



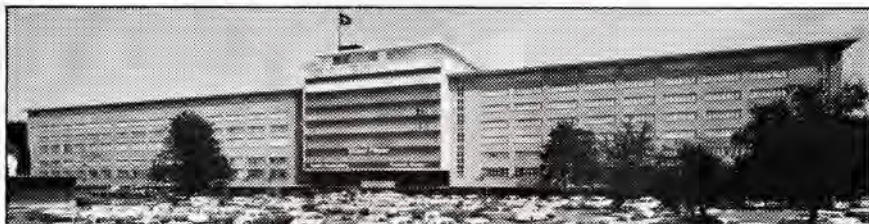
# **aeropers rundschau**

November / Dezember 1969

AEROPERS-Rundschau  
60

## **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 163

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	6
Was uns beschäftigt	11
Europa Rotationen — Winter 69/70	15
Bericht von der 24. IFALPA Konferenz	17
Man sollte . . .	21
Gedankensplitter	22
Reading the Rundschau	23
Le Coin des Romands	25
Learning to learn	26
Fall Damaskus, frei von Emotionen	29
Orienttips	31

Redaktionsschluss: 9. Januar 1970

### Redaktion:

Dr. W. Huber  
H. Hürzeler  
A. T. Atkins

### Versand:

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

### Druck und Verlag:

Wettlin & Co. Buchdruck  
Rosengartenstrasse 5  
8037 Zürich  
Telefon 051/44 47 44



# AEG

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

Wir führen alle  
Sortimente und  
Ersatzteile.

Eisenwaren

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

*A. Byland & Co*



## 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»



## Liebe Rundschauler

Ob Sie dieses Kompliment gerne hören oder nicht: auch Sie werden älter, wie wir andern alle auch. Wir leben zwar in einer Epoche, in welcher Jungsein von den Werbeagenturen als das offenbar Erstrebenswerteste des Lebens propagiert wird. Nun, sind krampfhaft jung sein wollende Mütter, Grossmütter oder Jubelgreise ein erhebender Anblick? Wirkliche Lebenskünstler erklären, jede Altersstufe habe ihre Sonnen- und Schattenseiten, zu denen man am besten ja sage! Im übrigen sei man bekanntlich genau so alt, wie man sich fühle. Um Sie nicht weiter mit Binsenwahrheiten zu langweilen, muss ich etwas konkreter werden. Wenn, sagen wir einmal, Ihr hoffnungsvoller Sohn mit der viel-sagenden Qualifikation «Verspricht älter zu werden!» aus der RS heimkommen sollte, so ist dies zugebenermassen nicht gerade überwältigend: indessen lässt man

n noch alle Chancen und positiven Entwicklungsmöglichkeiten offen. Heisst es hingegen von einem Piloten, er sei eben nicht mehr der Jüngste, so schwankt diese Aussage zwischen Wohlwollen, Mitleid und absteigendem Ast.

Wann beginnt man denn eigentlich zu altern? Ein sechsjähriger Knirps hat z. B. den Höhepunkt seines Sprachlernvermögens bereits überschritten, er altert in dieser Beziehung also schon, währenddem er seine körperlich-sportliche Topform erst als 18jähriger erreicht haben wird. Beim

Sehvermögen setzt der Alterungsprozess nach dem 25. Lebensjahr ein; andererseits ist im Geschäftsleben ein Mann zwischen vierzig und sechzig in seinen «besten Jahren». Für Luftkutscher und Astronauten haben die alleswissenden Yankees den Zenith zwischen 35 und 45 ermittelt. Daher wird man vermutlich in unserer Luftwaffe im 36. Lebensjahr aus den Kampfstaffeln entlassen. Schliesslich melden noch die Versicherungsgesellschaften, dass Autolenker zwischen 42 und 60 am wenigsten Unfälle verursachen.

Da unsere Lebenserwartung allgemein steigt, dürfte sich auch der Beginn des Alterns auf später verschieben.

Wie dem auch sei, männiglich weiss, dass bei der Vergreisung nicht nur der Jahrgang, sondern auch Vererbung, Konstitution und vor allem das persönliche Verhalten massgebend sind. Mit vernünftiger Lebensweise und entsprechendem Training (Aeropers-Turnen!) erreicht man heute vieles. Der Prozess des Alterns hingegen lässt sich dadurch leider nicht aufhalten, höchstens beachtlich verzögern. Indessen bedeutet er nicht nur eine Abnahme der körperlichen und geistigen Kräfte, sondern in der Regel eine Zunahme an persönlicher Reife, Lebenserfahrung und Weisheit. Diese positiven Seiten kommen unzähligen Familien, Behörden, Betrieben und Institutionen zugute, in denen eine ältere abgeklärte Persönlichkeit die

Zusammenhänge überblickt und die Geschicke weise leitet. Andererseits glaubt seit jeder jede nachdrängende Generation, mit dem alten Zauber gründlich aufräumen zu müssen, die gaullistisch sturen alten Herren durch dynamische jüngere Kräfte zu ersetzen, bis die nächste Generation mit ihnen dann genau gleich verfährt.

In der schnellebigen Fliegerei ist es unter anderem dank Seniority nicht unbedingt so, dass die Jungen die Alten überrunden und verdrängen. Bei uns sind es vielmehr die Flugzeug-Generationen, die einander ablösen, wobei die jeweiligen neuen Wundervögel natürlich viel höhere Anforderungen an uns stellen. Dann geistert der Ungeist des sogenannten «fliegerischen Tops» durch die Pilotenreihen; da sind anfänglich nur noch die Besten und Wägsten fähig, das Neuste vom Neuen zu bewegen. Es folgt dann die unselige Epoche der ersten, kräftezehrenden Umschulungen, in denen erfahrene Köpfe rollen, zumal der Schritt zu gross sei. Nach einigen Jahren hat man sich dann zur erstaunlichen Erkenntnis durchgerungen, das neue Equipment sei eigentlich auch nur ein Flugzeug, wenn auch nicht gerade ein einfaches. Dank geeigneter Methoden schult nun auch das gemeine Fussvolk darauf um, und siehe: es geht! (meistens). Nach etwa zehn Dienstjahren segelt der altbewährte Kahn, der dazumal für die Pilotengrundsicherung zwar geeignet, aber leider zu teuer ist, unter fremder Flagge ins Charter-business: die Nimbus-Seifenblase ist geplatzt, der Mohr hat seine Pflicht getan, der Mohr kann gehen — denn die nächste Flugzeuggenerationswoge, die alles bisher Dagewesene in den Schatten stellt, ist bereits im Anrollen . . .

Dieses Entwicklungs-Wellenspiel findet überall statt, nicht nur in der Fliegerei. Es tritt bei uns nur offensichtlicher und härter zutage. Wir Piloten haben die schöne und schwierige Aufgabe, immer wieder umzulernen, und zwar so, dass wir aus nahe-

liegenden Gründen den neuen Kahn theoretisch und fliegerisch beherrschen. Umdenken und umlernen fällt aber mit zunehmendem Alter nicht leichter (womit ich wieder beim Thema wäre); es bietet aber auch jüngern Semestern etwelche Schwierigkeiten. Obschon es uns schmeichelt, einer sorgfältig ausgewählten Elite anzugehören, können wir uns der Tatsache nicht verschliessen, dass es innerhalb besagter Elite «Stars», sehr gute, durchschnittliche und schwächere Piloten gibt, die allesamt die von ihnen geforderten Leistungen ebringen. Würde man zur Hebung des Standards die sogenannten Schwächeren eliminieren, so wäre nachher einer der Durchschnittlichen am Schwanz. Diese grausame Kastration liesse sich ad absurdum fortsetzen, bis der Zweitbeste schliesslich als Schlechtesten eliminiert wäre und **der Star** als Gigant übrig bliebe. Mit diesem liesse sich zwar Staat machen, jedoch keine Airline betreiben.

