden, denn diese Abänderung macht sich besser bezahlt als man sich vorstellt.

Mit freundlichen Grüssen  
A. Soeder, Präsident



## Dear Members

In the July/August issue of the Rundschau an offer was made for a reduced cost of the book «Handling The Big Jets» and to-date only seven pilots have shown any interest in this highly desirable publication. Unless therefore more people are interested it seems we will be unable to take advantage of the reduced rate. May I take this opportunity to mention that the same book at London Airport costs 50/- versus the 40/- of the reduced rate.

### Rear Mounted Engines

The tragic accident to the Air France Caravelle on the 11th September this year highlights once again the fallibility of the rear mounted engine layout, whereby visual inspection from inside the aircraft is virtually non-existent. In the case of the SE-210 I do not consider that seeing ONLY the engine air intake is anywhere near an adequate visual check after an engine fire warning, after all, since when have flames managed to move forwards against a speed of anything from 2-8 miles per min. This was the second Air France engine fire on a Caravelle within 18 months and although the aircraft in Athens managed (but only just) to land again I understand that the tail section of the aircraft was already heavily fire damaged by the time the evacuation took place.

There are no doubt many amongst us who have experienced an engine fire warning

on the Caravelle. Check list procedures have been carried out — in the process of which we have had full faith in the engine fire extinguishing system — only to find that the bell is still ringing merrily and the engine fire warning light is also still on. The total inability to LOOK now and assess whether there IS or HAS BEEN an engine fire leaves one in very precarious position and we now pray that it was only a false warning and not an uncontrollable fire.

This brings us to two additional items, namely fuselage protection adjacent to the engines and manual flight control reversion.

Dealing first with the fuselage protection we all trust that there really is adequate protection but in the case of the Athens incident one begins to wonder just what IS considered adequate by the aircraft manufacturer.

The lack of manual flight control reversion in the event of total loss of powered control is doubly critical in the case of the Caravelle with main hydraulic tanks both in the tail section, and quite frankly I feel that it was not only a very weak design philosophy but should never have been allowed to be certified.

There will no doubt be many who will say it is not for me to admonish the aircraft manufacturer, but it is not the manufacturer who has to fly the product, and this



lack of manual flight control reversion is something I have always felt very strongly about in the Caravelle.

Summing up, all pilots who fly rear mounted engine aircrafts fully trust that not only all fire extinguishing equipment functions correctly but also that in the event of an engine fire or explosion the protection offered to the fuselage and tail section adjacent the engine really is adequate. The two Air France incidents make one wonder as to the capacity of this protection. As to the lack of visual inspection it leaves one but to pray and grow greyer at a faster pace than should be expected in the profession.

### Half Yearly Results

In the September 4th edition of Aeroplane is a quote that whereas Lufthansa reported an 18% traffic increase over the first half of 1968 with a slight load factor rise, Swissair reports reduced load factors on a traffic gain of only 10%.

Perhaps it is significant that this ties in fairly closely with the revised cabin service procedures introduced last winter, and this seems to be verified by passengers who have travelled by both airlines this year. Anyone care to comment???

### Thoughts in the Queue

From the same issue of Aeroplane comes a report of a pilot who had to wait in the take-off queue for roughly three hours, and he quotes: «What is the possibility of carbon monoxide saturation of the blood when trapped behind another jet in a mile long queue for several hours. I had shut down my outboard engines to conserve fuel. We had 21,000 of taxi fuel, but required turbo compressor operation to run the cabin air-conditioning system. Using fuel at a higher rate was mandatory to maintain 80° cabin temperature. At 0138LCT we were cleared for take-off, having burned 19,000 fuel.» (It is assumed the fuel figures are pounds.)

Good as our air-conditioning systems may be, I am quite sure they cannot cope with the above mentioned type of operation without some measure of CO or other toxic compounds being inhaled by the crew and passengers, and this alone should be enough to spur the efforts of those concerned to find a solution at airports where these delays are becoming common place.

L.A.I.

# Was uns beschäftigt

## I. Kommentar zur Einsatzliste August 1968

### 1. Piloten

#### 1. 1. Bestand

Am 1. 8. betrug der Bestand:

Schweizer	385	73,47%
Ausländer	139	26,53%
Total	524	100%

Budgetierter Bestand 523

#### 1. 2. Bestandesveränderungen

Pilot Suter B. im Militärdienst tödlich verunglückt.

#### 1. 3. Ausbildung

Am 1. August befanden sich insgesamt 55 Piloten in Ausbildung (Vormonat 77). Auf den einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8 1 Copi im SC

SE-210 9 Capt-Anwärter im UP

1 Copi im SC

DC-9 5 Capt- und 2 Copi-Anwärter in Ausbildung auf der Strecke

14 Capt- und 23 Copi-Anwärter im UK.

In Differenzkursen werden insgesamt 28 Piloten von DC-9-15 auf -32 umgeschult.

#### 1. 4. Flugprogramm

##### 1. 4. 1. Zusatzleistungen:

2 Flüge mit CV-990 (THR, ATH)

6 Flüge mit SE-210 (ALG, VCE, WAW, PAR, GVA)

4 Flüge mit DC-9 (TUN, ALG, ZAG)

11 Flüge mit CV-440 (INN, PAR, LON, PRG).

##### 1. 4. 2. Umstellungen:

Es wurden total 20 Flüge aus kommerziellen Gründen mit andern Equipment geplant.

Mit Überflügen ZRH-Long Beach wurden am 20. 8. und 30. 8. zwei weitere DC-9-15 an das Herstellerwerk zurückgegeben.

### 2. Navigatoren

#### Bestand:

49 Selbständige, 2 Aspiranten und 8 Teilnehmer des am 5. 8. beginnenden Basis-kurses.

Budgetiert 61

Unterbestand 2

## I. Kommentar zur Einsatzliste Sept. 1968

### 1. Piloten

#### 1. 1. Bestand

Am 1. 9. betrug der Bestand:

Schweizer	385	73,47%
Ausländer	139	26,53%
Total	524	100%

Budgetierter Bestand 521

#### 1. 2. Bestandesveränderungen

Keine

### 1. 3. Ausbildung

Am 1. September befanden sich insgesamt 58 Piloten in Ausbildung (Vormonat 55). Auf den einzelnen Flugzeugtypen ergibt sich folgende Verteilung:

DC-8	1 Copi
CV-990	6 Copi im UK seit dem 29. 8. 68
SE-210	9 Capt-Anwärter im UP
DC-9	4 Capt-Anwärter im UP
	14 Capt-Anwärter im UK Nr. 9
	24 Copi in UK und Basiskurs.

