



**5/73**

**September/Oktober 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
Dear Readers	3
Liebe Mitglieder	5
Neuaufnahmen	11
Die Monate Juli und August im Rückblick	13
Schlichtungs- und Schiedsverfahren Art. 44 und 45	17
Urgently Wanted	19
EK-Notes	21
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	27
Automatische Einsatzplanung	29
Aktuelles Interview: Büro für Flugunfalluntersuchungen	35
Flugsteigausbau und Unfallverhütung	45
Crew Globetrotter	51
Man sollte . . .	55
Quo vadis?	57
Liebe Radiowanderer	59
Ruhigere Triebwerke für die DC-9?	61
Hobby Ecke: Uhren	64
Die Merci-Gesellschaft	67
Swissair's organisational Changes	69
Briefe an die Aeropers Rundschau	70
From other publications	71

**Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 31. Oktober 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



**LA SUISSE**

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft  
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft  
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht  
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

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



## Dear Readers

Those who have read of the problems of Eastern Airlines in 'Business Week' of 18th August have had a rare opportunity of seeing an airline management's errors analysed in just two pages.

In 1963 Eastern was at a low ebb; an airline pilot turned management specialist took over the airline's presidency. Described as perhaps the most ardent advocate of scientific management in all commercial aviation, he established a central management organisation which was supposed to prevent the airline ever getting into trouble. In anticipation of additional routes following improved business the management staff was increased in size; it remained that way even though the routes did not materialise. When rising costs brought on an economy campaign, it was not the management staff, but the operations and traffic staffs that were cut back. The airline's President once waited one and a quarter hours for his baggage because only two loaders were available to service a DC-8.

As new equipment for the line Eastern selected the Lockheed 1011. First came the Rolls Royce debacle, and later the engine fan cones had to be replaced. In the middle of it all, one of the new aircraft was landed in a Florida swamp. When business was offering, the 1011 wasn't and by the time it came fully on the line, the demand had dwindled. A healthy first-half profit for 1972 deteriorated into a decidedly unhealthy deficit for the same period in 1973.

The Finance and Administration head points the finger at the pilots; Eastern has the highest operating costs in the industry, he claims, because pilot utilisation is some 20% less than in certain other airlines, though with a route structure like knotted string, it is difficult to see what other result could be achieved. The President thinks that the staff is too large; 'we just cost-controlled ourselves to death' he says. He has recently travelled the network talking to personnel, and says 'this December, I will have been here ten years, and, God willing, I have another ten years to go. It was important for me at midpoint to break off and see what makes this airline run'.

Perhaps we are being unkind, but one is tempted to observe that an airline president who needs to discover what makes his airline run after ten years in control is certainly in need of Divine intervention.

Readers may be wondering what Eastern's difficulties have to do with a Rundschau editorial. Those of us who have had the experience of running an airliner know that the operation is 90% the application of commonsense and 10 %specialised technical knowledge. There is no reason to suppose that the operation of running an airline is any different. If one wishes to find out what makes either the airliner or the airline run, it is necessary only to look and to listen. Whenever something occurs that conflicts with commonsense, it is certain that company money is headed down the drain, and whenever the whiz-kids start to run things it's time to tighten the safety harness.

Thus, Eastern would seem to have placed too much reliance on management techniques and too little on the good judgement of the employees on the line. They also planned a '1011 destination' and had too little reserve when it temporarily closed. Finally, they appear to have succeeded in saving money in the short term only to find the airline crippled in the longer run.

Here in Swissair we are fortunate that in all our major decisions the commonsense element is firmly at the 90% mark. Since the experience with the Coronado in 1962 there has always been an alternative to aircraft bought from the drawing board. Now we have wisely decided to buy increased numbers of proven short range aircraft until the wide-body types have shown their earning potential.

Although there has been some management proliferation, the restriction of hirings has kept the proportion of Swissair's management to operating staff in balance.

Swissair too has had its cost controls, and however much we may dislike the new hotel porter's uniform, the really vital investments — the people who look after the needs of the passenger — have been protected, and consequently the public still likes to fly with us.

The last 'Swissair News' indicated a deteriorating relationship between costs and revenue, and as night follows day someone will suggest another cost-cutting exercise. With the example of Eastern Airlines to warn us, would it be possible, even at this late stage, to suggest that the objective of an economy drive is not the usually accepted interpretation of cutting costs, but the positive one of **spending money wisely?** For when the 'Kaderkurs', a unique opportunity for the informal exchange of ideas and outlook between management and its key operating personnel, is used by a psychologist in an attempt to tell Swissair captains how to be captains, one hears a strange metallic rattle like the sound of money rolling down a drain, and when confident planners insist that we need fewer pilots than commonsense suggests are necessary, one finds oneself mentally reaching for the shoulder harness.

MSC

## Liebe Mitglieder

Aufgrund der zahlreichen Anfragen aus Ihrem Kreise scheint es wünschenswert zu sein, wiedereinmal über den Stand der Dinge in Sachen **Balair-Integration** zu orientieren. Gleich zu Beginn gilt es in Erinnerung zu rufen, dass es sich nach dem zweiten, luftamtkonformen rechtlichen Konzept Gehringer nicht mehr um eine totale Integration der Balair-Piloten ins Swissair-Pilotencorps handeln wird, sondern um einen sogenannten Zusammenschluss der Swissair- und Balair-Jet-Cockpit-Besatzungen.

Was heisst das? Die Balair-Piloten werden uns Swissair-Piloten in jeder Beziehung gleichgestellt: sie unterstehen in allen Belangen der Swissair Flight Ops und den Bedingungen, die in unserem Aeropersvertrag samt seinen Anhängen und Reglementen festgehalten sind. Aus konzessionellen Gründen kann ihnen jedoch nicht einfach der Aeropers-Gesamtarbeitsvertrag abgegeben werden, da jede konzessionierte Luftfahrtsgesellschaft nicht nur über eine eigene Betriebs- und Verkaufsorganisation, sondern u. a. auch über eigene Besatzungen verfügen muss. Aus diesem Grunde wird jeder Balair-Pilot einen Balair-Einzeldienstvertrag erhalten, welcher fast wörtlich unserem Aeropersvertrag entsprechen wird. Die Ausnahmen sind rein formaljuristischer Natur und wurden bereits im November 1972 gemeinsam erarbeitet und verabschiedet. Sie üben auf unseren eigenen Aeropersvertrag keinerlei Einfluss aus. Die Aeropers wird dadurch nicht etwa zum Vertragspartner der Balair. Hingegen enthält der Balair-Einzeldienstvertrag ein Übernahmeversprechen durch die Swissair, wodurch jeder Balair-Pilot quasi auf Vorschuss Swissair-Pilot wird; zum Beispiel im Falle einer Auflösung der Balair. Dieser Punkt ist sehr wichtig. Allfällige Vertragsänderungen werden aber auch in Zukunft ausschliesslich zwischen Swissair und Aeropers ausgehandelt. Sie haben dann aber automatisch auch Gültigkeit für die Balair-Piloten, deren Einzeldienstverträge dann entsprechend korrigiert werden müssen. Wenn Sie als Swissair-Pilot einen Balairflug durchführen, unterstehen Sie wie eh und je nur der Swissair und dem Aeropersvertrag. Die Balair-Direktion hat Ihnen gegenüber aber keinerlei Weisungsrecht.

Soviel zur vertraglichen Seite. Wo stehen wir mit den Verhandlungen? Wie Sie wissen, exerzieren wir seit dem 1. Februar 1973 den sog. **Intermix**, d. h. den gemischten Cockpit-Besatzungseinsatz auf den DC-8 und DC-9-Flugzeugen beider Gesellschaften durch. Dank dieser Vorstufe des definitiven Zusammenschlusses konnte das Hauptziel der ganzen Übung, nämlich der oekonomischere, flexiblere und zentral gesteuerte Einsatz beider Gesellschaften de facto bereits verwirklicht werden, was sich sicher auf die Geschäftsergebnisse der beiden Gesellschaften äusserst positiv ausgewirkt hat. Dieser Intermix-Probegallop wurde sei-

nerzeit von OF vorgeschlagen und von der Aeropers unterstützt, um allen Beteiligten die Möglichkeit zu geben, nicht nur die noch hängigen Probleme ohne Zeitdruck zu lösen, sondern auch gleichzeitig die zu erwartenden Anlaufschwierigkeiten zu erkennen und zu eliminieren.

Damit sind wir heute beschäftigt. Wie Sie meinen Erläuterungen zur vertraglichen Seite entnehmen konnten, muss der Aeropers-Vertrag nicht abgeändert werden, wie damals von einem Grossteil des Vorstandes und der Integrationskommission befürchtet worden ist. Ausnahmen: Senioritätsreglement Art. 1 und Arbeitsvertrag Art. 38, wo neben der VEF, OASF und APK als Hinterlassenenfürsorge auch noch die PAX hinzu käme. Man kann sich in guten Treuen darüber streiten, ob deswegen eine zweite Abstimmung erforderlich sei oder nicht. Die Aeropers hat im Juni 1972 nämlich zur folgenden Frage Stellung genommen: «Stimmen Sie der integrierten Senioritätsliste in ihrer vorliegenden Form zu?» Bei einer legendären Stimmbeteiligung von 84% sprachen sich bekanntlich 80% der Stimmenden für diese integrierte Liste aus und gaben somit der Integration das grüne Licht der Aeropers.

Nun änderten sich leider, durch das nachträgliche luftamtliche «Njet» vom letzten Sommer, gewisse Voraussetzungen, unter welchen das glänzende Aeropersresultat zustande gekommen war. Ich persönlich habe Ihnen damals an den Orientierungs- und Diskussionsabenden, sowie im Abstimmungskommentar gesagt, es werde nach erfolgter Integration keine Balair-Piloten, sondern nur noch Swissair-Piloten geben, welche allesamt gemäss Aeropers-Vertrag angestellt seien, analog zur totalen Integration unserer ausländischen FPAS-Kollegen von anno 1969.

Genau genommen handelt es sich heute um einen Jet-Cockpit-Besatzungszusammenschluss, was aber für alle Beteiligten auf ein und dasselbe herauskommt: Swissair- und Balair-Piloten fliegen gemischt Swissair- und Balair-Kurse und zwar zu identischen Arbeits- und Vertragsbedingungen. Sie haben damit ihren Arbeitgebern ermöglicht, wirtschaftlicher zu operieren und dadurch konkurrenzfähig zu bleiben. Das Ziel bleibt also dasselbe, nur musste der (Rechts-) Weg zu diesem gemeinsamen Ziel — force majeure — geändert werden.

Es ist die Aufgabe des Vorstandes, die Interessen der Aeropersmitglieder auch in dieser Frage zu wahren und die vertragliche Seite sauber zu regeln. Das rechtliche Konzept ist von uns aus gesehen in Ordnung. Wir haben aber in unserer September-Sitzung beschlossen, dass es noch einem Gremium vorgelegt werden soll, in welchem neben unserm Rechtsberater, Dr. Kobelt, auch Vertreter des Luftamtes, des Swissair-Rechtsdienstes, der Balair und der SCCA sitzen, um juristische Überraschungen à la Sommer 1972 zu verhüten!

Der Vorstand ist ferner mehrheitlich der Ansicht, dass sich weitere Abstimmungen im Zusammenhang mit der Balair-Übung nicht aufdrängen, da die beiden erwähnten Änderungen des Vertrages, bzw. des Senioritätsreglementes direkte Folgen der Integration unserer Balair-Kollegen in die Aeropers-Senioritätsliste darstellen.

Entscheidend für die Aeropers ist vielmehr die Verwirklichung der drei **Aeropers-Postulate**, in welchen der Vorstand von Anfang an versucht hat, voraussehbare, integrationsbedingte Nachteile zu verhüten. So war es z. B. logischerweise zu erwarten, dass der vermehrte Balair-Chartereinsatz für unsere DC-8- und DC-9-Besatzungen eine Verschlechterung der Einsatzbedingungen in der Form von vermehrten Weekend-Flügen, DH-travel, kurzfristigen Änderungen und evtl. Minimum-Freitagen mitsichbringen würde. Die Erfahrungen der Intermix-Phase haben unsere Befürchtungen leider bestätigt. Daher ist denn auch in diesen beiden betroffenen Besatzungskategorien die Begeisterung für die Balair-Geschichte nicht mehr gross. Es ist eine Binsenwahrheit, dass der Mensch ganz allgemein Verbesserungen dankend annimmt und bald vergisst, währenddem er auf Verschlechterungen sauer reagiert; es sei denn, sie würden entsprechend honoriert. Jedenfalls hat es sich zur Genüge bewiesen, dass die Aeropers mit ihrem **Postulat betreffend Reorganisation von Besatzungsplanung und Einsatz** seinerzeit richtig geschaltet hatte. Die Swissair reagierte denn auch relativ schnell und hat inzwischen eine Reorganisation des Crew Controls durchgeführt, welche die kühnsten Erwartungen des Vorstandes übertraf. Wie Sie bereits aus diversen Aeropers-Publikationen entnehmen konnten, ist unsere Einsatzkommission von den Neuerungen mehr als befriedigt. Es herrscht heute in diesem Sektor eine erfreulich positive Zusammenarbeit zwischen den Flottenchefs und den Einsatzplanern von OFCK einerseits und den Mitgliedern der Aeropers-Einsatzkommission andererseits. Der positive Geist, der von den beiden Mitarbeitergruppen an den Tag gelegt wird, ist einmalig. Dementsprechend erfreulich sind denn auch die Resultate. So konnte u. a. dank einem gemeinsam erarbeiteten Reservekonzept das unpopuläre Fliegen an einem geplanten Frei-Tag zwar nicht ganz eliminiert, aber doch auf einen Bruchteil der sonst üblichen Tage reduziert werden. Ich hoffe, Sie haben diese Einsatzverbesserungen in den letzten Monaten persönlich bemerkt. Jedenfalls danke ich allen Beteiligten im Namen der Aeropers, dass sie die mühsamere Hälfte des Postulates, nämlich die Reorganisation der Einsatzplanung hundertprozentig zu erfüllen halfen.

Noch nicht ganz unter Dach und Fach ist die zweite Hälfte dieses Postulates, die Reorganisation der Besatzungsplanung. Hier hat die Aeropers verlangt, dass in Zukunft der Besatzungsindex, d. h. die Anzahl der Piloten pro Flugzeug, im Einvernehmen mit der Einsatzkommission der Aeropers festzulegen sei. Denn es ist klar, dass selbst eine optimal re-

organisierte Einsatzplanung keine Wunder vollbringen kann, wenn sie mit äusserst knappen Pilotenbeständen rechnen muss.

Wir wollen richtig verstanden sein: die Aeropers verlangt keine Überbestände, denn wir wissen wohl, dass jeder überzählige oder unproduktive Pilot die Swissair eine Stange Geld kostet. Andererseits kann die gewünschte Produktion nur erbracht werden, wenn ein gewisser Minimalbestand vorhanden ist. Es besteht nun aber eindeutig die Gefahr, dass durch die Intensivierung des Charterbusiness in Zukunft das Maximum an zusätzlichen Flügen eingeplant wird, welches sich durch die Limiten der Flight Duty Regulations verkräften lässt. Dies heisst für uns alle aber während den nächsten Jahren strengere Einsätze, minimale Frei-Tage, mehr Änderungen, alles Dinge, die uns sattsam bekannt sind, und die wir zwar während sog. Hochdruckperioden kurzfristig auf uns nehmen, die aber nie und nimmer zu den regulären Einsatzbedingungen werden dürfen. Obschon der Besatzungsindex von der Swissair lediglich als eine ungefähre Planungsgrösse dargestellt wird, ist er doch eigentlich der Schlüssel zur Produktion. Es ist daher verständlich, dass die Swissair diesen Schlüssel allein in der Hand behalten möchte. Er öffnet nämlich nicht nur die Produktionstüre sondern auch jene in den Raum unserer Arbeitsbedingungen, unseres Arbeitsklimas und sogar unseres Privatlebens. So, wie wir befürchten, dass eine allzu kostenbewusste Swissair an die Grenzen des Pilotenausnutzungsgrades gehen könnte, so hat die Swissair ihrerseits Angst, dass eine allzu gewerkschaftliche Aeroperspitze ihr Mitspracherecht in Sachen Besatzungsindex massiv ausnützen könnte, um mit unrealistischen, hohen Besatzungsindices die Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder auf Kosten der Firma zu verbessern. Was es in einer solchen Situation jedoch braucht, ist das gegenseitige Vertrauen zwischen den Arbeitspartnern. Hat doch gerade die Reorganisation der Einsatzplanung bewiesen, dass dieses gegenseitige Vertrauen innert kurzer Frist zu den erfreulichen Ergebnissen geführt hat. Ich glaube daher, dass, entgegen dem heutigen Stand der Dinge, das von uns postulierte gemeinsame Festlegen des Besatzungsindex dem vielzitierten Gesamtinteresse dienen wird. Unnötig zu sagen, dass andernfalls dieses Balair-Postulat von der Aeropers nicht als erfüllt betrachtet werden kann. Ich persönlich bin aber der Überzeugung, dass sich gegenseitig investiertes Vertrauen noch immer gelohnt hat.

**Beim zweiten Balair-Postulat** handelt es sich um das paritätische Mitspracherecht im Stiftungsrat der VEF. Erfreulicherweise konnte der Aeropersvorstand bereits in seiner Januarsitzung der vorgeschlagenen Neufassung der Stiftungsurkunde zustimmen, womit dieses Postulat als erfüllt gelten kann.

Bleibt als drittes und als letztes Postulat noch **die einheitliche Salarskala für Bordkommandanten** (ECS). Nachdem sich unsere Kommission und OFD bereits im Frühjahr über das Prinzip der ECS geeinigt hatten,

ruhten die Verhandlungen während der Sommermonate, bis der Typenentscheid vorlag, der auf die geplante einheitliche Captainssalärskala einen grossen Einfluss ausüben wird. So war es in den vergangenen zehn Jahren üblich, dass ein 2-motoriger Kommandant in seinem 13. Swissair-D.J. mit der Beförderung zum 4-motorigen Kommandanten rechnen konnte und in der Regel spätestens im 14. D. J. somit auch das 4-motorige Captainssalär beziehen durfte. Durch die Vergrösserung der DC-9-Flotte wird sich dieser willkommene Salärsprung auf einige Dienstjahre später verschieben; eine Tatsache, der nun schon aus Gerechtigkeitsgründen Rechnung getragen werden muss. So sollten weder die Balair-Integration noch der DC-9-50 Typenentscheid unsere jüngeren Aeropersmitglieder finanziell benachteiligen.

Der Vorschlag der Swissair geht nun dahin, dass sie den Salärsprung vom 2-motorigen zum 4-motorigen Captainssalär automatisch im 16. Dienstjahr zu gewähren gewillt ist, oder allenfalls bei der Beförderung zum Kommandanten auf ein Grossflugzeug, nach der Devise «which ever comes first». Es ist klar, dass der Aeropersvorstand diese Offerte zurückweisen musste. Die Verhandlungen gehen indessen weiter. Es ist möglich, dass die ganze Geschichte nicht mehr durch die Spezialisten von OF, sondern im Rahmen der Salärverhandlungen 1973 gelöst werden muss.

