

rundschau

März / April 1979



**AERO
PERS**

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair, erscheint alle zwei Monate.

Obwohl die **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

Editorial	3
Liebe Mitglieder	8
I N T E R N	
Rückblick	13
Neuaufnahmen	15
IFALPA	16
Linienpilotenlizenzen für First Officers	22
Vorgeschichte Rücktrittskapital	24
Rücktritt verdienter Aeropers-Mitarbeiter	28
Man sollte . . .	31
Neue Rubrik – das forum	33
Hobby-Ecke: Fliegen, mein Hobby, fliegen	43
Briefe an die rundschau	47
From other publications	51

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 12. Mai 1979

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
W. Waeschle (Produktion)
H. Hürzeler, U. Marx,
F. Rasumowsky, J. Schmid,
H. Spörri, F. Woodtly

Redaktions-Adresse und Versand:

Sekretariat Aeropers
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon 01/814 15 15

Druck:

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

Er ist da! Der erste AEG Schlagbohrer mit Vollwellen-Electronic.

Mit Supersanft-Anlauf und ganz leisen 750 Watt. Lassen Sie sich diese neue Spitzenleistung bei uns vorführen.



SB 2 E-750

**Fr. 450.— netto
SCHLAGERPREIS**

AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

Byland AG

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8023 Zürich 1
Telefon 01 211 88 45

Golf.



Nr.1 in der Schweiz.

Geöffnet von 08.00 Uhr
bis 18.30 Uhr —

Samstag bis 16.00 Uhr



Steinackerstrasse 20, Tel. 01/814 01 61

Bulletins . . .



Gerufen oder nicht gerufen, wir alle erhalten sie, mit schweren schwarzen Lettern betitelt oder mit orangem Kopf versehen; sie flattern in unser Postfach und warten darauf, gelesen und wenn möglich auch befolgt zu werden.

Wenn ich nun all diese Bulletins, oder zu Deutsch ganz schlicht «Bekanntmachungen», etwas genauer anschau, all die anderen Randpublikationen, seien sie aus dieser oder jener internen Zeitung, zu Rate ziehe, komme ich nicht umhin, auf beiden Seiten eine gewisse Verbitterung und Enttäuschung festzustellen. Eine Verbitterung, die sich im Prinzip auf das Gleiche, nämlich auf die starre und uneinsichtige Haltung des Widerparts, oder wie es auch heisst, Partners, beruft.

Wie soll es mir nun gelingen aus den sich widersprechenden Statements, alle mit Wahrheitsanspruch, klug zu werden? Wie soll es möglich sein, ein richtiges, im Sinne von «der Sache gerechtes» Urteil zu fällen?

Unterhält man sich mit Opponenten der einzelnen Lager, hört man immer wieder: «Wenn ihr wüsstet, was genau passiert ist, würdet ihr auch meiner Haltung beipflichten.» Hierzu muss ich fragen: Warum werde ich dann nicht informiert, warum werden uns aussagekräftige Informationen vorenthalten?

Ich bin daher gezwungen, aus dem mir schriftlich Abgegebenen, aus dem was ich in der Hand habe und sei es nur ein Spatz, eine Meinung zu bilden. Diese so subjektiv gebildete Meinung ist mindestens so falsch, wie ich schlecht, einseitig oder nicht informiert wurde. So weit, so gut! Bis anhin wäre es noch freie Meinungsbildung aufgrund unvollständiger Mittel. Was die Situation nun verschärft, ist die einerseits dem Arbeitgeber, andererseits dem Verband gegenüber bestehende Loyalitätszwangslage und die beidseitig eingesetzten Drohungen. Ich will zu diesem Punkt von Zitate Abstand nehmen; jeder der Willens ist, kann sie in jüngst erschienenen Publikationen selbst finden.

Die in den Bulletins enthaltenen Vorwürfe sind mit ein Ausdruck des heute leider recht weit verbreiteten Misstrauens. Wo sind nun aber die Gründe dieses Misstrauensverhältnisses zu suchen? Das Korps ist gross geworden, so gross, dass wir uns gegenseitig kaum mehr kennen.

Unsachlichkeiten, Halbsachlichkeiten, Sachlichkeiten – Betrachtungen und Fragen zum OC-Bulletin Nr.42 C in chronologischer Reihenfolge

«Es erstaunt nun Kenner der «FDR-Vergangenheit» nicht, dass im allerletzten Moment sich neue Interessengruppen bilden, die hinter den Kulissen und öffentlich versuchen, dieser Vorlage den Todesstoss zu geben.»

Wenn diese Anschuldigung aufrecht erhalten bleibt, wäre es interessant zu wissen, welche Interessengruppen hinter welchen Kulissen agieren?

«Wir möchten uns nicht in diesen demokratischen Akt einmischen.»

Dies auf Seite 1, auf Seite 4 jedoch:

«Was geschieht bei negativem Abstimmungs-Resultat? Auf den nächstmöglichen Zeitpunkt müssten wir für Lang- und Kurzstrecken auf der Basis der alten FDRs (weisse Blätter, redaktionelle Überarbeitung so rasch wie möglich) neue Rotationen aufbauen. Die grössten Veränderungen ergäben sich im Kurzstreckenbereich (Freitageregulung) . . .»

Wird nicht mit dem zweiten Statement eine freie Meinungsbildung eingeschränkt, und verliert nicht das erste Statement damit seine Glaubwürdigkeit?

«Im nationalen und internationalen Vergleich haben wir über alles betrachtet, in unseren sozialen Bedingungen (Arbeitszeit, Freizeit, Saläre, Versicherungen usw. usw.) eine schwindelerregende Spitzenposition erreicht.»

Auf welche Vergleichsstudien stützt sich diese Behauptung? Was kann ausser den Chartergesellschaften CTA und Air Sea Service im nationalen Bereich als Vergleich hinzugezogen werden? Wo befindet sich die Schwindelerregtheit z. B. bei FDR-Vergleichen mit unserem wichtigsten KSSU-Partner SAS?

«Produktionssteigerungen und Kostensenkungen sind zwingend. In diesem Klima sind weitere Verbesserungen — wenn überhaupt — nur noch in massvollen Schritten und Schrittlchen zu erreichen. Dadurch geraten die Spitzen der Personalverbände bei unmässigen Zielsetzungen in den so unheilvollen Erfolgszwang.»

Welche Zielsetzungen verdienen das Prädikat «unmässig», etwa FDRs, die pro Tagesassignment 12 Prozent erhöhte Blockstundenleistungen erbringen?

«Es kann daher auch in Zukunft kaum von einer Zunahme der effektiven Arbeitszeit gesprochen werden, das Gegenteil ist der Fall. Für die jüngste Vergangenheit, seit dem «Krisenjahr 75» lauten die Werte übrigens wie folgt: Steigerung der Blockstunden pro Pilot um 6,8 Prozent bei ungefähr gleichbleibender Arbeitszeit.»

Wie kann bei gleichbleibender Arbeitszeit vom Gegenteil, von Arbeitszeitabnahme, gesprochen werden? Warum wird bei 6,8 Prozent erhöhter Blockstundenleistung und gleicher Arbeitszeit nirgends die erhöhte Arbeitsintensität erwähnt?

«Safety, ein starker, alles widerlegender Begriff. Wer den Stempel «unsafe» aufdrücken kann, erstickt jegliche Diskussion! Der unkritische Geist verfällt nur allzuoft dieser scharfen Klinge.»

Der unbekannte Schreiber von Aeropers-Bulletin 2/79 mutet sich zu, die Grenzen zwischen «safer» und «unsafere» Nachtoperation definieren zu können!»

Es wäre falsch, bei der Erwiderung auf diese unrichtige Behauptung mit weiteren Ausrufezeichen um sich zu werfen — Bulletin 2/79: ... Unsere noch zu bereinigenden Anliegen waren folgende: Verbesserung der max. duty time Tabelle, d. h. Reduktion der nach unserer Überzeugung die Safety tangierenden, langen night duty time-Limiten.» Im Duden-Fremdwörterbuch steht unter «tangieren» 1) eine gekrümmte Linie oder Fläche berühren; 2) übertr. für: berühren, betreffen ... — ein Begriff also, der in der Grundsatzdiskussion über max. duty time-Limiten (human factors: Nachlassen der Konzentrationsfähigkeit infolge zunehmender Übermüdung ... — Ist die grösste Katastrophe der Weltluftfahrt in Teneriffa etwa schon vergessen?) mit Berechtigung erwähnt werden darf und der wohl eher mit kritischem, als mit unkritischem Geist etwas zu tun hat.

«FDRs sind daher nach unserer Auffassung Planungsrichtlinien, die man in Absprache, je nach Zusammensetzung der gesamten Rotation, vernünftigerweise sowohl nach oben als auch nach unten verschieben kann.»

Auf welche Seite werden diese Richtlinien wohl mehrheitlich verschoben, wenn Produktionssteigerungen und Kostensenkungen «zwingend» sind?

«Leider wurde das Mitspracherecht für Rotationsgestaltungen in der jüngsten Vergangenheit vereinzelt für allgemeine verbandspolitische Ziele (z. B. FDRs) strapaziert, und die Fachleute liessen sich entsprechende Maulkörbe anziehen.»

Auf welche Art wurde das Mitspracherecht für verbandspolitische Ziele strapaziert, und welche Fachleute liessen sich was für Maulkörbe anziehen?

«Das Kabinenpersonal hat sich bereits auf unsere neuen provisorischen FDRs Kurzstrecke positiv eingestellt.»

Dazu ist festzuhalten, dass nicht das Kabinenpersonal, sondern der KAPERS-Vorstand die neuen FDRs gutgeheissen hat (analog Déplacement-Reglement).

«Weitere unfruchtbare und unzählige Verhandlungen stehen nicht zur Diskussion»

Widerspricht diese unnachgiebige Drohung nicht dem vielzitierten Kooperationsgedanken, und ist es nicht verständlich, wenn der Präsident der Aeropers «... feststellt, dass man ... an allen Verhandlungsfronten der letzten Monate auf eine starre und ablehnende Haltung der Swissair» gestossen ist.

«... , umsomehr als der negative Antrag des Aeropers-Vorstandes das Ganze leider von der sachlichen — auf eine eher verbandspolitische Bühne hebt»

Was soll denn ein Berufsverband anderes tun, als versuchen, die Interessen seiner Mitglieder zu wahren und — Verbandspolitik zu betreiben? Es wäre zu schön, wenn im Zuge einer aktiven Mitsprache und Mitbestimmung das eher anrühliche Gewerkschaftsmäntelchen endlich an den Nagel gehängt und eine «höhere» Bühne erklommen werden könnte.

Die Redaktion

Die Vorgesetzten, seien sie mit einem, zwei oder mehreren Buchstaben statusgemäss gekennzeichnet, sind vor allem anhand ihres Unterschriftzuges bekannt, persönliche Bindungen fehlen vielerorts; modernes Managing. Dasselbe auf der Verbandsseite. Ein Foto zum Namen für die Wahlen, vielleicht noch etwas Bildungshintergrund mit Flugzeugtyp, fertig. Beide Seiten aber haben diese, im Keime doch Unheil bringende Situation erkannt und beide Seiten bedienen sich der gleichen Medien, um ihre Anliegen dem einzelnen näher zu bringen, vermittels Bulletins, Zeitungen und diverser Meetings. Meetings auf der einen Seite gezwungenermassen freiwillig, auf der andern Seite unfreiwilliger Zwang. An beiden Orten jedoch das gleiche Ziel: Meinungsäusserung und freie Meinungsbildung, um eben mit deren Hilfe die Gräben des Misstrauens zu überbrücken. Es ist jedoch immer wieder erstaunlich festzustellen, wie prozentual wenige sich hier ausdrücken; wo sind denn all die überzeugten und emotionellen Statements von Bombay, Dakar und Crew house geblieben? Haben wir etwa Furcht, ängstigen wir uns, eine eventuelle Karriere mit Feststellungen, die der offiziellen Linie nicht entsprechen, zu gefährden, oder taucht am Ende bei diesen Gelegenheiten die Erkenntnis in uns auf, dass gewisse Äusserungen doch handfester Grundlagen entbehren?

Eine weitere Folge der Grösse scheint mir das Desinteresse am Ganzen zu sein. Viele interessieren sich nur noch für ihr eigenes kleines Gärtchen: «Was soll ich mich in irgend einer Richtung engagieren, wenn der Zahltag und die Freitage stimmen, genügt mir das!»

Wo würden wir jedoch stehen, wenn jeder diese Haltung einnähme? Wo wäre unsere sehr hohe soziale Sicherheit, wo unser Lohnniveau? Gesamtinteresse darf nicht nur ein Schlagwort sein. Gesamtinteresse umfasst jedoch alle. Wie ein gut geführter Fluss zwei gleich ausgebaute Ufer braucht, müssen auch bei uns beide Seiten gleich stark und optimal für den Zusammenhalt arbeiten. Weicht eine Seite, ist der Schaden uns allen gewiss.

Dass es zur Erhaltung unseres Wohlstandes Anstrengungen braucht, scheint mir klar zu sein. Wenn ich jedoch lesen muss, und dies ein Zitat, Bulletin Nr. 42/c: «Produktionssteigerungen und Kostensenkungen sind zwingend», so frage ich mich: Wo endet dies, wie stark will man noch drücken, wie eng den Gürtel noch ziehen?

Ich glaube, mit diesen Überlegungen sind wir bei einem Kernpunkt des gegenseitigen Misstrauens angelangt. Seit Jahrzehnten wird der schwarze Teufel der Rezession an die Wand gemalt, um mit dessen Hilfe die Produktion zu erhöhen. Wir alle kennen die ins Down weisenden Variometer und die ausserordentlichen Abschreibungen auf der anderen Seite.

Wir kennen auch die verbalen Anerkennungen und Danksagungen am Jahresende. Doch leider kann ich mich der Vermutung nicht entziehen, dass der Verband nicht als vollwertiger und gleichgestellter Partner angesehen wird. Dies ist in einem «paramilitärisch» geführten Betrieb auch kaum möglich. Aus diesen Gründen ist der Ruf nach Solidarität jedoch gerechtfertigt, auch wenn gewisse, sicherlich auch mögliche Einzelansichten nicht mitberücksichtigt werden können. Ich möchte hier allen kurz das Bild des Liktorenbündels von Hano Hürzeler in Erinnerung rufen.

Es erscheint mir nur natürlich, dass nach Jahren der Warnungen vor dem Wolf unser Misstrauen sich verstärkt, wenn derselbe ausgestopfte Wolf nun schon wieder hervorgezogen wird. Ich möchte dazu abschliessend aus dem Wirtschaftsteil der «Neuen Zürcher Zeitung» (16. März 79) einen Teil des Artikels «Weitere Rückgratstärkung der Swissair» zitieren. Dieser Artikel nimmt Bezug auf die Bilanzpressekonferenz unseres Direktionspräsidenten Armin Baltensweiler anlässlich der offiziellen Bekanntgabe des Airbus-Entscheidunges:

«Breitere Eigenmittelbasis

Als markante Veränderung der Bilanz sind insbesondere der **vorzeitige Abbau von langfristigen Schulden** und gleichzeitig die **weitere Erhöhung der verfügbaren Mittel** hervorzuheben. Obwohl die Swissair 1978 etwas schlechter abgeschnitten hat als im Vorjahr, ist die **Substanz des Unternehmens** nicht nur erhalten geblieben, sondern sogar **nochmals verstärkt** worden. Wie aus der Übersicht über die Herkunft und die Verwendung der Mittel ersichtlich ist, konnten dabei sowohl das **Anlage-** als auch das **Umlaufvermögen** namhaft zunehmen, während die langfristigen Schulden um netto 110 Mio. Fr. reduziert wurden. Damit hat sich das **Verhältnis** des auf 636 (i. V. 619) Mio. Fr. angestiegenen **Eigenkapitals zu den langfristigen Schulden nochmals verbessert** und beträgt per Ende 1978 nur noch 1,15, verglichen mit 1,37 im Jahre 1977.»

