



2/71

März/April 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	6
Was uns beschäftigt	9
EK-Notes	14
Südantlantik-Rotationen im Sommer 1971	18
DC-9 Einsatz	19
Aeropers Member?	22
Man sollte . . .	24
Ein Anfang	27
Things are grotesque	29
Grossraum- und Überschallflugzeuge	30
From other Publications	34

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 8. Mai 1971

Redaktion:

H. Hürzeler
M. Cross
Dr. W. Huber

Versand:

Sekr. Aeropers
Postfach 83
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 84 65 15

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

**Gut
beschützt
mit**

FORTUNA  LEBEN

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Freigutstrasse 12, 8027 Zürich
Telefon (051) 36 50 30



Liebe Rundschauler

Heute kann ich Sie leider aus Zeitmangel nicht mit einem sozialpolitischen Leitartikel beglücken, obwohl es mir wahrlich an Themen kaum gebricht. Aber es soll vorkommen, dass selbst Freizeitredaktoren und Vorstandsmitglieder neben ihrem Pilotenberuf noch weitere Verpflichtungen haben. Und da aus unserm Mitgliederkreis der Wunsch nach vermehrter Information ertönt, befeleissige ich mich, diesem zu entsprechen.

Wie Sie wohl alle wissen, nehmen die Integrationsbestrebungen zwischen **Swissair und AUA** langsam konkrete Formen an. Letzten Dezember orientierte Herr A. Gehrig den Aeropers-Vorstand über den damaligen Stand der Dinge; weitere Informationen folgten. Den Swissairstandpunkt kennen Sie ja aus dem Flightrecorder Nr. 3. Da alles noch im Fluss ist, kann man noch nicht viel Definitives darüber berichten. Bis zum Erscheinen dieser Zeilen dürfte ihr Inhalt bereits nicht mehr up to date sein.

Jedenfalls wurde den Pilotenverbänden die undankbare Aufgabe überbunden, die Senioritätsprobleme selbständig miteinander zu lösen. Die Versuchung war gross, den ehrenvollen Auftrag dankend abzulehnen; erstens, weil diese Integration ausschliesslich auf höhern Ebenen beschlossen wurde, zweitens, weil die Aeropers mit eigenen Sorgen bereits eingedeckt ist, drittens, weil die Arbeit der Vorstandsmitglieder deren Freizeit schon heute praktisch auffrisst und sich viertens, wie die Erfahrung lehrt, im Senioritäts-Integrations-Business wohl kaum Lorbeeren, dafür jedoch viel eher verbrannte Finger zu holen sind.

Eines ist nämlich klar: selbst beim gerechtesten Kompromiss wird es auf beiden Seiten Benachteiligte und deshalb Unzufriedene geben. Und wer anders wird daran schuld sein als jene Vorstandsmitglieder, die diesen «Kohl» aushandelten? Trotz diesen verbandspolitisch gesehen eher trüben Aussichten haben AUALPA- und Aeropers-Vorstand die Aufforderung zum Tanz angenommen, **und zwar aus der Überzeugung heraus, dass der Weg der Zusammenarbeit und der positiven Mitarbeit zwar nicht der einfachere, bestimmt jedoch der richtige ist.**

So fand denn im vergangenen Oktober die erste Fühlungnahme zwischen den beiden Verbänden statt. Sie diente hauptsächlich der gegen-

seitigen Orientierung. An den Verhandlungen vom 2. Februar ging man schon etwas mehr ins Detail, auf Diskussionsbasis, wohlverstanden. Erfreulich ist die Tatsache, dass von allem Anfang an beide Delegationen ihren festen Willen bekundeten, eine für beide Partner annehmbare, gerechte Kompromisslösung zu suchen, und zwar auf der Verhandlungsgrundlage des gegenseitigen Vertrauens. In einer ersten Phase werden Integrationsvorschläge ausgearbeitet und den Mitgliedern beider Vereinigungen getrennt zur Abstimmung vorgelegt; alsdann erfolgen die definitiven Verhandlungen.

Es müssen rund 100 AUA-Piloten in unsere Senioritätsliste eingereiht werden. Wesentlich ist dabei, dass die österreichischen Kollegen ihre Arbeitsplätze mitbringen, wird doch die AUA am Stichdatum über 7 DC-9 verfügen, zwei weitere sollen während der Übergangsphase noch dazukommen. Dadurch dürfte diese Integration wesentlich schmerzloser vor sich gehen als jene unserer ausländischen Swissair-Kollegen. Bis 1975 wird die DC-9-Flotte der AUA von der Homebase Wien aus operieren, und zwar mit österreichischen Crews. Rechnet man pro Flugzeug ca. 6 PiC und 6 Copi, so benötigt die AUA-Flotte total 108 Piloten. Ferner werden bis zum ominösen Stichdatum elf AUA-Piloten ihr 51. Altersjahr zurückgelegt haben und für eine weitere Umschulung nicht mehr in Frage kommen. So ist es denn wahrscheinlich, dass die AUA-Integration die Karriere der Aeropers-Mitglieder eher beschleunigen wird, dies umso mehr, als dass sich ja im Swissair Fünfjahresplan sonst eine gewisse Stagnation, d.h. eine Verlängerung der Copilotenzeit von 6 auf 10 Jahre, abgezeichnet hätte.

Wie soll nun eingestuft werden? Darüber sind sich die beiden Delegationen in der Februar-Sitzung trotz bestem Einvernehmen begrifflicherweise noch nicht einig geworden. Momentan wird eine integrierte Seniorityliste erstellt, die das persönliche Eintrittsdatum berücksichtigt. Sie soll wenn möglich als Ausgangsbasis dienen. Männiglich darf also beruhigt sein: Es werden weder alle Österreicher hinter dem jüngsten Swissair-Piloten eingereiht werden, wie dies ein Wiener Sensationsblatt zu wissen glaubte, noch umgekehrt! Die Ideallösung dürfte wie üblich etwa in der Mitte liegen. Ganz ohne gegenseitige Opfer wird es kaum abgehen, doch wo ein Wille ist, ist bekanntlich auch ein Weg. Und last but not least ist die vor zwei Jahren bewältigte Integration Aeropers/FPAS gar nicht so schlecht herausgekommen. Oder öppe nöd?

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Hano Hürzeler

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 der Vorstandssitzung vom 12. Februar 1971 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Kopetschny Heinz,
Copi DC-9



Kummer Bernhard,
Copi DC-9



Marchesi Flavio,
Copi DC-9



Rufenacht Jakob,
Copi DC-9

Wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

2. Neufassung von Art. 37 des Arbeitsvertrages

Seit einigen Monaten bemüht man sich, die für die Verkehrsfliegerei neu entstandenen Risiken in den Art. 37 des Arbeitsvertrages einzubauen. Es handelt sich dabei ganz allgemein um die Gewährleistung eines besseren Versicherungsschutzes bei Schadenfällen, die auf bürgerliche Unruhen, Sabotage, Hijacking und kriegerische Ereignisse zurückzuführen sind. Allerdings stehen sich die Ansichten über die Neufassung dieses Artikels, zumindest was dessen textliche Gestaltung betrifft, diametral gegenüber, während die, ohne Zweifel wichtigere, materielle Seite, grundsätzlich befriedigen könnte. Die seit dem Beginn dieser Verhandlungen verstreichende Zeit veranlasste den Vorstand, der Swissair mitzuteilen, dass während dieser bis zu einer definitiven Regelung verflissenen Periode ein allfällig eintretendes Schadenereignis rückwirkend ab sofort im Sinne der in einem späteren Zeitpunkt in dieser Angelegenheit erzielten endgültigen Einigung zu behandeln sei.

Der bisherige Verlauf der diesbezüglichen Verhandlungen ist, möglicherweise aufgrund falscher Weichenstellung auf beiden Seiten, nicht befriedigend ausgefallen. Es ist meines Erachtens sinnlos, dafür Schuldige suchen oder daraus eventuell ein allgemeines Malaise konstruieren zu wollen. Für die Zukunft weit wichtiger scheint mir, dafür zu sorgen, dass derart verfahrenere Situationen gar nicht mehr entstehen können, sondern dass man im Gespräch verbleibt und auf diese Weise vernünftige Kompromisse findet.