Dank geeigneter Schulungsmethoden ist es bisher noch immer gelungen, die nächsthöhere Flugzeuggeneration zu verkräften; dank geeigneter Methoden und geeigneten Trainingsgeräten, dank besserer Instrumentierung fliegt man heute mit schnellern und schwierigeren Flugzeugen auf wesentlich tiefere Wetterminima hinunter als früher. Dank geeigneter Methoden ist man heute daran, unsern SLS-Nachwuchs vom Twin Comanche via Simulator Jet Introduction auf den DC umzuschulen: ein Riesenschritt, den man vor 10 Jahren schlankweg als unmöglich bezeichnet hätte. Dank neuer Methoden lernen heute Säuglinge schwimmen und tauchen, bevor sie gehen können, lernen Zweijährige gleichzeitig sprechen, lesen und schreiben . . . ich möchte mit diesen extremen Beispielen nur zeigen, dass das Suchen nach geeigneten Schulungsmethoden erstaunliche Resultate zeitigt. Trotz allem möchte ich **die Methode an sich** nicht zum Evangelium erheben, da es die

alleinseligmachende, endgültige nie geben wird. Sie ist lediglich Mittel zum Zweck und einer dauernden Reformation unterworfen. Mitentscheidend für den Lernerfolg sind und bleiben neben anderem vor allem Persönlichkeit, Eignung und Einstellung der Lehrer und der Schüler, sowie das Arbeitsklima, das weitgehend von Sympathie und Antipathie gesteuert wird. Wenn wir alle Faktoren in unsern Umschulungen berücksichtigen, werden wir sehen, dass der Mensch in seinen Fähigkeiten nicht so limitiert ist, wie wir oft glauben, sondern viel elastischer. So wird es uns denn auch gelingen, jeden neuen Flugzeugtyp zu verkräften und Piloten jeden Alters darauf umzuschulen, **ohne unsern hohen Standard auch nur um einen Millimeter zu senken.**

Wir kommen dabei aber nicht umhin, den Faktor Alter in den Schulungsmethoden und Programmen besonders zu berücksichtigen. Es ist erfreulich, dass die Verantwortlichen von OK diesen Problemen Rechnung tragen und in den Umschulungskursen nach Möglichkeit flexibel operieren. Beim nächsten grossen Schritt wird man in dieser Richtung vermutlich noch etwas weitergehen müssen, soll es nicht wieder zu zahlreichen unnötigen Failures kommen. Getrennte Kurse für Junioren und Senioren (wie sie Dr. Carter in der letzten Rundschau empfiehlt) dürften unsern Rahmen einstweilen noch sprengen. Unsere Möglichkeiten liegen eher in variablen, sprich bei Bedarf ausgedehnteren Siumaltorprogrammen, in, bei Bedarf, ver-

längerten und eventuell gemächlicheren Streckeneinführungsperioden und Upgradings. Ein Pilot, der sich seit Jahrzehnten bewährt und voll eingesetzt hat, verdient dieses Entgegenkommen. Er wird sich auf der nächsten Stufe garantiert amortisieren, vielleicht über sein Pensionsalter hinaus! Und: Failures kosten bekanntlich nicht nur Geld, sondern auch Nerven und positive Einstellung zur Arbeit.

Die kürzlichen Härtefälle, die mich zum Schreiben dieses Artikels veranlassten, passierten übrigens nicht während der Umschulung, sondern später. Wir müssen auch in jener Phase etwas beweglicher werden, denn die Giganten unter uns werden — ob jung oder alt — ihre Upgradings immer wieder in relativ kürzerer Zeit absolvieren als der grosse Durchschnitt, die sogenannte Schwächern aber werden dazu wie eh und je etwas längere Zeit benötigen; bekanntlich kann keiner über seinen eigenen Schatten springen.

Im übrigen haben wir nicht nur in der Weihnachtszeit die Pflicht, einander zu helfen, sondern auch on duty, steht doch im FOM 1.4.1.: «Instruct and correct all crewmembers, especially assisting Pilot and Pilot trainees **and give them fullest possible benefit of your experience!**» Dies ist ein klarer Auftrag, den wir alle beherzigen sollten.

Ich wünsche Ihnen frohe Weihnachten und ein glückliches 1970!

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Hano Hürzeler

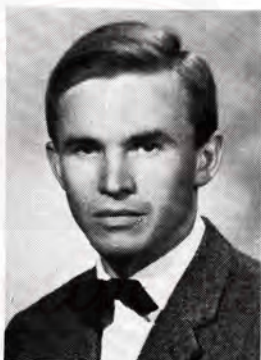
# Liebe Mitglieder

## 1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 24. 9., 23. 10. und 10. 11. wurden folgende Mitglieder einstimmig aufgenommen:



Colberg Jörg,  
Copi DC-9



Ettrich Manfred,  
Copi DC-9



Giessmann Siegfried,  
Copi DC-9



Günther Jörgen,  
Copi DC-9



Huggler Friedrich,  
Copi SE-210



Jeker Franz,  
Copi DC-9





Käufeler Siegfried,  
Copi DC-9



Klessler Burkhard,  
Copi DC-9



Rüedi Peter,  
Copi DC-9



Schulzke Hans,  
Copi DC-9



Soland Moritz,  
Copi SE-210



Sundloef Rolf,  
Copi DC-9

Wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

## 2. Lohnverhandlungen

Die angekündigten Lohnverhandlungen haben vom 5.-7.11.69 stattgefunden. Am Nachmittag des 7.11. konnte dank den beidseits gemachten Konzessionen ein Abschluss der Verhandlungen erzielt werden. Über die genauen Ergebnisse werden Sie durch einen Kommentar auf dem Zirkularwege noch näher orientiert werden.

Zu Ihrer ersten Information seien die wichtigsten Verhandlungspunkte nachstehend in Kürze zusammengefasst:

- a) Trend des europäischen Mittels, d. h. Aufwanderhöhungen bezüglich Reallohn und Teuerung
- b) Einführung der Grossraum-Flugzeuge (B-747) im europäischen Mittel
- c) Durchschnittsprämie der VEF
- d) Umschulungen, Job Security sowie VEF-Leistungen und VEF-Prämien der Navigatoren
- e) Alters-Restriktion für zukünftige Umschulungen der Piloten
- f) Anhang III des Arbeitsvertrages betr. Salärzahlungen bei Militärdienst (noch in Bearbeitung)

Ich danke den Mitgliedern der Lohnverhandlungs-Kommission der Aeropers für die von Ihnen geleistete Arbeit sowie der Swissair für das gezeigte Verständnis, welches die Erzielung eines Kompromisses ermöglicht hat. Der Begriff Kompromiss beinhaltet, dass jeweils auf Seiten beider Parteien Zugeständnisse gemacht werden müssen. Unsere Ansicht, dass wir uns für die nächsten beiden Jahre im europäischen Mittel halten können, muss aufgrund des erzielten Resultates bejaht werden. Sollte der für die Jahre 1970 und 1971 vorausberechnete Trend wider Erwarten mit der tatsächlichen Entwicklung nicht übereinstimmen, so ist man auf Seiten der Swissair bereit, im Jahre 1972 eine diesbezügliche Korrektur anzubringen. Damit wäre auch gesagt, dass nur für die beiden genannten Jahre abgeschlossen wurde, was bedeutet, dass sich im 2. Halbjahr 1971 wiederum jemand an den Verhandlungstisch begeben müssen.

### **3. IFALPA, Hijacking**

Der von der IFALPA in Aussicht gestellte 24-stündige Ausstand als Protest gegen das Hijacking, wird in diesem Gremium immer noch diskutiert. Die ALPA, d. h. die Amerikaner, mit ihren ca. 15 000 Piloten haben sich von dieser Massnahme bereits distanziert, ein Verhalten, welches dem Vorstand der IFALPA wohl einiges Kopfzerbrechen verursachen dürfte. Im Monat Dezember wird in dieser Angelegenheit eine weitere Besprechung stattfinden.

### **4. FPAS / AEROPERS**

Am 25. November 1969 fand die formelle Auflösung der FPAS statt. Eine spezielle Kommission bearbeitet nun die neuen Statuten der Aeropers, welche Ihnen der Vorstand in einem späteren Zeitpunkt zur Abstimmung unterbreiten wird. Gemäss Vorstandsbeschluss wird im Januar 1970 jedem bisherigen Mitglied der FPAS ein Formular zugestellt, auf welchem es sein Gesuch

um Aufnahme in die Aeropers stellen kann. Wieviele Piloten der Swissair sich dann als Nicht-Mitglieder der Aeropers identifizieren, wird sich bei dieser Gelegenheit herausstellen.

### **5. Aufnahme der APK-Navigatoren und F / Es in die VEF**

Der Vorstand hat der Aufnahme dieser beiden Gruppen in die VEF zugestimmt. Über diese Aufnahme wird eine besondere, gegenseitige Vereinbarung geschaffen. Die versicherungstechnischen Berechnungen liegen bereits vor. Die Aufnahme der beiden erwähnten Gruppen soll für die Cockpit-Besatzungen einen deutlichen weiteren Schritt in sozialer Hinsicht, welcher für alle bezüglich der VEF einheitliche Verhältnisse schafft, darstellen. Durch diese Aufnahme werden die Ansprüche der bisherigen VEF-Mitglieder auf die reglementarischen Leistungen in keiner Weise geschmälert. Stiftungsrat und Stifterin werden über Einzelheiten noch endgültig zu befinden haben. Im übrigen ist die Vornahme verschiedener Leistungsverbesserungen vorgesehen.

### **6. Seniority-Reglement**

Diesbezüglich aufgenommene Verhandlungen haben dazu geführt, dass der umstrittene Artikel 5.1.3. des Seniority-Reglements abgeändert werden konnte. Die Neufassung wird Ihnen gelegentlich zur Abstimmung unterbreitet.