Jürg Schmid

In Winkel bei Bülach

zu vermieten per 1. September 1979, freistehendes

6-Zimmer-Einfamilienhaus

Wohnesszimmer 30 m², Garage und Autoabstellplatz, grossem Garten 1000 m² und Gartenbad. Sehr schöne Lage.

Mietzins Fr. 1540.— exkl. Nebenkosten.

Telefon abends ab 19.00 Uhr 01/860 24 10

Liebe Mitglieder

diesmal wäre mein obligater Präsidialartikel beinahe meinem ungeplanten und äusserst unwillkommenen **Erholungsurlaub** zum Opfer gefallen, denn, wie Sie vermutlich vernommen haben, war ich fast vier Wochen «weg vom Fenster».

Nach einem ausserordentlich strengen Jahr samt zweiwöchigem Ferienübertrag, und zugegebenermassen auch mit viel Ärger, hat mir mein Körper wieder einmal deutlich gesagt, dass es genug sei. Gemäss privater Arbeitsstatistik kam ich monatlich im Schnitt auf drei effektive Freitage, was von meiner Frau zwar noch als zu hoch angezweifelt wird, aber so oder so sicher zu wenig ist.

Bedingt durch meine mehrwöchige Abwesenheit bin ich heute am zweitletzten Tag meines Erholungsurlaubes nicht in der Lage, Sie über den neusten Stand der Aeropers-Geschehnisse zu orientieren, denn ich werde mich erst morgen im Sekretariat wieder updaten lassen.

Jedenfalls danke ich **Capt. Laszlo Zsindely** herzlich für seinen Einsatz als verantwortlicher Vize, welcher während dieser Zeit in einer sog. «single pilot operation» das Aeroperssteuer sicher geführt hat: war doch Capt. E. Heiz während dieser Periode in den längst geplanten und wohlverdienten Ferien, anschliessend jedoch unfallbedingt ans Bett gefesselt. Laszlo erfuhr in diesen hektischen Tagen sicher höchstpersönlich an Leib und Nerven, wie wenig beneidenswert die Sandwichposition eines «acting-vice-president» oft sein kann.

Wie dem auch sei, ich möchte hier nicht das traurige Lied des gestressten Aeropersvorstandes anstimmen; erstens leisten wir diese zusätzliche Arbeit freiwillig, zweitens ist eine Arbeitsgruppe unter Capt. H. Sauter im Begriffe, unsere interne Aeropersstruktur sowie die Arbeitsweise in Vorstand, Kommissionen und Sekretariat zu überdenken behufs **Reorganisation**, drittens werden wir Sie, liebe Mitglieder, wie bereits angekündigt in einem Antrag zur kommenden GV bitten, uns, d. h. allen aktiven Aeropersmitgliedern, jährlich einen halben Freitag zu opfern, damit wir unsere Verbandsarbeit in Ihrem Interesse besser und vor allem auch unter wesentlich verbesserten zeitlichen Bedingungen zu leisten in der Lage sind. **Genügend Zeit** haben ist nämlich eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Tätigkeit. Ohne sie dürfte sich nämlich der unselige, gesundheitliche und auch der resignierende Verheizungsprozess im Kreise der Aeropersmitarbeiter weder heute noch in Zukunft verhindern lassen. Und viertens steht auf unserem Sitzungstisch nach wie vor jenes legendäre Stehaufmännchen, welches uns seit Jahren als Symbolfigur dient. Denn die Aeropers ist in ihrer bewegten Geschichte schon von vielen Böen und Stürmen geschüttelt

worden und in der Regel immer gestärkt aus solchen Krisenzeiten herausgekommen – wir werden es auch diesmal wieder schaffen!

Obschon mir während meines Erholungsurlaubes von Freunden und Bekannten nahegelegt worden ist, nun aber definitiv von meinem Aeropersamt **zurückzutreten**, habe ich mich entschlossen, dies im heutigen Zeitpunkt noch **nicht** zu tun. Denn ich käme mir vor wie jener PiC, der bei auftretenden Schwierigkeiten «your controls» sagt, um alsdann den Schleudersitz zu betätigen. Wenn ich auch weiss, dass niemand unersetzlich ist, so möchte ich die Aeropers dermaleinst meinem Nachfolger in geordnetem Zustand übergeben, d. h. nicht in einem Zeitpunkt, in dem alle Verhandlungen noch absolut offen sind. Unter der optimistischen Annahme, die von Ihnen geforderten Freitage in Bälde zu erhalten, werde ich mein Amt nochmals weiterführen, es sei denn, Sie hätten das Vertrauen in meine diesbezüglichen Fähigkeiten bereits verloren. Denn nicht **meine** Entschlussfassungsübung ist wichtig, sondern vielmehr die Ihre! Sie dürfen sich nämlich in guten Treuen fragen, ob in Anbetracht des rauheren Klimas, ein Präsident wie ich, d. h. ein Mann von gestern mit gestrigen Überzeugungen und Methoden, überhaupt noch auf die Aeropers-Kommandobrücke gehört. Ich habe volles Verständnis, wenn Sie von Ihrem Präsidenten und seinen Mitarbeitern vor allem befriedigende Verhandlungsergebnisse erwarten und nicht nur entschuldigende oder erklärende Worte.

Was ich meinerseits von **Ihnen** aber erwarte, liebe Mitglieder, ist nicht etwa ein glänzendes Wahlresultat für mich persönlich, weil ich es diesmal nicht mehr verdiene, sondern eine **Stimmbeteiligung**, welche Geschlossenheit und **Solidarität** zum Ausdruck bringt.

Indessen müssen wir heute klar sehen, dass die Trauben wesentlich höher hängen, als in den Jahren der Hochkonjunktur. Überall, wo noch wirklich verhandelt wird, resultieren am Schluss Kompromisse. Kommen solche zustande, so müssen beide Verhandlungspartner von ihren ursprünglichen Zielsetzungen abweichen und dem andern in gewissen Punkten entgegenkommen. Hundertprozentige Erfolge lassen sich nur in Diktaturen erreichen, tragen jedoch den Keim der späteren Revolution und des Zurückschlagens in sich.

Trotz des letztjährigen Tretens an Ort bin ich überzeugt, dass der Weg des Verhandeln, des schrittweisen Vorgehens und des Kompromisses für alle Beteiligten vorteilhafter ist als der Krieg. Wenn nun aber das Wissen um diese grundsätzlich kompromissbereite Haltung unserer Verhandlungsspitze vom Sozialpartner zunehmend als Schwäche ausgelegt worden ist und ihn zu einer aggressiven Verhandlungstaktik ermuntert hat, nach der Melodie «take it or leave it», so war, wie Sie wissen, sowohl für den Aeropersvorstand als selbst für mich der Moment gekommen, einstweilen auf diese unseligen Spielregeln einzutre-

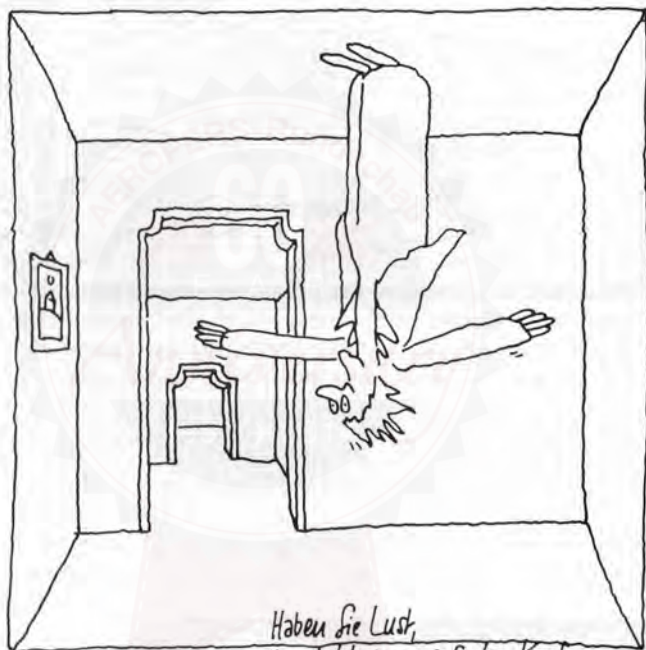
ten und entsprechend zu reagieren. Dies ändert aber nichts an meiner Grundeinstellung, in welcher der partnerschaftliche Weg des sog. gut-schweizerischen Kompromisses nach wie vor als der einzig richtige und als der erfolgreichste verankert bleibt. Ich zähle noch heute darauf, dass sich beide Sozialpartner nach den sinnlosen Versuchen ehrgeiziger Funktionäre, gemeinsame Probleme einseitig, mit Druck oder mittels Zuckerbrot und Peitsche durchsetzen zu wollen, wieder auf den seit Jahrzehnten bewährten, erfolgreichen, gemeinsamen partnerschaftlichen Nenner zurückfinden werden.

Ich habe ein ruhiges Gewissen, denn alles, was während all meiner Aeropersjahre je postuliert und gefordert worden ist, passierte zuerst den Filter der Aeroperspolicy, in welcher das **Gesamtinteresse** nach wie vor an oberster Stelle steht. Masslose Forderungen wurden nie gestellt; ein unheilvoller Erfolgswang bestand nie, weil wir uns seit jeher ehrlich bemüht haben, Vorschläge zu entwickeln, die tragbar und von beiderseitigem Interesse sind. Wir haben nicht nur gefordert und genommen, sondern auch gegeben. Nämlich unsern persönlichen Einsatz, unsere Kraft, unsern Idealismus, Nerven, Gesundheit, Freizeit beim dauernden Lernen und Revisionieren, Abwesenheit von daheim usw. Man muss verdammt aufpassen, weil der unheilvolle Optimierungswang, welchem zahlreiche Manager ihre steile Karriere verdanken, in der Regel auf dem Buckel der Kameraden ausgeübt wird. Wir sind heute in der Nähe jener Schallgrenze angelangt, bei welcher der grosse «Chlapf» stattfinden wird. Es erfüllt mich mit Besorgnis, wenn immer mehr Kameraden ihren Traumjob zunehmend als Alptraum empfinden, vom «goldenen Käfig» unserer S...bude sprechen und die Tage bis zur Pensionierung zählen. Es ist ein unverzeihlicher Führungsfehler, wenn eine ursprünglich so motivierte und qualifizierte Berufsgruppe, wie jene von uns Swissairpiloten, die sich seit je voll mit Aufgabe und Firma identifiziert hat und für jeden Sondereinsatz zu haben war, heute mehr und mehr in die «splendid isolation» der Resignation gedrängt wird. Dabei wären wir, bei geeigneter Führung, ein Potential von Leuten, welche wesentlich mehr in die Waagschale zu werfen in der Lage wären. Dies ist keine vage Behauptung, sondern meine persönliche Lebenserfahrung. Denn dort, wo sich beruflich fähige und motivierte Leute mit Freude und Begeisterung einsetzen, schaut wesentlich mehr heraus als dort, wo mit harter Hand Maximalleistungen durchgesetzt werden.

Ich hoffe, dass diese meine sehr deutlichen Äusserungen nicht nur im zunehmend unzufriedenen Aeropers-Mitgliederkreis zur Kenntnis genommen werden, sondern auch im Management unserer Firma, welche in diesem Jahr zur «airline of the year» proklamiert worden ist. Nach Peterprinzip wird nämlich selbst das beste Management zum frei schwe-

benden Gipfel, wenn darunter die tragende Pyramide der motivierten Mitarbeiter zerbröckelt. Es ist leider ein offenes Geheimnis, dass sich nicht nur in unserem Pilotenverband, sondern auch in den andern Personalverbänden unserer Firma ein ähnliches Malaise ausbreitet, und es ist daher höchste Zeit, die grosse Swissair Mitarbeiterschaft wieder zu einem motivierten, leistungsbereiten Team zusammenzuschweissen. Das Rezept dazu heisst weder «take it or leave it» noch «teile und herrsche» sondern «mitenand gahts besser»!

Mit freundlichen Grüssen
Ihr Hano Hürzeler



*Haben Sie Lust,
Ihre Wohnung auf den Kopf
zu stellen?*

Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41
11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung

10% Rabatt für Swissair-Angestellte

Voraus-Sicht



Wer ganz vorne sitzt, weiss viel Vertrauen hinter sich. Von Menschen, die sich auf Ihr Können verlassen.

Als Mann am Steuer sehen Sie nach vorn, auch für Ihre Familie. Ihre eigene Vertrauensfrage lautet: «Wie kann ich rechtzeitig dafür sorgen, dass meine finanziellen Verpflichtungen auch dann eingehalten werden, wenn ich dazu nicht mehr in der Lage bin?»

Wir von der Rentenanstalt sind Spezialisten für Familienvorsorge und Einkommenssicherung. Wir beraten Sie für Ihre Zukunft ohne Sorgen.

Rentenanstalt



Wegweisend seit 1857. Alle Einzel- und Kollektiv-Versicherungen.

Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt
Älteste und grösste Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz.
Hauptsitz: 8022 Zurich, General Guisani-Quai 40, Tel. 01 2010303
Generalagenturen in der ganzen Schweiz.

Kürzlich konnten die Verhandlungen über ein neues **Ferienreglement** abgeschlossen werden, nachdem der Vorstand den Neutext anlässlich seiner Februarsitzung gutgeheissen hatte. Das neue Modell beinhaltet eine **qualitative Verbesserung** der Ferien durch Reduktion des variablen Ferienanteiles auf eine einzige Woche pro Kalenderjahr. Damit diese Lösung überhaupt verwirklicht werden konnte, mussten natürlich verschiedene Randbedingungen hingenommen werden. Wer beispielsweise seinen festen Ferienanteil in zwei Tranchen beziehen will, ist neuerdings verpflichtet, einen Teil der festen Ferien im ersten Kalenderhalbjahr zu beziehen, wo erfahrungsgemäss stets freie Ferienkapazität vorhanden ist. Damit soll vermieden werden, dass sich die Mehrzahl der Ferienwünsche auf das zweite Halbjahr konzentrieren und dadurch Ferienübertragungen ins nächste Jahr ausgelöst würden, was sowohl aus personalpolitischen, aber auch aus rein rechtlichen Gründen nach Möglichkeit vermieden werden soll. Im weiteren wurde das für den Ferienbezug von konkurrierenden Wünschen geschaffene Punktesystem überarbeitet mit dem Resultat, dass neuerdings auch die Besatzungsmitglieder von nichtschulpflichtigen Kindern in der Schulferienzeit in Urlaub gehen können. Es ist nun ein **2-jähriger Testlauf** vorgesehen, während dessen die Praxis bestätigen muss, dass die vom Verband vorgerechneten Thesen stimmen. Weitere, vor allem detaillierte Informationen über das neue Ferienreglement erhalten Sie demnächst in Form eines Abstimmungskommentares des Vorstandes, der Ihnen zusammen mit dem Abstimmungszettel ins persönliche Crewfach zugestellt werden wird.