3. Generalversammlung 1971

Die statutarische Generalversammlung dieses Jahres wurde auf den 25. Mai 1971 festgesetzt. Allfällige Vorschläge für die Traktandenliste sind gemäss den Bestimmungen in den Statuten einzureichen.

Im Vorstand sind zwei Mitglieder zu ersetzen, nämlich Herr W. Walser und der Präsident selbst.

4. IFALPA-Konferenz 1971

An die diesjährige IFALPA-Konferenz, welche vom 17.-24. März in Buenos Aires stattfindet, hat der Vorstand die folgenden Herren delegiert: J. Sterndale, E. Heiz und Dr. W. Huber.

Während die beiden Erstgenannten mit einem free I ticket der Swissair an den Konferenzort fliegen (Rückflug mit free II only), wird der Sekretär durch Aerolineas Argentinas auf der Basis free II hin und zurück transportiert.

Der Swissair sei an dieser Stelle für ihr diesbezügliches Entgegenkommen gedankt.

5. Lohnverhandlungen 1971

Als Mitglieder der Lohnverhandlungskommission, welche die neuen Saläre mit der Firma auszuhandeln hat, wurden vom Vorstand folgende Herren bestimmt:

Der Präsident der Aeropers des Geschäftsjahres 1971/72

C. Henry	D. Baumeister
K. Rutishauser	J. Sterndale
A. Strehler	M. Bethge

Für die Mitarbeit in einer erweiterten Kommission für Salärfragen innerhalb der Aeropers, welche die Grundlagen und Richtlinien für die oben aufgeführte, engere Salärverhandlungskommission ausarbeitet, haben sich zusätzlich noch folgende Herren zur Verfügung gestellt:

Ch. Milne-Fowler	F. Wick
P. M. Müller	Ch. Kühner
L. Ritzi	H. Roth

Ich bitte alle Mitglieder, die sich ebenfalls noch zur Mitarbeit für diese interessante und dankbare Aufgabe zur Verfügung stellen wollen, sich an den Vorstand zu wenden.

Mit freundlichen Grüßen

A. Sooder

«So sehen Sie doch selbst! Wo soll ich es denn hernehmen?»



Welt der Arbeit

Was uns beschäftigt

I. Kommentar zur Einsatzliste Februar 1971

Erstmals wurde die Einsatzliste mit dem erneuerten EDV-Programm erstellt, was erwartungsgemäss gewisse Schwierigkeiten brachte. Es ist jedoch zu hoffen, dass diese bis zum März-Einsatz behoben werden können.

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Da uns immer noch das SAS/SR-Standzeiten-Flugzeug zur Verfügung stand, konnten im Februar 15 Nordatlantik-Charterflüge geplant werden. Langfristig waren deren vier vorgesehen. Dies brachte, neben anderen Gründen, gewisse Schwierigkeiten in der Ferienplanung, so dass weniger variable Ferien geplant werden konnten, als ursprünglich angenommen.

Am 3. bis 7. Februar wurde folgende Charterleistung geplant; ZRH-VIE-FCO-BOM-BKK-DRW-Sydney-TYO-SEL-BKK-KHI-FRA-ZRH m. Crewchange in FCO/BKK/TYO und Layovertime in Sydney sowie enlarged Crew FCO-BKK und BKK-ZRH. Der Rückflug wurde jedoch nach Planungsabschluss SYD-BKK-BOM-ZRH rerouted.

SR 250/251 wurde ab 1. Februar wegen Bauarbeiten in Lagos mit Nightstop in Accra geplant, was folgenden Einsatz ergab: ZRH-GVA-ACC/Nightstop/ACC-LOS-ACC-GVA/Crewchange (Dutytime)/GVA-ZRH. Für Balair wurden keine Leistungen geplant.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1. Februar 1971 betrug der Bestand:

Schweizer:	465	=	73,6%
Ausländer:	167	=	26,4%
Total:	632	=	100,0%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: per 1. Februar 13 Piloten ex Grundausbildungskurs 1/70A

Austritte: keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.2.1971 befanden sich 151 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	22 Capt.- und 14 Copianwärter
DC-8	1 Capt.- und 12 Copianwärter
CV-990	8 Capt.- und 15 Copianwärter
DC-9	39 Capt.- und 40 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.2.1971 betrug der Bestand 58 Navigatoren (34 Schweizer und 24 Ausländer), wovon drei seit 13.4.1970 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste März 1971

Die Planung der März-Einsatzliste ging ohne grosse Schwierigkeiten vonstatten, so dass die Einführung des neuen Programmteils als erfolgreich abgeschlossen bezeichnet werden darf.

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Bis Ende März konnten, dank dem Einsatz des Standzeiten-Flugzeuges, noch wesentliche Zusatzleistungen auf DC-8 geplant werden. Langfristig waren vier Charterflüge vorgesehen, aktuell wurden 21 Retourflüge geplant.

Obwohl auf B-747 ein Pufferflugplan bekannt war, wurden alle NA-Flüge auf DC-8 belassen, da ein Entscheid über den Einsatz der B-747 noch ausstand.

Obwohl seit dem 1. Februar auf SR 250/251 ein Nightstop in Accra statt in Lagos geplant war, wurde mit den beabsichtigten Bauarbeiten an der Piste Lagos noch nicht begonnen.

Die letzten Strecken auf SE-210 wurden ab 24. März durch DC-9 übernommen, so dass ab diesem Datum keine SE-210 mehr im Einsatz standen.

Wie im Vorjahr wurden wieder zwei tägliche DC-9-Flüge zur Leipziger Frühjahrs-Messe geplant, die vom 13. bis zum 23. März stattfand.

Der Automobil-Salon in Genf wurde vom 11. bis 21. März mit einem Frühkurs Zürich-Genf und einem Spätkurs Genf-Zürich zusätzlich bedient.

Der Übergang vom Sommer-Flugplan 1971 konnte, abgesehen vom Südatlantik, wo die Routenführung immer noch nicht definitiv bekannt ist, ohne Schwierigkeiten eingeplant werden.

Für Balair wurden keine Leistungen geplant.

2. Fliegendes Personal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1. März 1971 betrug der Bestand:

Schweizer:	465	=	73,6%
Ausländer:	167	=	26,4%
Total:	632	=	100,0%

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.3.1971 befanden sich 122 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	16 Capt.- und 19 Copianwärter
DC-8	1 Capt.- und 7 Copianwärter
CV-990	8 Capt.- und 10 Copianwärter
DC-9	28 Capt.- und 33 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.3.1971 betrug der Bestand 58 Navigatoren (34 Schweizer und 24 Ausländer), wovon drei seit dem 13.4.1970 und weitere 13 seit dem 1.3. 1971 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Keine

II. AEROPERS-Haus

Schon vor Mitte Februar war das neue Sekretariat in unserem neuen Heim am Ewig Wegli 10 in Kloten bezugsbereit. Das geräumige Sitzungszimmer hat seine Feuertaufe ebenfalls bereits bestanden. Bei einem kurzen Besuch der neuen Lokalitäten werden Sie sich davon überzeugen können, dass man das ganze Werk in jeder Hinsicht als wohlgelungen bezeichnen darf. Allen, die in irgendeiner Form zur glücklichen Realisierung dieses Projektes beigetragen haben, sei an dieser Stelle der herzlichste Dank ausgesprochen. Vor allem das Sekretariatspersonal freut sich, nach langen Jahren unsteten Nomadentums, endlich unter erfreulichen räumlichen Bedingungen arbeiten zu können.

Es ist beabsichtigt, das Ereignis der Fertigstellung des neuen Aeropers-Hauses, welches zweifellos einen eigentlichen Markstein in der Ge-

schichte unserer Vereinigung darstellt, durch die Herausgabe einer Sondernummer der Rundschau gebührend zu würdigen.

In diesem Zusammenhange sei noch darauf hingewiesen, dass es voraussichtlich möglich sein wird, einen Teil des durch die Mitglieder der Aeropers für den Bau des Hauses zur Verfügung gestellten Kapitals bereits vorzeitig zurückzubezahlen.

Wir bitten deshalb alle Gläubiger, die eine solche vorzeitige Rückzahlung ihres Darlehens wünschen, dies dem Sekretariat (Tel. 84 65 15) mitzuteilen. Sollten mehr Anmeldungen eingehen als Kapital zur Verfügung steht, werden die Berechtigten durch das Los ermittelt.

