

rundschau

Juli/August 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	5
INTERN	
Et l'on revient toujours à ses premiers amours	9
Rückblick	11
Neuaufnahmen	13
Erfahrungen im Vorstand, 2. Teil	14
Forum: Sein oder nicht sein — das ist die Frage ...	17
100 Jahre Ferien	22
Der Swissair-Pilot als Public Relations-Mann	25
Man sollte ...	31
Briefe an die rundschau	32
«Zivilisationskrankheit»	36
From other publications	37

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 15. September 1979

Redaktions-Team:

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

**Redaktions-Adresse
und Versand:**

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

**Druck und
Inseratannahme:**

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

Mehr Grosszügigkeit



Es liegt in der Natur eines Berufsverbandes, dass er nicht auf den Lorbeeren des Erreichten ausruht, sondern dass er immer weitere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen anstrebt. Das ist mindestens solange nötig, als für die Wirtschaft Grundsätze wie «Gewinnmaximierung», «Stillstand gleich Rückschritt» usw. gelten, denn die Erfüllung dieser Maximen verlangt eine immer grössere Leistung des Einzelnen. Diesem Leistungsdruck begegnet der Berufsverband mit dem Druck seiner Forderungen. Es scheint mir nur natürlich, dass in diesem Ringen um verbesserte Arbeitsbedingungen ab und zu auch Spähne fliegen. Das heisst aber nicht, dass die «positiven Töne, die nebst anderem doch auch aus Nachbars Garten erklingen» (siehe «Man sollte...» in der letzten **rundschau**), nicht zur Kenntnis genommen werden. Der beste Beweis dafür ist doch wohl die Bereitschaft, bei Feuerwehrrübungen immer wieder Sonderleistungen zu erbringen.

Toleranz und Grosszügigkeit dem Partner gegenüber machen das Zusammenleben einfacher und angenehmer. Das gilt auch für die Sozialpartner. Unser Arbeitgeber ist in mancher Hinsicht sehr grosszügig. Gerade deshalb aber begreife ich die Kleinlichkeit in gewissen Dingen nicht. Als Beispiel sei hier nur das Problem des Familien-Transports bei Stationierungen erwähnt. Ich bin der Ansicht, die Familie eines Detachierten sollte bedingungslos buchen können – eine Geste, die die Firma kaum an den Rand des Ruins bringen würde. Das ist sicher kein grosses Problem, aber oft sind es ja die kleinen «Sprysse» die einem unter die Haut fahren.

Wenn wir von der Swissair Grosszügigkeit verlangen, dürfen wir natürlich auch nicht kleinlich sein, wobei wir der Firma gegenüber nur mit unserem Guten Willen mehr oder weniger grosszügig umgehen können. Noch mehr als die Swissair wird in Kürze der Aeropers-Vorstand auf unsere Grosszügigkeit angewiesen sein, nämlich wenn es darum geht, ihm einen halben Ferientag pro Jahr abzutreten. Ich hoffe sehr, dass wir uns nicht werden lumpen lassen – es wird keinen von uns an den Rand des Ruins bringen.

Diese zusätzlichen Freitage zusammen mit der vorgesehenen Reorganisation werden unserem Vorstand die nötige Entlastung bringen. Aber

ich möchte doch in diesem Zusammenhang zur Vorsicht mahnen, zur Vorsicht vor Parkinsons Gesetz nämlich. Hüten wir uns vor einer Aufblähung des Aeropersapparates – mit dem Bundeshaus oder dem Balsberg vor Augen sollte uns das schon gelingen.

B. von Tobel



4 10% Rabatt für Swissair-Angestellte

Scherrer Wohnen

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

Liebe Mitglieder

Auch Sie werden sich Ihre Gedanken gemacht haben, als unsere **DC-10-Flotte** in Reih' und Glied am Boden stand und niemand wusste, wie lange das Flugverbot noch andauern würde. Selbstverständliches schien plötzlich in Frage gestellt, da es diesmal nicht nur «die Andern» waren, die von dieser Massnahme betroffen wurden, sondern auch wir. Und wer, wie der Schreibende, just während jener Zeit in seine längst geplanten Ferien fahren durfte, hatte Zeit und Musse, auf Distanz gewisse Überlegungen anzustellen, welche durch eine urtümliche Landschaft, die von den Segnungen der Technik noch weitgehend verschont geblieben ist, sicher beeinflusst worden sind und über das DC-10-Flugverbot hinausgehen.

Ist es nicht so, dass wir samt unserer modernen Konsumgesellschaft und den Vor- und Nachteilen des sog. freien Wirtschaftssystems je länger desto unfreier, abhängiger und äusserst verletzlich geworden sind?

Haben wir uns nicht, in unserem Fortschrittsglauben, mit unserem blinden Vertrauen in die Technik, in die konsumgewinn- und wachstumsorientierte Wirtschaft, einen immer zerbrechlicheren Elfenbeinturm aufgebaut; ein System, das immer störanfälliger geworden ist und nur noch funktioniert, wenn wirklich der Hinterste und Letzte positiv mitmacht?