Sobald sich beide Parteien geeinigt haben werden, muss bekanntlich innerhalb der Aeropers über die ganze einheitliche Kommandanten-Salärstruktur noch abgestimmt werden.

So präsentiert sich also der Stand der Balairübung anfangs September. Ich hoffe, dass sich bis zum Erscheinen dieser Zeilen in der ersten Oktoberhälfte noch einige wesentliche Hindernisse aus dem Wege räumen lassen. Ich bin nach wie vor überzeugt, dass sich das gemeinsam gesteckte, sinnvolle Ziel bis zum Jahresende absolut verwirklichen lässt. Es soll sich aber nicht um eine Integration um jeden Preis, sondern um einen vernünftigen Preis handeln. Und da sich erfreulicherweise die Ansicht der Swissair-Delegation wenigstens in dieser Beziehung mit der unsrigen deckt, so kann es ja nicht fehlen! Ein Doppelsturz auf der Zielgeraden, verursacht durch gegenseitiges, unnötiges Ellenbögen, wäre in diesem Falle nicht nur eine Blamage, sondern wahrlich eine verpasste Chance, obschon anzunehmen ist, dass die gestrauchelten Helden als «ferner liefern» doch noch über das Zielband zu hinken imstande wären.

Mit freundlichen Grüssen  
Ihr Hano Hürzeler



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**

## Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 9./10. Juli und 17. August 1973 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



Ruedi Geser,  
Copi DC-9



Christoph Huber,  
Copi DC-9



Kurt Rieser,  
Copi DC-10



André Rüegg,  
Copi DC-10



Otto Schaad,  
Copi DC-9



Günter Wuttke,  
Copi DC-9



Urs Zimmermann,  
Copi DC-9

---

## Veloausflüge durch die herbstlichen Weinberge?

Zur gesunden, sportlichen Betätigung, während der Freizeit in Genf, möchte ich im Crewhouse einige Farräder zur allgemeinen Benützung aufstellen. Gegen eine bescheidene Gebühr zur Unkostendeckung kann ein Velo gemietet werden. Deshalb suche ich drei Damen- und drei Herrenvelos. Wer hat ein Fahrrad im Keller stehen, das er nie braucht? Velo wird abgeholt. Unterhalt der Farräder durch mich.

Bitte melden Sie sich bei Ralph Kündig, PiC DC-9, Fach 381.  
Besten Dank zum voraus.



## Die Monate Juli und August im Rückblick

Die Schwerpunkte der vergangenen Gesprächsrunden bildeten einmal mehr die Balair-Integration und damit verbunden die Schaffung einer einheitlichen Captainskala, beides Themen, welche dem Präsidialartikel (vgl. Seite 6) ihr Gepräge gegeben haben.

Von nicht geringer Bedeutung war hingegen auch die von der Einsatzkommission in Anwesenheit der Typenchefs durchgeführte gemeinsame Besprechung der kommenden Winter-Rotationen, welche unter der Leitung von Capt. E. Tröhler stand und kurz zusammengefasst folgendes Bild ergab:

### **B-747**

Die Rotationen wurden als in Ordnung befunden und gaben zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass.

### **DC-10**

Auf Anfrage hin wurde bestätigt, dass sämtliche Reservestellungen in den USA aufgehoben sind. Ferner wurde dargetan, dass die dritte Einheit teilweise bereits in der Planung Berücksichtigung gefunden hat (voll ab 10. Dezember 1973). Die Bedienung von Tel Aviv wird mit diesem Typ wohl nicht erfolgen, nachdem die Passagierfrequenz dieser Destination inzwischen um ca. 15% gesunken ist und ausserdem die mit dem entsprechenden Landerecht verbundenen Bedingungen relativ teuer zu stehen kämen.

### **CV-990**

Die Rotationen als solche wurden nicht beanstandet. Hingegen wagte man anzuzweifeln, ob die «auf dem Papier sauberen» Rotationen infolge des grossen Besatzungsunterbestandes in Wirklichkeit überhaupt geflogen werden können, wenn beispielsweise ein PiC infolge eines Beinbruches für längere Zeit ausfiele. Es wurde daher angeregt, allenfalls aus dem Jumbocorps die notwendigen Reserven bereitzuhalten. Ferner wurde von Herrn Tröhler eine Anregung betreffend Reduktion der pre-flight duty time in Teheran — für den Kurs Nr. 377 — von 60 Min. auf 55 Min. zur Abklärung entgegengenommen. Jedenfalls werden die verbleibenden Coronado-PiC's einem strengen Winter entgegenblicken!

### **DC-8**

Die mit diesem Flugzeugtyp zu fliegenden Winter-Rotationen gaben Anlass zu einer besonders langen Aeropers-Wunschliste:

**Nordatlantik:** Zunächst wurde bestätigt, dass auch auf diesem Flugzeugtyp analog dem DC-10 die Reservestellung in den USA aufgehoben ist. Im weiteren wurde beanstandet, dass insbesondere der Flug Chicago/Montreal/Zürich zu streng sei und daher geändert werden sollte, da er

stressmässig an der oberen Limite liege. Herr Tröhler anerkannte durchaus die grosse physische Belastung, führte aber aus, dass man mit den vorhandenen Besatzungsbeständen einfach auskommen müsse, sodass sich die Parole des «den Gürtel etwas enger schnallen» geradezu aufdränge.

**Südatlantik:** Bezüglich layover in Sao Paulo wurde eine Verlegung nach Campinas gewünscht, weil näher und billiger. Zudem bestünden dort gute Sportmöglichkeiten (Country Club, der den Besatzungen zugänglich gemacht werden sollte). Der Typenchef erwiderte hierauf, dass in der Nähe des Flugplatzes ein ganz neues Restaurant entstünde, das alle facilities der üblichen Norm aufweisen werde. Diesbezügliche Abklärungen seien aber noch im Gange. Bezüglich Buenos Aires wurde gewünscht, dass eine Schlafmöglichkeit im Airport Hotel (während 5.40 h) geboten werde.

**Westafrika:** Für diese Rotation wurde der Wunsch geäussert, man möge den Besatzungen nach der Rotation zwei, statt nur einen Frei-Tag gewähren.

**Far East:** Diese Rotationen wurden allgemein als zu streng und zu hektisch beanstandet, was von niemandem bestritten wurde. In diesem Zusammenhang wurden folgende Anträge gestellt:

- Die Far East Rotationen sollen künftig 8 - 10 Tage dauern, da erwiesen ist, dass kürzere Rotationen gesundheitsschädigend und mehr als 10 Tage zu lang sind.
- Im Anschluss an alle östlich über Bombay hinausführenden Rotationen sollen künftig wie auf der Nordatlantikstrecke drei statt nur deren zwei Frei-Tage gewährt werden.
- Alle östlich über Bombay hinausgehenden Rotationen sollen so geplant werden, dass die Besatzungen auf dem Heimflug zweimal am gleichen Ort übernachten können.
- Es soll abgeklärt werden, welche Besatzungsmitglieder dieses Typs lieber kurze und welche lieber lange Rotationen fliegen.

Herr Tröhler wird die Möglichkeit einer Lösung im obigen Sinne prüfen lassen. Im übrigen wies er darauf hin, dass der Flug 319 Karachi/Wien/Zürich mit 10.20 h flight duty time leicht entschärft wurde.

**DC-9:** Wie schon auf dem Typ DC-8 wurden auch hier gewisse Rotationen als zu streng bezeichnet. Eine nochmalige Überarbeitung derselben wurde in Aussicht gestellt. Ausserdem wurden die Einsätze teils als monoton bezeichnet, nachdem einige sog. high lights (London, Prag) entfallen. Ferner wurden die Nightstops in Genf einmal mehr als zu zahlreich beanstandet.

Abschliessend muss leider gesagt werden, dass die Winter-Rotationen 1973/74 möglicherweise zu einigen Engpässen führen werden, die sich wohl kaum in allen Fällen vermeiden lassen werden.

Bezüglich des Entwurfes **neuer Uniformabzeichen** hat der Vorstand für unsere Hobby-Grafiker einen Wettbewerb ausgeschrieben, wobei dem Sekretariat bereits einige interessante Vorschläge zugestellt wurden, welche im Monat Oktober unter Beizug professioneller Grafiker ausgewertet werden.

Die Mitglieder der **Versicherungskommission** haben unter dem Vorsitz von Capt. K. Rutishauser bereits gewaltige Anstrengungen unternommen, um die ihnen übertragene Aufgabe der Schaffung einer eigenen Krankenkasse bald als erledigt abschreiben zu können. Auch wenn noch einige Fragen ihrer Beantwortung harren, so kann dennoch im günstigsten Fall mit der Geburt dieses Babys bereits per 1. Januar 1974 gerechnet werden. Herzlichen Dank an alle Beteiligten.

Zur Frage der Benützung des per 1. Januar 1974 bezugsbereiten **Parkhauses E** durch das gesamte fliegende Personal gegen Entrichtung eines Unkostenbeitrages von Fr. 15.— pro Monat, hat sich der Vorstand noch nicht geäussert, zumal eine feste Zusage erst nach erfolgter Zustimmung der Mitglieder erfolgen kann. Die Parkplatzkommission wird daher eine entsprechende Umfrage lancieren.

Was das **Crew House** in Genf anbelangt, liess sich der Vorstand über die Auswertung der diesbezüglichen Umfrage orientieren. Dabei kristallisierte sich heraus, dass die derzeit wenig erfreulichen Zustände im Crew House teils auf administrative Schwierigkeiten (das Crew House ist Genf unterstellt) zurückzuführen sind und dass grundlegende Änderungen (sprich Verbesserungen) infolge der ungünstigen Lage — starker Strassenlärm und der Bauweise (Elementbau) — gar nicht möglich sind. Als wünschbare und leicht realisierbare Massnahmen wurden genannt:

- Beseitigung des Telefonlärms
- Anbringen einer Mängelliste beim Portier
- Engagement eines besatzungsfreundlichen Managers (!)
- Behebung von bestehenden Verpflegungsunterbrüchen
- Durchsetzung gewisser Preisreduktionen (Getränke)

Vorstand und Einsatzkommission vertreten daher die Auffassung, dass ein Ausbau des Crew Houses nicht erfolgen soll, weil selbst hohe kostenverschlingende Lärmdämpfungs-Massnahmen nicht zum Ziele führen würden. Vielmehr sind sie der Auffassung, dass mit der Schaffung eines Dienstortes Genf der Sache wesentlich besser gedient wäre.

Was die **pendenten Fälle** anbelangt, musste die Aeropers im August die Einberufung der Schlichtungskommission verlangen, wobei die Vermittlung zu einem Ergebnis geführt hat, das vom Betroffenen angenommen

wurde. Leider sind inzwischen in diesem «Gebiet» einige schwarze Wolkenfelder aufgezogen, so dass mit weiteren Schlichtungsverfahren zu rechnen ist. Anhand der pendenten Fälle sind wir um die Erfahrung «reicher» geworden, als einzelne Bestimmungen unseres Vertragswerkes den heutigen Gegebenheiten nicht mehr vollauf zu genügen vermögen, so dass sich hier ein hoffentlich nicht mühsamer und dornenvoller Weg der Bereinigung abzeichnet.

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

## Schlichtungs- und Schiedsverfahren Art. 44 und 45.

Gemäss Art. 21 kann eine aus Qualifikationsgründen erfolgte Kündigung oder eine unbefristete Rückversetzung eines Kdt. in den Copiloten-Rang, unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges, im Schlichtungsverfahren an das Schiedsgericht weitergezogen werden.

Soweit ich bis heute orientiert bin, soll dieses Procedere in einem oder zwei Fällen wieder einmal praktiziert werden. Ich komme vom Verdacht nicht los, dass wir alle zusammen seit unserem letzten Schiedsgerichtsfall, welcher volle 3 Jahre dauerte, nichts gelernt haben.

Wenn wir etwas zurückblicken, war gerade dieser Schiedsgerichtsfall massgebend daran beteiligt, dass die Aeropers von der Geschäftsleitung verlangte, gewisse Positionen in der Organisation mit Piloten zu besetzen. Dieses Ziel wurde erreicht, heute Chef. OF, morgen Chef Dept. 3 und eine Position im Personaldienst. Der Urgedanke war, ein besseres menschliches und «pilotisches» Klima zu schaffen. Wie weit dieser Gedanke auf fruchtbaren Boden gefallen ist und auch gedeiht, kann ich heute nicht beurteilen, da ich mich nicht mehr mit diesen Problemen beschäftige.

In der nachfolgenden Schilderung versuche ich auch für einen Aussenstehenden einmal die neuralgischen Punkte zu erläutern. Die beiden Hauptgruppen unterscheiden sich in ihren Aufgaben wie folgt:

### Swissair

Die Abteilung Flugdienst ist für die Flugsicherheit verantwortlich. Sie qualifiziert die Besatzungen.

Sie ernennt zu diesem Zwecke die dazu notwendigen Funktionäre aus dem Pilotencorps (Fluglehrer, Checkpiloten).

Bei ungenügenden Leistungen stellt sie einen Antrag auf Entlassung oder Rückversetzung.

### Aeropers

Sie versucht mit dem Mittel des Gesamtarbeitsvertrages die Mitglieder zu schützen.

Für die Ernennung von Funktionären hat sie kein Mitspracherecht.

Gegen eine ausgesprochene Entlassung oder Rückversetzung kann sie das Schiedsverfahren anrufen, wenn der Betroffene dies verlangt.

Abgesehen von Disziplinaentscheiden, kann also eine Kündigung wegen ungenügenden Leistungen ans Schiedsverfahren weitergezogen werden. Eine Kündigung wegen Krankheit kann jedoch erst erfolgen, wenn die dafür vorgesehenen Artikel des Gesamtarbeitsvertrages zur Anwendung gelangten. Mit anderen Worten, es kann einem kranken Mitglied nicht gekündigt werden, wenn eine Genesung innerhalb der

genannten Zeitspanne gemäss Art. 35 erfolgt. Bei einem Loss of Licence-Fall erfolgt die Kündigung gemäss OR. Eine Vermischung von Krankheit und ungenügenden Leistungen gibt es nicht, das heisst aber auch, dass ein Mitglied nur geheilt einen Check zu absolvieren hat.

Wenn wir nun diese beiden speziellen Aufgabengebiete betrachten, so müssen wir feststellen, dass es zu Meinungsverschiedenheiten kommen muss. Diese wären jedoch nach meiner Ansicht weitgehend zu eliminieren, wenn man die Angelegenheiten vorher miteinander offen besprechen würde und zu wirklich überzeugenden Methoden übergehen würde.

Gerade das Problem der Funktionäre wirft immer wieder gewisse Meinungsverschiedenheiten und Prestigerepressionen auf. Es wäre nicht viel besser, wenn die Aeropers auch mitmischen könnte; es bleibt ein gewisses Vabanque-Spiel. Einig sollte man sich jedoch sein, was man sich unter einem Vorgesetzten vorstellt. Wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, so sollte man einen Wechsel vornehmen.

Ich sehe hier eine erste Lösung dieses Problems, indem man gegenseitig die Grundsätze eines Funktionärs einmal festlegt und danach handelt. Sicher hat die Swissair welche, aber sie könnten noch auf die Bedürfnisse der Nichtfunktionäre ergänzt werden.

Eine weitere Lösung wäre, bei ganz speziellen Fällen einen Beobachter beizugeben. Es gibt nichts überzeugenderes, als das, was man selbst gesehen und erlebt hat.

In Sachen Funktionäre gibt es in beiden Gruppen die verschiedensten Variationen. Mit der heutigen Vermassung werden diese Probleme nicht leichter. Der ideale Vorgesetztentyp gibt es im neuen modernen Management nicht mehr, oder man will ihn gar nicht mehr. Im heutigen Computerzeitalter werden die menschlichen Faktoren abgebaut. Diese Tatsachen führen dazu, dass bestehende Meinungsverschiedenheiten immer zu härteren Auseinandersetzungen führen. Es müsste dem nicht so sein, wenn «Menschen» ohne Vorspannung offen und ehrlich miteinander verhandeln und dabei einander auch gegenseitig estimieren könnten.

Eine weitere Lösung dieses Problems wäre die Einführung eines «Ombudsman» dessen Urteil für beide Parteien verbindlich sein müsste.

Ich habe diesen Erguss nur geschrieben, damit man sich wirklich auf beiden Seiten reiflich überlegt, bevor man sich in ein langwieriges Schiedsverfahren stürzt.

Wirklichkeit bleibt Wirklichkeit,  
auch wenn man die Augen vor ihr schliesst.

A. Sooder

# URGENTLY WANTED

---

## Langstrecken-Captains zur freiwilligen Rückschulung auf DC-9

Damit Sie auch hier die Möglichkeit haben den **neuesten** Swissair Flugzeugtyp zu fliegen, werden bewusst nur wenige junge Piloten für das Initial Upgrading vorgesehen.

Geboten wird:

- Interessante, abwechslungsreiche Tätigkeit nach zur Zeit 55 verschiedenen, regelmässig angeflogenen Destinationen.
- 50-70 Blockstunden monatlich mit ebensovielen Landungen. Die entsprechenden 100-140 Duty Hours sind gemessen zu anderen Berufskategorien als annehmbar zu bezeichnen.
- Bedingt durch die ansprechend vielen Anflüge und Landungen bleiben Sie für den halbjährlichen Equipmentcheck immer gut im Training.
- 9 bis 10 «Frei»-Tage pro Monat.
- Reduziertes Salär; speziell interessant bei eventueller Einführung der Reichtumssteuer.
- Ferien in erster Linie ausserhalb den normalen Schulferien, mit dadurch billigeren Arrangements, günstigeren Freiflugchancen usw., da Sie ja die Familie nicht mitnehmen können.
- Die fehlende Sonne kann durch ein Höhensonnen-Leasing seitens der IGAP bestens kompensiert werden.
- Kurze Night-Stops lockern die Vier- und Fünf-Tage-rotationen, gefolgt von einem, resp. zwei «Frei»-Tagen in angenehmster Weise auf.
- In Weltstädten wie Budapest, Paris, Basel, Manchester, Moskau usw. lernen Sie auf Kosten der Swissair nicht nur den Flughafen, sondern mindestens auch noch ein Hotelzimmer kennen.
- Die Deplacements sind so angesetzt, dass nebst dem Hotel-Menue sogar noch ein kleines Bier (lies: Arbeiter-Champagner) davon bezahlt werden kann.
- Langjährige DC-9 Besatzungen mit Dienstort Zürich können demnächst mit der Einbürgerung in Genf rechnen.
- Ihre planerische Einflussnahme auf den Flugablauf können Sie beim eigenhändigen Ausfüllen der Company Flight Plans wieder vermehrt zum Ausdruck bringen.
- Damit die Trennung vom Langstreckensektor nicht zu plötzlich erfolgt, erhalten Sie als Zwischenverpflegung Crew-Sandwiches mit «Langstreckenerfahrung».