### **7. Abstimmungen im Vorstand**

Im Sinne von Ziff. 2 der Vereinbarung vom 20. 5. 1969 zwischen Aeropers und FPAS wurde die dort vorgesehene Konsultativ-Kommission, welche über alle Fragen des Arbeitsvertrages zu befinden hat, wie folgt gebildet:

Präsident: A. Sooder

Vertreter der ehemaligen FPAS:

E. Bruinsma, J. Elfring, Th. Patch und

W. Ruiter

Repräsentanten der Aeropers:  
P. Bircher, W. Meyer, F. Stadelmann und  
W. Walser

#### **8. Zirkular vom 1.10.1969 betr.**

##### **Einfuhr von Waren und Alkoholikas durch Besatzungsmitglieder**

Der Vorstand verurteilt vor allem einhellig den offensichtlichen Charakter einer Kollektivstrafe, welcher der in Frage stehenden Verfügung zugrunde liegt. Zudem ist die Aeropers einmal mehr in einer alle ihre Mitglieder betreffenden Angelegenheit vorher nicht konsultiert worden, obwohl man unsererseits stets darauf bedacht ist, derartige Fragen vorher miteinander zu besprechen. Der Vorstand ist der geschlossenen Auffassung, dass die tatsächlichen Schuldigen eruiert und angemessen bestraft werden sollen. Die vertraglichen Grundlagen, welche ein solches Vorgehen ermöglichen, sind, eingeschlossen die fristlose Entlassung (alles schon dagewesen!), zweifellos vorhanden. In einer vorgesehenen Besprechung mit dem Chef Dept. Operation wird versucht werden, den ganzen Fragenkomplex zu analysieren und eine kontrollierbare, praktische Lösung, z. B. im Sinne einer Kontingenzierung, zu finden.

#### **9. Einsatzkommission**

Nach einer Besprechung mit Herrn A. Gehringer sehen wir die Möglichkeit, unsere

Einsatzkommission vermehrt zu aktivieren. Der Vorstand wird eine diesbezügliche Neuorganisation, welche auch die Abgrenzung der Kompetenzen neu regelt, vornehmen. Sie werden in Kürze über die getroffenen Änderungen orientiert werden und daraus ersehen, dass man gewillt ist, die Einsatzprobleme gemeinsam zu lösen.

#### **10. Renten**

Der Stiftungsrat beabsichtigt, den Rentnern, welche seit einer bestimmten Zeit keinen Teuerungsausgleich erhalten haben, im Sinne einer einmaligen Zahlung, auf Ende dieses Jahres einen solchen auszurichten.

Schon wieder stehen wir vor der Türe zu einem neuen Jahr und es freut mich, Ihnen soviele positive Mitteilungen machen zu können. Ich kann Ihnen versichern, dass nicht alles so selbstverständlich ist, wie es oft aussieht. Aus diesem Grunde erwarte ich von Ihnen auch eine gewisse grosszügige Einstellung in dieser Hinsicht, wie sie sich für die Mitglieder einer Pilotenvereinigung im Sinne unseres Vertrags- und Statutenartikel geziemt.

Ich wünsche Ihnen allen, Passiven und Aktiven, frohe Festtage und ein gutes neues Jahr. Allen kranken Mitgliedern wünsche ich baldige und vollständige Genesung.

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder

**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

# Was uns beschäftigt

## 1. Kommentar zur Einsatzliste Okt. 1969

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Der Planungsmonat Oktober kann als ruhig bezeichnet werden, es mussten deshalb auch wenig Pendenzen an ONK übergeben werden. Die folgenden, wesentlichen Punkte seien speziell erwähnt:

- Am Wochenende 18./19. Oktober wurden die letzten langfristig geplanten BALAIR-Charterflüge (CV-990 und DC-9) geflogen.
- Das Übergangsprogramm Sommer/Winter konnte ohne grössere Schwierigkeiten und Umtriebe geplant werden.
- Für BALAIR-Charterflüge mit ICH waren langfristig keine Leistungen vorgesehen, aktuell musste für 16 Flüge eine komplette Cockpit-Crew und für 6 Flüge ein RCP geplant werden.
- Die Hauptlast an Sonderflügen fiel weiterhin auf SE-210, wurden doch wieder 29 Flüge zusätzlich geplant, wovon jedoch der grösste Teil mit bereits geplanten Leistungen kombiniert werden konnte, so dass lediglich eine Mehrbelastung von 6 Einsatztagen entstand.

### 2. Fliegendes Personal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.10. betrug der Bestand:

Schweizer	415	73,84%
Ausländer	147	26,16%
Total	562	100%

##### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

##### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.10. befanden sich 62 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	21 Capt.- und 8 Copianwärter
DC-9	17 Capt.- und 15 Copianwärter
SE-210	1 Copianwärter

#### 2.2. Navigatoren

##### 2.2.1. Bestand

Am 1.10. betrug der Bestand 56 Navigatoren (34 Schweizer und 22 Ausländer)

##### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

##### 2.2.3. Ausbildung

Keine

## Kommentar zur Einsatzliste Nov. 1969

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Mit Aufnahme des Winterflugprogramms in diesem Monat traten die folgenden neuen Elemente bei den Crew-Rotationen in Erscheinung:

- Der langjährige Far East-Sling in Karachi wurde nach Bombay verlegt.
- Die Strecken Nairobi-Johannesburg-Nairobi, die bis anhin durch SAS-Cockpit-Crews gedeckt wurden, werden nun durch SWISSAIR-Besatzungen geflogen.
- Seit 1. November steht mit HB-IFW ein Vollfrachter im Einsatz. Die definitiven Rotationen wurden erst in der zweiten Hälfte Oktober festgelegt, da verschiedene Verkehrsrechte und Clearances noch offen waren. Die Crew-Rotationen wurden separat geplant, d. h. nicht mit Rotationen von normalen DC-9 vermischt.
- Nicht ebenso ruhig wie in andern Wintern wird sich das Nordatlantik-Programm verhalten, da in den Maschinenrotationen Möglichkeiten für 2 wöchentliche Charterleistungen eingeplant sind. Im November wurde von diesen 9 Möglichkeiten nur eine effektiv geplant.
- Für BALAIR sind langfristig keine CV-990 Leistungen mehr geplant. Kurzfristig musste nur je 1 RCP für 2 BB-Flüge geplant werden.

### 2. Fliegendes Personal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.11. betrug der Bestand:

Schweizer	439	74,91%
Ausländer	147	25,09%
Total	586	100%

#### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte:

per 1.11.69 24 ex SLS II/68

Austritte:

Keine

#### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.11. befanden sich 71 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8 14 Capt.- und 4 Copianwärter

DC-9 14 Capt.- und 38 Copianwärter

SE-210 1 Copianwärter

### 2.2. Navigatoren

#### 2.2.1. Bestand

Am 1.11. betrug der Bestand 56 Navigatoren (34 Schweizer und 22 Ausländer)

#### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

#### 2.2.3. Ausbildung

Keine

## II. Arbeitsvertrag

Infolge der letzten Fälle von Hijacking und Anschlägen auf Verkehrsflugzeuge, haben die Bestimmungen von Art. 37 unseres Gesamtarbeits-Vertrages und deren Auslegung eine zusätzliche Bedeutung und Aktualität erlangt. Wir haben deshalb, auf Anregungen aus den Reihen unserer Mitglieder hin, die Swissair angefragt, ob die im zitierten Artikel garantierte Kapitalabfindung von max. Fr. 100 000.— für körperliche Schäden, welche zufolge bürgerlicher Unruhen oder kriegerischer Ereignisse eintreten, auch in Fällen, in denen derartige Schäden als Folge von Entführungen von Flugzeugen und von Anschlägen auf Flugzeuge entstehen, zur Auszahlung gelangt.

In einem vom Personalchef, Herrn E. Koch, unterzeichneten Schreiben hat die Swissair unsere Anfrage bezüglich der Interpretation des in Frage stehenden Vertragsartikels wie folgt beantwortet:

- Flugzeugentführungen und Anschläge auf Flugzeuge werden den bürgerlichen Unruhen und kriegerischen Ereignissen gleichgestellt.
- Die Leistungspflicht der Swissair aufgrund des Art. 37 und bis zu einem Maximalbetrag von Fr. 100 000.— tritt **zusätzlich** zur Loss of Licence-Versicherung (im Falle von Invalidität) resp. zur Risikoversicherung (im Todesfalle) in Kraft.

### III. Mitgliederbeiträge

Zwecks Eliminierung gewisser Unsicherheiten und im Interesse einer übersichtlicheren Lösung hinsichtlich des für die Bestimmung der Beitragskategorie massgeblichen Stichtages, tritt ab 1.1.1970, anstelle der bisher geübten Praxis (Stichtag: Datum der Generalversammlung) folgende Regelung in Kraft:

Stichtag ist inskünftig jeweils der 1. Januar. Die Beitragsstufe wird durch die an diesem Tage innegehabte Funktion eines jeden Piloten bestimmt. Abgegoltene sowie bloss funktionell, nicht aber salärmässig zurückversetzte Piloten bezahlen ihren Beitrag nach Massgabe des ihnen am Stichtag zustehenden Salärs.