Unsere Generation glaubte lange Zeit an das unbegrenzte Wachstum, denn alles um uns entwickelte sich dermassen rasant, dass wir gar keine Gründe sahen, an unserm Fortschrittsglauben zu zweifeln. Als Männer der Technik erlebten wir die faszinierenden technischen Errungenschaften und Möglichkeiten sehr direkt, wir reiten auch heute noch in jeder Beziehung auf der Bugwelle des technischen und sozialen Fortschrittes.

Erst als anfangs der hochkonjunkturellen Siebzigerjahre Alvin Toffler mit seinem «Zukunftsschock» und der Club of Rome mit seinen «Grenzen des Wachstums» aufhorchen liessen, begann man langsam zu realisieren, dass unser Raumschiff Erde offenbar nicht unendliche Rohstoffvorräte besitzt. Trotzdem trieben wir, d. h. der hochentwickelte und industrialisierte Teil der Menschheit, den Raubbau an den unersetzbaren Bodenschätzen dieser Erde, die in Jahrillionen entstanden sind, uneingeschränkt weiter. Denn zu sehr hatten wir uns in allen Lebensbereichen an das sog. «gesunde Wachstum» mit seinen Annehmlichkeiten gewöhnt, nicht zur Kenntnis nehmen wollend, dass sowohl Menschen, Tiere und Pflanzen allesamt einmal ausgewachsen sind und bleiben. Die durch die erste Erdölkrise ausgelöste Rezession von 1975

war so etwas wie ein Warnschuss, den wir offenbar nicht verstanden haben. Man fluchte allenfalls über die Ölscheichs und über die Multis, strengte sich doppelt an, rationalisierte, schnallte den Gurt kurzfristig enger, fuhr aber nach diesem Kraftakt auf dem eingeschlagenen Weg weiter, weil nicht sein konnte, was nicht sein durfte. Marschhalt, Überdenken der Lage und Kurskorrektur sind ausgeblieben, nach wie vor glauben wir an die absolute Notwendigkeit eines gesunden Wachstums des Bruttosozialproduktes, koste es, was es wolle.

Nun stehen wir aber bereits wieder am Anfang einer weit ernsteren Erdöl- und Energiekrise, die logischerweise kommen musste, weil der Raubbau an den unersetzbaren fossilen Brennstoffen sich inzwischen noch beschleunigt hat. Was dies für die Weltwirtschaft im allgemeinen und für unser Airlinebusiness im speziellen bedeutet, dürfte klar sein, denn was knapp wird, verteuert sich von selbst. Steigende Kosten führen zu höheren Preisen, zu härterem Konkurrenzkampf, zu weiteren Rationalisierungs- und Optimierungszwängen mit ihren unmenschlichen Folgeerscheinungen. Gelingt es der Technik in absehbarer Zeit nicht, neue und/oder regenerierbare Energiequellen zu erschliessen, so wird es demaleinst nicht das FAA sein, welches aus technischen Gründen einzelne Flugzeugtypen «groundet», sondern eine weltweite Energie- und Wirtschaftskrise, welche ganze Luft- und andere Flotten stilllegen dürfte. Und wir kämen nicht umhin, festzustellen, dass dieser Zukunftsschock oder totale Kollaps von zwei bis drei wachstumsbesessenen Generationen höchst persönlich verursacht worden sei, und – wir gehörten alle auch dazu!

Sie werden sich nun langsam fragen, ob der Hano von allen guten Geistern verlassen worden sei, und was eine so düstere Zukunftsprognose in einem Präsidialartikel des Pilotenverbandes überhaupt verloren habe. Ist es nicht vielmehr dessen Aufgabe, die «berechtigten» Interessen seiner Berufsgruppe durchzusetzen und darüber an dieser Stelle zu berichten? Nun, ich weiss, warum Sie mich gewählt haben, und was mein Pflichtenheft umfasst. Hingegen bin ich der Überzeugung, dass Sie ab und zu auch persönliche Gedankengänge und Besorgnisse Ihres Vorsitzenden Hano kennen sollten, besonders, wenn es sich um Dinge handelt, die unsere Berufs- und Lebensbedingungen über kurz oder lang sehr direkt betreffen können. Ich möchte mich weder als Unken- noch Kassandrarufer betätigen, sondern lediglich darauf hinweisen, dass die Grenzen des Wachstums auch bei uns sehr rasch erreicht sein können. Ich hoffe aber, dass es den Verantwortlichen in Staat und Wirtschaft gelingen wird, den unbändigen und unsinnigen Expansionsdrang zu zügeln, bevor es den Ballon «verchlopft». Dasselbe gilt übrigens auch für unsere persönlichen Ansprüche.

