



4/73

Juli/August 1973

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 — Sommaires

Seite/Page

Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	7
Neuaufnahmen	11
Unsere neuen Mitarbeiter	13
Die Monate Mai/Juni im Rückblick	15
Bezüglich Uniform . . .	19
Zum Parkproblem	25
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	27
EK-Notes	30
Unser neuer Vorstand	32
Die gute Idee (Zeichnung von Joggi)	34
Kommissionen verhandeln	35
Basic Information: VEF — unbekannt?	39
Seite der Versicherungskommission	47
Man sollte . . .	48
Ein neues Projekt von Boeing: 7X7	49
Der superkritische Flügel	52
Berna — what's that?	55
Wir helfen dem Pestalozzidorf	61
From other publications	63

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 31. August 1973

Redaktion:

P. Clausen
M. Cross
F. Woodtly

Versand:

Sekr. Aeropers
Postfach 83
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/814 15 15

Druck:

Wettlin & Co.
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 01/44 47 44

AEG

**Der stärkste Schlagbohrer
der Welt mit Electronic:
Der neue SB 2E-600**



600-Watt-Motor und ausgereifte
Electronic sorgen für konstante Kraft
in allen Drehzahlbereichen.
Bei uns können Sie den neuen Schlag-
bohrer kritisch testen.

Byland AG

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 01 23 88 42

**Gut
beschützt
mit**

FORTUNA  LEBEN

EINZEL-LEBENSVERSICHERUNGEN
PERSONAL-VERSICHERUNGEN

FORTUNA Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Freigutstrasse 12, 8027 Zürich
Telefon (01) 36 50 30



Liebe Rundschauler

Die Würfel sind gefallen. Die Geschäftsleitung der Swissair hat beschlossen, die erforderliche Mehrkapazität auf dem europäischen Streckennetz mit dem Kauf von zehn neuen DC-9 Flugzeugen (Serie 50) zu decken. Dieser in der Typenwahl eher «konservative» Entscheid ist angesichts der momentan doch etwas verworrenen Situation auf dem internationalen Flugzeugmarkt sicher richtig und vernünftig: Die in den nächsten Jahren zu erhöhende Betriebsleistung wird in den Gebieten «Finanzen», «Technik» und «Operationen» mit dem kleinsten, denkbaren Risiko verbunden, während für zukünftige, grundlegend neue Projekte jederzeit Tür und Tor offenstehen. Wie gesagt, der «neue» Flugzeugtyp schlägt keine hohen Wellen, was ich aber von der **Anzahl** der bestellten Flugzeuge nicht gerade behaupten kann. Ernsthaft habe ich mich während den letzten Jahren mit den vielen, fast unlösbaren Problemen unserer Gesellschaft auseinanderzusetzen versucht — Probleme, wie sie in den betriebseigenen Organen, aber auch in der Tagespresse immer wieder mit einem «fein pessimistischen» Unterton vorgetragen wurden. Ohne diese Artikel zu verniedlichen — sicher wird die Swissair auch in den nächsten Jahren ernsthaften Schwierigkeiten gegenüberstehen —, wirkt die Tatsache, dass unser Flottenpark in den nächsten sechs Jahren um ein gutes Viertel vergrössert werden soll, einesteils überraschend, andernteils beruhigend auf mich. Anscheinend weht im schweizerischen Luftverkehrsgeschäft immer noch eine «angenehm frische Brise».

Was bedeutet die neue Situation für uns?

Technisch gesehen wird die DC-9-50 in den bereits bestehenden Kurzstreckenpark eingegliedert und dürfte keine allzu grossen Probleme bereiten. Die bereits durchgespielte Einführung der DC-8-63 der Balair bestätigt diese Annahme. Zukünftige DC-9 Piloten werden allem Anschein nach ebenfalls beide Typen (Serie 32 und 50) fliegen. Nur — so muss man sich ernstlich fragen — wie wird OF, insbesondere das Büro für langfristige Besatzungsplanung das **Problem der Rekrutierung zusätzlicher Cockpit-Verbände** zu lösen wissen? Für die bis 1979 um 12 Einheiten zu vergrössernde Flotte braucht es bei normalem «Flow» in

der SLS (Anzahl Jungpiloten bei konstantem Flugzeugpark) mindestens 170 Neuanstellungen als Zugabe — durchschnittlich etwa 30 pro Jahr. Die Situation ist nicht einfach, denn gerade die zwei folgenden Faktoren haben einen sehr ungünstigen Einfluss auf das Ganze. Obwohl man seit zwei Jahren von einer Vergrößerung der Europaflotte spricht, ergibt sich in der relativ kurzfristigen Abkehr von einem Airbustyp, der bei gleicher Mehrkapazität weniger Besatzungen erfordert hätte, eine erste Schwierigkeit. Hinzu kommt der unter den «Personalsparmassnahmen» des letzten Jahres leidende «Output» der SLS, der die Situation ebenfalls zu einem wesentlichen Teil verschärft. Ich benütze dieses Verb ganz bewusst, denn die für die Besatzungsplanung auf den ersten Blick fast ausweglose Lage lässt zumindest die Vermutung zu — erste Gerüchte bestätigen diese bereits —, dass in nächster Zukunft wieder eine grössere Anzahl **ausländischer Piloten bei der Swissair** angestellt wird. Dieser Schritt dürfte aber **in Pilotenkreisen** zum grössten Teil auf ein **begreifliches Unverständnis** stossen, was die vorhin erwähnte «leichte Brise» im schweizerischen Luftverkehrsgeschäft innert Kürze in einen «heftigen Sturm» umwandeln könnte. Dass diese Behauptung keineswegs aus der Luft gegriffen ist, haben verschiedene Meinungsäusserungen anlässlich der Balair-Orientierung und der Aeropers-Standortbestimmung im letzten Jahr gezeigt — persönliche Diskussionen möchte ich nur nebenbei erwähnen. Man ist erstaunlicherweise nicht nur unter den Einheimischen, sondern auch bei unsern ausländischen Arbeitskollegen der Ansicht, dass die heute bestehende Anzahl von Ausländerpiloten nicht überschritten werden soll. Sicher, wir alle sind uns bewusst, dass einzig und allein die Swissair zu bestimmen hat, welche Arbeitskräfte sie anzustellen gedenkt. Das vorhin Angeführte ist lediglich ein Wunsch, der von Mitarbeitern an ihre Gesellschaft gestellt wird, und hat nichts mit Mitsprache oder Mitbestimmung zu tun! Wenn es sich wie in unserem Falle um Piloten handelt, die tagtäglich mit grossem, persönlichem Einsatz einen sehr verantwortungsvollen, schwierigen und für die Existenz der Firma unbedingt notwendigen Beruf ausüben, sich zudem entschlossen haben, ihrer Gesellschaft während den vielen Jahren in denen sie als aktiv arbeitende Menschen tätig sind die Treue zu bewahren, ist es sicher im Interesse aller, wenn diese gegenseitige Abhängigkeit durch ein weiterhin angenehmes Arbeitsklima — basierend auf **beiderseitigem Verständnis** — getragen wird. Unser «Problem» scheint mir nämlich — ich lasse mich im Falle eines Irrtums gerne belehren — im erwünschten Rahmen durchaus lösbar.

Allem voran müsste man einmal die **Funktion der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) überdenken**. Ohne die entsprechenden Erlasse zitieren zu wollen, möchte ich doch in Erinnerung rufen, dass in dieser Schule, die von der Swissair im Auftrage des Bundes geführt wird, Luftverkehrspersonal (unter anderem auch Piloten) ausgebildet wird. Der

gleiche Bund also, der vor etlichen Jahren ernsthafte Anstrengungen zur Förderung des schweizerischen Pilotennachwuchses unternahm. Nicht umsonst, denn in der Vollziehungsverordnung zum schweizerischen Luftfahrtgesetz werden von einer Gesellschaft, die eine Konzession für die gewerbmässige Beförderung von Personen und Sachen auf regelmässig beflogenen Luftverkehrslinien erwerben will, unter anderem die Voraussetzung verlangt, dass das Personal schweizerischer Nationalität sein soll. Das Gesetz lässt zwar die Möglichkeit einer Sonderbewilligung für die Anstellung von Ausländern zu, dies jedoch nur unter dem Vorbehalt eines jederzeitigen Widerrufs. Mit anderen Worten soll die Beschäftigung fremder Arbeitskräfte nur in Ausnahmefällen erfolgen; in Situationen, die beim besten Willen keine andere Möglichkeit mehr zulassen.

Um auf die SLS zurückzukommen, frage ich mich, ob es im Sinne der erwähnten, jahrelangen Anstrengungen ist, wenn man den «Output» der Schweizerischen Luftverkehrsschule «pflichtgetreu» dem jeweiligen Bedürfnis der Swissair anpasst, was leicht durch entsprechende Selektionsbedingungen erreicht werden kann: Während man zu meinen SLS-Zeiten von der Swissair auf Wunsch noch einen sechswöchigen Sprachaufenthalt in England (inkl. 3 Retour-Flugscheine) bezahlt erhielt, und Schüler, die im Linktrainer etwas Mühe bekundeten, stundenlang «Procedureturn-Rosen» fliegen liess, so konnte man es sich in den letzten zwei Jahren leisten, wirklich nur die «Rosinen» aus dem Kuchen herauszupicken. Eine absolvierte Offizierschule konnte zur Reifung des Charakters empfohlen werden, schwache Anwärter mussten schon während des zweiten Semesters mit einer Entlassung rechnen.

Die Selektion von Piloten wird immer eine relative Angelegenheit sein. Dies zeigte sich einmal mehr im Falle des zu integrierenden Balairkorps, das bekanntlich auch Leute enthält, die früher aus irgend einem Grunde von der Swissair einmal abgewiesen wurden. Wenn man diesen Piloten ein zweites Mal eine Chance gegeben hat — erfolgreiche DC-9 Umschulungen waren das Resultat — betrachte ich es bei der bevorstehenden Knappheit an Cockpitpersonal nicht nur als ausgleichende Gerechtigkeit, sondern vielmehr als absolut notwendig, die während den letzten paar Jahren hängengebliebenen **«kritischen Fälle»** (abgewiesen infolge charakterlicher oder sonstiger, persönlicher Gründe; darunter mehrere Militärpiloten, die immerhin eine langwierige, fliegerische Selektion bereits hinter sich haben) unter Berücksichtigung der heutigen Umstände **noch einmal zu überprüfen**. Ich bin sicher, dass der grösste Teil dieser Leute von der Möglichkeit einer zweiten Chance Gebrauch machte — und dies mit recht guten Aussichten. Es wäre unfair und überhaupt gar nicht zutreffend, wenn man diesem Vorschlag eine allgemeine Herabsetzung des Niveaus unseres bisherigen Pilotenkorps entgehen liess.

Zugegeben, meine obig erwähnten Argumente haben eher «empirischen» Charakter, denn mathematische Axiome als Grundlagen für die Besatzungsplanung müssten erst noch gefunden werden. Dies gilt ebenfalls für die immer wieder zu hörende Meinung, das Pilotenkorps der Swissair sei zu unregelmässig auf die verschiedenen Flugzeugtypen verteilt. Auch diese Angaben sind nichts anderes als statistische Erfahrungswerte — hauptsächlich werden monatlich geplante Freitage und Blockhours verglichen —, die dann auf gewisse Unterschiede hinweisen (vgl. dazu die EK-Notes der letzten Aeropers Rundschau). Ist Planen aber nicht «ein Vorausdenken von Aktionen, Abläufen und Ergebnissen», wobei ich speziell das letzte Wort betonen möchte, da es seinerseits immer wieder auf den Anfang des Planungsvorgangs zurückgreift. Eine konkrete Frage: Kann man im Falle der Besatzungsplanung von einer bestmöglichen Optimierung sprechen, wenn Piloten irgend eines Flugzeugtyps zwischen zwei Einsätzen problemlos in die Ferien fahren können, während auf anderen Sektoren drei oder sogar vier freie Tage hintereinander zur absoluten Rarität gehören?

Nun, ich habe nicht die Absicht, auf Schwarz-Weissmalerei abzuschwenken — allein die Tatsache, dass «Unterschiede» existieren, ist nicht von der Hand zu weisen. Ihr Vorkommen mag zu einem gewissen Teil begründet sein, dies steht ausser Zweifel. Wäre es aber nicht eine interessante Herausforderung — gerade im Zeichen einer bevorstehenden Aufstockung des Pilotenbestandes — diese vielleicht etwas allzu **extremen «Pufferzonen» einigermassen abzutragen?**

Sicher gäbe es auch aus Ihrem Kreise, liebe Leser, noch diese oder jene Anregung. Sie an dieser Stelle alle aufzuführen, würde den Rahmen dieses ohnehin viel zu langen Leitartikels sprengen. Auf die gewohnte, abschliessende Zusammenfassung möchte ich deshalb verzichten. Meine Äusserungen sollen als ein **Versuch** gewertet werden, **mögliche «Konfrontationen» bereits in ihrer Entstehungsphase zu beseitigen** — es wäre zu schade, erneut mit befristeten Anstellungsverträgen usw. operieren zu müssen. Meine Bemerkungen erheben keinen Anspruch auf Mitsprache oder Mitbestimmung, man möge sie vielmehr als ein ganz kleines Stück Mitarbeit betrachten — Mitarbeit an der Erhaltung eines bestehenden, **angenehmen Arbeitsklimas.**

Mit freundlichen Grüssen
Peter Clausen

Liebe Mitglieder

Die **Generalversammlung 1973** fand am 24. Mai im Wallberg in Volketswil statt. Es war diesmal eine ruhige Versammlung, die keine hohen Wellen warf, sofern man vom Sturm im Wasserglas (sprich Uniform-Diskussion) absieht. Neu in den Vorstand gewählt wurden die Herren H. R. Amsler, PiC DC-9 sowie H. H. Ehrensperger, Copi CV-990. Sie ersetzen die beiden verdienten, langjährigen Vorstandsmitglieder P. Bircher und D. Staal. Capt. Amsler hat das neugeschaffene Plangungsressort übernommen, währenddem Herr Ehrensperger im Vorstand heute der für Salärfragen zuständige Mann ist. Ich heisse die beiden Neugeählten auch an dieser Stelle herzlich willkommen. Beide haben übrigens ihre Aeropers-Sporen bereits in der Balair-Integrations-Kommission abverdient.

Durch die Wahl eines vierten Copiloten ist diese grosse Pilotenkategorie nun im Vorstand besser vertreten als bisher; dies auf Kosten unserer ausländischen Kollegen, die dadurch prozentual etwas unterdotiert sind. Ihre erfahrenen Vertreter Stan Patch und John Sterndale werden aber dafür sorgen, dass ihre speziellen Interessen in unserm Gremium auch in Zukunft gewahrt bleiben. Wir bemühen uns in der Aeropers, auch den Anliegen einer Minderheit ganz bewusst Rechnung zu tragen. Wer's nicht glaubt, frage einmal unsere Navigatoren!

Doch nun noch einige Gedanken zur **Stimm- und Wahlbeteiligung**: An der diesjährigen GV erschienen nebst dem Vorstand 132 Mitglieder (Zum Vergleich: 1972 153, 1971 181), währenddem sich total 363 an die Urnen bemühten, resp. an den Aeropers-Briefkasten beim Crew Control! Bei einem Bestand von total 719 Piloten und Navigatoren betrug somit die Stimmbeteiligung 56 Prozent (gegenüber 84% 1972 und 76% 1971). Als Präsident bin ich von diesem Ergebnis angenehm enttäuscht, d. h. angenehm berührt, wenn ich die heute üblichen eidgenössischen und kantonalen Stimmbeteiligungen mit der unsrigen vergleiche — eher enttäuscht, wenn ich an die vergangenen Aeropers-Resultate denke. Wir haben uns im Vorstand bereits Gedanken gemacht über die möglichen Ursachen, die zu diesem schleichenden Disengagement innerhalb unseres Berufsverbandes geführt haben. Wir werden diese gemeinsam mit Ihnen erarbeiten, und zwar mit Hilfe einer kurzen, gezielten Rundfrage, die im Herbst stattfinden wird. Ich bitte Sie schon heute, bei dieser für die Aeropers wichtigen Meinungsforschung, welche wir anlässlich der Standortbestimmung miteinander diskutieren wollen, nicht nur mitzumachen, sondern mit Ideen, Anregungen, Vorschlägen und auch mit Kritik nicht zu geizen. Wir sind nämlich in dieser Beziehung auch auf Ihre aktive Mitarbeit angewiesen, denn jede Führung arbeitet besser, wenn sie sich nicht — nach Peters-Prinzip — als freischwebender Gipfel vorkommt, bei welchem die solide Pyramide

darunter fehlt. Soweit sind wir in der Aeropers zum Glück noch nicht. Ich bin vielmehr froh, dass ich solche verbandsinterne Gedankengänge ruhig an der Öffentlichkeit entwickeln darf, ohne Bedenken haben zu müssen, sie könnten verbandspolitisch zu einer Position der Schwäche führen.