Im Laufe des Jahres neu in die Aeropers aufgenommene Mitglieder bezahlen ihren ersten Beitrag, dessen Höhe sich ebenfalls nach der am Stichtage ausgeübten Funktion bzw. dem zu diesem Zeitpunkt bezogenen Salär richtet, im Minimum aber demjenigen eines F/O zu entsprechen hat, pro rata der bis zum Ende des Jahres noch verbleibenden Monate. Dabei wird der Monat des Aufnahmedatums nicht mitgezählt.

Die Festsetzung der zahlenmässigen Höhe der für die einzelnen Beitragsklassen geschuldeten Beiträge, erfolgt nach wie vor — rückwirkend auf den 1. Januar des betreffenden Jahres — an der Generalversammlung.

### IV. Bauvorhaben Aeropers

Im Namen der Baukommission bitten wir alle Mitglieder, welche für das Aeropers-Haus Geldbeträge gezeichnet haben, diese fristgerecht und im versprochenen Umfange einzubezahlen. Wir sind dafür schon deshalb dankbar, weil die eingetretene Bauteuerung eine merkliche Erhöhung der ursprünglich errechneten Baukosten erwarten lässt. Die Leistung eines höheren als des gezeichneten Betrages ist selbstverständlich möglich und sogar sehr willkommen. Die eingegangenen Summen werden — vom Tage ihrer Gutschrift — auf das Bankkonto an, zum versprochenen Ansatz verzinst. Allen Mitgliedern, die durch prompte Zahlung ihrer Verpflichtung bereits nachgekommen sind, danken wir bestens.

### V. Krankenversicherung

Es sei an dieser Stelle noch ein letztes Mal daran erinnert, dass die Aeropers den mit der Helvetia-Unfall abgeschlossenen Vergünstigungsvertrag auf Ende März 1970 gekündigt hat. Die Kündigung dieses Rahmenvertrages enthebt jedoch den einzelnen Versicherten nicht der Pflicht, seine individuelle Krankenversicherungs-Police seinerseits ebenfalls zu kündigen. Beachten Sie deshalb das auf Ihrer Police vermerkte Fälligkeitsdatum und lösen Sie Ihr Vertragsverhältnis mit der Helvetia-Unfall — unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 3 Monaten — mit eingeschriebenem Brief auf.

Eine sofortige Auflösung ist bei Eintritt eines Schadenfalles zwar möglich, doch sei darauf hingewiesen, dass in diesem Falle, die bis Ende des Laufjahres vorausbezahlten Prämien verfallen.

Der generelle Übertritt in die National-Krankenversicherung ist per 1.4.1970 vorgesehen. Anmeldeformulare können beim Sekretariat, welches Ihnen auch für alle, Versicherungs-Fragen betreffende Auskünfte jederzeit zur Verfügung steht, bezogen werden.

## VI. Sport

Wir registrieren erfreut die Tatsache, dass die Aeropers auch auf sportlichem Gebiete langsam aber sicher ein Begriff zu werden beginnt, war doch kürzlich der Tagespresse zu entnehmen, dass unser Mitglied, P. Miglioretto, zusammen mit sei-

nem Partner, Dr. H. Isenring, im vergangenen September zum 3. aufeinanderfolgenden Male, die Schweizer Meisterschaft im Zuverlässigkeitsfahren gewonnen hat. Die Prüfung führte — für einmal unter Ausserkraftsetzung sämtlicher FDRs — in je zwei Tages- und Nachtetappen über eine Gesamtstrecke von 160,770 km.

Dem tüchtigen «motorcar scout» gratulieren wir herzlich zu seinem aussergewöhnlichen Hatrick. Er hat mit seinem Erfolg bewiesen, dass auch ein höhengeohnter Pilot durchaus in der Lage sein kann, sich auch am Boden einigermaßen zurechtzufinden.

Das Aeropers-Sekretariat wünscht Ihnen und Ihren Angehörigen frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr.

Mit freundlichen Grüssen Dr. W. Huber





## Europa-Rotationen — Winter 69/70

Seitdem der Crew Timetable auf eine Rotations-Gruppierung verzichtet, wird immer wieder der Wunsch geäußert, etwas darüber gesondert zu erfahren. Nun, die neuen Standard-Rotationen sind beim Durchblättern der Gesamtlisten leicht ersichtlich. Ich möchte lediglich auf einige Neuerungen gegenüber dem Sommereinsatz hinweisen.

— Die punkto Verpflegung und Ruhezeit ungünstige Übernachtung in Manchester wurde in dem Sinne stark verbessert, dass der Nizzaflug wegfällt. Man kann sich jetzt schon vor dem SR 840 verpflegen.

— Nach minimaler Ruhezeit (zufolge Einsatz!) sollte der nächstfolgende Tag weniger anstrengend sein. In diesem Sinne fällt der SR 680/1 nach dem Madrid-Rückflug weg.

— Die Kombination 470/1 und 660/1 wurde mit Recht als zu lang bezeichnet. Ein eifriges Mischeln der SR-Karten ergab folgende Verbesserung: 470/1 und 622/3 mit letzter Landung um 13.55, was beim frühen Arbeitsantritt bestimmt als angenehm empfunden wird. Der 660/1 wird jetzt mit Mailand kombiniert, mit Mealtime in Zürich und einem Sit-in at Barcelona. Man kann (soll) doch nicht zweimal essen! Pikantes Detail: Die Wartezeit entstammt einer früheren Aufforderung für eine Mealtime und wurde — weil kommerziell interessant — beibehalten.

— Der zweimalige Doppelseinsatz in der gleichen Rotation (2mal DUS und 2mal FRA) war mir stets ein Dorn im Auge. Bus-Chauffeure in Ehren . . . kurz, es schmeckte nicht gut und ist jetzt verschwunden.

— Der Ruf nach Ausgleich zu den meist kurzen Übernachtungen ausserhalb der Schweiz blieb nicht ungehört: Die zwei mehr als 18stündigen, **täglichen** Besuche von London dürften sicherlich auf ein gutes Echo stossen. Dies umso mehr, als jetzt in Helsinki das Wetter von reizend auf aufreizend gewechselt hat. Apropos Helsinki: Es ist eine Freude, am fehlenden Genfer Kaminfeuer von den vielen Erlebnissen aus dieser nordischen Stadt zu hören. War in der ersten Zeit kaum ein guter Faden zu finden, so tönt es heute anders: Auto-Ausflüge, Boot-Trips, Spaziergänge, Museen, Shopping, Wasserski, Picnic, Beat, Sauna (die Reihenfolge ist willkürlich). Deshalb bin ich optimistisch auch für die Winterzeit. Wir könnten uns übrigens das Planen erleichtern, wenn wir im Hotel ein Heft mit Vorschlägen, Tips usw. einrichten würden; wer macht den Anfang?

Soweit, so gut. Ich bin mir absolut bewusst, dass noch vieles verbessert werden kann, ohne gleich über das Ziel hinauszuschiessen. Schon liegt die erste und damit un-

verbindliche Planung für den Sommer vor mir; für konstruktive Vorschläge bin ich sehr dankbar. Sorry, für die eher späte Orientierung, dies ist der Nachteil der nur 2monatigen Ausgabe der Rundschau. Die Europakommission wurde jetzt leicht verstärkt, dadurch wird es uns möglich

sein, auch die monatlichen Einsätze auf das Einhalten von FOM 2.1.3. besser zu überwachen.

Sowohl der Chefpilot als auch die Planer haben stets ein offenes Ohr für unsere Anliegen, dies sei hier verdankt.  
Eugen Heusser



**a Kiss  
for  
a Kent**



## 24. IFALPA Konferenz Amsterdam 20. 3. — 27. 3. 1969

Aeropers-Delegation: F. Stadelmann  
E. Heiz  
W. Walser

Herr Dr. R. Schmid war krankheitshalber leider an der Teilnahme verhindert. Die Besetzung der Subkomitees hat darunter gelitten. Nur in diesen Untergruppen kann eine ausreichende Einflussnahme erfolgen.

Herr Dr. W. Huber, unser jetztiger Sekretär, machte eine zweitägige «Schnupperlehre».

FPAS-Delegation: J. T. Sterndale  
J. W. Elfring

In den nächstfolgenden Ausgaben der Aeropers-Rundschau werden die Delegierten über das Wichtigste ihres Arbeitsgebietes, resp. Subkomitees, berichten.

### 1. Plenary / Allgemein

Die holländische Pilotenvereinigung hat mit enormem Einsatz eine sehr gut organisierte Konferenz geboten. Das Konferenzgebäude war derart in Grösse und Zweckmässigkeit, dass ein Zürcher nicht zu Unrecht Minderwertigkeitsgefühle kriegt.

