



Januar / Februar 1971

**aeropers rundschau**

Offiz. Organ der Vereinig. des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt — Contents — Sommaire	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	8
Was uns beschäftigt	11
Anyone for Charades?	16
Man sollte . . .	18
Reaktionen auf «man sollte»	20
Knopfitis «à la Swissair»	22
The Decline of the Pilot's Position	23
Weniger Abstinenz!	24
Reductio ad Absurdum	25
From other Publications	27
Klassentreffen	32

**Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 6. März 1971**

**Redaktion:**  
H. Hürzeler  
M. Cross  
Dr. W. Huber

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

**Druck:**  
Wettlin & Co.  
Buchdruck  
Rosengartenstr. 5.  
8037 Zürich  
Telefon 051 44 47 44

**AEG**

## Heimwerker

SB4-500: Die stärkste 4-Gang-Schlagbohrmaschine auf dem Weltmarkt



*A. Byland & Co*

Eisenwaren — Werkzeuge  
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 051 23 88 42



## LA SUISE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft  
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft  
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht  
Motorfahrzeuge · Kautiön

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

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



## **Liebe Rundschauler**

Wie kam es eigentlich, dass die Schweiz im Vergleich zu ihrer Bevölkerungszahl zum reichsten Land der Welt wurde? Der bekannte Publizist Lorenz Stucki verfolgt in seinem lesenswerten Buch «Das heimliche Imperium» diese erstaunliche Entwicklung vom Bauernstaat zur Finanzmacht. Ich möchte Sie hier nicht etwa mit einer Buchbesprechung beglücken; lesen Sie es lieber selbst. Hingegen sind mir bei der Lektüre einige Zusammenhänge klar geworden, die bis in unsern Arbeitsbereich hineingehen. Da ist einmal die Tatsache, dass Not erfinderisch macht. Denn die natürlichen Voraussetzungen zum Reichtum fehlten in unserm kargen Bergland ohne Bodenschätze. Andererseits sahen sich seine Ureinwohner seit Jahrhunderten zu harter Arbeit gezwungen. Die im letzten Jahrhundert einsetzende Industrialisierung erhielt ihre Impulse hauptsächlich aus dem Ausland. Risikofreudige Pioniere versuchten ihr Glück in der Schweiz. Sie waren von Anfang an gezwungen, die Rohstoffe zu importieren und die Produkte zu exportieren. Daraus entstanden schon sehr früh weltweite Handelsbeziehungen. Die meist ärmliche Bauernbevölkerung stürzte sich auf die willkommenen neuen Verdienstmöglichkeiten; ihre Gewohnheit, hart zu arbeiten, machte sich bezahlt und schuf die Grundlage zum Schweizer Qualitätsbegriff. Die relativ rasch zu Reichtum gekommenen Fabrikanten und Handelsleute neigten jedoch nicht zum Feudalismus, sondern investierten ihr Geld in neue Unternehmen und arbeiteten weiter. In der Folge wurden zahlreiche Handelsbanken gegründet, die diese Neufinanzierung übernahmen. Da die Produktionskosten in unserm Land von Anfang an hoch waren, behalf man sich durch Tochtergesellschaften in jenen Ländern, in denen Rohstoffe, billigere Arbeitskräfte und Absatzmärkte vorhanden waren. Nebenbei ersparte man sich so Transportkosten und Importzölle! Die schweizerischen Stammhäuser blieben jedoch Hauptsitz und finanzielles Hauptquartier. Als dann die lieben Engländer die Schönheit der Alpen entdeckten, eröffnete sich unserem Land unerwartet eine neue, ergiebige Einnahmequelle. Die Entwicklung in Hotellerie und Fremdenverkehr verlief ebenso rasant wie in Handel und Industrie. Das schweizerische Gastgewerbe genoss alsbald Weltruf.

Und dann blieb die Schweiz unbegreiflicherweise von zwei Weltkriegen verschont. Der Konkurrenzdruck fiel in jenen Zeiten, man wurde beide Male zum Kriegsgewinnler! Das weitere haben wir selbst miterlebt.

Im Gegensatz zur Industrie fand der junge Luftverkehr in der Schweiz ideale Voraussetzungen: ein weltweites Netz von Handelsbeziehungen und schweizerischen Zweigniederlassungen in aller Herren Länder, die an einer Schnellverbindung mit dem heimatlichen Stammhaus interessiert waren; dann Tourismus und Fremdenverkehr mit ihren zahllosen Gästen, die hin- und zurücktransportiert sein wollten. Alles war vorhanden: der Wille, das Geld, Initiative, Verbindungen, technisches Fachpersonal aus der Industrie, Schweizer Präzisionsarbeit und Gastlichkeit und vor allem auch die Nachfrage. Trotzdem hatte die junge Swissair als Zwerg unter Riesen keinen leichten Start. Es gab in ihrer damaligen Führung nämlich eine starke Gruppe, die diese weltweiten Möglichkeiten gar nicht realisierte und eine kleine europäische Zubringer-Airline bleiben wollte. Wir können froh sein, dass die weitblickendere Minderheit ans Ruder kam und im Jahre 1949 den logischen Sprung zum interkontinentalen Verkehr wagte, wenn auch mit einer vorübergehenden staatlichen Finanzinjektion. Von jenem Moment an gings nämlich nur noch aufwärts, obschon es immer wieder Engpässe zu überwinden gab, wie zum Beispiel beim Schritt ins Jet-Zeitalter. Das Streckennetz dehnte sich immer weiter aus, wobei sich Überflugs- und Landerechte von all jenen Staaten leichter einhandeln liessen, wo schweizerische Handels- und Industriepioniere vor einem Jahrhundert den Boden gelegt hatten. Alles in allem beweist die Geschichte, dass selbst der Kleine seine reelle Chance besitzt, falls er den nötigen vollen Einsatz zu leisten gewillt ist.

Eine private, relativ kleine Luftverkehrsgesellschaft wie die Swissair braucht im heutigen rücksichtslosen Zeitalter eine einsatzfreudige Belegschaft, die zusammenhält wie Pech und Schwefel, falls sie überleben will. Aus diesen Zeilen sollte hervorgehen, dass die Mitglieder der Aeronautics die Probleme der Geschäftsleitung verstehen, dass sie gewillt sind, sich wie eh und je an der vordersten Front vehement einzusetzen. Denn es ist klar, dass die Einführung der Jumbo-Generation unserer Firma den nächsten Engpass bescheren wird. Aber Schwierigkeiten sind bekanntlich da, um überwunden zu werden. Gelingt es einer Geschäftsleitung, ihre Mitarbeiter zu begeistern und bei der Stange zu halten, so kann sie sich voll Vertrauen an die Lösung der grössten und schwierigsten Zukunftsaufgaben heranwagen. Natürlich ist dieses «Bei-der-Stange-halten» in einem Grossbetrieb nicht etwa einfacher geworden. Die Versuchung ist gross, angesichts der finanziellen Engpässe auszurufen: Wir müssen sparen, sparen — koste es, was es wolle!

Jedes Geschäft, und eine Luftverkehrsgesellschaft ganz besonders, lebt vom Vertrauen, das ihm geschenkt wird: vom Vertrauen der Passagiere



in die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit; vom Vertrauen der Aktionäre in die Geschäftsleitung; vom Vertrauen der Geschäftsleitung in jeden einzelnen Mitarbeiter und, umgekehrt, vom Vertrauen jedes Mitarbeiters in seine Vorgesetzten und — last but not least — vom Vertrauen eines jeden in sich selbst! Soll etwas Solides aufgebaut werden, so beginnt man unten beim starken Fundament, das im Fels des Vertrauens ruht. Dann kann man später unbesorgt aufstocken, jedoch nicht, ohne vorher die notwendigen Berechnungen angestellt zu haben. Dies gilt nicht nur für das Einfamilienhaus des Kleinbetriebes, sondern erst recht für den Wolkenkratzer des Grossbetriebes.