Vor einigen Wochen wurden Ihnen auf grünen Loseblättern des Versicherungsdossiers die aus der **9. AHV-Revision** resultierenden **Änderungen** in den Kapiteln 4.2. und 4.3. (ordentliche Pensionierung bzw. Rücktritt) zur Kenntnis gebracht. Es war dem Schreibenden bei der Ermittlung der wissenswerten Informationen bei den zuständigen Behörden wenig Erfolg beschieden, weshalb umso grösserer Dank unserem altverdienten **Capt. Kurt Rutishauser** gebührt, der dank persönlicher Beziehungen zu Spitzenbeamten der AHV in der Lage war, kurzfristig und in gewohnt kompetenter Art die vor allem für unsere pensionierten Mitglieder wichtigen Informationen zusammenzutragen. Angesichts der

unter erheblichem Zeitdruck stehenden Informationsbeschaffung haben sich nun einige wenige Fehler eingeschlichen, die aber in Bälde durch eine entsprechende Revision ausgemerzt werden sollen.

Im weiteren möchte ich Sie auf eine Dienstleistung der Aeropers aufmerksam machen, welche demnächst beansprucht werden kann. Es handelt sich um das von einem Schweizer Verlagshaus offerierte **Gratisabonnement** für das **FLIEGER MAGAZIN**, das allen Aeropersmitgliedern 1 Jahr lang unentgeltlich zur Ansicht zugestellt wird. Wer nach Ablauf der Gratislieferung diese Lektüre weiterbehalten will, muss eine schriftliche Anmeldung einreichen. Wer dies unterlässt, wird auf der Adressenliste automatisch gestrichen und nicht weiter behelligt. Sie sind somit im vornehinein zu gar nichts verpflichtet.

Abschliessend noch einige Hinweise zur bevorstehenden **34. Generalversammlung** unseres Verbandes. Die nächste GV findet am **Dienstag, den 29. Mai 1979, abends 20.00 Uhr** im grossen Saal des neuerbauten **Zentrum Schluefweg in Kloten** statt.

Wie schon in einer separaten Mitteilung angekündigt wurde, müssen allfällige **Anträge von Mitgliedern bis spätestens 23. April 1979 schriftlich an den Vorstand** der Aeropers, Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten gerichtet werden. Auf den gleichen Termin hin müssen auch die **Wahl-nominationen** von Kandidaten für die verschiedenen Verbandschergen auf dem vorbereiteten Talon eingereicht werden.

Seit der Statutenrevision von 1974 wird über sämtliche Sachgeschäfte der Generalversammlung nur noch **schriftlich** abgestimmt, d. h. dass Sie Ihre Stimme an der GV selbst **nicht** mehr abgeben können, wofür ich Sie höflich um Beachtung bitte (an der gleichentags am gleichen Ort stattfindenden GV der APKK Krankenkasse ist dies hingegen möglich!)

Mit freundlichen Grüssen
F. Woodtly, Sekretär

Zu verkaufen in **Neftenbach**, direkt an der Töss,
5 Autominuten ab Winterthur

4 Einfamilienhäuser

einseitig angebaut mit 4½ – 6½ Zimmern.
Preis ab Fr. 267 000.—, Bezug nach Vereinbarung.

Telefon 01/840 29 55 (abends)

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 19. Januar und 26. Februar wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Peter Beugger
FO DC-9



Urs Burkhard
FO DC-9



Michel Javet
FO DC-9



Olivier-François
Thiébaud
FO DC-9



Edwin Stämpfli
FO DC-9



Robert Weibel
FO DC-9



3rd Instalment from the IFALPA Medical Handbook

This chapter no. 3 of the Handbook deals with BACK Ailments, a very common and all too frequent malady in our profession. Airline pilots should not have to be reminded to do daily exercises, but a surprising number amongst us do absolutely not «physical jerks» at all, and this is an attempt to get those people interested in a regular daily exercise routine. Try it — you'll probably find you like it!!

«Sleep and Body Rhythm Disturbance in Long Range Aviation» by Captain F. H. Hawkins, F.R.Ae.S., of the Dutch (VNV) Pilots Association is a very interesting study. Copies of this will be available, on loan, to interested members.

Captain Adreas Briedé will be taking over as the IFALPA medical Study Group delegate for Aeropers as of the 1st April 1979, so as of then onwards, all business in this field should be directed to him.

Yours truly,
T. S. Patch

Low Back Ailments

Low back ailments are second only to the common cold in medically grounding professional pilots. Amazingly, this «healthiest» segment of the population appears to be particularly prone to these problems. In fact, the likelihood of a pilot suffering from often incapacitating low back pain for a significant period in his career exceeds 50 per cent.

Most low back ailments have a simple, logical cause. Recall that the spine consists of a vertical stack of bone blocks (vertebrae) separated from one another by cartilage cushions (discs), and held in position by strong guy wires (muscles and ligaments). However, with poor physical fitness, excess body weight and poor posture, the lower part of this stack (lumbar region) sags forwards. Consequently, back muscles and ligaments shorten, and so become more prone to painful tears, (strains and sprains) when overstretched, as in forward bending. Even more serious is the compression of the discs as the weight borne by the vertebrae shifts backwards. Disc breakdown (degeneration) and disruption

(«rupture») occur. Narrowing of the space between the vertebrae, where nerves leave the spine, and disrupted disc fragments can pinch the nerves, with painful and paralyzing effects.

Symptoms of back ailments are never forgotten, for they markedly limit activities, all too often to the point of incapacitation. Painful low back muscle spasms and tenderness occur from acute strain. The chronically sore, stiff back, especially upon rising in the morning or after prolonged sitting results from unhealed strains and sprains. The severe ache radiating through a buttock down the back of the leg, frequently associated with leg muscle weakness, painful calf muscle spasms, and numbness and tingling sensations in the foot, is due to nerve pinching from disc damage.

Understanding the simple cause of most low back ailments makes their prevention and treatment also quite logical. How often given, but not heeded has been such sound advice as «live 24 hours a day without a hollow in the lower part of the back», «proper exercise is the salvation of a weak back», and «lift heavy objects with the leg muscles».

Seat construction, particularly for automobiles and quite unfortunately for many aircraft has until recently not provided sufficient support for the lower back, forcing it to curve forwards as the buttocks fall backwards into the seat. Low back stiffness and soreness after prolonged sitting heralds the potential far more serious low back problems. Therefore, it is wise to correct for inadequate seat design with a suitable back support, many of which are commercially available.

Then too, inadequate support for the lower back while asleep on a soft mattress is responsible for many chronic low back ailments. Firming up the bed with a board between mattress and springs, or purchasing an «orthopaedic» mattress may prevent or correct much lower back distress. Also, it is important to remember that the lower back straightens when lying on one's side hips and knees bent.

Many exercises have been designed to strengthen a back weakened by strains and sprains, or simply lack of exercise. All are directed mainly at reducing the amount of sag in the lower spine by strengthening the guy wires of the vertebral column. One very effective exercise, which should be repeated morning and night in the lying position is drawing the bent knees alternately (15 times each), then together (5 times), to the chest and grasping them there for at least 20 seconds each time. Another frequently recommended exercise, which can be performed several times daily in either the standing or lying position, is the so-called «buttocks exercise». With the knees slightly bent, the buttocks muscles are tightened and the abdomen pulled inwards to straighten

the lower back for at least 15 seconds, this being repeated at least 5 times. Of course, no exercise programme for the correction of a lower back ailment should be undertaken without consulting a physician first.

Proper lifting habits prevent low back ailments. Never lean forward to pick up something without bending the knees, for the low back muscles are not built for lifting, and as the back approaches the upright position, the lower back sags inwards, making it more susceptible to injury. Protect the back by squatting downwards and lifting with the leg muscles. Always remember to keep a heavy object as close as possible to the body, and while holding it to turn with the feet rather than twisting the body.

Although many disc problems produce only brief or intermittent discomfort, especially when allowed to «heal» through adequate bed rest and physiotherapy, some necessitate surgical correction. Most surgeons now remove the damaged disc (discectomy), and enlarge the opening through which the spinal nerves pass (laminectomy). Reportedly quite successful in the past few years is the injection of an enzyme into the disc to dissolve its softer, protruding part.

Most back ailments which plague the professional pilot group are preventable and correctable with efforts to protect the back through proper posture, exercise and lifting habits. All pilots are encouraged to seek further physician advice on care of the back.

It should be noted, in particular, that a pilot experiencing pain radiating into the legs, or having known disc damage, should seek a physician's advice prior to exercising according to the recommendations appearing on pages 4 and 5.

Back Sparring Routine

General Observations:

Whenever possible sit down. Sit with the knees higher than the hips. The best way of doing this is to sit with feet on a footstool. Never sit with legs out straight.

Don't reach for things.

Don't lift weights above the head.

Don't stoop.

Don't move furniture by pulling it in front of you.

Don't push windows up.

Don't put on weight.

Don't get overtired.

Don't maintain any one position for a prolonged period.

Sleeping:

There should be a fracture board underneath the mattress and on top of the springs. The fracture board can be made of anything solid, but the best is 5-ply wood. The mattress should be firm, the best is a thin felt mattress.

If you feel stiff and painful on rising you should lie flat on the floor with a pillow underneath the shoulders and with the hips and knees bent. The easiest way to maintain this position is to put the soles of the feet against the front of a chair. The knees should be pushed up as high as the shoulders. You should stay in this position for 15 minutes by your watch.

Sitting:

When sitting you should endeavour to sit with the knees higher than the hips. When driving a car the seat should be as close to the steering wheel as possible, thereby flexing the knees and hips. When riding in a car as a passenger, you should put a pillow behind your back so that you sit forward in the seat, again flexing the knees and hips.

Lifting:

As far as possible avoid heavy lifting. When anything heavy has to be lifted you should bend your hips and knees and keep your spine straight. Never reach for objects from high shelves. Never carry any weighty objects above the level of the waist. Never carry a heavy load in front of you.

Sports:

Gardening, tennis and bowling should be avoided. Swimming is good for your back, especially swimming on your back.

Zu verkaufen

Nähe Kyburg freistehendes, massiv gebautes

7-Zimmer-Einfamilienhaus

Architektur, Ausbau und Isolation exclusiv.

Preis Fr. 465 000.—

Anfragen unter Chiffre Nr. 0117 an Wettlin & Co., Postfach,
8037 Zürich

Preventive Exercises



Sit-ups: Knees bent and feet on floor. Arms outstretched roll head up first, then shoulders and pull with abdominal muscles, completing the sit up.



Pelvic roll: Knees bent and feet on floor. Flatten small of back to floor by squeezing buttocks together. Keep chest high and abdominal muscles in tight.



Knees to chest: Pull both knees to chest, tighten knees to chest with both arms. Raise head as if attempting to touch forehead with knees.



Straight leg raise: Raise one leg up straight without bending the knee. Lower slowly to floor. Repeat with opposite leg.



Back Stretch: Keep both legs flat. Touch chin down on chest. Reach for toes with both arms.



Resting position: Lie on back with lower legs over seat of chair or similar object. Both knees and hips should be flexed at right angles. A pillow may be placed under head. Stay in this position at least 30 minutes.

30 Min.

Exercises should be taken on a padded floor. They are essential in obtaining a proper muscular balance but a correct posture is acquired only through conscious effort!

Start the first five exercises by doing each one 5 times morning and evening, increasing the series one a day until you are doing each one 30 times morning and evening.

Remember

Try to form a crease across the upper abdomen by holding the chest up and forward and elevating the front of the pelvis. Walk like you are going up an incline.

Avoid high heels as much as possible.

When possible, elevate the knees higher than the hips while sitting.

When standing or walking, toe straight ahead and take most of your weight on heels.

Sleep on your back with knees propped up or on your side with one or both knees drawn up. Bed should be firm.

Do not bend forward with knees straight. Always «squat».

Learn to live 24 hours a day without a hollow in the lower part of your back.

Remedial Exercises

Do your exercises lying on a mat on the floor.

Do each exercise 10 times, three times a day.

1. Lying on back **with knees bent:** Pulling tummy in and tighten seat so as to flatten the small of the back, hold and relax.
2. Lying on back **with knees bent:** Draw both knees up onto chest, and lower.
3. Lying on back **with knees bent:** Lower the legs to left and right alternately.
4. Sit on edge of bed or table: Swing arms to alternate sides, turning body and head at the same time.
5. Lying on back arms by side, **knees bent, feet resting on floor:** Bend to alternate sides, stretching left hand towards left foot and vice versa.
6. Lying arms by side with knees bent: Raise head and touch left knee with right hand. Rest. Then touch right knee with left hand.
7. Lying on back **with knees bent, feet resting flat on floor:** Stretch arms up towards ceiling, then sit up and rest forehead on knees, lower.
8. Lying on back with knees straight: Tighten knees, seat and back. Hold, then relax.
9. On back **with knees bent:** Lift seat off floor.

Linienpilotenlizenzen für First Officers?

Verschiedene Mitglieder haben sich schon über die ihrer Ansicht nach ungenügende Situation bei der Erteilung von Ausweisen für First Officers beklagt. Ich nehme auch diesen Standpunkt ein und bin der Meinung, bezüglich der Lizenzen sollte zwischen Copiloten, die im normalen gewerbmässigen Luftverkehr eingesetzt sind und solchen, die für eine Liniengesellschaft arbeiten etwas differenziert werden. Ich habe mich um eine Abklärung der gegenwärtigen Situation bemüht, und kann folgende, nicht sehr ermutigende Information weitergeben:

Zunächst ist festzuhalten, dass die Aeropers schon im Jahr 1972 beim Luftamt einen Vorstoss unternahm. Die damalige Replik stimmt dem Inhalt nach überein mit einem Schreiben des Amtes vom letzten Herbst, welches die Antwort auf unsere erneute Anfrage darstellt. Darin wird insbesondere auf die seit 1970 gültige Gesetzgebung hingewiesen. Demnach ist die Erteilung der Linienpilotenlizenz namentlich davon abhängig, ob eine abschliessende Prüfung in der Eigenschaft als Bordkommandant (PiC) auf einem mehrmotorigen Flugzeug von über 5700 kg Gewicht bestanden wurde. Alle jene Piloten, die ihre Flugausbildung bei der SLS und der Swissair absolvierten, erfüllen nun diese Bedingung nicht (beispielsweise wiegt die Piper Navajo nur etwa 3000 kg). Die Grenze von 5700 kg ist übrigens eine international gültige Limite (ICAO) und wurde eingeführt, um einer «Entwertung» des Linienpilotenausweises entgegenzuwirken, dies in Anbetracht des Auftauchens vieler Nichtliniengesellschaften mit kleineren Flugzeugen. Betroffen von dieser Formulierung sind nun die langjährigen First Officers auf schweren Flugzeugen, da die Kommandantenprüfung ausschlaggebende Bedeutung bekommen hat. Die Bezeichnung «Linienpilotenlizenz» ist dabei irreführend geworden.