Es gibt nämlich zwei handfeste Gründe für das allgemeine Absinken der Stimmbeteiligung. Der erste heisst: Satte Völker machen keine Revolution. Solange die vitalen, höchst persönlichen Interessen der schweigenden Mehrheit gewahrt und nicht gefährdet sind, braucht man sich weder an Versammlungen noch an Urnen zu bemühen, denn die Politiker machen ihre Sache schon recht. Anders wird es aber, wenn es um die Wurst geht; dann sind plötzlich wieder alle Mann auf Deck. Dies gilt, wie die Erfahrung zeigt, ganz speziell für die Aeropers: Die letztjährige Rekordstimmeteiligung von 84% kam auch nur dank der Balair-Abstimmung zustande.

Der zweite Grund für schlechte Stimmbeteiligung heisst mangelndes Interesse. Nun muss man aber ganz klar sehen, dass es zum Beispiel auf der Traktandenliste der diesjährigen Aeropers-GV überhaupt keine heissen oder attraktiven Themen hatte. Damit fehlte das pikelnde Element, das die Leute an Versammlungen lockt. Grund genug für solche, die von Berufes wegen sowieso zuviel fort sind, für diesmal daheim zu bleiben. Kommt noch dazu, dass die Wahlen erstmals nicht mehr an der GV selbst, sondern vorher in schriftlicher Form stattgefunden haben, womit die Versammlung ein weiteres Attraktivuum verloren haben dürfte. Wie dem auch sei, jedenfalls erlebten die 132 Teilnehmer und die beiden Gäste, Herr Dr. Kobelt, Rechtsberater der Aeropers, und Herr F. Woodtly, seit 1.6.73 neuer vollamtlicher Sekretär, wohl eine kurz und bündige GV, dafür eine umso längere Diskussion, deren Hauptthema, wie schon angedeutet, die Uniformfrage bildete. Der schmunzelnde Leser mag wohl denken: Glückliche, wer keine grösseren Sorgen hat! Ich möchte jedenfalls dieses weltbewegende Politikum an dieser Stelle nicht noch einmal aufrollen, denn Capt. R. Schilliger hat in seinem humorgewürzten Artikel «Golden Wings» alles gesagt, was es hier zu sagen gibt. Die ganze Köpenickade ist ein Schulbeispiel dafür, wie man es nicht machen sollte. Bekanntlich ist es aber nie zu spät, um aus den Fehlern zu lernen.

ATC-Probleme — auch bei uns

Es dürfte Ihnen nicht entgangen sein, dass zwei der drei schweizerischen ATC-Verbände das sogenannte Friedensabkommen mit ihrem Arbeitgeber auf Ende 73 gekündigt haben. Dies könnte unter anderem heissen, dass in unserem Luftraum ab Januar 74 ähnlich unerfreuliche Zustände möglich wären, wie sie uns von Deutschland und Frankreich her bereits sattsam bekannt sind. Dies aber nur, falls es bis dann den

Vertretern dieser Verbände und jenen der Radio Schweiz nicht gelungen sein sollte, neben der Salärfrage auch jene einer Loss of Licence-Versicherung und der vorzeitigen Pensionierung zu regeln.

Wer aber würde von allfälligen Slow-down Übungen hauptsächlich betroffen? Die Airlines, ihr fliegendes Personal und die Passagiere; nicht aber der anvisierte Arbeitgeber. «Den Sack schlägt man und den Esel meint man» heisst ein dazu passendes Sprichwort.

Welches ist denn nun der Standpunkt der Aeropers in dieser Frage? Vor allem anerkennen wir seit jeher die sehr gute Arbeit und Zuverlässigkeit der schweizerischen Fluglotsen. Unsere Mitglieder, Swissair-Piloten und -Navigatoren, können aus ihren jahrzehntelangen beruflichen Vergleichsmöglichkeiten jederzeit bestätigen, dass die schweizerische Luftverkehrskontrolle zu den besten des Swissair-Strecken-netzes gehört und sich ohne weiteres mit jenen in den USA oder sogar in England messen darf, wo die Verkehrsdichte allerdings noch grösser ist als bei uns. Als direkte Nutzniesser dieser hohen Arbeitsqualität und der damit verbundenen Flugsicherheit, hat die Aeropers alles Interesse, dass die reibungslose Zusammenarbeit zwischen Pilot und Fluglotse auch in Zukunft klappen wird.

Aus persönlicher Berufserfahrung kennen wir die grosse Verantwortung, die unsere Arbeitskollegen am Screen und an der Konsole tagtäglich tragen. Aus diesem Grunde ist der Aeropers-Vorstand bereits vor geraumer Zeit offiziell an die Direktion der Radio-Schweiz gelangt, sie möge die ATC-Kontrollen ihrer Verantwortung entsprechend bezahlen; d. h. besser. Die Postulate einer Loss-of-licence-Versicherung und der möglichen vorzeitigen Pensionierung können wir jederzeit unterstützen, da sich gewisse physische und psychische berufliche Belastungen, sowie auch das Checksystem, bei den Fluglotsen in gleicher Weise auswirken wie bei uns.

Es ist für alle Beteiligten ausserordentlich wichtig, dass man den sich abzeichnenden Arbeitskonflikt vermeidet, bevor er überhaupt zum Ausbruch kommt. Vorbeugen ist ja immer besser als heilen. Ebenso wichtig ist es aber auch, dass sich Piloten und AT-Controllers nicht gegeneinander ausspielen lassen. Denn wir sind alles andere als Gegner, sondern vielmehr Arbeitspartner, die sich in ihrer täglichen Hauptaufgabe, den Luftverkehr so safe als möglich durchzuführen, sinnvoll ergänzen. Ich danke unserem Informationsminister Captain E. Heusser, dass er anlässlich der TV-Sendung vom 6. Juli in diesem Sinne einer möglichen Konfrontation einstweilen den Wind aus den Segeln genommen hat. Was wir für die Lösung des Problems brauchen, sind vernünftige Ideen und guter Wille, aber keine Kampfmassnahmen. Gestatten Sie mir deshalb die ketzerische Frage, warum man eigentlich die Fluglotsen nicht ins Airline-Business integriert? Jede Fluggesellschaft hat doch ein vitales Interesse daran, dass sie unter anderem die besten Flugzeuge durch die

besten Piloten fliegen und durch die besten Mechaniker warten lässt. Es wird niemand bezweifeln, dass sie ebenso sehr an ausgezeichneten Fluglotsen interessiert ist; zumindest auf ihrem Streckennetz.

Gerade in der kleinen Schweiz könnte man viel besser als anderswo die nationale Luftverkehrsgesellschaft mit der Aufgabe der Flugsicherung betrauen, genau so, wie sie vom Bund bereits mit der Führung der Schweizerischen Luftverkehrsschule betraut ist. Hat es sich nicht in den meisten Fällen als viel vorteilhafter erwiesen, spezielle Aufgaben durch Fachleute der direkt interessierten Kreise lösen zu lassen, als sie faute de mieux einfach dem Staat zu überbürden, der von zusätzlichen Aufgaben alles andere als begeistert ist und auch dementsprechend handelt. Da die Fluggesellschaften finanziell sowieso je länger je mehr an den Flugsicherungskosten beteiligt werden, könnten sie ebensogut auch das Fachpersonal und das «know how» stellen. Dies würde, wie im Falle der SLS, weder Staatsbeiträge noch die Oberhoheit des Bundes ausschliessen. Jedenfalls sehe ich persönlich für einen weiteren Sonderfall Schweiz in dieser Beziehung mehr Vor- als Nachteile. Last but not least wüssten unsere schweizerischen Fluglotsen endlich, wohin sie gehören, nämlich logischerweise in die grosse Familie der Airline-Mitarbeiter, was sie von Berufes wegen ja schon immer gewesen sind. Ob mit dieser, meines Erachtens sinnvolleren Unterstellung alle Probleme mit einem Schlag gelöst wären, bleibe einstweilen dahingestellt. Persönlich glaube ich aber, dass mit einer solchen Eingliederung allen Beteiligten besser gedient wäre als mit dem heutigen halbstaatlichen Zwitter-Beamtenstatus.

Wie heisst es doch: Schwierigkeiten sind Chancen; man kann sie nützen oder verpassen. Nützen wir sie!

Mit freundlichen Grüssen
Hano Hürzeler

Gesucht Nachfolger

per 1. Oktober 1973
in langfristigen Mietvertrag für 200-m²-Wohnung
in umgebautem Landhaus,
direkt am Waldrand, herrliche Aussicht, in Bülach

Living 70 m², Cheminée, 4 Schlafzimmer, moderne Küche, grosser Weinkeller, Garage für 1 bis 2 Wagen. Mietzins Fr. 1350.— netto.
Beitrag an Renovationsarbeiten nach Vereinbarung.
Telefon 96 83 74 (zwischen 18.00 und 20.00 Uhr).

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 24. Mai und 14. Juni 1973 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



Peter Hediger
Copi DC-9



Paul Hiltbrunner
Copi DC-8



Werner Wieser
Copi DC-9

NATIONAL NATIONAL NATIONAL
VERSICHERUNG VERSICHERUNG VERSICHERUNG



Einzel-Unfall	Hausrat	Auto-Haftpflicht
Kinder-Unfall	Feuer	Auto-Vollkasko
Familien-Unfall	Diebstahl	Auto-Teilkasko
Kollektiv-Unfall	Wasser	Auto-Insassen
Kranken-Taggeld	Glas	Motorrad
Kranken-Heil'kosten	Betriebsunterbruch	Boot
Privat-Haftpflicht	Maschinen	Reisegepäck
Betriebs-Haftpflicht	Bauwesen	Transport
Schmuck	Baugarantie	Skibruch

Fachmännische und individuelle Beratung durch:

Hauptagentur J. Kurer

Stadthaus 8302 Kloten Telefon 01/84 4777



Unsere neuen Mitarbeiter

Oftmals gerät man in Situationen, da das «Sich-selbst-Vorstellen» — auch wenn es zuweilen oft als peinlich empfunden wird — einfach unumgänglich erscheint. Ein solcher Fall liegt wohl auch hier vor, denn Sie, liebe Leser, haben schliesslich ein Anrecht, zu wissen, wer nun künftighin Ihre Interessen und die der übrigen Aeropers-Mitglieder wahrnimmt und ob dieser «Neue» auch entsprechend kompetent sei.

Wer ich bin, ist schnell gesagt: Name und Vorname wie untenstehend; geboren: vor etwas mehr als dreissig Jahren; verheiratet: ja; Kinder: ja, ein kleiner Lausbub, der demnächst ein «Gschpäpli» erhalten wird.

Was ich bin, d. h. wie es sich mit der Kompetenz verhalte, — nun, sehen Sie, hier beginnt bereits die eingangs erwähnte Peinlichkeit. Darum wollen wir dieses Kapitel schnell hinter uns bringen: mittelmässige Matura, mehrjährige Tätigkeit in einer amerikanischen Dienstleistungsorganisation, Rechtsstudium an der Uni Zürich und im Strandbad, Gerichtspraktikum, Assistent am Lehrstuhl für Rechtsfragen des Institutes für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETHZ, Rechtskonsulent einer Lebensversicherungsgesellschaft.

Nun genug der vielen Worte. Selbst seitenlange Aufzählungen dieser Art vermöchten ja die Kompetenzfrage dennoch nicht schlüssig zu beantworten. Denn, so glaube ich, nur erbrachte Leistungen vermögen einen einigermassen zuverlässigen Gradmesser für die Bewertung menschlicher Qualitäten und Fähigkeiten abzugeben. So gelange ich denn mit einer bescheidenen Bitte an Sie: Gedulden Sie sich noch eine kleine Weile, ich werde die Zeit zu nützen suchen. An vielen noch zu lösenden Problemen und Aufgaben wie auch an meinem guten Willen wird es bestimmt nicht fehlen.

In diesem Sinne begrüsse ich denn alle Aeropers-Mitglieder recht herzlich und danke all jenen, die mir an der vergangenen GV 73 eine so spontane Aufnahme bereitet haben.

Ihr neuer Sekretär
Fred Woodtly



Die Aeropers hat mir das Mandat für Rechtsberatung Ihrer Vereinigung übertragen. Ich freue mich, für Ihre ebenso dynamische, wie sympathische Organisation tätig zu werden. Es wird mein Bestreben sein, der Aeropers in juristischen Belangen nach besten Kräften zu dienen. Herzlichen Dank für Ihre freundliche Aufnahme an Ihrer GV 1973.

Kobelt

Die Monate Mai/Juni im Rückblick

In der vergangenen Juni-Sitzung hat sich der **Vorstand** neu konstituiert. Den Ausgang der Wahl der beiden Vizepräsidenten sowie der Ressortverteilung möge der geneigte Leser der letzten Seite dieser Ausgabe entnehmen.

Zur Frage der Einführung der **Biorhythmen** in die Einsatzplanung liegt eine vorzügliche und umfassende Arbeit von Ex-Navigator W. Tschannen vor, in welcher die Frage des Einflusses der Biorhythmen auf Flugunfälle abzuklären versucht wurde. Der Vorstand hat sich eingehend mit dieser interessanten Arbeit befasst und beschlossen, diesbezüglich mit OF Kontakt aufzunehmen. Sobald eine entsprechende Stellungnahme von OF vorliegt, werden wir gemeinsam mit dem Verfasser der erwähnten Arbeit einen Aufruf zur Teilnahme an den Versuchen erlassen.

Die von OF lancierte Aktion «**PAX-Betreuung**» unter der Einsetzung einer hiefür besonderen Arbeitsgruppe ist offensichtlich auf fruchtbaren Boden gefallen, haben doch, laut einer Mitteilung von Herrn R. Staubli, Chef Flugdienst, erfreulich viele Leser ihre diesbezügliche Mitarbeit in Aussicht gestellt.

Im Zusammenhang mit der Abstimmung der SCCA zur Frage der **Balair-Integration** wird die Arbeitsgruppe Seniorität gemäss Vorstandsbeschluss einen Fragenkatalog erstellen und die damit verbundenen rechtlichen Probleme abklären lassen. Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, dass die neue Senioritätsliste für das Jahr 1973 demnächst erscheinen wird.

Bezüglich der Beteiligung unseres Verbandes an den **Verhandlungskosten VEF** hat der Vorstand einen Unkostenbeitrag in der Höhe von Fr. 80 000.— bewilligt, allerdings verbunden mit der Auflage, dass die VEF einen zweiten Baufachmann engagiert und diese Position dauernd besetzt bleibt.

Anlässlich der Juni-Sitzung des Dachverbandes und des Aeropers-Vorstandes orientierte Herr R. Wohlwend, Präsident der Swiss Air Traffic Controllers Association, über **ATC-Probleme** in der Schweiz und in den angrenzenden Ländern. Unter anderem führte der Referent aus, dass die Flugsicherung in Europa heute leider einem Patienten gleiche, der von Krämpfen geschüttelt werde und dringend einer sofortigen Heilung bedürfe. Anlässlich der vor kurzem in Hamburg stattgefundenen Tagung der IFACTA (europäischer Dachverband der verschiedenen Flugverkehrsleiterverbände) habe man vor allem abzuklären versucht, wie sich bei einer allfälligen Aktion eines nationalen Verbandes die Verbände in den umliegenden Ländern zu verhalten hätten, um der Gefahr von möglichen Massierungen im Luftraum zu begegnen (Umleitungsprobleme).

Im weiteren streifte er kurz die Hintergründe des ATC-Streikes in Frankreich vom vergangenen März und jene des inzwischen chaotische Ausmasse annehmenden «slow go» in Deutschland, dessen Ende nach der Auffassung des Referenten noch nicht vorausgesagt werden könne. Abschliessend kamen die primären Anliegen der schweizerischen Flugverkehrsleiter zur Sprache:

- Notwendigkeit der rechtzeitigen Pensionierung (ab Alter 55)
- Entsprechende Berücksichtigung der im Zeitpunkt der Pensionierung entstehenden grossen Lohneinbusse
- Vernünftige Saläranpassung
- Anschaffung eines Radar Simulators (refresher courses)
- Gebührende Berücksichtigung der seelischen Belastung (near miss Situationen)
- Berücksichtigung des Berufsrisikos (jährliche Checks) usw.

Die sogenannten «**pendenten Fälle**» werden vom Vorstand stets mit besonderer Aufmerksamkeit und Sorgfalt behandelt. Leider kommen wir nicht umhin, unserem Bedauern Ausdruck zu geben, dass die Swissair eine Kündigung ausgesprochen hat gegenüber einem unserer Mitglieder, welches das 55. Altersjahr demnächst erreichen wird, aber immer noch an den Folgen eines erlittenen Unfalles laboriert. Das hat für den Betroffenen die unangenehme Folge als mit der Beendigung des Anstellungsverhältnisses auch der Versicherungsschutz erlischt und die versicherungsvertraglich garantierte Maximal-Zahlungsdauer von 30 Monaten einfach um einige Monate «abgekürzt» wird. Der Fall ist umso bedauerlicher, als der Betroffene aufgrund seiner Leistungen und Dienstjahre zu den Pionieren der Swissair zählt.