**Interessenten melden sich bitte baldmöglichst bei**

**SWISSAIR / OFCXYZ**  
**(Büro für ultrakurzfristige Besatzungsplanung)**

K. Wo.

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

**DIREKTVERKAUF  
AB FABRIK MIT**

**20%**

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



1954 → 2014



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

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

## EK-Notes

Two editions ago we wrote of the slow but gradual improvements in the scheduling situation with guarded optimism. Since then the situation has changed for the worse despite the excellent work carried out by OFCK.

The cause of the deterioration is the decision to increase the size of the fleet, and there must be some sympathy for the Ops. managers who now have to find a way to operate 25% more short range aircraft when committed to a demanding training and introduction programme for the DC-10 and a crew planning programme based on a stabilised fleet size.

On the other hand, there can be little sympathy for them in that the Aeropers' new FDR concept has not been tried in practice and new concepts of flexibility and production capacity have lain idle in desk drawers for two years — concepts that could have been of the greatest value in facing the coming crew crisis.

The reluctance to try new methods is well illustrated by the Winter programme presentation to Aeropers. There has never yet been a presentation in which the rotations are correctly numbered; there is no analysis of production; no estimates of crews required; no breakdown of night-stops per crew or free time; no provision for administration duties as opposed to production; no published sickness rates for the aircraft types and routes, and no answer as to where the crews for the considerable volume of short-notice charter operations will come from except 'reserves'.

These figures are supposed to be available the planners; but as the presentation never varies, and as the planners insist that they have forgotten nothing in making out the rotations, one is tempted to assume that the operation is sub-contracted to the Bourbons.

If a simplified breakdown of the figures were to be produced, the areas of difficulty would be apparent long before the programme reached the EK. In the event we have to work these figures out for ourselves, which we do by calculating the number of 'duty days' required for each day of the week, each week, and the season. By taking the potential duty days of the allocated crews, and subtracting non-productive days (leave, free time, military duty, etc.) a total productive capacity in terms of duty days is obtained which is then compared to the required duty day total. The result gives a simple and thoroughly practical guide as to the balance of the operation. As a result we are able to predict that the allocation of captains to the CV-9 is inadequate and will lead to trouble in maintaining the schedules, although theoretically the allocation is exactly in balance. In the case of the DC-8 and DC-9, the absence of any figures for short-notice charter production prevents valid assessments,

but we fear the worst. In addition to our breakdown of the figures, we have brought the following points to the attention of the management:

1. It seems illogical to us that CV-9 crews should be hammered now when their contribution in the really critical situation in 1974-5 may be vital.
2. The alarming increase in the sickness rate on the DC-9 cannot simply be ignored. The thoroughly incompetent McDonnell-Douglas cockpit ventilation design has been known ever since the first machines were delivered in 1966, but the problems still remain. The high incidence of muscular irregularities and back problems is a natural consequence of the seat design and the presence of high-velocity draughts and excessive temperature differences between cockpit floor and ceiling. The subjection of the crews to irregular and disorganised scheduling over some six years must have taken its toll in terms of the crews' resilience. Finally, the realisation that the new form of the fleet, combined with the political decision to refuse upgradings at the age of fifty, has condemned many DC-9 pilots to the Crew House and 'five on/two off' irregularly-timed duties for the rest of their careers, is enough to make the most enthusiastic pilot feel unwell.
3. The lack of reliable figures for sickness rates and other factors is a natural consequence of the neglect of crew control statistics before the present management of OFCK took over. One cannot have reliable crew planning without the use of such information, and this situation should be corrected without further delay.

When all these factors are boiled down, they come to no more than **correct crew/aircraft ratios**, as we have maintained from the beginning of these notes. It is of more than passing interest to mention that the Swissair crew indices published by Capt. Staubli in the 'Flight Recorder' in 1971, have still not been achieved, in 1973. One wonders why.

Rellstab  
MSC

**Analysis of pilot availability and production requirements for  
DC-8-, CV-9- and DC-9-captains, Winter 1973/74**

	DC-8	CV-9	DC-9
<b>Production (Duty Days)</b>	<b>4290</b>	<b>2247</b>	<b>8183</b>
Capt. available (Jan. 1974)	12/80=92	5/31=36	10/140=150
Potential DD's (7 x 21.4) Ops pilots 50%	12900	5025	21721
Less:			
Free days (44)	4048	1584	6600
Vacation (14)	1288	504	2100
Army (6) (No. of Swiss nationals)	420 (70)	180 (33)	600 (100)
Simulator, etc. (5 per season)	460	180	750
Sickness (3%)	450	150	675
	6666	2616	10725
<b>Availability (DD's)</b>	<b>6234</b>	<b>2409</b>	<b>10995</b>
Production	4290	2247	8183
	+1944	+162	+8212
Reserves (per day)	900 (6)	450 (3)	1500 (10)
Route checks (p. week)	64 (3)	21 (1)	107 (5)
<b>Surplus / Deficit</b>	<b>+980</b>	<b>-309</b>	<b>+1205</b>
Availability / Production ratio	0.48	0.48	0.50
Pilots required	—	4.3	—
Additional DD's per pilot available for free time over minimum, charter, etc. (p.season)	10	—	8
Crew / aircraft ratio (ops 50%)	<b>8.6</b>	<b>4.8</b>	<b>6.3</b>
(OF figures 1971)	11.0	6.6	7.4
Night stops (p. week / p. season)	—	40/856	154/3295
Night stops per pilot (p.month / p.season)	—	6/28	5/24

## Analysis of Duty Day and Nightstop requirement for the DC-9 Winter operations, 1973-4.

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
1								Fco CVR
2								CVR
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								QVA CVA MVM
10								
11								
12								
13								
14								HEL HEL
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								BSL CVR CM
22								
23								
24								
25								
26								
27								
28								
29								BOB CVA CVR
30								
31								
32								
33								QVA CVA BSL
34								
35								
36								
37								
38								
39								
40								
41								BSL
42								BSL
43								QVA CVA
44								CVA
45								QVA CVA
46								QVA CVA
47								QVA BSL
48								QVA CVA
49								BSL
50								BSL CVA

- \* The time period covered is one week.
- \* White spaces represent duty days.
- \* Black spaces have no significance.
- \* Black dots represent nightstops.

- \* Circles indicate night flying.
- \* Left hand column numbers are the serial numbers of the rotations.
- \* Right hand column codes represent nightstop stations.

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	
51		•					•	BSL/BJL
52		•	•	•				GVA/GVA/BSL
53	•			•	•			GVA/BSL
54	•							
55		•	•	•	•			GVA/GVA/BSL
56		•	•	•	•			BSL/GVA/GVA
57	•	•	•	•	•			GVA/GVA
58	•				•	•	•	GVA/GVA/BSL
59		•					•	GVA/GVA/BSL
60	•	•	•					GVA/GVA/GVA
61					•			GVA
62	•							GVA
63							•	BSL
64	•	•	•	•	•			GVA/GVA
65	•						•	GVA/GVA
66								
67	•	•	•	•	•			
68				•				BUD
69								
70	•							
71		•	•	•	•			MOV
72					•			
73	○	○						
74			○	○	○			
75						○	○	NIGHT SPL BSL
76	○						○	
77								
78								
79								
80								
81								
82								
83								
84								

21	22	22	23	22	23	21	154
52	53	52	55	56	53	50	371

Total nightstops  
Total duty days

85								MAR 01-31
86								
87								
88						○		DEC 15 →
89	○							
90		○						
91			○					
92				○				
93					○			
94						○		
95							○	

A NOV 01- DEC 13    B JAN 21- MAR 31    C DEC 14 - JAN 20

MDC AUG 1973

**GEHEIMTIP**  
**für das Personal der Swissair**

Eintages-Pension, inkl. Service und Taxen  
sFr. 40.— bis 60.—



**ALPHOTEL GAFLEI**

Aktive Entspannung bläst Alltagssorgen weg.

Traumhafter Blick tief hinab ins Rheintal,  
einmalig schöne Landschaft.

Ausflugsziele von seltenem Reiz, Skigebiet.

Bester Hotelservice, meisterliche Küche,  
Weine aus fürstlichem Anbau.

Kegelbahn, Bar, hoteleigene Ponyfarm,  
Kinderspielzimmer, eigener Aussichtsturm.

**Neu ab Januar 1974**

**Hallenschwimmbad, Solarium, Sauna,  
Fitness-Center, Tennisplätze, Minigolf.**

**ALPHOTEL GAFLEI**

**FL-9497 Triesenberg Telefon 075/2 20 91**

**Pächter: Dr. M. Beck Direktion: K. Härzer**

# Ressort-Informationen

## Kommentar zur Einsatzliste August 1973

### Flugprogramm

#### Swissair

- Um den Aufenthalt der Cockpit-Besatzung in Kinshasa zu beschränken, werden die Besatzungsmitglieder mit der SABENA via Brüssel nach Kinshasa positioniert. Damit konnte zugleich diese Südafrika-Rotation von 13 auf 7 Tage verkürzt werden.
- Für GHANA-AIRWAYS wurden vom 14.-16. August mit der CV-990 einige Linienflüge durchgeführt.

#### Balair

- Vom 1.-3. August wurde mit der Balair DC-8B ein Frachtflug ZRH / NBO/JNB/LAD/DKR/ZRH durchgeführt.
- Ein Flug ZRH/LIS/PIP (Pointre-a-pitre) /LIM (Lima) v. v. auf BB-DC-8L wurde vom 1.-2. August durchgeführt.

### Cockpitpersonal

#### Piloten

Am 1. August 1973 betrug der Bestand 691 + 37 BB = **728** Piloten.

#### Bestandesveränderungen

Eintritte: per 1.8.1973 5 Piloten ex SLS III/72: HH. H. Huessy, P. Jotterand, F. Liechti, F. Ott und R. Pauli

Austritte: per 31.7.1973 Pensionierung der HH. W. Knecht (-8 PiC) und F. Cevey (-8 Copilot)

#### Ausbildung

Am 1.8.1973 befanden sich 15 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

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

#### Navigatoren

Am 1. August 1973 betrug der Bestand 33 Navigatoren, wovon zwei seit dem 2.7.1973 einen DC-8 Bordmechaniker-Kurs besuchen.

#### Bestandesveränderungen

Keine

#### Ausbildung

Keine

## **Kommentar zur Einsatzliste September 1973**

### **Flugprogramm**

#### **Swissair**

- Vom 1.-9. September wurden täglich Spezialflüge an die Leipziger Herbstmesse durchgeführt.
- Vom 17.-28. September wurden verschiedene Spezialflüge an die Werkzeugmaschinen-Ausstellung nach Hannover eingeplant.
- Ein Verdichtungsflug SR 1206/1207 nach SAO wurde vom 17. - 18. September eingeplant.
- Nach Planungsabschluss wurden noch zwei Charterflüge für den Präsidenten Tolbert von Liberia und Stevens von Sierra Leone ROB / FNA (Freetown) /ALG v. v. angefragt. Beide Flüge konnten von den Fachstellen zugesagt werden.

#### **Balair**

- Das Balair-Programm wurde im vorgesehenen Rahmen eingeplant.
- Die SWR-Cockpit- und die BB-Kabinenbesetzung für BB 652 DKR / GIG werden für den Rest des Sommerflugplanes nicht mehr mit der Lufthansa nach DKR positioniert, sondern mit SR 204. Allfällige Konsequenzen bei Verspätung von SR 204 werden von der Balair in Kauf genommen.

#### **Cockpitpersonal**

##### **Piloten**

Am 1.9.1973 betrug der Bestand 689 + 37 BB = **726** Piloten.

##### **Bestandesveränderungen**

Eintritte: keine

Austritte: per 31.8.1973: HH. J. Van Ryn (-9 Copi) und A. Maag (-9 SC)

##### **Ausbildung**

Am 1.9.1973 befanden sich 25 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-10                    8 PiC- und 8 Copi-Anwärter

DC-9                     9 Copi-Anwärter

##### **Navigatoren**

Am 1.9.1973 betrug der Bestand 33 Navigatoren, wovon zwei seit dem 2.7.1973 einen Bordmechaniker-Kurs besuchen.

##### **Bestandesveränderungen**

Keine

##### **Ausbildung**

Keine

# Automatische Einsatzplanung

Die Tatsache ist bestens bekannt: Am 25. oder 26. eines jeden Monats liegt er von vielen heiss erwartet im Postfach. Unser «Schedule» bietet immer wieder Anlass zu heftigen Diskussionen — meistens sind es unzufriedene Gemüter, die sich an diesem enorm wichtigen Papierchen erregen können. Die anlässlich der letzten CCM angekündigte, automatische Einsatzplanung soll erfreulicherweise wesentliche Verbesserungen mitsichbringen. Was es damit für eine Bewandnis hat, schildert uns Herr **Fredi Hediger**, OFNEC, der mit den verschiedenen Problemen bestens vertraut ist, im nachfolgenden Artikel. Für diese informative Arbeit, die als eine erste Orientierung über das Projekt gedacht ist, möchte ich Herrn Hediger im Namen aller Rundschauleser recht herzlich danken. Genauere Informationen werden zu einem späteren Zeitpunkt im «Flight-Recorder» folgen. Red.

## Automatisches Crew Assignment Cockpit

Am 21. Mai 1973 fand eine Orientierung der Aeropers-EK über das Projekt «Automatisches Crew Assignment Cockpit» statt. In der Folge lesen Sie eine Zusammenfassung der an diesem Meeting gegebenen Informationen.

### 1. Vorgeschichte

Auf dem Gebiet der Besatzungsplanung setzt die SWISSAIR seit mehr als 12 Jahren die EDV als Kontrollinstrument der manuellen Planung mit gutem Erfolg ein. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen führten 1966 dazu, dass die Automation der Einsatzplanung ernsthaft in Angriff genommen werden konnte. Unser Operations Research Team entwickelte ein Planungsmodell, dessen Erprobung 1972 erfolgreich abgeschlossen wurde. Das Resultat war ein Lösungskonzept für die Einsatzplanung der Cockpit-Besatzungen.

Ein ähnliches Modell für das Assignment der Kabine-Besatzungen befindet sich heute in einer Vorstudie.

### 2. Die Lösung

Die für die Einsatzplanung gefundene Lösung basiert auf der wechselseitigen Zusammenarbeit von **Mensch und Maschine** (Assigner-Computer). Durch diese Lösungskonzeption kann erreicht werden, dass der Computer in kürzester Zeit eine Einsatzplanung erstellt, welche anschliessend durch den Menschen kontrolliert, bewertet und, wenn schliesslich für gut befunden, mit dem OK versehen wird.

Durch die kurze Arbeitszeit des Computers soll der Mensch wesentlich vom Zeitdruck entlastet werden. Dieser daraus resultierende Zeitgewinn investiert der Assigner nun wieder vermehrt für kreatives Denken und

Handeln. So gelingt es dem Menschen, diejenige Einsatzliste zu erstellen, die er immer gerne erstellt hätte, in der ihm zur Verfügung stehende Zeit aber leider nicht immer realisieren konnte.

### **3. Zielsetzung**

Durch die nachstehend aufgeführten Punkte soll eine Einsatzplanung realisiert werden, die den heutigen Anforderungen Rechnung trägt:

- Automatische Zuteilung der verschiedenen Planungs-Items an die Besetzungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Anforderungen.
- Erstellen eines ausgeglichenen Monateinsatzes auf der Basis «Mensch — Maschine».
- Erhöhung der Einsatzstabilität durch Erfassen der laufend anfallenden Veränderungen (Pre-Assignments, Zusatzleistungen usw.) bis zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt als bei der manuellen Einsatzplanung.
- Erstellen der notwendigen statistischen Unterlagen für die interessierten Dienststellen.
- Sicherstellen der Kontinuität in der Planung.
- Direktanschluss der Disposition an das Assignment zwecks Sofortinformation.

### **4. Zusammenhänge Disposition/Assignment**

Die statistischen Angaben, welche zur Erstellung einer Einsatzliste erforderlich sind, basieren auf den effektiven Daten aus der Einsatzliste der Disposition. Somit wird die Disposition über den Computer mit der Einsatzplanung verbunden sein. Dieses damit, dass aus der aktuellen Einsatzliste der jeweilige Ist-Zustand und der Übertrag in den Planungsmonat direkt an die jeweilige Planungsliste übertragen werden kann. Hinzu kommt, dass die Disposition in jedem Zeitpunkt der Planung des nächsten Monats in die bekannten Pre-Assignments Einsicht nehmen kann. Dies soll helfen, etwaige Konsequenzen der Disposition in bezug auf die Planung zu eliminieren.

### **5. Verarbeitung**

Bei der computergesteuerten Einsatzplanung Cockpit wird in verschiedenen Planungsrunden wie folgt vorgegangen:

#### **5.1 Eintrag der Abwesenheiten, Berechnung des Bestandes.**

Für jedes Crew Member werden monatlich die bekannten Pre-Assignments in einer Namensliste (Einsatzliste) gesammelt.

Pre-Assignments = z. B. Ferien, MD, Crew-Wünsche, Einsatz der Instrukturen, Übertrag usw.

Die Einsatzliste mit den Pre-Assignments als Inhalt geht in den Computer zur Erstellung der Bedarfs- und Bestandes-Vergleichsrechnung. Anschliessend wird die automatische Planung erstellt.

## 5.2 Erster Run der automatischen Planung

Der Computer erstellt für alle Kategorien der Cockpit-Besatzungen eine erste Einsatzliste. Es sind an die Crew-Member zu verteilen:

- alle Rotationen und Reserven
- alle fälligen Equipment- und Simulator-Checks
- alle fälligen Übungen der periodischen Weiterausbildung
- Route-Checks

Die Planung der obigen Zuteilungsitems erfolgt unter Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Regelmässige Flüge der einzelnen Crew-Member auf dem ganzen Streckennetz unter Respektierung der individuellen Qualifikationen
- Gleichmässige Verteilung der Tag- und Nachtflüge
- Gleichmässige Verteilung der Blockstunden und der Arbeitstage
- Ausgeglichene Anzahl Reservetage (pro Monat und Jahr)
- Ausgeglichene Anzahl freier Sonntage (pro Monat und Jahr)
- Berücksichtigung der speziellen Restriktionen pro Crew-Member
- Einhalten der FDR- und CEM-Vorschriften sowie der spezifischen Richtlinien der Crew-Chefs
- Einhalten der Vorschriften OFSF für den Einsatz der Instrukteure
- Einhalten der Vorschriften über die Ausbildung der UP und S/O

Die Realisation der Zuteilungsbedingungen basiert darauf, dass jedes Crew-Member im Computer eine eigene laufend nachgeführte Statistik über seine geleistete Arbeit der letzten 12 Monate besitzt. So kann in jedem Planungsmonat das Programm des Computers feststellen, was das Crew-Member schon geflogen hat und welche Rotation oder Destination somit als nächstes zugeteilt werden muss. Ebenso werden die Duty Days und die gearbeiteten Sonntage pro Monat kumuliert, und es wird stets vom Programm versucht, zwischen den einzelnen Crew-Member im Laufe der Zeit einen Ausgleich herzustellen.