Bemerkenswert ist vielleicht noch, dass «das Eidg. Luftamt mit der Swissair zusammen die heutige Regelung, wonach Copiloten, bevor sie eine Tätigkeit als PiC ausüben, blosser Träger eines Berufspilotenausweises und der Sonderbewilligung für Instrumentenflug sind, als genügend erachtet hat». (Zitat aus dem Schreiben des Luftamtes vom 20.10.1978). Andererseits müssen wir uns auch selber an der Nase nehmen, denn 1972 schrieb das Luftamt, dass das gegenwärtige Reglement vor dessen Inkraftsetzung unserer Vereinigung zur Stellungnahme zugeleitet wurde, und unsere Zustimmung gefunden hatte.

Dass einige bei uns arbeitende Ausländer eine Linienpilotenlizenz besitzen, rührt davon her, dass sie von ihrer früheren Tätigkeit her eine Kommandantenpraxis auf Flugzeugen der verlangten Kategorie aufweisen. Auch neu eintretende Ausländer werden ihre Linienpilotenlizenz behalten können, falls sie eine solche schon mitbringen. Die ganze

Gesetzgebung ist ohnehin auf Richtlinien der ICAO abgestimmt und hat somit auch internationale Gültigkeit.

Herr Beetschen, OPC, hat mir freundlicherweise die Zahlen vom letzten Jahr zur Verfügung gestellt. Demnach wurden

252 Berufspilotenlizenzen

13 Berufspilotenlizenzen 1. Klasse und

512 Linienpilotenlizenzen erneuert.

Bei 408 PiC bedeutet dies 104 First Officers mit Linienpilotenlizenzen (entweder noch vor 1970 erteilt, oder Ausländer mit entsprechenden Voraussetzungen).

Die Frage im Titel des Artikels ist also leider zu verneinen. Da eine Änderung des heutigen Zustandes eine Revision von Artikeln des Luftfahrtgesetzes erfordern würde, ist eine Verbesserung in absehbarer Zeit kaum in Sicht. Es bestünde übrigens vom Gesetz her die Möglichkeit, mit entsprechender Flugpraxis die Berufspilotenlizenz 1. Klasse zu erwerben, erscheint indessen wenig erstrebenswert, bringt uns doch dieser Schritt als «Vorteil» nur den zweimal jährlichen Gang zum Vertrauensarzt. Ich hoffe, mit diesen Erläuterungen wenigstens zum Verständnis der Betroffenen beizutragen.

H. Spörri



Zu verkaufen in Neerach und Schöfflisdorf einige

Bauparzellen

an sonniger Hanglage.

Anfragen an Werkgruppe 73, 8180 Bülach
Telefon 01/860 36 73/74

Vorgeschichte zur Einführung des Rücktrittskapitals in der VEF

Am 1. 1. 1969 fand die Integration der Bordtechniker in die VEF statt. Ca. fünf Jahre vorher wurde, gestützt auf ein Gutachten von Prof. Nolfi, bis Ende 1968 ein Teil der Salärerhöhungen in die VEF eingelegt. Die damals VEF-Versicherten brachten 26,3 Mio Franken Überschuss in die versicherungstechnische Bilanz von Ende 1968. Die neu eintretenden Flight Engineers hingegen verursachten wegen teils fortgeschrittenen Alters ein leichtes Manko von einigen Hunderttausend Franken. Seither ist der Überschuss dank der Zinserträge auf mittlerweile 33,4 Mio Franken (per 31.12.77) angewachsen.

K. Rutishauser versuchte als damals dienstältester Destinatärstiftungsrat der VEF schon sehr früh, diese aufgezinnten Gelder für Leistungsverbesserungen zugunsten der Destinatäre, welche vor dem 1.1.69 eingetreten waren, zu verwenden. Da die Altersrente in Salärprozenten ausbezahlt wird, die Übergangsrente (AHV-Ersatz zwischen dem 55. und 65. Altersjahr) aber einen nominellen Betrag darstellt, welcher salärunabhängig ist, ergab sich in der Gesamrente (Altersrente + Übergangsrente zusammen) zwischen Piloten und Bordtechnikern ein ungleicher Rentenprozentsatz. Beispiel:

FE Altersrente	46 824.—	+ Übergangsrente	18 900.—	=	65 724.—	=	63,1%	
Pilot Altersrente	72 216.—	:	+	18 900.—	=	94 116.—	=	56,3%

Als Folge dieses veränderten Zinssatzes erhielten die Destinatärstiftungsräte vom Vorstand auf Initiative von K. Rutishauser den Auftrag, die Gleich (3×) Übung (Salärstruktur/Prämie/Rente) zu vertreten. Anfänglich waren neben den Swissairvertretern auch der Verband der Bordtechniker gegen unseren Vorschlag. Später gab dann FEV seinen Segen dazu. Der Arbeitgeber war jedoch zu keinem Nachgeben bereit. Die Kosten dafür hätten in Zukunft und bei gleichbleibender Bilanz von allen getragen werden müssen. Persönlich war ich bei der gleich-gleich-Übung nur mit halbem Herzen dabei. Da die Salärskala der Piloten, im Gegensatz zu derjenigen der FE, steps aufweist, hätte man eine Kompromissformel, die noch einigen Erfolg versprochen hätte, suchen müssen. Das ist aber meine persönliche Meinung. Nun Übung 1 ist gestorben. Geboren wurde die Idee des Rücktrittskapitals.

Obwohl die Idee weder neu noch revolutionär ist, war der geistige Vater wieder K. Rutishauser. In der Folge wurde eine Kommission gebildet mit den Herren Oes, Kienle, Rutishauser und H. Wiederkehr. K. Rutishauser wurde später krankheitshalber durch F. Huggenberger abgelöst. Wir suchten eine möglichst gerechte Verteilung. Das erwies sich als sehr schwierig. Es konnte nicht mehr ganz genau ermittelt

werden, welche Gruppe in welchen Jahren von 1969 den besagten Überschuss von Fr. 26,3 Mio erbrachte. Dieser Betrag stellt lediglich das Resultat der gesamthaft ermittelten versicherungstechnischen Bilanz dar.

Die Geschäftsleitung attestierte uns, dass dieser Betrag den am 31.12.68 bereits pensionierten oder noch aktiven VEF-Mitglieder gehört.

Wir versuchten abzugrenzen, wer berechtigt (für das Rücktrittskapital) und wer nichtberechtigt war. Es wurden verschiedene Varianten berechnet, angefangen mit Fr. 100 000.— als hundertprozentiges Rücktrittskapital, später Fr. 80 000.—, dann Fr. 75 000.— und als unsere vorerst letzte Variante Fr. 66 000.—.

Die vorletzte Mitgliederorientierung unseres Präsidenten, wo mit zuviel Optimismus über besagtes Rücktrittskapital diskutiert wurde, hatte einige unserer pensionierten Kollegen veranlasst, beim Geschäftsführer der VEF vorzusprechen, um die versprochenen Fr. 75 000.— abzuholen! Der Vorschlag der Swissairvertreter bestand darin, generell jedem zu den Rentnern übertretenden Rücktrittskapitalberechtigten aus personalpolitischen Gründen die Summe von Fr. 45 000.— auszusahlen. Wir waren in der Lage, zu beweisen, dass damit das Problem nur bis zum Jahre 2030 herausgeschoben, aber nicht gelöst ist. Dann zumal nämlich ist das gesamte zur Verfügung stehende Kapital inkl. Verzinsung aufgebraucht. In verschiedenen Kommissionssitzungen konnten endlich die Rahmenbedingungen festgelegt werden und wir wussten erstmal konkret, was die Vorstellungen der Geschäftsleitung sind.

Nämlich: 100% Kapitalauszahlung an die Berechtigten (vor 1.1.69), reduzierte, abgestufte Auszahlung an die Nichtberechtigten. Wir fanden eine Variante Fr. 52 000.—, die vor dem Vorstand vertreten wurde. Sie beinhaltete jedoch einige Fehler. Vor allem wurden die in die VEF übergetretenen OASF-Piloten, welche zum Teil ansehnliche Überschüsse mitbrachten sowie die Witwen nicht berücksichtigt. Wir erhielten jedoch für diese Variante das o.k. der beiden von der Geschäftsleitung gestellten Kommissionsmitglieder (Sommer/Herbst 78). Nach Fehlerkorrektur beläuft sich die 100%ige Summe auf Fr. 50 000.—. Das Modell sieht vor, jedem Bezugsberechtigten per 1.1.79 ein bestimmtes Kapital gutzuschreiben. Es wird bis zur Pensionierung zum effektiven Zinssatz des gesamten VEF-Kapitals verzinst. Sollte vor der Pensionierung ein Versicherungsfall (Tod oder Invalidität) eintreten, wird das Kapital sofort an den Versicherten bzw. die hinterbliebene Witwe ausbezahlt.

Für heute Pensionierte und Witwen wird das Kapital fällig sofort nach der **definitiven Genehmigung** durch die Behörden, d. h. Bezirksrat und

vor allem Kant. Steueramt. Das Steueramt errechnet eine oberste Limite der Rente. Wenn diese Grenze überschritten wird, wird die VEF der Steuerbefreiung verlustig gehen. Genehmigt werden muss die Vorlage aber auch in einer alle VEF-Mitglieder umfassenden Abstimmung.

Berechtigte für 100%iges Rücktrittskapital sind Versicherte, welche am 31.12.68 aktives Mitglied der VEF oder damals aktives OASF-Mitglied (Altersfond der Ausländerpiloten) waren und später in die VEF übergetreten sind.

Für Altersrentner, Invalide und Witwen, welche am 31.12.68 bereits Rentenbezüger waren, ergibt sich eine Abstufung von Fr. 5 000.— pro Jahr.

Beispiel: XY wurde 1963 pensioniert. Sein Rücktrittskapital beträgt $5 \times 5\,000.— = \text{Fr. } 25\,000.—$. Für Piloten, welche ab 1.1.69 in die VEF eintraten, ergibt sich ebenfalls eine Abstufung von Fr. 5 000.— jährlich.

Beispiel: ein 25-Jähriger trat 1974 in die VEF ein. Sein Rücktrittskapital beträgt Fr. 2 000.—. Bei einer durchschnittlichen Verzinsung von $3\frac{1}{4}\%$ erhält er im 55. Altersjahr Fr. 52 200.— ausbezahlt.

Alters-, Invalidenrentner und Witwen, die nach dem 1.1.69 rentenberechtigt wurden, werden wie Aktive behandelt (voll oder reduziert) gemäss den Daten des VEF-Versicherten.

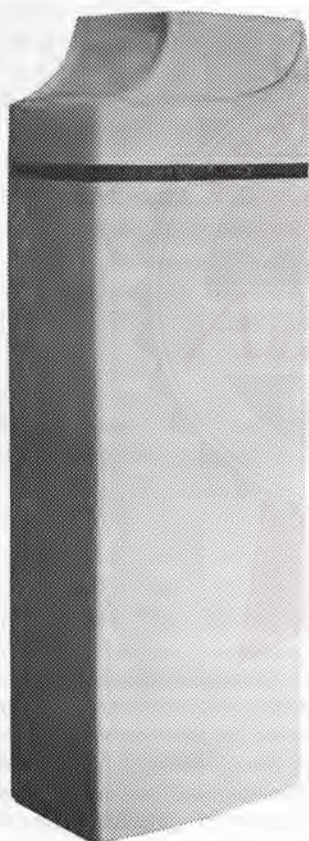
Die ganze Angelegenheit war begleitet von einem gerüttelt Mass an Arbeit, und wenn es fast unmöglich ist, allen VEF-Mitgliedern eine supergerechte Lösung zu präsentieren, glauben wir heute, eine allseits akzeptable, mehr oder weniger optimale Lösung gefunden zu haben. Der Gesamtstiftungsrat hat denn auch in seiner Sitzung vom 25.1.79 diese Lösung zum Beschluss erhoben. Wir legten Wert auf die Anwesenheit eines Destinatärvertreters anlässlich der Folgeverhandlungen mit den kant. Behörden. Die erste Besprechung hat stattgefunden und Fredy Huggenberger war dabei. Er schreibt mir, vorläufig nicht an einer Ablehnungsfront zu stehen. Ich bitte Sie, trotz der endlich sichtbaren Fortschritte, nicht in allzu starkem Optimismus zu machen, denn «gut Ding will Weile haben».

Ausblick: Wir haben bereits vorsondiert, wie sich die Swissair stellen würde für eine Folgelösung. Diese sieht individuelle Einlagen eines jeden Destinatärs vor und umfasst vor allem die FE und unsere jüngsten Piloten. Die Swissairvertreter äusserten sich positiv dazu. Die Aeropers wird sich dannzumal auch für die FE einsetzen.

Für die Abstimmung zähle ich auf die Solidarität unserer Bordtechniker-Kollegen.

Für den Fall von Schwierigkeiten mit der Finanzdirektion haben wir uns bereits Gedanken gemacht. Es wäre jedoch verfrüht, bereits darüber zu diskutieren.

H. Wiederkehr



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 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

Rücktritt verdienter Aeropers Mitarbeiter

Zuerst ein Brief von Capt. E. Heiz, Vizepräsident der Aeropers an den Präsidenten:

Cher Hano,

Je t'envoie ma démission de membre du comité de l'Aéropers pour la prochaine législature 1979/80.

La raison principale est: trop de travail, vie sociale réduite pratiquement à zéro et ma santé qui en a souffert. D'autre part la révision totale de la loi aérienne, dans le cadre de la «Luftfahrtkommission» demande un engagement total.

J'ai le sentiment d'avoir perdu deux années. Aucun des objectifs fixés a été atteint. Il m'apparaît que je me suis trompé quant à la façon de conduire les affaires de notre association. J'ai toujours cru à la valeur du dialogue, que cette tactique aboutirait à un résultat positif. La conclusion est malheureusement négative. Les chiffres seuls, aujourd'hui, ont la parole, les valeurs éthiques ont disparu.

Ainsi ai-je réalisé que je n'étais plus à ma place dans le nouveau contexte politique et que la seule conséquence logique était la démission.

J'espère de tout coeur que l'avenir permettra de retourner à des conceptions plus humaines, car il est dangereux de ravalier l'homme au rang d'une machine devant fournir une rentabilité toujours accrue. Cette politique conduira à la rupture dans un proche avenir où les deux parties sont perdantes.

Cher Hano, je te remercie de ton amitié et de ta confiance. Je souhaite chaleureusement un avenir plus souriant pour toi et tous nos collègues pilotes.

Gégé

Leider hat sich also **Gégé Heiz** entschlossen, auf die kommende GV hin zu demissionieren. Die Beweggründe dieses Schrittes brauchen keine weiteren Erläuterungen. Persönlich verliere ich damit einen meiner engsten und positivsten Mitarbeiter. Mit seiner sonnigen Art, seinen fundierten Kenntnissen, seiner Kompetenz in so zahlreichen Fachgebieten, aber auch mit seiner Ruhe, seinem ausserordentlichen Verhandlungsgeschick gepaart mit unbestechlichem Urteil und echt weltlichem Charme leistete Gégé in all den Jahren nicht nur für die Aeropers unendlich viel. Er war nicht nur zwei Jahre Vizepräsident, sondern bereits seit 1965 engagierter Chef der Flusiko, seit 69 immer wieder Aeropers-Delegierter in IFALPA und Europilote, seit 1975 kompetenter

Mitarbeiter in der Eidgenössischen Flugsicherheits-Kommission und in der Luftfahrtskommission, sondern dazu seit Jahren fähiger Simulator-Instruktor und Routecheckpilot. Da er in all diesen Chargen mit seiner sprichwörtlichen Gründlichkeit und Zuverlässigkeit jederzeit nur hundertprozentige Arbeit leistet, erstaunt es nicht, dass seine Freizeit total aufgefressen wurde und auch seine Gesundheit darunter litt. Leider kennt er zahlreiche unserer Berufskrankheiten aus eigener Erfahrung.