Des weitern existiert selbst im harten Geschäftsleben so etwas wie das Gesetz von Ursache und Wirkung. Die Ursache des Erfolges liegt in der hundertprozentigen Erfüllung der Arbeit, die in der Folge ein fehlerloses Produkt liefert, welches sich besser verkaufen lässt. Entspricht der Preis (und damit der Gewinn) nicht der Leistung, die hinter dem Produkt steht, so schlägt das missachtete Gesetz über kurz oder lang zurück, und zwar unbarmherzig. Die heutige, gewinnsüchtige Konsumgesellschaft wird sich dieser Tatsache möglicherweise dermaleinst schmerzlich bewusst werden müssen.

Doch wie macht man unserer Egoistengeneration klar, dass Leistung und Lohn in einem bestimmten gesunden Verhältnis stehen müssen? Wie überzeugt man Mitarbeiter, dass es sich lohnt, sich voll einzusetzen und nur hundertprozentige Buez zu liefern? Zum Beispiel dadurch, dass man ein Vertrauensverhältnis aufbaut, indem man jedem Einzelnen Vertrauen schenkt, wenn man ihn und seine Leistung anerkennt, wenn man ihn beteiligt, ihn mitdenken und mittragen lässt, ihn begeistert und belohnt. (Der Vollständigkeit halber sei aber noch erwähnt, dass es auch Leute gibt, die das Vertrauen nicht verdienen und missbrauchen.) Jeder Mitarbeiter sollte sich mit «seiner» Firma identifizieren können; er sollte das Gefühl haben, man benötige ihn und seine Arbeit ganz speziell. Glücklicherweise jene Firma, deren Kader es gelingt, ein solches Arbeitsklima zu schaffen und zu erhalten. Denn dort, wo ein Angestellter zur unpersönlichen Nummer wird, die um Arbeitsplatz und Salär froh sein soll, dort ist Wesentliches nicht mehr in Ordnung. In jedem einzelnen Menschen schlummern positive und negative Kräfte, die ein gewiegter Führer zu aktivieren vermag — zum Guten wie zum Bösen, wie die Geschichte zur Genüge bewiesen hat!

In diesem Sinne glaube ich, wir seien momentan in der Swissair nicht auf dem besten Wege. Angesichts der Jumbo-Hürde werden die Personalkosten plötzlich zum Alptraum, die Mitarbeiter zu reinen Lohnbezügern, die Sozialpartner zu Gegnern, die man möglichst zu separieren und zu isolieren versucht, denn Einigkeit könnte sie stark machen. Dieser Führungsstil, diese Taktik ist grundfalsch. Sie mobilisiert unnötigerweise Gegenkräfte, die wir bei der Überwindung der Hürde so bitter nötig hät-

ten. Wohin dieser Weg führt, demonstriert uns die englische Wirtschaft seit langem aufs Anschaulichste! Es lohnt sich nicht, auf dem Buckel der Mitarbeiter rationalisieren oder Karriere machen zu wollen. Denn das wertvollste Kapital einer Firma ist ihre Belegschaft, die aus Einzelmenschen besteht. Und nur eben diese Menschen vermögen Probleme zu lösen und Hürden zu nehmen, und zwar vorteilhafterweise mit vereinten Kräften!

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr Hano Hürzeler



«Good afternoon! This is your Captain speaking . . .»

## Er kann noch von Glück reden



### Erstens ist er ein Blumennarr und zweitens gut versichert

Dass Psyche und Körper eng miteinander verbunden sind und welche wichtige Rolle diese Wechselbeziehung für das Allgemeinbefinden spielt, ist heute hinlänglich bekannt. Wie zuträglich für die Heilung kann demnach eine **Privat-Kranken-Versicherung** sein, die Sie auch in schwersten Fällen von finanziellen Sorgen befreit.

Unsere Privat-Kranken-Versicherung ist nach modernsten Grundsätzen aufgebaut und schützt Sie umfassend gegen die Folgen von Krankheit.

Sie haben die Wahl, einzeln oder in beliebiger Kombination Spitalbehandlungskosten, Spitaltaggelder, Heilungskosten bei ambulanter Behandlung, Krankentaggelder und Invaliditätsrenten zu versichern.

## NATIONAL-VERSICHERUNG

### Generalagentur:

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

### Hauptagentur J. Kurer:

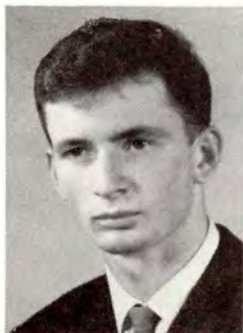
Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/84 47 77



# Liebe Mitglieder

## 1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 18. November und 17. Dezember 1970 sowie vom 15. Januar 1971 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



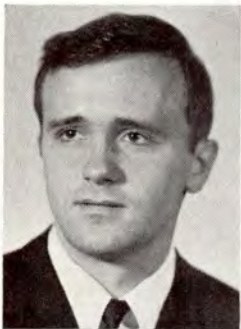
Jürg Melzer  
Copi DC-9 (Nachtrag)



Hans Baer  
Copi DC-9



Claude Blandenier  
Copi DC-9



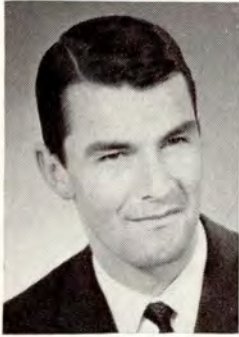
Peter Ernst  
Copi DC-9



Werner Halbheer  
Copi DC-9



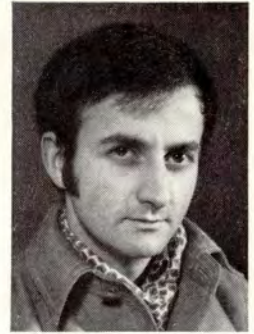
Erich Keller  
Copi DC-9



Urs Koller  
Copi DC-9



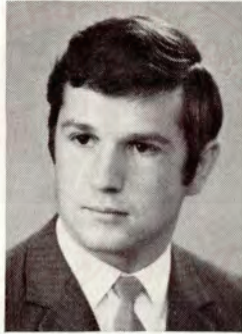
René Krumm  
Copi DC-9



Jürg Luchsinger  
Copi DC-9



Jürg Röthlisberger  
Copi DC-9



Peter Schibli  
Copi DC-9



Karl Stürzinger  
Copi DC-9



Bruno Yagdjian  
Copi DC-9



Jürg Zehnder  
Copi DC-9

Aus der ehemaligen FPAS sind folgende Piloten und Navigatoren in die Aeropers übergetreten:

Koo Alings

Peter Bois

Hendrik Brouwer

Joseph Harrington

Christopher Milne-Fowler

Kenneth Moreash

William Pink

Sywert Postuma

Rune Hjelmland

Clinton Sessoms

Peter Teunisse

Jozephus van Ryn

Wir heissen alle diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

## **2. Durchführung von Umfragen**

Zum Problem der Durchführung von Umfragen hat der Vorstand an seiner Sitzung vom 17. Dezember 1970 folgenden Beschluss gefasst:

Inskünftig sind alle Umfragen, sei es eine Kommission oder ein einzelnes Mitglied, die eine solche durchzuführen beabsichtigen, dem Vorstand vorgängig zur Begutachtung vorzulegen. Ist in dringenden Fällen der Vorstand nicht in seiner Gesamtheit verfügbar, tritt an seine Stelle ein aus dem Präsidenten und den beiden Vizepräsidenten zusammengesetzter Ausschuss.

Diese Regelung verfolgt in keiner Weise die Absicht, allfällige Umfragen zu zensurieren, sondern der Vorstand möchte sich damit lediglich die Möglichkeit einräumen, zu prüfen, ob er sich der Meinung des oder der Initianten der Umfrage anzuschliessen vermag. Sollte dies der Fall sein, würde der Vorstand die Umfrage, in der Meinung, dieser so etwas mehr Gewicht zu verleihen, in seinem eigenen Namen durchführen. Kann der Vorstand einer Umfrage seine Zustimmung nicht erteilen, so bleibt es dem oder den Initianten überlassen, jene in eigenem Namen, auf eigene Kosten und auf eigene Verantwortung zu lancieren. In einem solchen Falle wäre jedoch das Ergebnis der Umfrage für den Vorstand nicht unbedingt verbindlich.