In diesem Zusammenhang muss ich auf eine weitere Gefahr hinweisen, die in unserer gewinn- und wachstumsorientierten Leistungs- und Konsumgesellschaft mehr und mehr zum Allerweltheilmittel geworden ist, um Krisen zu überwinden. Ich meine damit die unselige Automation, Rationalisierung und Computerisierung, die den denkenden und arbeitenden Menschen ersetzt und schliesslich Arbeitslosigkeit schafft. Dadurch werden die Probleme aber nicht gelöst, sondern langfristig sogar verschärft. Automation ja, wenn man damit einen geisttötenden, unmenschlichen Arbeitsgang erspart; Automation nein, wenn die Maschine den Menschen von einer interessanten Arbeit verdrängt, denn jedermann braucht einen Arbeitsplatz mit interessanten Aufgaben. **Es ist nicht der Mensch, der sich der Technik anpassen muss, sondern die Technik muss menschengerecht werden!** Hier liegt das Zukunftsrezept, das uns allen weiterhelfen wird. Ich weiss, der Fortschritt lässt sich zwar nicht aufhalten; er lässt sich aber vermenschlichen. Obschon alle technischen Errungenschaften von Menschen erdacht, konstruiert und gebaut worden sind, wirkten sie sich in der Folge nicht unbedingt menschenfreundlich aus. Wir haben uns daran gewöhnt, dass irgend ein geniales Produkt aus nicht unbedingt humanen Gründen entwickelt und auf den Markt geworfen wird, worauf sich Menschheit und Umwelt einfach damit abzufinden haben. Die mehr oder weniger vehementen Proteste vereinzelter Humanisten oder Umweltschützer, welche etwas weiter sehen, werden kaltlächelnd zur Kenntnis genommen, weil sie das bigbusiness in der Regel nicht zu verhindern vermögen. Bleibt nur zu hoffen, dass die Menschheit doch noch frühzeitig durch Schaden klug wird, bevor sich dieser in irreparable Dimensionen bewegt. Fortschritt ist zwar nötig und solange voll zu bejahen, als dass er nicht nur den wirtschaftlichen, sondern vor allem den Aspekten von Mensch und Umwelt Rechnung trägt.

In diesem Sinne, und damit komme ich zum Schluss doch noch auf ein verbandspolitisches Problem zurück, ist der Aeropersvorstand nach wie vor der Überzeugung, dass bei der heutigen Generation von Verkehrsflugzeugen das **Dreimanncockpit** das vernünftigste und auch das sicherste ist. Peter Clausen hat in seinem ausgezeichneten **rundschau**-Artikel die zahlreichen Gründe, die pilotenseitig für die Beibehaltung des Dreierteams sprechen, so überzeugend dargelegt, dass praktisch nichts mehr nachzutragen bleibt. Dies ist m. E. übrigens auch der Grund, warum die erhoffte Diskussion zu diesem Thema im Forum der **rundschau** einstweilen ausgeblieben ist. Der Pilotenverband wendet sich nicht gegen Fortschritt und Computer, er ist aber der Überzeugung, dass bei den heutigen Arbeits- und Rahmenbedingungen das sog. workload im Cockpit unbedingt sinnvoller und besser auf die bewährte Dreiermannschaft Captain – Copi – FE verteilt bleiben soll. Obschon

sich der Siegeszug des Computers sicher nicht aufhalten lässt, muss man ihm unbedingt jenen Stellenwert beimessen, der ihm tatsächlich zukommt. Er ist ein phantastisch schneller und fehlerfreier Rechner, der uns in dieser Beziehung übertrifft. Deshalb sollen und wollen wir ihn als wertvolles Hilfsmittel einsetzen. Im übrigen aber ist er ein programmierter Roboter, der niemals den denkenden und fühlenden Menschen ersetzen kann; auch im Cockpit nicht. Obschon wir seinerzeit den gleichgelagerten phase-out der Navigatoren verkraften konnten, war er mit einer Mehrbelastung der Piloten verbunden. Wenn man uns nun auch noch den technischen Fachmann aus unsern Cockpits hinaus-rationalisieren will, dank viel zuverlässigerer Elektronik, so wachsen nicht nur Arbeitsbelastung und Verantwortungsdruck weiter; der technische Spezialist wird uns nämlich gerade dann am meisten fehlen, wenn der elektronische troubleshooter nur noch blinkt, «chinese» ausspuckt oder abstellt. Aus all diesen Gründen hat sich der Aeropersvorstand einmal mehr an die Direktion der Swissair gewandt, sie möge sich beim A-310 für ein vollintegriertes Dreimanncockpit entscheiden, in welchem sich die grosse Arbeitslast, wie sie in case of emergency immer auftritt, besser und sinnvoller auf drei Spezialisten verteilen lässt und zwar mit Hilfe der Elektronik, was sicher im vitalen Interesse aller Beteiligten liegt.

Die Aeropers weiss, dass sie derzeit weder rechtliche noch vertragliche Mittel besitzt, um einen Entscheid in dieser Richtung zu erzwingen. Sie vertraut aber darauf, dass sich unser Arbeitgeber nicht gegen den Willen der Mehrheit ihrer Piloten entscheidet, und zwar in einer Sache, die unsern Arbeitsplatz und unsere grosse berufliche Verantwortung betrifft.

So wie sich unser Swissairmanagement während des DC-10-Flugverbotes auf die sofortige Mitarbeit der Aeropers und auf den Einsatzwillen von uns Piloten verlassen konnte, so zählen wir unsererseits auf die Einsicht unserer Direktion.