Ich glaube allerdings, dass seine zwei letzten Aeropersjahre keine verlorene Zeit bedeuten, im Gegenteil! Er hat uns massgebend mitgeholfen, die Aeropers-Politik trotz rauhem Klima jederzeit sinnvoll, konsequent und fair zu gestalten. Langfristig betrachtet ist Gégé Heiz mit seiner «conception humaine», so wie er sie verkörpert und verwirklicht, garantiert auf dem richtigen Weg. Im Namen der Aeropers danke ich ihm von Herzen für alles, was er für uns geleistet hat, und wünsche ihm für seine immer noch reich befrachtete Zukunft alles Gute.

Aus dem **Stiftungsrat der VEF** sind ebenfalls zwei Rücktritte zu melden. Es handelt sich um Capt. K. Rutishauser und Capt. H. Wiederkehr.

Kurt Rutishauser brauche ich unserm Leserkreis sicher nicht mehr vorzustellen. Als geistiger Vater aller Aeropers-Versicherungseinrichtungen wirkte er seit 1965 ununterbrochen und gleichzeitig in mehreren Chargen für unsern Berufsverband, zu dessen Ehrenmitglied er 1976 gewählt worden ist. Nach seinem gesundheitlich bedingten Rücktritt aus dem Vorstand vor einem Jahr ist er inzwischen leider vorzeitig pensioniert worden und stellt nun auch sein Amt als VEF-Stiftungsrat, dessen Vizepräsident er war, zur Verfügung. Gleichzeitig tritt er auch als Chef der IGAP (Interessengemeinschaft Aeropers) zurück. Mit seinem Ausscheiden verliert die Aeropers eine ihrer profiliertesten und produktivsten Persönlichkeiten.

Wir danken Kurt von Herzen für seinen immensen Einsatz und für seine bleibenden Werke, die er in all den Jahren für uns geschaffen hat, und wünschen ihm nebst guter Genesung ein glückliches und geruhsames «Leben B».

«**Hausi**» **Wiederkehr** gehörte dem VEF-Stiftungsrat seit 1972 an und wirkte als sachkundiger Aeropers-Vertreter und ausgesprochener Liegenschaftsfachmann in der Geschäfts- und Anlagekommission, die wie der Name sagt, sowohl die laufenden Geschäfte führt als auch die Anlagepolitik für unser grosses Stiftungsvermögen betreibt. Dank seiner grossen persönlichen und politischen Erfahrung in diesen Gebieten, aber auch dank seinem Einsatz war er zu diesen verantwortungsvollen Aufgaben im Stiftungsrat, G+A-Kommission und Versicherungskom-

mission geradezu prädestiniert. Natürlich habe ich volles Verständnis dafür, dass er nach diesen arbeitsreichen Jahren den Wunsch hat, sich endlich wieder einmal von diesem grossen Aufgabenkreis zu entlasten, lasse ihn aber nur ungern ziehen. Jedenfalls danke ich ihm herzlich für seinen kompetenten Einsatz und wünsche ihm alles Gute, in der Gewissheit, dass er sich weiterhin für die Aeropers einsetzen wird, wenn Not am Manne ist.

Hano Hürzeler



Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Wettlin Druck
Druck

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht

Man sollte...

- Stellung nehmen zur Abstimmungsbeeinflussung (Atominitiative) durch die Swissair-Direktion in den Swissair-News Nr. 3: Ich finde dies
 - 1. undemokratisch**, wenn nicht einem Vertreter der konträren Meinung (z. B. WWF) Platz für eine Erwiderung eingeräumt wird, und
 - 2. unsympathisch**, da man meinen sollte, die Swissair-Angestellten würden für alt, erfahren und mündig genug gehalten, sich in einem Abstimmungskampf **eine eigene Meinung** zu bilden
W. Waeschle, Copi DC-8
- bedenken, dass baden im Bangkok Klong für uns eher ungesund ist. (Gilt auch für ältestgediente Flugkapitäne). So gehört in Bangkok von M. Wipf
- sich fragen, ob die Tatsache, dass OC bestimmt, welche Aeropers-Bulletins den Weg in die Crew-Postfächer finden, als Maßstab dienen soll, wie ernst es die Swissair mit Partnerschaft meint.
M. Wipf



Sailors have more fun.

Lerne segeln in **Romanshorn**. Theoretische und praktische Vorbereitung für **Bodenseeschiffer-Patent / A-Schein**.

Lektionsabsprache aufgrund des Einsatzes. Es müssen keine Ferien «geopfert» werden.

Pro Unterrichtstag Fr. 56.—, Yachtmiete nach Vereinbarung.

O. B. Kristiansen, Fach 1375, Telefon 052/41 24 56



SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT
SKA

Die **SKA** eröffnet
in **KLOTEN-STADT**
eine neue Geschäftsstelle

Wo: Einkaufszentrum (ABM/LVZ)
westliches Unterdorf
Schaffhauserstrasse 144

Wann: Mitte Juni 1979

Herr Urs Grossenbacher, Niederlassungsleiter, und sein Team freuen sich, Ihnen sämtliche Dienstleistungen einer Grossbank anzubieten verbunden mit einer individuellen Beratung. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Für Auskünfte stehen wir Ihnen bis zur Eröffnung bei der SKA Bülach (Telefon 860 01 11) zur Verfügung.

SCHWEIZ. KREDITANSTALT — die Hausbank der AEROPERS



SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT
SKA

Das Forum – eine neue Rubrik



Liebe **rundschau**-Leser,

Sie erinnern sich sicher noch an unsere letztjährige Leserumfrage. Unter anderem wollten wir wissen, ob Sie ein Diskussions-Forum begrüßen und aktiv daran teilnehmen würden. Mehr als die Hälfte der Antworten war positiv, so dass wir heute dieses Forum eröffnen wollen – zuversichtlich auf Ihre Mitarbeit hoffend.

Im Forum wollen wir aktuelle, kontroverse Themen zur Diskussion stellen, d. h. wir stellen **Ihnen** das Forum zu diesem Zweck zur Verfügung. Auf eine einführende Stellungnahme zu einem Problem sollen Zuschriften jeglicher Schattierung aus dem Leserkreis folgen. Wenn Sie also die Meinung von Kollegen zu irgendeinem Problem erfahren, oder Ihre Meinung zu einem Thema den Lesern kundtun möchten, bietet Ihnen das Forum in Zukunft Gelegenheit dazu.

Zur Eröffnung der neuen Rubrik drängt sich ein Thema geradezu auf, nämlich die Frage, ob wir in Zukunft mit

zwei oder drei Mann im Cockpit

umherfliegen werden.

In der «Weltwoche» Nr. 8 vom 21. Februar 1979 ist der Artikel «Bahnbrecher im Cockpit» von Peter M. Ronner erschienen. Dieser interessante Beitrag zeigt die Probleme der Integration von Mensch und Maschine in unserem Beruf. Im Anschluss daran versucht Klaus Höhle die Frage nach der Mindestbesatzung eines Linienflugzeuges zu beantworten. Dieser «Weltwoche-Report» hat unseren ehemaligen Chefredaktor Peter Clausen bewogen, zu diesem Thema einen ausführlichen Leserbrief zu schreiben, den er uns freundlicherweise als Eröffnungsbeitrag für das Forum zur Verfügung stellt.

Für unser Forum hoffe ich natürlich, dass Sie mit Peter Clausen nicht 100%ig einverstanden sind, und sein Artikel Sie zu einer Erwiderung herausfordert. Wir erwarten also Ihre Argumente für und wider das zwei- respektive drei-Mann-Cockpit. Lassen Sie sich vom Umfang des nachstehenden Beitrags nicht einschüchtern, auch Vierzeiler sind willkommen.

Wenn Sie ein neues Thema zur Diskussion stellen möchten, aber mit der Formulierung nicht so zurecht kommen, genügen auch ein paar Stichworte. Les contributions en français sont aussi bienvenues!

Mit freundlichen Grüßen
Beat von Tobel

Zwei oder drei Mann – das ist die Frage ...

(Eine Betrachtung zur Diskussion um die Mindestbesatzung zukünftiger Verkehrsflugzeuge)

Der Streit um die Mindestbesatzung im Cockpit zukünftiger Verkehrsflugzeuge wird noch einiges zu reden geben – auch bei uns. Um Missverständnisse auszuschliessen: Sowohl für die Swissair wie für die «Aeropers» besteht eine Zwei-Mann-Besatzung (DC-9) aus zwei Piloten Captain/Copilot), währenddem im Drei-Mann-Cockpit (DC-8, DC-10, B-747) noch der Flugingenieur hinzukommt – andere Zusammensetzungen (z. B. dritter Pilot als System-Operator) kommen aus verständlichen Gründen nicht in Frage

Capt. Nik Grob, Chef Cockpitbesatzungen bei der Swissair, begründet den dritten Mann in einem Bericht der «Weltwoche» wie folgt: «Der Hauptunterschied liegt eigentlich darin, dass die DC-10 wesentlich komplexere Systeme hat als die DC-9. Der Zeitaufwand zur Überprüfung dieser Systeme ist also auch grösser». In einem Interview in der **Aeropers-rundschau** antwortet er auf die gleiche Frage etwas ausführlicher: «... Dazu gibt es keine klaren Kriterien. Aber Mittel- und Langstreckenflugzeuge sind technisch komplexer als Kurzstreckenflugzeuge. Zudem sind Analysen und Troubleshooting, im Gegensatz zum Kurzstreckenverkehr, möglich und effizient. Ich meinte, dass Komplexität und Operationsgebiet den Ausschlag in dieser Frage geben sollten». – Zukünftige Mittel- und Langstreckenflugzeuge müssten demzufolge von drei Mann geflogen werden, Kurzstreckenmaschinen von zwei.

Könnte man den Spiess aber nicht auch umdrehen und genau das Gegenteil behaupten? Warum denn ausgerechnet die kleinere Cockpitbesatzung auf jenem Flugzeug, das in der Zeit, da eine B-747 Jumbo «zufrieden» von Zürich nach New York fliegt, bis zu fünf Teilstrecken absolviert – fünfmal einen Flug planen und den dazu benötigten Treibstoff berechnen, fünfmal jene Flugphase durchgehen, die nach Unfallstatistiken zu den kritischsten gehören: fünfmal starten, anfliegen und landen, mit fünf verschiedenen Pistenverhältnissen, bei fünf verschiedenen Meteo-Situationen, auf fünf verschiedenen ausgerüsteten Flugplätzen? Warum ein Zwei-Mann-Cockpit in jenem Flugzeug, in dem es

zwar nur zwei Gashebel zu bedienen gibt, das bei einem möglichen Triebwerkausfall aber auch nur noch 50 Prozent der max. möglichen Schubleistung zur Verfügung hat (B-747 mit vier Triebwerken: 75 Prozent), woraus sich zwangsläufig die marginaleren Flugbedingungen und Operationskonsequenzen ergeben. Warum ausgerechnet zwei Mann auf jener Maschine, die bei den meisten Fluggesellschaften als Basisflugzeug gilt, auf dem intensiv Ausbildung betrieben wird und auf dem sehr oft junge Copiloten mit zum Teil wenig Flugerfahrung im Einsatz stehen. Warum, warum, warum . . . ?

Mit diesen leicht polemischen Gegenfragen möchte ich nicht etwa meine Kollegen Langstreckenkapitäne und Kurzstreckencopiloten aus dem Busch klopfen, sondern vielmehr aufzeigen, dass die Kriterien zur Bestimmung der Mindestbesetzung in der Tat nicht sehr klar sind. Daher auch die Meinungsverschiedenheiten zwischen den Fluggesellschaften, die dem Zwei-Mann-Cockpit hauptsächlich aus kommerziellen Interessen etwelche Sympathien entgegenbringen, und den Pilotenverbänden, die die Belastungsspitzen brechen und ganz allgemein den in den letzten Jahren spürbar angestiegenen Stress im Cockpit verringern möchten. Daher aber auch die Angst der Flugingenieure, die zu recht befürchten, dass es ihnen gleich ergehen könnte wie vor nicht allzu langer Zeit den Navigatoren, wenn sie nämlich aus der Zeitung erfahren, dass Flugzeughersteller wie Boeing und Airbus Industrie das Zwei-Mann-Cockpit auch für Grossraumflugzeuge nicht nur für wirtschaftlich sinnvoll, sondern auch für technisch praktikabel halten. Was man unter «wirtschaftlich sinnvoll» zu verstehen hat, brauche ich nicht näher zu erklären: geringere Lohnkosten, geringere Ausbildungskosten, usw. Wie steht es aber mit der zweiten Behauptung der Flugzeughersteller, was heisst «technisch praktikabel»?

Der Versuch, auf diese Frage eine befriedigende Antwort zu finden, wird uns in der Diskussion um die Mindestbesetzung einen wesentlichen Schritt weiter bringen. Doch zunächst ein paar wiederum leicht provozierende Gegenfragen: Warum gehen eigentlich die Flugzeughersteller und mit ihnen die Fluggesellschaften nicht noch einen Schritt weiter und fordern eine Ein-Mann-Besetzung, wie man sie beispielsweise auf einer SBB-Lokomotive antrifft? Ist nicht ein DC-9-Fluglehrer, der jederzeit in der Lage sein muss, sein Flugzeug alleine zu fliegen, wenn er z. B. zwei unerfahrene Anfänger als Copiloten auszubilden hat, Beweis genug, um auch eine Ein-Mann-Besetzung als «technisch praktikable» Lösung zu betrachten? Wäre es für einen gewitzten Fluggesellschafts-Manager nicht verlockend, seine Betriebskostenrechnung noch um ein weiteres Jahresalär zu reduzieren, wenn er doch genau weiss, dass es der arme DC-9-Fluglehrer mit seinen «Greenhörnern» ohne futuristisches Supercockpit und unter erschwerten Bedingungen (einmotorige Anflüge usw.)

alleine schaffen muss und kann? Warum steht der Einmannbetrieb in der Verkehrsfluffahrt ausser Diskussion, warum akzeptieren selbst noch so überzeugte Wirtschaftlichkeits-Fanatiker das Zwei-Mann-Cockpit als ein absolutes Minimum?

Fluggesellschaften rentieren nicht nur, weil sie rationalisieren, automatisieren, Personal einsparen, sondern auch weil sie verdienen, etwas einnehmen, in dem sie Passagiere, Fracht und Post transportieren. Gerade Passagiere wählen aber, sofern die Flugstrecke verschiedene Möglichkeiten zulässt, jene Gesellschaft, bei der sie nebst guter Verpflegung und anderen lukrativen Kundendienstangeboten auch Gewähr haben, heil und unversehrt an ihren Bestimmungsort zu gelangen. Viele Leute geben zwar nicht offen zu, dass ihre (natürliche) Flugangst sie in der Wahl der Airline beeinflusst. Jedoch, wer kennt sie nicht, die begleitenden Abschiedsworte: Du fliegst ja mit der X-Air, da bist du in sicheren Händen! Es ist beruhigend, dass du bei der Y-Air gebucht hast, das ist wenigstens keine Buschgesellschaft! Die Z-Air hat gut geschulte und erfahrene Piloten, da kann dir nichts passieren! ... – ein Spitzenrang in den internationalen Flugunfallstatistiken ist sicherlich nicht verkaufsfördernd.