Mit freundlichen Grüssen

A. Sooder



# Was uns beschäftigt

## I. Kommentar zur Einsatzliste Dezember 1970

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Der Monat Dezember stand ganz im Zeichen der alljährlichen Weihnachts-Verdichtungsflüge, die vor allem die DC-8 und die DC-9-Flotte betrafen. Wie im Vorjahr konnten auch diesmal von uns alle Anfragen positiv beantwortet werden. Von den angefragten Zusatzleistungen fielen, hinsichtlich des Bedarfs an Besatzungen, vor allem folgende ins Gewicht:

- a) anstelle der langfristig geplanten 4 NA-Charter wurden deren 11 eingeplant,
- b) 2 zusätzliche SA-Flüge (ein dritter Flug wurde von uns nach Planungsabschluss noch zugesagt),
- c) 2 NBO-Verdichtungsflüge,
- d) Konzentration der DC-9 Zusatzleistungen auf das Wochenende des 19./20. 12. 1970.

Grosser Arbeitsaufwand durch nachträgliche Änderung der DC-9-Basisrotationen (SR 519 ZRH-GVA cancelled).

Am 16.12. Einsatz einer sechsten CV-990 anstelle der zwanzigsten DC-9. Langfristig keine Flüge für BALAIR; kurzfristig ein Flug GVA-LHR/SR 821.

### 2. Fliegendes Personal

#### 2.1. Piloten

##### 2.1.1. Bestand

Am 1.12.1970 betrug der Bestand:

Schweizer:	466 = 75,2%
Ausländer:	154 = 24,8%
Total:	620 = 100%

##### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Keine

Austritte: Herr M. Sandheer (DC-9 SC) per 30.11.70

##### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.12.1970 befanden sich 129 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	14 Capt.-Anwärter
DC-8	6 Capt.- und 17 Copianwärter
CV-990	14 Capt.- und 21 Copianwärter
DC-9	30 Capt.- und 27 Copianwärter

## 2.2. Navigatoren

### 2.2.1. Bestand

Am 1.12.1970 betrug der Bestand 58 Navigatoren (34 Schweizer und 24 Ausländer), wovon 3 seit 13.4.1970 einen DC-8-Bordmechanikerkurs besuchen.

### 2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

### 2.2.3. Ausbildung

Nil

## Kommentar zur Einsatzliste Januar 1971

### 1. Flugprogramm

#### 1.1. Besonderheiten

Im Zusammenhang mit den Weihnachts- und Neujahrsverdichtungen wurden bis ca. 10. Januar Sonderflüge und Verdichtungen, vor allem auf DC-9, geplant. Es kann darauf hingewiesen werden, dass sämtliche angefragten Zusatzleistungen, trotz derzeitiger knapper Bestandeszahlen, positiv erledigt werden konnten.

Die sechste CV-990 blieb bis zum 18. Januar im Einsatz. Seit Anfang Januar stand wieder das gemeinsame SAS/SR-Standzeitenflugzeug (DC-8-55) zur Verfügung, das für die Abdeckung von Standzeiten und Zusatzproduktion verwendet wurde.

## 2. Fliegendes Personal

### 2.1. Piloten

#### 2.1.1. Bestand

Am 1.1.1971 betrug der Bestand:

Schweizer:	465 = 75,12%
Ausländer:	154 = 24,88%
Total:	619 = 100%

#### 2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: Keine

Austritte: Herr P. Fasnacht (DC-9 SC) per 31.12.1970

#### 2.1.3. Ausbildung

Am 1.1.1971 befanden sich 139 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	18 Capt.- und 8 Copianwärter
DC-8	6 Capt.- und 17 Copianwärter
CV-990	14 Capt.- und 21 Copianwärter
DC-9	28 Capt.- und 27 Copianwärter

## **2.2. Navigatoren**

### **2.2.1. Bestand**

Am 1.1.1971 betrug der Bestand 58 Navigatoren (34 Schweizer und 24 Ausländer), wovon 3 seit 13.4.1970 einen DC-8-Bordmechanikerkurs besuchen.

### **2.2.2. Bestandesveränderungen**

Keine

### **2.2.3. Ausbildung**

Nil

## **II. Neujahrswünsche**

Auch dieses Jahr hat die Aeropers wieder von zahlreichen Persönlichkeiten von innerhalb und ausserhalb der Swissair eine grosse Anzahl von Glückwünschen zum neuen Jahr erhalten. Ihnen allen sei an dieser Stelle für ihre guten Wünsche herzlich gedankt.

Folgende ausländische Pilotenvereinigungen haben der Aeropers für das Jahr 1971 gutes Gedeihen und Wohlergehen gewünscht:

Belgien:	Association Belge des Pilotes et Navigateurs de Ligne
Chile:	Circulo de Pilotos LAN-Chile
Cuba:	El Grupo Tecnico de Pilotos Aviadores Profesionales de Cuba
Deutschland:	German Cockpit Association
Griechenland:	Hellenic Airline Pilots Association
Holland:	Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers
Italien:	Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale
Luxemburg:	Association Luxembourgeoise des Pilotes de Ligne
Mexico:	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México
Russland:	Central Committee of the Civil Aviation Workers Union
Südafrika:	Die Suid-Afrikaanse Lugdiens Vlieeniersvereeniging

Auch diese Wünsche, sowie diejenigen der Vereinigung der Swissair-Hostessen und der Swissair-Stewards, seien bestens verdankt.

## **III. Militaria**

Der Bundesrat hat beim Ausschütten seines alljährlichen, militärischen Geschenksackes auch an die Aeropers gedacht und mit Brevetdatum vom 1. Januar 1971 bei der Fliegertruppe folgende Mitglieder unserer Vereinigung befördert:

Zum Oberstleutnant:	Hansruedi Christen und Peter Sterchi
Zum Major:	Reinhard Geiger und Leander Ritzli

Wir gratulieren!



#### **IV. Aeropers-Haus**

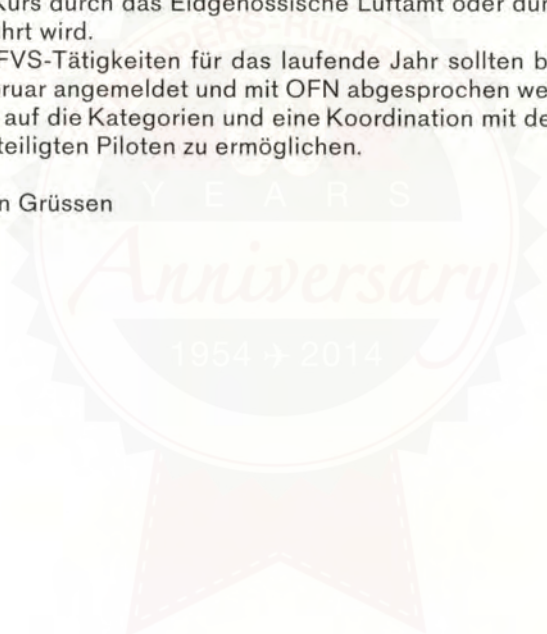
Wir können unseren Mitgliedern die erfreuliche Mitteilung machen, dass es gelungen ist, den für den Bau des Aeropers-Hauses vorgesehenen Zeitplan genau einzuhalten. Dies bedeutet, dass das Sekretariat im Laufe der ersten Hälfte des Monats Februar 1971 sein neues Heim beziehen kann.