III. Steuererklärungen

Da wir diesbezüglich eine grössere Anzahl von Anfragen erhalten haben, teilen wir unsern Mitgliedern mit, dass die in der Verfügung vom 15. Februar 1967 festgelegten Steuerabzüge für Cockpitbesetzungen nach wie vor **unverändert** gültig sind.

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

EK-Notes

The summer schedule discussions between Swissair and the Aeropers Einsatzkommission in January were noteworthy for the pleasant and businesslike atmosphere in which they were carried out. In response to Capt. Tröhler's request, a letter has been sent to the company setting out Aeropers' suggestions and observations, and preparing the way for a full discussion of crew control problems. Aeropers wishes to see the introduction of a scheduling system which would combine the best features of the 'Bid system' with the present company-operated system. In the meantime, Aeropers recommends putting into effect certain principles of good scheduling which would improve present operations:

- A proper balance between work and rest times
- An even rate of flying production
- Allowances for delays between arrival and departure of separate flights
- Regularity in the times of commencement of consecutive duties
- A minimum of consecutive overnight stops, especially in the Crew House
- An element of personal choice of routes
- A reasonable variety of routes
- Maximum allocation of free time compatible with the production schedule.

An additional suggestion is the planning of 'Production Block' schedules assembled from flights which operate daily throughout the season. These would have a high level of production, but at the same time would have regular hours of operation, plentiful rest time, and a guaranteed final rest time not subject to change by crew controllers. Even distribution of these blocks would ensure a fair workload for the line pilots and would make for simpler scheduling.

The inclusion of flight and duty time analyses in the planning of rotations, if agreed by the company, would enable a better assessment of pilot workload to be carried out than is possible at present, where the limits of the FOM seem often to be the only factor taken into account. On the question of analyses, such figures as are openly available throw an interesting light upon perennial crew problems. The table is based upon the February crew allocations and aircraft production:

Pilot allocations, February, 1971

	747	DC8	CV9	DC9	SE	SLS	Tot.
Operations Pilots	9	12	8	12	2	—	43
Line Captains	—	86	33	98	2	—	219
Line Copilots	—	80	32	112	4	—	228
Trainees	27	12	22	67	—	26	154
Totals	36	190	95	289	8	26	644
Number of aircraft	(2)	8	7	22	1(+1)	—	41
Ops. pilots / aircraft	4.5	1.5	1.1	0.5	1.0		
Captains / aircraft	(6.5)	10.6	4.7	4.4	1.0		
Copilots / aircraft	(7.0)	10.0	4.5	5.0	2.0		
Trainees / aircraft	13.5	1.5	3.1	3.0	—		
Totals / aircraft	18.0	23.7	13.6	13.1	4.0		
Average production / aircraft (hours)	—	335	180	180	135		
Line crews / aircraft (50% total line pilots / aircraft)	(6.7)	10.3	4.6	4.7	1.5		



It is immediately apparent that the production of flying hours per aircraft is twice as great on the DC 8 as on the shorter range types. As aircraft are not normally left in hangars for a moment longer than necessary, it is clear that overnight stops, turnarounds and multiple landings require greater duty times on the part of short range crews for a given total of flying hours. One would therefore expect that a greater allocation of crews would be made to short range aircraft, and that they would fly a lower average number of hours per month.

If we exclude functionaries and trainees from the list, as neither are permanently operational, and consider line pilots only, the figures show a strange discrepancy. Despite the greater operational efficiency of the DC 8, it has twice the line crew allocation of the other types. Although this may, in part, be a result of the buildup for the DC 10, it nevertheless helps to explain why pilots have been trained on the DC 8 only to be returned to the Convair, (we won't mention costs!) which has only 4.6 crews per aircraft as opposed to 10.3. It suggests an explanation as to why DC 9 captains, at only 4.4 per aircraft, have had full-pressure duties and minimum time off for as long as any of them care to remember. It even explains why crew controllers have been unable to stem the tide of unscheduled crew changes; no one can operate a service without reserves.

If an aircraft spends up to eighteen hours a day in line service, it requires three or more line crews per day. Given one crew resting at an outstation, another free or on reserve, and a third on courses, leave or military service, it is perfectly obvious that **six crews per aircraft** is the minimum number on which a sane and efficient operation can be based.

Readers may reach the unkind conclusion that Swissair's crew planning has not been the company's showpiece; if so, they base their conclusions on circumstantial evidence only. Unfortunately, it is difficult to see how such conclusions could be disproved using the available information.

On the other hand, there are signs that the new administrative control of the crew operation is effecting improvements, and it is to be hoped that this year will see an end to a situation which has long caused difficulties for the crews, and ultimately for the company itself.

MSC

Sportlich

4 Zylinder-Motor. Hubraum
1608 cm³. Leistung 110 DIN-PS.
Zwei obenliegende Nockenwellen,
5-Gang-Getriebe. Vorn Einzelrad-
aufhängung. Hinten Aufhängung
mit Starrachse und Schrauben-
federn. Bremsanlage mit
2 unabhängigen Bremskreisen.
Scheibenbremsen mit Servobremse
und Bremskraftverteiler.
Geschwindigkeit 180 km/h.
Fr. 14900.—.

Pauschal für Transport und
Lieferung Fr. 40.—.

Sava finanziert zeitgemäss.

FIAT
124
SPORT
COUPÉ

Fiat Automobil-Handels AG
Freihofstrasse 25
8048 Zürich



FIAT F124H 138-1-d

Südatlantik-Rotationen im Sommer 1971

Am 4. März fand zu diesem Thema, das vor allem unsere Südatlantik-Crews interessieren dürfte, eine Besprechung zwischen Vertretern der Aeropers, der FEV und der Swissair statt.

Einleitend erläuterte Capt. W. Graber die derzeitige Planungssituation. Obwohl ein definitiver Entscheid über die Streckenführung noch aussteht, muss sehr wahrscheinlich ab Sommerflugplan mit drei wöchentlichen SA-Flügen gerechnet werden.

Nach eingehenden Studien wurde ein neuer Rotationsvorschlag erarbeitet, welcher die meisten Aeropersforderungen erfüllt.

Hier seine Hauptmerkmale:

- 1 stationierte Crew in Rio
- 3 10-Tage-Rotationen ex Zürich, eine rotierend bis Rio, 2 bis Buenos Aires
- Doppelssling in Dakar für PIC/COPI/FE
- 2 Überschreitungen der Dutytime
- keine Crew Enlargements
- keine Deadheading-Transporte für PIC/COPI/FE

Die beiden geplanten Dutytime-Überschreitungen betreffen die Strecken Dakar - Rio - Sao Paolo - Buenos Aires, sowie den Retourflug. Beim Hinflug ist die Startzeit ex Dakar auf 0500 LT angesetzt. Gemäss FOM 2.1.3 ergäbe dies eine max. Dutytime von 10 Stunden. Falls man die Abflugszeit um 5 Minuten nachverlegt, beträgt die max. Dutytime nicht mehr 10, sondern 12 Stunden. Geplant ist aber effektiv eine solche von 12 Std. 35 Min., was eine Überschreitung von 35 Minuten ergäbe. Für den Rückflug ist der Start ex Buenos Aires um 1910 LT vorgesehen, was wiederum eine max. Dutytime von 12 Stunden ermöglicht. Die geplante Überschreitung beträgt in diesem Falle nur 10 Minuten.

Mit Ausnahme dieser beiden Einsätze können die Rotationen als angenehm kurz bezeichnet werden. Es werden weder Deadheading-Transporte noch Enlargements benötigt. Die monatliche Stundenleistung der stationierten Besatzung liegt zwischen 60 und 70 Blockstunden.

Die anwesenden Cockpitcrew-Vertreter konnten der vorgelegten Lösung zustimmen. Die Dutytime-Überschreitungen werden auf Zusehen hin für eine Periode von ca. 3 Monaten bewilligt. Man einigte sich, nach dieser Zeit die gemachten Erfahrungen auszuwerten.

Abschliessend wurde festgehalten, dass die vorgesehenen Balair-DC-8-Flüge gemäss Swissair-Procedures geplant werden, und zwar auf dem gesamten Streckennetz.