Langsam nähern wir uns dem Kernproblem, um das eine objektive Diskussion über Zwei- oder Drei-Mann-Cockpit einfach nicht herumkommt: **die Flugsicherheit!** Wenn Flugzeughersteller ihr ultramodernes Zwei-Mann-Konzept (Advanced Flight Deck) auch bei kommenden Grossraumflugzeugen für eine «technisch praktikable» Lösung halten, dann sind sie sicher der Ansicht, mit ihrer Cockpit-Auslegung und den dazugehörigen Bedienungsvorschriften eine genügende Flugsicherheit zu erreichen, um den weltweiten Einsatz ihrer Apparate verantworten zu können.

Flugsicherheit – ein Begriff, dem man in Luftfahrtkreisen mit sehr viel Respekt begegnet, schwer zu definieren, weder in Metern noch Kilogramm abzuwägen, alles entscheidend. Was heisst «sicher», was «nicht sicher»?

Nach aussen mag ein Flug als «sicher» gelten, wenn nach der Landung am Parkplatz die Triebwerke abgestellt werden und die Experten des Büros für Flugunfalluntersuchungen nicht zum Einsatz gekommen sind. Diese «Definition» von Flugsicherheit ist für Insider selbstverständlich nicht stichhaltig, denn man weiss nur allzugut, dass von Zeit zu Zeit sog. Vorkommnisse (Fastkollisionen, Vogelschläge, Blitzeinschläge, technische Pannen usw.) registriert werden müssen, die zwar in den weitaus meisten Fällen harmlos sind, unter denen aber auch Situationen auftreten können, wo z.B. eine Fehlhandlung der Cockpitbesatzung die Flugsicherheit für einen kurzen Moment beeinträchtigen kann. Flugun-

falluntersuchungen auf der ganzen Welt zeigen Jahr für Jahr, dass die Vorstellung vom absolut fehlerfreien Piloten nicht ganz der Wirklichkeit entspricht, ebenso die Ansicht vom absolut pannenfreien technischen System. Diese unabänderbaren Tatsachen müssen hingenommen werden; sind aber

- a) Betriebsanweisungen und Operationsvorschriften derart gestaltet, dass sich die Cockpitbesatzungen immer gegenseitig überwachen können und
- b) die technischen Systeme derart ausgelegt, dass ein Ausfall durch Not-, Hilfs- oder Reservesysteme abgedeckt wird, so kann man ihnen wirkungsvoll entgegensteuern.

Diese etwas vereinfachte Feststellung sagt noch nichts aus über den Zusammenhang Mindestbesatzung/Flugsicherheit. Darum die wohl entscheidende Frage: Ist das Drei-Mann-Cockpit «sicherer» als das Zwei-Mann-Cockpit?

Eine umfassende Studie des amerikanischen Luftamtes (17. März 1978), in der hauptsächlich Unfallzahlen von DC-9-Flugzeugen (Zwei-Mann) und B-727 (Drei-Mann) miteinander verglichen werden, kommt zum Schluss, dass die Zwei-Mann-Besatzung ebenso sicher ist wie die Drei-Mann-Besatzung. Verständlich, dass Vertreter der Fluggesellschaften gerne diese Aussage aufgreifen und die Diskussion um die Mindestbesatzung als rein verbandspolitisches Problem herabzuziehen. Machen sie es sich damit nicht ein bisschen zu einfach?

Ohne das statistische Vorgehen dieser Studie genau zu kennen – die Seriosität der Arbeit steht wohl ausser Zweifel – , muss ich mich fragen, ob es überhaupt möglich ist, aus vergleichenden Unfallzahlen zweier verschiedener Flugzeugtypen Grundsätzliches über den Flugsicherheits-Standard von Zwei- und Drei-Mann-Cockpits auszusagen.

Ein Beispiel: Die aerodynamischen Eigenschaften (wie Flugverhalten im unteren Geschwindigkeitsbereich) eines Flugzeugtyps A (Drei-Mann) unterscheiden sich gegenüber denjenigen eines Typs B (Zwei-Mann), in dem das Abkippsverhalten der ersten Maschine als eher böse, das der zweiten als äusserst gutmütig zu bezeichnen ist. Das Einhalten der minimalen Anfluggeschwindigkeit ist nun aber in erster Linie eine Aufgabe des fliegenden und des ihm assistierenden und überwachenden Piloten und gehört kaum zur Arbeit des Flugingenieurs. Geht man davon aus, dass die Wahrscheinlichkeit, ein Pilot könnte im Anflug die Minimalgeschwindigkeit unterschreiten – eine mögliche Fehlhandlung unter anderen – auf beiden Flugzeugtypen die gleiche ist, so müsste das böse Abkippsverhalten des Typs A zwangsläufig in einer höheren Unfallquote zum Ausdruck kommen; eine von der Besatzungszahl unabhängige, rein spezifische Flugeigenschaft beeinflusste demzu-

folge jene Unfallzahlen, die in einer vergleichenden Statistik grundsätzliche Aussagen über die Flugsicherheit von Zwei- oder Drei-Mann-Cockpits machen sollten. Müsste man sich, um solches zu erarbeiten, nicht auf **einen** Flugzeugtyp beschränken und diesen mit einem Zwei-Mann- wie auch mit einem Drei-Mann-Cockpit ausrüsten um, zumindest bei flugzeugseitig gleichen Randbedingungen, Genaueres in der Diskussion um die Mindestbesetzung herauszufinden? Wie würde wohl dann das Resultat aussehen?

Flugsicherheit ist von vielen Faktoren abhängig – Arbeitslast im Cockpit ist einer davon. Je grösser diese Arbeitslast, je wahrscheinlicher der Verlust der Übersicht und umso grösser die Möglichkeit von Fehlhandlungen. Fehlhandlungen von Cockpitbesetzungen stehen aber sehr oft am Anfang von Flugkatastrophen . . .

Wenn wir als Piloten von Arbeitslast im Cockpit sprechen, haben wir sicher andere Vorstellungen als jener Flugpassagier, der sich vom «kaffeetrinkenden und erst noch gutbezahlten Flugkapitän» die Alpenwelt des Berner Oberlandes erklären lässt. Nebst dem Reiseflug gibt es nämlich noch andere, hektischere Flugphasen; und Kaffeetrinken ist wohl nur bei Normalbetrieb, nicht aber beim Auftreten besonderer Vorkommnisse möglich. So müsste man in der Diskussion um die Mindestbesetzung nicht nur den «Normalfall» betrachten, sondern auch den «abnormalen Fall» und die dazugehörigen Belastungsspitzen berücksichtigen.

«Normal» heisst, dass sämtliche technischen Systeme einwandfrei funktionieren, dass die Passagiere rechtzeitig auf dem Flugzeug eintreffen, dass die Beladungsdokumente stimmen und die aus Sicherheitsgründen erforderliche Gepäckidentifizierung am Flugzeug nicht durchgeführt werden muss, dass die Luftstrassen nicht überfüllt sind und die Bewilligung zum Triebwerkstart rechtzeitig erteilt werden kann, dass die gewünschte Flughöhe zugewiesen wird und der geplante Flugweg nicht etwa durch Flugverkehrsleiter, die ihren «Dienst nach Vorschrift» ausüben, unliebsame Änderungen erfährt, dass die Stärke des Gegenwindes den meteorologischen Prognosen entspricht, sodass keine unangenehmen Überraschungen im Treibstoffverbrauch auftreten, dass keine turbulenten Luftmassen durchfliegen werden müssen und der Passagierservice normal durchgeführt werden kann, dass keiner der Passagiere einen Herzinfarkt erleidet, dass keine Fastkollisionen auftreten, dass sich keine Terroristen an Bord befinden, dass der vorgesehene Landeflugplatz nebelfrei ist, dass sämtliche Pisten in Betrieb sind und der Anflug verzögerungslos, ohne lange Warteschleifen erfolgen kann, dass sich nicht gerade eine Gewitterwolke über dem Flugplatz entleert, dass die Bremskoeffizienten auf der verregneten und verschneiten Landeflugbahn den erforderlichen Minimalwerten entsprechen, dass der

vor der Landung gemessene Seitenwind die maximal zulässigen Werte nicht überschreitet, dass die infolge Bauarbeiten teilweise gesperrten Rollwege nicht einen mühsamen Slalom-Parcours erforderlich machen, dass der vorgesehene Standplatz am Fingerdock nicht durch ein anderes, verspätetes Flugzeug blockiert ist, dass ... – ist heutzutage ein Flug, bei dem alles programmgemäß oder eben «normal» verläuft, überhaupt noch denkbar?

Die rasante Entwicklung der Verkehrsfliegerei hat es mit sich gebracht, dass die soeben erwähnten Situationen (abgesehen von technischen Problemen) heute bereits zum «Normalfall» und somit zur erschwerenden, die Arbeitslast im Cockpit eindeutig erhöhenden Routinearbeit gehören.

Bleiben also die technischen Abnormitäten: Ausfall eines Triebwerkes beispielsweise, elektrischer Kurzschluss in einem wichtigen Verteilersystem, plötzlicher Kabinendruckabfall, undichte Stelle und Oelverlust im Hydrauliksystem usw. Zur Beruhigung kann gesagt werden, dass im Zivilluftverkehr der sog. «single failure» (d.h. ein denkbarer, erster Ausfall irgend eines Systems) während jeder Phase des Fluges abgedeckt ist. Das Flugzeug sollte, mit Einschränkungen vielleicht, weitergefliegen, auf alle Fälle jedoch sicher gelandet werden können. Fällt ein Hydrauliksystem aus, so verbleibt mindestens noch ein zweites, das die Funktion der wichtigsten, hydraulisch angetriebenen Komponenten (Fahrwerk, Vorflügel, Landeklappen usw.) gewährleistet. Auch ein möglicher Triebwerkausfall ist in jeder Flugphase «eingepplant»; tritt er während des Startes auf, so kann das Flugzeug, sofern es noch nicht auf eine genau bestimmte Entscheidungsgeschwindigkeit beschleunigt hat, noch innerhalb des Pistensystems abgebremst werden. Erfolgt der Ausfall nach Erreichen dieser Geschwindigkeit, so ist trotz massivem Leistungsverlust (DC-9: 50 Prozent) ein Steigflug garantiert, der mit ausreichender Sicherheitsmarge über die kritischen Hindernisse hinwegführt.

Es würde sicher zu weit führen, auf sämtliche möglichen, technischen Ausfälle näher einzugehen – Cockpitbesetzungen heutiger und auch zukünftiger Verkehrsflugzeuge müssen jederzeit in der Lage sein, dank umfassender Systemkenntnisse und mit Hilfe eigens dafür vorgesehener Checklisten, den Ausfall irgend eines Systems so zu «korrigieren», dass die unmittelbare Sicherheit des Fluges nicht beeinträchtigt wird. Bei der technischen Komplexität eines Verkehrsflugzeuges lässt sich vielleicht auch für den Laien erahnen, wieviele denkbare Problemsituationen und Entschlussfassungsübungen zumindest «im Trockenen» durchexerziert werden müssen. Worin unterscheidet sich nun aber das Zwei-Mann- vom Drei-Mann-Cockpit in diesen «abnormalen» Situationen?

Geht man davon aus, dass die operationelle Situation im heutigen Weltluftverkehr zwar erhöhte Anforderungen an die Piloten stellt (dichterer Luftverkehr, erhöhte Sicherheitsmassnahmen, tiefere Landeminima, Treibstoffknappheit usw.), im Grossen und Ganzen aber als gegeben hingenommen werden muss, so kann bei zusätzlichem Auftreten einer technischen Panne am Flugzeug die Arbeitslast im Cockpit derart ansteigen, dass die dabei entstandenen Belastungsspitzen zu teilweisem oder vollständigem Verlust der Übersicht und somit zu erhöhter Anfälligkeit auf Fehlhandlungen führen können. Dass dieser unerwünschte und gefährliche Zustand im Zwei-Mann-Cockpit früher eintreten kann als bei einer Drei-Mann-Besatzung, möchte ich mit dem folgenden Beispiel zu zeigen versuchen.

Eine Warnlampe leuchtet auf und deutet darauf hin, dass ein elektrischer Generator ausgefallen ist! Anhand einer «abnormal checklist» muss die unerwünschte Situation innert nützlicher Frist korrigiert werden: Punkt für Punkt werden spezielle Schaltungen durchgeführt, Sicherungen geprüft, ev. Hilfsaggregate gestartet und Belastungsanzeiger kontrolliert – eine Arbeit, die, seriös durchgeführt, einen Mann im Cockpit voll und ganz beschäftigt. Bei der Drei-Mann-Besatzung ist es der technische Spezialist, also der Flugingenieur, der diese Checkliste durchgeht, währenddem sich die beiden Piloten weiterhin dem fliegerisch-operationellen Teil (Navigation, Einhalten der Minimalgeschwindigkeit, Funkverkehr, Nachführen des Flugplanes usw.) widmen und, dies scheint mir besonders wichtig, trotz der ungewohnten Situation sich immer gegenseitig überwachen können. Die durch den Ausfall eines technischen Systems erhöhte Arbeitslast wird also zur Hauptsache vom Flugingenieur übernommen.

Anders die Verhältnisse im Zwei-Mann-Cockpit: Im erwähnten Beispiel muss sich nämlich einer der beiden Piloten mit der Checklisten-Arbeit befassen, währenddem der andere das Flugzeug fliegt. Fliegen heisst in unserem «abnormalen» Fall aber nicht nur die Arbeit des fliegenden Piloten ausführen (navigieren, Kurs, Höhe und Geschwindigkeit halten), sondern auch die Aufgaben des (im Normalfall) assistierenden Piloten (Funkverkehr, Einholen der Wetterinformationen usw.) übernehmen: Zusätzliche Parameter überwachen, im Bewusstsein, dass «irgend etwas mit der Maschine nicht stimmt», im gegebenen Stress-Klima des heutigen Weltluftverkehrs und dies alles praktisch im Einmannbetrieb ohne gegenseitige Überwachung – eine typische Belastungsspitze, die das schwächste Glied im Mensch-Maschinen-System eines Verkehrsflugzeuges, den Piloten, ganz eindeutig überfordern kann.

Die Schwelle der «kritischen Arbeitsbelastung» (d.h. die Cockpitbesatzung ist nicht mehr in der Lage, alle fliegerischen, operationellen und technischen Probleme gleichzeitig zu überblicken) scheint, zumindest

theoretisch, bei der Zwei-Mann-Besatzung früher erreicht als im Drei-Mann-Cockpit. Eine Angabe, wie weit die beiden Werte auseinander liegen, kann nicht gemacht werden, denn «kritische Arbeitsschwelle» und «Sicherheits-Standard» eines Flugzeugcockpits sind nicht in absoluten Zahlen anzugeben. Daher wäre es falsch, das Zwei-Mann-Cockpit etwa als «unsicher» zu bezeichnen; allein die Tatsache aber, dass das Drei-Mann-Cockpit in der Lage ist, Belastungsspitzen infolge Ausfalls eines technischen Systems sowohl quantitativ (bessere Arbeitsverteilung, Piloten können sich gegenseitig überwachen) als auch qualitativ (Flugingenieur mit umfassender Ausbildung und gesundem Berufsstolz!) optimaler aufzufangen, lässt die Wahrscheinlichkeit fataler Fehlhandlungen als geringer erscheinen. Die weltweite Forderung der Pilotenverbände nach einem Drei-Mann-Cockpit ist demzufolge nicht nur ein Gebot reiner Verbandspolitik.