#### **V. FVS Fluglehrertätigkeit und -kurse**

Wir möchten an dieser Stelle unsere Mitglieder, die sich für einen Einsatz als Fluglehrer interessieren, darauf hinweisen, dass sie via Aeropers ein entsprechendes Gesuch an die Swissair (Planung und Kontrolle Flugdienst/OFN) zu richten haben, sofern sie auf eine nur 50prozentige Anrechnung an die Ferien Wert legen. Diese Regelung gilt unabhängig davon, ob der Kurs durch das Eidgenössische Luftamt oder durch einen Klub durchgeführt wird.

Die gesamten FVS-Tätigkeiten für das laufende Jahr sollten bis spätestens Mitte Februar angemeldet und mit OFN abgesprochen werden, um eine Steuerung auf die Kategorien und eine Koordination mit der Ferienplanung der beteiligten Piloten zu ermöglichen.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. W. Huber



**EXKLUSIV  
WOHNEN**  
  
**COLLECTION  
F. KAUSCH**

**DIREKTVERKAUF  
AB FABRIK MIT**

**20%**

Wohnzimmer-,  
Salon- und  
Esszimmermöbel.  
Exklusiv  
in Rio Palisander.  
Polstermöbel  
in Leder und Stoff.



1954 → 2014



Wir beraten Sie gerne unverbindlich  
in der neuen Fabrikausstellung.  
Gegen Telefon Avis auch abends.

Design  
und Fabrikation  
**MÖBELFABRIK  
SIGLISTORF AG**  
CH-8439 Siglistorf  
Telefon 056 / 53 11 08

## Anyone for charades?

Later this year, two groups of adults will enter a room. One group, representing management, will draw an elaborate word-picture of imminent financial catastrophe and will plead, despite years of record-breaking profitability, that they cannot possibly afford to pay the average European pilot salary. The other, representing pilots, will produce a number of modern works of art, resembling graphs, in the hope of dazzling the opposition with colour as an alternative to logic. The management need have no worries; they can be sure that the pilots' representatives will dutifully sign the salary agreement at precisely the figure laid down in the accountants' budget months in advance of the meetings.

This strange ritual is known as «salary negotiations» and is remarkable mainly for the amount of tobacco smoke and irrelevant argument which it generates. In fact, there are only two issues to be considered; the management must keep its direct operating costs in balance during a period of rising prices and dwindling profit margins, while the pilots must ensure that their professional living standards are not undermined by inflation and the attentions of company economisers.

In round figures, the average cost of a pilot to the company is some Sfr. 100.000 per annum. Assuming a production rate of 500 hours p.a., the fixed operating cost per pilot flying hour is Sfr. 200. This operating cost can be reduced in only two ways, by increasing production, or by reducing incidental expenses. As the present FOM concept is some ten years out of date, and as the crew control operation is based on it, increased production is unlikely to be achieved. Company interest is therefore likely to focus on reduction of expenses. The first evidence of this is the recent attempt — now common knowledge among the cabin staff — to introduce differential «deplacements».

It is a sad but established fact that chairborne personnel have the greatest difficulty in understanding the motives and attitudes of their airborne colleagues. Their attempts to introduce economies seem always to be directed to areas where the minimum saving is achieved at the expense of maximum damage. In this case, acting on the slogan «We must save money — no matter how much it costs!» they were prepared to destroy the good working relationship between cockpit and cabin crews for a reputed saving of Sfr. 500.000 per annum. At first glance, this may seem no small amount, but we should first pause to consider where the real expenditure, and therefore the greatest potential saving, lies.

In the latest issue of «Who's Who?» — now running to a supplement — it will be noted that there are as many titled functionaries as there are aircraft in the fleet. (No one, incidentally, seems to have thought of allocating each functionary permanently to an aircraft!) Add to these names a further eighty check and instruction pilots and it will be seen that some



120 pilots are engaged in administrative duties, or one pilot in every five in the company. If these administrative duties involve the loss of only ten productive flying hours per pilot per month, and that is achieved in only two or three days, the cost to the company is a quarter of a million francs per month. Among figures such as these, the salaries of paid economists, and their savings from displacements, would sink without trace.

This example illustrates the loss potential of the administrative structure, but it is not suggested that any reduction is either practical or desirable. It does, however, lead inevitably to the conclusion that the question of economy hinges almost entirely on production, and that increased productive efficiency is the only genuine answer to the problem of rising costs. Under present conditions, is increased production possible? To return to the figures, there are some 600 pilots in the company whose average production is probably no more than 40 hours per month over a ten-month working period. If they were to increase their production by only ten hours per month, they would earn an effective monthly benefit to the company of  $1\frac{1}{4}$  million francs, or  $12\frac{1}{2}$  million francs per year. Alternatively, and this is much more interesting, they could earn themselves a 25% increase in salary without increasing the company's unit cost per flying hour by a single rappen!

As we now have the privilege of having two most capable pilots in direct charge of flying operations and crew control, there would seem to be a unique opportunity to prove the professional abilities of the pilot body. By restructuring the FOM along positive lines and Aeropers' modern ideas, and keying these to the abilities of the administrative pilots, there is no reason why a significant improvement in flying production should not be achieved. If pilots feel that they are not as well paid as their colleagues and competitors in other airlines, they will achieve better salaries and greater respect from their management not by holding out a begging bowl, but by increasing their efficiency and by insisting on the appropriate rewards.

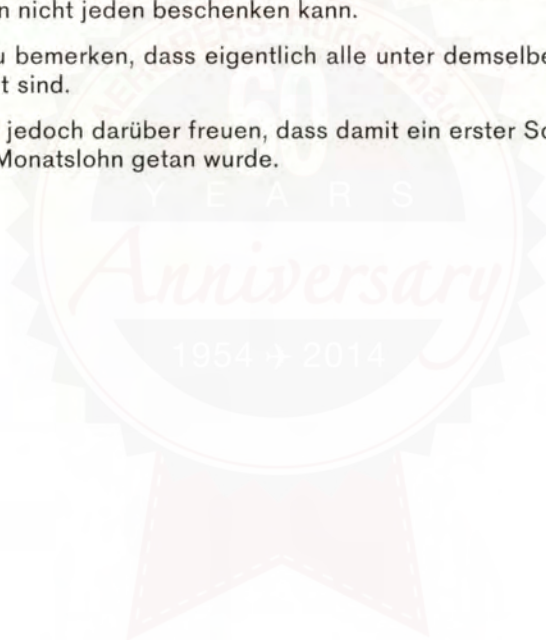
In the meantime, anyone for Charades?

MSC

## Man sollte . . .

- ein «man sollte» jeweils unterschreiben! D. Moreillon
- die Papierqualität der Radio-facility-charts verbessern.
- die dunkelblauen Uniformregenmäntel offiziell in Staublumpen umtaufen.
- im Couvert, in welchem einem der Jubiläums Fluggutschein für 15 Dienstjahre zugestellt wird, nicht etwa nach einem Dankschreiben irgendwelcher Art suchen — es wäre vergeblich! H.H.
- jedoch dafür dankbar sein, dass man nur fünf Tage lang reklamieren muss, bis auf dem DC-9-Frachter genügend Crew-Kleiderbügel vorhanden sind.
- den neu geschaffenen FOM-Index zur positivsten und hilfreichsten Revision des Jahrhunderts stempeln. H.H.
- es sich wirklich nochmals überlegen, ob es sinnvoll ist, sich den Kopf darüber zu zerbrechen, wo sich beim fliegenden Personal noch einige Fränkli einsparen liessen (z. B. durch gestuftes Deplacement; durch Verrechnung der Militärflugentschädigung mit dem Salär; durch Mehrbelastungen der VEF; durch DH travel after duty, rund um die Welt, um Übernachtungen, Deplacements und Freitage zu sparen, usw.), währenddem es bei sogenannten Betriebsunfällen und falschen Lagebeurteilungen um weit höhere Beträge geht. (Leicht entschärft! die Red.)
- der Aeropers den Rat geben, solche Betriebsunfälle zu katalogisieren.
- nicht meinen, die Aeropers tue dies nicht.
- den Sparwillen der Firma nicht unbedingt durch ein üppiges Kaderessen demonstrieren, das man sich durch Hostessen servieren lässt, deren Salärverhandlungen durch konsequente Sparmassnahmen gekennzeichnet waren.
- zur Kenntnis nehmen, dass unser Sekretär nur privat nach Kilchberg umgezogen ist. Bis zum baldigen Umzug ins Aeropers-Gebäude befindet sich das Sekretariat nach wie vor an der alten Adresse.
- sich den Leitartikel und die Seiten 22-28 der letzten Rundschau zu Herzen nehmen.
- Herrn Balsiger doch richtigerweise zu seiner Position als «Chef Personaldienst fliegendes Personal» gratulieren.