### 1. 4. Flugprogramm

#### 1. 4. 1. Zusatzleistungen:

3 Flüge mit DC-8 (ABJ, TLV, BUE)  
5 Flüge mit CV-990 (THR, TLV, ATH)  
6 Flüge mit DC-9 (PMI, PRG, VIE)  
24 Flüge mit CV-440 (LEJ, RF, CON, SZG, Döle, STR, VIE).

#### 1. 4. 2. Umstellungen:

Total 13 Flüge mussten mit anderem Equipment geplant werden.

#### 1. 4. 3. Minderleistungen:

Je 1 Flug NYC, MUC, GVA

Mit Überflügen ZHR - LGB werden die beiden letzten DC-9-15 abgelöst.

## 2. Navigatoren

Bestand:

49 Selbständige, 8 im Basiskurs und 1 im Bodendienst.

Budgetiert 60

Unterbestand 2

## II. Krankenversicherung NATIONAL

Immer mehr Mitglieder profitieren von den Vorteilen unserer neuen Krankenversicherung. Dass sie wirklich vorteilhaft ist, beweisen die uns oder der Versicherung hin und wieder zukommenden Zuschriften, wie etwa diese:

«Sehr geehrter Herr Kurer,

Gestern erhielt ich die Rückerstattung der Rechnung für die Operation unseres Sohnes. Da die Auszahlung dieses Betrages

von der Versicherung freiwillig erfolgte, möchte ich es nicht unterlassen, Ihnen für die zuvorkommende Behandlung dieses Falles zu danken. Ich werde Ihre Dienste und die Aeropers-Versicherung weiterhin bei meinen Kollegen empfehlen.

Mit freundlichen Grüßen»

Einen weiteren Kommentar brauchen diese Worte nicht. Es wäre aber zu wünschen, dass sie bei gewissen Skeptikern die noch bestehenden Zweifel über die Güte und Kulanz dieser Krankenversicherung zerstreuen könnten. Das Aeropers-Sekretariat oder Herr J. Kurer, Hauptagentur National, Gemeindehaus, 8302 Kloten, Telefon 84 47 77, geben Ihnen bereitwillig Auskunft.

## III. IGAP

Wollen Sie bitte zur Kenntnis nehmen, dass die diesjährige **IGAP-Generalversammlung** aus verschiedenen Einsatzgründen erst **anfangs November 1968** stattfinden kann.

Art. 11 des IGAP-Reglementes regelt die Fälle, wann das **doppelte Todesfallkapital** bei Unfalltod ausgerichtet bzw. nicht ausgerichtet wird. Diese Bestimmung wird nun noch für den Fall des **Fallschirmspringens** wie folgt ergänzt:

- a) Das im Rahmen der Hauptversicherung versicherte Kapital wird auch bei Todesfällen beim Fallschirmspringen uneingeschränkt geleistet.
- b) Soll sich das Zusatzkapital bei Unfalltod auch auf Todesfälle im Zusammenhang mit sport- oder wettkampfmässigem Fallschirmspringen beziehen, so ist zusätzlich zur Zusatzprämie von 1,8 Promille des Kapitals eine weitere Zusatzprämie von 4 Promille zu entrichten.
- c) Falls eine Invalidität, die sich anlässlich von Fallschirmsprüngen ereignete, gedeckt sein soll, so ist für diese Deckung eine weitere Zusatzprämie in der Höhe der halben normalen Invaliditätsprämie zu entrichten.



#### IV. Noise abatement

Wie Sie wissen, führt das Amt für Luftverkehr auf dem Flughafen Zürich regelmässig Erhebungen über die «Lärmsünder» durch, und zwar werden mittels 4 Mikrofonen jene Flugzeugbewegungen registriert, die beim Start mehr als 99 dB/A verursachen.

Dem Juli Noise Bulletin ist diesbezüglich folgender Kommentar zu entnehmen:

«During the past months, some noise complaints came in again. Especially at take-offs on runway 28 and 34 it repeatedly occurred that the prescribed climb-out track according to § 3. 1. 1. of our regulations for noise abatement were not observed, turning before having passed the Fan-marker or Outer-marker respectively. On behalf of the population concerned, we would therefore ask you to call your pilots attention again to our noise abatement procedures. We are pleased to mention again a larger

number of companies which did not surpass the provisional guiding limit. These are: (number of movements in parentheses)

AER LINGUS	(42)
AIR INDIA	(32)
ARGENTINAS	(10)
AUA	(194)
FINNAIR	(62)
IBERIA	(124)
LIA	(4)
LOT	(28)
MALEV	(50)
SAA	(10)
SEABOARD	(64)
TABSO	(28)
TAROM	(36)
TUERK	(20)
VARIG	(24)

and with two exceptions, all Charter Companies and private aircraft owners (1.210).»

Mit freundlichen Grüssen Dr. R. Schmid

## A leaking fuel-tank... really a serious trouble!!!

Not only in aviation...

**sondern auch bei Ihnen daheim,**

wenn der Heizöltank mit der Zeit undicht wird.

#### Avoiding action:

Montage einer kathodischen Tankschutzanlage.  
(Stoppt und verhindert jede weitere Korrosion.)