In einem anderen Falle werden wir vermutlich das Schiedsgericht bemühen müssen.

Der Fragenkomplex der **Balair-Integration** erscheint nun bald regelmässig auf jeder Traktandenliste einer Vorstandssitzung. Die Postulate und die entsprechenden Vertragsänderungen müssen bis Ende Jahr endlich verwirklicht sein.

Die Vorsondierungen zwecks Schaffung einer eigenen **Krankenkasse** sind inzwischen erfolgreich abgeschlossen worden und der Vorstand hat für die Gründungsvorbereitungen der Aeropers-Krankenkasse grünes Licht gegeben.

Zur emotionell geladenen Uniformenfrage (remember GV 73!) sei auf das inzwischen publizierte Uniformbulletin verwiesen. Bezüglich der Frage der Kostentragung werden wir noch separat orientieren, zumal die in Aussicht gestellte abschliessende Stellungnahme noch nicht vorliegt.

Zum Thema Uniform möchte die Redaktion zwei ihr zugestellte persönliche «Standpunkte» veröffentlichen. Der eine stammt aus der Feder von Capt. R. Schilliger und ist in humorvoller Prosa geschrieben, der andere ist von Copi M. Seipel zum Teil in Versform gehalten.

Mit freundlichen Grüßen
F. Woodtly, Sekretär



Fenstergitter,
Treppen- und Balkongeländer,
Gartentore usw.

Kunstschmiedearbeiten

Günstige Preise — Montage am Ort
Referenzen von Swissair-Angestellten

Sorgfältige Handarbeit nach Ihren Plänen und Ideen
oder von mir gezeigten Vorlagen.

Telefon 073/51 12 44 P
P. Engler, Juchwiesstrasse 2, 9245 Oberbüren SG, Telefon 073/51 32 80 G

**EXKLUSIV
WOHNEN**

**COLLECTION
F. KAUSCH**

**DIREKTVERKAUF
AB FABRIK MIT**

20%

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



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

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

Bezüglich Uniform ...

GOLDEN WINGS

Tradition

Die Pilotenabzeichen oder «Wings» wurden irgendwann im ersten Weltkrieg geboren. Als äusseres Zeichen des Brevets (heute fliegerische Lizenz) dekorierte man damit Militärpiloten nach bestandener Prüfung. Diese Tradition übertrug sich später auch auf die Verkehrsfliegerei und selbst die Astronauten haben heute ihre speziellen «Space pilot wings». Während die Uniformen den wechselnden Modetendenzen eher unterworfen sind, blieben die fliegerischen Abzeichen — erstaunlich konservativ — bei den ursprünglichen Entwürfen stehen. Bei der Schweizer Fliegertruppe trug man z. B. bis 1939 ein windspielähnliches Pilotenabzeichen auf dem linken Ärmel, getreu dem Grundsatz, dass unsere Armee von rechts geführt, aber nach links ausgerichtet wird.

Der Tag, an dem ein Pilot das erste Mal seine Flügel stolz in der Öffentlichkeit trägt, ist aber sicher auch heute noch ein Markstein in jeder Fliegerkarriere. Das Gefühl ab diesem Datum: «Jetzt gehört mir die Welt», hat der unvergessliche Maurice Schneider in seinem Buch «Plein gaz!» treffend illustriert.

Leider wurde gerade in der Schweiz mit dieser Tradition viel Missbrauch getrieben. Als man das «Swissairblau» anfangs der Fünfziger Jahre zu einem internationalen Modebegriff erhob, kopierten die Uniformlieferanten auch unsere Abzeichen. Nach und nach trug jede Musikgesellschaft ein beflügeltes Dorfwappen oder eine Lyra mit Wings «Swissair-like» auf der Brust. Die verschiedenen Polizeicorps kopierten unsere Uniform und selbst Kondukteure der kleinsten Bergbahnen forderten nun beflügelt: «Tiggät plies!»

Dieser Missbrauch in der Schweiz ist zum Teil verständlich, besteht doch unser Volk aus mindestens fünf Millionen Flugsachverständigen und «would be pilots». Der Versuch, die militärischen Abzeichen fortschrittlich den Hieroglyphen einer Pharaonen Grabkammer anzupassen, ist aus dem gleichen Grunde zum Scheitern verurteilt.

Swissair Graphik

Wir alle — so glaube ich — sind doch sehr stolz auf die Geschichte unserer Swissair. Dank einer guten Führungsspitze war unsere Firma seit der Gründung immer etwas bahnbrechend der Konkurrenz im Fortschritt eine Nasenlänge voraus. Zu unserem sogenannten Image haben ganz bescheiden, aber mit einer klaren Linie, bestimmt auch unsere Grafiker einen Teil beigesteuert. Sie gehörten zu den ersten, die wagten, Verkehrsflugzeuge mit roten Längsstreifen zu verschönern. Keine andere Airline kann ihre Flotte mit der gleich guten Farbkombination an den blauen Himmel hängen, ohne es bei der Swissair zu entlehnen.

Trotzdem wir die kleinste Staatshilfe erhalten, zeigen unsere Flugzeuge das grösste Landeswappen. Der grosse Wurf gelang der Swissair-Grafik aber vor rund zwanzig Jahren mit dem neuen Signet. Dieses stilisierte, fliegende Schweizerkreuz hatte bereits eine zukunftsweisende Pfeilung, bevor ein Verkehrsflugzeug mit dieser Flügelform im Einsatz stand. Dieses moderne Signet löste damals eine kleine Revolution aus und gerade in Pilotenkreisen stiess es bei einigen Mitgliedern auf Ablehnung. Dass es richtig war und zeitlos gut ist, beweisen heute andere Airlines. BEA z. B. hat nun den Union Jack ebenfalls gepfeilt, Air Canada stilisiert ihr Ahornblatt immer mehr und Eastern macht auf ähnliche Masche.

Die SBB aber pfeilen das Schweizerkreuz 20 Jahre später gleich nach zwei Richtungen. Wahrscheinlich nach rechts in die Zukunft und nach links ins Defizit.

Ausserdem bewies die Swissair-Grafik ihr Können immer wieder mit preisgekrönten Plakaten, äusserst geschmackvollen Kalendern und Geschäftsberichten, sowie mit phantasiereichen Inseraten und Werbeprospekten. Wenn, nach unserer Ansicht, dabei auch schon ein «horizon failure» passierte, liegt das in der Tatsache begraben, dass nur dort keine Fehler passieren, wo nichts getan wird. So nebenbei hat der Swissair-Grafiker, Herr Girardin, auch noch gratis unser Aeropers-Signet nach einer Pilotenidee entworfen. Damit liegt auch dieses in der modernen, einheitlichen Linie der Swissair-Werbung.

Die neue Uniform

(Uniform von lateinisch: uniformis — einförmig) — dieses Wort stösst heute vor allem bei der Jugend auf Ablehnung. Dafür trägt sie uniform die gleichen Blue Jeans und Desert Boots. Bei den Airlines aber gehört eine einheitliche Berufskleidung zum Bild der Gesellschaft. Zur neuen Swissair-Uniform wage ich mir gar kein Urteil zu bilden. Nach Aussage meiner pubertierenden Tochter bin ich in Sachen Mode sowieso der letzte Mensch. Ich glaube aber, dass man auch in dieser Richtung bei der Swissair auf dem richtigen Kurs liegt. Die neue Hostessen-Tracht finde ich z. B. sehr geschmackvoll, und dass die Swissair — wieder einmal bahnbrechend — auf die Kopfbedeckung mit schwindelfreien Omeletten verzichtete, beweist einen gewissen Mut zum Neuen. Auch die farbig gekleideten Groundhostessen veränderten die Flughafenatmosphäre nur positiv.

Das neue Berufsabzeichen unserer Hostessen ist wiederum eine Schöpfung von Herrn Bircher, Lehrer an der Kunstgewerbeschule in Zürich. Er war es, der schon das neue Swissair-Signet und den Schriftzug unserer Firma entwarf. Das neue Hostessenabzeichen gefällt den Passagieren so gut, dass es von vielen zum Mitnehmen verlangt wird.

Nachdem wir nun fast zwanzig Jahre lang mit unseren Zweireihern sämtlichen Modeströmungen wie gewitterschwangeren Wolken ausgewi-

chen sind, musste ja einmal auch bei uns ein modischer Update vorgenommen werden. Mich stört das nicht.

Die heftigen Diskussionen und Kritiken innerhalb der Aeropers gegen diese neue Kreation waren sogar zu erwarten. In solchen Fällen haben doch zehn Piloten mindestens fünfzehn verschiedene Ansichten, da sich meistens fünf noch umstimmen lassen. Eher überrasch hat mich die Ablehnung der neuen Abzeichen.

Ehrlich gesagt, das neue Hutabzeichen fand ich zuerst sehr frech und gewagt, doch es gefällt mir mit seiner Symbolik immer besser, weil es eben genau auf der beschriebenen graphischen Linie liegt. Was wir jetzt noch auf der Mütze tragen ist ja das erste, veraltete Swissair-Signet. Dieses wurde in den dreissiger Jahren entworfen, als man in Fliegerkreisen sehr gerne Ideen nördlich unserer Grenze holte. Um die Sache etwas zu würzen, verwendete man damals einfach Lorbeerblätter anstelle von Eichenlaub und kopierte so mehr oder weniger das Flugzeugführerabzeichen. Möglicherweise war es auch umgekehrt, aber ganz sicher ruhte man sich bei uns auf diesen Lorbeeren aus. Viele Piloten behaupten, das neue Mützenabzeichen sei zu gross. Es ist aber gleich breit wie das alte, jedoch 1½ Zentimeter weniger hoch. Diese Grösse wurde aus einer Anzahl von Modellen als die bestpassende ausgewählt.

Zum Funktionsabzeichen auf der Brust sind die Piloten schon aus Traditionsgründen eher zu einer Kritik berechtigt. Gegen den ersten Entwurf von nur einem Swissair-Schriftzug bin ich ja selbst Amok gelaufen. Erstaunlicherweise nahmen die Grafiker den Wunsch für Wings aber sofort entgegen, denn zu meiner Überraschung hatten sie dafür gar keine Richtlinien erhalten.

Parallelen von vergessenen Pflichtenheften bei der Militäraviatik sind reiner Zufall.

Als es dann in grösster Zeitnot doch noch Wings gab, waren die Vertreter der fliegenden Berufsverbände zufrieden. Ich fand diese neuen Abzeichen schon deswegen gut, weil sie mit ihrer modernen Form «outstanding» über dem missbrauchten bisherigen Modell standen. Entsprechend dem Teamwork-Gedanken gab man wie bei allen amerikanischen Airlines der Cockpit-Crew die gleichen Wings, da Navigatoren und F/E ebenfalls eine fliegerische Lizenz besitzen. Der Unterschied der Funktionen ist nur noch durch die Gradabzeichen am Ärmel gekennzeichnet. Ausser z. B. der Air France haben auch fast alle europäischen Fluggesellschaften dieses System übernommen. Es verleiht auch dem Kabinenpersonal, als Zeichen der Zugehörigkeit zur Flugzeugbesatzung, Wings in verkleinerter Form oder anderer Farbe.

Diese gar nicht so revolutionäre Neuerung scheint nun aber der Stein des Anstosses zu sein, wie sich das eindeutig an der Aeropers GV herauskristallisierte. Nachdem der Aeropersvorstand von der Swissair aber

grünes Licht für neue Wings erhielt, was ich ebenfalls «outstanding» finde, sollte nach meiner Ansicht nichts überstürzt werden. Da die neue Uniform ja endgültig bleibt, sollte man auch mit «vermehrten Abzeichen» die gelegte Linie nicht verlassen. Ich bin überzeugt, dass die Swissair-Grafiker, zusammen mit Herrn Bircher, die goldenen Wings auch mit funktionellen Unterschieden herausbringen nach dem System: «Vive la petite différence!»

Eines müssen wir uns aber ganz klar vor Augen halten: Was auch immer Neues kreiert wird, es wird nie bei allen Piloten Anklang finden. Etwas komische Individualisten sind wir ja schon. Da lehnen wir z. B. mit der Begründung von allzuviel Uniform das Geschenk einer Uhr ab. Bald jeder kauft sich aber uniform eine Seiko-Uhr, macht damit für das Land mit dem göttlichen Wind Propaganda, fordert aber gleichzeitig die Beibehaltung des Schweizerkreuzes auf Brust und Hut.

Jeder setzt sich uneigennützig und laut für sich selber ein!

Erstaunlich ist nur, dass es unserer Flight Ops gelang, diese Horde von Individualisten zu einheitlichen Flying Procedures zu erziehen.

Trotzdem kann ich den Verantwortlichen für die neue Uniform einige Vorwürfe nicht ersparen.

Erstens fehlten Richtlinien für den Entwurf und zweitens wurde die neue Uniform äusserst schlecht verkauft. Die unteretzten, schwulen Schaufensterpuppen im Crew Control, mit Haartrachten die diversen Bulletins Hohn sprachen, liessen das neue Kleid im unglücklichsten Licht und die Abzeichen in falschen Proportionen erscheinen. Mit den braunen Schuhen aus dem Brockenhaus erreichte man den absoluten Höhepunkt der Sparpolitik. Die Mannequins der Pressevorführung zogen die ganze Sache endgültig ins Lächerliche. Es scheint mir, die ganze Aufgabe der Neuuniformierung sei einfach verkannt worden. Einigen Stellen muss man dafür sogar eine Entschuldigung zubilligen. Gerade in der Flight Ops gibt es sicher zur Zeit noch wichtigere und interessantere Probleme zu lösen als eine Modeschau aufzuziehen. Da die neue Uniform vorläufig unverändert getragen werden kann, bin ich überzeugt, dass der eine oder andere sie gar nicht so schlecht findet, wie sie zuerst erschien. Wir haben uns schon an andere Neuerungen mit der Zeit gewöhnt.

Jeder Pilot hat einen Vogel.

Es gibt einige, die ganze Volièren nachschleppen. Schon aus diesem Grunde sollten die Wings nicht auch noch allzu ornithologisch aussehen. Wir sollten uns auch hier fürs modernste und nicht für den Occasions-Hunter entscheiden.

Die Uniform- und Abzeichenfrage wurde plötzlich zum grössten Aeropers-Problem erhoben; ein Beweis, wie gut es uns allen doch eigentlich geht.

Schi

LIEBE AEROPERS!

Eigentlich wollte ich zur Uniformgeschichte und -abstimmung einen Kommentar schreiben. Da aber die Sache schon gelaufen scheint und jede Änderung nachträglich Geld kostet, habe ich mich nur noch zum «Guete-Nacht-G'schichtli» für Rundschauler aufraffen können. Die Chance ist vertan, mit einer neuen Uniform auch ein neues, fortschrittliches Bewusstsein der Öffentlichkeit vorzuführen, ein Symbol der zivilen Luftfahrt, die bewusste Unterscheidung vom militärischen Gepräge mit hierarchischen Gradabzeichen, Verzierungen, Goldtressen und Goldkordeln, mit martialischen Signeten, seien sie nun nördlich, südlich, westlich oder östlich der Schweizergrenze entlehnt. So, wie das Signet auf der Mütze militärischen Ursprungs ist, ist es die ganze Mütze! Also weg damit! Das Publikum hat bekanntlich auf unsere unbehüteten Hostessen sehr positiv reagiert. Oder sollte der spärliche Haarwuchs auf manchen Köpfen älterer Kollegen . . . ? Ich kann es einfach nicht glauben! Ich stelle soeben fest, dass dies doch ein Kommentar zu werden droht und breche hier ab, um das angekündigte «**Guete-Nacht-G'schichtli**» für **Rundschauler**» zu bringen.

. . . und zum Schluss noch einen Vers
für die liebe Aeropers.

Umfragen gab es schon sooo viele,
und die meisten mit dem Ziele,
dass nach demokrat'schem Denken
der Wunsch der Mehrheit soll uns lenken.

Ich kann aber gar nicht lachen
über vollendete Tatsachen.

Jetzt, da unser neues Kleid
fertig ist und eingeweicht,

fangen wir zu planen an
und wollen etwas ändern dran.

Dir, Aeropers, sage ich: zu spät!

Geh' nach dem Grundsatz: plan ahead!

Der Swissair sage ich: wie schade,
dass ein Fortschritts-Flugverein,

der sie sein will nachgerade,
geht nicht auf Mitbestimmung ein!

Wie wär's, wenn Sie die Leute fragen,
die diese Uniformen tragen!?

«Zufriedene Mienen
danken es Ihnen.»

M. Seipel

10% Rabatt
für Swissair-Angestellte

Wohnliche Büros Hobby Wohnen

Artemide
Behr Möbel Zerlegbar
C + B
Cassina
domus design
Kartell
Knoll International
Lips Vago
Ingo Maurer
Herman Miller
swiss design
Vitsoe
Zanotta
Zapf Möbel

international

Scherrer Möbel

CH 8401 Winterthur

Zeughaus-/Mühlestrasse
Telefon 052 2229 41
Eigene Parkplätze

Zum Parkplatzproblem

Der Vorsitzende der Parkplatzkommission, Capt. R. Lobsiger, führte im Auftrag des Vorstandes eine Umfrage bei 10 europäischen Pilotenverbänden durch, um abzuklären, wie das Parkplatzproblem unserer Berufskollegen im Ausland gelöst ist oder wird.