1. Anwesend waren 130 Delegierte  
40 Beobachter
2. Nach Aufnahme von weiteren vier Vereinigungen zählt die IFALPA jetzt 54

Mitgliedervereinigungen mit total 43 000 Mitgliedern.

3. Nach Bestätigungs- und Neuwahlen präsentiert sich der IFALPA-Vorstand wie folgt:

President:  
O. Forsberg, Finnland («Gemässigt»)  
Deputy President:  
V. Nicolaieff, Frankreich («Union Boss»)  
Principal Officers:  
J. O'Grady, Irland  
A. Castro, Mexico  
R. Gerber, USA

Sehr erfreulich ist für uns, dass J. Sterndale wiederum als Regional Vice-President Region EUM/North bestätigt wurde.

4. IFALPA-Konferenz 1970: London (25 Jahre IFALPA)
5. Revision of IFALPA-Policy and Constitution:

Bisher existieren in bezug auf Policy nur zwei Verbindlichkeitsstufen: Resolution und Recommendation. Um realistischer sein zu können, erhielt die Resolution nun noch eine weniger verbindliche Unterstufe. Wir haben nun folgende Kategorien:

- a) **Resolutions (Directives) (RES/DIR)**  
Nur durch Einstimmigkeit kann eine Resolution diesen höchsten Status erreichen. Sie ist **firm** Federation policy. Von allen ratifiziert, muss sie auch von allen befolgt werden.

b) **Resolutions (Policy Statements)**  
**(RES POL/STAT)**

Durch  $\frac{2}{3}$  Mehrheit erhält eine Resolution diesen Status, umschrieben wie folgt: Statements of policy which call for action by Member Association with a view to implementation of the policy at as early a date as is practicable.

**Note:** Member Associations which did not vote for a RES POL/STAT and which are unable to implement the policy, shall not publicly express disapproval of the Policy Statement.

c) **Recommendations (REC)**

are «Draft Policies» and will so far as individual Associations may think fit, be the subject of positive action by them.

## II. Sub Committee A (Industrial)

Die wesentlichsten Agenda Items waren

1. Unter dem Titel «Pilots' Freedom of Transit and Human Rights»:  
HIJACKING OF CIVIL AIRCRAFT
2. Flight Time and Duty Time
3. B-747 Salär

Das 1. Item stand dermassen im Mittelpunkt der ganzen Konferenz, dass für 2 und 3 kaum Zeit und wenig Interesse übrig blieben, so dass auf diesbezügliche Berichterstattung verzichtet werden kann.

### Hijacking

Wähnt man sich weit vom Geschütz (Kuba), ist man passiv, distanziert; eigentlich tragisch, entschuldigt mit «menschlich». Dann aber kam Algerien, dann Kloten, damit auch unser Erwachen und als logische Folge unsere aktive Mitarbeit in Amsterdam. Klarzustellen ist: Aktive Mitarbeit bei der Formulierung einigermaßen realistischer Resolutionen und nicht etwa von

Streikforderungen, wie uns dies kürzlich von gewissen Stellen/Zeitungen sogar mit Namensnennung tendenziös unterschoben wurde.

Es war der Konferenz grösstes Bestreben, in Sachen Hijacking eine Resolution zu schaffen, die von jeder Association ratifiziert werden und so mit dem Status Directive weltweit zum Tragen kommen kann. Welches Ringen um Kompromisse bis es soweit ist!

Anlässlich der Algerien-Affäre kündigte das IFALPA-Präsidium ohne vorherige Konsultation mit den direkt Betroffenen, also über unsere Köpfe hinweg, einen Boykott an. Unsere Delegation hatte in Amsterdam die Aufgabe, eine Formulierung einzubringen, die in Zukunft ein solch unakzeptables Vorgehen ausschliesst. Nur mit der Drohung der Nichtratifizierung ist uns dies schlussendlich gelungen. Wir haben also ratifiziert, obschon der Massnahmenkatalog eine Streik- und Boykottaktion enthält. Dies war unser Zugeständnis an eingefleischte Unions, die sich Streikmöglichkeiten nicht nehmen lassen. Wir gaben zu Protokoll, dass wir Streik- oder ähnlichen Massnahmen nicht Folge leisten könnten, da wir vertraglich zum Arbeitsfrieden verpflichtet sind.

### Was will die IFALPA?

- Sicherheit des Luftverkehrs!
  - Mit allen möglichen Mitteln Hijacking eindämmen!  
Vorkehrungen und Massnahmen an Bord kommen leider nicht in Frage.
- So bleibt im wesentlichen:
- Hijacking muss international als Verbrechen anerkannt, in den Gesetzen verankert und streng geahndet werden. Bilaterale Luftverkehrsabkommen sollen davon abhängig gemacht werden.
  - Weltweite Ratifikation der Tokyo Convention und späterer Ausbau derselben.

- Freilassung der Crew eines entführten Flugzeuges.
- Die IFALPA will nicht Politik machen, sondern mit den ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zuständige Behörden und Politiker aufrütteln. Dass sie dabei ins Gehege gewisser politischer resp. finanzieller Interessenskreise gerät und diese in Harnisch versetzt, ist kaum vermeidlich.
- Anschläge am Boden auf Passagiere und Flugzeuge hat man bewusst vorläufig nicht in die Hijacking-Massnahmen einbezogen, da die meisten Staaten die nötigen Gesetzesgrundlagen zur Ahndung solcher Verbrechen haben. Ein Rechtsstaat wird sie anwenden, ein anderer ...?!

Nachstehend die einschlägigen Resolutionen:

#### **Deterrent Action Through Official Channels** RES / DIR

The Committees discussed methods of achieving the recognition of aircraft hijacking as an international crime, universally punishable by law, since this was the only truly effective way of deterring hijackers. The Committee considered that the solution which offered the best prospects of fairly rapid action on these lines was to press for suitable clauses to be included in bilateral air agreements between States. The following text was therefore agreed:

IFALPA at international level and Member Associations at national level should exert every possible pressure on States with the aim of ensuring that no bilateral agreements are concluded or renewed unless each party gives a firm undertaking to apprehend hijackers landing on its territory and either:

- a) to prosecute and sentence them; or
- b) to return them, under suitable physical restraints, to the State of registration

of the aircraft or to the State of the operator of the aircraft for prosecution.

#### **Deterrent Action — IFALPA Initiative**

Whereas IFALPA views hijacking as a crime, and whereas this has increased to the point where it is now a great hazard faced by both passengers and crew in air transportation, and

Whereas this hazard is world-wide, and Whereas IFALPA has long pressed for a solution to this problem through appropriate channels, and

Whereas world governments have so far failed to resolve this most pressing problem, and

Whereas the lack of action by world governments could end in a major catastrophe unless IFALPA takes action to solve the problem of aircraft hijacking, and Whereas the safety of passengers, who entrust themselves to us, is the responsibility of the pilot in command, and

Whereas IFALPA will consider hijacking as the number one problem of the Federation from this time forward until it is solved,

**THEREFORE BE IT RESOLVED** that, in the event of a State failing to institute appropriate punishment against a hijacker, this Conference authorizes the Principal Officers, **after full consultation with, and with the agreement of, affected Member Association**, to initiate appropriate action which may include the following:

1. Use diplomatic channels to maximum extent.
2. Send delegation led by Principal Officers to offending State for consultation with that government.
3. Ban all air traffic into the offending State.
4. Effect coordination with other organizations to restrict the movement of aircraft of the offending State and further to restrict the movement of cargo to and from the offending State, whether it be by air or surface transport.

5. World-wide strike of 12 to 24 hours to focus public attention on this most pressing problem of air safety.
6. Such other actions as may be considered appropriate.

### Detention of Crew

RES / DIR

The Committee considered policy to afford maximum protection and support for the crews of hijacked aircraft to ensure that they were not detained in the country where they had been forced to land. It was felt that, for such a policy to be implemented fully and effectively, provision should be included for the Principal Officers to consult the Associations involved prior to the institution of a ban on operations, thus enabling any local difficulties to be sorted out in good time. It was also agreed the the implementing Associations were entitled to expect the Federation's full support if they found themselves in difficulty as a result of operating a boycott. The following text was therefore agreed: The policy set out in Chapter 4.2.2. is also intended to apply to incidents involving acts hijacking where an aircraft is forcibly diverted from the route which it is normally following to a country not covered by that route or in which a landing was not originally scheduled. In such a case the crew members should be treated as «in-

nocent bystanders», except to the extent that they may be required by the authorities of that country to provide evidence as witnesses of an illegal act.

**Note:** Where evidence is required, it should be taken in the form of depositions. If this cannot be done, arrangements should be made for written affidavits to be made at a later stage, through diplomatic channels. In no circumstances should investigation of the hijacking be used by the country where the aircraft landed as a reason for detaining the crew.

Should the State where the aircraft landed not allow the crew to leave the country within 48 hours, the Principal Officers shall be authorized, **after full consultation with Member Associations involved** in imposing such a ban, to institute an immediate ban by those Member Associations on the operation of aircraft into the offending State until such time as the crew is released. IFALPA gives notice that it will mobilize and utilize to the full all its resources in support of an Associations implementing this policy.