**Please call: 90 1158, J. Bänninger, 8703 Erlenbach**

Zentralheizungen

Vertretung der DELCO-Ölbrenner, ein Produkt der

General Motors Suisse

Kathodische Tankschutzanlagen

Auch für Ihren Neubau: Eine Zentralheizung mit Ölfeuerung von

# Bänninger

## Klimatologie Cockpit-Kabine oder: Wie sag ich's meinem Purser

Um es vorweg zu nehmen: das Klima Cockpit - Kabine ist gar nicht so schlecht, wenn man sich gegenseitig ausspricht. Diesen Eindruck gewann ich an zwei Stammabenden der Vereinigung der Swissair Stewards (VDSS). Hier zeigte sich bei offener Diskussion, dass nebst vielen menschlichen Details eigentlich nur auf dem Nord-Atlantik-Sektor ab und zu etwas Missstimmung auftreten kann. Der Grund dafür: es wird nicht immer versucht, gegenseitiges Verständnis aufzubringen und den Takt zu wahren.

Es liegt in der Natur der Nord-Atlantik-Flüge, dass die Besatzungen zu wenig Zeit haben, einander menschlich zu finden. Trotz der langen Flugzeiten ist das Kabinen-Personal dauernd mit einem anspruchsvollen Service beschäftigt. Vorne im Cockpit werden vielleicht Probleme gewälzt, die ein nettes Wort für den Kaffee-Nachschub vergessen lassen. In den anderen Langstreckensektoren kommt man sich sicher näher beim Aufenthalt in fremden Städten oder beim Baden an einem Strand mit Ferienstimmung. New York mit seinen vielen Möglichkeiten, besonders im Shopping, führt die Individualisten der Swissair-Crew nur in seltenen Fällen auf den gleichen Pfad. Daneben besteht vielleicht auf dem Nord-Atlantik doch ein gewisses Ge-

nerationensproblem. Die Altersunterschiede zwischen Kabinen- und Cockpit-Besatzungen liegen vielfach im Bereich von Kind zu Vater.

Väter können den Unwillen der Kinder erregen und dann wird getäubelt....

Anlässlich der erwähnten Stammabende der VDSS, die leider nur von wenigen Aeropers-Mitgliedern besucht wurden, haben sich einige Punkte und Vorkommnisse herausgeschält, die von unseren Mitarbeitern in der Kabine nicht geschätzt werden. Zum Glück handelt es sich dabei um Einzelfälle, welche aber wahrscheinlich den Nährboden für viele Gerüchte bildeten und via Buschtelegraph noch verstümmelt wurden. Natürlich hatten auch wir vom Cockpit Einwände und Vorschläge in die Diskussion zu werfen. Die VDSS will in ihrer Rundschau unsere Punkte ebenfalls an den Mann bringen.

Die folgende «Checkliste» soll nur von den Cockpitmembers gelesen werden, die schon Anstände mit der Cabin-Crew hatten. Vielleicht entdecken Sie darin den Stein des Anstosses. Die Liste ist auf den NA zugespitzt.

1. Die Cabin-crew ist in erster Linie zur Betreuung der Passagiere durch einen anspruchsvollen Service an Bord da. Der Konkurrenzkampf auf dem NA wird

zur Hauptsache in den Kabinen der Jets ausgefochten.

N. B. Der Amerikaner weiss, dass wir die genauesten Navigatoren und besten Piloten haben!

2. Die Grundlage eines guten Teamworks bildet das Crew-Briefing. Hier hat gerade der Captain die Möglichkeit, mit dem Purser z. B. die Essenszeit festzulegen.
3. Die Verantwortung über das Pantry hat der Purser. Es schickt sich nicht, wenn schon beim Betreten des Flugzeuges von einem hungrigen oder durstigen Cockpitmember, ohne zu fragen, etwas herausgenommen wird (kommt tatsächlich vor bei Leuten, die mit Rückenwind durch die Kinderstube geflogen sind).
4. Der Navigator soll seinen Sonderwunsch für die Essenszeit dem Purser möglichst früh bekanntgeben (speziell bei Exit Nantucket).
5. Wem das Crew Essen nicht schmeckt, soll das via PVR melden. Es ist sinnlos, dafür den Purser anzuöden. Seafood kann evtl. nur ins Cockpit gebracht werden, sofern vom Erstklass-Service etwas übrig bleibt.  
Note: Die Wirkung von Kaviar auf mangelnde Potenz ist fraglich!
6. Der Cabin Call soll während des First-class-Services nur in dringenden Fällen gebraucht werden.
7. Die Lounge-Table im DC-8 ist ausschliesslich für die Passagiere bestimmt. Diese Vorschrift steht in keinem Zusammenhang mit der Safety und wird gerne

von Cockpit-Besatzungen overruled. Sofern keine Passagiere vorne sind und der betreffende Mann Takt und Anstand wahrt, wird nur ein unvernünftiger Purser etwas einwenden.

8. Besatzungen und deren Angehörige, die mit einem Economy-Freibillet reisen, haben keinen Anspruch auf erste Klasse. N. B. Ein Captain, der seiner Frau für 3% nur ein Touristen-Billettt kauft und dann versucht, sie zu «upgraden», ist ein dankbares Thema für den Purser-Stamm.
9. Fast alle Missverständnisse und Unstimmigkeiten können durch gegenseitiges Verständnis und mit einem freundlichen Gesprächs-Ton ausgeschlossen werden. Die wichtigsten Gesprächspartner sind hier der PIC und der Purser.

Jetzt wäre ich beinahe auf zehn Gebote gekommen. Dann hätte ich sie am liebsten nicht wie Moses an einem Felsen, sondern auf einigen wenigen, aber harten Swissair-Köpfen zerschlagen. Splitter hätte es gleichviele gegeben, wie alle die kleinen Details, die das Verhältnis von Cockpit zu Kabine trüben können. Im Auftrage des Aeropers-Vorstandes habe ich den Lesern der Rundschau diese Splitter weitergespickt. Wir sind an einer reibungslosen Zusammenarbeit mit den andern Berufsverbänden des Luftverkehrs äusserst interessiert. Darin liegt sicher eine der wichtigsten Garantien für die Zukunft der Swissair. Schi



## Algerien-Boykott und Aircraft Hijacking

Wenn die Algerien-Aktion auch ohne Boykottmassnahmen zum Ziele geführt hat und wir, Swissair und Aeropers, lediglich mit «einem blauen Auge» davon gekommen sind, bedeutet das nicht, dass wir nun tatenlos vorausschauen dürfen und nichts gegen allfällige zukünftige Piraterieakte unternehmen sollen.