Mit freundlichen Grüssen
Hano Hürzeler

«Et l'on revient toujours à ses premiers amours»

intern

wird in einer heute kaum mehr aufgeführten Oper (Joconde, ca. 1814) gesungen. Ich hoffe, dieses Wort treffe auch bei mir zu; habe ich doch am Anfang meiner beruflichen Tätigkeit für Verbände gearbeitet und zwar gern.

Über meine Vergangenheit: 1944 wurde ich als Küssnacher Bürger in Altstätten, im St.Galler Rheintal, geboren. Nach Kindergarten, Pfadi, Primar- und Sekundarschule dort, Kantonsschule in St.Gallen, dann Artillerieübermittler und schliesslich Student an der Hochschule St. Gallen. 1969 Diplom der Verwaltungswissenschaften (lic. rer. publ.) und bis 1972 Gewerbesekretär. Anschliessend erlebte ich während eines Jahres aktiv die Reorganisation eines öffentlichen Unternehmens mit und wurde im Frühjahr 1973 als Adjunkt des Universitätssekretärs gewählt und damit kantonalzürcherischer Beamter. Seither bin ich mit einer lieben Frau verheiratet.



(Gedankenblitz: Wie verhalten sich bei den vorstehenden Zeilen meine Persönlichkeitsrechte (Datenschutz) zu den selbstverständlichen und legitimen Informationsrechten und -ansprüchen der Aeropers-Mitglieder?)

Über meine Zukunft: Ich freue mich darauf, diese für unbestimmte Zeit im beruflichen Bereich mit der Aeropers verknüpfen zu dürfen. «He is a jack of all, but a master in none» sollte meines Erachtens in dem Sinne für einen Verbandssekretär zutreffen, als er wenigstens eine dafür kompetente Stelle kennt, falls er eine Aufgabe nicht selber lösen kann.

Dem Vorstand und allen Mitgliedern danke ich für ihre Starthilfe bei meinem take-off zum Aeropers-Flug.

Ihr neuer Sekretär
Roland Kurtz



Rückblick

In Anbetracht des umfassenden, geradezu philosophischen Gehaltes des präsidialen Wortes einige Seiten weiter vorn in dieser Nummer, wird es mir wohl schwerfallen, Sie für unsern Rückblick über die Verbandsgeschäfte, wie sie von Tag zu Tag ablaufen, in Bann zu ziehen. Trotz dieses Handicaps will ich versuchen, die durch Fred Woodtly hinterlassene Lücke zu schliessen. Dies ist umso notwendiger, als wir die üblichen Bulletins über Vorstandssitzungen etwas zurückgedämmt haben, da Sie in letzter Zeit sonst schon zur Genüge mit Aeropers-Mitteilungen überhäuft wurden.

Zum Zeitpunkt des Erscheinens der vorliegenden Ausgabe der **rundschau**, werden Sie bereits im Besitze der **Abstimmungsunterlagen** über vier Sachfragen sein, als da sind:

- neues Ferienreglement (zweijährige Versuchsperiode)
- Freitageregelung für die Aeropers-Organen (Statutenänderung)
- neue Flight Duty Regulations (zweijährige Versuchsperiode)
- neues Uniformenreglement

Der Vorstand hofft nicht nur auf Ihre Zustimmung, sondern vor allem auch auf eine **rege Stimmbeteiligung**.

Das neue **Displacement-Reglement** ist bei der neuernannten Verhandlungsdelegation in guten Händen. Unter Beizug aller möglichen Unterlagen, mit Hilfe einer Umfrage und mit der Assistenz von Rechtsgelehrten soll versucht werden, eine optimale Lösung zu erarbeiten. Steine des Anstosses gibt es viele, und ein Ende der Arbeit ist vorläufig nicht abzusehen. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass Anträge für Displacement-Erhöhungen immer noch nach altem Schema verlaufen, das heisst irgend ein Pilot hat den Antrag mittels PVR direkt an seinen Flottenchef zu richten, unter Beilage einer Menukarte. In der Regel erfolgt die Anpassung innerhalb vernünftiger Zeit, wobei letztere natürlich immer für die Swissair arbeitet. Die Aeropers ist bei diesem Prozess ausgeschaltet, die Arbeitsgruppe unter H. Robitzkat (Fach 312) ist aber dennoch für Informationen dankbar. Eine Änderung dieses lamentablen Zustandes ist erst mit dem neuen Displacement-Reglement zu erwarten.

In der Junisitzung stand auch die **Konstituierung des Vorstandes** auf der Traktandenliste. Die neue Ressortverteilung können Sie auf der letzten Seite ersehen. Nachdem einzig E. Heiz zurückgetreten war, wurden keine umwälzenden Neubesetzungen notwendig. Hervorheben möchte ich die Wahl E. Brunnens zum zweiten Vizepräsidenten, der jeweils, neben L. Zsindely, dem andern Stellvertreter, in Abwesenheit

des Präsidenten für die Weiterführung der Geschäfte zuständig sein wird.