Die Auswertung gibt folgendes Bild:

In 7 Fällen offener Parkplatz

1 Parktower

1 Underfloor-Parking

1 gedeckter Parkplatz

Die durchschnittliche Distanz zwischen Check-in und Parkplatz beträgt im

Minimum 100 m

Maximum 300 m,

in zwei Ausnahmefällen über 600 m, wobei dort aber ein kontinierlicher Shuttle-Service garantiert ist. Mit einer einzigen Ausnahme sind alle Parkplätze für Crew-members gratis (entweder tax-free oder durch Arbeitgeber bezahlt).

Nur in 50% aller Fälle ist das Problem langfristig gelöst, wobei aber gerade diese Crews sehr nahe beim Check-in parkieren können. Alle Vereinigungen (mit Ausnahme Air France, 1000 m Distanz und continius Shuttle) haben als langfristige Lösung nur eine gebührenfreie Parkmöglichkeit sehr nahe beim Check-in akzeptiert.

Die Parkplatzkommission steht in engem Kontakt mit der zuständigen Planungsgruppe und wird dort die Interessen der Aeropers-Mitglieder so gut wie möglich vertreten.

R. Lobsiger

Das Fiat Sport Coupé 128: Mehr als nur eine sportliche Linie.



Es genügt nicht, die Karosserie einer Limousine zu ändern, um daraus einen Sportwagen zu machen.

Das Fiat Sport Coupé 128 bietet: – Frontantrieb – quergestellten Motor – Einzelradaufhängung – Unterdruck-Servobremse an den 4 Rädern mit Zweikreis-Bremssystem – Bremskraftverteiler – Radialreifen.

Und all dies in 3 Versionen:

FIAT

Fiat 128 S 1100 (1116 cm³, 64 CV DIN), 150 km/h Fr. 10 200.–

Fiat 128 SL 1100 (1116 cm³, 64 CV DIN), 150 km/h Fr. 11 200.–

Fiat 128 SL 1300 (1290 cm³, 75 CV DIN), 160 km/h Fr. 12 100.–

Pauschal für Transport und Lieferung Fr. 50.–. Sava finanziert zeitgemäss.

ABC Grossgarage AG

in Oerlikon / Schwamendingenstr. 106 8050 Zürich 01/48 44 44
am Bellevue / Seefeldstrasse 7 8008 Zürich 01/34 04 04
in Zollikon / Seestrasse 5 8702 Zollikon 01 / 65 86 41

Ressort-Informationen

Kommentar zur Einsatzliste Juni 1973

1. Flugprogramm

Nach allen bisherigen Veränderungen und Umstellungen trat endlich eine Beruhigung der Planung ein. Auch die Pfingstfeiertage hatten praktisch keine Auswirkungen auf das Flugprogramm.

Swissair

Folgende Einzelheiten sind erwähnenswert:

- SR 1262/1263 Verdichtung nach Douala am 21./22.6. Als Konsequenz wurde SR 261 vom 22.6. nicht über Douala geführt.
- SR 1206/1207 Verdichtung nach Sao Paulo/Rio am 29./30.6. Aus diesem Grunde operierte 203 vom 29./30.6. Sao Paula - Dakar direkt.

Balair

DC-8: Hauptsächlich Einsatz in Europa und Middle East. An Langstrecken waren lediglich je zwei Kurse nach Bangkok und nach Rio geplant.

DC-9: Regelmässige Aufnahme der Wochenend-Charterflüge (SR-A/C). Die wöchentlichen Flüge BB 152/153 nach Las Palmas wurden von DC-8 auf DC-9 umgestellt. Planung mit Zwischenlandung in Sevilla, Crewchange in Las Palmas.

2. Cockpitpersonal

Piloten

Am 1. Juni betrug der Bestand $690 + 37 \text{ BB} = 727$ Piloten.

Bestandesveränderungen

Keine

Ausbildung

Am 1. Juni befanden sich 25 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

CV-990

6 PiC-Anwärter

DC-9

8 PiC- und 11 Copi-Anwärter

Navigatoren

Am 1. Juni betrug der Bestand **33** Navigatoren

Bestandesveränderungen

Keine

Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste Juli 1973

1. Flugprogramm

Swissair

- Entgegen anderlautenden Prognosen konnte Kinshasa doch schon ab 24. Juli mit DC-10 bedient werden. Als Konsequenz wurde der ursprünglich geplante Südafrika-Flugplan auf 282/283 aufgenommen und 260/261 operiert nun wieder nur bis Libreville mit Nightstop.
- Vom 16. bis 20. Juli wurden diverse Coronado-Leistungen durch DC-9 abgedeckt (Flightraining CV-990).
- Anfangs Monat waren Verdichtungsflüge nach Tel Aviv mit DC-9 geplant (Fuelstop ATH), gegen Ende des Monats solche mit viermotorigen Flugzeugen.
- Ein deutliches Anzeichen der Verdichtungsflüge innerhalb Europa brachte eine Bedarfssteigerung auf DC-9.
- Eine Anfrage für einen Flug des Präsidenten von Liberia mit CV-990 wurde der Unsicherheit wegen nicht in die Planung einbezogen. Der Flug wurde mittlerweile annulliert.

Balair

- BB 652/653 operiert ab Juli wie vorgesehen Tage 3 und 4 und ist nach wie vor in das SWR-Südatlantik-Programm integriert.
- Der wöchentliche FE-Flug wurde ab Juli in die Far East-Rotationen eingebaut.
- Ein Flug für Balair (Tokio - Anchorage - Zürich), der mit viel Aufwand geplant wurde, wurde nach Planungsabschluss annulliert.

2. Cockpitpersonal

Piloten

Am 1. Juli betrug der Bestand 688 + 37 BB = **725** Piloten.

Bestandesveränderungen

Eintritte: Keine

Austritte: per 30. Juni die Herren J. Müggler und A. De Oliveira.

Ausbildung

Am 1. Juli befanden sich 16 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

CV-990	4 PiC-Anwärter
DC-9	1 PiC- und 11 Copi-Anwärter

Navigatoren

Am 1. Juli betrug der Bestand **33** Navigatoren.

Bestandesveränderungen

Keine

Ausbildung

Keine



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

Nicht wenn Sie den

**Suntherm
Wasserenthärter**
besitzen.

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

**Suntherm
Wasserenthärter**

wirtschaftlicher
preisgünstiger
kompakt
modern

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG
8600 Dübendorf, Telefon 01/85 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

EK-Notes

This month, just for a change, some notes on the Einsatzkommission and its policy.

The EK is a committee of Aeropers and its head is the Aeropers President.

The requirement for the EK stems from the Collective Working Agreement between Swissair and Aeropers in which it is stated that changes to the working conditions of the pilots will be introduced only by mutual agreement. As operational schedules are very much a part of the working conditions, and as they are constantly changing, there needs to be a body that the Company can consult and also through which the pilots' views on the scheduling can be brought to the attention of the Company. The rights of the present EK are set out in a Swissair letter of June, 1970. Operations management rightly maintains full authority over the form of the operations, but Aeropers may refuse operations that contravene the agreed Flight Duty Regulations, and also those conforming to the book which produce unfavourable conditions for the pilots.

Whenever one tries to cover all situations by regulations it is inevitable that common sense flies out of the window. Thus it is that operations cannot be conducted efficiently without there being some exceptions to the rules, and it is in the interests both of Aeropers and the Company that these be tolerated. This explains why pilots from time to time receive a slip from Crew Control explaining that a flight outside Duty Regulations has been accepted by Aeropers. Who makes these agreements? The Aeropers EK consists of the President, the Commission Chairman, his deputy, and several pilots representing each type of aircraft in the fleet. The list of members may be seen on the back page of the Rundschau.

One representative of the aircraft type is the 'Type Chief' and together with the Chairman and Deputy the type chiefs form the EK Group 'A' which deals directly with the Operations management pilots. The type representatives assist the type chief and process EK business as Group 'B'.

The entire EK meets semi-annually to discuss the Company's planned operations for the next season. They pinpoint the problems and try to devise solutions, which Group 'A' later discusses at a Management meeting. The schedules are processed, the amendments (mostly) incorporated, and the plan agreed to for operation.

During the season the inevitable special flights appear, and for permission to operate these it may be necessary to secure Aeropers' approval. For this purpose, the Type Chief has a free hand, as he is the best informed person in the EK for the sector and type and should know what is acceptable and what is not. To prevent the exceptions from becoming

the rule, the EK does not accept Company propositions if it can offer better alternative arrangements; the Rio stationing is a good example of this policy in operation.

While the Type Chiefs and Group 'B' concern themselves mainly with day to day operations, the 'A' Group attends to long-term policy. What is this policy?

The EK wishes to see three basic changes introduced consecutively into Swissair's method of crew scheduling as follows:

- 1) The introduction of a balanced **ratio of crews to aircraft** using standard minimum values increased according to route requirements where necessary.
- 2) The introduction of a **new FDR concept** in which the minimum free time before and after duty is included in the rotation, the duties being so planned that a crew may continue its allotted programme despite traffic and other delays, the crew initiating the call for reserves.
- 3) The introduction of **limited pilot choice** of the rotation blocks formed under (2) to enable crews to plan their private life, to give an incentive to consistently high production, and to allow crews to group their flying activity to suit their own activity cycles.

The first of these changes has been partially implemented as the Company's own figures assembled in recent months have shown them to be necessary, and have confirmed the EK's recommendations. The actual ratios and their application to the planning operation have yet to be confirmed.

A single glance at the present air traffic situation, with its strikes, security delays, congestion and unpredictability should suffice to reveal that the implementation of Phase (2) is an urgent Company necessity.

The third phase follows logically from the others in that correct crew ratios and fail-safe scheduling have to be turned into economical production. The Company's best allies in this are not more regulations and wagging index fingers but the pilots themselves flying the way they enjoy flying.

The next few years will see considerable production difficulties in Swissair following the introduction of additional units to the fleet. One answer to the problems will be to increase the number of pilots, and some increase is obviously necessary. On the other hand, a similar result can be achieved at less cost and inconvenience if better use is made of the pilots available.

In a company so cost-conscious as ours, one would expect an alert manager to read the numbered paragraphs in these notes with the greatest care. However, where there is gold, one has first to dig.

Rellstab
MSC

Unser neuer Vorstand



Hano Hürzeler
Präsident



Thomas S. Patch
Vizepräsident,
Ausländerfragen



Pierre Rellstab
Vizepräsident,
Dachverband und Einsatzfragen



Hans-Rudolf Amsler
Planung und Koordination



Marc Bethge
Navigatoren



Heiri Ehrensperger
Salärfragen



Pierre Gisiger
Copiloten und Finanzen



Eugen Heusser
EUROPILOTE,
Dokumentation und Presse



Heinz Roth
Schulfragen und Seniority



Kurt Rutishauser
Versicherungen



Röbi Schumacher
Security



John Sterndale
IFALPA

VORSCHLAGSWESEN

SUGGESTIONS DU PERSONNEL

SUGGESTIONS OF PERSONNEL

→ **die gute idee** → **la bonne idée** → **the good idea**

Bitte für jeden Vorschlag ein besonderes Formular verwenden.

Prière d'utiliser pour chaque suggestion une formule distincte.

Please use a separate form for each suggestion.

DER VORSCHLAG BETRIFFT:
(genaue Angabe des Sachgebietes oder des Gegenstandes)

LA SUGGESTION CONCERNE:
(désignation du genre de travail ou de l'objet)

THIS SUGGESTION CONCERNS:
(mention field or object)

Wie man den Tarmac Kloten verdoppelt,
ohne ihn zu vergrössern !

VORGESCHLAGENE VERBESSERUNG:
(Vorteile, Einsparungen)

AMELIORATION SUGGÈRE:
(avantages, économie)

PROPOSED IMPROVEMENT:
(advantages, economy)



Umbau durch die Sackmesserfabrik J.Oggi.

Kommissionen verhandeln

Salärverhandlungen 1973

Diesmal geht es, wie aus dem Titel ersichtlich, ums Salär und nicht, was sicher viel interessanter wäre, um Uniformabzeichen. Da mir Richi Schilliger auf letzterem Gebiet die Show bereits gestohlen hat, versuche ich Ihnen ein wenn auch nicht so heisses und heikles, doch ebenfalls sehr vielschichtiges Thema ein wenig näher zu bringen.

Die Akteure dieser praktisch alle Jahre wiederkehrenden Mammut-Schau sind mindestens auf Firmenseite berühmte Profis; wie Personalchef der Firma, Personalchef des flugfähigen Personals, Chef OF, OFD und weiterer wohlbekannter Abkürzungen. Je nach Abkömmlichkeit der einzelnen Herren setzte sich die Swissair-Delegation aus vier bis sieben Mitgliedern zusammen. Um dieses Gewicht an professioneller Verhandlungstaktik einigermassen zu kompensieren, mussten wir mit einer grösseren Anzahl (neun bis elf) hartgeschulten Amateuren anrücken. Unsere Delegation bestand aus dem Aeropers-Präsidenten, unserem Versicherungs-Einstein, einem gewiegten Verhandlungsveteranen (Jumbo-PiC) und weiteren Kämpfern aus allen Pilotenschichten.

Selbstverständlich geht es jedem Pilotenvertreter nur um sein eigenes Portemonnaie, sonst wäre er nicht in der Kommission. Würde er nämlich auch seine lieben Kollegen vertreten wollen, müsste er sich entweder für 50% Lohnerhöhung oder für einen Lohnabbau einsetzen, so weit sind die Ansprüche im Volk verstreut. Allen Leuten recht getan . . . Nun aber Spass beiseite, das Lohnverhandeln ist eine Wissenschaft und kann nur über eine intensive Grundlagenforschung zum Erfolg geführt werden. Nach den Regeln des modernen Managements braucht es unbedingt Sachbearbeiterteams. Da die Angelegenheit, wie schon erwähnt, sehr vielschichtig ist, braucht es für jede Schicht ein Team. Jedes Team braucht einen Chef. Ein Chef allein ist noch kein Team, daher braucht es pro Chef mindestens einen Mitarbeiter, der der Einfachheit halber zugleich Stellvertreter ist. Wenn Sie den komplizierten Ausführungen folgen konnten, wird folgende einfache Rechnung einleuchtend sein: Anzahl Schichten mal zwei = Kommissionsgrösse.

Nun zu den vielzitierten Schichten. Um den Profis aus dem Firmenlager unsere Forderungen hieb- und stichfest belegen zu können, mussten wir diese aus verschiedenen Perspektiven erhärtend beleuchten. So wurden folgende Gebiete eingehend bearbeitet:

Europäisches Mittel,

Teuerung,

Realloohnerhöhungen im schweizerischen Durchschnitt,

Lohnvergleiche verschiedener Berufe.

Zusätzlich befassten sich weitere Teams mit: Bezahlung neuer Flugzeugtypen, Einheitliche PiC-Skala, Versicherungsfragen, Verhandlungs-

taktik usw. Nun werden Sie verstehen warum — zum Schrecken des Crewplannings — diese Kommission so gross war.

1. Vorbereitung der Verhandlungen

Wie jedes Theaterstück oder jede Show müssen auch Salärverhandlungen von langer Hand vorbereitet werden. Zuerst wurde nach kurzer Diskussion ein Regisseur gewählt. Der «Glückliche» hiess Capt. C. Henry, unser erfahrendstes Mitglied in dieser Sparte. Nun wurden die Teams gebildet, was relativ rasch geschehen war. Man einigte sich auf monatliche Sessionen. Material wurde zusammengetragen und beleuchtende Berichte verfasst (z. T. richtige Dissertationen). In stundenlangen Sitzungen, die ausnahmslos im bewährten Kongresszentrum Ewig Wegli 10 in Kloten stattfanden, wurde koordiniert, angeglichen, umgeschichtet, verfeinert, umfunktioniert und daraus neue Richtlinien, Aufträge und Arbeitsgrundlagen für die Teams ausgearbeitet. Telegramme, Briefe und persönliche Anfragen an europäische Pilotenvereinigungen erhärteten die Internationalität unserer Ansprüche. Bei allem wurde die finanzielle Situation unserer Firma, das fehlende Streikrecht und die positive Einstellung jedes Piloten und Navigators zum Arbeitgeber in Rechnung gestellt.

Mit gutem Gewissen können alle Beteiligten sagen, dass sie in der Überzeugung, keine übertriebenen, teppichhändlerischen oder unrealistischen Forderungen zu stellen, in die erste Verhandlungsrunde stiegen. Teuerung des Jahres 1972 plus ein absolut vertretbarer Reallohnanspruch ergaben genau wie das Europäische Mittel eine generelle Lohnforderung von 10%. Für den DC-10 einigte man sich, alle bestehenden Skalen, schrittweise auf das 24. Dienstjahr zu verlängern. Die einheitliche PiC-Skala sollte allen Captains die gleiche finanzielle Karriere ermöglichen.