## 5.3 Weitere Planungsruns

Die erste Ausgabe (erster Run) der Monatsplanung geht zurück an den Assigner. Er analysiert unter Beizug des verantwortlichen Crew-Chefs die Computerplanung und ändert, wo nötig, die Computerlösung ab. Sind alle notwendigen Änderungen vorgenommen worden, gehen die Planungsunterlagen erneut an den Computer. Der nächste, und eventuell weitere Runs, werden auf dem Computer wieder unter Berücksichtigung aller notwendigen Aspekte erstellt, und zwar so lange, bis ein optimales Endresultat erreicht ist.

## 6. Rotationszuteilung

Die Rotationszuteilung basiert auf der Bedingung der «Rotation of Rotations» pro Crew-Member und ist prinzipiell gültig für Rotationen und Reserven.

«Rotation of Rotations» funktioniert folgendermassen:

Das Planungsprogramm teilt prinzipiell diejenige Rotation zu, welche vom Crew-Member noch nicht geflogen worden ist. Nach einer gewissen Zeit wird jedes Crew-Member jede Rotation einmal geflogen haben, dann wird die am längsten zurückliegende Rotation wieder geplant werden. Hat ein Crew-Member noch nicht alle Rotationen geflogen, und ist in der entsprechenden Planungsphase keine noch «fehlende» Rotation verfügbar, so wird sinngemäss die am längsten zurückliegende Rotation wiederholt werden. Im weiteren ist es im System möglich, gewisse Rotationen, welche nach einem speziellen Modus zugeteilt werden sollen, zu bezeichnen. Diese Möglichkeit lässt eine spezifische Rotationszuteilung pro Crew-Member-Gruppe zu.

Dadurch, dass im Computer die Verbindung zur Disposition hergestellt wird, kann das System geplante Rotationen, welche aktuell geändert worden sind, sofort nachplanen. Ebenfalls werden Rotationen, welche dem Crew-Member im aktuellen Einsatz zugeteilt werden, in seiner Statistik abgebucht, damit die «Rotation of Rotations» immer gewährleistet ist.

## 7. Statistiken

Da eine automatische Einsatzplanung auf «Gehabtem» basiert, werden alle notwendigen Informationen in verschiedenen Statistiken gesammelt. Alle Statistiken werden pro Crew-Member einzeln geführt und beinhalten immer den letzten Stand der aktuellen Einsatzliste aus der Disposition. Die Statistiken haben je ein Volumen von mindestens 12 Monaten.

Als wichtigste Statistiken sind zu nennen:

Statistik über

- Duty Days
- Duty Days mit Funktion
- Schedule block time
- Gearbeitete Sonntage
- Rotation of Rotations
- Auslandübernachtungen
- Crew-Member-Wünsche

Neben den Statistiken wird zu Händen des Assigners noch ein Planungsprotokoll erstellt. Dieses gibt dem Assigner darüber Auskunft, was das Planungsprogramm während eines Runs an verschiedenen Operationen ausgeführt hat.

Alle Statistiken und das Planungsprotokoll ergeben zusammen eine Informationsfülle, die es erlaubt, eine optimale Einsatzliste zu planen.

Eine Einsatzliste, die den Anforderungen unserer Firma Rechnung trägt und diese mit den Bedürfnissen des fliegenden Personals in Einklang bringt. Wir versuchen, für alle das Optimum zu erreichen.

Zürich-Flughafen, den 12. September 1972

F. Hediger, OFNEC



## POSTHOTEL\* Valbella

7077 Valbella-Lenzerheide ☎ 081/34 12 12 Telex 74109

### Wintersportwochen 1973

(Ski- und Schwimmwochen)

3 Wochen

vom 1.—8. / 8.—15. / 15.—22. Dezember 1973

▼  
«**Neu in diesem Winter "Alle Bahnen"**»

Gesamtleitung: Hannes Schmid

7 Tage, alles inkl.: Vollpension, Skikurs, alle Bergbahnen der näheren Umgebung, Hallenbad, Sauna, Schwimmunterricht, reichhaltiges Unterhaltungsprogramm: Candlelight-Dinner, Fondue-Party, «**Der goldene Schuss**» mit Hannes Schmid, Unterhaltungsabend, Bierfest, Skirennen, Preisverteilung und vieles andere mehr. **Fr. 590.— bis Fr. 625.—** Bitte verlangen Sie unseren Prospekt

Unser Haus (Baujahr 1965) mit 160 Betten bietet Ihnen:

Sämtliche Zimmer mit Bad oder Dusche, WC, Radio, Südzimmer mit tiefen Liegebalcons, angenehme heimelige Aufenthaltsräume und Speisesaal, Old-Dutch-Bar (mit Pianist) und Cava-Bar-Dancing (mit Quartett). Bündner Stube für gediegenes A-la-carte-Essen, rustikale Taverna für einen gemütlichen Hock, Terrassencafé (täglich thé dansant), Sauna, Massage, Therapie, Coiffeur und Boutique, Hallenbad (20 x 8 m, 28°), Spielsalon für Jung und Alt, eigene Curlingrinks (Club und Trainer) und Eisbahn, Skilifts direkt vor dem Haus.

Eben: **Alles unter einem Dach**

**Für Swissair-Angestellte auf obengenannten Preisen 10% Reduktion**

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 22 29 41  
Eigene Parkplätze

## Das aktuelle Interview: Büro für Flugunfalluntersuchungen

Der Name «Büro für Flugunfalluntersuchungen» (BFU) ist den meisten von uns bekannt. Am Schluss eines Zeitungsartikels, der über einen Flugunfall berichtet, wird immer wieder erwähnt, dass der Vorfall durch Experten des BFU abgeklärt werden soll. Welch komplizierte, langwierige Arbeit hinter einer solchen Untersuchung steckt, und zu welchem Ergebnis man schlussendlich gekommen ist, erfährt man leider nur sehr selten. Obwohl wir alle hoffen, während der langen Zeit unserer fliegerischen Tätigkeit, wenn möglich, nie an einem Flugunfall beteiligt zu sein, so bin ich doch der Ansicht, es wäre sehr interessant, näheres über «das, was nachher geschieht» zu erfahren.

Dieses Interview fand am 11. September 1973 im Bundeshaus Nord in Bern statt. Am Gespräch nahm der Leiter des BFU, Herr Kurt Lier, teil.

### **Kurt Lier**, geb. 7.2.1933

juristisches Studium an der Universität Bern, Rechtsanwaltpatent, anschliessend 3 Jahre Advokaturbüro. 1963 juristische Tätigkeit beim Eidg. Luftamt. 1967 Eintritt BFU als Untersuchungsleiter. 1969 Chef BFU. Fliegerische Ausbildung: Berufspilotenausweis, inkl. IFR, Fluglehrer.

AR: Herr Lier, Sie sind Chef des Büros für Flugunfalluntersuchungen. Könnten wir am Anfang unseres Gespräches die Aufgaben dieser Institution ganz kurz darstellen?

L: Die Aufgaben sind im Luftfahrtgesetz und in der Verordnung des Bundesrates über Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960 festgehalten. Unsere Arbeit besteht hauptsächlich in der Durchführung der Voruntersuchung sämtlicher Flugunfälle. Voruntersuchung heisst: Sammeln sämtlichen Beweismaterials, das zur Abklärung des Unfalls dienen kann. Ein Untersuchungsbericht, der alle Angaben und Tatsachen, die mit dem Unfall in irgend einem Zusammenhang stehen, enthält, wird nach seiner Abfassung den am Vorfall beteiligten Parteien zur Stellungnahme zugesandt. Das ganze Paket, Untersuchungsbericht, Stellungnahmen und eventuelle Eingaben der beteiligten Parteien, wird sodann dem Präsidenten der Eidg. Flugunfalluntersuchungs-Kommission übergeben. Die EFUK muss anschliessend eine Sitzung einberufen. Bei gewerbsmässiger Luftfahrt eine öffentliche Sitzung (z. B. in Windisch über den Coronado-Absturz in Würenlingen), sonst eine Sitzung nur mit den beteiligten Parteien. In geheimer Sitzung wird alsdann über den Schlussbericht beraten, der öffentlich publiziert wird.

AR: Wenn ich Sie richtig verstehe, sind das BFU und die EFUK hintereinander in den Ablauf einer Flugunfalluntersuchung eingeordnet. Während das erstere die eigentliche Flugunfalluntersuchung durchführt und die erzielten Ergebnisse im Voruntersuchungsbericht festhält, hat die Flugunfalluntersuchungs-Kommission eher die Aufgabe, die erhaltenen Berichte auf ihre Vollständigkeit zu prüfen und den Schlussbericht zuhanden des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departementes zu erstellen, dem sie auch Empfehlungen zur Verbesserung der Flugsicherheit unterbreiten kann. Wie sind diese beiden Institutionen behördlich einzugliedern?

L: Das BFU ist organisatorisch gesehen eine Sektion innerhalb des Generalsekretariates des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departementes. Wir sind also im Stab des schweiz. Verkehrsministers und nicht, wie man fälschlicherweise annehmen könnte, im Luftamt eingeteilt, das bis zur Gründung des BFU im Jahre 1959 die Untersuchungen selber durchführte. Genau wie in den Vereinigten Staaten und später in England hatte man damals auch in der Schweiz die Ansicht übernommen, dass das Luftamt als Aufsichtsbehörde über die Luftfahrt nicht gleichzeitig eine Untersuchung machen kann, ansonsten die Gefahr der Ermittlung in eigener Sache besteht.

AR: Die EFUK hat demnach auch nichts mit dem Luftamt zu tun?

L: Richtig. Die EFUK untersteht in fachlicher Hinsicht niemandem. Die publizierten Schlussberichte kann man höchstens bei der Kommission selbst anfechten, indem man neue Tatbestände vorlegt und somit eine Revision des Schlussberichtes verlangen kann. Insofern ist die EFUK in fachlicher Hinsicht also unabhängig. Administrativ und disziplinarisch untersteht sie selbstverständlich der Wahlbehörde. Der Bundesrat wählt den Präsidenten, den Vizepräsidenten und die drei weiteren Mitglieder der EFUK auf eine Amtsdauer von vier Jahren.

AR: Um auf das BFU zurückzukommen, wieviele Mitarbeiter umfasst Ihre Sektion?

L: Wir haben acht hauptamtliche Mitarbeiter, der Sprechende inbegriffen. Fünf davon sind Untersuchungsleiter, die anderen drei (zwei Sekretäre und eine Sekretärin) gehören zu unserem Sekretariat, das, nebenbei bemerkt, auch für die EFUK tätig ist. Dieser Mitarbeiterstab würde aber nie ausreichen, um vor allem auch die grosse Anzahl Leichtflugzeugunfälle bewältigen zu können. Darum haben wir noch fünfzehn nebenamtliche Untersuchungsleiter, die mir wohl fachlich und administrativ unterstehen, aber nicht disziplinarisch. Diese zusätzlichen Mitarbeiter kommen aus verschied-

denen Sparten der Fliegerei. Von ihrem Verband sind mit dabei die Herren Daniel Friolet und Hans-Ludwig Strahm. Aus ihrem Kreise möchte ich noch Herr Dr. Ch. Ott erwähnen, der als eines der fünf ständigen Mitglieder bei der Eidg. Flugunfalluntersuchungs-Kommission tätig ist.

- AR: Aus welchen Berufsgruppen kommen die hauptamtlichen Untersuchungsleiter des BFU, und ist fliegerische Erfahrung eine Grundbedingung zur Ausübung dieser Tätigkeit?
- L: Wir haben zwei Techniker, einen Physiker, einen Fluglehrer und einen Juristen. Alle haben fliegerische Erfahrung. Jeder ist Fluglehrer und Besitzer des Berufspilotenausweises. Zusätzlich sind zwei von uns Helikopterpiloten; zwei andere fliegen IFR — selbstverständlich nur auf zweimotorigen Flugzeugen.
- AR: Welche technischen Hilfsmittel, ich denke hier gerade an Flugzeuge, stehen Ihnen zur Verfügung?
- L: Das Büro für Flugunfalluntersuchungen selber besitzt keine eigenen Flugzeuge. Wir haben aber zu jeder Zeit die Möglichkeit, die Bundesflugzeuge (Halter: Eidg. Luftamt) zu benützen. Im weiteren verfügen wir über einen Kredit, der es uns erlaubt, irgend ein beliebiges Flugzeug für unseren Gebrauch zu mieten. Als Beispiele möchte ich die Beförderung eines Untersuchungsleiters an die Unfallstelle, oder aber unser eigenes Training in den verschiedenen Sparten der Fliegerei angeben.  
Ein weiteres technisches Hilfsmittel ist der Autoruf, den sämtliche fünf hauptamtlichen Untersuchungsleiter in ihrem Wagen installiert haben. Alle fünf Wochen trifft es jeden von uns zum Pikettendienst — ähnlich ihrer «Reserve» —, der sieben Tage lang dauert. Während dieser Zeit muss der jeweilige Mitarbeiter immer erreichbar sein. Der Autoruf soll den Pikettendienst etwas «erträglicher» machen.
- AR: Eine Flugunfalluntersuchung ist sicher ein sehr komplexes Unterfangen. Betrachtet man die immer komplizierter werdenden Flugapparate, so werden Sie kaum darum herumkommen, spezialisierte Fachinstanzen zur Mitarbeit beizuziehen. Um welche Organisationen handelt es sich dabei?
- L: Jede Untersuchung erfolgt selbstverständlich in Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde des Kantons, in welchem der Unfallort liegt. Allen voran stehen demnach die kantonalen Polizeikorps mit ihren Erkennungsdiensten. Dazu kommt der wissenschaftliche Dienst der Stadtpolizei Zürich, den wir oft zur Lösung spurenkundlicher Probleme beziehen. Auf der technischen Seite ist es erstens

einmal die Swissair, die uns auch bei Leichtflugzeugunfällen behilflich ist (Instrumentenuntersuchungen, Materialuntersuchungen usw.). Im weiteren möchte ich das Eidg. Flugzeugwerk Emmen und die Eidg. Material- und Prüfungsanstalt in Dübendorf erwähnen. Der Katalog unserer ständig beigezogenen Fachstellen müsste noch durch das gerichtlich medizinische Institut ergänzt werden, denn bei jedem Todesfall werden der Pilot und der Co-Pilot einer Autopsie unterzogen. Manchmal sehen wir uns auch gezwungen, lebende Piloten ärztlich überprüfen zu lassen (z. B. Bestimmung des Blutalkoholgehaltes).

AR: Herr Lier, Sie haben bis anhin nicht von Flugzeugunfällen im allgemeinen, sondern bewusst von Leichtflugzeugunfällen gesprochen. Muss man daraus entnehmen, dass für das BFU verschiedene Unfallkategorien bestehen?

L: Grundsätzlich unterscheiden wir zwischen Leichtflugzeugunfällen und Unfällen mit Katastrophencharakter. Ersteres betrifft sämtliche Leichtflugzeuge (Motor- und Segelflug), Fallschirm- und Ballonunfälle. In die gleiche Kategorie gehören auch leichtere Unfälle von Grossflugzeugen (Rollunfälle ohne grossen Schaden usw.). Vorkommnisse mit Katastrophencharakter sind etwa der Absturz der Swissair-Coronado bei Würenlingen, der Unfall der bulgarischen Il-18 in Zürich-Kloten oder die letzte grosse Katastrophe in der Schweiz mit dem Crash der Invicta-Vanguard in Hochwald.

AR: Ist das Vorgehen des Büros für Flugunfalluntersuchungen bei Leichtflugzeugunfällen und bei Katastropheneinsätzen verschieden?

L: Nach dem Unfall der Swissair-Caravelle bei Dürrenäsch hatte man einsehen müssen, dass ein einzelner Untersuchungsleiter — bei Leichtflugzeugunfällen sicher ausreichend — bei grossen Flugzeugkatastrophen schlechthin überfordert ist. Nach Dürrenäsch und auf Grund anderer Unfälle ging man in Amerika sehr bald auf das sogenannte Teamkonzept über. Dieses Teamkonzept — heute übrigens von der ICAO als Empfehlung ausgestattet — ist in der Schweiz im Dezember 1969 übernommen worden; zwei Monate vor der Katastrophe in Würenlingen. Demnach wird bei Grossflugzeugunfällen die Untersuchung wohl durch einen Untersuchungsleiter — bei uns immer der Leiter des BFU — geführt. Er ist aber nicht mehr allein, denn ihm zur Seite stehen verschiedene Arbeitsgruppen. Neben der Stabsgruppe mit festen Vertretern für Presse und Information, Polizeiwissenschaftlern, jeweils einem oder mehreren Vertretern der zuständigen Kantonspolizei, Behördemitgliedern, dem Sekretariat des BFU und bei ausländischen Flugzeugen mit Vertretern des entsprechenden Immatrikulationsstaates empfiehlt

die ICAO folgende Fachgruppen: Flugbetrieb, Wetter, Flugsicherung, Zeugeneinvernahmen, Flugzeugzelle, Triebwerke, Systeme, Flugschreiber und die Fachgruppe Human Factors — Flugmedizin wäre für diese letzte Gruppe ein zu eng gefasster Begriff. Weiter ist vorgesehen, dass in jeder Fachgruppe der Operator (Swissair), der Pilotenverband (Aeropers) und die beteiligte Aufsichtsbehörde für die Luftfahrt (Eidg. Luftamt) fest vertreten sind. Einen ausländischen Operator nehmen wir nur dann in die Fachgruppen, wenn er uns genügend eigene Fachleute zur Verfügung stellen kann. Sowohl bei der Bulgarien-Airline in Zürich, wie auch bei der Invicta in Hochwald, war dies aber nicht der Fall, weshalb Vertreter der Swissair und der Aeropers ebenfalls bei der Untersuchung dieser beiden ausländischen Flugzeugunfälle mitgearbeitet haben. Bei der Swissair geschieht dies immer auf freiwilliger Basis, entsprechend unserer Vereinbarung, für die wir ihr sehr dankbar sind. Bei der Aeropers ist es so, dass eure Mitglieder, die in diesem Team mitarbeiten, gleichzeitig die ausländische Pilotengewerkschaft, denen die verunglückten Piloten jeweils angehören, vertreten. Im Fall Hochwald zeigten sich die Engländer (British Airline Pilots Association) zwar an einer Mitarbeit sehr interessiert, wir haben dies jedoch abgelehnt mit dem Hinweis, dass die Aeropers-Vertreter nach Möglichkeit auch die Interessen der beiden englischen Piloten wahren. Und dies geschieht auch.

Es wäre vielleicht noch zu ergänzen, dass die bereits erwähnten Fachgruppen nicht nur aus Vertretern der drei Organisationen Swissair, Aeropers und Luftamt bestehen. Es sind auch zusätzliche Fachkräfte ausserhalb der genannten Organisationen vorhanden; was mir aber wichtig erscheint, ist die Tatsache, dass die Gruppen von einem unabhängigen Obmann geleitet werden.

AR: Worin sehen Sie die Vorteile des von der ICAO vorgeschlagenen Teamkonzepts, und gibt es auch Nachteile?