Das **Ressort Security** wurde um eine wichtige Station durch die Swissair selbst entlastet: **Beirut** wird seit dem 15. Juli nicht mehr angefliegen. Ob finanzielle oder sicherheitsmässige Aspekte im Vordergrund standen, sei dahingestellt, sicher ist nur, dass eine der heikelsten Stationen aus dem Streckennetz verschwunden ist.

Bezüglich der **senioritätsmässigen Einstufung der A-310** nimmt der Vorstand eindeutig Stellung zu einer Paralleleinstufung neben B-747 und DC-10, mit Recht auf Umschulung innerhalb dieser Stufe nach einer bestimmten Anzahl Jahren. Sollte dieses Postulat nicht verwirklicht werden können, würde als Alternative nur die Einstufung der A-310 anstelle der DC-8 vernünftige Umschulungszyklen ergeben.

Bald wird die **DC-9-80** zum Erstflug starten, die Swissair wird als erste Gesellschaft dieses Muster in Betrieb nehmen. Von uns wird verlangt werden, dass wir dieses Flugzeug nach CAT III-a fliegen, einige technische Neuerungen werden Einzug halten, die das Flugzeug im Vergleich zu den heute im Betrieb stehenden DC-9 anspruchsvoller werden lassen. Zur Erleichterung der Arbeit im Cockpit verlangte die Aeropers vor geraumer Zeit verschiedene Hilfsmittel (Sie erinnern sich gewiss an die Umfrage über den HF), praktisch keiner unserer Wünsche wurde erfüllt. Wir sind der Meinung, dass Mitsprache am Arbeitsplatz genau hier einsetzt, und betrachten das Übergehen der Mehrzahl unserer Vorschläge als Affront.

In Ergänzung zum Beitrag des Präsidenten ist beizufügen, dass wir uns aus der **Arbeitsgruppe A-310** der Swissair mit ihrer gegenwärtigen Zielsetzung zurückziehen werden. Die Diskussionen laufen dort im Moment nur noch über die technische Ausrüstung eines Zweimann-Cockpits, welches wir aus ganz andern Gründen ablehnen (vgl. den Artikel von P. Clausen in der vorletzten Nummer). So gut es wäre, bei den technischen Spezifikationen des neuen Flugzeuges wenigstens Zuhörer zu sein, so schlecht wäre es auch, bei einer für den **Menschen** verhängnisvollen Entwicklung quasi Pate zu stehen!

Die DC-10 fliegen wieder! Auch wir sind froh über diese Entwicklung, wir haben die technischen Qualitäten dieser Maschine nie angezweifelt. Die Piloten haben sich während der kritischen Zeit gegenüber unserem Arbeitgeber sehr loyal verhalten, der Appell H. Hürzellers im Bulletin 11/79 zeitigte grosse Wirkung. Jetzt herrscht wieder Normalzustand, was bedeutet, dass duty-times und minimum layovers von der Planung wieder einzuhalten sind, und bei Ausnahmen der Verband anzufragen ist. Auch wenn die Aeropers ab und zu harte Töne verlauten lässt, haben

unsere Mitglieder bewiesen, dass sie in Zeiten unverschuldeter Not des Arbeitgebers zu Sonderleistungen bereit sind. Bleibt es wohl beim «vielen Dank und Congratulations»?

Mit freundlichen Grüssen
H. Spörri, Ressort Information

Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom Juni 1979 wurde Herr



Daniel Girardet
Copi DC-9

in die Aeropers aufgenommen; wir heissen dieses neue Mitglied in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Urgent

I.F.A.L.P.A. Loss of Licence Insurance.

A volunteer is urgently needed to take over the Coordination and handling of the IFALPA Loss of Licence Insurance scheme. Anyone interested should contact Capt. L. A. IDLE either via Crewfach 72 or telephone 810 65 62 for further information.

Erfahrungen im Vorstand, 2. Teil

von Edy Brunner

Wenn ein Aeropersmitglied in den Vorstand gewählt wird, so wird ihm an der konstituierenden Sitzung ein Ressort zugeteilt. In manchen Fällen kann diese Zuteilung mit einem «ins Wasser werfen» verglichen werden, man taucht unter, lernt schwimmen, kämpft sich ans Ufer, um sich auf festem Grund und Boden einen Überblick zu verschaffen. Einen Teil dieses Überblicks gewinnt man durch Analyse des eigenen Arbeitsfeldes, nämlich wie folgt: Ich setze voraus, dass jeder von uns Piloten diesen Beruf aus innerster Überzeugung gewählt hat. Ein ausgeklügeltes Selektions- und Ausbildungssystem hat abgeklärt, dass ausser der Überzeugung auch die Begabung vorhanden ist. Mit diesen beiden wichtigsten Voraussetzungen gingen wir auf die schöne und interessante Fahrt der Pilotenlaufbahn, beneidet von denen, die es nicht geschafft haben.