Member Associations should ensure that the Governments of their countries are made aware of the fact that implementation of this policy can be expected to follow automatically in cases where the crew is detained following hijacking incidents. Weitere Berichte über die IFALPA-Konferenz folgen.

Sta

## *Karachi - Teppiche*

**Grosses Lager  
Sehr günstige Preise!**

von G. M. LOAN (kl. Gangster)

Alle Grössen — Viele Dessins — Alle Farben

Frau C. Schmid-Murray

Hardpüntstrasse 6, **8302 Kloten**  
Bitte telefonische Anmeldung, 051 / 84 18 15

## Man sollte...

- dem ärztlichen Dienst dafür danken, dass wir in Zukunft bei einem «Pfnüsel» nicht mehr den Hausarzt bemühen müssen, nur damit er die Krankmeldung sanktioniert. Zeigen wir uns des geschenkten Vertrauens würdig!!
- ebenfalls lobend erwähnen, dass das «Man sollte» betr. Local instructions so prompt gewirkt hat; steht uns doch heute ein feudales Self-service-Gestell zur Verfügung. Man dankt!
- nach der längern Nebelperiode den Erfindern des «monitored approach» einen Kranz winden.
- ja nie glauben, dass maschinell zusammengesetzte Revisionen fehlerfrei seien!
- nach den magern Nightstop-Jahren auf dem DC-9 die Nacht von London als Ausnahme der Regel feiern (aber jetzt bitte nicht postwendend annullieren!).
- auf den Displacement-Abrechnungen bei Verspätungen die Check-in-time vermerken, da sich die Kontrollstelle sonst an die effektiven Abflugzeiten hält.
- sich darüber freuen, dass wir in letzter Zeit vor einer Umschulung angefragt wurden, welchen Flugzeugtyp und Sektor wir bevorzugten.
- Vorstand, Sekretariat und den zahlreichen Kommissionsmitgliedern für die geleistete Arbeit danken.

## Gedankensplitter

Whisky Galore:  
Whisky in Hülle und Fülle

Whisky Gallone:  
Mass, z. B. für den Handel mit Whisky

Whisky «Gallöri»:  
Individuum, das mit Whisky gallonenweise  
unerlaubten Handel treibt.

Prohibition: F A R S  
«Trockenlegung»  
Je nach Anwendung auch als Konvention-  
nalstrafe bezeichnet.

Pr

1954 → 2014



## Reading the Rundschau

Last number was not bad, with its variety of topics. Reading through from the all important item of crew luggage — worth a Chief Pilot's Bulletin and a thorough commentary from our President — to FDR, Lord Luck, and finally to Dr. Carter's paper on boredom versus «ailments» and fatigue brought one to a fair amount of reflection. Have you ever realized how many Aviation Medical Institutes and Flight Safety Foundations have studied the problem of crew-fatigue? So for instance, we have learnt that intensive work-load in the cockpit increases fatigue: taking decisions, reading instruments and interpreting the indications, watching one's team-mate for possible mistakes, all this makes one tired. This is why we, elderly people, were very happy to let the young, strong pilots hop like mad all around Europe. We would handle long-range flights: spare us the many take-offs and landings, the complicated departure and approach procedures, let us have peace at last in our cockpit. Or so we thought. Dr. Carter has dealt us a hard blow: highly intelligent people, as we all are, cannot escape boredom during long trips, fatigue is looming in our happy cockpit. There is also fatigue involved if we jump several time-sectors, apparently more so on NA than on FE. Well then, our last hope is to fly South to the other hemisphere — and get the seasons all mixed up, loose track of the apparent direction

of the sun, to say nothing of the funny way winds behave between high and low pressure centers: more fatigue.

So we know why we get tired, jolly good. Does it interest you? It does not me, not much, as I found out long ago that I get tired when I work. Now, what interests me, very much indeed, is to know how long I can work before all that fatigue catches up with me and prevents the safe exercise of my flying. Unhappily this is a question that these various Institutes and Foundations have not solved yet. Man is a rather complex machine, no wonder it takes time to see what makes him tick, more or less accurately as circumstances change. Well, we have to credit the scientist with some success, as they have certain professional groups well under control. Take taxi or lorry drivers for example, their safe working limits have long been apprehended and legally recognised. The poor chaps have to pay heavy fines whenever they try and by-pass the law. Not that they are the only ones. Other, non-professional drivers have paid heavy fines: many a tree fencing our roads could tell of the last dreamy embrace of such tired drivers. Excuse this short digression. What I wanted to say is that we seem to be in a class apart — it must be our high intelligence — a hard nut to crack for our Institutes.

Fortunately I am a member of Aeropers, and it helps me in the sense that I follow the limits set by our Association, in the belief that they are based on years of experience, ours as well as other IFALPA members, in the firm belief also that the people in charge there will not compromise with Safety. After all, the governing factor is well stated in the Book (see for yourself in FOM 2.1.3., sheet 1, 1010). So I am certain that we fly without crew change from, say Zurich to New-York because the time involved is within safety limits. Of course I know that Switzerland is geographically not ideally situated for NA competition, but then Switzerland is in a worse position even as regard flights to Tokyo. Therefore we change crew several times on the Tokyo route. Consequently it surprises me to see our President drawing our salary into the argument. Has the fact that we fly without crew change to New-York anything to do with the cashing of our full salary — European average if you please — during holidays, military activities — hello foreigners! — or illness? Could it be that salary has a further favourable influence on fatigue? Mind you, the idea is not preposterous, a **fat** salary may prove to be some sort of pep-medicine, capable of feeding us pleasant thoughts while we sit out those long hours in the cockpit, and keep boredom outside. This is a point that may interest our Medical Service. Who knows, it could be worth publishing a brand new report on fatigue. Still, personally I choose to wait and see that report printed before accepting the idea. Fatigue, and its possible consequences. Think of daily irregularities and flying beyond maximum duty-time. **There** is a

problem that requests clearer regulations than we have at present, and no compromise. As a captain I would rather have to decide one thousand times whether my crew has too much luggage than decide only once to go up to 19 hours duty-time, as I have done in the past. Not that I am lazy, or that I shy at responsibility. I just do not think it is fair to let a captain take such a decision at a time when he might already be a victim of insidious fatigue. How is a fellow expected to reach a sound decision — judging the state of fatigue of his entire crew and his own — at the very moment the Book says he normally should stop flying because he may not handle a situation to the best of his ability? The setting is definitely wrong, that kind of responsibility should not be ours, not ours alone as it is at the moment. And please, do not tell me that we are paid good salaries — European average, remember — because we have to face such risks. We are paid good salaries because we are skilled workers of a scarce sort: we are able to take worthy, complicated flying machines in the air and keep them in the air until the time comes to bring them down to the ground, still safely. Put aircraft on roads and our salaries will go down to taxi drivers level. Note that I hold nothing against taxi drivers, I always give way to them so as to help them carry out their duty, safe transportation of people. These are a few reflections that I made while reading last Rundschau number. That it again dwells on FDR is not the sign of a one-track mind: I just came back from a flight which is planned in a «grosszügig» way, so presenting a propensity to run past maximum duty-time. I was only 30 minutes over the red line. Rellstab

## Le Coin des Romands

### Le renquilleur

PIQUE une information adressée aux pilotes par l'Office fédéral de l'air.

Elle concerne une zone de l'espace aérien interdite au-dessus de Zurich pendant des manœuvres militaires.

Cette zone est donc verboten mais «des exceptions aux restrictions peuvent être

autorisées en cas d'urgence ou de détresse. Les demandes correspondantes doivent être adressées, accompagnées d'un plan de vol, à la tour de contrôle».

En clair: si vous avez l'intention d'écraser votre Boeing sur Zurich, il faut prévenir...

---

## Gottlob nur ein Gerücht!

Da schrieben die Kühnsten ins Blatt, ei ei,  
Von ihren Sorgen so allerlei.

Doch jemand, hört' ich, war verstommen

Und liess den Redaktor herkommen

Und sagte zu ihm wohl: «Mei, mei!»

Analfabeet

## Learning to learn

A few months ago, my transition course completed, I got the idea to write an article about the eternal problems of the instruction programs. Without any pretention I am glad to express a few thoughts and relate some facts which could be of interest to some members of our pilot group.

In all stages of the instruction a lot of effort is constantly made to keep the methods up to date. Nobody can pretend that some reform would be necessary at present. Facing the actual method, the old timers might get the nostalgia of the ancient class room atmosphere and of the former art of schooling.

It is certain that the actual plight is not definite. In aviation nothing is static. On one side the instruction methods have to keep pace with the tremendous advances of technique and on the other side they must keep the ability to solve the human's problems with all their factors and parameters. This last problem will never get a final solution and each generation will have to fight the same battle.