EK

DC-9 Einsatz

1. Kommentar zum Sommereinsatz 1971

Verschiedene Erfahrungen aus dem Winterhalbjahr wurden im Sinne einer Verbesserung in den neuen Rotationen verwertet. Der beliebte Londoner-Nightstop fällt leider weg, da einerseits der SR 820 ein Early Bird geworden ist und andererseits der Coronado wieder vermehrt eingesetzt wird. Als Ausgleich haben wir in Madrid 2 Crews, womit sich der Minimum-Stop auf angenehme Weise zu einer vernünftigen Übernachtung mausert. Zur Beruhigung sei gleich angeführt, dass der Helsinki-Trip getrennt geflogen wird, so dass die Hostessen-Vereinigung diesmal vielleicht akzeptieren wird!? Obschon die Cabin-Crew eine Rotation punkto Arbeitslast anders einstuft als wir Piloten, konnte ich anlässlich einer Besprechung feststellen, dass die Rotationen mit sehr wenigen Ausnahmen für die ganze Besatzung akzeptabel sind. Wenn also die Assigner gut planen, steht dem beliebten Gesamteinsatz ohne Wechsel während der Rotationen nichts im Wege. Ebenfalls bleiben wird die Übernachtung in Kopenhagen. Ankunft und Abflug mussten allerdings als Folge der vielen Verspätungen des SR 421 in den Vormittag verlegt werden. Doch gerade im Sommer gibt sich hier eine gute Gelegenheit für Ausflüge, Segeln usw. Das Pornostudium muss sich allerdings eher auf die Lektüre beschränken . . .

Die Middle East-Einsätze müssen wir ab Mai wieder an den CV-990 abtreten. Belgrad wird als täglicher Turn around geflogen. Unangenehm sind die Mini-Layover in Casablanca usw., bis anhin konnte keine Verbesserung erzielt werden. Der Versuch, einen Sling aufzubauen, scheiterte am Flugplan resp. Besatzungsaufwand. Immerhin wurde — wie im Herbst angekündigt — durch Vermischung der Spezialdestinationen mit täglichen Kurzstrecken ein breiteres Band geschaffen, das die Bildung von 5-Tage-Rotationen gestattet.

2. Liste der Daily-Rotationen

Die letztjährige Publikation wurde sehr positiv aufgenommen, ich lasse deshalb diese Basisrotationen zu Ihrer Verfügung abdrucken, bitte aufbewahren.

DAILY ROTATIONS DC-9

	Flight Duty			Flight Duty
430/431/MT/604/ 615 G	9:00	1. Tag	770/771/MT/792/793	10:45
720/721/722/ 723 G	6:40	2. Tag	578/579/860/861	7:05 a)
420 ¹	4:10	3. Tag	410	5:00
420 ² /421	6:00	4. Tag	HEL	—
624/643/566/567/945	7:55	5. Tag	411	5:10
<hr/>				
452/453	7:00	1. Tag	571 ² /548/ 543 G	7:20
516/525/MT/778/ 779 G	8:50	2. Tag	951/740/701	5:10
814/815/730/ 731 G	7:55	3. Tag	700/741/432 ¹ /MT/ 650	8:35
774/775/ 656 ²	7:40 b)	4. Tag	657/554/555	7:00 a)
651/748/709	7:50	5. Tag	708/747/971	4:40 c)
<hr/>				
790/791/534/535	7:50	1. Tag	840	4:05
920/810/ 811 G	6:00	2. Tag	841/574/575	6:40
402/ 403 G	6:10	3. Tag	600 ² /611/927	6:55
570/571 ¹ /MT/660/661	10:00	4. Tag	964/670/671	7:25
500/501/622/623	7:20	5. Tag	580/581/750/751	7:35 d)
<hr/>				
433 ² /656 ¹ /794/ 795 G	7:15	1. Tag	820/821/ 952 G	7:00
726/727/MT/870/ 871 G	8:55 a)	2. Tag	640/621/514/515	7:55
774/775/728/ 729 G	7:05 e)	3. Tag	940/758/ 759 G	4:50
610/601	4:40	4. Tag	724/725/MT/612/609	9:25
806/805/628/629	7:55 f)	5. Tag	—	—

Bemerkungen:

Fett gedruckt = Übernachtung ausserhalb ZRH

G = Genf

MT = Mealtime

- Nicht täglich, siehe Timetable
- SR 774/5 Tage 2/4/6, Tage 1/3/5/7, SR 666/667 ab 27.5.
- Tage 6+7, SR 749 statt 747/971, jedoch gleiche Zeiten
- Bis 6.5. anstelle SR 580/1 der SR 350/355, jedoch nicht täglich
- SR 774/5 nur Tage 5+7 in dieser Rotation
- Tag 1 SR 706/707 statt 806/805

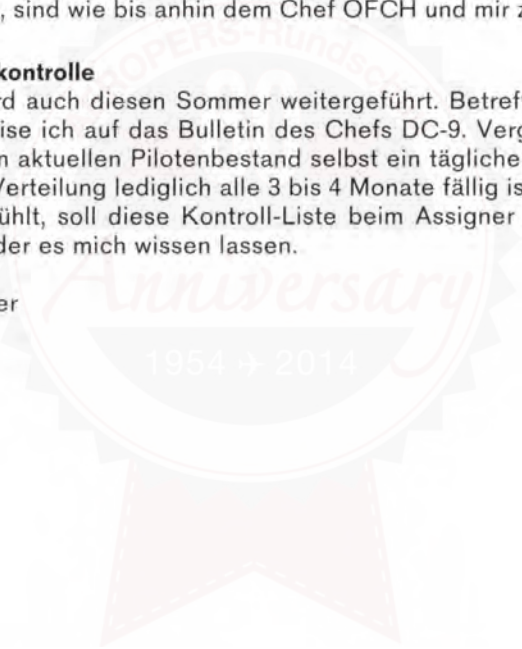
3. Kontrolle der FDR-Limiten NEU!

Wie ich bereits früher betonte, ist es der DC-9 Einsatzkommission nicht mehr möglich, durch Kontrollen die Hunderte von monatlichen Einsatzlisten punkto FDR-Limiten zu durchleuchten. Jeder Pilot überwacht seinen Einsatz selber, wobei natürlich die Standard Rotationen nicht nachzurechnen sind. Vielmehr sind es die Spezialeinsätze und red slips, bei denen Fehler vorkommen. Solche Fehler sind mit dem Coordinator klarzustellen. Die Absprachen sind mit dem **ab 1.4. beim Crew Control aufliegenden Rapportformular** dem Chef OFCH zu melden. Nur 1 Exemplar, ich erhalte automatisch eine Photokopie (übrigens auch von den PVR's, die FDR betreffen). Dafür wird der Eintrag ins Rapportbuch überflüssig. Auf diese Weise wollen wir vermehrt orientiert werden, was in der täglichen OPS wirklich vorgeht, besten Dank für die Mitarbeit! Alle Feststellungen oder Beanstandungen, welche aber die Limiten nicht überschreiten, sind wie bis anhin dem Chef OFCH und mir zu unterbreiten.

4. Verteilkontrolle

Diese wird auch diesen Sommer weitergeführt. Betreffend Wunschzettel verweise ich auf das Bulletin des Chefs DC-9. Vergessen Sie nicht, dass beim aktuellen Pilotenbestand selbst ein täglicher Flug bei konsequenter Verteilung lediglich alle 3 bis 4 Monate fällig ist. Wer sich übergangen fühlt, soll diese Kontroll-Liste beim Assigner zur Einsicht verlangen oder es mich wissen lassen.

E. Heusser



Aeropers Member?

Two particular cases have been registered by the Einsatzkommission during the past few months. I believe they are worth mentioning, for, while not very spectacular, they prove that some of our members fail to realize that belonging to Aeropers includes, next to enjoying personal advantages, a sense of fidelity to its institutions, the EK being one of them.

The cases:

- a) A member made a proposition **directly** to Chief pilots' office with the purpose of altering an existing FE rotation, which would have resulted in the introduction of one more flight operated with an enlarged crew for the sake of shortening two rotations by one day. The proposition was refused by the EK, as not befitting our policy on enlarged crews. (Incidentally, the great majority of our longrange pilots support this policy.)
- b) A member vehemently requested a change of his flying schedule for one exceptional NA charter. Schedule of this flight ex ZRH exceeded max duty time by some 40 minutes, so that Operations planned with a crew change in GVA, involving the posting of one crew in GVA one day before departure. The crew member concerned preferred to leave ZRH one day later and fly beyond max duty time. The EK was **then** consulted -Chief pilots office cannot give their consent without our approval- permission being exceptionally granted.