Über die Umwelt- und Arbeitsbedingungen hat man beim Beginn dieser Laufbahn kaum ein vernünftiges Bild, man muss diese Bedingungen zuerst erlebt haben, bevor man sich über die Pro und Contra bewusst werden kann. In einem Aufsatz über Betriebspsychologie wird ausgeführt, dass sich Erfolg und Verantwortung bei der Arbeit recht positiv auf das Arbeitsklima auswirken, während sich die Art der Arbeitskontrolle und die Art der Arbeitsbedingungen u. U. recht negativ auswirken können.

Erfolg und Verantwortung erleben wir täglich. Jede Planung, Start, Flug, Anflug und Landung ist ein Erfolgserlebnis. Wenn auch unser FOM vorsieht, dass die Landung bei kritischen Voraussetzungen vom Captain durchgeführt wird, so wird diese Vorschrift doch grosszügig gehandhabt, sodass auch der Copilot bei schwierigen Anflügen vom Erfolgserlebnis profitiert. Die Verantwortung wird bei unserem System vom Team getragen, wobei sich die Schwerpunkte beim Start nach links und beim monitored approach nach rechts verlagern. Sofern die Zeit reicht, wird auch in unserem Cockpit über eine Entscheidung diskutiert, man lässt sie heranreifen. Es verbleibt noch die Start- und Landephase, wo ein rascher Entscheid kurzfristig vom Captain getroffen werden muss.

Diese täglich wiederkehrenden Erfolgserlebnisse sind ein wesentlicher Beitrag, dass wir von unserem Beruf begeistert sind. Dann folgen die «Pendelbedingungen», die sich je nach Umständen positiv oder negativ auf das Arbeitsklima auswirken. Die Zusammensetzung der Crew z. B. kann sich positiv wie auch negativ auswirken, wobei gesagt werden darf, dass der negative Fall bei uns eine Ausnahme bildet.

Mehr Gewicht dagegen haben die Rotationen, die über ganze Flugplanperioden auf einen recht grossen Teil unserer Besatzungen positiv oder negativ wirken. Hier findet denn auch das grosse Tauziehen statt, wo zwischen wirtschaftlichen Überlegungen und menschlichen Bedürfnissen über Jahre hinaus hin- und hergerissen wird und manchmal fast die Stricke reissen. Ein echter «Pendler» kann auch das Privatleben sein, wobei es hier Pflicht jedes Einzelnen ist, dafür besorgt zu sein, dass sich sein Pendel in positivem Bereich bewegt.

Schliesslich kommt noch der schwächste Punkt dieser Reihe, der sich immer negativ auswirkt, nämlich **wie** die Kontrolle der Arbeit durchgeführt wird. Es liegt in der Natur des Menschen, dass er Kontrolle und Kritik verpönt. (Im Gegensatz dazu ist Selbstkontrolle und Selbstkritik fördernd.) Eine Kontrolle ist leider nicht wegzudenken, aber mit der Art und Weise wird beeinflusst, wie stark sich die Kontrolle negativ auswirkt.

Ich bin doch sicher nicht irriger Ansicht, wenn ich behaupte, dass es im Interesse von Pilot, Arbeitgeber und Luftamt liegt, ein Checksystem so aufzubauen bzw. so zu handhaben, dass es ein Minimum an negativen Auswirkungen ergibt.

Unsere Arbeitsgruppe «Proficiency Check» ist bestrebt, in Zusammenarbeit mit dem Arbeitgeber an einer laufenden Verbesserung des Checksystems mitzuarbeiten. Mündliche Informationen sowie ein Fragebogen mit Kommentaren sollen uns helfen, Bedingungen zu eruieren, die das Arbeitsklima negativ beeinflussen.

Ausserdem vertreten wir den Grundsatz, dass an einem Check nur das verlangt werden darf, was vorher geübt werden kann.

Ein Sportler, ein Künstler, ein Sänger oder irgend jemand kann seine Leistung nur aufrechterhalten, wenn er übt. Nur von einem Piloten wird erwartet, dass er alle sechs Monate einen Anflug

- a) one-engine out
- b) ohne glidepath
- c) unter Qualifikationsdruck
- d) ohne Übung fehlerfrei meistert.

Jeder von uns hat nämlich in der Grundausbildung und in Umschulungen bewiesen, dass er mit Übung die erwartete Leistung erbringt. Wenn also ein Check schlecht ausfällt, so ist der Fehler nicht nur beim Pilot, sondern auch beim System zu suchen, das ihm wenig Übung für das von ihm verlangte bietet.

In dieser Richtung ist also ein Weg offen, unser Arbeitsklima zu verbessern, indem unser gegenwärtiges Checksystem nicht gestrafft, sondern betriebspsychologisch verbessert wird.

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 Guisan-Quai 40, Tel. 01 201 03 03
Generalagenturen in der ganzen Schweiz

Sein oder nicht sein — das ist die Frage . . .



Nicht unter diesem Titel hat Peter Clausen das Forum in der *Aeroperschau* eröffnet.

Zwei oder drei Mann – das ist die Frage die hier gestellt ist, war und immer wieder gestellt wird. Als Streit um die Mindestbesatzung in einem modernen Cockpit ist die stattfindende Diskussion bezeichnet. Ist es denn schon ein Streit? Soll es einer werden? Kann man nur noch mit Streiten etwas vernünftiges erreichen? Darf man diese Kernfrage als Streitfrage behandeln?