Das von der Aeropers am 16. 8. 68 veröffentlichte Presse-Communiqué stellt in dieser Richtung konkrete Forderungen auf, nämlich:

- bei den Schweiz. Luftfahrtbehörden darauf zu drücken, dass in den bilateralen Luftverkehrsabkommen entsprechende Sicherungen eingebaut werden
- und IATA und ICAO wachzurütteln, damit diese Internationalen Zivilluftfahrtorganisationen endlich alle geeigneten Mittel ergreifen, um Akte der Luftpiraterie zu verhüten.

Wenn der bilaterale Weg wohl der schnellere und oft klarere ist, so ist dennoch der multilaterale vorzuziehen, weil er eben gleichzeitig eine Vielzahl von Staaten bindet. So hat denn auch die ICAO seit dem Erlass der Chicago Convention vom 7. 12. 44 verschiedene Abkommen zum Schutze ihrer Mitgliedstaaten aufgestellt.

Dazu gehört auch die sog. **Tokyo Convention vom 14. 9. 63 on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft**.

29 Staaten haben die Convention bisher unterzeichnet, aber nur 6 haben sie ratifi-

ziert, nämlich: China, Dänemark, Norwegen, die Philippinen, Portugal und Schweden. Um in Rechtskraft erwachsen zu können, müssten 12 Ratifikationen vorliegen (als 7. ratifizierender Staat scheint sich nun England durchzuringen).

### Was will die Tokyo Convention?

Wie eingangs erwähnt, können internationale Conventions nie einen absoluten Rechtsschutz vermitteln, die miteinander zu vereinbarenden Rechtsordnungen sind oft zu verschiedenartig, die Rechtsanschauungen und politischen Überlegungen divergieren bisweilen diametral. Dennoch vermag die Tokyo Convention in mindestens einem Punkt Klarheit und einwandfreie Verhältnisse zu schaffen, in **jenem des Hijacking**. In jenem also, wo es um den **Schutz von Leib und Leben der Besatzungen und Passagiere und um den Schutz von Gütern (Flugzeug und Fracht) geht**.

Art. 11 der Convention lautet ausdrücklich:

1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands **shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.**

### Was macht die Schweiz?

Obwohl die Schweiz massgeblich (nämlich durch den derzeitigen Chef des Eidg. Luftamtes) an der Ausarbeitung der Tokyo Convention beteiligt war, gehört sie **nicht** zu den Signatar-Staaten und — wie Dr. A. Schweickhardt vom Rechtsdienst der Swissair auf Anfrage erklärt — «mit der Ratifikation dieses Abkommens durch die Schweiz kann offenbar für längere Zeit nicht gerechnet werden».

Diese Erklärung stützt sich auf eine Äusserung des Luftamtes vom 23. 7. 68, folgenden Inhalts:

«Ihre Anfrage vom 19. 7., aus welchen Gründen die Schweiz das Abkommen von Tokyo bisher nicht unterzeichnet habe, können wir wie folgt beantworten:

1. Das Abkommen enthält keinerlei Bestimmungen über die Auslieferung, was aber nach Auffassung der Polizeiabteilung des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes für die Schweiz ganz wesentlich wäre.
2. Das Abkommen verpflichtet leider die Mitgliedstaaten nicht, einen in einem anderen Staat unerwünschten und zurückgeschafften Passagier wieder zurückzunehmen. Ein entsprechender An-

trag wurde in Tokyo abgelehnt. Die Eidg. Fremdenpolizei erblickt darin einen grundlegenden Mangel des Abkommens.

Es bleibt uns bei dieser Lage nur übrig, abzuwarten, wie sich die für uns massgebenden Staaten zu dem Abkommen stellen. Die Begeisterung für dieses Abkommen scheint auch anderswo nicht sehr gross zu sein. Es wurde bis heute erst von sechs Staaten ratifiziert und tritt wahrscheinlich noch lange nicht in Kraft. Zu seinem Inkrafttreten benötigt das Abkommen 12 Ratifikationen.

Mit freundlichen Grüssen Eidg. Luftamt»  
«Es bleibt uns bei dieser Lage nur übrig, **abzuwarten ...!**»

Abzuwarten?! — Ein bewährtes, typisch schweizerisches Ausfluchtswort! Abwarten, bis das nächste Flugzeug gekapert wird, die ganze Internationale Zivillaviatik hintereinandergerät und Schaden nimmt. Und das, weil das Abkommen keine Auslieferungbestimmungen enthält und keine Verpflichtung vorsieht, unerwünschte Passagiere zurückzunehmen!

Wäre es nicht an der Zeit, jenen helvetischen Perfektionismus gegenüber gewissen wichtigeren und grundsätzlicheren Aufgaben zurückzustellen und eventuell so einem Vertragswerk zum Durchbruch zu verhelfen, das der Freiheit des Weltluftverkehrs und dem erhöhten Schutzbedürfnis von Besatzungen und Passagieren diene?

Die Frage ist gestellt. Ich hoffe, die zuständigen Behörden bleiben uns die Antwort nicht schuldig. Dr. S.