Generally, it is always with a lot of happy curiosity that you join a class for a transition. Right from the beginning you get acquainted with the programmed instruction. In my opinion, the method is rather grim and very impersonal, however, and that is important, it works. In no time, you have the impression to know a lot about

your next equipment and you succeed easily in passing the formal examination. Even faster than you learned you forget most everything. You have to review many subjects several times to fix them in your mind. The assimilation phase is part of your home study; it may even be necessary to work on Sundays! This modern pedagogical method is quite good at a class level but not necessarily adapted to each individual. This is of course a fact which must be considered when discussing the method.

During the DC9 course, I discovered a new and very positive aspect of a modern concept: the systematy. The subject is thoroughly studied, strictly analysed before logical solutions are proposed. From then on, they are applied without restriction. All through your training you try to stick to these well studied solutions which are similar to mathematical answers. On the line later, some adaptation work is necessary but the principle of the systematy is still applicable and is of good help. It would be a mistake to abandon it. The minichecks practiced in Bratislava like military drill are evidently obsolete. Their purpose during training was to keep your computer running at maximum capacity and nothing else.

A meticulous preparation of all exercises is a condition, «sine qua non», of success. The atmosphere in the cockpit, as felt by

you, depends on the quality of this preparation. The well declaimed procedures set the rythm of our cockpti work. They are the needed milestones to progress along a safe path. Without them, it is very easy to get lost and to penetrate an apparently endless black tunnel. All procedures in use are logical and even with a lot of thinking and studying I am still unable to make significant improving suggestions.

The problem about our flying procedures is how to learn them? They would be easy to learn if they would have to be used in a class room or better in a living room, but the real target of the student is to know them when at the controls. To fulfill such a condition is not easy. Try at home to learn them and simulate circuits when watching TV or listening to the radio. It is necessary to create around you, when studying, sources of distraction and disturbing elements. This simple method of preparation is very effective. If you succeed, while watching carefully your TV set, fo fly mentally a correct one engine circuit then you are sure that your computer is running at the transition pace. If not, some difficulties could appear, making your flight training a heavy burden. Towards the end of your preparation it would be good to complete your home study with another student. With a bit of imagination you will even discover the peculiarities of the one engine flight. After the class room work, it is an absolute necessity to abandon for a while the pure technical questions and to concentrate your attention on the flying procedures only. This choice is to be done, otherwise you risk to waste too much time studying nonessential subjects. On the routes, during the introduction, you will have the opportunity to review and bring up to date your technical knowledge.

It could be the role of the instructors to guide the students in their preparation

work. It is normally in the simulator that the first difficulties appear. The theoretical course has never been, as far as I know, a source of trouble. What was judged very positive is the division in two steps of the simulated training. The first is composed of the normal and one engine procedures while the second is reserved to the practice of emergencies. The second set of sessions takes place after the flight training. During the simulated training a short visit from a flight instructor would be appreciated, his hints or remarks would have more weight than those of a young instructor copilot teaching two captains. This situation is valid today and is accepted. A few years ago it would have started a semi-revolution. We must admit that the role of such instructors is not simple. The simulated instructions are more and more actual and with the sophisticated equipment of tomorrow we will even spend more time in a simulator. Everything must be learned in the simulator, all procedures practiced and last but not least, the student must leave the simulator with the conviction of a successful performance in flight. The smallest difficulties in the simulator, by a well know phsychological phenomena, will snowball in flight and become an evident source of trouble. A failure during a flight transition is an accident. If difficulties were evident in the simulator making the next step risky, it is a must to make the case clear and to give the student the possibility of a recovery instruction. If not, I dare say that something is wrong in our system. A student must not start the flight training on weak wings. All difficulties arising must be discussed and analysed. A dialogue must exist similar to that of a doctor with his patient. It is difficult to be a good doctor and it is very unpleasant to be sick. I do not intend to blame any one but simply to stress a problem all too evident.

The inflight program is quite heavy and the time involved is not always sufficient to repeat several times the proposed exercises. In other words, the student is expected to succeed at the first attempt. It may seem presumptuous to state that such a condition is generally attained. Some people find the program too large. I do not think they are right. We must use the opportunities to fly in all the performances possible of our new equipment. I do not believe in flight training performed in two phases like the simulator. We must reach the end in one stretch.

The people who left the DC9 for a big jet transition probably did not forget to take with them this new art of working. With it, they succeeded in a transition without any difficulties. They learned to work with a set of parameters which could be called universally constant. On the instrument panel we dispose of much information which should be managed at the right time and in a well defined sequence. With a logical program, established and well tested, under conditions already discussed, you will remain in a state of alertness which enables you to perform your best with the continuous flow of data available. On the line, there is very little to change and your system is fully operational. One struggle still to be sustained is to chase out of the cockpit the apparently too pleasant Miss Routine. Up to now, I have not been able to integrate this fight in my program. Maybe some one could propose an acceptable solution!

In the end, I will say a few words about the relation between instructor and student.

The instructor is supposed to be a master; on a specific topic he knows more than has student. This gap of «know how» between both of them can be reduced to a minimum by a good preparation. During the transition, nothing is to be invented and all information needed can be found in our manuals and instruction guide. It is not forbidden to make mistakes but it is forbidden to repeat them indefinitely. In formulating critics, it is not always easy to find the right language. I have never been a good diplomat so I think we must accept the straight language without fuss. Even that one can be polite. To be in a good shape for the forthcoming stress, care must be taken of our general condition. Do not forget, even in a period of hard work, to find regularly a moment for the practice of a sport. Do not exaggerate in any direction, an excess has never been a good thing. If, during your transition, the pressure of the well know psychological stress keeps on rising, you will find in sport a good means to relieve it.

Our working methods will continue to change; it is important for us to be aware of this reality and to make good use of its modern conception. At times, we must make an effort and see in this new method an evident help. Without it, we will not be able to find the optimum path.

I am convinced that we have chosen a wonderful if not always peaceful career. Few of us would like to switch to another. However, it may be necessary, when required to steer a new course, that we give the best of ourselves. C. Miazza

## Fall Damaskus, frei von Emotionen

Die Formen, die das Hijacking je länger desto mehr annimmt, sowie einige Vorkommnisse den Fall Damaskus betreffend, sollten uns zu einer Art Standortbestimmung zwingen, um ähnlichen Fällen, die leider mit Sicherheit zu erwarten sind, mit einer klareren Haltung gegenüberstehen zu können.

Rekapitulieren wir:

- am 29. 8. wird ein TWA-Flugzeug nach Damaskus entführt;
- am 1. 9. wendet sich die IFALPA mit der «dringenden Bitte» an die UNO, sich mit dem jüngsten Fall von Luftpiraterie zu befassen und droht einen Proteststreik von einem Tag an, sollten innert 15 Tagen keine Fortschritte erzielt werden;
- am 2. 9. gibt der Sekretär der Aeropers in einem Radio-Interview bekannt, die Swissairpiloten würden auf keinen Fall an einem allfälligen Streik teilnehmen;
- am 16. 9. werden die Mitglieder der Aeropers vom Vorstand über die getroffenen Entscheidungen orientiert.

Man kann sich nun fragen, warum die IFALPA dazu kommt, einen Streik anzudrohen.

Es sind vor allem zwei Tatsachen, die wir uns klar vor Augen halten müssen:

Erstens haben sich die üblichen Wege der Diplomatie, inkl. UNO, als untauglich erwiesen, die Situation zu verbessern. Ja, einige Regierungen haben nicht nur kein Interesse, das Hijacking zu verhindern,

sondern stellen sich gesinnungsmässig hinter diese verbrecherischen Anschläge.

Zweitens sind es wir Piloten, die die Verantwortung für die anvertrauten Menschenleben, das Material und last but not least den eigenen Kragen haben.

Um eine Verbesserung der unhaltbar gewordenen Zustände zu erzielen, muss ein massiver Druck ausgeübt werden. Das kann erreicht werden, indem die öffentliche Meinung aufgerüttelt wird und wirtschaftliche Sanktionen ergriffen werden.

Da bis jetzt niemand willens oder in der Lage gewesen ist, etwas gegen die Luftpiraterie zu unternehmen, müssen wir selbst die Initiative ergreifen. Das kann aber nur erreicht werden durch eine solidarische Haltung **aller** Piloten. (Eine internationale Solidarität ist für sich allein genommen schon eine Demonstration ersten Ranges).

Da aber eine Kette nur so stark ist wie das schwächste Glied, darf es nicht vorkommen, dass eine der Pilotenvereinigungen schon zum vornherein öffentlich bekannt gibt, sie mache dann an allfälligen Boykottmassnahmen nicht mit. Es wäre ein Minimum an Diplomatie und Solidarität, mit solchen Bekanntmachungen zuzuwarten bis mindestens nach Ablauf der gesetzten Frist. Wir dürfen einfach nicht abseits stehen und meinen, dass wir auch ohne unser Dazutun von den erreichten Resultaten profitieren können.