As written above, not very dramatic or spectacular cases. Still, an analysis does emphasise two disturbing factors:

- Some members will short-cut Aeropers' institutions when they feel that their **personal** interests do not match those of Aeropers.

Meetings have been called with the object of improving the Captain's status in Swissair. Why Captains only, I do not know . . . for a start possibly. I am resolutely in favour of improving the Pilot's status, and it can only be done by improving Aeropers strength. This in turn, is only possible if our members, all of them, show a strong sense of loyalty towards Aeropers, associated with a great amount of professional pride and discipline. It implies, among other things, that our institutions be trusted, consequences being that rules, directions or recommendations issued by Aeropers be followed, even at such times when they are a **personal** bother. The alternative is to forward suggestions to **Aeropers**. Or are our institutions not credible?

- The second disturbing factor pertains to EK problems and deals with trespassing fixed limits as set in our FDR.

I certainly shall not uncover any secret by stating that our present set of FDR's is outdated and due for revision: Operations, EK and members as well agree on the point, though not necessarily for the same reasons. But let's not fool ourselves, any new set of FDR's will have its drawbacks and will not meet with the agreement of each individual: Aeropers, wanting to safeguard the professional interest of its members (safety, fatigue, working conditions, etc), and Swissair, having to keep in mind the most economic operations on its network, have by necessity somewhat divergent ideas on the subject, so that compromises are likely to be reached when setting new rules. Still, our present FDR's are better than those we had fifteen years ago. (If we had any then, I can't seem to remember!) For this very reason we should have the sense to abide by them. The EK has more than enough opportunities to agree to derogations for operational reasons -never light-heartedly- without having individuals request some more exceptional derogations to suit their **personal** convenience.

Once again the problem boils down to the question: are our institutions, in this case the EK, credible? If the answer is positive, then we, of the EK, have the right to expect members to comply with our directions, or to query them officially through the proper Aeropers channel.

Or would you rather dismiss both EK and FDR's and revert to a system where pilots willing to spend 15-20 hours on duty set the pace for the others?

A. Ditze's article in the January Rundschau dealt with a certain sense of civics, so does this one.

Wishing you many more pleasant flights.

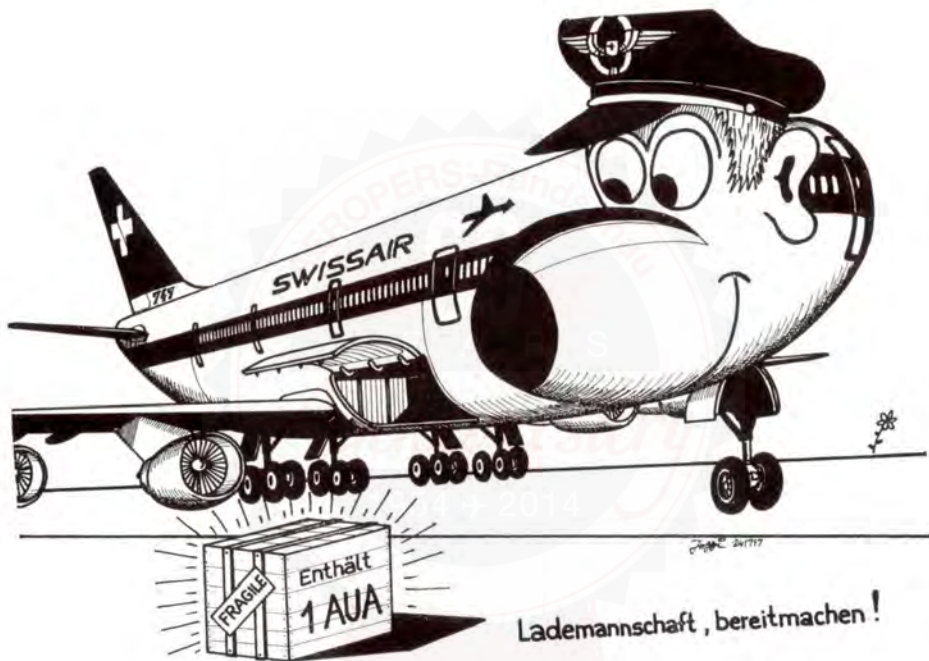
Relistab

Man sollte ...

- als Aussenstehender einmal «Danke schön» sagen für die grosszügige Zustellung der ausgezeichneten Rundschau und
- den Aero-Persianern auch einmal sagen, wie sehr sie von uns Bodesurri's um diesen initiativen und erfolgreichen Verband beneidet werden, denn man sollte ...
- auch jenes zu schätzen wissen, das man bereits hat!
- FOM 2.1.3. S 12 für das Viertagerennen SR 304/305 ergänzen, nämlich 3 Freitage legalisieren. *
- versuchen, im FOM ganz allgemein wieder eine Vereinfachung anzustreben, nach dem Motto: «once in a while — use your own brain». (Siehe auch Rundschau Nov./Dez. 70) *
- die Nicht-RCP vor «C»-Flügen verschonen, oder aber vom Qualifizieren via PPR dispensieren. Letzteres würde die Streckeneinführung durch mehr «unbelastete» Flüge fördern, wofür die Piloten Stage 1-2 dankbar wären. *
- die ICAO-Radio-Phraseology wieder mal auffrischen. *
- dort, wo übergangslos spezielle Transpondersettings verlangt werden, diese wieder im Routing aufnehmen. Und wenn wir schon bei den Routings sind: die MT's in gewissen Zeitabständen der Variation anpassen und abwechslungsweise auf- oder abrunden. Das Pil-Dopplerlog würde dann auch «schöner» aussehen. *
- bei OFSI den Piloten die Möglichkeiten und Vorteile unseres CR-2 Computers (Durchmesser 11 cm) inklusive «Vörteli» unter Berücksichtigung des Flugzeugtyps demonstrieren. *
- unsere jüngeren Kollegen über den Werdegang und die Zweckgebundenheit der VEF aufklären. *
- verschiedene Arten von Socken auf Flugtüchtigkeit testen ... bitte, ich denke an richtige Socken. * (* von K. Ris)
- die Sondernummer des «Flight Recorders» mit den Fotos von bekannten Funktionären lieber nicht in die Berechnung der lawinenhaft ansteigenden Kosten einbeziehen!
- folgenden Kalenderspruch von Schopenhauer bedenken, wenn man die Artikel von MSC liest: «Natürlicher Verstand kann fast jeden Grad von Bildung ersetzen, aber keine Bildung den natürlichen Verstand.» «chairborne»

- festhalten, dass ein halbes Jahr nach Zerka wohl alle Cockpits gepanzert sind, dass wir jedoch ein ganzes Jahr nach Würenlingen immer noch auf löschbare Frachträume und wirksame Handfeuerlöcher warten.
- Mit Freude vermerken, dass unsere Chefinstruktoren einen pädagogischen Kurzlehrgang besuchen konnten, der vom Institut für angewandte Psychologie erteilt wurde. Es lenzt auch auf unserm Span, oh selige Epoche! H.H.
- nicht an der Nützlichkeit des in der letzten Rundschau gepriesenen FOM-Indexes zweifeln, sich aber fragen, ob ein klar verfasstes FOM nicht **ohne** auskommen sollte.
- die Gelegenheit benützen, allen freiwilligen Rundschau-Mitarbeitern wieder einmal zu danken und gleichzeitig die kleine Bitte anzubringen, ihre maschinengeschriebenen Manuskripte in weiter Schaltung (1½) einzuschicken. (die Red.)





Ein Anfang

Seit den bösen Tagen von Zerka und Würenlingen hat uns der Alltag wieder manch Neues beschert und mehr oder weniger Erfreuliches hat jene Ereignisse wieder etwas in den Hintergrund treten lassen.

Wer von unsern Besatzungen mag sich aber vielleicht doch bei Gelegenheit gefragt haben, was denn aus der damals so heftig agierenden Aeropers-Arbeitsgruppe geworden ist? Auf diese und damit im Zusammenhang stehenden Fragen möchte ich im folgenden kurz eingehen.