Er kann noch von Glück reden

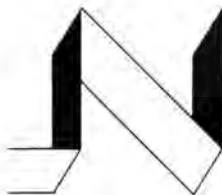


Erstens ist er praktisch veranlagt  
und zweitens gut versichert

YEARS  
Anniversary

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

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



## NATIONAL-VERSICHERUNG

**Generalagentur:**

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

**Hauptagentur J. Kurer:**

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



## Man sollte...

- unserem telegenen Sekretär an dieser Stelle dafür danken, dass er den nicht gerade einfachen Standpunkt der Aeropers in Sachen Algerien-Boycott auf der Mattscheibe, die bekanntlich die Welt bedeutet, so souverän vertreten hat.
- die liebe Einsatzplanung wieder einmal bitten, ein- und dieselbe Rotation nicht unbedingt ein- und demselben Crewmember im Abonnement zu verkaufen (wie z. B. die strengen 114/115er Frachter)!
- die vor einigen Monaten geborenen Loadforecast-folder wieder durch das frühere, übersichtlichere Ormigblatt ersetzen.
- vielleicht auf Flusiko-Ebene wieder einmal etwas für einheitliche Voice unternehmen, da wir auf diversen (selbst schweizerischen!) ATC-Kanälen langsam wieder in den Zustand babylonischer Sprachverwirrung zurückfallen.
- in den neuen Genfer Crew Custom Counter auch einen französischen Zollbeamten setzen, auf dass uns dieser bei den zahlreichen Paris- und Nizza-Flügen mit seinem, nationalen Grandeur beweisenden, «Allez-y!» einen Köfferlitürgg von 200 bis 400 Metern erspare.
- die Funktion eines Swissair-Uniformierten mit Heilsarmeemütze in der Nähe des DC-8-Frachters einmal erklären. Handelt es sich etwa um den Vorstand der Palettenschieber?
- das Parkplatzproblem auf dem Flughafenareal nicht aus den Augen verlieren, zirkulieren zu diesem heissen Thema doch bereits anruchtige Verse wie z. B.:  
Frau Wirtin kannte diverse Piloten,  
die suchten Parkplätze beim Flughafen  
Kloten,  
(vom Rest des Textes weiss man nur,  
er sei das Opfer der Zensur . . .)

## Der clevere Senator

Ein Fernsehstück nach einer wahren Begebenheit von Hü (dem Älteren).

New York, August 1968, Hotel Barbizon Plaza, Room 1816, TV Channel 2, CBS News: Ein Senator, Vorsitzender der «US-Senats-Commission for Air Traffic Control Affairs» äussert sich zum Problem des «crowded sky».

Er schildert mit viel Sachkenntnis was wir täglich erleben:

«Too many airplanes, peak hours, holding stacks, delays, shortage of ATC personnel, need for more modern equipment and why the controllers are sticking to the rules.»

Der Senator macht aber auch Vorschläge wie die Situation (in his view points) saniert werden sollte:

1. Von den Passagieren wird ein (noch zu bestimmender) Betrag einkassiert, der in einen Fond zur besseren Bezahlung der ATC-Controller, zur Ausbildung von Personal und zur Anschaffung von moderneren Geräten (!) fliesst.
2. Beschränkung der Anzahl Flüge.
3. Abbau der heutigen Verkehrsspitzen.

Zweitens und Drittens lassen wir aus kommerziellen Gründen beiseite und begeben uns auf die Flucht nach vorne:

New York, August 1971, Deer Park Holding, FL 250, N. Y. Center News:

Eine SR B-747 meldet sich beim N. Y. Center:

«New York Center this is SWISSAIR Golden Jet 100, FL 250.»

«SWISSAIR Golden Jet 100 this is New York Center, identified over Deer Park, maintain FL 250, estimated approach time . . . stand by . . . SWISSAIR Golden Jet 100 how much have you collected today, over?»

«New York Center SWISSAIR Golden Jet 100 we have 353 US Dollars in cash.»

«TWA, PANAM, SAS, AIR FRANCE, ALITALIA, SPEED BIRD, EL AL, EASTERN, IRISH, OLYMPIC this is New York Center, how much . . .»

«SWISSAIR Golden Jet 100 you are NUMBER ONE, turn left on a heading of 230 degrees, descend to 3000 feet and change to . . .»

Sie sehen, mit seinem Vorschlag (unter Erstens) hat der clevere Senator allerhand erreicht:

- Die Controller können besser bezahlt werden und verzichten daher auf mehr Personal und moderneres Equipment.
- Sie (die Controller) sind am Umsatz interessiert, womit Zweitens und Drittens (siehe oben) sich von selbst erledigt.
- Weil es in allen Zeitungen steht, dass SWISSAIR NUMBER ONE ist, beträgt der Loadfactor immer 100%, dadurch behaupten wir unsere NUMBER ONE Position . . .

Unsanftes Erwachen, Telephon Call vom Dispatch:

«Sorry Captain, due to late arrival of aircraft, 1 hr and 47 min. holding, your departure is delayed by 2 hours.»

Natürlich, es ist der Frachter, der kann ja gar nicht NUMBER ONE sein mit 9 Paletten und 26 US Dollars cash... Und deshalb ist der Vorschlag des Senators auch nicht so clever!  
Station break...

## 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)



## Der kleine Kommentar

Seit Tagen und Wochen ist mein Gemüt  
unruhig, verängstigt, bewegt, betrübt —  
es raubt mir den Frieden, den Schlaf dazu  
und gönnt mir bei Tag und Nacht keine Ruh'.

Was ist denn so Übles mit mir geschehn?  
Will eine Schöne den Kopf mir verdrehn?  
Wird die Erde in Zukunft von Hand bewegt?  
Mein Parkplatz von Seebach nach Küsnacht verlegt?

Oh nein, nur ein Streifen Celluloid  
ist die Ursach' zu meinem Klagelied.  
Nur ein Film also, und so ein Geschrei!  
Bloss weil Brigitte und Lolo nicht dabei?

Der Film ist ganz anders als Ihr wohl denkt.  
Der Anblick ist sogar gratis, geschenkt ...  
Soviel ich glaub' verstanden zu haben  
ist es ein Werk(lein) von Waisenknaben.

Da fahren die Feger, — (die für's Kamin)  
im Zickzack über die Strasse dahin.  
Zwei Mädchen, zwei Knaben, rassig und keck,  
finden den Weg auf das Zuschauerdeck

des Flughafens Kloten; doch jetzt, gib acht!  
wechseln die Meitli in die DC-8.  
Die Reise beginnt — es gibt zu essen —  
Die Szene möcht' ich gerne vergessen!

Was schaut ihr Auge mit dem langen Rohr?  
Das ganze kommt einem sehr komisch vor:  
Sie sind weder Gast noch Hostess, die zwei,  
und vom Cockpit ist auch niemand dabei.

Sie finden die Welt entzückend und schön  
und auch das Leben in schwindelnden Höh'n  
ist nur eitel Freude und Sonnenschein —  
das soll doch der Zweck dieser Werbung sein?