2. Verhandlungen

a) Voraussetzungen

Da im Jahre 1971 ein Vertrag für zwei Jahre abgeschlossen wurde, der die Lohnskalen für 1972 und 1973 festlegte, hätte man eigentlich nur über die voraussichtliche Teuerung 1973 diskutieren müssen. Ein Interventionsrecht für den Fall, dass das Europäische Mittel mehr ansteige als die Teuerung, war in dieser Abmachung eingeschlossen. Da dieser Fall eingetreten war und zudem der DC-10 vor der Türe stand, verlangten wir erweiterte Verhandlungen.

Vorerst hatte die Swissair jedoch für unser Anliegen kein Verständnis. Sie nahm den Standpunkt ein, das Europäische Mittel würde Ende 1973 sowieso wieder berechnet und für den DC-10 sei es nicht notwendig einen Extraobolus zu entrichten. Trotz allem wurde beschlossen am Samichlaustag einen gemeinsamen Hock zu veranstalten.

b) Uraufführung und vier weitere Vorstellungen.

Im Gegensatz zu Theaterveranstaltungen wird eine geglückte Verhandlung nur einmal aufgeführt. Schon der Titel sagt einiges über den Erfolg der ersten Begegnung aus.

Unsere Uraufführung war eigentlich keine Lohnverhandlungs-Premiere sondern eine weitere Vorstellung im Balairprogramm, das schon während einiger Zeit über die Bretter ging. Da aber unser Regisseur für diese Vorstellung die falschen Leute bei sich hatte, sprach an diesem Morgen nur die Gegenseite. Am Nachmittag war dann das Wort Teuerung Trumpf. Über den erwarteten Teuerungsanstieg für das Jahr 1973 war man sich einig: 8–10%. Die Frage war nur, wie baut man diesen Betrag in unser vor einem Jahr mühsam eingeführtes Teuerungssystem ein. Der zweite Teil des Nachmittags glich einer Schulstunde für darstellende Geometrie. Jeder zeichnete nach bestem Wissen mit Hilfe von Dreiecken, Kurvenscharen und Tabellen seine Version des Teuerungssystems an die Wandtafel.

Man konnte sich nicht einigen. Beide Teile wussten was die andere Seite meinte, keiner schuldigte den anderen offen an, doch liessen beide Partner durchblicken, dass das gegenseitige Vertrauen, von dem viel gesprochen wurde, leiden könnte, wenn nicht eine Lösung in dem Sinne gefunden würde, in dem sich beide Seiten die Lösung vorstellten. Es zeigte sich bald, dass es letztlich um die Interpretation der Lohnbasis ging, die Differenz der Auffassung machte ca. 3½% aus. Es würde zu weit führen, das ganze Seilziehen um Salärbasis und Indexpunkte hier aufzuführen, es würde Seiten füllen und wäre zudem langweilig. Weniger langweilig war es unserem Versicherungsexperten Kurt Rutishauser, der in Rekordzeit mit riesigen Graphs in diversen Farben und mit umfangreichen Kommentaren aufwartete und Klarheit über den Teuerungsmechanismus schaffte. Wie manche Nacht er dabei durchgearbeitet hatte, wurde nicht bekannt.

Dank der ruhigen, ausgleichenden und an Vernunft und Vertrauen appellierenden Verhandlungsführung durch unseren Präsidenten konnte endlich doch noch eine neue Formel für den Teuerungsausgleich ausgehandelt werden. Das «Wie» war zwar gefunden aber das «Wieviel» verlangte nochmals einige Stunden zum Teil bewegter Diskussionen. Dass zwei Sozialpartner nicht a priori gleicher Meinung sind, ist ein Gesetz; dass aber innerhalb einer Verhandlungsdelegation verschiedene Ansichten herrschen ist verständlich. Eine Schar von 10 Individualisten unter einen Hut zu bringen, stellt einige Anforderungen an dessen Besitzer.

Dass die Gegenseite von einem erfahrenen Profi angeführt wurde, zeigte sich vor allem, als es um das «Wieviel» ging. Subtile Schwarzmalerei, die ums Himmels willen nicht als solche aufzufassen sei, Dollarkrise, allgemeine Teuerung, zunehmende Konkurrenzierung, Abfla-

chung der Konjunktur, sowie ausstehende Verkehrsrechte überzeugend demonstriert, sollten es uns ermöglichen, unsere Forderungen zum allgemeinen Swissairwohl zurückzustecken. Nach stundenlangen, zähen Argument-Schlachten fand ein relativ kurzer Kampf um halbe Prozente statt. Man fand sich bei $9\frac{1}{2}\%$.

Damit war der Ring frei für den DC-10. Mit dem besten Willen konnten sich die Vertreter von OF nicht für eine Mehrbezahlung des Trijets erwärmen. Die amerikanischen Produktionsformeln hätten in einer modernen Airline keinen Platz, das Flugzeug stelle keine höheren Anforderungen an den Piloten, und wenn man schon eine einheitliche PiC-Skala einführen wolle, könne man keine Typenbezahlung befürworten, waren die Hauptargumente. Unsere Gegenargumente: Vom DC-3 bis zum Jumbo wurde jeder grössere Typ höher bezahlt. Der Pilot soll von der besseren Produktivität der Flotte ein wenig profitieren, wenn er sonst schon am Geschäftsgang nicht beteiligt ist. Im Europäischen Durchschnitt wird der DC-10 höher bezahlt als der DC-8, warum also bei uns nicht? Wie bekannt, einigte man sich darauf, alle Skalen in drei Schritten ins 23. Dienstjahr anzuheben.

Diese kurze Schilderung der Salärverhandlungen erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit, sie sollte lediglich einen kleinen Einblick in die Probleme des Lohnverhandelns geben. Oft sieht das Ergebnis von Verhandlungen einfach aus, man ahnt aber nicht wie manche Stunde Vorbereitung, wie manche Stunde Verhandlung, wieviel Nerven und wieviel Tabakqualm der Entstehung dieses Papiers auf beiden Seiten des Verhandlungstisches vorausgegangen sind. Die eine Seite muss sparen, das Budget erfüllen, die Kostenexplosion im Griff behalten; die andere allgemein anerkannte Ansprüche geltend machen und für die Mitglieder das herausholen, was ein Durchschnitt als Minimalforderung betrachtet. Solange man sich in diesem Rahmen bewegt ist die Einigung nur eine Frage der Zeit und der Nerven. Wird der Rahmen auf einer Seite gesprengt, muss mit viel grösseren Geschützen aufgefahren werden. Dass dabei nicht nur Geschirr zertrümmert wird, dürfte jedermann einleuchten.

P.S.: Der Zeilenabstand in diesem Artikel erlaubt es nicht, zwischen den Zeilen zu lesen!

PIT

Basic Information: VEF – unbekannt?

Man kennt den Namen teils vom Hörensagen, teils, weil von einem bestimmten Alter an der Name VEF Zukunft bedeutet. Oft sprechen ältere Kollegen von der VE — wie sie früher hiess — was jüngere wiederum veranlasst, über diese offenbar neue Automarke diskret nähere Erkundigungen einzuziehen.

VEF heisst also «Versicherungseinrichtung Fliegendes Personal». Eigentlich fehlt das P von Personal. Da aber — in den Augen der Betriebswirtschafter und Alleskönner — das Personal zur Hauptsache als Unkostenpunkt in der Bilanz erscheint, verzichtet man auf das P am Schluss. Oder war es vielleicht darum, weil ein anderes Wort ebenfalls mit P anfängt und sich auf «Oui» reimt? Damit sei in keiner Weise gesagt, dass diejenigen von der Aeropers, die für die VEF verantwortlich zeichnen, zu allem «Oui» sagen.

Gleich vorweggenommen sei, dass die Pi-mal-Handgelenk-Methoden in der VEF noch nicht Fuss gefasst haben. Diejenigen, die diese Behauptung anzweifeln, soll ich nun mit meinem Nachfolgenden eines Besseren belehren und sie «reumütig» in die Reihen der gläubigen Aeropers-Mitglieder zurückführen.

In 43 Worten und Zahlen sind die Grundlagen der VEF im Art. 2 des VEF-Reglementes fixiert:

- a) sie ist selbständig, also autonom und
- b) die versicherungstechnischen Grundlagen lehnen sich an diejenigen der Eidg. Versicherungskasse (EVK = Pensionskasse des Bundes) an.

Das heisst:

- a) Die VEF verwaltet sich selbst; sie ist eine Stiftung, die nur der im Art. 1.2. des Reglementes und Art. 1 der Stiftungsurkunde umschriebenen Zweckbestimmung dient (Fürsorge). Aus dem Stiftungsvermögen dürfen keine Leistungen erbracht werden, zu denen die Stifterin, also die Swissair, rechtlich verpflichtet ist, oder die sie zusätzlich als Entgelt für geleistete Dienste üblicherweise ausrichtet. Die in letzter Zeit in der Presse kursierenden betriebswirtschaftlichen Methoden bei Stundungsgesuchen schlechtgeführter Betriebe, bei denen auch noch das Stiftungsvermögen der Pensionskasse erhalten musste, sollte eigentlich bei der VEF nicht praktiziert werden können. **Darüber wachen die Destinatärstiftungsräte**, die von den Mitgliedern der Aeropers gewählt werden, **mit Sperberaugen**.
- b) Ein neutraler Versicherungsmathematiker, der das Vertrauen der Destinatäre und der Aeropers genießt, überprüft mindestens alle drei Jahre die finanzielle Lage der VEF und erstellt zuhanden des Stiftungsrates eine technische Bilanz unter Berücksichtigung der

versicherungstechnischen Grundlagen der Eidg. Versicherungskasse (EVK).

Sollte es mir gelingen, Sie von der Seriosität, mit der die technische Bilanz erstellt wird, zu überzeugen, so habe ich meine Aufgabe, die mir gestellt wurde, gelöst.

Unter Versicherungstechnischen Grundlagen verstehen wir im allgemeinen Tabellenwerke, welche dem Versicherungsmathematiker erlauben, zukünftig fällige **Vorsorgeleistungen** (Alters-, IV-, Witwen-, Waisenrenten usw.) und **Prämien** auf einen bestimmten Zeitpunkt (Eintritt oder Austritt eines Versicherten, Stichtag einer technischen Bilanz usw.) zu diskontieren. Diese diskontierten Werte werden bezeichnet als:

- a) **Barwert der künftigen Vorsorgeleistungen** (anwartschaftliche Versicherungsleistungen)
- b) **Barwert der künftigen Beiträge** (Prämien)

Ihre Differenz heisst **prospektives Deckungskapital** und stellt denjenigen Betrag dar, den z. B. die VEF im Berechnungszeitpunkt (periodische versicherungstechnische Bilanz) als Vermögen auszuweisen hat, sollte man von ihr verlangen, ihre im Versicherungsreglement verankerten Verpflichtungen zu erfüllen. Ist das effektive Vermögen kleiner als das berechnete Deckungskapital, spricht man von einem technischen Fehlbetrag, ist das Vermögen grösser als das berechnete Deckungskapital, von einem technischen Überschuss. Wir sehen also, dass die Vermögensbildung massgeblich das Bild der versicherungstechnischen Bilanz bestimmt. Andererseits wirkt sich ein indirekter Prämienabbau in Form von erhöhter administrativer Kostenbeteiligung negativ auf diese Bilanz aus. Grundsätzlich werden in der Schweiz die administrativen Kosten einer Fürsorgeeinrichtung **immer** von der Stifterin übernommen. Eine Ausnahme bildet das Tandem VEF/Swissair, wo die von der VEF an ihre Stifterin gewährte administrative Kostenvergütung in den letzten drei Jahren von 0 auf 0,5% (rund Fr. 110 000.—) der Prämieinnahmen stieg. Das Mandat der Kontrollstelle wechselte 1972 von der Schweiz Treuhandgesellschaft zur Swissair-Treuhand über, wobei

- a) die Überlegung, wenn schon Geld auszulegen sei für Kontrollarbeiten, dann sicher in erster Linie in den Geldbeutel der Swissair, sicher richtig ist,
- b) der Umstand aber, dass diese Kosten seit dem Mandatswechsel auf rund das Doppelte anstiegen, eine Diskussion wert sein sollte, auch wenn grössere rechtliche und wirtschaftliche (notwendige?) Untersuchungen angestellt wurden.

Fr. 80 000.— pro Jahr muss für die Anstellung eines zweiten Baufachmanns der Swissair zur Verfügung gestellt werden. Obwohl sich die Investition durch Einsparungsmöglichkeiten bei Bauarbeitsvergebungen

bezahlt macht, hätte man erwarten dürfen, dass die Stifterin, aufgrund ihres guten Geschäftsganges 1972, die Kostenvergütung der VEF zurückerstatten würde, so wie es Dr. Bürgi, Chef PV, in seiner «Werbebroschüre für Kostenbeteiligungen» in Aussicht stellte. Dies umso mehr, als im gleichen Zeitpunkt andern Institutionen für Personalfürsorge 3 Mio. Franken zugesprochen wurden. Der Umstand, dass bei der VEF ein Vermögen geäuftnet wird, reiht sie in die Gruppe der Pensionskassen ein, die das **Kapitaldeckungsverfahren** anwenden. Die AHV/IV hingegen arbeitet nach dem **Umlageverfahren**, d. h. die Renten werden praktisch aus den eingehenden Prämien der Aktiven bezahlt. Würden alle schweizerischen Lohnbezüger keine AHV-Prämien mehr entrichten, so könnte das grosse Heer der Rentenbezüger in der Schweiz noch für 3-5 Monate mit Renten gefüttert werden, dann wäre kein Kapital mehr vorhanden. Aus — Schluss! Nachwort: die Kasse hat sich mit ihrem Umlageverfahren selbst umgelegt.

Anders verhält es sich bei der VEF. Sie stellt unter anderem — laienhaft ausgedrückt — zum Zeitpunkt der Pensionierung ein Kapital für jeden einzelnen Versicherten zur Verfügung, von dem eine zum voraus bestimmte jährliche Altersrente abgehoben werden kann, bis zum Tode des Versicherten. Der Versicherungsmathematiker stellt sich die Frage folgendermassen: Wie gross ist der Barwert für einen 30jährigen VEF-Versicherten für eine Altersrente vom Jahresbetrage Fr. 1.— (jährlich vorschüssig zahlbar), zahlbar ab Alter 55 unter der Bedingung, dass der Versicherte in diesem Zeitpunkt noch lebt (als Aktiver oder Invalider)?

Diesen Barwert berechnet er nach dem sog. Äquivalenzprinzip:

Barwert der Einnahmen = Barwert der Ausgaben.

Der gesuchte Barwert (= Jetztwert) entspricht der Einmalprämie, die für die Versicherung der betreffenden Rente gefordert werden müsste.

Um diese Barwerte aber überhaupt zu berechnen, benötigt der Versicherungsmathematiker folgender Angaben:

- a) Sterbewahrscheinlichkeit
- b) Invalidierungswahrscheinlichkeit
- c) Überlebenswahrscheinlichkeit der Ehefrau, abhängig vom durchschnittlichen Altersunterschied der Ehepartner, sowie vom Verhältnis Verheiratete/Unverheiratete, wobei noch folgende Wahrscheinlichkeiten mit zuberücksichtigten sind:

Wahrscheinlichkeit, verheiratet zu sein für:

- sterbende Aktive,
 - sterbende Invalidenrentner,
 - sterbende Altersrentner,
- und die Wiederverheiratungswahrscheinlichkeit für eine Witwe.

d) Altersunterschied zwischen Versicherten und deren Kinder bezogen auf:

- Aktive = Waisenrenten
- Invalide = Invalidenkinderrenten
- Altersrentner = Alterskinderrenten
- jeweilige durchschnittliche Anzahl.

Je nach dem werden die Barwerte mehr oder weniger verstärkt.

e) Technischer Zinsfuss: $VEF = 3\frac{1}{4}\%$

An einem vereinfachten Beispiel möchte ich erklären, wie die Sterbe- und IV-Wahrscheinlichkeit errechnet wird.

Vorerst werden Beobachtungen an grossen Personengesamtheiten (z. B. Landbevölkerung, Bestand einer öffentlichrechtlichen Pensionskasse wie EVK oder Versicherungskasse der Stadt Zürich) vorgenommen, die erlauben, die Sterbewahrscheinlichkeiten herzuleiten. Wenn beispielsweise die Beobachtung gezeigt hat, dass von 823 45jährigen Männern im Laufe eines Jahres 2 gestorben sind, so nennt man den Quotienten $2:823 = 0,00243$ die einjährige Sterbewahrscheinlichkeit eines 45jährigen Mannes. Alle Resultate werden z. B. im Tabellenwerk der EVK 1960 aufgeführt. Die Anzahl der effektiv eintretenden Todesfälle (die zwangsläufig eine ganze Zahl sein wird) wird von derjenigen der berechneten Todesfälle prozentual umso weniger abweichen, je grösser der unter Beobachtung stehende Bestand ist.