Als erfreuliche Tatsache darf festgehalten werden, dass es dem Vorstand der Aeropers gelungen ist, bei der Koordinationsstelle für Sicherheitsfragen vertreten zu sein. Ich darf Sie versichern, dass zwischen allen Beteiligten in diesem Team ein gegenseitig uneingeschränktes Vertrauen herrscht. Dabei ist zu erwähnen, dass die Verantwortlichen den persönlichen Kontakt mit den Besatzungen sehr begrüssen und jederzeit bereit sind, spezielle Anliegen oder Fragen unsererseits zu berücksichtigen resp. zu beantworten.

Es liegt in der Natur der Sache, dass über Organisation und Arbeitsweise dieser Stelle Stillschweigen gewahrt werden muss, so sehr dies auch unserem Bedürfnis nach Information zuwiderläuft. Diese Zurückhaltung erscheint für jede Besatzung besonders dann unangenehm, wenn die Operation von Massnahmen betroffen wird, für welche nach unserem Dafürhalten die erwünschten Erklärungen ausstehen. Das soll uns aber umgekehrt nicht daran hindern, von unserer Seite aus alle verfügbaren Informationen, sowie Überlegungen, welche besondere Massnahmen auf Aussenstationen erfordern, an die Koordinationsstelle weiterzuleiten.

Glücklicherweise sind wir uns ja an eine kritische Denkweise gewohnt. Diese Fähigkeit und Gewohnheit wird uns auch nützlich sein, die fast täglich von gewissen sensationshungrigen Zeitungsschreiberlingen hochgespielten «Gefahrenmeldungen» von denjenigen zuverlässiger Quelle zu unterscheiden.

Vielleicht mag es uns während eines Einsatzes befremden, dass — gemäss unsern Feststellungen — die angeordneten Massnahmen auf gewissen Stationen nicht so durchgeführt werden, wie dies erwartet werden dürfte. Eine direkte Überwachung kann indessen durch die Ausgabestelle aus naheliegenden Gründen nur teilweise oder überhaupt nicht vorgenommen werden. Hier ist die objektive Berichterstattung durch die Besatzungen von grösster Wichtigkeit, um gewisse Mängel, seien sie nun ein- oder mehrmals festgestellt worden, erfassen zu können.

Dabei möchte ich aber betonen, dass wir alles daran setzen sollten, die Anstrengungen des Bodenpersonals selber in geeigneter Form und nach besten Kräften zu unterstützen. Darf ich bei dieser Gelegenheit

daran erinnern, dass bei einer allfälligen «Mängelrüge» der Inhalt Ihres Rapportes dem verantwortlichen Vorgesetzten der betreffenden Boden-Organisation in kurzer Form zur Kenntnis gebracht werden sollte? Doch psychologisches Verhalten brauche ich Ihnen, meine verehrten Kollegen, gewiss nicht zu dozieren; verzeihen Sie bitte meine Extratour.

Aus diesen Anfängen in der Bewältigung einer neuen, belastenden Situation sind mancherorts recht viele nützliche Erkenntnisse herangereift. Die Verwirklichung hält wohl des öfters mit unsern Wünschen und Vorstellungen nicht ganz Schritt. Dafür gibt es verschiedene Gründe — es wäre aber verfehlt, ganz allgemein am guten Willen der Beteiligten zu zweifeln.

Das Wichtigste in dieser Sache scheint mir, dass sich alle, welche mit diesen Problemen konfrontiert werden, nicht auf eine Paragraphen-Denkweise stützen. Es geht um eine dauernde Neu-Orientierung und Anpassung an die Gegebenheiten.

Eine flexible Haltung und Arbeitsweise wird uns vor unangenehmen Überraschungen am besten bewahren und dazu Wege finden lassen, die auch einer unruhigen und sogar gefährdeten Zukunft gerecht werden.

Ich freue mich, mit allen Besatzungen besonders in Fragen der Sicherheits-Massnahmen in engem Kontakt bleiben zu dürfen. Es ist meine dankbare Aufgabe, dafür einzustehen, dass Ihren Anliegen gebührend Rechnung getragen wird und ich danke Ihnen für das Vertrauen, das Sie mir — hoffentlich — auch weiterhin entgegenbringen.

R. Schumacher



Things are grotesque

Sind die Sicherheitsmassnahmen auf den Schweizer Flughäfen wirklich so lächerlich, wie A. P. sie unter dem Titel «Reductio ad Absurdum» dargestellt hat? Ich glaube kaum. Die Schweiz hat im Falle der nach Zerqua entführten DC-8 vom Prinzip der Rechtsstaatlichkeit abweichen müssen, um das Leben von Passagieren und Besatzungen zu retten. Der Preis waren die in einem ordentlichen Rechtsverfahren zu hohen Freiheitsstrafen verurteilten drei Palästinenser.

Der Rechtsbruch von Zerqua kann kein Präzedenzfall sein, will die Schweiz ein Rechtsstaat bleiben, und es könnte so absurd nicht sein, sich vorzustellen zu versuchen, was in einem zukünftigen ähnlichen Fall geschehen könnte. Offensichtlich hat dies jedenfalls der Bundesrat getan, und die «out-sized rifles» haben die Aufgabe, Anschläge auf unsere oder fremde Flugzeuge mit all ihren Konsequenzen von vornherein zu verunmöglichen. Einem Motiv für die Flugzeugentführungen, dem der Häftlingsbefreiung, wäre man damit wenigstens beigegeben, und damit ist schon etwas erreicht. Nach A. P.'s Ausführungen könnte man annehmen, er sei in der Verkaufsabteilung beschäftigt. Diesen Leuten kann man ein legitimes Recht zubilligen, einäugig auf die Verkaufskurven zu schießen (wobei der Beweis noch zu erbringen ist, dass die Sicherheitsvorkehrungen die SR eine Menge Passagiere gekostet haben, Passagieräusserungen ist eher das Gegenteil zu entnehmen) und auf Beseitigung all dessen, was besagten Verkauf hemmen könnte, zu drängen. Glücklicherweise werden wenigstens heute noch die Entscheidungen über den Umfang der Sicherheitsmassnahmen von Instanzen getroffen, deren Übersicht über die Gesamtzusammenhänge nicht durch die Sprüche von lovely, long-haired teenagers getrübt ist.

C. G. Encrantz

Grossraum- und Überschallflugzeuge

So heisst der Titel eines kürzlich beim Verlag der Poly-Alben und Sammelbilder erschienenen Buches. Als Autor zeichnet unser ehemaliges Vorstandsmitglied, **Capt. R. Schilliger**, der ja bereits vor einigen Jahren als Rundschau-Redaktor bewiesen hat, dass er zu schreiben versteht.

Das Buch wendet sich an die fliegerischen Laien, denen es die neuen Riesen der Luft etwas näher bringen will. Capt. Schilliger hat sich bereits als Mitglied der Planungskommission der Abteilung Luftfahrt des Verkehrshauses Luzern einen Namen geschaffen. Er besitzt bei sich daheim wohl eine der grössten Fliegerbibliotheken und Dokumentensammlungen der Schweiz. Es ist erfreulich, dass er sich nun aus eigener Initiative und ohne jegliche Unterstützung an ein Buch herangewagt hat, welches sich durch Sachkenntnis, leicht fasslichen Stil und durch reichhaltige Illustration auszeichnet. Mit dem Einverständnis des Verfassers drucken wir hier die Geschichte der Boeing-Company ab, um unsere Mitglieder noch etwas besser mit dem Herstellerwerk unserer Jumbos vertraut zu machen. H.H.

Die Boeing-Company

Das Herstellerwerk des Jumbos wurde 1916 in Seattle (State of Washington) gegründet. In einem kleinen Hangar am Ufer des Lake Union, inmitten der Stadt, die ihren Namen von einem Indianerhäuptling erhielt, nahm die heutige Boeing Company ihren Anfang. Der damals 34-jährige, flugbegeisterte William Edward Boeing, Sohn eines reichen Holzhändlers, baute dort sein erstes Flugzeug. Zusammen mit dem Navyoffizier Conrad Westervelt konstruierte er den Typ «B&W». Das war ein zweiseitiges Doppeldecker-Wasserflugzeug auf zwei Schwimmern. Zum 50jährigen Jubiläum der Firma Boeing wurde 1966 dieses «B&W»-Flugzeug von Mechanikern und Testpiloten noch einmal nachgebaut und auch geflogen. Heute ist diese Replica in einem kleinen Flugmuseum am Fusse der «Space Needle», dem modernen Wahrzeichen von Seattle, ausgestellt.