Derweil mühen sich die Buben mit Fleiss  
in Navigation, Funk, Technik —, heiss  
rauchen die Köpfe, doch eilt rasch die Zeit.  
Zum Erstflug ist der Weg wirklich nicht weit!

Das sind unsre Piloten von morgen.  
Sind ohne Probleme, ohne Sorgen  
und alles geht spielend, wer hätt's gedacht —  
Nimm Dir ein Beispiel: So wird es gemacht!

Mir raucht auch der Kopf, und ich denk' dabei  
was bei diesem Film der Endeffekt sei . . .  
Ist's Werbung? Dann möcht' ich sagen: Die Art  
ist unglaublich — und nicht sehr apart!

rs

# Kenner kennen

# KENT

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



Interieur SA

## Das Möbelgeschäft mit der konsequent modernen Linie

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

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

# Interieur SA

Fachgeschäft für modernes Wohnen

Mitglieder des fliegenden Personals  
der Swissair erhalten Spezialrabatte

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

kauf Hemden  
aber  Hemden



der langjährige Uniformhemden-  
Lieferant der SWISSAIR



## A propos Rundschau-Mitarbeit:

Wie Sie sehen, haben sich durch meinen Aufruf beliebte Schriftsteller wie Hü und Schi aus dem Busch klopfen lassen; ferner feiert ein gewisser rs mit seiner vorzüglich gereimten Rezension des neusten Swissair Piloten-Werbefilms (in Anführungszeichen) seine Rundschau-Première. Merci villmal und uf widerläse!

Viele Piloten haben eine oder mehrere fliegerische **Fachzeitschriften** abonniert. Es wurde angeregt, technisch oder fliegerisch interessante Artikel auszuschneiden und unter Quellenangabe zwecks Publikation an die dankbare Redaktion zu senden. Ich gehe wohl nicht fehl in der Annahme, dass der Initiant dieser guten Idee als Idealist mit gutem Beispiel vorangehen wird!

Des Weitern suchen wir immer noch neue **Inserenten**. Es ist nämlich gar nicht so sinnlos, in unserer Rundschau mit ihrer momentanen Auflage von 700 Stück zu inserieren, denn sie wird von den meisten Empfängern und ihren Angehörigen von A bis Z gelesen. Die wenigen Rundschau-Inserate werden hier garantiert mehr beachtet als in der bündeldicken Zeitung oder im reinen Inseraten-Anzeiger. Ohne unbescheiden sein zu wollen, darf man ruhig sagen, dass wir ein kauffreudiges und kaufkräftiges Publikum sind, bei welchem sich gute und gezielte Werbung lohnt. HH

→ 2014

# Flugzeugbestellungen

(Stand 31. Dezember 1967)

## 1. Boeing 747 (4 Pratt und Whitney JT9D)

Fluggesellschaft	bestellt	Option
Air France	4	2 (+ 1 747 F)
Air India	2	
Alitalia	4 (+ 1 747 F)	2
BOAC	11	5
Delta	3	2
Eastern	4	
El Al	1	
Iberia	3	
Ireland	4	
Japan	6	
KLM	3	
Lufthansa	3	
National	2	
Northwest	7	
Olympic	1	
Pan Am	23 (+ 2 747 F)	
Quantas	4	2
SAS	2	
Swissair	2	
TWA	19 (+ 3 747 F)	
United	18	
<b>Total</b>	<b>126 (6F)</b>	<b>13 (1F)</b>

BOAC	8
Braniff	3
Continental	7
Eastern	6
Japan	3
Lufthansa	3
Middle East	2
Pan Am	8
Quantas	4
Sabena	2
TWA	6
United	6
<b>Total</b>	<b>76</b>

## 3. Boeing 707 / 720

Typ	in Service	bestellt	in Option
707 - 120	17		
707 - 120 B	103	10	
707 - 200	4		
707 - 320	64		
707 - 320	89	69	
707 - 320 C	128	96	
707 - 420	34		
<b>Total</b>	<b>439</b>	<b>175</b>	<b>2</b>

## 2. Süd-Aviation - British Aircraft Concorde

(4 Rolls-Royce SNECMA Olympus 593)

Fluggesellschaft	bestellt
Air Canada	4
Air France	8
American	6

3a.

720 A	25		
720 B	124		
<b>Total</b>	<b>588</b>	<b>175</b>	<b>2</b>

**4. DC-8**

Typ	in Service	bestellt	in Option
DC-8-10	7		
DC-8-20	45		
DC-8-30	45		
DC-8-40	30		
DC-8-50	92	12	
DC-8-50 F	46	7	
DC-8-61	16	55	
DC-8-61 F	1	9	
DC-8-62	9	28	
DC-8-62 F	1	10	
DC-8-63	1	26	
DC-8-63		40	4
<b>Total</b>	<b>293</b>	<b>187</b>	<b>4</b>

**5. Boeing 747**

Typ	bestellt	Option
747	123	11
747 C	20	5
747 F	6	1
<b>Total</b>	<b>149</b>	<b>17</b>

**6. Boeing 2707**

(4 General Electric 4) 127

**7. Boeing 727**

Typ	in Service	bestellt	in Option
727 - 100	350	34	1
727 - 100 C	16	11	2
727 - 100 QC	91	30	
727 - 200	3	150	
<b>Total</b>	<b>460</b>	<b>225</b>	<b>3</b>

**8. Boeing 737**

Typ	in Service	bestellt	in Option
737 - 100	1	30	
737 - 200	2	144	7
737 - 200 C		4	
737 - 200 QC		6	
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>184</b>	<b>7</b>

**9. DC-9**

Typ	in Service	bestellt	in Option
DC-9-10	98		22
DC-9-10 F	4		20
DC-9-20			10
DC-9-30	62	240	14
DC-9-30 F	1	17	
DC-9-40		10	
DC-9-40 F		2	
<b>Total</b>	<b>165</b>	<b>321</b>	<b>14</b>

**10. Caravelle**

Typ	in Service	bestellt	in Option
10 B	13		4
10 R	12		1
11 R	3		1
3	86		8
6 N	46		4
6 R	54		
<b>Total</b>	<b>214</b>		<b>18</b>