L: Als Vorteil sehe ich, dass alle möglichen Fachkräfte in der Voruntersuchung vertreten sind und alle möglichen Gesichtspunkte somit zur Geltung kommen. Dies ist sehr wichtig, denn wir wollen ja nicht einen Schuldigen suchen, sondern herausfinden, warum sich ein Unfall ereignet hat. Der Nachteil unserer Organisation ist in einer gewissen Schwerfälligkeit und in einer daraus resultierenden, zeitlichen Verzögerung der Voruntersuchung zu sehen. Sämtliche Mitarbeiter in den Fachgruppen üben diese Tätigkeit ja nur nebenamtlich aus.

AR: Nachdem wir nun Gelegenheit gehabt haben das Büro für Flugunfalluntersuchungen und seine Organisation etwas näher kennenzulernen, möchte ich vorschlagen, seine Arbeitsweise im weiteren

Verlauf unseres Gespräches zu analysieren. Ein Unfall muss dem BFU ja zuerst gemeldet werden. Auf welchem Weg geschieht dies normalerweise?

L: Eine Verpflichtung uns einen Flugunfall zu melden, besteht für sämtliche Polizeiorgane und für das beteiligte Luftfahrtpersonal; also auch für diejenigen Personen am Boden. Das Recht einer Meldung hat jeder Bürger.

AR: Es wäre für unsere Leser sicher interessant, anhand eines praktischen Beispiels — der Fall Hochwald liegt vermutlich noch in guter Erinnerung — einen Katastropheneinsatz zu verfolgen. Auf Grund welcher Meldung sind Sie beim Absturz der Invicta-Vanguard alarmiert worden?

L: Dieses Flugzeug ging ja bekanntlich nach einem Durchstartmanöver verloren. Nachdem die Kontrollstelle in Basel die Maschine aus dem eigenen Überwachungsradar verlor und zudem von der ACC Zürich nach einem unbekanntem Flugobjekt (heading Hochwald) angefragt wurde, liess man die beiden englischen Piloten wissen, dass sie einen falschen Kurs steuerten. Ohne Antwort, denn wenige Sekunden später — die Auswertung des Flight-Recorders deutete dies an — erfolgte der Crash. Der Flughafendirektor des Flugplatzes Basel benachrichtigte in Form einer Vermisstmeldung sofort das Eidg. Luftamt, das unverzüglich Massnahmen für den Such- und Rettungsdienst traf und zugleich uns im BFU avisierte. So standen wir mit dem ganzen Katastrophenteam relativ früh auf Pikett, rückten aber erst aus, als das Wrack gefunden wurde; und zwar durch eine Begegnung eines Bauernjungen mit überlebenden Engländern, die sich durch dichtes Schneegestöber hindurch auf die Suche nach Helfern gemacht hatten. Die Absturzstelle wurde dann dem Flugplatz Basel telefonisch bekanntgegeben, auf dessen Anruf wir die Mitglieder des Katastrophenteams zur Sammelstelle ins Schulhaus Hochwald beorderten. Mit meinen hauptamtlichen Mitarbeitern im BFU traf ich schon sehr bald auf der Unfallstelle ein. Dort herrschte wie in Würenlingen ein an sich unbefriedigendes «Tohu-Wabohu». Ich glaube, wir müssen in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizeikorps darangehen, dass wir auf zukünftigen Unfallstellen von Anfang an eine bessere Ordnung haben. In Hochwald waren es neben verschiedenen Feuerwehr- und Sanitätskorps vor allem auch Mitglieder der lokalen Behörde, angefangen bei der Gemeindebehörde bis hinauf zur Kantonsregierung, die das Gefühl hatten, ihre persönliche Anwesenheit auf der Unfallstelle wäre von dringendster Wichtigkeit. Dies hinderte uns daran, die eigentliche Untersuchungsarbeit sogleich in Angriff zu nehmen. Eine Ausnahme

bildeten die Fachgruppen Flugbetrieb, Flugsicherung und Wetter, die ich bereits in ihrem Aufgebot aufforderte, ihre Arbeit nicht in Hochwald selbst, sondern direkt auf dem Flugplatz Basel (Erhebung betreffend Funk-Tonband, Wetter usw.) zu beginnen. Für die technischen Fachgruppen auf der Unfallstelle bildeten neben den bereits erwähnten Behördemitgliedern auch der heftige Schneesturm, die wohl etwas unkoordinierte Leichenbergung und schliesslich, wie in Würenlingen, die vielen schaulustigen «Gaffer» eine ernste Erschwerung, die eine ungewöhnlich lange Verzögerung unserer Untersuchungsarbeiten zur Folge hatte. Viele Beweisstücke wurden zerstört, ertappten wir doch ab und zu Leute — Polizisten sind hier leider nicht ausgeschlossen — die sich mit irgend einem herumliegenden Trümmerstück beschäftigten. Die Endstellung eines kleinen, für den Laien unwichtigen Schalters kann für unsere Erhebungen von grösster Wichtigkeit sein. Gegenstände, von denen wir aber wissen, dass sie nach dem Unfall von Personen berührt worden sind, dürfen wir natürlich nicht mehr als Beweisstücke betrachten.

Was die Leichenbergung betrifft, frage ich mich, ob wir den Kantonspolizeikorps der ganzen Schweiz nicht vorschreiben müssen, Verletzte wohl sofort zu bergen, die Leichen aber — bei Leichtflugzeugunfällen üblich — bis zu unserem Eintreffen auf der Unfallstelle zu belassen. Dies war auch das Vorgehen im Falle der bulgarischen Il-18 auf dem Flugplatz Zürich, der damals bekanntlich durch Einheiten der Armee bewacht und zu unserer Zufriedenheit von der Aussenwelt isoliert wurde. Nach sofortiger Inangriffnahme der Untersuchungsarbeiten und nachdem die entsprechenden Erhebungen getroffen wurden, konnte die von uns geleitete Leichenbergung schon sehr bald durchgeführt werden.

- AR: Ich nehme an, dass Ihre Untersuchungsarbeiten einer gewissen Systematik unterliegen. Es würde sicher zu weit führen, im Rahmen dieses Gespräches auf die vielen, verschiedenen Details einzugehen, die mit einem derartig komplizierten Vorgang in Zusammenhang stehen. Könnten Sie uns aber die wichtigsten Schritte am Unfallort aufzählen?
- L: Zuerst wird das Trümmerfeld durch den wissenschaftlichen Dienst der Polizei in Sektoren eingeteilt und anschliessend vom Erkennungsdienst der Kantonspolizei fotografiert. Nach verschiedenen Gesamtaufnahmen werden unter Anleitung des BFU die Detailbilder gemacht. Zugleich beginnen unsere technischen Fachleute mit dem Etikettieren. Bei ausländischen Flugzeugen sind wir manchmal gezwungen, die Ankunft von Vertretern des jeweiligen Herstellerstaates abzuwarten. Erst dann ist man in der Lage, die

einzelnen, meist beschädigten Bestandteile als solche zu erkennen und zu bezeichnen. Die Trümmerstelle wird nur im Beisein der Mitglieder unserer drei technischen Fachgruppen (Zelle, Triebwerk, Systeme) geräumt. Sie müssen entscheiden, was zum Verschrotten freigegeben werden kann — das Material wird dem Flugzeughalter zurückgegeben — oder was zur Weiteruntersuchung sichergestellt werden muss. Parallel dazu erstellt die Polizei fotogrammetrisch einen Trümmerverteilungsplan, der selbstverständlich nur die wesentlichsten, von uns gewünschten Teile enthält.

AR: Diese Sortierung erfolgt nach einer zwangsläufig vorgefassten, persönlichen Meinung über den Unfallhergang. Sehen Sie in dieser Tatsache nicht eine Gefahr, dass die von Ihnen sicher angestrebte Objektivität verletzt werden könnte?

L: Vorgefasste Meinungen haben in der Untersuchung überhaupt keinen Platz. Man beginnt mit einer Breitband-Investigation, und auf Grund der Erfahrung unserer Teammitglieder können wir in den meisten Fällen immerhin bald einmal so etwas wie eine «Richtung» über den Vorfall angeben. Man merkt doch sehr bald, ob es sich um einen operationellen oder mehr um einen technischen Unfall handelt; was nicht ausschliesst, dass man trotzdem sämtliche, in Frage kommenden Möglichkeiten überprüft.

AR: Bei einem Grossflugzeugunfall werden die Vertreter von Presse, Radio und Fernsehen ebenfalls rasch am Absturzort erscheinen. Wird die Arbeit der BFU-Mitglieder durch diesen Umstand nicht zusätzlich erschwert, wenn man weiss, mit welcher Vehemenz Journalisten und Reporter auf ihre Opfer losgehen?

L: Die ersten Teamsitzungen am Unfallort werden sehr oft von Presse- und Fernsehleuten gestört, die mit verständlichem Eifer versuchen, ihren Lesern, resp. Zuschauern, alles über den Flugzeugabsturz zu berichten. Aus diesem Grunde findet bereits am Unfalltag die erste Pressekonferenz statt, die vom Pressedienst des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departementes (in der BFU-Stabsgruppe vertreten) geleitet wird. Dabei orientieren wir die anwesenden Personen nach dem Prinzip: Was geschah? Wo? Wann? Warum? Die Antwort auf die zweite und dritte Frage können wir meistens sehr schnell geben. Das «Was geschah?» versuchen wir ebenfalls möglichst bald zu sagen; spätestens an der zweiten Pressekonferenz, die im allgemeinen am zweiten Tage stattfindet. Die wichtigste Frage nach dem «Warum?» kann natürlich erst nach Abschluss der Voruntersuchungen beantwortet werden. Es kommt aber vor, dass Journalisten mit der Frage zu mir

kommen, ob sie mit ihrer persönlichen Unfallbegründung wohl weit daneben sind. Meistens sind es immer die gleichen, leider eher seltenen Pressevertreter, die sich auf Grund ihres gut fundierten Fachwissens sehr bald ein Bild über den wahrscheinlichsten Ablauf des Unfalls machen können. In wenigen Fällen liegen die guten Berichterstattungen dem BFU-Untersuchungsbericht ziemlich nahe, der zwar erst ein Jahr später erscheint, die Frage nach dem «Warum?» aber mit eindeutigen Tatsachen belegt.

AR: Wie entsteht ein solcher Untersuchungsbericht, und wieviele Seiten umfasst er etwa bei einem Grossflugzeugunfall?

L: Nachdem sämtliche hängigen Probleme abgeklärt sind, verfasst jede Fachgruppe einen sogenannten Fachgruppenbericht, der mir in der Form eines Entwurfes übergeben wird. Für mich gilt es dann, die einzelnen Berichte aufeinander abzustimmen. Der Untersuchungsbericht besteht aus sämtlichen Fachgruppenberichten und einer einleitenden Zusammenfassung des Untersuchungsleiters. Wie bereits gesagt, nimmt unsere Arbeit vom Beginn der Unfalluntersuchung bis zur Herausgabe des Voruntersuchungsberichtes etwa ein Jahr in Anspruch.

Um auf den zweiten Teil ihrer Frage zu antworten, so kann ich vielleicht das Beispiel Würenlingen herausgreifen. In diesem Fall hatte der BFU-Untersuchungsbericht einen Umfang von ca. 800 Seiten, der Schlussbericht der Eidg. Flugunfalluntersuchungskommission (EFUK) ca. 80 Seiten. Das Verhältnis besteht somit etwa 1:10.

AR: Auf die Tätigkeit der EFUK sind wir am Anfang unseres Gespräches näher eingegangen. Angenommen, die Flugunfalluntersuchungskommission gelangt in ihrem Schlussbericht eindeutig zur Überzeugung, dass sich der Unfall infolge grober Fahrlässigkeit der beteiligten Piloten ereignet hat und diese den Absturz überleben, welche Instanz leitet in einem solchen Falle die strafrechtliche Verfolgung ein?

L: Grundsätzlich muss gesagt werden, dass weder Untersuchungsbericht, noch der Schlussbericht eine rechtliche Qualifikation enthalten dürfen; so steht es in der Verordnung. Dies wäre sonst ein Einbruch in die Gewaltentrennung, arbeiten wir doch für den Bundesrat (Exekutive) und sind nicht befugt, in die richterliche Gewalt einzugreifen. Indirekt wird in ihrem Beispiel aber vor allem der Jurist ein Verschulden erkennen. Vergehen oder Verbrechen an Bord von Flugzeugen unterstehen der Bundesstrafrechtspflege, weshalb das Eidg. Justiz- und Polizeidepartement meistens auf Veranlassung des Eidg. Luftamtes (Aufsichtsbehörde) den Fall

an den entsprechenden Kanton delegieren würde, d. h. die kantonale Strafjustizbehörde müsste dann die Strafverfolgung eröffnen.

AR: Ob der Tatbestand der Fahrlässigkeit vorliegt, entscheidet also das Luftamt zusammen mit dem Polizei- und Justizdepartement?

L: Nein, in Wirklichkeit ist es so, dass der lokale Untersuchungsrichter bereits mit der Strafuntersuchung beginnt. Er selber beschafft sich die Delegation, wenn auf Grund der ersten Ermittlungen ein strafrechtlich relevantes Verhalten angenommen werden muss. Wir haben dieses Problem beim bulgarischen Verkehrsflugzeug in Zürich-Kloten. Der Pilot hat bekanntlich den Unfall überstanden und lebt heute in Sofia. In diesem Falle hat der Bezirksanwalt von Dielsdorf effektiv die Strafverfolgung wegen fahrlässiger Tötung eröffnen müssen. Fahrlässigkeit heisst nach Definition des Strafgesetzbuches: Pflichtwidrige Unvorsichtigkeit. Nach der öffentlichen Sitzung der EFUK in diesem Herbst und der anschliessenden Herausgabe des Schlussberichtes, wird der zuständige Bezirksanwalt unsere Berichte in seiner Anklagevertretung als tatbeständliche Grundlage verwenden. Ob fahrlässige Tötung vorliegt und der Angeklagte schuldig gesprochen werden muss, entscheidet dann das zuständige lokale Gericht.

AR: Wie hoch wäre im Falle eines Schuldspruches das zugehörige Strafmass?

L: Fahrlässige Tötung wird mit Busse oder Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft. In der Praxis gibt es in der Schweiz nur wenige Urteile; diese gingen nie über ein Jahr hinaus. Bei nicht vorbestraften Angeklagten kann mit der Gewährung des bedingten Strafvollzuges gerechnet werden.

AR: Herr Lier, im Namen unserer Leser möchte ich Ihnen für diese sehr interessanten Informationen recht herzlich danken.

Interview: Peter Clausen

## Flugsteigausbau und Unfallverhütung

### Unerwartete Entdeckung eines Gesetzes zur Verminderung von Zusammenstößen in Gebieten wilder Verkehrsanhäufung.

Beim minutiös geplanten Ausbau Stufe III des Flugsteigs in Kloten wurden die mit dem gleichzeitigen Betrieb und Ausbau verbundenen Verkehrsprobleme einer neuen Abteilung Iy (Architektur-Unterinstitut für Unordnung und Chaos) der ETH zum Studium übertragen. Obwohl nun seit rund 1½ Jahren ein Durcheinander herrscht, welches weltweit unübertroffen ist, hat interessanterweise die Anzahl der Kollisions- und Unfallschäden nicht nach der weltweit anerkannten Professor-Klapf-Bumm'schen-Skala zugenommen, welche einen totalen Zusammenbruch bereits für die halbe ungeordnete Verkehrsdichte voraussagt. Vielmehr sind nur drei zusätzliche Karosseriewerkstätten in der unmittelbaren Umgebung eröffnet worden, und die Personenschäden machten nur bescheidene Erweiterungen der umliegenden Spitäler notwendig. Auch die Explosion ganzer Flugzeugreihen zufolge von Schäden an der Flügel-Primärstruktur bei Kollisionen mit anschliessender Explosion des auslaufenden JP-1A blieb bisher entgegen den Erwartungen aus. Die Erklärung für dieses Phänomen wurde kürzlich von Prof. Dr. Blechschaden an einer vom Institut einberufenen Pressekonferenz bekanntgegeben und ist zufolge der grundsätzlichen Erkenntnisse für die Benutzer des Flugsteigs hier kurz zusammengefasst.

Um die Grundsätze der Kollisionsforschung zu verstehen, muss zuerst etwas in die Theorie abgeschweift werden. Eine Kollision entsteht dann, wenn zwei räumliche Objekte versuchen, gleichzeitig einen bestimmten Raum einzunehmen. Die Wahrscheinlichkeit einer Kollision kann wie folgt ermittelt werden:

$$(1) W_k = \frac{(L_1 \times B_1 \times H_1) + (L_2 \times B_2 \times H_2) \text{ (m}^3\text{)}}{R \text{ (m}^3\text{)}} \times 100 \text{ (= \%)}$$

wobei  $L_1$  = Länge,  $B_1$  = Breite,  $H_1$  = Höhe (in m) von Objekt 1,  $L_2$ ,  $B_2$  und  $H_2$  dasselbe von Objekt 2 und  $R$  den verfügbaren Raum (in  $\text{m}^3$ ) bedeuten.

Wie man sofort erkennt, ist diese Formel stationär, das heisst, sie berücksichtigt keine Bewegungen. Immerhin ist es klar, dass mit zunehmender Ausdehnung der Objekte und abnehmendem Raum die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen zunimmt, und, wenn der Zähler des Bruchs grösser wird als der Nenner, eine Kollision sicher eintritt ( $W$  wird grösser als 100%). Beispiel: Zwei Wagen, die gleichzeitig auf einen Parkraum einfahren, der zwar für einen, nicht aber für beide gross genug ist. Die bisher allgemein anerkannte Klapf-Bumm'sche-Skala berücksichtigt nun unregelmässige Bewegungen, indem die beiden Summanden der

Formel im Zähler noch mit dem mittleren Weg multipliziert werden, den sie in 10 Sek. zurücklegen. Zudem können Bewegungen, die sich auf einer Fläche abspielen, um eine Dimension reduziert werden (im Gegensatz zu räumlichen Bewegungen), sodass die Formel lautet:

$$(2) W_k \text{ (n. Klapp-Bumm)} = \frac{(L_1 \cdot B_1 \cdot D_1) + (L_2 \cdot B_2 \cdot D_2) \text{ (m}^2\text{)}}{F \text{ (m}^2\text{)}} (= m)$$

wobei D = Weg in 10 Sek. und F = Fläche (verfügbar) bedeuten.

Die Klapp-Bumm'sche-Formel liefert nun ein Resultat in Metern, welches angibt, wie weit jedes Objekt fahren darf, bis es zu einer sicheren Kollision ( $W_k = 100\%$ ) kommt.

Es leuchtet ein, dass für mehr als zwei sich bewegende Objekte die Formel durch Addition weiterer Summanden ( $L_3 \cdot B_3 \cdot D_3$ ) ... ff beliebig erweitert werden kann.