Aus der wechselvollen und erfolgreichen Geschichte, beginnend mit der «Pacific Air Products Company», der ersten Firmenbezeichnung von 1916, bis zur heutigen «Boeing Company», der grössten Herstellerin ziviler Verkehrsflugzeuge, sind nachfolgend einige der wichtigsten Daten herausgezogen.

Dem ersten Flugzeug «B&W» folgte bereits eine Serie von 56 Stück des Typs «C» für die US Navy. Dies war eine reine Boeing-Konstruktion, und der Name der Firma wurde 1917 in «Boeing Airplane Company» abgeändert. 1919 beförderte William E. Boeing, zusammen mit Eddie Hubbard, die erste internationale Luftpost zwischen Seattle und den kana-

dischen Städten Vancouver und Victoria. William E. Boeing war nicht nur als Konstrukteur, sondern auch als Pilot ein Pionier.

In den zwanziger Jahren erhielt die zivile Luftfahrt in den USA grossen Auftrieb durch die Beförderung von Post. Das «Post Office Department» vergab Luftpostkontrakte an Private, und Boeing sicherte sich 1926 das Recht zur Postbeförderung auf der Strecke San Francisco-Chicago. Eine Unterfirma, die «Boeing Air Transport» übernahm diese Air Mail Route und beflug sie mit Maschinen des Typs «Boeing 40».

Vom Modell 40 wurden zwischen 1925 und 1932 77 Stück in verschiedenen Versionen gebaut. Der Typ «40A» war eine stoffbespannte Stahl-



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

rohrkonstruktion in Doppeldeckerbauweise, mit einem luftgekühlten Sternmotor «Wasp» von 420 PS der Firma Pratt & Whitney. Dieses Flugzeug konnte 500 kg Post und zwei Passagiere bei einer Spitzengeschwindigkeit von 215 km/h über Strecken bis zu 860 km transportieren. Der Pilot sass weit hinter der geschlossenen Passagierkabine in einem offenen Cockpit. Die Weiterentwicklung, der Typ «40 B-4» konnte bereits 4 Passagiere aufnehmen dank dem stärkeren Motor «Hornet» mit einer Leistung von 525 PS, der ebenfalls von der Firma Pratt & Whitney gebaut wurde.

Hier begann bereits eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Flugzeughersteller Boeing und der grössten Fabrik für Flugmotoren, die sich abgekürzt ganz einfach «P&W» nennt. Die mächtigen Triebwerke des Boeing 747 werden wiederum von Pratt & Whitney hergestellt.

Die dreimotorige «Boeing 80», ein Doppeldecker mit zwölf Passagiersitzen, besass schon 1929 den Komfort von Toilette, fliessendem Wasser, Ventilationsstutzen, Leselampen, und zur Betreuung der Reisenden wurde auf diesem Flugzeug erstmals eine Nurse mitgenommen. Damit wurde der neue Beruf der Stewardess geschaffen — eine Attraktion, die heute unter dem Namen Air-Hostess nicht mehr wegzudenken ist. Etwas kleiner, dafür aber bedeutend schneller und in der Konstruktion moderner war die «Boeing 247» von 1933. Von diesem Typ wurden total 75 Stück hergestellt, zwei davon für die Deutsche Lufthansa.

Nach Spezifikationen der «PanAm» für ein viermotoriges Langstreckenflugboot entstand der Boeing «Clipper», welcher 1938 das erste Mal vom Wasser abhob.

Neben dem Bau von zivilen Verkehrsflugzeugen erhielt die Boeing Company immer wieder grosse staatliche Aufträge für Kampfflugzeuge der US Navy und Air Force. Allein von der «Fliegenden Festung» B-17 wurden durch Boeing während des zweiten Weltkrieges mehr als 6900 Stück hergestellt. Weitere 5700 Bomber des Typs B-17 «Flying Fortress» wurden unter Lizenz bei Douglas und Vega gebaut. Von der «Superfortress» B-29 und B-50 — den ersten Atom-Bombern — verliessen 3138 Stück die Boeing-Werkhallen, und weitere 1204 Lizenzbauten des gleichen Typs stammten aus den Bell- und Martin-Flugzeugwerken.

Direkt abgeleitet aus der «Superfortress», mit gleichen Flügeln, Motoren und Systemen, aber einem grösseren Rumpf, entstand dann nach Kriegsende der «Stratocruiser» für 75 Passagiere. Dieses wieder zuerst für die «PanAm» gebaute Langstreckenflugzeug hatte als grosse Attraktion im untern Deck eine Bar für die Fluggäste.

Durch die Konstruktion der strategischen Düsenbomber B-47 mit sechs und B-52 mit acht Strahltriebwerken gewann die Boeing Company die nötige Erfahrung für den Bau ihres ersten kommerziellen Jets. Zuerst als Tankflugzeug für die US Air Force entworfen, entstand aus dem Proto-

typ 367-80 die ganze Reihe verschiedener Versionen des Boeing 707. Dieser Prototyp, der von den Boeing Testpiloten ganz einfach «Dash Eighty» (für 80) genannt wird, machte seinen Erstflug am 15. Juli 1954. Er fliegt heute noch und wird für alle möglichen Flugversuche von neuen Systemen und Triebwerken immer wieder verwendet und auch dementsprechend umgebaut.

Der Hauptsitz der Boeing-Werke befindet sich heute noch in Seattle. 20 km südlich davon, in Renton (Washington), liegt die Produktionsstätte für Düsenverkehrsflugzeuge. Hier werden gegenwärtig neben den 707 die dreimotorigen Jets B-727 für Mittelstrecken und die zweimotorigen B-737 für Kurzstrecken gebaut. Ausserdem besitzt die Gesellschaft Fabriken in Wichita-Kansas, Auburn-Washington und Everett-Washington.

R. Schilliger



From other Publications . . .

Auszug aus einem Artikel der **Interavia** Nr. 3/71

Der erste Schritt

IATA-Gesellschaften stimmen Tarifizuschlägen zu, um Benutzungsgebühren auszugleichen.

Bei einem kürzlich veranstalteten Treffen kamen die IATA-Gesellschaften überein, die Passagier- und Frachttarife zu erhöhen, um dadurch die Benutzungsgebühren für internationale Streckennavigationseinrichtungen auf den Fluggast abzuwälzen.

Bisher, so erklärte die IATA, wurden diese Dienste hauptsächlich von den einzelnen Regierungen mit Steuergeldern finanziert. Nach eigener Kalkulation müssen die Luftverkehrsgesellschaften für die Benutzung dieser Dienste im Jahre 1971 mit Mehrbelastungen in Höhe von \$ 50 Mio. rechnen.

Die IATA-Gesellschaften kamen überein, als Ausgleich dieser zusätzlichen Kosten bei allen internationalen Flügen eine Zusatzgebühr in Höhe von einem Prozent des Flugpreises für die Economy-Klasse, jedoch höchstens \$ 10, zu erheben. Für Frachtsendungen beträgt der Zuschlag zwei Prozent. Die Regelung tritt am 1. November 1971 in Kraft und gilt zunächst bis zum 31. März 1973. Sie muss von den Regierungen der einzelnen Länder noch genehmigt werden.

Wenn die Luftverkehrsgesellschaften auch derzeit eine ihrer schon chronischen Perioden der Überkapazität erleben und infolgedessen geringere Gewinne einstreichen, sollte man doch nicht zu dem Schluss gelangen, dass sie die Rechnung für die Benutzungsgebühren nicht begleichen können, ohne die Flugpreise zu erhöhen. Es gibt gute Gründe für die Annahme, dass die Gesellschaften diese Unkosten in kurzer Zeit auffangen könnten, wenn sie ihre Effizienz verbesserten. Und auf lange Sicht gesehen würde der Verkehrszuwachs die Unkosten von alleine ausgleichen.