- es nicht gestatten, dass das «man sollte» missbraucht wird, um z. B. ein Vorstandsmitglied zu beschimpfen wegen einer Angelegenheit, bei der viele nicht dabei waren.
- ebenso nicht erlauben, dass einer anonym seine Sprachunkundigkeit zeigt, weil er als Blickleser offensichtlich Satire und Humor nicht mehr versteht.
- deswegen die obigen vier «man sollte» signieren mit J. W. Elfring
- jedesmal, wenn man auf dem Crewparkplatz parkiert, einen Stein mitbringen, um wenigstens jene Schlaglöcher aufzufüllen, bei denen das Chassis aufzuschlagen pfl egt. P.B.
- allen Piloten, die keine Weihnachtsprämie erhielten, für ihren Einsatz im vergangenen Jahr und für ihr Verständnis danken, dass man eben nicht jeden beschenken kann.
- dazu bemerken, dass eigentlich alle unter demselben Vertrag angestellt sind.
- sich jedoch darüber freuen, dass damit ein erster Schritt in Richtung 13. Monatslohn getan wurde.





## Reaktionen auf «man sollte»

Seit ihrer Einführung liefert diese Rubrik offenbar am meisten Zündstoff. So muss wieder einmal klar und deutlich festgehalten werden, dass es sich dabei um eine Spalte handelt, die unsern Mitgliedern und Lesern zur freien Meinungsäusserung offensteht. Für den Inhalt kann die Redaktion generell keine Verantwortung übernehmen; sie behält sich aber vor, unwahre oder beleidigende Einsendungen nicht zu publizieren und verletzende Formulierungen zu entschärfen. Fälschlicherweise wird oft angenommen, der Schreibende sei der Verfasser aller «man sollte». Dies trifft in den meisten Fällen nicht zu; ich bin lediglich oft der redaktionelle «Friseur». Allerdings musste ich schon oft für Dinge die Verantwortung übernehmen, die nicht aus meiner Feder stammten. Es ist nicht immer eine dankbare Aufgabe, auf der einen Seite so wenig Zensur wie möglich auszuüben und andererseits Hämmer für nicht genannt sein wollende Kameraden zu kassieren. Nichtsdestotrotz beweisen die zahlreichen Reaktionen, dass diese Rubrik gelesen wird und ihre Wirkung nicht verfehlt. Einmal mehr möchte ich darauf hinweisen, dass die in der Aeropers-Rundschau veröffentlichten Artikel nicht notwendigerweise der Meinung des Vorstandes oder der Redaktion entsprechen. In diesem Sinne möchte ich auf die obigen «Man sollte» von Capt. D. Moreillon und Capt. J. W. Elfring hinweisen. Die Redaktion überlässt diese Frage weiterhin dem einzelnen Einsender. Sicher verlöre diese Rubrik mit der Anonymität auch an Substanz, und dies wäre eigentlich schade.

In der letzten Ausgabe stand unter anderem folgendes:

«man sollte einmal abklären, warum immer dieselben Piloten die neuen Flugzeuge jenseits des grossen Teiches abholen dürfen».

Der ehemalige Flottenchef DC-9, Capt. Nik Grob bemerkt dazu:

«Dass auf der technischen Seite für die Abnahme der Flugzeuge immer etwa die gleichen Leute von OT dabei sind, dürfte wohl einleuchten, denn solche Abnahmen bedürfen einer speziellen Ausbildung. Im DC-9 Sektor wurde sorgfältig darauf geachtet, dass für diese Aufgabe RCP und Fluglehrer gemäss ihrer Seniority eingesetzt wurden, und zwar als Dank und Anerkennung für ihren Einsatz. Es hat jeder nur einen einzigen Überflug absolviert.»

Es freut uns, diese Tatsache hier publizieren zu dürfen, mit dem Nachsatz, dass das fragliche «man sollte» von einem älteren DC-8 Piloten im Hinblick auf die Jumbo- und DC-10-Überflüge verfasst wurde.

Zu einer weitem Einsendung äusserte sich der Chef des Swissair-Pressedienstes.

«man sollte die Kommentare zum September-Geschäftsergebnis in den Swissair-News einerseits und in der Tagespresse andererseits lieber nicht vergleichen.»

In zahlreichen Tageszeitungen hiess es nämlich, der 6. September habe das Swissair-September-Geschäftsergebnis nicht negativ beeinflusst, währenddem in den SWR-News zu lesen war, die Entführungen hätten einen bremsenden Einfluss ausgeübt. Aus dem beigelegten offiziellen Pressecommuniqué ist klar ersichtlich, dass sich Sinn und Inhalt der Pressemeldung mit jenem der News absolut deckt; die News haben uns überdies noch detailliertere Angaben geliefert.

Somit wollen wir uns beim Swissair-Pressedienst offiziell entschuldigen und den schwarzen Peter jenen Redaktionen zuschieben, die den eindeutigen Text etwas eigenwillig und nicht gerade sinngemäss interpretiert haben.

Hano Hürzeler



# Knopfitis «à la Swissair» (Von Th. Bircher)

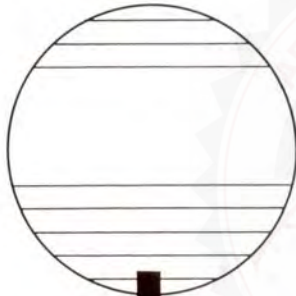
Oder, zu was die Knöpfe an den neuen Hostessen Uniformen «auch» inspirieren können.



1. Flügsch scho wiider  
z'tüüf Schorsch!!



2. Vo hüt aa gaats Obsi!



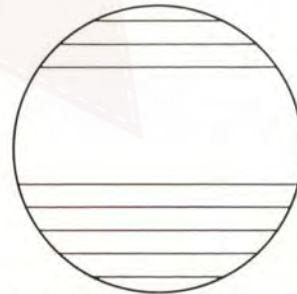
3. Steep  
- descent



4. «Homeward — Bound»



5. Design Proposal for  
our male Cabin Crew



6. Hi-Jack!! (ed)



## The Decline of the Pilots' Position

In September, two senior Swiss captains called a meeting to discuss matters concerning the captains in Swissair. They deserve our gratitude, as although a great deal has been written in the 'Rundschau' in the last few months, there has been no mention of the steady decline of the pilot group's position in Swissair. Although it is only too easy to blame the company, in this case the blame rests largely with the pilots themselves. The problem is the complacency of the pilot group to the erosion of its authority, responsibility and privileges over a long period, and the weakness of the pilots' associations which have always acceded to the company's demands.

The solution to the problem is for the pilots to decide what they expect from their position, to accept full authority and its responsibilities, and to see that non-flying personnel are prevented from interfering with it. As we pay for our pilots' association, we should make sure that the people we elect to the committee do not see themselves as Department VII of the company but represent the pilots' interests.

One of Swissair's greatest assets is the loyalty of its cockpit crews. If this loyalty is abused, Swissair will degenerate to the level of other well-known airlines where pilots and company are permanently divided. The esprit de corps of the pilot group is directly governed by our standard of living, which in turn is dependent upon our income. It would indeed be a pity if the latter were to fall behind the cost of living, or of the piloting profession as a whole.