Die Klapp-Bumm'sche-Skala, angewendet auf den Flugsteig von Zürich, gibt nun für eine typische Mittagsbelegung des Tarmacs von ca. 62 Linien-, 13 Charter- und 34 Sportflugzeugen sowie 455 Airlinehandling-, Fuel-, Pax-, Fracht-, Maintenance-Fahrzeugen und 122 Bau- und Ramptrolwagen eine durchschnittliche Fahrstrecke von 19,7 m bis zum Eintritt der sicheren Kollision, unter der Annahme, dass jeweils  $\frac{1}{3}$  aller Objekte in Bewegung ist, während die Grundfläche der ruhenden Objekte von der Gesamt-Flugsteigfläche abgezogen wird. Bei einer geschätzten Fahrleistung von ca. 2000 km/h ergäbe dies eine Zahl von 102 000 Unfällen pro Stunde. Die aktuelle Zahl von ca. 55 gemeldeten Unfällen und einer Dunkelziffer von 20% (siehe Beulen in Flügelnasen) nimmt sich dagegen geradezu minimal aus, und Prof. Blechschaden hat sie zum Anlass genommen, herauszufinden, warum soviel weniger passiert. Es wurden folgende Gründe untersucht:

- Ausserordentliche Fähigkeiten des Tarmacbenützers:  
Diese Theorie musste zufolge der Tatsache, dass sich die gleichen Leute im Strassenverkehr **ausserhalb** des Flugsteiges genau nach Klapp-Bumm verhalten, fallengelassen werden.
- Ausserordentliche Vorsicht zufolge des optisch eindrucksvollen Verkehrssalats auf dem Tarmac:  
Diese Theorie könnte zwar eine kleine, nicht aber die gewaltige Unfallreduktion erklären.
- Sanktionen der Vorgesetzten gegen «Unfälle»:  
Diese Theorie ist durch mehrere Dissertationen über die Wirkungslosigkeit von Präventivstrafen widerlegt.
- Weitere 24 Theorien (darunter Faktor PSI, Sternkonstellationen, Unregelmässigkeiten im Gravitationsfeld usw. usw.) deren Behandlung hier zu weit führen würde.



Nachdem alle diese Theorien nicht weiterhalfen, hat das Institut für Unordnung und Chaos einen völlig neuartigen Weg eingeschlagen, die Unfallkurven zu berechnen. Assistent Dr. Schnell hatte nämlich herausgefunden, dass die Festlegung von 10 Sek. mittleren Wegs durch Prof. Klapp-Bumm auf Versuche mit Pferdedroschken im Stadtverkehr von Wien um die Jahrhundertwende zurückgeht. Die fundamentale Diskrepanz zwischen dem Tarmac-Traffic und jenen Versuchen liegt nun darin, dass der strassengerichtete Droschkenverkehr gewisse Abläufe (= Strassen) kanalisiert und geregelt erfolgt, während auf dem Klotener Flugsteig völlig wirre Verhältnisse herrschen, ähnlich der Brown'schen Molekularbewegung bei stark erhitzten Flüssigkeiten. Bereits bei der statistischen Berechnung der Zusammenstosshäufigkeit der Moleküle ist man auf ein Phänomen gestossen, welches seinerzeit Aufsehen erregt hat, nämlich, dass **entgegen** der Klapp-Bumm-Formel von einer gewissen Dichte und Unregelmässigkeit der Bewegungen an die Anzahl der Kollisionen mit **zunehmender** Geschwindigkeit **abnimmt!** Ein optischer Augenschein in Kloten überzeugte die Forscher des Instituts, dass bei den vielfach überhöhten Fahrgeschwindigkeiten in Kloten nur derselbe Effekt im Spiel sein konnte. Die theoretische Erklärung liegt darin, dass ein Objekt zur Verursachung einer Karambolage nicht nur die Dimensionen Länge, Breite und Höhe gleichzeitig am selben Raum aufweisen muss wie sein Gegenobjekt, sondern auch die Dimension **Zeit**. Wie schon Einstein in seiner allgemeinen Relativitätstheorie fand, ist ein dreidimensionaler Körper ohne die vierte Dimension, die Zeit, **gar nicht** vorhanden und kann also auch keine Kollision verursachen. Nach der Newton'schen Physik nunmehr ist Geschwindigkeit V nichts anderes als das Differential  $d_w/d_t$ , d. h. Verschiebung nach Zeit. Es dürfte nun fadenklar sein, dass, je grösser die Geschwindigkeit wird, je kleiner die Dimension Zeit für einen Körper werden muss. Ergänzt man die allgemeine Formel für die Wahrscheinlichkeit einer Kollision (1) mit dieser Erkenntnis, statt auf die Klapp-Bumm'sche-10-Sek.-Verschiebung einzugehen, ergibt sich:

$$(3) W_k (n. Blechschaden/Schnell) = \left[ \frac{L_1 \cdot B_1}{V_1} + \frac{L_2 \cdot B_2}{V_2} \right] (T) = 100 (= \%)$$

$F$

wobei V = Geschwindigkeit (m/Sek.)

T = Zeit in Sek., während dieser der Verkehrssalat herrscht

F = Fläche (die Formel [1] wurde auf 2 Dimensionen reduziert)

Diese Formel nun liefert für Zürich-Kloten mit den Angaben wie oben für eine Mittagsbelegung pro Stunde 43 Unfälle (4322%), ein Wert, der für einen statistischen Fall als sehr gut bezeichnet werden muss in

seiner Übereinstimmung. Professor Blechschaden und Assistent Schnell erklären die in der Praxis höhere Schadenhäufigkeit damit, dass die Formel eigentlich für völlig blindlings sich bewegende Objekte gültig sei und auf dem Flugsteig der eine oder andere Verkehrsalteilnehmer hie und da aus seinem Vehikel schauen möge, durch optische Nähe anderer fälschlicherweise bremse, seine Zeitdimension und damit das Kollisionsrisiko vergrössere.

Für den Benützer des Flugsteiges geben nun die Forscher folgende praktische Hinweise, unter der Annahme, dass eine geringe Schadenhäufigkeit anzustreben sei\*\*\*:

1. Je langsamer die Fortbewegung, desto grösser das Unfallrisiko. Grosse Objekte (z. B. Jumbo / DC-10 usw.) sind zufolge ihrer grossen L bzw. B besonders auf eine grosse V angewiesen.
2. Je näher ungeordnete, fremde Objektbahnen an die eigene kommen, umso gefährlicher ist Bremsen und Herabsetzung von V.
3. Je mehr wirre Farbmarkierungen am Boden, umso genauer wird die Bedingung der absolut ungeordneten Bewegungsabläufe und damit der Wert obiger Ratschläge erfüllt.
4. Das in Zürich praktizierte Verfahren, dem Tarmacverkehr ungeordnet freien Lauf zu lassen, ermöglicht die höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten und ist der Fahrordnung jeder anderen Sorte vorzuziehen. Jeder Versuch, Ordnung in den Wirrwarr zu bringen, müsste mit einem Ansteigen der Unfallrate (siehe Formel Klapp-Bumm) und einem Absinken der Geschwindigkeit bezahlt werden. (Diese Erkenntnis bewog intuitiv das Management OF dazu, bisher und in Zukunft keine Massnahmen gegen den Salat vorzuschlagen oder zu unternehmen).
5. Jedes «Rüsseln», besonders von Pilotenseite, gegen die Verhältnisse ist absolut unbegründet und die Wurzeln eines solchen müssen in unerwünschtem angelsächsischen Gewerkschaftsdenken liegen.
6. Unfälle, die sich trotzdem ereignen, sind unvermeidlich und alle Beteiligten werden zu einer beherrschten und heroischen Haltung beim Erleiden eines solchen aufgerufen.

Arnold Wagner

\*\*\*) Prof. Darwinski ist gegen die Anstrengung einer geringen Schadenhäufigkeit, da er mit Recht darauf hinweist, dass nach einigen Jahrhunderten hoher Schadenhäufigkeit eine Naturselektion und damit Verkehrsverbesserung eintrete.

**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.  
Hypothesen bis 90% geregelt.

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

## Crew Globetrotter

Ende Juli haben alle DC-9- und CV-990-Piloten eine Sammlung der bisherigen Beiträge erhalten. Weitere Interessenten finden ihr Exemplar im Aeropers-Sekretariat. Seit Juli haben mich eine erfreulich grosse Anzahl neuer Hints und Tips erreicht. Sie finden diese nachfolgend als Nachtrag zu Ihrer Sammlung.

Bitte ausschneiden!

Dank allen Einsendern und immer so weiter  
Ihr L. Zsindely

### ATHEN

---

Tavern «Xinos»

4, Agelou Geronta Street, Plaka — Telefon 3221.065

Gutes Essen, griechisch.

Mit Taxi 20-30 Drachmen (20 wenn man weiss wo es ist!)

Open air, Gitarrenmusik, ruhig gelegen im Zentrum.

Geöffnet bis ca. 0200 a.m.

Essen und Wein preiswert.

ΞΥΝΟΥ' wichtig für's Taxi. F. Hoogeveen, 31.7.1973

### HELSINKI

---

#### Bootsvermietung

Segelschiff (Kielboot) für 5-6 Personen

Kosten: 110 FMK pro 24 Stunden, inkl. Versicherung (Depot 100 FMK)

Wassertiefe-Karte auf dem Schiff, notwendig für Navigation, da viele Unterwasserfelsen.

Adresse Vermieter:

Ulf Andersson, Sjömgatan, Telefon 62 72 50,

oder Nachtportier Hotel Intercontinental, Mr. de Latte.

J. Dekker, R. Marinoni

---

Wer Getränke und Essen im Schwimmbad des Crew Hotel Intercontinental bestellt, muss aufpassen. Für vier Coffee musste ich eines abends FMK 17.50 bezahlen! Bill Palmer

---

Rest. «Varras», Mannerheimintie 68 (400 m links vom Intercontinental)  
Angenehme Atmosphäre und gute Pfeffersteak für ca. FMK 20.—.

C. Tapparel

## Mehr über Sauna:

1. Zum kaufen:  
vorfabrizierte Saunas (indoor und outdoor und Ferienhäuser) mit Ofen  
Puntalo, Postikatu 2B (vor BHF-Platz), Telefon 66 17 01,  
verabreden mit Frau S. Himanka
  2. Sauna-Ausstellung und -Zubehör:  
Sauna-soppi-shop  
Lasipalatsi, Linga-Autosema Sisäpitti, Telefon 60 25 36  
Zwischen Mannerheimvägen und Autobusstation.
  3. Sauna-Gesellschaft («Rauchsauna»):  
Sauna-Seura R.Y.  
Lauttasaani Vaskiniemi  
Mit Abkühlen im Meer
  4. Im weiteren haben die Hallenbäder auch Sauna
- P. Teunisse, 11.8.1973

---

Malokarpatska (vermutlich in Helsinki, Red.)  
Beim National Theater, 200 m stadtwärts, rechts Keller  
Einfache Speisen, guter Wein, preiswert

**Tip:** direkt mit Bus ab Flughafen, check-in later T.B., 6.8.1973

## LONDON

---

«Hard-Rock» Café bei Hyde Park Corner in Picadilly (Strasse)  
Sieht etwas grob aus, wird aber besucht von allerlei Leuten,  
von «Rockers» bis «Jet Set»  
Spezialität: grosse schöne Steaks und Hamburgers,  
guter coffee nachher! Preise: billig  
Aber nach 20.30 Uhr muss mit Warteschlangen gerechnet werden  
Taxifahrer kennen die Gegend. Bill Palmer

---

Für Liebhaber gewürzten Essens: Indian Restaurant ASHOKA  
22, Cranbourn Street, Leicester Square, London W.C. 2  
Ungefähre Richtung: Vom Picadilly Circus am Swiss Center vorbei  
zum Leicester Square  
Öffnungszeiten: Jeden Tag von 12 Uhr mittags bis Mitternacht  
Preislage: mittel

Kleines Lokal, hervorragende Bedienung, ebenso gutes Essen  
Empfehlung: Da sich wohl die wenigsten mit der indischen Küche aus-  
kennen, lassen Sie sich am besten von der Bedienung beraten.



Vorsicht mit dem Würzen des Essens. «Hot» gewürzt nur für absolute Kenner zu empfehlen. Schon «Medium» treibt einem das Wasser in die Augen. Robitzkat, 7.1973

---

Ristorante «Vecchia Milano», 74-77 Welbeck Street, Telefon 935 2371  
Das Restaurant ist an der gleichen Strasse wie das Hotel, etwa 200 m Richtung Oxford Street, auf der rechten Seite.  
Qualität gut bis sehr gut, Preise etwas über dem Durchschnitt  
K. Straumann, 31.8.1973

---

## ROM

---

Ostia: Ristorante und Pizzeria «Leo al Veliero»  
ca. 7 Min. zu Fuss vom Hotel, in der V. Vasco da Gama 38, Tel. 66 95 95 6  
Spezialität: Meerfrüchte, **sehr** empfehlenswert, nicht nur wegen der mässigen Preise, sondern auch wegen des freundlichen und persönlichen Service. Für den späten Flug SR 614 empfiehlt es sich, schon vom Flughafen aus anzurufen (ital. Sommerzeit); dann hält Chef Leo die Küche offen. H.O.M., 8.1973

---

For information:  
Bus-Service: Hotel Satellite — Roma ist wegen mangelnder Benutzung wieder aufgehoben. H.O.M., 8.1973

---

Restaurant «Pastarellaro die Severino»  
Via San Crisogno 33, Rom Trastevere  
Antipasto nicht missen. Candlelight, Sänger, Plausch, preiswert, keine Touristen. U. Bodmer, 7.1973

---

1. Zum Baden nach «Spiaggia libera»  
Mit Taxi vom Hotel ca. 12 km (3000 Lire). Relativ sauberes Wasser und sauberer Strand. Retour mit Bus (Haltestelle gegenüber dem Eingang zum Badestrand) **1x umsteigen.**
  2. Empfehlenswertes Dancing: «BOOM»  
Barmanager des Hotels gibt Auskunft. Schi
- 

## MADRID

---

Restaurant «Rabano», Calle Jesus 2  
Meeres- und spanische Spezialitäten, sehr preiswert und trotzdem gut.  
V.B.

## 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 cm<sup>3</sup>, 64 CV DIN), 150 km/h Fr. 10 200.–

Fiat 128 SL 1100 (1116 cm<sup>3</sup>, 64 CV DIN), 150 km/h Fr. 11 200.–

Fiat 128 SL 1300 (1290 cm<sup>3</sup>, 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 01148 44 44  
am Bellevue / Seefeldstrasse 7 8008 Zürich 01134 04 04  
in Zollikon / Seestrasse 5 8702 Zollikon 01 / 65 86 41

## Man sollte ...

- einmal darauf hinweisen, dass währungsbedingte Deplacement-Anpassungen innerhalb einer Woche erfolgen, während teuerungsbedingte Korrekturen seit Monaten auf sich warten lassen.
- das kürzlich dem Aeropers-Vorstand zugegangene Präsent — Capt. Cuy Steiner vermachte der Aeropers die stattliche Summe von Fr. 4000.— und honorierte die erfolgreichen Bemühungen des Vorstandes betreffend Auszahlung seiner VEF-Rente mit 5 Harassen köstlichen Weines — dankend erwähnen.
- mal anderen Airlines genauer auf die Finger schauen im Hinblick auf die Noise Abatement Procedures, speziell auf RWY 16. Während sich nämlich die Swissair bemüht, durch frühes Kurven möglichst noch Wallisellen und Bassersdorf zu verschonen, sieht man täglich die anderen Airlines, wie sie genussvoll sämtliche Gemeinden bis hin nach Dübendorf und Effretikon, und analog auf dem «Rückflug», abgrasen und sämtliche Bewohner im weiten Umkreis ihrer Flugbahn lautstark von ihrer Existenz in Kenntnis setzen.  
Merke: Noise Abatement Procedures sind nur wirksam, wenn sich **alle** daranhalten! B.K.
- es sich wirklich nochmals überlegen, ob das Schweizervolk der Swissair tatsächlich viele «Steuerbatzeli» für die fliegerische Vorschulung junger Schweizer zur Verfügung stellt und sich nicht zu «muxen» getraut, wenn anstelle derer ausländische Piloten zusammengesucht und angestellt werden. K.R.
- es nicht für möglich halten, dass ein Wechsel des «Ground-Control» ZRH von der ATC an das Amt für Luftverkehr ernsthaft in Erwägung gezogen wird.
- die Hoffnung nicht aufgeben, dass die Balair-Integration noch zu einem glücklichen Abschluss gebracht werden kann.
- mit zunehmender Erleichterung feststellen, dass sich immer mehr geheilte Patienten wieder an die Öffentlichkeit wagen, und die anfangs so bedrohliche «Uniformitis» doch langsam im Abklingen begriffen ist.
- sich bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) nach der Herkunft ihrer pflegeleichteren, hellblauen Hemden erkundigen.
- auf die im Manuals/Printing-Office im Balsberg zu findende Notiz hinweisen, die besagt: «Bei uns ist der Kunde König!» Darunter steht mit Filzschreiber geschrieben: «Aber wer will heute noch eine Monarchie?»

- unsere Rundschauler informieren, dass der angekündigte zweite Teil des «VEF — unbekannt?» — Artikels infolge Überlastung unseres Versicherungsspezialisten (APKK usw.) erst in der nächsten Ausgabe erscheinen wird. Red.



## 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

## Quo vadis?

Wenn unsere Vorfahren sich schon fragten, wohin sie mit ihrem Lebensstil gelangen würden, denke ich, wir sollten dies in unserem Jahrhundert der «Super»-Zivilisation, in dem, neben der Produktion, nichts anderes mehr von Wichtigkeit zu sein scheint, auch von Zeit zu Zeit tun. Es ist tatsächlich so, dass der Mensch seinen Namen den Ziffern opfert und diese wiederum bald durch Maschinen ersetzt werden, die ausführen, was man ihnen diktiert, ohne sich Gedanken über ihre Situation im Getriebe der Gesellschaft oder ihres Unternehmens machen zu können.

Wenn man dem normalen Lauf der Dinge folgt, kann ein dynamisches Unternehmen nicht am gleichen Platze verharren. Seine Lebensdauer hängt von seiner Kraft ab, und wenn man von Kraft spricht, meint man Entwicklung, Produktion, Ergiebigkeit. Der menschliche Faktor verliert mehr und mehr an Bedeutung. Ich war schon manchmal erstaunt zu beobachten, mit welcher Leichtigkeit oder Desinteresse die Menschen heutzutage sich dieser Situation anpassen, da ihnen die momentane Hochkonjunktur ja sowieso erlaubt, ein sehr angenehmes Leben zu führen. Gegenüber dieser allgemeinen Gleichgültigkeit, mit all ihren Risiken, haben die Arbeitgeber natürlich leichtes Spiel.

Ich möchte hier ein Beispiel dieser Gleichgültigkeit wiedergeben, in dem die stumpfsinnige Anwendung eines Reglementes uns in eine nicht-tolerierbare Situation versetzt.

Es ist ein schöner Sommertag. Zwei Bordkommandanten unserer Gesellschaft befinden sich im Gespräch vertieft in einer Transithalle des Athener Flughafens. Sie beobachten die Ausführung der Passagierkontrollen. Plötzlich, eine Granate explodiert, Gewehrschüsse ertönen, Unschuldige sind verletzt, andere getötet. Es handelt sich um das Drama von Athen. Unter den Verletzten der Bordkommandant J. Darbre, welcher, einer inneren Eingebung gehorchend, den anderen, in ihrem Blute badenden Verletzten zu Hilfe eilt. Schlussendlich widmet er sich seiner eigenen Person und bemerkt seine blutdurchtränkten Hosen. Sein linkes Bein ist mit Granatsplittern übersät. In die Schweiz zurückgekehrt, muss er eine Operation über sich ergehen lassen und kann während 36 Tagen, nämlich vom 5. August bis zum 10. September, nicht fliegen.