Die Aufgabe besteht nun darin, ein Modell zu konstruieren, das die Absterbe- und Invalidierungsverhältnisse des beobachteten Bestandes wiedergibt und auf jeden anderen Bestand übertragen werden kann. Dies geschieht wie folgt:

Von 100 000 20jährigen aktiven (d.h. lebend und nicht invalid) Versicherten ausgehend ermittelt man

- a) die sog. «Ordnung der Aktiven»,
- b) den sog. «Bestand der Invalidenrentner»,
- c) die sog. «Gesamtordnung der Aktiven und Invalidenrentner» als Summe von a) und b).

Von der Tafel EVK 1960 (B) entnehmen wir, dass von 100 000 20jährigen aktiven Versicherten zu Beginn des 21. Altersjahres:

99 845 Aktive noch leben $(=]_{21}^a)$

49 Invalide noch leben $(= I_{21})$

99 894 Männer noch leben $(=]_{21})$

] = leben I = invalid a = aktiv

Die Sterbewahrscheinlichkeit beträgt 0,00099, die Invalidierungswahrscheinlichkeit 0,00050.

Setzen wir an Stelle 21 gleich X = das jeweilige Alter, so können wir folgende Tabelle aufstellen:

x	a_x	l_x	x
20	100 000	0	100 000
21	99 845	49	99 894
22	99 696	96	99 792
53	89 487	4 100	93 587
54	88 165	4 780	92 945
55	86 644	5 587	92 231

Daraus können wir entnehmen, dass zu Beginn des 55. Altersjahres

86 644 Aktive noch leben ($=]_{55}^a$)

5 587 Invalide noch leben ($= l_{55}$)

92 231 Männer noch leben ($=]_{55}$)

Wenn ich jetzt weiterdozieren würde, entstünde ein Tabellenwerk VEF (der Versicherungsmathematiker tat es). Somit beschränke ich mich auf die Angabe der verschiedenen Barwerte:

Ein in die VEF aufgenommenener x -jähriger Aktiver erhält ab Alter 55, falls er dieses Alter als Aktiver erlebt, eine lebenslängliche Jahresrente «] »

Der betreffende Barwert wird mit $55 - XI a_x^a$ bezeichnet und ermittelt sich aus folgender Formel:

$$55 - XI a_x^a = \frac{1}{D_x^a} \cdot (N_{55:10}^{(12)a} + N_{55}^{ai} + D_{65}^a \cdot \ddot{a}_{65}^{(12)}) = \frac{223049}{D_x^a}$$

Für einen 30jährigen Neueintretenden ergibt das, bei einem technischen Zinsfuß von $3\frac{1}{4}\%$, einen totalen Barwert (ohne Zuschlag) von 5,903. Beträgt die Jahresrente beispielsweise Fr. 50 000.—, so errechnet sich der entsprechende Barwert zu $50\ 000 \text{ mal } 5,903 = 295\ 150.— =$ Einmalprämie. Die jährliche Prämie wird wie bei einer Schuldabtragung (Zins + Amortisation die jährliche Zahlung errechnet.

Der Barwert der Invalidenrente beträgt Fr. 18 339.—
 der der Witwenrente Fr. 54 218.—

Der Barwert der anwartschaftlichen Waisenrente wird, auf Erfahrung gestützt, 5–10% des Barwertes der Witwenrente betragen. Der Barwert der Alterskinderrente beträgt 5% des Altersrentenbarwertes und für die Invalidenkinderrente kann ein Barwert von 10% des Invalidenrentenbarwertes eingesetzt werden.

Nach den Barwerten der VEF-Verpflichtungen muss nun noch der Barwert einer Prämie, zahlbar solange der Versicherte noch aktiv ist, längstens jedoch bis zum Alter 55, angegeben werden, wobei die Karriere mitberücksichtigt werden muss:

1. bis 10. Dienstjahr	Copi
11. bis 15. Dienstjahr	2-eng. PiC
ab 16. Dienstjahr	4-eng. PiC

Sie werden nun sicher an der Genauigkeit der Resultate zweifeln, mit dem Hinweis, dass der Versicherungsmathematiker, je nach Lust und Laune, Zahlen einsetzen kann. Um die Stichhaltigkeit eines solchen Argumentes zu überprüfen, gab der Stiftungsrat den Auftrag, zu einer Ober-Expertise. Wie bekannt, muss ein über 30jähriger Neueintretender ein Eintrittsgeld bezahlen, das identisch mit dem Fehlbetrag des Eintrittsdeckungskapitals ist. Die Berechnungen der beiden Versicherungsmathematiker, Herren H. Ill und Dr. E. Deprez, erfolgten unabhängig voneinander und ergaben folgende Resultate:

Eintrittsalter	zu leistendes Eintrittsgeld		Diff. in %
	nach Ill	nach Deprez	
30	0	0	0
31	28 550.—	28 209.—	1,2%
32	57 870.—	57 211.—	1,2%
33	88 060.—	87 002.—	1,2%
34	118 980.—	117 631.—	1,2%
35	150 890.—	149 158.—	1,2%

Wenn schon die Eintrittsgelder praktisch übereinstimmen, dann muss auch bei den Barwerten eine Übereinstimmung vorhanden sein. Somit muss auch die versicherungstechnische Bilanz das nahezu gleiche Ergebnis zeigen.

Herr Dr. E. Deprez, Privatdozent an der ETH, bezeichnete die eingangs erwähnten Grundlagen für unseren Versicherungsbestand als «durchaus vertretbar». Das fast identische Resultat und die Qualifikation zeigen, dass das Vertrauen der Aeropers in Herrn H. Ill gerechtfertigt war.

Für diejenigen, die ob der vielen Zahlen und Formeln etwas die Übersicht verloren haben, diene die folgende kurze **Zusammenfassung**:

- a) Wenn ich mir, nachdem ich das 55. Altersjahr vollendet habe, von der VEF eine lebenslängliche Altersrente von Fr. 1.— pro Jahr sichern will, so habe ich zum Zeitpunkt meines Eintritts in die VEF eine Einzelprämie von Fr. 5.90 zu bezahlen (unter Einbezug von 3¼% Zins und aller Wahrscheinlichkeiten in die Berechnung). Bezahle ich diese Einmalprämie von Fr. 5.90 nicht sofort, so schulde ich der VEF diesen Betrag. Diese Schuld kann ich während meiner Aktivzeit, d. h. bis zu meinem 55. Altersjahr unter Berücksichtigung eines Zinses von 3¼% (technischer Zinsfuß) in Raten abzahlen, die einem festen Prozentsatz des Salärs entsprechen. Diese Raten kennen wir in Form der VEF-Prämien von 46 Salärprozenten.
- b) In diesen 46 Salärprozenten sind auch die Schuldtilgungen für die Übergangsrenten, Invalidenrenten, Witwen- und Waisenrenten, Invalidenkinder- und Alterskinderrenten eingeschlossen.

Zum Schluss des Kapitels **Grundlagen** noch einige Bemerkungen über die Rentabilität der VEF.

Die Gelder bzw. Prämien, die die Swissair für uns in die VEF einlegt, unterliegen weder der Einkommens- noch der Vermögenssteuer. Auch die Zinserträge geniessen dasselbe Vorrecht. Diese Beträge sind aber auch von den AHV/IV- und SUVA-Abgaben befreit.

Stellen wir zuerst einmal fest, wieviel uns von zusätzlichen Fr. 100.— Salär, nach Abzug von Steuern und Sozialabgaben, noch übrig bleiben.

Steuerbare Beträge, die über dem steuerbaren Einkommen von Franken 59 000.— liegen, unterliegen einem Steuersatz (einfache Staatssteuer) von 10%.

Die Staatssteuer stellt sich 1973 auf	120%
die Gemeindesteuern im Durchschnitt auf	140%
Total	260%

Bei 10% einfacher Staatssteuer (100%) beläuft sich demnach der effektive Steuersatz für zusätzliche Fr. 100.— auf	26 %
Die Wehrsteuer beträgt für zusätzliche Fr. 100.—	ca. 8 %
Die AHV/IV/EO erfordert als Prämie	4,5%
SUVA/Kranken- und Unfalltaggeldversicherung	ca. 1,5%
Total	40 %

Von zusätzlichen Fr. 100.— verbleiben uns zum Anlegen noch ganze Fr. 60.—. Von einem Bruttozins von 6% verbleiben uns nach Abzug von $\frac{1}{3}$ für Steuern noch ganze 4%. Mit andern Worten ausgedrückt:

Kapital: Fr. 60.— : Zins: Fr. 2.40

Lassen wir uns aber die Fr. 100.— in die VEF einlegen, so bedeutet das für uns, bei 5% Zins:

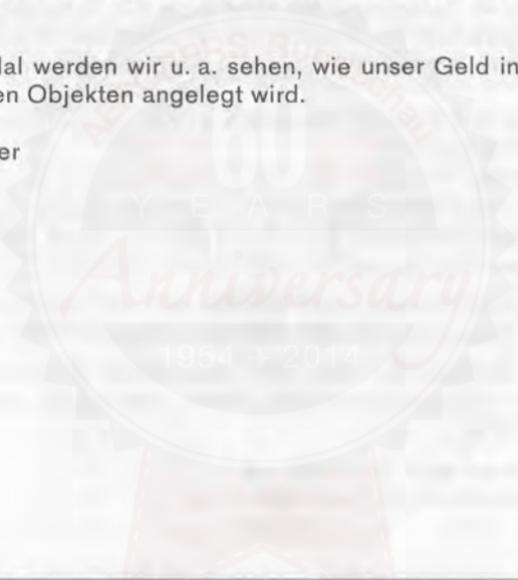
Kapital: Fr. 100.— : Zins: Fr. 5.—

Bezogen aber auf ein Kapital von Fr. 60.— bedeuten die Fr. 5.— einen Zinssatz von $\frac{5 \cdot 100}{60} = 8\frac{1}{3}\%$, womit vorerst einmal erwiesen ist, dass

unser Geld in der VEF wegen der dauernden Inflation nicht an Wert verliert.

Das nächste Mal werden wir u. a. sehen, wie unser Geld in der VEF in wertbeständigen Objekten angelegt wird.

Kurt Rutishauser



Durch berufsbedingten Wohnortswechsel langfristig zu vermieten:

Einfamilienhaus

(voraussichtlich per 1. Dezember 1973, evtl. etwas später)
in Bülach, an ruhiger, jedoch sehr günstiger Verkehrslage (Schulen, Einkaufs-, Freizeitzentren, Erholungsgebiet); Baujahr 1971, D'garage, Waschraum, Küche mit modernstem Apparatekomfort, Gemeinschaftsölheiz. mit Warmwasserbereitung im angeb. Nachbarhaus (Aeropers), Terrasse und gepfl., kleiner Ziergarten, Wohnzimmer mit Cheminée, 5 TV-Progr., kl. Büro, 4 Schlafzimmer, Balkon, Bad (sep. Dusche/WC).
E. Rahm-Landis, Direktionssekr., Berglistr. 12, **8180 Bülach**, ☎ 01/96 80 14

Seite der Versicherungskommission

1. Aeropers Krankenkasse

Spitalbehandlungsversicherung

Bis jetzt sind von den 650 versandten Fragebogen ca. 250 ausgefüllt zurückgekommen. 98% sprachen sich eindeutig für eine aeroperseigene Spitalbehandlungskosten-Versicherung bei Krankheit aus.

Die Versicherungskommission wäre sehr erfreut, wenn die restlichen 400 Fragebogen ebenfalls ausgefüllt den Weg ins Sekretariat finden würden. Die Kommission sähe darin eine direkte Anerkennung ihrer freiwilligen, nicht immer einfachen Arbeit, die ihr vom Aeropers-Vorstand in Auftrag gegeben wurde.

Senden Sie bitte den Fragebogen, den wir dringend für versicherungstechnische Risikoberechnungen benötigen, auch ein, wenn Sie nicht unbedingt Anhänger einer aeroperseigenen Spitalversicherung sind.

2. Risiko-Todesfallversicherung

Von der Erhöhung machten rund $\frac{1}{4}$ der Aeropersmitglieder Gebrauch. Auch wenn Sie den Termin verpasst haben sollten, können Sie auch weiterhin schriftlich eine Erhöhung der Versicherungsleistungen beantragen, nur wird eine Deckungszusage auf das Datum des Antrages erfolgen und nicht auf den 1. Juli 1973.

Ob Copi, Navigator oder Jumbo-PiC können Sie eine der fünf Versicherungskategorien wählen, also **unabhängig von Ihrer Funktion**.

Versicherungskategorie	Höhe des einfachen Todesfallkapitals
1	Fr. 75 000.—
2	Fr. 100 000.—
3	Fr. 125 000.—
4	Fr. 150 000.—
5	Fr. 200 000.—

Prämienbefreiung bei Invalidität eingeschlossen.

Zusatzmöglichkeiten:

— Doppelauszahlung bei Unfall

— Invalidenrente (**Erwerbsausfall**) = 20% des einfachen Todesfallkapitals

Die Prämienliste wurde Ihnen zugestellt. Sollte sie nicht mehr in Ihrem Besitze sein, so können Sie die Prämienansätze beim Sekretariat erfragen.

3. Wie bin ich versichert?

Die Versicherungskommission arbeitet ein Nachschlagwerk aus, welchem Sie alle Versicherungsleistungen entnehmen können.

Die Versicherungskommission

Man sollte ...

- Herrn Schürmann von unserem Preisaufschlag für den Hemdenservice unterrichten.
- es kaum glauben, dass es 9 Monate brauchte, bis das Aeropers-Sekretariat das Protokoll der GV 1972 an seine Mitglieder versandte. Was sagen alle diejenigen dazu, die dienstlich oder privat verhindert waren an der GV teilzunehmen?
- die Aeropers-Policy dahingehend abändern, dass das Verbandsinteresse vor dem Allgemeininteresse steht.
- sich fragen, ob die Veröffentlichung sämtlicher Verbesserungsvorschläge am Crewhouse Genf wirklich dem Niveau der Aeropers Rundschau entspricht.
- nicht nur PiC in die EK-Kommission aufnehmen.
- als Vorstandsmitglied ob der diesjährigen, eher mageren Wahlbeteiligung nicht enttäuscht sein. Wenn Hilfe dringend nötig werden sollte, kommen sie bestimmt alle.
- statt eines neuen Pilotenabzeichens eine Douglas-Plakette für die neue Uniform kreieren.





Ein neues Projekt von Boeing: 7X7

(Bezugsquelle: Aviation Week und Interavia)

Im «Aktuellen Interview» der letzten Aeropers Rundschau wurde mehrere Male ein neues Flugzeugprojekt von Boeing erwähnt. Der nachfolgende Artikel soll über die wichtigsten Aspekte dieser Flugzeuggeneration Aufschluss geben.

1. Technische Angaben

Charakteristisch für die neue 7X7-Familie sind:

- Der superkritische Flügel, der erlaubt, die Flügelpfeilung 5 Grad kleiner zu wählen. Dadurch kann der Flügel-Rumpfübergang einfacher konstruiert werden. Ein neuartiges Profil macht es zudem möglich, mit höheren Machzahlen wirtschaftlich zu operieren.
- Neue Hochauftriebshilfen (linkage driven, double-slotted flaps).
- Die Triebwerkanordnung über dem Flügel soll die Lärmentwicklung dämpfen. Zugleich kann das Fahrwerk kürzer gebaut werden.

Bei der Auswahl der Triebwerke hat man sich bei Boeing noch nicht festgelegt. Es kommen in Frage: Rolls Royce (RB 211-22B-45 oder RB 211-22-46), General Electric (CF6-6D1 oder CF6-6G, beides sind Weiterentwicklungen des bekannten CF-6) und Pratt & Whitney (JT9D-7). Für die Kurzstreckenvariante der 7X7 sind Turbo-Union RB 235-6 oder Pratt & Whitney JT10D vorgesehen, beides Triebwerke der 25'000 lb-Klasse.

Das QSH (quiet short haul) soll mit zwei Triebwerken ausgerüstet werden, während das Mittelstreckenflugzeug zusätzlich noch ein drittes erhält, das ähnlich wie bei der B-727 oben am Heck unter das Seitensteuer plaziert wird. Lange Zeit hat man in den Fachzeitschriften bei der dreimotorigen Ausführung der 7X7 von einem «Langstreckenflugzeug» gesprochen. Erst kürzlich hat Boeing Zeichnungen der effektiven, viermotorigen Langstreckenausführung veröffentlicht (alle vier Triebwerke über dem Flügel angeordnet), so dass ein verständliches und sicher vernünftiges Analogon zur heute bestehenden, erfolgreichen Flugzeugfamilie entsteht.

Das Kurz- und das Mittelstreckenflugzeug werden vermutlich den gleichen Rumpfdurchmesser (188 in.) erhalten. Immerhin könnte für die dreimotorige Ausführung ein auf 206.5 in. vergrößerter Querschnitt in Frage kommen. In diesem Falle wäre es dann möglich, in der Touristklasse von sechs auf sieben Sitze pro Reihe zu steigern und grössere Frachtcontainer als die für die B-727 verwendeten LD-1 und LD-3 mitzunehmen.