**11. BAC VC-10**

31 11 1

**NA-Traffic**

USA - Europa Januar — April 1968

Fluggesellschaft	Passagiere	% v Total	Anzahl Sitze	Auslastung
Pan Am	235'823	24,50	538'435	43,8
TWA	183'560	19,07	432'892	42,4
BOAC	97'340	10,11	188'462	51,6
Lufthansa	74'970	7,79	200'744	37,3
Air France	64'496	6,70	163'934	39,3
Alitalia	56'318	5,85	135'002	41,7
KLM	44'106	4,58	110'734	39,8
SAS	41'183	4,27	109'826	37,5
El Al	40'005	4,15	65'479	61,1
Swissair	35'952	3,73	88'768	40,5
Irish	24'214	2,51	44'754	54,1
Sabena	16'977	1,76	45'505	37,3
Olympic	15'446	1,60	38'715	39,9
Iberia	13'813	1,43	38'544	35,8
Air India	8'475	0,88	28'776	29,5
Qantas	7'371	0,76	14'144	52,1
JAL	1'327	0,13	9'088	14,6
<b>TAP</b>	<b>950</b>	<b>0,09</b>	<b>4'964</b>	<b>19,1</b>
<b>Total</b>	<b>962'326</b>		<b>2'259'766</b>	<b>39,8</b>



# Besetzungen von Verkehrsflugzeugen

Anpassung an technische Entwicklungen  
in einem Industriezweig mit geregelterm  
Wachstum

von Mark L. Kahn, Wayne State University

Obwohl sich dieser Artikel ausschliesslich mit den amerikanischen Verhältnissen befasst, bildet er doch für alle unsere Leser sehr empfehlenswerte Lektüre. Denken Sie beim Lesen daran, dass der Autor ein unparteiischer Beobachter ist, der überhaupt nichts mit der Fliegerei zu tun hat.

## Erster Teil

Einleitung

Technische Entwicklungen schaffen für die Angestellten, die unmittelbar von ihnen betroffen werden, Probleme und neue Möglichkeiten in unterschiedlichem Ausmass. Für die Verkehrspiloten — eine strategisch gelagerte Angestelltengruppe in einer Industrie, die sich durch rapides Wachstum und ein hektisches Erneuerungstempo auszeichnet — sind die Früchte des technischen Fortschritts beträchtlich. Dieser Aufsatz will die hauptsächlichsten Entwicklungen in der Schaffung der Salär- und Arbeitsbestimmungen dieser Piloten untersuchen, die seit der Gründung der Air Line Pilots Association (ALPA) im Jahre 1931 gewerkschaftlich organisiert sind. Wir werden da-

bei drei Hauptphasen unterscheiden: (a) die 30er und 40er Jahre, in denen die Piloten vor allem auf Salärverbesserungen abzielten, und zwar zuerst auf dem Weg über die Entschlossenheit der Regierung, später in gesamthafter Verhandlungen; (b) die 50er Jahre, in denen die ALPA vor allem auf die Verbesserung und Angleichung der Arbeitsbedingungen Wert legte, was in neuen Arbeits- und Salärbestimmungen geschah; und (c) die 60er Jahre, die Zeugen einer aufschlussreichen Reihe von Entwicklungen sind, welche sich um Arbeitsstunden drehen und die grundlegende Wahl zwischen Einkommen und Freizeit einschliessen. Zuerst aber muss ich einige der hervorstechenden Merkmale dieses Industriezweiges und den Zusammenhang seiner industriellen Beziehungen erwähnen.

Die Zivilliegerei untersteht in den Vereinigten Staaten seit 1938 einer strengen wirtschaftlichen Kontrolle durch das Civil Aeronautics Board (CAB). Die so entstandene Struktur der Industrie hatte zur Folge, dass 90 Prozent der Passagierkilo-

meter und 60 Prozent der Post- und Fracht-Tonnenkilometer von den elf «Trunk»-Gesellschaften plus Pan American geleistet wurden. Seit 1950 hat sich der Verkehr im Passagier- und im Frachtsektor versechsfacht, und auch für die kommenden Jahre ist eine gesunde Wachstumsrate zu erwarten. Das CAB z. B. hat vorausgesagt, dass die Zahl der verkauften Passagierkilometer innerhalb der USA von 71,8 Milliarden im Jahre 1965 auf 135,2 Milliarden im Jahre 1975 vergrössern werde, selbst wenn sich die Flugpreise prozentual mit den anderen Lebenshaltungskosten erhöhten.

Jede Fluggesellschaft neigt dazu, ihren Markt als sehr stark konkurrenziert anzusehen. Diese Konkurrenz sind einerseits andere mögliche Transportmittel (einschliesslich Privatwagen) und ausländische Fluggesellschaften auf internationalen Strecken; der Hauptansporn stammt aber von dem Prinzip des CAB her, jede wichtigere Route von zwei oder mehr Gesellschaften bedienen zu lassen. Da das CAB auch gleiche Flugpreise für die gleiche Art Service verlangt, sind neue Flugzeugtypen zu einem wichtigen Instrument der Konkurrenzierung geworden. In der Folge sind neue Typen so früh wie möglich bestellt und in Betrieb gesetzt worden.

Neue Arten von Flugzeugen erschienen in drei grossen Wellen und vergrösserten die Nutzlastkapazität jeweils auf dramatische Weise. 1936 bis 1947 dauerte die Ära der DC-3, die 21 Passagiere mit einer Reisegeschwindigkeit von 300 km/h beförderte. Ihr Produktionsvermögen beträgt rund 640 Tonnenkilometer pro Stunde (tkm/h). In den späten 40er Jahren wurden viel grössere und schnellere, viermotorige Kolbenflugzeuge eingeführt. Die DC-6 beispielsweise beförderte 58 Passagiere pro Stunde 480 km weit und produziert fünfmal soviel wie die DC-3, nämlich etwa 3200 tkm/h. Dann, nach ein paar Jahren relativer Sta-

abilität, erschienen 1959 die ersten Strahlflugzeuge. Eins davon war die DC-8, die 130 Passagiere in der Stunde etwa 380 km weit transportierte; ihr Produktionsvermögen beträgt fünfmal soviel wie bei der DC-6 und 25mal soviel wie bei der DC-3, nämlich 16'000 tkm/h. Der Übergang geschah sprunghaft: Ende 1964 waren 45 Prozent der Verkehrsflugzeuge turbinengetrieben, und diese 810 Jets bewältigten 85 Prozent des Verkehrs von 1964.