Schon aus moralischen Gründen ist eine solche Einstellung unhaltbar, und, wenn wir das zur Seite lassen, auch unzumutbar. Denn, wenn z. B. ein Swissairflugzeug entführt würde und eine Swissair-Crew die Segnungen eines mittelöstlichen Gefängnisses am eigenen Leibe erfahren würde, was dann? Wären wir dann nicht auch heilfroh über die Unterstützung der IFALPA? Dass wir viel schneller als uns lieb ist vor einer solchen Situation stehen können, liegt auf der Hand; denken wir nur an den bevorstehenden Prozess gegen die arabischen Attentäter.

Nun zur rechtlichen Seite des Problems: Wenn wir Art. 3 unseres Arbeitsvertrages (Friedenspflicht) betrachten, so ist dort von «Kampfmassnahmen» die Rede, welche verboten sind. Wir kämpfen aber mit einem solchen Ausstand nicht **gegen** den Arbeitgeber, sondern im Gegenteil **mit** ihm, ist doch die Zielsetzung der Swissair gleich wie die unsere. Eine Frage an unsere Juristen: Fällt ein solcher Streik tatsächlich auch unter die in Art. 3 angeführten Kampfmassnahmen? Wenn ja, sollten wir uns nicht bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit unseren Vertrag dahingehend abändern, dass solche und ähnliche Massnahmen vom Streikverbot ausgeklammert werden?

Ein weiteres Problem stellt sich im Zusammenhang mit der Information der Öffentlichkeit. Es wäre vermutlich besser, wenn in Zukunft offizielle Erklärungen am Radio und Fernsehen von einem Flugkapitän abgegeben würden. Zudem sollte nicht an die Öffentlichkeit getreten werden, bevor man überhaupt weiss, wie man zu einem bestimmten Problem Stellung nehmen will. Wir sind es unserem Image schuldig, dass — wenn wir überhaupt an die Öffentlichkeit treten — das in einer souveränen, eindeutig klaren Art und Weise geschieht. Spontane Meinungsäus-

serungen von Aussenstehenden bestätigen, dass unsere Stellungnahme vielleicht doch ein grösseres Echo findet, als wir uns das vorstellen.

Zum gleichen Kapitel gehört die Orientierung der Mitglieder. Die Spielregeln der Demokratie verlangen, dass bei wichtigen Beschlüssen nach der Meinung der Mehrheit gehandelt wird. Um dem Einzelnen das Bilden einer Meinung aber überhaupt zu ermöglichen, muss er informiert sein. Es ist also eine unbedingte Notwendigkeit, bei wichtigen Problemen

a) die Mitglieder so schnell wie möglich zu informieren

b) eine Meinungsumfrage zu starten

Nur so ist der Vorstand in der Lage, ein Problem zur Zufriedenheit aller oder doch wenigstens der Mehrheit zu lösen. Das Ganze soll kein Misstrauensantrag sein, sondern soll im Gegenteil die Arbeit des Vorstandes erleichtern. Über den Modus einer solchen Konsultativabstimmung wäre noch zu diskutieren. Da es sich meist um aktuelle Probleme handelt, wäre die in den Statuten vorgesehene schriftliche Abstimmung sicher zu träge. Auf alle Fälle liesse sich aber innert nützlicher Frist ein sicher repräsentativer Teil unserer Mitglieder nur schon anlässlich des Ein- und Auscheckens beim Crew-Control erreichen. Für die 3 Tage vom 2. September bis 4. September waren es laut Einsatzliste 300 Piloten, die an einem der 3 Tage mit der Arbeit begannen oder aufhörten. Es hätten also 300 Meinungen zum Problem des IFALPA-Beschlusses angehört werden können und das in nur 3 Tagen!

Wir hoffen, durch diesen Artikel eine Diskussion zu entfachen, die uns vielleicht einen Weg aufzeichnet, um einem nächsten ähnlichen Fall ohne wilde Gerüchte und diverse rote Köpfe begegnen zu können.

Ueli Bodmer, Laszlo Zsindely



## Ferientips

Leider ist mein Ferientip eher negativer Art, aber doch ein Tip. Sollten Sie immer noch Anhänger von Freiflügen sein, so gebe ich Ihnen den guten Rat, Feldsessel und Wolldecken mitzunehmen, auch wenn Sie nach dem Süden reisen. Sie brauchen diese Utensilien nämlich zum Campieren vor dem Abfertigungsschalter. Grund: Wer zuerst da ist, wird mitgenommen, genau in der Reihenfolge des Erscheinens. Wenn einer glaubt, dass er mit seinen 20 Dienst-

jahren bestimmt drankomme — es steht doch so im Reglement — dann ist er noch von gestern. Im Zeitalter des Computers gelte das alles nicht mehr. So wurde ich aufgeklärt, als ich am 5. 10. 69 auf SR-358 Lehrlingen im 2. Dienstjahr den Vortritt lassen musste und mit meinen 19 Dienstjahren daheim blieb. Ja, hätte ich das gewusst! Nun wissen es wenigstens alle Rundschauleser. PS

Und zum Schluss noch einen Vers für die liebe Aeropers:  
Gross war kürzlich der Verdross  
ob dem harten Schnapsbeschluss.  
**Einzelne** nur traten fehl,  
doch auf **alle** blickt man scheel.  
Kollektive Strafen sind  
ungerecht — nicht nur beim Kind!  
(doch nun Stop dem grossen Toben  
Sperrre wieder aufgehoben!)

# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## **Vorstand**

Präsident: A. Sooder  
Vizepräsidenten: F. Stadelmann,  
W. Walser, Th. Patch  
Kassier: P. Bircher  
Beisitzer: D. Baumeister, E. Bruinsma,  
J. Elfring, O. Grunder, K. Kuratli, W. Meyer,  
C. Mollet, W. Ruiter, R. Schilliger,  
M. Bethge, E. Schadeegg

## **Sekretariat**

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

## **Einsatz-Kommission**

Vorsitz: F. Stadelmann  
Vize-Vorsitzender: M. Cross  
DC-8: H. Dietschi, P. Habegger,  
Ch. Milne-Fowler, R. Schilliger  
FA/SAF: W. Meyer  
CV-990: P. Rellstab, K. Rutishauser, W. Pink  
SE-210/DC-9: E. Heusser, K. Kuratli,  
A. Atkins  
Copifragen: C. Mollet  
Nav.-Fragen: M. Bethge

## **Deplacement- und Unterkunfts-Fragen**

Vorsitz: F. Stadelmann  
NA: R. Schilliger  
FA/SAF: E. Fischli, W. Meyer  
EU: K. Kuratli, A. Atkins  
ME/WA: D. Baumeister  
SA: P. Habegger

## **IFALPA-Kommission**

F. Stadelmann, J. Sterndale, E. Heiz,  
W. Walser, A. Atkins, L. Ritzli,  
W. Busenhart

## **Konsultativ-Kommission**

A. Sooder, Präsident  
P. Bircher, W. Meyer, F. Stadelmann,  
W. Walser, E. Bruinsma, J. Elfring,  
Th. Patch, W. Ruiter

## **Kommission für Cockpit-Umschulungen, Umschulung der Navigatoren und Job Security der Navigatoren**

A. Sooder, F. Stadelmann, W. Walser,  
H. Swart, M. Bethge, E. Schadeegg

## **Kommission für Seniority-Reglement**

A. Sooder, W. Meyer, W. Walser,  
E. Bruinsma

## **Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs- Kommission**

A. Sooder, E. Heiz

## **Flugsicherheits-Kommission**

Vorsitz: E. Heiz  
A. Bezzola, D. Friolet, O. Grunder,  
R. Leutwyler, U. Reifler, W. Ruiter,  
H. P. Suter, R. Suter, D. Staal, G. Schaefer

## **VEF-Stiftungsratmitglieder**

J. Muggler, K. Rutishauser, A. Strehler,  
E. Scheller

## **Aeropers-Delegation bei Dachverband**

Präsident: A. Sooder  
F. Stadelmann, E. Schadeegg, J. Elfring,  
Dr. W. Huber

## **IGAP**

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

## **Loss of Licence-Kommission**

K. Rutishauser, W. Pink

## **Kommission für Ausländerfragen**

Th. Patch, E. Bruinsma, J. Fosbrooke,  
V. Ramchandran, W. Ruiter

## **Romands**

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

## **Planungs-Kommission**

**Luftfahrt VHS, Luzern**  
R. Schilliger

## **IANC-Vertreter**

K. Schmidli

## **Zollfragen**

K. Schmidli

## **Seniority- und VEF-Kommission**

Vorstand der Aeropers

## **Kontrollstelle**

K. Linggi, P. Gass

## **Stimmenzähler**

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

## **Rundschau-Redaktion**

Dr. W. Huber, H. Hürzeler, A. Atkins

Die Nominationen der in den obenerwähnten Kommissionen angeführten Mitglieder der ehemaligen FPAS haben vorläufig nur bis Ende 1969 Gültigkeit.