Im Streit siegt meistens der Stärkere, aber nicht immer der Weisere! Der Stärkere ist der, der kräftiger «gebaut» ist und über mehr Mittel verfügt. Was geschieht, wenn in der Frage «Zwei oder Drei Mann» der Stärkere gewinnt? Wenn der Theoretiker am Schreibtisch nach mehreren Cockpit-Ist-Aufnahmen feststellt, dass der Bordtechniker und die Piloten an ihren Arbeitsplätzen nicht immer voll ausgelastet sind? Wenn auf Grund von Statistiken festgestellt wird, dass die Fliegerei, ob mit zwei oder drei Mann betrieben, in ein so sicheres Stadium getreten ist, dass man ruhig noch mehr auf Risiko gehen kann? Sind diese Ist-Aufnahmen und Statistiken zur Frage der Sicherheit überhaupt zulässig? Müsste man nicht auch jene Fälle, die dank einem Dreimann-Cockpit eben nicht zu einem Fall geworden sind, erfassen und auswerten? Wie wäre der verhinderte Fall in der Statistik zu werten? Wäre er nicht den x-tausend Normalfällen gleichzustellen? Wie ist der dritte Mann, der Bordtechniker, in Bezug auf Sicherheit eingesetzt? Ist er überhaupt optimal eingesetzt? Wird sein Pflichtenheft bewusst in den Schranken gehalten? Alle diese Fragen hier ausführlich zu bearbeiten und zu beantworten, würde wohl den Rahmen sprengen. Sie sind hier einfach einmal von einem Bordtechniker gestellt.

Doch bei der letzten Frage möchte ich noch verweilen. Wird sein Pflichtenheft bewusst in Schranken gehalten? Wenn heute bei der CAT III Landung der Bordtechniker in der entscheidenden Phase ebenfalls voll in den Verantwortungsbereich einbezogen ist, so finde ich dies ein grosser Vertrauensbeweis und eine vernünftige Entlastung der Piloten. Eine Belastungsspitze im Cockpit wird durch klare Aufteilung gebrochen. Wäre dies nicht wegweisend? Man hat bei der Swissair eingese-

hen, dass noch ein Mann im Cockpit sitzt, der zu rechten Leistungen fähig ist.

Statt aber diesen Verantwortungsbereich auszubauen, zu prüfen, ob eventuell weitere Kapazität in diesem Mann steckt, wird hartnäckig und immer wieder versucht, diesen dritten Mann durch die Technik zu ersetzen.

Dies ist technisch praktikabel und wirtschaftlich sinnvoll! So lautet scheinbar einer der Verkaufsschlager der Flugzeughersteller. Dieser Werbespot trägt! Das Flugzeug muss verkauft werden. Die Verkaufspraxis ist brutal geworden. Für die Operation jedoch ist der Käufer selbst verantwortlich. Ist das Flugzeug einmal in den Händen der Besatzung, so hat diese mit der Bedienungsbelastung selbst fertig zu werden.

Es ist eine alte Weisheit, dass wenn alles normal läuft, die Kapazität im Cockpit nicht voll ausgeschöpft ist. Auch der Bordtechniker hat mehr Zeit im Cruise. Was aber, wenn eben im «gemütlichen Flug über den Nordatlantik» nicht mehr alles so «gemütlich» läuft? Wenn sich ein Pilot wegen Wetter voll mit dem Radarschirm beschäftigen muss? Wenn die Meteo für die Zielflugplätze als schlecht vorhergesagt ist? ... usw. usw.! Ich muss hier nicht die Stresssituationen in Erinnerung rufen. Diese sind uns allen bekannt. Auch ist bekannt, speziell aus dem Bulletin Division Manager Cockpit Crew vom 21.6.79, auf was für teilweise missliche Verhältnisse wir unsere Aufmerksamkeit richten müssen. Geben die Airmiss Rapporte nicht jedem von uns im Stillen zu denken! Aufmerksamkeit im Cockpit ist doch nur eine der vielen enorm wichtigen Aufgaben für uns. Wird diese Aufmerksamkeit mit nur zwei Mann und etwas mehr Technik grösser?

Doch ich möchte nicht länger über Flugsicherheit philosophieren. Dies ist gefährlich und müssig.

Ich hoffe nur, dass jene, die über zwei oder drei Mann im Cockpit befinden, den Faktor Sicherheit nicht mit vermehrtem Risiko belasten, um so die Wirtschaftlichkeitsrechnung zu beschönigen!

Doch Bordtechniker ja oder nein ist ein Themenkreis, der sicher solide behandelt, mit allen Interessierten diskutiert und eben nicht «bestritten» wird.

Als Bordtechniker kann und will ich mich der Technik nicht verschliessen. Aber ich habe ein Recht auf Information! Immer wieder vor Tatsachen gestellt, wie zum Beispiel mit der Cockpit INFO VIII/79 vom 2.5.79 betreffend Cockpit A-310, muss ich mich doch immer wieder ernsthaft nach meiner Zukunft fragen!