Verbesserungen bei den Flugzeugen und eine Menge ergänzender Neuentwicklungen in allen Phasen des Flugbetriebes haben ein rapides Anwachsen der Leistung pro Arbeitsstunde mit sich gebracht — etwa 7 Prozent im Jahr seit 1950. Das Verkehrsvolumen hat sich aber noch rascher vergrössert, weshalb im ganzen immer mehr Leute eingestellt werden mussten. So beschäftigten die Fluggesellschaften 1939 16'000 Angestellte, 1949 81'000, 1959 161'000 und Ende 1964 190'000. Davon gehören etwa 10 Prozent zum fliegenden Personal: 15'000 Piloten und 4'000 andere, meist Bordingenieure (diese Zahlen beziehen sich auf Anfang 1965).

Technische Veränderungen haben Umfang und Zusammensetzung der fliegenden Besatzungen modifiziert. Der Bordfunker, der einst auf einigen Überseestrecken benötigt wurde, verschwand, als Verbesserungen in der Radiotelefonie es erlaubten seine Funktion den Piloten zu übertragen. Navigatoren ohne Pilotenlizenz, die vorher auf vielen internationalen Strecken für die Sternavigation gebraucht wurden, sind heute fast ausgestorben, weil das Doppler-Loran-System von den Piloten bedient werden kann. Und Bordingenieure ohne Pilotenlizenz werden nach und nach durch dritte Piloten mit F/E-Qualifikation ersetzt. Der heutige Stand der Technik hat, abgesehen von einigen Übergangssituationen, in Amerika zu der folgenden Cockpitbesatzung geführt: drei Piloten für grosse Kolben- und Turbinenflugzeuge, zwei Pi-



loten für kleine Kolbenflugzeuge und die kürzlich eingeführten zweimotorigen Kurzstreckenjets (DC-9, BAC-111). Was die Piloten selbst anbetrifft, so sehe ich keine Anzeichen dafür, dass sie in voraussehbarer Zeit durch Automaten ersetzt werden könnten.

Die steigende Tendenz der Pilotenzahlen wurde kurzfristig unterbrochen, und zwar erstmals 1946/47. Dies war vor allem den neuen viermotorigen Flugzeugen zuzuschreiben; die Verminderung der Pilotenzahlen von 1948 auf 1949 war ein Ausdruck einer allgemeinen Wirtschaftskrise; von 1957 auf 1958 lag der Grund in der Einführung transkontinentaler Flüge ohne Zwischenlandung mit DC-7C; und 1959 und 1961/62 war der rapide Übergang auf Strahltrieb verantwortlich. 1964 jedoch verflüchtigten sich die Befürchtungen vieler Piloten über mögliche Entlassungen, als der Markt wieder viel rascher anzuwachsen versprach als die Produktionskapazität der Flugzeuge, und alle grösseren Airlines neue Piloten anwarben. Mitte 1965 schätzte der Präsident der Air Transport Association, dass die Verkehrsfliegerei bis 1970 3000 bis 5000 neue Piloten einstellen würde.

Seit 1936 unterstehen die Fluggesellschaften der Railway Labor Act. Danach kann die Vertretung der Angestellten nur getrennt nach Berufsgruppen und nach Airline geschehen. Wenn, ferner, ein Streik irgendeinen Teil des Landes seiner wichtigen Verkehrsverbindungen zu berauben droht, kann der Präsident der Vereinigten Staaten ein Emergency Board bestimmen, das eine Untersuchung einleiten und unverbindliche Empfehlungen machen muss.

In sieben Fällen wurde ein Emergency Board eingesetzt, als die ALPA eine Partei der Auseinandersetzung war.

Wie zu erwarten ist, haben die Piloten immer eine sehr starke Verhandlungsposition gehabt. Als Hauptfaktoren dafür würde ich die folgenden erwähnen:

- (a) Die scharfe Konkurrenzlage, in der jede Gesellschaft bemüht ist, ihren guten Namen beim Reisepublikum zu wahren und einen Verlust von Verkehr an die Konkurrenz zu vermeiden.
- (b) Der erfolgreiche Widerstand der Piloten gegen Bestrebungen der Arbeitgeber, im Verein mit anderen Airlines mit den Piloten zu verhandeln.
- (c) Eine Subventionspolitik des Bundes, die, besonders in den 40er und frühen 50er Jahren, Gehaltserhöhungen der Piloten wieder weitgehend wettmachte.
- (d) Verhandlungen der Piloten als getrennte Berufsgruppe.
- (e) Militante Unterstützung der ALPA (und, bei American Airlines seit 1963, der unabhängigen Allied Pilots Association).
- (f) Verständnisvolles Eingreifen von Kongress und CAB in Pilotenangelegenheiten.
- (g) Der erstaunliche Erfolg der Piloten, anfangs vor dem Kongress und darauf vor dem Emergency Board gewisse Kriterien der Produktivität als traditionelle Grundlage minimaler Gehaltsaufbesserungen durchzusetzen.

1964 verdienten Flugkapitäne in den USA durchschnittlich 24'000 Dollar, Copiloten durchschnittlich 15'000 Dollar.

(Fortsetzung folgt)



## Kabinen-Indiskretion

Purser: Would you like some caviar?

Pax: What's that?

Purser: Fish eggs

Pax: Okay, bring me one, fried!

## Gruss aus Genf

Schreibt da einer uns zum Schluss  
aus dem Crewhouse voll Verdruss:  
«Schlaf unmöglich; grosser Zorn!  
Saukrach hinten jetzt **und** vorn!»

# 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. Bonhôte (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

### Hilfsskassier

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. Ritzli
E	W. Busenhart

### Flugsicherheits-Kommission

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