2. Das Projekt

Die Entwicklungskosten für die Realisierung des 7X7 werden über eine Milliarde US-\$ betragen. Es ist begreiflich, dass Boeing nach einem oder auch mehreren Partnern Ausschau hält, die bei der Entwicklung, aber auch bei der Finanzierung des Projektes mithelfen sollen. Verhandlungen über eine eventuelle Zusammenarbeit wurden mit der British Aircraft Corp. und der Aeritalia (nicht zu verwechseln mit Alitalia) geführt, und gerade die Italiener zeigten sich am 7X7-Projekt sehr interessiert. Ein Gesetzesbeschluss aus dem Jahre 1968 ermächtigt nämlich die italienische Regierung, für Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete der Luftfahrt einen Betrag von 258 Millionen US-\$ zu verwenden. Davon sind bis heute aber nur 12 Millionen gebraucht worden, und zwar für das neue, europäische Kampfflugzeug Panavia MRCA (Multi-Role Combat Aircraft). Das Boeing/Aeritalia Team hätte demnach eine gute Chance, in den Kreis der aussichtsreichsten Anwärter aufgenommen zu werden. Vorgesehen wäre, einen Teil der Fabrikation des 7X7 nach Foggia zu verlegen, wo speziell für dieses Projekt grössere Werkanlagen erstellt würden.

Nach neuesten Meldungen scheint sich aber diese anfänglich erfolversprechende, italienisch-amerikanische Zusammenarbeit eher zu verflachen. Kenner der Materie meinen sogar, sie könnte total auffliegen. Boeing will zwar davon nichts wissen, hat aber immerhin bekanntgegeben, einen endgültigen Entscheid über die vorgesehene Produktionslinie in Foggia schon im Sommer dieses Jahres zu treffen. Der amerikanische Hersteller ist der Ansicht, dass die italienische Gesellschaft nur mit Schwierigkeiten in der Lage sein wird, die Produktion gleichzeitig mit

den Boeing-Werken in Angriff zu nehmen. Deutliche Anzeichen sollen auch dafür sprechen, dass man in Seattle die als Anfang geplante Mittelstreckenvariante zugunsten der Langstreckenvariante fallen lassen will. Während diese Aussage noch mit gewissen Vorbehalten aufzunehmen ist, so scheint es als ziemlich sicher, dass das Kurzstreckenflugzeug (QSH), welches für eine zukünftige Europaflotte der Swissair in Frage kommen könnte, erst Ende der Siebzigerjahre folgen soll (als Ersatz für die bis dahin aus dem Dienst zu nehmenden DC-9, B-737 und BAC 1-11).

Das endgültige «Go ahead» für die 7X7 könnte bereits Ende 1973 gegeben werden — mit Auslieferungen für 1977 —, man will sich aber bei Boeing ohne feste Bestellungen von den Luftverkehrsgesellschaften nicht auf den Markt stürzen; denn gerade im Januar 1973 wurde die 727-Produktion von monatlich fünf auf die Spitzenzahl von neun Flugzeugen pro Monat erhöht, um das geplante Lieferziel von 92 Maschinen in diesem Jahr zu erreichen. Boeing rechnet auch 1974 mit einem anhaltenden Erfolg dieses Typs — geplant ist eine Jahresproduktion von 102 Maschinen — und wird es verständlicherweise vermeiden, den Erfolg der B-727 durch einen allzufrühen 7X7-Entschluss zu torpedieren.

3. United als «preliminary specification coordinator»

Immer interessanter und vielseitiger wird die Zusammenarbeit zwischen den Flugzeugherstellern und den Luftverkehrsgesellschaften. Dies zeigt einmal mehr das Beispiel der United in Zusammenhang mit dem 7X7-Projekt. Diese Fluggesellschaft möchte nämlich versuchen, die Interessen der für die 7X7 in Frage kommenden US-Airlines zu koordinieren, um Boeing bei der Spezifikation mitzuhelfen. Hiefür organisiert man bei United verschiedene Gruppenmeetings, an denen alle interessierten Gesellschaften teilnehmen können, um in gemeinschaftlicher Arbeit eine endgültige Grundkonzeption festzulegen. Man hofft gegen Ende dieses Jahres soweit zu sein.

Auf meine Anfrage hin hat sich Capt. Guido Schaefer freundlicherweise bereit erklärt, eigens für die Aeropers Rundschau einen Artikel über den superkritischen Flügel zu verfassen. Ich möchte ihm im Namen aller Leser für diese gut verständliche «Aerodynamik-Lektion» recht herzlich danken.

Peter Clausen

Der superkritische Flügel

Eines der wesentlichen technologischen Elemente einer zukünftigen Generation von Verkehrs- und Militärflugzeugen ist der sog. superkritische Flügel. Die aerodynamischen Forschungen auf diesem Gebiet begannen vor zirka 8 Jahren am Langley Research Institute der NASA durch Dr. Richard T. Withcomb, der bereits in den 50-er Jahren die bekannte Flächenregel entwickelt hatte. Bei der Flächenregel (area rule) handelt es sich um eine Verminderung des Widerstandsanstieges bei Annäherung an Mach 1, wodurch in der Folge einige für Überschallflug entworfene Flugzeugtypen (F-102, B-58, F-5) überhaupt erst die Schallgrenze zu durchbrechen vermochten. Die Flächenregel besagt, dass der Widerstand im transsonischen Bereich dann minimal zunimmt, wenn die über der Flugzeuglängsachse aufgetragene Querschnittsfläche des gesamten Flugzeuges angenähert eine elliptische Form aufweist. Dies führte in der praktischen Anwendung zur charakteristischen Wespen-taille des Rumpfes im Bereich des Flügelanschlusses, indem der dort fast un stetig dazukommende Anteil des Flügelquerschnittes durch entsprechende Verminderung des Rumpfquerschnittes kompensiert werden muss. Das Prinzip des superkritischen Flügels ist ein Hinausschieben des Widerstandsanstieges bei Annäherung an Mach 1. Der Widerstandsanstieg ist bedingt durch lokal auftretende Schallgeschwindigkeit an stark gewölbten Teilen des Flugzeuges, wenn dieses noch mit Unterschallgeschwindigkeit fliegt (bei Erreichen der kritischen Machzahl). Es bilden sich Schockwellen, die infolge des damit verbundenen Druckanstiegs zu einer raschen Zunahme des Widerstandes führen. Mit der fast sprunghaften Widerstandszunahme ist ein wirtschaftlicher Betrieb in diesem Geschwindigkeitsbereich nicht mehr möglich. In diesem Grenzbereich würde eine Geschwindigkeitssteigerung von 10% eine um



konventionelles Profil



superkritisches Profil

zirka 50% grössere Triebwerkleistung bedingen. Zudem wäre der Komfort infolge ständigem Buffeting nicht mehr gewährleistet. Withcomb ist es nun gelungen, durch grundsätzliche Änderung des Flügelprofils dieses Problem mindestens im Bereich des Flügels zu lösen. Im Gegensatz zum bis jetzt verwendeten Profil mit relativ starker Krümmung an der Oberseite und schwächere Krümmung an der Unterseite, zeichnet sich das superkritische Profil durch schwache Krümmung an der Oberseite und eine stark betonte Konkavkrümmung im hinteren Bereich der Profilhinterkante aus.

Damit verringert sich die bei Annäherung an Mach 1 beim Normalprofil auftretende Schockwellenbildung mit Strömungsablösung, da die Krümmung ja wesentlich geringer ist. Man nimmt dabei allerdings auch einen Auftriebsverlust in Kauf, der aber durch die eigenartige Ausbildung der Hinterkante wieder ausgeglichen wird. Nach jahrelangen Windkanalversuchen hatte sich eine endgültige Profilform herauskristallisiert, und man konnte zu praktischen Flugversuchen übergehen.

North American Rockwell erhielt von der NASA den Auftrag zum Bau eines superkritischen Flügels, der auf einer modifizierten Version des LTV TF-8A Crusader montiert werden sollte. Die Forderung nach grösstmöglicher Korrelation mit den Windkanalmodellen erschwerte Konstruktion und Bau des Versuchsflügels ganz erheblich. Im März 1971 konnte mit den Flugversuchen begonnen werden, wobei die Windkanalprognosen sich vollumfänglich bestätigten. Das Flugzeug wurde auf 35 000 ft bis zu einer Geschwindigkeit von 1167 km/h geflogen, womit die Schallgeschwindigkeit leicht überboten wurde. Die grösste erreichte Höhe war 46 000 ft. Der superkritische Flügel der Crusader entspricht der für ein Verkehrsflugzeug in Frage kommenden Form. Eine zweite Maschine desselben Typs wird mit einer auf den Erkenntnissen aus den ersten Versuchen verbesserten Version eines superkritischen Flügels ausgerüstet und erprobt.

Eine zweite in das Supercritical Wing Forschungsprogramm eingeschaltete Abteilung der North American Rockwell Corp. in Columbus hatte das Problem auf grundsätzlich andere Art zu lösen. Es wurde ein superkritischer Flügel mit einem Dickenverhältnis (Profilsehne zu grösster Profildicke) von 17% gebaut, der dieselbe kritische Machzahl hat wie ein Normalflügel mit einem Dickenverhältnis von nur 12%. Dieser Flügel wird auf einem Navy-Trainer T-2C Buckeye im Flug erprobt. Flügelgrundriss und sämtliche übrigen Teile der Flugzeugzelle wurden unverändert belassen, so dass hier ein direkter Vergleich eines Normalprofils mit einem superkritischen Profil möglich ist.

Diese beiden Versuchsobjekte, Crusader und Buckeye, zeigen, dass der superkritische Flügel auf verschiedene Art Vorteile bringen kann. Die Crusaderlösung ermöglicht das wirtschaftliche Erliegen grösserer Geschwindigkeiten, die Buckeyelösung das Mitführen grösserer Treibstoff-

mengen im nur 42% dickeren Flügel und damit Steigerung der Reichweite. Ein dicker Flügel kann zudem bei gleicher Steifheit leichter gebaut werden als der entsprechende Normalflügel.

Ein drittes Versuchsprogramm wurde durch die USAF bei der Convair Fort Worth Division von General Dynamics in Auftrag gegeben. Dort wird ein F-111 Schwenkflügelbomber mit einem superkritischen Flügel ausgerüstet, um die Anwendbarkeit dieser fortschrittlichen Technologie auch auf Schwenkflügelflugzeugen abzuklären.

Anwendungsstudien des superkritischen Flügels werden heute von nahezu jedem Unternehmen der amerikanischen Flugzeugindustrie betrieben. Schon 1971 hat die NASA mit den Firmen Boeing, Lockheed und Convair Kontrakte von je 1 Mio. US \$ abgeschlossen, in deren Rahmen Zukunftsstudien von Verkehrsflugzeugen für die Jahre 1975–1985 ausgestellt werden sollen und zwar unter Zugrundelegung fortschrittlicher Technologie wie superkritischer Flügel und Flächenregel. Von Boeing und Convair liegen bereits Projektstudien vor. Boeing z. B. untersuchte Flugzeugkonfigurationen verschiedener Geschwindigkeit und aerodynamischer Auslegung. Unter Berücksichtigung von Faktoren wie Lärmentwicklung, Umweltverträglichkeit und Reichweite-Wirtschaftlichkeit. Zum Vergleich standen ein knapp mit Unterschall (Mach 0.98) operierendes Muster, ein Flugzeug mit transsonischer Geschwindigkeitsleistung (Mach 1.2) und ein mit Mach 0.84 fliegende Maschine, welche etwa den heute gebräuchlichen Verkehrsflugzeugen entspricht. Die Betriebskosten des mit Mach 0.98 fliegenden Flugzeuges liegen zirka 5% niedriger als beim Mach 0.84 Flugzeug und um zirka 15% niedriger als beim DC-8, B-707. Die Mach 1.2 Maschine würde unter bestimmten Wind- und Temperaturbedingungen auf der Erde keinen Überschallknall verursachen, doch scheint ein wirtschaftlicher Einsatz ohne weitere Verfeinerungen noch nicht gegeben zu sein.

Convair sieht ein mit superkritischem Flügel ausgerüstetes Flugzeug für hohe Unterschallgeschwindigkeit, das zufolge Verwendung von Kunststoffbauteilen ein um ca 20% niedrigeres Baugewicht als jetzige Flugzeugmuster haben wird. Lockheed schliesslich arbeitet an einem vierstrahligen Mach 0.98 Interkontinentalverkehrsflugzeug für zirka 400 Passagiere. Warum hat man sich wohl nicht früher intensiv mit dem superkritischen Flügel des Dr. Withcombe beschäftigt? Vermutlich war das reine Überschallverkehrsflugzeug eine zu faszinierende Aufgabe, bis man einsehen musste, dass die Erwartungen offenbar zu hoch gespannt worden sind und in der vorgesehenen Zeitperiode nicht erfüllt werden konnten.

G. Schaefer



BERNA — What's that?

Sicher haben Sie, liebe Leser, auch schon einmal etwas von BERNA gehört, dieser Funkstation, die wir aus unsern «Langstreckenflugis» von überall her erreichen können. Es existieren über diese Institution oftmals komische Ansichten und Meinungen, und um diese endlich einmal aus der Welt zu schaffen, habe ich mich mit dem BERNA-Team in Verbindung gesetzt. Der operationelle Leiter, Herr Bob Thomann, hat mir freundlicherweise den folgenden Artikel geschrieben, den ich ohne Kürzung in unserer Revue veröffentlichen möchte, in der Hoffnung, etwelche Knoten zu entwirren.

Allgemeines

Als sich die Swissair entschloss, ihre eigene Versuchsstation GOLF nicht weiter auszubauen, sondern aus Kostengründen die ganze HF-Geschichte entweder der Radio Schweiz oder der PTT anzuhängen, entstanden die ersten Bausteine der heutigen Station BERNA.

Obschon sich die Radio Schweiz AG für diesen Dienst interessierte, entschloss sich die Generaldirektion, diesen HF-Service dem bereits bestehenden Telefondienst im Überseeterminal der Kreistelefondirektion Bern anzugliedern.

Vorgängig wurden Versuche mit Spezialflügen der Fareast-Route durchgeführt und zwar mit schönen, positiven Erfolgen. Man wurde sich einig und beschloss, auf den 1.1.72 den regelmässigen HF-Service mit den Swissair-Flugzeugen aufzunehmen.

Es folgte eine hektische Zeit des Planens und Organisierens. Sender mussten bereitgestellt werden, neue Spezialempfänger mussten gekauft werden, Fernsteuerungsanlagen wurden entworfen, um Sender und Antennen automatisch zu steuern.

Das Personal erhielt eine Spezialabreibung durch Swissair-Instruktoren, neue Ausdrücke und der ganze Aeronautical Radio «Slang» wurden instruiert, Analysen erklärt, Wetterforecasts und deren Abkürzungen gebüffelt, usw. Männiglich verfolgte aufmerksam die Arbeitsweise von «Speedbird London», schrieb die Meteos von Shannon Air Radio und versuchte auf 5610 kHz den NAT-Traffic mitzuschreiben. Man wollte schlussendlich eine gute Falle machen, wenn's am 1. Januar 1972 losgehen sollte!

Natürlich war überhaupt nichts fertig an diesem 1. Januar! Ein grosses Provisorium, ein Tisch mitten im Übersee-Terminal, haufenweise Drähte, Improvisationen — aber es ging! Mit gezücktem Bleistift warteten wir nun der Dinge, die da kommen sollten.

Die ersten Kontakte verliefen recht zaghaft. Die Piloten hatten offensichtlich Hemmungen aufzurufen. Wir fanden bald heraus, es gab verschiedene Piloten: Diejenigen, die selber ein bisschen communication-angefressen waren; sie sind auch heute noch unsere besten Kunden. Dann diejenigen, die eher reserviert BERNA aufriefen, nur wenn's unbedingt nötig war und dann diejenigen, die offenbar gar nicht wussten, dass so etwas wie BERNA überhaupt existierte . . . !

Bei allen herrschte jedoch eine gewisse Unsicherheit wegen der Kosten. Viele glaubten, die PTT taxiere bereits schon den Druck auf's Mikrofon. Viele erkundigten sich vorsichtig, ab wo der Taxzähler zu laufen beginne.

Erfreulicherweise begann nun die Zeit der persönlichen Kontakte. Viele Captains, Copis, aber auch F/Es bis zur hübschen Hostess fanden den Weg nach Bern, um BERNA zu besuchen. Kartengrüsse aus allen Ländern — manche oben, andere unten ohne! — flatterten in unser Büro und kleben nun zum Teil an der Wand, neben einer Unzahl von Joggi's Karikaturen und Flugzeug-Posters.

Der Flugfunk war für uns alle ein interessanter und glatter Dienst geworden, auch wenn die Auslastung recht gering war. Für das Personal hiess es wiederum Einführung des 24-Stundendienstes, also auch Nachtdienst, und ein Nachtdienst ohne Aktivität ist verständlicherweise eine eher langweilige Sache.