CMF

1954 → 2014

## Weniger Abstinenz!

Im letzten Herbst fand eine Abstimmung betreffs Statuten-Neufassung (Artikel 9) statt. Diese Stellungnahme soll nicht das Abstimmungsergebnis kommentieren, sondern lediglich die Abstimmungsbeteiligung zu würdigen suchen:

Ein ganzes Fünftel der Abstimmungsberechtigten hat es vorgezogen, sich nicht zu äussern, Zurückhaltung zu üben. Als Ergebnis beiläufiger oder gezielter Befragung — meistens — junger Copiloten komme ich zu dem Schluss, dass insbesondere in dieser Kollegengruppe der Hauptteil der nur bedingt oder möglicherweise überhaupt nicht Interessierten zu suchen ist.

Stellt man in Rechnung, dass kaum jemand vorgab, «von nichts gewusst» zu haben, so drängt sich die betrübliche Erkenntnis auf, die Vorstellung von Solidarität erschöpfe sich hie und da im Entrichten von Beiträgen; oder deutlicher, der Beitritt zur Berufsvereinigung wird nur vollzogen, um nicht unangenehm aufzufallen.

Es ist müssig, in diesem Zusammenhange nach mehr Werbung, nach mehr papierener Information zu rufen, denn dagegen sprechen allein die überquellenden Papierkörbe — an Verteilertagen im Dienstpost-Raum. Hier bedarf es konkreterer Ansprache.

Gelegenheit dazu bietet sich in hinreichendem Masse: Mehr als 100 (einhundert) verschiedene Kommandanten lernt der «Neue» während seiner ersten beiden Dienstjahre kennen. Würden sich die Progressivsten von ihnen — und dies sollten eigentlich recht viele sein — dazu bereit erklären, in dieser Richtung informatorisch und aufklärend tätig zu werden, liesse sich ein Erfolg gar nicht verhindern. Es glaubt ohnehin niemand, dass sich zwischen Check-In und Feierabend nicht etwas Zeit finden liesse, in der neben lokalpolitischen und gastronomischen Problemen auch Fragen der eigenen Berufsvereinigung diskutiert werden könnten.

Unter diesem Gesichtspunkt soll der Aufruf also auch bis in die linke Cockpithälfte ertönen: Weniger Abstinenz!

A. Bitze



## Reductio ad Absurdum

In the horror story Dr. Frankenstein's creation turns into a monster which runs amok. The essence of that nightmarish tale is that an instrument of apparent good suddenly becomes uncontrollable and blindly perverse. The machine goes crazy and exists for itself.

I suggest an interesting parallel here with the nature of things around our airports these days. What began as a serious concern with our security has turned into a paranoid's obsession; the perimeters of GVA and ZRH airports, ringed with gun emplacements, fortifications and log barricades remind one of nothing less than an American Western outpost of 1864, awaiting the imminent attack of hordes of Redskins. Except in this case one smiles and asks: «How many hordes are there in a pair?». Are we in Saigon or Switzerland? Are we besieged? Are the Anarchists and Arab Barbarians really at our throats? Gad! The very thought makes one choke over one's Couscous. As a next step we will boycott Halvah!

Deplaning passengers from North America rush incredulously to photograph the sheepskinned braves meeting the aircraft, not in the traditional way, with alphorns and accordions, but with outsized rifles. (Already the premise of armed guards meeting an arriving aircraft . . . after any possible danger is long-past . . . is a non-sequitur). As it is my custom to watch lovely long-haired teenagers, I watched a lovely lang-haired teenager from Wisconsin walk right up to one of our Tarmac Cannoneers and with one finger push his rifle muzzle aside, then wag that same finger before his astonished nose and say: «Tsk, tsk, tsk! I don't like that, you know. Little Boy's gun go boom, boom!» The point is, that however seriously this sort of overreaction is taken in well-intending circles in Berne, much of the rest of the world . . . upon whom be it well noted, we depend for our revenue . . . looks upon it as paranoia and upon ourselves as quaintly absurd.

The ultimate reduction to absurdity of the mechanism of investigation gone wild is in the handling of our own crew members, a number of whom have been treated, with incredible indifference to their status, like any potential hijacker. It actually happens . . . frequently enough to make this a very valid complaint . . . that SWR pilots IN UNIFORM and bearing passports, Crew Member Identity cards with photo . . . are still forced to submit to a body search when passing through the Transit Lounge at ZRH deadheading to GVA! If uniform and ID Card are insufficient, then perhaps we need to have our function tatooed unmistakably on our buttocks. Does it befit the status of a SWR pilot to suffer the obvious absurdity of such a situation? If we carry the premise of suspicion logically further, then every one of us should also be searched when leaving for the tarmac from the Crew Ausgang, for our credentials there are certainly no less suspect. Or perhaps every police official who boards one



of our aircraft for any reason should have to undergo the same check first, made by the crew? Are his credentials and uniform proof enough of his authenticity? It has been useless to point out to some of the less comprehending of our zealous guardians, who can read better than they can think, that if a SWR pilot had in mind to hijack his own aircraft, he would not not have to pass through the Transit Lounge to do it. Or is the idea that we need protection against ourselves too?

It is conceivable that there may even be an oblique sort of advertising appeal in this sort of charade, but I should think the adverse effect on our schedules, revenue and reputation must be staggering. A passenger who has spent a sleepless night aboard Flight 101 from NYC must then submit to 35 minutes' standing in a queue at ZRH waiting for another security check so that he can transfer to his GVA or Hamburg connection (sic)! Whom are we impressing with all this «es steht geschrieben» pedantry? The Arabs, who must be laughing up their caftan sleeves at how they are making us dance? A hijacker, who, God knows, could still pull off a piracy if astute enough? The frustrated passenger, who by now has enough of all the self-serving preposterousness of body-checks when he has paid for speedy transport and comfort? Doubtful. It is more like thoroughness for its own sake.

By now the whole question of airport security has become a little bit like closing the barn door after the horse has escaped. One shudders to imagine what this **mise en scène** is costing Swissair. And woe unto the taxpayer! Maybe the most we can hope for is a return to the relative simplicity of our customary confusion once the hysteria subsides and the dust settles quietly on our sense of outrage at what has happened in the past year. Nonetheless, we should be able to look back on all this later with a feeling of having acted prudently to adversity, and not as having been actors in the Theatre of the Absurd. Things are grotesque enough as they are.

A.P.

## From other Publications . . .

### From correspondence to the «Daily Telegraph» 25.11.70:

Less than three months ago your columns were dominated by the story of the multiple hijackings to Jordan. There was an overwhelming demand for international action to deter hijacking by insisting on the return of the hijacker to the state of registration of the aircraft.

On Nov. 23 two small paragraphs were devoted to the news that the Turkish Government have decided to take no action against two persons who killed a stewardess and shot two pilots in the process of hijacking a Russian aircraft to Turkey. It has been decided that their motives were «political.»

I have seen no reports of international disapproval of this decision, by Governments or Government agencies.

It will be cold comfort to airline pilots to know that a political bullet in the ear is less serious than one discharged for a less worthy reason. It will be cold comfort to the load of passengers who will be killed sooner or later to know, as they plunge to destruction, that their lives are being sacrificed in the sacred cause of political freedom for some individual who has chosen to put a planeload of innocent people at risk rather than make his escape by other means.

There will be no international agreement on dealing with hijackers until the problem is divorced entirely from politics. There cannot be one rule for a Communist aircraft and another for a democratic aircraft. Russian pilots are just as much members of the international aviation community as are British and American pilots. The same applies to passengers.

It becomes increasingly clear that Governments and operators, and their international organisations, are incapable of dealing with the hijacking problem objectively, which means putting aside political and commercial considerations.

The International Federation of Airline Pilots' Associations is the only organisation capable of bringing pressure on Governments to persuade them to treat hijacking as a crime for which there are no mitigating circumstances.

Members of IFALPA should have been directed to suspend services to Turkey until these hijackers were returned to Russia. Had this been done it would have brought about a rapid change in the attitude of all Governments to the problem of dealing with hijackers, whatever their supposed motives.