Peter Clausen



Zu verkaufen in Neerach (Bezirk Dielsdorf), in Hanglage mit unverbaubarer Fernsicht, 1971 erstelltes

6-Zimmer-Einfamilienhaus

Vier Schlafzimmer, Studio. Wohn-/Esszimmer 41 m² (Cheminée, Essbar, Terrasse 33 m²). Grosse Kellerräume. Doppelgarage. Grundstück zirka 1100 m². Gepflegter Garten. Bankschätzung Fr. 490 000.—. Hypotheken 90%.

Für weitere Auskünfte rufen Sie bitte Telefon 01/858 22 85 an.



Hobby-Ecke: Fliegen, mein Hobby, fliegen

- Aufbau des Artikels:
1. Facts
 2. Trends
 3. Trendbreakers

1. Facts

- Fliegen war schon im Altertum ein Wunschtraum des Menschen.
- Noch vor einem winzigen Jahrhundert wurde die Verwirklichung dieses Traumes vehement angezweifelt.
- Die uns allen bekannte Geschichte des Flugwesens führte nach dem Zweiten Weltkrieg zu den grossen Jetflugzeugen der heutigen Generation. Mit dem Strahltriebwerk wurde aus dem «Piloten» der «Manager des Cockpits».

Zwischenbemerkung: «Cuntaste», was hat das Geschreibsel mit Hobby zu tun?

Mein Artikel richtet sich an Berufspiloten, und für viele von Ihnen bedeutet dieser Beruf ja immer noch die Erfüllung Ihres Jugendtraumes, für Sie ist Beruf noch Berufung. Ja, im Manageralltag eines Jumbo-cockpits mag die Romantik der 20er Jahre wenig auftauchen, aber der Sonnenaufgang über dem Nordatlantik eastbound, der bleibt immer so!!

Jeder Pilot wird in seinem Berufsleben zu einem **hervorragenden** Spezialisten ausgebildet, übt seinen Beruf bis zum xten Lebensjahre aus, um dann von Tag zu Tag hierzustehen und etwas völlig **anderes** tun zu müssen, fliegen darf er ja nicht mehr. Diese Situation kennt jeder, verdrängt sie aber mehr oder weniger.

Betrachten wir das Fliegen an und für sich und nicht den Beruf. Wo kommt der Genuss, das Schweben, lautlose Gleiten, das Erlebnis der Natur, die Faszination der Gewalten von Cumulonimben oder Wellen, Rotoren mehr zum Ausdruck, als in einem heutigen Kunststoffsegelflugzeug?

Zur Überwindung von geografischen Hindernissen eignet sich das Flugzeug heute als optimalstes Transportmittel (bei VFR gutes Wetter vorausgesetzt).

Zwischenbemerkung: «Cuntaste» wenn das ein Puzzle ist so sind das alles Steine ohne Rand.

2. Trends

- konzentrierter Arbeiten – mehr Freizeit zu Hause!??
- mehr Freizeit ausgeruht zu Hause = mehr Zeit fürs Hobby.
- kürzere Nightstops, weniger Nightstops, Cat III Ops weniger Diversions = bessere Freizeit.
- Modernes Cockpit – Entlastung des Piloten – weniger manuell fliegen – mein Hobby?
- Längere Flugzeuge, engere Stuhlung, Security-Trends, ATC-Strikes, mehr Freude am Hobby?
- Pensionierung 55 . . . 56 . . . 57 . . . 58 . . . 59??? 5557585453/35556 mehr Jobsecurity für gewisse Jahrgänge.
- Grosser Loop, kleiner Loop, innere Überwachung, äussere Ueberwachung, Aids, (Habe ich Angst, diesen Artikel zu schreiben) ((?))
- Das Ego wird hin und hergerissen, Freude durch Frustration abgelöst, kleine Fortschrittchen durch konstante Erosion mehr als wettgemacht, hie ein Stich, da ein Oslo, wer sagte nicht schon, könnte ich heute meinen Beruf aufgeben, um meinem Hobby zu frönen, siehe Titel des Artikels.
- Was ist Optimalisierung? denn wir werden stetig und konstant optimallisiert, nur leider nach welchen Kriterien? Bis wem der Kragen platzt? Dabei verstehen wir die Fragen doch nur allzugut: Was wollt Ihr denn noch, Ihr Piloten habt doch schon alles was sich wünschen lässt!

Zwischenbemerkung: Was hat dieser Artikel mit Hobby zu tun «Cuntaste».

Und auf der Hobbyseite Segelflug?

- Das Material wird immer teurer, more sophisticated, computerized.
- Auf den wenigen Plätzen, je länger je weiter von Zürich entfernt, wachsen die Warteschlangen hinter dem Schleppflugzeug.

- Aus Lärmgründen wird noch die Schleppzeit da und dort Beschränkungen unterworfen.
- Petrus wird auch immer älter.
- Die Anhänger immer schöner um das bessere Material besser zu schützen.
- Anstatt «Nationalem» mehr Rennen mit allem Stress, Crews Aussenlandungen, Bruch, Tränen?
- Selbst schuld, wer diese Trends mitmacht, greift doch zum Motorsegler!
- Wer jahrelang das Bessere gewöhnt war, findet sich mit dem weniger guten eben schlecht ab. (Wer diesen Satz mit Uniform, Pilotenabzeichen, Rotationen, Nightstops, Arbeitsatmosphäre usw. verbindet, ist selber schuld) honnit soit qui mal y pense!

Und doch liegt der Trend nicht am Material, das ständig «besser» wird, er liegt beim Menschen, der begreifen muss, dass er zuerst definiert, was für ihn Fortschritt bedeutet, dass er das dann zuerst für sich gewichtet, und erst dann **fordert**. Dann aber klar, eindeutig, durchdringend.

Platz für eigene Trends

3. Trendbreakers

Wo wir etwas tun können? Die **Freude** am Flugerlebnis behalten, sie suchen wo immer es geht.

Uns über das Alter 55 hinaus später als **Hobby** anschaffen, wozu wir über 20 Jahre so gut ausgebildet wurden.

Im Stress des Berufslebens zu andern Hobbies ausweichen, am besten mit Akzent auf Sport (auch mein Bauch muss es noch zu spüren bekommen); wir handeln dabei im eigenen Interesse, und ich glaube kaum, dass uns irgendwer gram wird!

Versuchen, den **Zeitaufwand, die Infrastruktur, die Effizienz** des Segelfluges zu fördern, um nach der Pensionierung, oder in wenigen Anteilen auch schon davor, uns diesem Genuss voll hingeben zu können.

Wie sollte denn das alles erfüllt werden? Wunschvorstellung eines Fantasten!! (Ich weiss, ich werde von einigen dafür gehalten, und das freut mich, denn Realisten gibt es genug).

Die Entwicklungsgemeinschaft für Flugzeugbau hat intensiv darüber nachgedacht, wie «das Ding» aussehen sollte, und es dann auch gebaut. Wer weiss ob der Prometheus PV zuerst ab Kloten fliegt, oder dieser Artikel in Eure Hände gelangt?

Kurzportrait:

Sitze 2 (side by side) geteilte Freude = doppelte Freude

Engines 2 (um Enginefailures üben zu können?)

Jetengines (wer will sich schon mit Propeller, lean-out, Cowl-Flaps, Zylinderkopftemperaturen, Doppelzündungen herumärgern)

Spannweite 19,4 Meter, Gleitzahl über 1 : 40

Range: To be measured.

Bugrad, Dreiradfahwerk, mit einem Wort **SSF**.

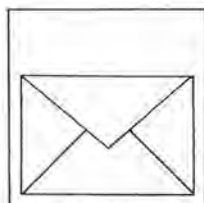
SSF = Selbststartendes Segelflugzeug, self-launching, self-trailering, self-retrieving, IFR-capability auf Wunsch.

Machen Sie eine Gedankenreise mit dem Ding und fragen Sie sich: FLIEGEN, mein Hobby, fliegen???!?

Genauere Details auf Anfrage.

T. Bircher, POB 102

Briefe an die rundschau



Apartheid unter Weissen

Wieder einmal flogen wir mit KLM 312 in Richtung Amsterdam, diesmal zwecks B-Refresher im Jumbo-Simulator. Wir waren ein richtiges Team, ein komplettes Cockpit plus Instruktor, unterwegs, um zu demonstrieren, wie unser Teamwork unter erschwerten Bedingungen funktionieren würde.

Nach erfolgreichem Abschluss der Übungen flogen wir abends wieder nach Hause zurück, diesmal mit Swissair; keiner hatte bis jetzt eine warme Mahlzeit zu sich genommen, lediglich das obligate Automaten-sandwich. An Bord unserer DC-9 fiel mir dann – wie schon so oft – auf, dass es ja bei uns zweierlei teams gibt: die first-class-teams und die second-class-teams. Erstere Kapitäne, welchen jetzt ein feines, warmes Mahl bereitet wurde, letztere Copilot und flight engineer, welche jetzt einen kalten Imbiss kredenzt bekamen.

Ein anderes Mal flogen wir als aktives Cockpitteam den Kurs SR 111, New York–Genf, da fiel bei 50 W ein Triebwerk aus. Unser Team funktionierte auch in der Praxis makellos, knappe drei Stunden später landeten wir wieder in JFK. Allein – beim drauffolgenden dead heading-Flug nach Zürich waren wir wieder kein team mehr, unser Captain flog klassenkonform.

Es scheint an der Zeit, sich darüber einmal – oder besser gesagt wieder einmal – Gedanken zu machen; sind wir nun ein Cockpitteam oder sind wir keines? Sind wir ergo auf dead heading respektive Dienstreisen immer noch ein Team oder nicht? Wenn ja, mit welcher Begründung können dann innerhalb eines solchen Benachteiligungen erfolgen? Betrachten wir doch den Sachverhalt einmal näher:

Interessanterweise geniessen wir nach zwanzig Dienstjahren auf Privatreisen die besseren Transportmöglichkeiten als auf Dienstreisen, wohl-gemerkt, Kommandanten ausgenommen. Sobald sich nun ein Cockpitteam dienstlich auf Reisen begibt, tritt ein neuer Faktor hinzu, der einer Denkweise entspringen muss, die Kollege Copilot und F/E wohl am liebsten im Electronic Compartment einquartieren würde. Plötzlich kommt ein Teammitglied in den Genuss von Privilegien: bessere Verpflegung, bessere Sitzgelegenheit, mehr Beinfreiheit, gepflegtere

Atmosphäre, kurzum – bessere Möglichkeiten sich auszuruhen, zu entspannen oder zu schlafen. Alles wunderbar – entstünde nicht ein Problem aus der Sicht der beiden anderen Kollegen, und zwar sicher kein reines Copiloten- bzw. F/E-Problem: Zahlreiche Captains erkennen den Sachverhalt, ja es soll bereits gelegentlich vorkommen, dass einige aus Solidarität auf ihr Privileg verzichten! Freilich: Solche Kollegen verdienen unsere spezielle Hochachtung, aber wird nicht gerade aus jenem Verhalten ersichtlich, dass der spiritus rector der gegenwärtigen Regelung einem **Image-Vorteil** den Vorzug über **Fairness, Loyalität** und **Gerechtigkeitsbewusstsein** einräumt? Ist es denn fair, wenn der eine ausgeruht und angenehm gesättigt ankommt, während sich sein Team-Kollege wie gerädert fühlt? Wie muss sich ein F/E vorkommen, der unter Umständen wesentlich älter ist, als der Kommandant? Oder ein ehemaliger Kapitän, der – aus welchen Gründen auch immer – nun als Copilot fliegt? Wie verhält es sich mit der Logik, wenn an einen dead-heading Flug anschliessend, ein Ausgeruhter und zwei Geräderte ein Team bilden? Letztere müssen sich nicht nur diskriminiert **fühlen**, sie **sind** es letztlich ja auch! Deshalb muss schon der Versuch, solches mit logischem Argumente zu rechtfertigen, kläglich scheitern.

Welcher Weg also erschliesst dem **gesamten** Cockpit die First Class auf Dienstreisen? Es kann, so meine ich, nur der Weg sein, der mit wirklichem Teamgeist gepflastert ist, von fairem Denken eingesäumt. Welcher Geist, so frage ich, kann Wert darauf legen, coram publico innerhalb eines Teams, in dem elitäre Egozentrik absolut nichts zu suchen haben sollte, klar bevorteiligt zu werden? Wohin führt solches Denken?

Es drängt sich geradezu auf, liebe Kollegen, diesem Problem gebührend Achtung zu schenken und eine baldige Neuregelung anzustreben, sonst geben wir uns, inklusive Kapitäne, mit der **Apartheid unter Weissen** zufrieden.

A. Thal, B-747

So viel zu viel?

Das habe ich mich gefragt, als ich Anfang des Jahres, während Benzin- und Heizölpreise lustig in die Höhe kletterten, einen Vergleich anstellte, nachdem ich durch einige unglaubliche Abzüge auf meinem Salärzettel – wieder einmal – stutzig geworden war. Das Ergebnis war zu interessant für mich, als dass ich es Ihnen vorenthalten möchte:

Das für die Berechnung der Steuern massgebende Einkommen hat sich bei mir zwischen 1977 und 1978 um 41,7% erhöht, hervorgerufen hauptsächlich durch den Sprung vom First zum Senior First Officer. Gleichzeitig erhöhte sich aber meine Steuerlast um 75% – wahrlich eine stattliche Zahl, die sich nicht mehr mit der Steuerprogression, sondern nur mit der neuen Art der Besteuerung, nämlich der Quellenbesteuerung, erklären lässt. Das Interessanteste aber ist, dass mein Schweizer Kollege (oder auch der Niedergelassene) unter gleichen Voraussetzungen 20,8% weniger Steuerzuwachs gehabt hätte – aus den 75% wären bei ihm nur 54,2% geworden, was schon eher innerhalb der Steuerprogressionslinie liegt. Mit anderen Zahlen: mein Kollege hätte im letzten Jahr pro Monat genau Fr. 148.25 mehr zur Verfügung gehabt als ich! Wer würde freiwillig eine solche Summe dem Staat schenken, wenn er wüsste, dass die anderen es nicht täten?

Hier profitiert in erster Linie einmal der Kanton Zürich. Es gibt aber noch einen, der nicht leer ausgeht: die Swissair. Sie erhält nämlich von allen Steuern, die mir abgezogen werden, 4% als Umtriebschädigung zurückerstattet, was bei mir im letzten Jahr einen Betrag von Fr. 455,65 ausgemacht hat. Einfach gesehen, spart die Swissair diese Summe an meinem Salär – ich muss mir gezwungenermassen einen Steuerberater halten, der mir die korrekte Summe an Quellensteuern abzieht, und ihn dazu noch fürstlich honorieren!