Eine Bestätigung fand dieses Argument auf einem von der IATA unterstützten Symposium zum Thema «Unausgeglichene Einnahmen und Unkosten der Luftverkehrsgesellschaften beim Dienst am Kunden», das am 30. Oktober 1970 in Teheran stattfand. Sir Roland Wilson, der Moderator des Symposiums, führte folgende Gründe für den «profitlosen Zuwachs» bei den Luftverkehrsgesellschaften an:

— Stark gestiegener Kapitalbedarf verbunden mit erheblicher Zunahme der Zinslast;

- scharfer Anstieg der Löhne, der von Flughafenverwaltungen und Behörden geforderten Benutzungsgebühren für Navigationseinrichtungen sowie höhere Versicherungsprämien für Passagiere und Fluggerät;
- zunehmendes öffentliches Interesse an der Luftverschmutzung und der Lärmbelästigung sowie schnell steigende Unkosten der Gesellschaften bei der Kontrolle der Umweltbedingungen;
- zunehmende Verspätung der Bodentransportmittel und bei der Flughafenabfertigung in den wichtigsten Gebieten;
- das Fehlen eines kostenbewussten Management in einigen Fällen;
- falsche Personalpolitik und übermässige Werbung;
- Angebot teurer und übertriebener Kundendienstleistungen;
- überspitzte Anwendung technischer Fortschritte im kostensparenden Sinn zusammen mit übertrieben hohen Erwartungen hinsichtlich der Kosteneinsparungen durch Grossraumflugzeuge;
- der Rückgang der Sitz- und Nutzladefaktoren, der als Folge der Überkapazität die Gesellschaften beunruhigt;
- zunehmende Geldabwanderung von den Luftverkehrsgesellschaften zu Hotel- und Restaurationsbetrieben;
- der Kampf zwischen planmässigen Gesellschaften und Charterunternehmen und die Mängel der Chicagoer Konvention in dieser Hinsicht;
- die speziellen Schwierigkeiten, denen sich kleinere Gesellschaften angesichts technologischer und finanzieller Veränderungen gegenübersehen;
- sinkende Einheitseinnahmen bei Passagier-, Fracht- und Postdiensten.

Im ganzen gesehen stehen die Gesellschaften einem steigenden Kapitalbedarf gegenüber, und zwar zu einem Zeitpunkt, zu dem das Geld immer rarer und teurer wird und gleichzeitig die Betriebsunkosten steigen.

Wilson unterbreitete unter anderem folgende Lösungsvorschläge:

- Ständige Straffung des Managements auf allen Ebenen;
- verstärkte Rationalisierung in allen Bereichen;
- weitere Verhandlungen mit den Behörden über Benutzungsgebühren;
- Vereinfachung der Preisstruktur, nochmalige Untersuchung der Auswirkung von Vorzugstarifen;

- gründlichere Marktuntersuchungen;
- verstärkte Untersuchung der zu Verspätung führenden Probleme der Abfertigung auf Flughäfen;
- Kostensteigerungen durch Vorausplanung auffangen;
- Diversifikationen vermeiden, eigene Hotels aber zu unabhängigen gewinnbringenden Betrieben ausbauen;
- auf internationaler und nationaler Ebene mehr Zusammenarbeit mit den Luftfahrtbehörden anstreben;
- übertriebene Dienstleistungen am Boden und in der Luft vermeiden.

Diese Liste enthält einige ernsthafte Anklagen, die die Regierungen dazu bringen könnten, bei den Gesellschaften anzufragen, welche Massnahmen ergriffen werden könnten, ehe die Genehmigung zum Erheben von zusätzlichen Gebühren erteilt werden sollte, vor allem, da die Gesellschaften erst kürzlich die Tarife erhöhten. Die Regierungen sollten auch die Höhe der Zuschläge sowie die Art ihrer Erhebung in Frage stellen. Es hat nämlich den Anschein, als würden die Gesellschaften den Zuschlag für sich verwenden, gleichgültig wie hoch die Abgaben für die Benutzungsgebühren auch sind.

Aus der Tagespresse

SAS und Interflug sind sich einig

Nun müssen nur noch die Regierungen zustimmen

G. G. Stockholm, 25. Jan. Die SAS (Scandinavian Airline System) hat am Wochenende die technischen Besprechungen mit der ostdeutschen Interflug über eine Luftlinie von Skandinavien nach Ost-Berlin erfolgreich abgeschlossen. Nunmehr müssen die drei skandinavischen Regierungen Schwedens, Norwegens und Dänemarks erst zustimmen, da es sich ja um eine hochpolitische Entscheidung handelt, zumal es keine vollen diplomatischen Beziehungen zwischen den drei skandinavischen Staaten auf der einen und der DDR auf der andern Seite gibt.

Auch wenn es nur um einen Vertrag zwischen zwei Luftfahrtgesellschaften, also der SAS und der Interflug geht, sind dabei indirekt die betreffenden Regierungen eingeschaltet. Ebenso wie die drei Westmächte, die West-Berlin anfliegen, hat auch die Bundesrepublik in den Außenministerien Kopenhagens, Oslos und Stockholms auf den politischen Hintergrund eines etwaigen SAS-Vertrages mit der Interflug und der Gefahr einer weiteren Isolierung West-Berlins hingewiesen.

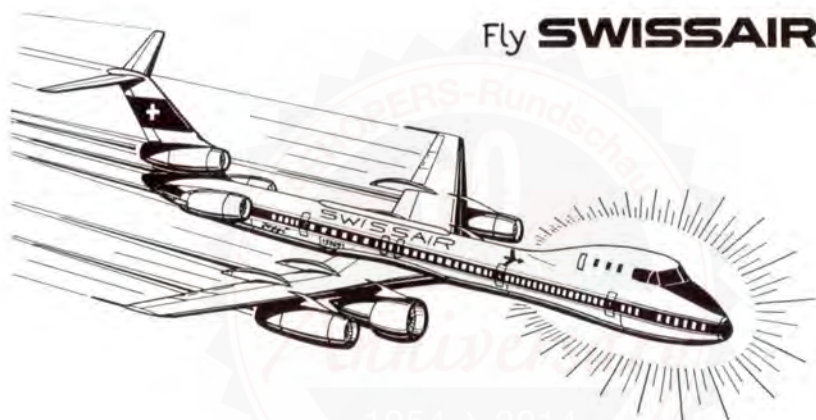
Technisch jedenfalls haben sich die SAS und die Interflug geeinigt, wie von der SAS am Montagmorgen mitgeteilt wurde. Es wurde jedoch noch

kein Termin für die Aufnahme des Flugverkehrs genannt und auch nicht gesagt, ob es sich um die Linie Stockholm-Schönefeld oder Kopenhagen-Schönefeld handelt. Man will erst die Entscheidung der drei skandinavischen Regierungen abwarten.

Die SAS wäre damit nach der österreichischen AUA die zweite westliche Luftlinie, die Ost-Berlin anfliegen darf. Die Österreicher haben aber im Gegensatz zu Interflug, die bereits nach Wien fliegen soll, noch nicht den Luftverkehr nach Ost-Berlin aufgenommen.



Fly **SWISSAIR**



1954 → 2014

..... in the fleet of the 'seventies !

The fast, nice DC-9 Jet
The big, speedy DC-8 Jet
The record-breaking Coronado-Jet
The mighty, fast DC-10 Jet
and the giant Jumbo-Jet

} That's the
SWISSAIR -Fleet
of the 'seventies!

Und zum Schluss noch einen Vers
für die liebe Aeropers:
Möge es mir doch gelingen,
nur von schönen, guten Dingen
zu berichten mit Gefühle,
so wie in der Sonntagsschule.
(Nur dann darf ich nämlich hoffen,
niemand fühle sich betroffen!)

Anniversary

1954 → 2014

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-Bonhôte
Ewig Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 84 65 15
Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

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

Versicherungskommission

Vorsitz: K. Rutishauser
A. Bertschi, P. Gass, N. Grob, P. Habegger,
O. Kristiansen, A. Kunz, C. Miazza,
C. Milne-Fowler, W. Schatzmann,
E. Schlatter, Dr. W. Huber

IFALPA-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, F. Stadelmann,
A. Atkins, L. Ritzi, D. Staal, W. Busenhart

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

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

Kommission für Seniority-Reglement

A. Sooder, H. Hürzeler, Th. Patch,
W. Walser

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs- Kommission

A. Sooder, E. Heiz

VEF-Stiftungsratmitglieder

J. Müggliger, 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,
D. Stahl

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

Kommission für Integration AUA

H. Hürzeler, K. Rutishauser
(1 Capt. 2 eng. und 1 Copi, vakant)

Kontrollstelle

P. Gass, O. Grunder

Stimmzähler

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

Rundschau-Redaktion

H. Hürzeler, M. Cross, Dr. W. Huber