S. J. L. Key



### **And an interview in the «West Australian» 10.12.70:**

(Captain Jordan is a wartime pilot with 30 years of flying, and his views are worth considering by those of less experience.)

Bullet-proof cockpit doors, safety locks and armed guards are some of the latest precautions being suggested or taken by airlines to thwart hijackers, but a Perth pilot, Capt. Sydney Jordan, has faith in none of them.

He was hijacked over the Persian Gulf last month and knows what it is like to spend hours with a pistol at his temple and a band of desperate men on board his aircraft.

He said that the **only sure way to stop hijackers was to enforce strict security before an aircraft left the ground.**

«Once you are up there, there is not a damn thing you can do, except what you are told, if you want to stay alive,» he said yesterday.

«An international extradition agreement would be a big deterrent, especially when a lot of countries impose the death penalty for the offence.

«But I know it wouldn't work because I was hijacked by a bunch of criminals who took me to Bagdad and though there is a reciprocal extradition agreement between Iran and Iraq, those people haven't been returned to my knowledge.

«With political refugees there would be even less chance of agreement on the return of hijackers. And the more who get away, then the more will try it.

«So far three planes have been hijacked to Bagdad and 15 people have been given asylum.

«Bagdad is considered to be a haven where hijackers know they will be safe.»

Capt. Jordan told me that **even if his DC6 cockpit had been equipped with a bullet-proof door and there had been armed guards on board, he doubted whether the outcome would have changed.**

«Unknown to me I had six criminals on board on a routine flight from Duba to Bandar Abbas, in Iran,» he said. «This is just an hour's trip.

«There were two plainclothes police among the other eight passengers, so armed guards would have made no difference.»

Three other passengers were accomplices, armed with a pistol, an assortment of knives and containers filled with petrol.

«These were desperate men,» Capt. Jordan said, «and if two guards had tried to stop them while we were in flight it could have endangered everyone on board.



**«A threat over the intercom to kill a hostage in the cabin would soon open any bullet-proof door.»**

For seven hours he had had a pistol pressed against his head by a masked man and the copilot had a raised dagger at his back.

«A crisis loomed several times and we were lucky not to be killed by the desperate and frightened men.»

The plane had to land to refuel at Doha and the first real crisis came when a fire waggon, an ambulance and two other vehicles raced down the runway with sirens blaring. The hijackers panicked and wanted to take off with only 50 minutes' fuel in the tanks.

«The masked man with the pistol at my head was trembling with fear — and I was frightened he would shoot by mistake,» Capt. Jordan pointed out. «We taxied to the fuel depot and there was another stir when eight armed policemen started towards the aircraft. **The hijackers poured petrol in the cabin and over one of the crew.»**

Then the airport authorities would not refuel the aircraft while the engines were running because it would be highly dangerous, but the hijackers were scared that if the engines were stopped they would be captured.

«Later in the flight we were buzzed by Kuwait fighter planes and then we were refused permission to land anywhere in Iraq.

«The hijackers were beside themselves and desperate, and I knew that if I did not land them at Bagdad as I had promised they would kill all of us.»

Capt. Jordan was told the airport at Bagdad had been barricaded and the aircraft could not land but he threatened to crashland near the airport and after he made a low pass over the airstrip, which is against the rules, the Iraqi authorities let them land.

«Iran Airways will never again carry extradited criminals so my harrowing seven-hour experience did some good,» he said.

#### **Aus dem «Tages Anzeiger» 17.12.70:**

An der am Mittwochabend in Den Haag abgeschlossenen Diplomatenkonferenz von 77 Ländern aus West und Ost ist eine internationale Konvention gegen die Luftpiraterie mit 74 Stimmen bei 2 Enthaltungen (Algerien und Chile) ohne Gegenstimme verabschiedet worden. Die Konvention umfasst 14 Artikel und soll nach der Ratifizierung durch mindestens zehn Staaten in Kraft treten. Man hat diese verhältnismässig geringe Anzahl der erforderlichen Ratifikationen gewählt, um den internationalen Vertrag so rasch als möglich wirksam werden zu lassen.

Die Haager Konferenz, die von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) einberufen wurde, hat eine Definition des Begriffs «Flugzeugentführer» festgelegt und das Prinzip akzeptiert, dass alle Akte der Luftpiraterie ohne irgendeine Ausnahme schwer zu ahnden seien. Die Rechtsprechung soll demjenigen Land zufallen, in welchem das Flugzeug mit dem mutmasslichen Entführer landet. Der Luftpirat kann aber auch in dem Land abgeurteilt werden, in welchem das Luftfahrzeug registriert ist.

Die grössten Schwierigkeiten bereitete die Frage der Auslieferung von Luftpiraten, weil dabei politische Hintergründe eine grosse Rolle spielten. Man hat sich nur mit Mühe auf eine schwache Formel einigen können. Nach ihr sind für die Auslieferung von Flugzeugentführern in erster Linie die zweiseitigen Auslieferungsverträge zwischen den Staaten massgebend. In jedes Auslieferungsabkommen zwischen den Staaten soll als Delikt die Flugzeugentführung einbezogen werden. Sofern solche Verträge nicht bestehen, kann die jetzt in Den Haag unterzeichnete Konvention als rechtliche Grundlage für die Auslieferung von Flugzeugentführern dienen, aber eine bindende Verpflichtung dazu, wie sie von verschiedenen Delegationen gewünscht wurde, konnte nicht durchgesetzt werden.

Der Delegationschef der Schweiz, Werner Guldemann, beurteilt das Ergebnis der Haager Konferenz positiv, weil die Konvention im Vergleich zum ursprünglichen Entwurf in verschiedenen Punkten verschärft und verbessert worden ist.

The following extract from a letter written by an American airline pilot living in Britain is reprinted from «**SAS Pilot**»

What must be remembered is that an airline pilot is an international commodity — in the same way as gold or sugar or copper. When (Britain) buys or sells abroad, it deals at the recognised world market price. It does not expect an adjustment in price simply because the cost of living in Britain is supposedly lower.

There is no profession in which the work is so closely comparable, in international terms, as that of airline pilots. The pilots employed by similar airlines do exactly the same jobs, possibly within ten minutes of each other. Regardless of the airline with which he has travelled, the passenger pays precisely the same fare. Yet the British pilot earns exactly one third of what I earn. The revenue earned by our respective aircraft is identical to the nearest penny. Why does the British airline not pay the world market price for a pilot when it is prepared to charge the world market price for a ticket?



When the Boeing 747 is introduced shortly, my company, which is certainly no benevolent society, will consider it worth while to pay me Stg 23,000 (sfrs. 230.000.—). BOAC pilots will be flying this identical aircraft, carrying nearly 500 passengers, and yet it seems that they will be earning only a maximum of Stg 12,000 (sfrs. 120.000.—) which, because of the scheduling policy of BOAC, will never be realised.



## Ist **Kalk** ein Problem in Ihrem Haus?

Nicht wenn Sie den

### **Neuen Suntherm**

Wasserenthärter  
besitzen.

Schützen Sie die teuren  
Installationen und Apparate  
mit einem

### **Neuen Suntherm**

Wasserenthärter

wirtschaftlicher  
preisgünstiger  
kompakt  
modern

Beratung, Verkauf und Service

### **SUNTHERM AG**

8600 Dübendorf, Tel. (051) 85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen  
den für Sie gültigen Spezialpreis



## Klassentreffen

Unser letztes Klassentreffen war mal wieder ein Erlebnis. Natürlich meine ich nicht die Ehemaligen aus der Pennälerzeit. Nein, ich rede von meiner Klasse aus der SLS-Zeit. Wir trafen uns wie immer in der Nebensuite eines Luxushotels der Hilton-Klasse, mit schweren Teppichen auf dem Fussboden, kostbaren Möbeln, gedämpfter Musik im Hintergrund und erlesenen Speisen und Getränken, serviert von knusprigen Bunnies, deren Akzente verrieten, dass sie aus vielen Ländern Europas stammen. Und wenn ich noch hinzufüge, dass jeder einen Schlüssel vor sich liegen hatte oder ihn spielerisch in der Hand hielt, dann wird dem eingeweihten Leser sofort klar, um welchen Ort es sich handelt — natürlich um den Genfer Playboy-Club, oft auch respektlos Crewhaus genannt. Böse Zungen . . . aber das gehört gar nicht hierher.