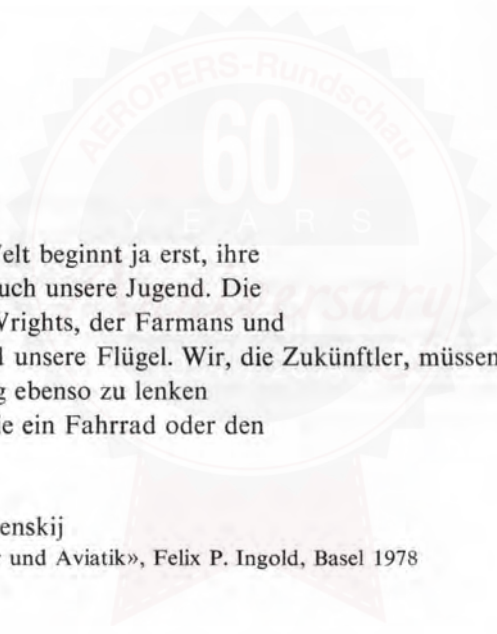
Das neue Jahr hat in dieser Entwicklung keine Änderung gebracht, im Gegenteil: von jedem weiter verdienten Franken muss ich jetzt bereits die Hälfte an Steuern abgeben, und wenn ich eine Überschlagsrechnung mache bis zu dem Zeitpunkt, an dem ich wieder wie alle anderen eine gewöhnliche Steuererklärung einreichen darf, habe ich einen Betrag zwischen Fr. 8000.— bis 9000.— zugelegt – das kann ich durch nichts wettmachen.

Dieser Zustand liegt nicht an der unglücklichen Wahl meines Wohnortes, sondern er ist das Produkt einer Anzahl Finanzexperten in der kantonalen Behörde, die es sich zum Ziel gesetzt haben, koste es was es wolle, irgendwann einmal eine ausgeglichene Rechnung zu präsentieren, und dabei natürlich zunächst einmal zu den für sie einfachsten, in der Öffentlichkeit am wenigsten Aufsehen erregenden Mitteln greifen. Für uns Ausländer alle, die wir uns mehr oder weniger um eine Integration bemühen, ist dies einfach eine Art Diskriminierung, die sehr viel guten Willen zunichte machen kann – aber das ist diesen Herren anscheinend völlig egal.

Auch hier: traurig, aber wahr – und beschämend dazu.

Gerhard Pohl

PS. Ob die Steuerkommission der Aeropers, die mir so erfolgreich vorrechnen kann, wie viele Tausende an Franken ich in mein Auto investieren muss, um einen Hunderter an Steuern sparen zu können, sich auch für mein Problem so einsetzen kann?

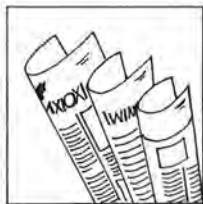


Oho! Die Welt beginnt ja erst, ihre Jugend ist auch unsere Jugend. Die Flügel der Wrights, der Farmans und Blériots sind unsere Flügel. Wir, die Zukünftler, müssen fliegen, müssen ein Flugzeug ebenso zu lenken verstehen wie ein Fahrrad oder den Verstand

Vasilij Kamenskij

aus «Literatur und Aviatik», Felix P. Ingold, Basel 1978

From other publications



AEROSPACE SAFETY, Januar 1979

Chronic fatigue

Major Roger L. Jacks, Directorate of Aerospace Safety

Problems? Sure, everyone has problems. I mean serious problems – ones that have you going down for the count. For example, are you in the middle of a divorce? Are you totally frustrated with your career? Are you up to your neck in debt with a new house or car and about to get your knickers ripped? Have you been working your rear end off day in and day out and you're just plain pooped? A cold or hay fever got you down?

If you find yourself tired, depressed and tense you might have, or you might be, the perfect candidate for chronic fatigue. What's so bad about that? Well, for starters, you can be suffering from chronic fatigue and not know it! «Okay, so what is chronic fatigue, and why is it such bad news?»

Don't confuse the normal, everyday fatigue we experience after a hard day's work with chronic fatigue. Chronic fatigue occurs when the body continually performs mental and/or physical tasks without receiving proper rest, nutrition, and recreation. Insufficient recuperation and accumulated fatigue can cause a person's performance levels to deteriorate. The process may be so insidious at first that the person may be unaware it's happening.

One may be so involved with family problems, money problems, career aspirations, reasons for being overworked or fighting a physical ailment that he is unaware of the serious side effect.

Once one has chronic fatigue, a vicious circle begins. For example, adequate rest is a standard human requirement, but the person with chronic fatigue may suffer from insomnia; good nutrition is essential,

but he may have lost his appetite; one needs to be rational, patient and calm, but many times chronic fatigue causes irritability, apprehension and irrational behavior. Following are some of the effects of chronic fatigue on the crew member reported by behavioral scientists.

- Increased error potential.
- Increased reaction time.
- Deterioration in timing.
- Increasing willingness to accept lower standards.
- Instrument scanning patterns break down.
- Crew member pays more attention to individual task components to the exclusion of others.
- Tendency to neglect relevant cues.
- Tired pilots are rough on flight controls.
- Crew members become more aware of, and spend more time thinking about, physical discomforts.
- As fatigue worsens, the ability is lost to interpret kinesthetic sensations such as muscular motion, etc.
- Crew members make many mistakes on simple, well-learned tasks and blame these mistakes on the aircraft, not themselves.
- Fatigued crew members are not objective or reliable when asked to reconstruct what has occurred.
- Visual field begins to narrow.
- Attention span reduced.
- Fatigued crew members overlook important elements in a task series.

Although one may or may not be able to eliminate the factors causing chronic fatigue, much can be done to control their effects. To properly contain or eliminate the problem, we must address three areas: physiological, psychological, and pathological.

Physiologically, we can combat chronic fatigue with exercise, rest, and nutrition. Studies have proven that pilots in good physical condition are more mentally alert, have a greater capacity for work, are more cheerful and have a better outlook on life than those who neglect their physical condition. Under pressure, pilots in good physical condition are found to be more productive with much better recuperative powers than those less physically fit.

It stands to reason that physical fitness can play a large role in reducing fatigue. Ross A. McFarland, in a book entitled **Human Factors in Air Transportation**, lists the following shortcomings for an individual in poor physical condition:

- A greater percentage of oxygen consumed performing a task.
- More rapid pulse and breathing rate during work.

- Higher systolic blood pressure during work.
- Smaller stroke volume of the heart.
- Higher blood lactate level during work.
- A slower return of the pulse rate and blood pressure to resting values after exercising.

A person must get the proper amount of rest. If an individual finds himself facing an abnormal fatigue producing situation, then he must adjust his sleep period to compensate, i.e., lengthen it. Quality of sleep is probably even more important than quantity. Supervisors can help by ensuring crew sleeping areas are well ventilated, comfortable and quiet.

Nutrition is very important. Wellbalanced meals consumed at proper intervals will prevent hypoglycemia. Try to eat a high protein low residue meal a couple of hours before your show time. If it's going to be a long flight, make sure you take along some type of flight lunch. Drink plenty of fluids. Because of the low humidity level in most aircraft, a person should consume approximately eight ounces of fluid for every 30 minutes of flight. Note: A couple of cups of coffee may increase your sense of well-being and even mildly stimulate mental activity. Too much coffee, however, causes body dehydration. For example, for every four cups of coffee a crew member drinks, five cups of body fluid will be lost through urination.

We've all heard much about the effects of alcohol, so I'll make my comments brief. It does cause dehydration and its effects can be long lasting. It takes 3 hours to burn up one ounce of alcohol. Alcohol usually means parties and late nights which can lead to fatigue, headaches and upset stomachs – the classic hangover. The end result is poor judgment, lack of mental awareness, and abnormal behavior when a person tries to fly. It is also a good idea to minimize smoking. Excessive smoking can produce 8–10 percent carbon monoxide-hemoglobin which may impair brain functions.

Let's move on to the psychological area. The easiest thing to say, and yet probably one of the hardest things to do, is to leave your family problems, money problems, career problems, etc., on the ground. It is a proven fact that the presence of serious problems or emotional stress can reduce a person's ability to perform skilled tasks. Psychological stress can burden the mind with anxiety, worry, frustration, and apprehension, making concentration on necessary tasks almost impossible. Emotional stress has been cited as a contributing factor in a significant number of our aircraft mishaps. The presence of mental conflicts has long been known to cause fatigue, and now research indicates that mental stress may make a person more susceptible to certain diseases. Crew members

simply cannot afford to carry serious emotional problems aloft. They must learn to cope with their problems and, at least while flying, be in a state of emotional and physical well being. It's not an easy task, but it's something we must encourage if we want to decrease human factor mishaps.

Our third area is that of pathology or, in more simple terms, disease. Fighting diseases and the effects of medication designed to cure them can cause excessive fatigue. Although numerous articles on self-medication, flying with colds, etc., have been published, crew members continue to do it. Certain antihistamine preparations can cause adverse effects such as drowsiness, dizziness, nervousness, upset stomach, blurred vision and overstimulation of body functions. Add to that the effects of the cold itself: Blocked sinuses, breathing difficulties, dizziness, vertigo, aches and pains, and low energy levels, and you have compounded an already serious problem. Now, take the effects of fatigue and add them to the cold and self-medication effects. You no longer have just a serious problem; you have an accident looking for a place to happen.

Commander J. A. White of Tulane University School of Medicine makes an interesting observation: «Most Americans have from one to six colds a year. Although aviation personnel admittedly are a healthy group, they certainly average at least the minimum. Although all aircrew members know they are not supposed to fly with colds, they often do. In fact, there were 13 major aircraft accidents in a recent two-year period in which the common cold, although not on the manifest, was aboard.»

The cure to this problem is actually fairly simple, and you've heard it many times before. Drink plenty of fluids, get lots of rest, eat well, see a flight surgeon and don't fly! Let the doc give you the proper medications and decide when you're ready to assume flying duties.

Flying is fatiguing enough! The best way to avoid or minimize the effects of chronic fatigue is to arrive for your scheduled flight in the best possible physical and mental condition. Know the symptoms of stress and excessive fatigue. Stanley R. Mohler in an article entitled «Fatigue in Aviation Activities,» states: «The first indication of excessive fatigue in our occupation may appear as what may be termed psychosomatic symptoms. These can include: headaches, burning eyes, sweating, heartburn, chronic constipation or chronically loose bowels, chronic loss of appetite, nightmares, and shortness of breath. If you exhibit these symptoms, and are not mentally and physically ready to fly, don't fly. You'll do yourself a favor and possibly help hold the line on the accident rate.»

Bibliography

1. Bergen, J. J., Captain, «Flight Crew Fatigue,» *Aerospace Safety*, March 1977
2. Cantrell, George K. Lt Col, USAF; Trimble, Ralph W., Capt. USAF, BSC; Hartman, Bryce O., Ph.D., «Long-term Aircrew Effectiveness,» *Aeromedical Reviews*, April 1971.
3. Hartman, Bryce O., Ph.D., «Physical Fitness and Fatigue in Aircrew Members,» May 12-13, 1970.
4. Lyons, Joseph A., Maj, «An Approach to Stress,» *Aerospace Safety*, Nov. 68.
5. McFarland, Ross A., «Human Factors in Air Transportation,» McGraw-Hill Book Co., 1953.
6. Mohler, Stanley R., «Fatigue in Aviation Activities,» *Aerospace Medicine*, Vol. 37, No. 7, Jul. 1966.
7. Shilling, Charles W., *The Human Machine*, George Banta Co., Inc., 1965.
8. Smith, Ronald L., Capt, «Reducing Pilot Error in USAF Aviation Mishaps,» Air Command and Staff College Research Report, 2375-78.
9. «The Demon Rum,» *Approach*, Vol. 17, No. 5, Nov. 1971.
10. «Tired? Who's Tired?» *Approach*, Vol 17, No. 2, August 1971.
11. Weiss, J. M., «Psychological Factors in Stress and Disease,» *Scientific American*, Vol. 226, No. 6, June 1972.
12. White, J. A., «The Common Cold: Respiratory Warning Light,» *Approach*, Vol. 17, No. 4, Oct. 1971.



Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	E. Heiz	Fach 90
	L. Zsindely	Fach 200

Ressorts	Verantwortlicher		Stellvertreter	
Planung und Administration	H. Spörri	Fach 402	E. Brunner	Fach 173
Einsatzfragen	F. Schmutz	Fach 333	C. Van Rijn	Fach 219
Schulfragen/Seniorität	E. Brunner	Fach 173	E. Heiz	Fach 90
Versicherungen VEF/APKK	A. Huggenberger	Fach 141	M. Wipf	Fach 372
Finanzen/Kasse	F. Rasumowsky	Fach 1165	A. Huggenberger	Fach 141
Ausländerfragen	C. Van Rijn	Fach 219	H. Robitzkat	Fach 312
Dachverband	M. Wipf	Fach 372	F. Schmutz	Fach 333
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely	Fach 200	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Sauter	Fach 1448	E. Heiz	Fach 90
Flight Safety	E. Heiz	Fach 90	H. Sauter	Fach 1448
Copiloten	H. Robitzkat	Fach 312	H. Spörri	Fach 402
Information	H. Spörri	Fach 402	F. Rasumowsky	Fach 1165

Sekretariat

F. Woodtly
 Frau N. Grösch-Bonhöte
 Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
 Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

Einsatzkommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
 Vorsitzende: F. Schmutz

B-747: E. Kaiser (Typenchef)
 H. Wenger

DC-10: P. Habegger (Typenchef)
 L. Ritzli, F. Marchesi

DC-8: K. Kuratli (Typenchef)
 N. V. Duyn, K. Lichtenstein

DC-9: M. Egger (Typenchef)
 W. Widmer, B. Läderach

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission

L. Zsindely (IFALPA-Director)
 T. Patch, E. Heiz, E. Heusser, H. Sauter,
 D. Staal, J. Sanche, F. Woodtly

Eidg. Luftfahrtkommission

E. Heiz

Eidg. Flugsicherungskommission

E. Heiz, D. Friolet (Stellvertreter)

Flugsicherheitskommission

Vorsitz: E. Heiz
 D. Friolet, U. Baier, O. Grunder, P. Merz,
 U. Reifler, W. Ruiter, R. Suter, D. Staal,
 H. Sauter, G. Schaefer, H. Thut

VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser, H. Ehrensperger,
 A. Huggenberger, H. Wiederkehr

Versicherungskommission

Vorsitz: A. Huggenberger
 M. Wipf (Stellvertreter)
 P. Habegger, H. Ehrensperger, A. Kunz,
 P. Kongsted, A. Reber, W. Schatzmann,
 H. Wiederkehr, F. Woodtly

Aeropers-Delegation im Dachverband

Präsident: H. Hürzeler
 M. Wipf, F. Schmutz

Safärkommission

Vorsitz: E. Fischli
 P. Bircher, K. Bürki, G. Fritschi, P. Ritter
 H. Robitzkat

Romands

M. Baudat, F. Dyens, J.-J. Stähli

OASF-Kommission

Präsident: E. Bruinsma
 M. Cross, J. Harrington, L. Idle,
 J. van Scherpenzeel

Kontrollstelle

Neutra Treuhand AG, Zürich

Stimmzähler

H. Hofmann, R. Fischer