Item, es mag interessieren, was das erste Jahr, 1972, zahlenmässig ergab: Total 13 008 Aktionen. Taxierte wurden total 5 645 messages, die dem Dispatch oder der ELS Zürich auf der permanenten Dienstleitung mitgeteilt wurden. 1 153 phone patches wurden taxierte, meistens mit MCC, Dispatch oder ELS, und per Telex gingen lediglich 23 messages an die Swissair oder an die Balair, direkt oder via Dispatch ZRH.

Pro Tag umgerechnet ergibt dies rund 36 Aktionen, wovon nur 16 messages und 3 phone patches taxierte wurden. Dies ist natürlich eine schwache Frequenz.

Wie funktioniert nun BERNA überhaupt?

Vor einem Pult in einem kleinen Holz-Glashäuschen sitzt ein Operator und hört sich das Rauschen, Pfeifen, Heulen und Knurren an, das aus 7 verschiedenen Lautsprechern heraustritt. Insgesamt haben wir 10 Frequenzen zur Verfügung, davon sind nur 4 auf H 24, während die andern 6 je nach Jahres- oder Tageszeit beschränkt abgehört werden. Die jeweiligen Abhörzeiten samt Frequenzplan werden in Swissair-internen Notams publiziert (Route Manual, Communications).

Zwei Sender, die in Schwarzenburg stehen, können von Bern aus fernbedient werden, wobei Wellenwechsel zirka 30–45 Sekunden in Anspruch nehmen, also ein bisschen länger als die Transceivers an Bord. Sämtliche Frequenzen von 3–30 MHz können eingetastet werden, doch haben 4 Speichereinheiten pro Sender die meist gebräuchlichen Frequenzen vorprogrammiert.

Als Antennen wirken 2 sog. logarithmisch-periodische Richtantennen, die gegenüber einer gewöhnlichen Dipolantenne rund 10–12 db Gewinn ergeben. Diese Antennen können auch ferngesteuert werden. Ruft auf irgendeiner Frequenz ein Flugzeug auf, dann wird vorerst auf der gerade bestehenden Richtung geantwortet. Hört uns der «Flüger» schlecht, dann folgt das obligate: Just a moment, we turn the aerial! Dies dauert ordentlich lange, denn zuerst muss der Befehl und die gewünschte Richtung eingetastet werden, und erst dann beginnen die «Stewis» zu drehen, was auch wieder eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt. Erst wenn die Antenne in der gewünschten Richtung steht, können wir wieder auf den Sender gehen, während des Drehens bleibt er gesperrt. Zwischen BERNA und dem Dispatch besteht eine permanente Dienstleistung, auf der sofort Kontakt hergestellt werden kann. Sämtliche Swissair-internen Anrufe und Verbindungen in Büros oder Maintenance Control gehen via Dispatch.

Über BERNA können aber praktisch sämtliche Verbindungen übers normale Telefonnetz ausgeführt werden, wenn's pressiert sogar nach Tokio, Buenos Aires, New York, Hawaii. Alles mit Direktwahl! Medical assistance geht direkt per Draht zum nächsten Spital, von wo der Captain

vom diensttuenden Chefarzt persönlich beraten wird. Neulich hatten wir von SR 305 aus einen direkten phone patch mit Dispatch Athen, was bestens funktionierte. Der Versuch war von der Swissair angeregt worden.

BERNA arbeitet in SSB, wobei wahlweise USB oder LSB verwendet werden kann, oftmals ein Vorteil, um einer lästigen Interferenz auszuweichen. Schade, dass die neuen Sets im Jumbo und DC-10 nur noch USB aufweisen.

Um mit den Coronados verkehren zu können, die noch auf der alten AM arbeiten, sind die beiden Sender umschaltbar. Wir könnten auf reiner AM arbeiten, doch ergaben Versuche, dass SSB mit 50% zugeschaltetem Träger einen grössern Wirkungsgrad besitzen.

Senden wir einen SELCAL aus, so erfolgt die erforderliche automatische Umstellung auf AM resp. SSB mit zugeschalteten Träger automatisch. Viele Piloten belassen ihre HF-Sets in USB-Position. Versuche verliefen unterschiedlich, doch meistens ergaben sich zuverlässigere Resultate in der AM-Position.

Was wird taxiert und was nicht?

Das Elend mit Radioverbindungen ist deren Abhängigkeit von naturbedingten Propagationsbedingungen, die sich täglich ändern können. Dazu kommen die rein saisonbedingten Ausbreitungs-, Tag- und Nachtbedingungen, und zuguterletzt noch die Beeinflussung durch den elfjährigen Sonnenfleckenrhythmus.

Will man auf jedem Flug Sicherheit haben über die Zuverlässigkeit der HF-Verbindungen, dann muss man periodisch alle zwei bis drei Stunden einmal rufen, um zu sehen, ob es überhaupt noch klappt. Tägliche Abweichungen durch Propagationseinflüsse können dadurch rechtzeitig erkannt und die besten Frequenzen abgesprochen werden. Zu diesem Zweck sollten die **Radio Checks** dienen, und es ist, um Verwechslungen zu vermeiden, wünschenswert, wenn die Piloten sie als solche bezeichnen. Alle Kontakte mit BERNA, die als Verbindungskontrolle gedacht sind (Selcal-Checks usw), sind **taxfrei** und gehören zum reinen Dienstverkehr. Taxiert werden nur Meldungen oder phone patches, die unbedingt der Swissair oder Balair zugeleitet werden müssen. Auch hier wäre es von Vorteil, derartige Meldungen als «message to the company» zu bezeichnen.

Wir alle von BERNA möchten wünschen, dass vermehrt auf allen Flügen BERNA intensiver ausprobiert wird, um sicherzugehen, dass die Verbindung dann auch wirklich funktioniert, wenn man sie brauchen sollte. Der Operator weiss dann auch, was er wirklich am Draht hat, und welchen Frequenzen er seine spezielle Aufmerksamkeit widmen muss.

Wer benützt BERNA?

Bis heute war natürlich die Swissair Hauptkunde, ebenfalls die Balair. Als Gäste hatten wir zeitweise die ASA, Phoenix und die an das IKRK gecharterten Balair-Flugzeuge, seinerzeit die beiden DC-6 in Bangla Desh, heute eine alte DC-3 und eine Mystère 20, die im Dienste des IKRK im Mittleren Osten herumschweben.

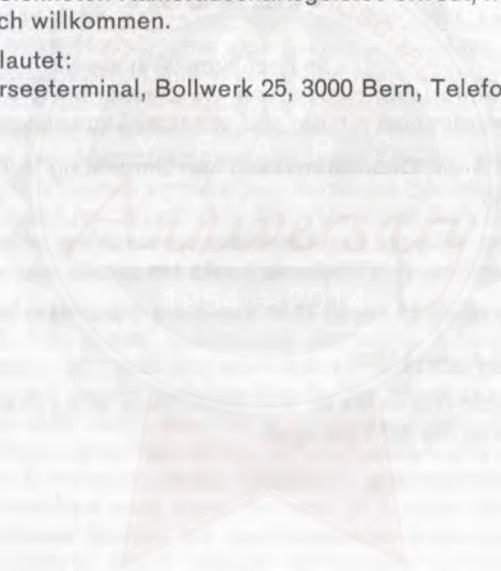
Wir hoffen, dass sich früher oder später auch die Schweizerische Rettungsflugwacht anschliessen wird, wenn auch in bescheiderem Rahmen. Ob weitere ausländische Fluggesellschaften den Weg zu BERNA finden werden, bleibt abzuwarten. Offerten erhielten praktisch alle in Frage kommenden Gesellschaften.

Das also der Bericht von Bob Thomann. Das BERNA-Team, das sich eines ausgezeichneten Kameradschaftsgeistes erfreut, heisst jeden Besucher herzlich willkommen.

Die Adresse lautet:

BERNA, Überseeterminal, Bollwerk 25, 3000 Bern, Telefon 031/22 52 26

Joggi



**zu
verkaufen**

Einfamilien- häuser

In Eschlikon/Wallenwil
sind 12 komfortable Häuser von 4½ Zimmer bis 6½ Zimmer
an ausserordentlich ruhiger und sonniger Lage zu verkaufen.

Land 7-9 Aren, Quartierstrassen und Umgebung fertig
ausgebaut.

Ölheizung, Wasch- und Geschirrspülmaschine, alle Böden
Spannteppiche, Bastelräume, beste Isolation.

Distanz Kloten 38 km/35 Min. Autobahn 3 km. SBB 300 m.

Bezug ab August 1973

Preis Fr. 285 000.— bis Fr. 355 000.— alles inbegriffen.
Hypothecken bis 90% geregelt.

Anmeldung an Nordostbau AG
Telefon 071/43 20 40 oder Swissair intern 4405

Wir helfen dem Pestalozzidorf

Vor einiger Zeit hielt das Stiftungskomitee der Swissair-Hilfsaktion für das Kinderdorf Pestalozzi seine Jahressitzung ab. Die Rechnung 72 war zuvor wie gewohnt durch Herrn Hosang von der Swissair Treuhand AG geprüft und als richtig befunden worden. Die Ausgaben, d. h. die Überweisungen an das Pestalozzidorf, betragen 1972 Fr. 25 863.50 und hielten sich damit ungefähr auf Vorjahreshöhe. Leider blieben aber die Einnahmen auf Fr. 20 846.65 stehen, so dass sich der Fonds durch den Ausgabenüberschuss von Fr. 5 016.85 beinahe um die Hälfte, nämlich auf Fr. 6 086.65 reduzierte. Sie ersehen daraus, dass dieser Fonds in etwa einem Jahr abgebaut sein wird. Wenn es uns also nicht gelingen sollte, die Einnahmen demnächst zu erhöhen, so werden wir unsere Leistungen in Zukunft wohl oder übel reduzieren müssen.

Wie Sie vermutlich wissen, wurde das Kinderdorf Pestalozzi in Trogen kurz nach dem Krieg auf Initiative des Philosophen Walter R. Corti gegründet. Kriegswaisen aus aller Welt erhalten hier seither vorübergehend eine neue Heimat und eine solide Ausbildung, die es ihnen erlaubt, als Erwachsene in ihre ehemaligen Heimatländer zurückzukehren, um dort das Gelernte nutzbringend anzuwenden. Das Pestalozzidorf ist ein lebendiger Beweis für die Möglichkeit des friedlichen Zusammenlebens von Menschen verschiedener Rassen, Länder und Religionen. Ermöglicht wurde sein Aufbau durch die Spenden von Privaten, Firmen, Vereinigungen, durch Patenschaften und Beiträge der Öffentlichkeit. Auch das Swissair-Personal trägt seit 1956 jährlich sein Scherflein zum Gedeihen dieses Kinderhilfswerkes bei.

Konkret gesagt waren es zum Beispiel 1972 rund 260 Swissair-Mitarbeiter, die durch freiwilligen Salärabzug monatlich total 1 700 Franken zusammenlegten. Ich verzichte bewusst auf einen prozentualen Vergleich in bezug auf Anzahl Swissair-Mitarbeiter oder gar auf deren Lohnsumme, glaube aber nicht, dass mit den obigen Zahlen die Möglichkeiten der Spendefreudigkeit des Swissair-Personals bereits erschöpft sind. Falls Sie der Entwicklungshilfe skeptisch gegenüberstehen sollten, können Sie versichert sein, dass Ihr Geld in Trogen nicht für die Anschaffung goldener Betten für prunkliebende Potentaten verwendet wird. Sie unterstützen damit vielmehr ein bestens geführtes internationales Kinderhilfswerk, das seine segensreiche Tätigkeit im Geiste Heinrich Pestalozzis seit langem unter Beweis gestellt hat und daher sowohl unser Vertrauen als auch unsere Hilfe verdient.

Ich hoffe, Sie werden sich die Sache nochmals gründlich überlegen, um dann den untenstehenden Talon mit Kopf, Herz und Hand — getreu Pestalozzis Devise — auszufüllen. Sie kennen doch das alte Sprichwort, dass der Segen jeder Gabe zum Spender zurückkehrt, also auch zu Ihnen.

Hano Hürzeler

Stiftungskomitee:

T. Boehme, L. Bollhalder, H. Brack, K. Endress, K. Gurtner, A. Lüthi,
H. Haerri, H. Hürzeler, K. Meister, E. Mürset, M. Schuler

An FLZ

Gegen Abzug von meinem Salär zeichne ich monatlich Fr.
für die Hilfsaktion Pestalozzidorf des Personals der Swissair.

Name:

Datum:

Dienststelle:

Angestellten-Nr.:

From other publications . . .

From 'The Observer' 17th June, 1973

Industrialists tend to adopt the easeful position that, since their case is always indisputably right, any failure of others to accept industry's line results either from imperfect communication or from the other side's indubitable stupidity.

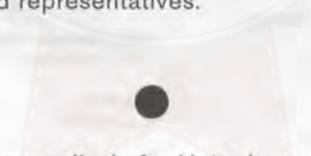
In fact, the management side is woefully wrong just as often as anybody else on general, national issues just as much as in specific, corporate cases.

Thus, in labour relations, the asinine assumption, all too often, is that if only the wretched men understood why a benign management made its proposals, or if only the awful union leaders would be sensible and reasonable — i.e. agree with management — harmony would shine forth like light from the Holy Grail.

Whenever a nasty strike results because some stubborn union obstinately refuses to lower its demand, there must by definition be some pig-headed management that, with equal obstinacy, refuses to meet the claim.

Relations with labour matter more than any others—you can't satisfy customers, for instance, if your factories are bone idle. Yet these vital relationships are mostly totally unplanned, conducted at too low a level in the firm, and given no attention at higher levels until a strike or succession of strikes forces the smell under the directors' noses.

In case after case of sweet industrial harmony, thriving productivity and delectable height in both profits and wages, the magic ingredient has been nothing more than constant management concern and respectful personal connection with the work-force, both as individuals and through their generally dreaded representatives.



Die amerikanische Fluggesellschaft «United» gewährt Frauen, die ihre Männer auf Geschäftsreisen begleiten, einen Preisnachlass. Zur Auswertung ihrer Aktion fragte die Fluggesellschaft in einem Schreiben die Frauen, ob sie mit dem Service während des Fluges zufrieden waren. Die meisten Antworten: «Was für ein Flug?»

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	T. Patch	Fach 226
	P. Rellstab	Fach 116

Ressort	Verantwortlicher	Fach	Stellvertreter	Fach
Administration und Dokumentation	E. Heusser	Fach 362	Sekretariat	
Ausländerfragen	T. Patch	Fach 226	J. Sterndale	Fach 322
Dachverband	P. Rellstab	Fach 116	M. Bethge	Fach 1828
Einsatz-, Deplacement- und Hotelfragen	P. Rellstab	Fach 116	M. Cross	Fach 260
EUROPILOTE	E. Heusser	Fach 362	P. Bircher	Fach 274
Finanzen	P. Gisiger	Fach 1389	Sekretariat	
Planung und Koordination	H. Amsler	Fach 10	Sekretariat	
IFALPA	J. Sterndale	Fach 322	T. Patch	Fach 226
Information und Presse	E. Heusser	Fach 362	R. Schumacher	Fach 339
Navigatoren	M. Bethge	Fach 1828	O. Scheitlin	Fach 1857
Salärfragen	H. Ehrensperger	Fach 1322	C. Henry	Fach 132
Schulfragen und Seniority	H. Roth	Fach 1471	H. Amsler	Fach 10
Security	R. Schumacher	Fach 339	E. Heusser	Fach 362
Versicherungen	K. Rutishauser	Fach 159	E. Heusser	Fach 362
Copi	P. Gisiger	Fach 1389	H. Roth	Fach 1471

Sekretariat

F. Woodtly
 Frau N. Grösch-Bonhöte
 Ewig Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 814 15 15
 Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

Einsatz-Kommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
 Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross
B-747: R. Schilliger (Typenchef), C. Henry
DC-8: P. Habegger (Typenchef),
 Ch. Milne-Fowler, E. Kaiser
CV-990: W. Pink (Typenchef), H. Maurer,
 M. D'Hooghe
DC-9: K. Kuratli (Typenchef), A. Atkins,
 U. Bodmer, J. Elfring
Navigatorenfragen
 M. Bethge

IFALPA-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, L. Zsindely

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder, E. Heiz

Flugsicherheits-Kommission

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

VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser, O. Scheitlin, A. Sooder,
 H. Wiederkehr

Aeropers-Delegation beim Dachverband

Präsident: H. Hürzeler
 M. Bethge, H. Roth, P. Rellstab,

Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

Kommission für Ausländerfragen

T. Patch, D. Bertram,
 E. Björkman, J. Elfring, J. Howells

Romands

J.-F. Duplain, R. Mérier, J.-Cl. Rotach

IANC-Vertreter und Zollfragen

V. Ramchandran

Zollfragen

K. Schmidli

Kontrollstelle

H. Dietschi, A. Strehler

OASF-Kommission

Präsident: E. Hedlund
 L. Idle, T. van Scherpenzeel
 Sekretär: M. Cross

Stimmzähler

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

Rundschau-Redaktion

M. Cross, P. Clausen, F. Woodtly