Ich möchte hiermit dem Bordkommandanten Darbre zu seinem mit grösster Selbstverständlichkeit bewiesenen, grossen menschlichen Geist gratulieren. Allerdings muss ich gleichzeitig auch meiner grossen Enttäuschung gegenüber der Direktion unserer Gesellschaft Ausdruck verleihen, die, obwohl in Kenntnis der Sache, es nicht für nötig hielt, ihrem im Dienst verletzten Kommandanten für sein Engagement zu danken und ihm Genesungswünsche zu übermitteln. Es ist wahr, dass

jeder im Sinne der Gesellschaft zu handeln hat. Jedoch ist es leider so, dass die einen mit ihrer Person, ihrer Gesundheit oder sogar mit ihrem Leben bezahlen, während die anderen am Jahresende die Gewinne ein-kassieren.

Jedoch kommen wir zu unserem Fall zurück. Nachdem er mehr als 30 Tage abwesend war, erhielt Bordkommandant Darbre folgenden Brief:

**Betrifft: Kürzung des Ferienanspruches**

Gemäss Ferienreglement, Ziffer 5, wird für total 30 Tage Absenz wegen Krankheit, Unfall, Urlaub oder Beförderungsdienst, der jährliche Ferienanspruch um 1/12 gekürzt.

Ihre diesjährigen Absenzen betragen per Ende August, 36 Tage. Wir sind deshalb leider gezwungen, eine Ferienverkürzung von 3 Tagen vorzunehmen. Wir erwarten gerne Ihren Bericht, wo die Kürzung erfolgen soll.

Mit freundlichen Grüssen . . . . .

Kommentar? Dies überlasse ich Ihrer Phantasie. Und doch, einige Bemerkungen kommen mir noch in den Sinn:

1. Es muss festgestellt werden, dass Bordkommandant Darbre während seiner 36 Krankheitstage einen zweitägigen SIM-REFR absolvierte und zudem schriftlich zu Hause für die Gesellschaft arbeitete.
2. Falls man an zuständiger Stelle noch immer über kein Beispiel verfügt, welches erlaubt, eine Erosion des Bordkommandantengrades oder ganz einfach unseres Berufes zu rechtfertigen, so sollte dieser Vorfall genügen.
3. Betrachten wir die vergangenen Begebenheiten: Die «Opfer» von Zerka erhielten, wenn ich mich nicht täusche, eine Woche frei, um sich zu erholen. Drei Jahre später wird dem Opfer von Athen eine Ferienkürzung von drei Tagen auferlegt. Wenn diese Entwicklung so weitergeht, ist es an der Zeit, unsere Familien gegen die Schäden, die wir unserer Gesellschaft im Falle plötzlichen Verschwindens — aus dem einen oder anderen Grund — zufügen würden, zu versichern. Ein Pilot ist kostspielig, doch man scheint es erst zu bemerken, wenn er nicht mehr auf dieser Erde weilt.

P. Gi.

**Anmerkung der Redaktion:**

Die unrühmliche Angelegenheit wurde inzwischen zur Zufriedenheit von Capt. Darbre erledigt. Nachdem er sich persönlich bei seinem Flottenchef, Capt. R. Frey (OFCE), über die Ferienkürzung beklagte, veranlasste dieser sofort eine Untersuchung des Falles — das im obigen Artikel erwähnte Schreiben ist für nichtig erklärt worden.

## Liebe Radiowanderer

Nun kommt er also, der Maler Herbst mit seinen bunten Farben. Und die Experten sagen einen guten Wein voraus. Seien wir ehrlich — enttäuscht hat uns der zurückliegende Sommer nicht. Und eigentlich sollten auch diejenigen Rundschauler nicht enttäuscht werden, die sich mittlerweile an das zur Institution aufgerückte literarische Guet-Nacht-Mümpfeli in unsere Rundschau gewöhnt haben: wohlthuender, leise dahinplätschernder Plausch als Ausdruck dessen, was sich mancher gar nicht so recht eingestehen mag, nämlich, dass es uns allen doch sehr, sehr gut geht.

So gut jedenfalls, dass wir in unserem Organ nicht weniger als fünf Seiten Dichtgedrucktes über die neue Uniform vorfinden. Voluminöse Stellungnahmen zu einem Ding, das erstens schon längst nicht mehr geändert werden kann und dessen Drittklassigkeit ja ohnehin von niemandem bestritten wird. So gut geht es uns, dass wir die beissende Ironie im Flight-Recorder ohne zu murren einstecken müssen: «... dann doch lieber einen Vers für die liebe Aeropers». Eine treffend formulierte Einschätzung unseres Blattes, des ganzen Verbandes. Die beiden zitierten Zeilen machen deutlich, in welcher Ecke wir unser Schattenboxen durchführen dürfen und sollen — und wir tun es, sehr oft sogar.

Der unvoreingenommene Betrachter gelangt zu der Überzeugung, das Aeropers-Jahr bestehe aus Salärrunde, dem Freibier zur GV und den meist noch als zu hoch empfundenen Beiträgen. Sogenannte Kenner der Materie glauben zu wissen, dass da noch ein paar Vorstands-Leute «recht krampfen», aber ansonsten kommt die Pension auch ohne eigenes Dazutun.

Dass dem nicht so ist, erleben wir Tag für Tag: Nehmen wir mal die vielzitierten und anlässlich der Integrationswehen immer wieder beschworenen Postulate. Wer nimmt sie eigentlich noch ernst? Sind wir nun, sind wir noch nicht, oder werden wir vielleicht später doch noch? Erstaunlich nur, dass urplötzlich auch Balair-Kollegen die DC-10-Lernmaschine bevölkern sollen, indes weit und breit noch keine Balair-Maschine dieses Typs in Sicht ist.

Oder, wie steht es z. B. mit den Initial Upgradings. Niemand bestreitet, dass vom ursprünglichen Gesamtaufgebot schlussendlich etwa 80% übrigbleiben. Werden die Failures ersetzt, wann werden sie ersetzt? Ist es nicht vielmehr so, dass der Rest des PiC-Corps die überfälligen Stunden selbst absitzen muss, und das unter dem Gefölde des ewigen Minimum-Frei? Könnte es nicht sein, dass die verbleibenden 80% in der Planung a priori als 100% angesehen werden?

Und wie kann es passieren, dass anlässlich eines CCM von rund fünfzig Mündigen bestenfalls ein Einziger halbwegs munitioniert ist, indes die schweigende Mehrheit von einem stilvollen Monolog sang- und klanglos

überfahren wird? Warum lässt sich die lästige DH-Reiserei keiner tragbaren Lösung zuführen? Wie kommt es, dass sich der Zeitaufwand für Europa-Rotationen um bis zu 18% aufbläht, indes nicht eine einzige Stunde mehr produziert wird?

Und wer vermag Auskunft über die unbestrittene Schlechterstellung ausländischer Militärpiloten zu erteilen? Dass die Chaibe-Usländer auf Grund ihrer Freistellung vom Militärdienst ohnehin mehr produzieren können, sei — so sagt man scherzhafterweise — letztlich deren eigene Schuld. Doch, wenn sie für ein und dieselbe Tätigkeit (hier SLS) mit einem Drittel von der Vergütung ihrer einheimischen Kollegen abgepeist werden, dann gilt es ernsthaft zu prüfen, inwieweit ein Minimum an ausländischen Piloten wiederum in den Vorstand einrücken muss.

Diese bescheidene und sicherlich lückenhafte Selektion aus der Rumpelkiste eines Aeropersianers soll nicht den Eindruck vermitteln, als wüsste man im Vorstand nicht um diese Bonbons. Aber Sie, der geneigte Leser, kennen Sie diese Goodies auch? «Wer vieles bringt, kann manchem etwas bringen», das stammt zwar nicht von mir, doch ein dreifaches Hallo-Wach scheint die beste Garantie dafür, dass mit dem Irrglauben von der Nur-Saläroppers Stück für Stück aufgeräumt werden kann. Wollen Sie persönlich Hammer oder Amboss sein?

A. Ditze





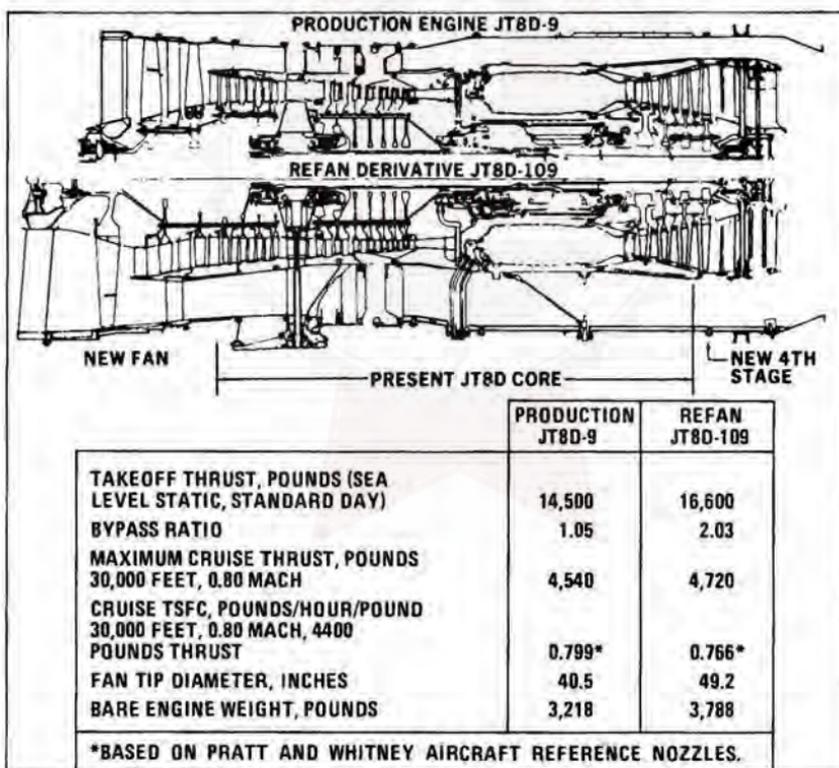
## Ruhigere Triebwerke für die DC-9?

(Bezugsquelle: Aviation Week)

Die Herstellerfirmen von modernen Flugzeugtriebwerken sehen sich in letzter Zeit vor immer schwierigere Probleme gestellt. Verlangt werden mehr Schub, kleinerer Treibstoffverbrauch und geringere Lärmentwicklung, wobei das amerikanische Luftamt gerade in diesem letzten Punkt mit dem bereits legendären «Artikel 36» für die nächste Zukunft die oberen Grenzen gesetzt hat. Mit grossem Einsatz versuchen Techniker und Ingenieure nicht nur bei Neuentwicklungen, sondern auch bei bereits vorhandenen Produkten durch verschiedene Modifikationen die verlangten Werte zu unterschreiten. Die folgende, kurze Zusammenfassung soll Sie, liebe Leser, über ein für die Swissair sicher sehr interessantes Projekt orientieren.

## 1. Das Programm

Von der amerikanischen Luftfahrtsbehörde finanziell unterstützt, gehen McDonnell Douglas Corp. und Pratt & Whitney Aircraft Div. gemeinsam daran, durch die Entwicklung einer akustisch verbesserten Triebwerk-gondel einerseits und die Fan-Modifikation beim JT8D andererseits die Lärmemission bei der DC-9 den geforderten Bedingungen anzupassen (nebenbei: bei Boeing ist ein ähnliches Projekt für die B-727 angelaufen). Dieser Schritt von McDonnell Douglas ist verständlich, sieht man doch nach der kürzlich erfolgten Bestellung von zehn DC-9-50 durch die Swissair (hinzu kommen bereits zwei weitere Positionen des gleichen Typs für die AUA) eine erfolgreiche Weiterführung der Serienfabrikation dieses bewährten Kurzstreckenflugzeuges, die man infolge Nicht-erfüllens der Lärmbedingungen nicht in Frage stellen will. Bei McDonnell Douglas ist denn auch das «New Front Fan Projekt», wie es in Long Beach genannt wird, mit Vehemenz in Angriff genommen worden. Im Dezember 1974 hofft man das ursprünglich für Allegheny Airlines vorgesehene DC-9-Flugzeug (Serie Nr. 699) mit den neuen Triebwerk-



Gondeln zu versehen, um am 1. Februar 1975 mit den Flugversuchen (in zweieinhalb Monaten ca. 80 Flugstunden) beginnen zu können. Im Januar 1976 rechnet man mit der Zertifizierung der neuen Einheit.

## **2. Das neue Triebwerk**

Das modifizierte, neue Triebwerk ist aus dem JT8D-9 abgeleitet und soll die Bezeichnung JT8D-109 erhalten. Dabei wird der bisherige, zweiteilige Fan durch einen im Durchmesser um 8.7 in. vergrösserten, einteiligen Frontbläser ersetzt und somit das Bypass Ratio von 1.05 auf 2.03 erhöht. Auf 30 000 ft., bei einer Geschwindigkeit von Mach 0.80 (4 400 b. thrust) soll nach Pratt & Whitney die «Specific Fuel Consumption» von 0.799 auf 0.766 b./hr/b. reduziert werden können. Das Gewicht des neuen Triebwerkes wird durch die Hinzugabe einer vierten Turbinenstufe von 3 218 b. auf 3 788 b. ansteigen. Die Gesamtinstallation (neue Triebwerke und Gondeln) ergibt eine Gewichtszunahme von 2 500 b., welche durch die erhöhte Leistung des JT8D-109 (siehe Tabelle) aber aufgefangen werden soll.

## **3. Die neuen Gondeln**

Die erwähnte Vergrößerung des Triebwerkes macht eine Neukonstruktion der Gondeln (inkl. Reverser) erforderlich. Der Durchmesser wird um 9 in. erhöht, die bisherige Länge von 16.9 ft. um 5 ft. gestreckt. Dem für Flugzeuge mit T-Leitwerken bekannten Deep-Stall Problem, welches durch die grösseren Gondeln wieder auftreten könnte, wird mit einer Verkürzung der Pylons von 16.7 in. auf 8.05 in. begegnet, sodass die Triebwerke so nah wie nur möglich an den Rumpf herangebracht werden.

Die neuen Triebwerksgondeln ergeben einen zusätzlichen Luftwiderstand von ca. 2%, der durch den grösseren Luftdurchfluss infolge kleinerer Distanz Flügel-Lufteintritt (siehe Titelbild) kompensiert werden soll.

Die kleine Verschiebung des Schwerpunktes (Center of Gravity) kann durch ein gezieltes Beladen der Baggage Compart. korrigiert werden.

## **4. Ziele und Ausblick**

Bei den Flugversuchen, die in Yuma, Arizona, durchgeführt werden — dort ist die für die Lärmessungen, bei der DC-10 verwendete, komplizierte Mikrophon-Anlage installiert — wird es sich erweisen, ob die theoretisch gesteckten Ziele im NAB-T/O: 89 epndb. (FAR Part 36 gefordert 95.6) und im Approach: 101 epndb. (FAR Part 36 gefordert 103.1) erreicht werden. Wenn ja, steht einem Angebot an die Luftverkehrsgesellschaften mit bereits bestehenden, oder mit in nächster Zukunft beabsichtigten DC-9-Flotten nichts im Wege. Der Preis für die komplette Modifikation soll nach McDonnell Douglas etwa 1 Mio. \$ betragen.

Peter Clausen

## Hobby-Ecke Uhren

Zeit. Was ist überhaupt Zeit? Für den Seiko-Besitzer wahrscheinlich etwas anderes als für den Philosophen. Der prähistorische Mensch teilte die Zeit wohl nach seinem Magen oder nach Tag und Nacht ein. Von da an war es ein kleiner Schritt zur Beobachtung und Beachtung immer wiederkehrender himmlischer Phänomene; diese Einteilungen waren auch wichtig für die bäuerlichen Vorfahren.



Die ersten Instrumente, die zur Zeitmessung gebraucht wurden, waren nicht mechanischer Art, sondern benützten natürliche Vorgänge. So entstanden Sonnen-, Wasser-, Sand- und Kerzenuhren. Schon um etwa 1500 v. Chr. wurde für König Amenophis I eine Wasseruhr gebaut, die die Verschiedenheit der Nachtlängen berücksichtigte.

Der Beginn der Räderuhren fällt irgendwo ins frühe Mittelalter. Zirka 1300 beginnt die Ausrüstung von Rathhäusern und Kirchen mit grossen, schlagenden Uhren.

An die Genauigkeit stellte man — zwangsläufig — noch nicht allzu hohe Anforderungen.

Den Holländern brauche ich den Namen Christian Huygens wohl nicht näher zu erklären. Er war es nämlich, der 1656 die erste Uhr mit freischwingendem Pendel baute und damit die Genauigkeit ganz erheblich verbesserte. Schon 1638 allerdings hatte Galileo Galilei seine Lehren über die Pendelbewegung veröffentlicht. Verschiedenen zeitgenössischen Ansichten zufolge muss Huygens etwas davon gewusst haben, was er allerdings zeitlebens bestritt.

Genauere Zeitmessung, auch über längere Zeiträume, wird vor allem für die Navigation immer wichtiger. So kommt es, dass 1714 die englische Regierung den enormen Preis von 20 000 £ ausschrieb, für eine Schiffuhr, die um nicht mehr als  $\frac{1}{2}$  Grad, entsprechend 2 Zeitminuten diffe-

rieren soll. 1761 erst hatte John Harrison mit seiner Lebensarbeit Erfolg. Sein «Timekeeper Nr. 4» differierte bei der Fahrt der «Deptford» nach Jamaika in 61 Tagen nur um 9 Sekunden. Die Fahrt musste wiederholt werden, da die Prüfungskommission das Ergebnis nicht glaubte. Dann erst konnte Harrison den Preis in Empfang nehmen. Allerdings ratenweise. Die letzte Rate erst kurz vor seinem Tode.

Die uns heute so selbstverständlichen automatischen Uhren sind auch nicht so neu. Schon 1756 baute Perrelet in der Schweiz die erste, sich selbst aufziehende Taschenuhr. Allerdings, kommerziell brauchbare Konstruktionen wurden erst im 1. Viertel unseres Jahrhunderts in Genf gebaut.

Dieser Rückblick auf einige Höhepunkte der Uhrmacherkunst soll als Einleitung zu meinem Hobby dienen, dem Sammeln und Restaurieren alter Uhren.