Wie dem auch sei, so zwanglos, wie man sich traf, so ungezwungen gedieh auch die Stimmung. Ich freute mich, mit den alten Kameraden, von denen ich manche schon eine Ewigkeit nicht mehr gesehen hatte, bei einem oder mehreren Bier, Erinnerungen auffrischen und Erfahrungen austauschen zu können.

«Ich komme gerade von dem Nightstop in Helsinki», verkündige ich stolz, die Diskussion eröffnend. Mein Gegenüber winkte müde ab. «Helsinki, Madrid — ich kann diese Städte nicht mehr sehen.» Ich wurde etwas kleinlaut. Dafür kennst du dich gut in Genf aus, und London ist dir nicht unbekannt, tröstete ich mich.

Eben wurde wieder Bier serviert. Ich genoss es richtig, mich mal wieder gepflegt bedienen zu lassen. Diese zwei Monate neulich nur Frachter. . . man wird ja ganz entwöhnt. Hoffentlich ist damit erstmal Schluss.

Mit dem einen — ich erinnere mich noch — schloss ich eine Wette ab. Er behauptete steif und fest, die DC-9 flöge Lissabon an. (Das Bier schien schon erste Wirkung zu zeigen!) Ich war natürlich sicher, die DC-9 fliegt nicht nach Lissabon, schliesslich hatte ich es innerhalb ein-einhalb Jahren noch nie auf meinem Schedule gehabt! Vom Ausgang der Wette wollen wir nicht mehr reden. . .

Schmollend zog ich mich in meinen Sessel zurück. Die konnten einem wirklich den ganzen Spass verderben! Übrigens der Sessel — das war ja ein Gedicht! So weich, so bequem, dagegen der Jump-seat in der DC-9 war ja überhaupt nicht zu vergleichen! Dem war ich — vorübergehend wenigstens — entronnen. Schon fühlte ich mich besser. Vergessen waren die letzten 7 Rotationen, während denen ich diese Mittelding zwischen Club- und Klappstuhl drücken musste. Allerdings gelang es mir nur mühsam, trübe Vorahnungen zu verscheuchen. Denn eines — wusste ich genau — die nächste Rotation kommt bestimmt!

Am Nachbartisch schienen sich zwei mit dem gleichen Problem gefunden zu haben. «Dreissig Blockstunden, ich weiss bald nicht mehr, was

ich mit der vielen Freizeit anfangen soll!) = «Stinklangweilig», pflichtete der andere bei, «besonders die Wochenenden, aber demnächst wird mich meine Frau wohl vor die Tür setzen, sie kann mein Gesicht nicht mehr sehen».

Wie glücklich ich dagegen mit meinen regelmässigen 65 Blockstunden! Von Langeweile keine Spur, und auch über die Gestaltung der Wochenenden brauchte ich mir keine Sorgen zu machen, denn die nimmt mir die Swissair ab!

Von links konnte ich zwischendurch ein paar Gesprächsfetzen auffangen. «Nightstop in Tripolis, Belgrad, Ankara, Kairo, Athen. . .» Die konnten doch nicht umgeschult haben?! Tatsächlich, sie flogen noch alle DC-9. Ich verstand die Welt nicht mehr! Da fliegt man nun schon eineinhalb Jahre die DC-9, und trotzdem bin ich noch nie. . . Oder hatten die schon zu viel getrunken? Wie auch immer — von diesen Städten hatte man ja in letzter Zeit viel Gefährliches gehört und gelesen. Ich war jedenfalls froh, dass ich dort nicht hinfliegen musste!

Die DC-9 liess uns nicht mehr aus dem Bann. Es gab kein Thema, das wir nicht ausgiebig diskutierten, und ich konnte noch mehrere Male feststellen, dass ich mir eigentlich zu meinem Glück, das mich immer zu begleiten schien, gratulieren könnte.

Nach diesem gelungenen Abend also hatte ich an sich allen Grund, mit mir und der Welt zufrieden zu sein. Und trotzdem — irgendwas war da in meinem Unterbewusstsein, das mich störte. Aber mit dem mir eigenen Optimismus würde es mir schon möglich sein, dieses vorübergehende Tief zu überwinden. Den nächsten 25 Jahren konnte ich als gefasst entgensehen!

B.K.

P.S. Soeben erfahren wir, es werde erwogen, den CRESCO-L (Crew-Scheduling Computor LUXUS) mit Zusatzhirn für ausgleichende Gerechtigkeit zu bestellen. Sollte dieses Projekt von der Bevölkerung beim nächsten Urnengang bewilligt werden, dann darf der Verfasser weiterhin — und zwar in verstärktem Masse — optimistisch sein. . .

Fly **SWISSAIR** .....



..... in the fast, mighty  
**Airbus DC-10!**



Und zum Schluss noch einen Vers  
für die liebe Aeropers:  
Zweimal, Freunde, stellt Euch vor,  
zweimal kam es wirklich vor,  
zweimal im vergangnen Jahr,  
zweimal — ein Rekord fürwahr —  
zweimal waren alle dort,  
zweimal am illustren Ort.  
Zweimal dürft Ihr raten wo,  
zweimal, Freunde, seid doch froh,  
zweimal auf dem Sollbestand,  
zweimal, dies ist allerhand,  
zweimal spielte **alle** frei —  
zweimal — die Crewplanerei!  
Zweimal jährlich, von zwölf Malen!  
Zweimal stehts in den Annalen:  
zweimal war er wirklich voll-  
ständig, Freunde, wie er soll.  
Zweimal dürft Ihr raten, wer,  
zweimal war es nämlich der  
Vorstand unsrer Aeropers,  
welcher Sitzung hielt — das wär's!

# Vorstandszusammensetzung und Kommissionen

## Vorstand

Präsident: A. Sooder  
Vizepräsidenten: H. Hürzeler, Th. Patch  
Kassier: P. Bircher  
Mitglieder: D. Baumeister, M. Bethge,  
O. Kristiansen, P. Rellstab, K. Rutishauser,  
D. Staal, J. Sterndale, W. Walser

## Sekretariat

Dr. W. Huber (privat 91 27 07)  
Frau N. Grösch-Bonhöte  
Rietstrasse 17, 8152 Glattbrugg  
Telefon 83 48 91 und 83 48 38  
Postfach 150, 8058 Zürich-Flughof

## Einsatz-Kommission

Hauptvorsitz: A. Sooder  
Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross  
DC-8: W. Meyer (Typen-Chef)  
P. Habegger, C. Milne-Fowler  
CV-990: K. Rutishauser (Typen-Chef)  
H. Maurer, W. Pink  
DC-9/SE-210: E. Heusser (Typen-Chef)  
A. Atkins, K. Kuratli  
Navigatorenfragen: M. Bethge

## IFALPA-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, F. Stadelmann,  
A. Atkins, L. Ritzli, D. Staal, W. Busenhardt

## 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, H. Hürzeler, Th. Patch,  
W. Walser

## 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. Rüter,  
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  
M. Bethge, O. Kristiansen, P. Rellstab,  
Dr. W. Huber

## Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

## Kommission für Ausländerfragen

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

## Romands

P. Auberson, R. Meier, D. Moreillon

## Planungs-Kommission Luftfahrt VHS, Luzern

R. Schilliger

## IANC-Vertreter

K. Schmidli

## Zollfragen

K. Schmidli

## Seniority- und VEF-Kommission

Vorstand der Aeropers

## Kontrollstelle

P. Gass, O. Grunder

## Stimmzähler

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

## Rundschau-Redaktion

H. Hürzeler, M. Cross, Dr. W. Huber