Mein Interesse an diesen tickenden Dingen reicht etwa 10 Jahre zurück, als ich von meinem Grossvater eine alte «Sackuhr» geschenkt bekam. Kurz darauf folgte ein anderes Geschenk, nämlich eine Schachtel voller Rädchen und Zeiger. Ich gestehe, dass ich damals noch gar keine Ahnung hatte und nur vom rein mechanischen Standpunkt aus ans Zusammensetzen dachte. Es brauchte einige Zeit und wiederholtes Auseinandernehmen, bis endlich eine kleine Wanduhr mehr oder weniger zufriedenstellend lief und auch die richtige Anzahl Stunden schlug. Wie gesagt, das war der Anfang. Im Laufe der Zeit habe ich versucht, mir ein etwas grösseres Können und Wissen anzueignen. Es gelang mir auch, verschiedene ältere Stücke zu ergattern. Bei meinem Budget vorzugsweise unrestauriert.

Bei so einem Stück kommt dann immer zuerst die grosse Reinigung. Nebst harmlosen Spinnweben hat es in so einer Wanduhr manchmal auch vertrocknete Blumenzwiebeln oder tote Mäuse. Die Putzerei kann mit wenigen Worten abgetan werden. Seit wann ist Rostabkratzen schon interessant!

Jetzt wird es allerdings spannender. Ist die Uhr noch komplett? Können Lager und Zapfen noch gebraucht werden und sind die Zahnräder noch in Ordnung? Manchmal hat schon jemand «revidiert». Mühsam muss man versuchen, den Originalzustand wieder herzustellen. Schon bald stellen sich auch andere Probleme, die eher mit Gewissen und Ehrlichkeit zusammenhängen. Ein ausgeschlagenes Lager darf man, glaube ich, ohne weiteres ersetzen. Ein fehlendes Rad ist schon kritischer. Besonders kritisch wird es, wenn zum Beispiel Zeiger fehlen oder Verzerrungen an Grossuhren, die vielfach aus Bronze gegossen sind. Natürlich kann man solche Teile neu kaufen und mit verschiedenen Brühen und Salben einigermaßen «antikisieren». Die Frage ist nur, wann hört die Restauration auf, und wo fängt der Betrug an. Auch Neuvergoldung oder Neumalerei will gut überlegt sein, will man nicht eine Uhr haben,

die plötzlich unecht wirkt. Dieses Problem kennen ja fast alle, die sich mit dem Sammeln antiker Gegenstände befassen. Um sich beim Kauf gegen Betrug — beabsichtigt oder nicht — zu wappnen, hilft wohl nur eine umfassende Kenntnis der Materie. Natürlich gibt es gewisse Merkmale, nach denen man eine Uhr einigermaßen klassifizieren kann. Andererseits bestehen auch umfangreiche Sammlungen an gefälschten Prägestempeln. Diese Art der Fälschung ist übrigens nicht neu. Urkundlich steht fest, dass schweizerische Uhrmacher schon vor mehr als 200 Jahren die Signaturen berühmter französischer Meister fälschten.

Auch die Grossuhren, wie alle anderen Möbel, waren strengen Stilrichtungen unterworfen. Wer sich bei «Louis toujours» etwas auskennt, kann zumindest französische Uhren schon einigermaßen bestimmen.

Bei den englischen Uhrmachergilden waren die Vorschriften und Bräuche noch viel strenger. Das hat ja auch zum bemerkenswerten Aufstieg der englischen Meister im 17. und 18. Jahrhundert geführt. Die selben Vorschriften allerdings haben schliesslich auch den Niedergang eingeleitet, weil man zu konservativ wurde und schliesslich dem Neuen nicht mehr folgen konnte. Dieser Zyklus lässt sich auch bei anderen Gelegenheiten immer wieder verfolgen. Man denke nur an die Zünfte in der Schweiz.

Oft werde ich gefragt, woher denn nun diese oder jene Uhr stamme. Nun, jeder Sammler hat natürlich seine Quellen, die er eifersüchtig hütet. Manchmal hat man Glück und findet etwas bei einem Trödler zu günstigen Bedingungen. Auch auf Auktionen der bekannten Häuser werden immer wieder Uhren versteigert. Allerdings, die grossen Meisterstücke sind längst bekannt und in festen Händen. Kommt davon einmal etwas auf eine Auktion, sind die Preise fast unerschwinglich. Für alle jene, die heute eine Sammlung beginnen wollen, sind die Zeiten leider gar nicht günstig, sind doch auch die Uhren, dem allgemeinen Trend zur Antiquität folgend, im Preise stark gestiegen. Vor wenigen Jahren noch erhielt man Wanduhren, die vielleicht 150 Jahre alt waren — also schon Serienprodukte — für wenig Geld. Heute muss man schon gegen tausend Franken rechnen für ein mittelprächtiges Stück.

Wenn nun jemand glaubt, er könne in einer alten Bauernscheune eine mittelalterliche Uhr finden, wenn möglich zum Preis des Alteisens, wohlan, möge er es versuchen. Die Chancen allerdings, dass er fündig wird, sind sehr gering. Solche Uhren waren für gewöhnliche Menschen unerschwinglich. Sie wurden ja oft erst im Auftrage eines wirklich reichen Hauses gebaut.

Wie heisst es immer am Schluss? Sind noch Fragen? Ich bin gerne bereit usw.

Peter Küng

## Die Merci-Gesellschaft

Die Merci-Gesellschaft — das sind Leute, die sagen immer «Merci» bzw. «Danke». Sie sagen auch merci nicht nur, wenn sie bekommen, nein, sie sagen auch merci, wenn sie geben. Sie sagen merci aber einfach so, wenn sie nichts Besseres mehr wissen.

Merci sagt die Frau im Zeitungskiosk, wenn ich ihr das Geld gebe (genauer bemerkt sagt sie merci vielmal), merci sagt sie, wenn sie mir das Wechselgeld zurückgibt. (Warum sagt sie in diesem Moment nur merci? Stimmt das Wechselgeld etwa nicht?)

Merci sagt die Metzgersfrau und legt mir das abgeschnittene und gewogene Stück Wurst auf den Tresen. (Hat sie mir womöglich ein Stück von der alten, verschimmelten Wurst angedreht?)

Merci sagt die Hostess und legt dem Passagier eine Lunchbox vor («dass Du uns diese langweilige Lunchbox abnimmst, finde ich noch glatt»). Merci sagt der Kapitän nach geglücktem Flug zu seinem Cockpit (und das, obwohl der Copilot ihm einige zusätzliche graue Haare bereitet hat und obwohl der F/E mit seiner Pfeife und den alten Socken, die er darin verbrannt hat, das Cockpit vernebelt und verpestet hat).

Merci sagt man anschliessend zum Kabinenpersonal (und denkt, wenn Ihr mich nochmal so vorsätzlich dem Hungertod ausliefert, bringe ich Euch um).

Merci bzw. Danke sagt auch Herr Kuhlenkampf ein paar Mal, wenn es darum geht, den unterlegenen Kandidaten abzuschieben (merci dafür, dass Du so blöde warst, mir die Gelegenheit zu geben, auf Deine Kosten Witze zu machen).

Merci sagt auch der Spaziergänger, nachdem er mir den Weg erklärt hat (wofür, wofür? Vielleicht dafür, dass ich ihn nicht direkt überfahren habe?).

Kurzum, merci ertönt es allenthalben, jeder, der etwas auf sich hält, geht mit der beruhigenden Gewissheit zu Bett, das Wort «Merci» am Tage ein paar Mal gebraucht zu haben.

Somit kann er, können wir alle mit ihm sagen, wir sind eine höflichere, vielleicht sogar eine rücksichtsvollere Gesellschaft geworden.

Mitnichten! Das genaue Gegenteil ist leider der Fall. Wir alle wissen es genau, wenn es darum geht, einen eigenen Vorteil zu erzwingen oder durchzusetzen, dann wird mit harten Bandagen gekämpft, dann wird notfalls auch über Leichen gegangen, siehe im Strassenverkehr, wo der Mensch immer aggressiver wird, siehe auch in der grossen Wirtschaft und siehe auch im eigenen privaten Bereich. Warum aber dann das häufige Merci? Wie passt das zusammen? Es dürfte sich hier einmal um eine Alibifunktion handeln. Merci sagt einer, der Höflichkeit vortäuschen will, um Rücksichtslosigkeit zu verbergen. Merci sagen kostet schliesslich nichts. Merci sagt auch jemand, der verlegen ist und dem nichts

mehr einfällt. (Auch Kuhlenkampf kann verlegen sein; Vico Torriani übrigens noch mehr.)

Merci sagt der, dem es (noch) an gesundem Selbstbewusstsein, an Autorität und an Mut mangelt. Jawohl, an Mut. Es ist eindeutig eine Frage des Mutes bzw. der Zivilcourage, wenn man ein Gespräch beispielsweise mit einem Vorgesetzten nicht mit dem nichtssagenden Merci (dafür, dass Sie mich angehört haben) beendet, sondern mit «lassen Sie sich das einmal durch den Kopf gehen, ich erwarte eine befriedigende Antwort darauf», womit übrigens die Regeln der Höflichkeit keineswegs verletzt werden.

Merci sagen auch die Blumenkinder, die Vertreter einer neuen, eher mystischen Linie, sogenannte «Good-will»-Reiter und Verbreiter, die teils provozieren wollen, teils auch voll von Naivität glauben, mit dieser oder ähnlichen Phrasen die Gesellschaft bessern zu können.

Merci sagen auch viele, die das Wort «bitte» im Zusammenhang mit etwas reichen oder dar-«bieten» nicht kennen; und schliesslich sagen viele, ich würde sagen die meisten, merci und wissen gar nicht warum. Wahrscheinlich weil es die andern auch sagen, reine Mitläufer also.

Dieser Missbrauch eines Wortes, das ja mal Dank ausdrücken sollte, ist ein Symptom (eines von vielen) dafür, dass es mit den zwischenmenschlichen Beziehungen immer weniger stimmt. Das, was ein Sozio-Psychologe mit vielen Fremdwörtern ausdrucksstark erklären könnte, möchte ich auf eine vereinfachte Formel bringen: Heuchelei statt Ehrlichkeit. Und man lasse sich hier nicht täuschen — das Wort Merci muss nicht unbedingt im Spiel sein, auch ohne es wird genug geheuchelt, nur, wenn es erscheint, wird das gesamte perfide Spiel leichter durchschaubar.

Wer hat denn heute noch den Mut, seinem Mitmenschen, seinem Untergebenen, seinem Vorgesetzten offen ins Gesicht zu sagen, was er von ihm hält? Wer hat heute noch den Mut, seinem Unmut, seinem Groll in einem Gespräch, gewissermassen von Mann zu Mann, freien Lauf zu lassen, wobei man immer noch fair sein kann?

Nein, heute macht man es auf die indirekte Tour. Man winkt mit dem Zaunpfahl (was wenigstens noch diplomatisch ist), es wird einem bedeutet (zu gehen), wird einem per Einschreiben die Entlassung mitgeteilt, wird man per PVR zum Chefpiloten zitiert; heute wird intrigiert, am Stuhl gesägt. Kurz, es werden hinterlistige Methoden angewandt, die einem, unserem Niveau entsprechenden zivilisierten Nebeneinander nur abträglich sind. Daraus folgen Kontaktarmut, übertriebenes Misstrauen, Kriechertum nach oben, Aggression nach unten usw. Und all das fängt vielleicht mit dem falsch angewandten Wort «Merci» an.

Was für ein Wort sollen wir nun gebrauchen, wenn wir mal wirklich Dankbarkeit zum Ausdruck bringen wollen? Häufiges Wiederholen des einen Wortes ist die schlechteste Lösung. Wir stehen einfach da und

können uns trotz unserer wortreichen Sprache nicht mehr ausdrücken.  
Ein Armutszeugnis ersten Ranges!

Ein Weg aus dieser Misere wäre, den Gebrauch des Wortes «Merci» drastisch einzuschränken, ehrlicher zu sein, sich nur zu bedanken, wenn einem etwas geschenkt wird und nicht für Selbstverständlichkeiten (ein Maurer bedankt sich auch nicht für jeden Stein, der ihm gereicht wird). Nur so kann man dieses geplagte und missbrauchte Wort zu seiner ursprünglichen Bedeutung zurückführen, nur so können wir zu einem ehrlichen Ton untereinander zurückfinden.

Daher — zurück zum «Natur»-lichen,  
zurück zur Ehrlichkeit!

«Merci vielmal»  
Burkhard Klessler

---

## Swissair's organisational Changes

Few pilots will disagree with the proposition that Swissair must change its structure to meet business challenges. However, there will be many pilots who are less than totally enthusiastic about certain features of the changes soon to be introduced. The setting up of Marketing and Sales as complementary units with twin representatives on the Board must seem to everyone a welcome and logical decision. What will not appear so logical (and particularly perhaps to the gentlemen in Bern) is that an Air Transport company with a unique Air Transport concession, no longer feels it necessary to appoint the head of the Flight Operations to membership of the Board.

Seen from the Rundschau editorial desk, Flight and Technical operations appear to form complementary units in precisely the same way as Marketing and Sales, and it is difficult to see why they should not have similar Board representation. The abrogation of organisational principles in respect of the cabin attendants is clear evidence that the proposed new structure is indeed something less than 'ideal and ubiquitously valid'.

Additional comment on the organisational changes is likely in the next edition of the Rundschau. In the meantime, rumours that Swissair is to alter its name to the Swiss Marketing, Sales and Finance Company should be discounted; after all, look what happened to Penn Central!

MSC

# Briefe an die Aeropers Rundschau

## Merci à tous mes amis

Messieurs,

«Je n'ai pas pu, durant les derniers temps de mon activité à Swissair, prendre congé de tous mes amis, camarades ou collègues. Je viens le faire ici en même temps que de tous les chefs et les employés des différents services avec qui nous travaillons en Suisse et à l'étranger.

J'espère avoir encore souvent l'occasion de revoir les uns ou les autres lors de quelques voyages.

Je tiens aussi à remercier tout spécialement les employés de la station de Tel Aviv qui, lors de mon dernier départ sur un avion de Swissair, m'ont offert un magnifique livre sur Israël, que chacun a signé en page de garde.

Ce sera un des meilleurs souvenirs que je garderai d'un beau pays et de l'ambiance sympathique que nous rencontrons dans nos stations étrangères en général et à Tel Aviv en particulier.»

F. Cevy

11, Ch. du Vallon

1260 Nyon

---

## Crew-Transport zwischen ZRH und BSL bei QGO

Sehr geehrter Herr Hürzeler,

In Ihrem Schreiben (vom . . . ) stellen Sie Sicherheit und Zweckmässigkeit des Crew-Transports «per Strasse» zwischen ZRH und BSL bei QGO-Lagen in Frage und schlagen vor, diese Besatzungs-Verschiebungen, wenn immer möglich, per Bahn durchzuführen.

Ich teile grundsätzlich Ihre Bedenken bezüglich Crew-Transporten per Taxi, wenn die Sicherheit durch Nebel oder vereiste Strasse beeinträchtigt ist. Aus diesem Grund wird auch unsererseits einer Crew-Verschiebung per Strasse — und namentlich per Taxi — die tiefste Priorität zugeordnet. Wenn immer möglich reisen unsere Besatzungen bei QGO zwischen ZRH und BSL per Bahn. Dies setzt jedoch voraus, dass eine entsprechende zeitgerechte Zugverbindung zur Verfügung steht. Wir werden zweifellos auch in Zukunft in **Einzelfällen** aus zeitlichen Gründen nicht auf den gelegentlichen Transport von Besatzungen per Taxi verzichten können. Grundsätzlich wird der Besatzungs-Transport jedoch nach folgenden **Prioritäten** durchgeführt:

1. DH mit Flugzeug
2. Transport per Bahn
3. Transport mit Bus
4. Transport mit Klein-Bus
5. Transport mit Taxi

OFCK wird in Zukunft, soweit möglich, die Crew-Verschiebungen bei QGO nach dieser Policy organisieren.

Ich glaube nicht, dass damit die allerletzten Probleme der Crew-Transporte bei QGO gelöst sind. Die Prioritäten-Policy sollte aber doch die nicht gänzlich vermeidbaren Taxi-Einsätze auf ein absolutes Minimum reduzieren.

Mit freundlichen Grüßen  
SWISSAIR

E. Tröhler  
Chef Cockpit Besatzungen

---

## From other publications . . .

Aus «Zürichsee-Zeitung», 31. Juli 1973

---

### Spiegel

In den Mitteilungen des Schweizerischen Aufklärungsdienstes, einer in der Vergangenheit verdienten und auch in der Gegenwart nötigen Organisation, hat Zentralsekretär Hans Ulmer eine Sündenliste des heutigen Schweizer Staatsbürgers zusammengestellt. Er — es könnte ich sein oder Du — sündigt, wenn er

- entscheiden will, aber sich der Verantwortung entzieht;
- nach Informationen schreit, aber sie nicht zu verarbeiten bereit ist;
- sich über einen Mangel an Freiheit beklagt, aber den Preis dieser Freiheit, insbesondere in Form von zu tragender Verantwortung, nicht bezahlen will;
- vom Staat alles fordert, aber ihm nichts geben will;
- den Mangel an Verständigungswillen bejammert, aber zugleich den Kompromiss als unumgängliches Mittel verständigungsbereiten politischen Verhaltens verketzert;
- die Toleranz predigt, aber in jeder anderen politischen Meinung einen persönlichen Angriff sieht;
- die eigene Wohlfahrt sucht, sie aber dem Nachbar missgönnt;
- die Leistung verdammt, aber sie von andern und insbesondere vom Staat fordert.

Auch nach dem 1. August empfiehlt sich periodisch ein staatsbürgerlicher Blick in den Spiegel.

# Organisation des Vorstandes

<b>Präsident:</b>	H. Hürzeler	Fach 17
<b>Vizepräsidenten:</b>	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-, Displacement- und Hotelfragen	P. Rellstab	Fach 116	M. Cross	Fach 260
EUROPILOTE	J. Sterndale	Fach 322	E. Heusser	Fach 362
Finanzen	P. Gisiger	Fach 1389	Sekretariat	
Planung und Koordination	H. Amsler	Fach 10	T. Patch	Fach 226
IFALPA	J. Sterndale	Fach 322	R. Schumacher	Fach 339
Information und Presse	E. Heusser	Fach 362	O. Scheitlin	Fach 1857
Navigatoren	M. Bethge	Fach 1828	C. Henry	Fach 132
Salärfragen	H. Ehrensperger	Fach 1322	H. Roth	Fach 10
Schulfragen und Seniority	H. Roth	Fach 1471	H. Amsler	Fach 362
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 Klotten, 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-10:** W. Meyer (Typenchef), P. Habegger  
**DC-8:** E. Kaiser (Typenchef), C. Milne-Fowler,  
 L. Ritzi

**CV-990:** W. Pink (Typenchef), H. Maurer,  
 M. D'Hooghe

**DC-9:** K. Kuraili (Typenchef), A. Atkins,  
 U. Bodmer, J. Elfring

## Navigatorenfragen

M. Bethge

## IFALPA-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, L. Zsindely, D. Staal

## Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder, E. Heiz

## Flugsicherheits-Kommission

Vorsitz: E. Heiz  
 A. Bezzola, D. Friolet, O. Grunder, U. Reifler,  
 W. Rütler, 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. Strohler

## OASF-Kommission

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

## Stimmzähler

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

## Rundschau-Redaktion

P. Clausen, M. Cross, F. Woodtly