Anlässlich der Generalversammlung der Swissair hat der Verwaltungsratspräsident, J. F. Gugelmann, die Grundsätze der Unternehmungsplanung auch an Beispielen dargestellt. In Bezug auf die langfristige Planung für die Pilotenausbildung führte er aus: «Hier steht die Planung vor besonders heiklen Fragen. Piloten sind hochqualifizierte und entsprechend hoch bezahlte Mitarbeiter, die aber nur wenig Möglichkeiten haben, eine gleichwertige Beschäftigung ausserhalb der Swissair zu finden. Das Unternehmen kann und darf also überzählige Piloten nicht einfach entlassen. Zudem muss der Pilot in einer Karriere, die auch im Normalfall kürzer ist als in einer anderen Berufskategorie, so viel verdienen, dass eine genügende Altersvorsorge finanziert werden kann!» Ende des Zitates. Wäre es nicht erbauend, wenn hier vom Besatzungsmitglied «Bordtechniker» endlich auch einmal gesprochen worden wäre! Sein oder nicht sein – das ist die Frage! Gleichwertige Beschäftigung für den Bordtechniker bei einem Überbestand oder bei technologischer Arbeitslosigkeit?

Es ist bekannt, dass es zu keinen Entlassungen kommt, wenn der A-310 mit zwei Mann geflogen wird. Ein eventueller dritter Mann müsste zusätzlich zum bestehenden Bordtechniker-Korps rekrutiert und ausgebildet werden. Es ist jedoch nicht bekannt, wie die Swissair in Bezug auf künftige Langstreckenflugzeuge denkt. Die Aeropers ist fest davon überzeugt, dass ein Dreimanncockpit für alle künftigen Verkehrsflugzeuge die beste Lösung ist. Im gleichen Weltwochartikel «Zwei oder drei Mann im Cockpit», aus dem der obige Satz stammt, wird die DC-9-80 von der Aeropers wieder als Ausnahme für Zweimannoperationen bezeichnet. Somit ist die Haltung der Aeropers auch nicht klar. Haben wir Bordtechniker hier einen ehrlichen und echten Partner? Nicht allein ein Garant für den Arbeitsplatz des Bordtechnikers aus Überzeugung, sondern auch eine erfahrene Berufsgruppe, die der Swissair sachlich darstellt, dass die Belastungen im Cockpit Grenzen erreicht haben, die auch gegen Bezahlung nicht überschritten werden dürfen. Belastungen, die wir heute und in Zukunft dank dem Dreimanncockpit sicher meistern.

Wenn die Weltwoche im erwähnten Artikel die Frage offen lässt «Wird der technische Fortschritt nicht doch die Oberhand über den Menschen gewinnen», so gilt dies bestimmt nicht nur für den Arbeitsplatz «Bordtechniker», sondern für die ganze technische Welt. Wie weit aber soll die Technik angewandt werden, um die Rendite zu garantieren und wenn dabei einzelne Menschen verdrängt und die verbleibenden bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gefordert werden? Wie sieht das verbleibende Individuum überhaupt aus? Wird der Techniker, hier in der aktuellen Frage der Bordtechniker, zusammen mit einem fliegerisch qualifizierten Bedienungsmann (früher Pilot genannt) im Cockpit

eines künftigen, modernen Transportmittels (früher Flugzeug genannt) überleben, weil es die wirtschaftlichere und zweckmässigere Lösung ist? Sein oder nicht sein – das ist die Frage, die uns alle beschäftigen muss. Dieses Ungewisse beschäftigt wahrscheinlich nicht nur mich, sondern immer wieder viele Arbeitnehmer.

Werden wir aber rechtzeitig und richtig informiert? Werden wir Opfer von rücksichtslosem Profitdenken unseres Managements? Dürfen wir nicht mehr über unsere Zukunft wissen? Haben wir nicht das Recht auf mehr Information? Nimmt die Swissair die Cockpit-Besatzungen und damit auch uns Bordtechniker ernst, wenn diese von Belastung im Cockpit sprechen? Würde bei einer vernünftigen und dosierten Mitsprache nicht auch eine Informationslücke zwischen den Bordtechnikern und der Swissair geschlossen? Mitsprache nicht nur als Alibi-Übung über bereits gefällte Entscheide und erteilte Aufträge!

Ich persönlich habe Vertrauen in unser Management, und ich glaube auch daran, dass die entsprechenden Gremien die sichere Operation der letzten Jahre nicht nur dem Glück sondern auch dem Können und der richtigen Zusammensetzung der Besatzungen zuschreibt. Ich hoffe, dass dieses Können nicht durch Besatzungsreduktion im Cockpit mit Risiko gespickt wird, um dadurch mehr auf Glück als auf Können zu setzen. Der Bordtechniker hat auch im modernen Cockpit wichtige Aufgaben durch Können und Wissen zu übernehmen!

Sein oder nicht sein – ist das eine Frage? Sein – und die Belastung des Einzelnen durch vermehrte Aufgabenteilung im Cockpit vermeiden – das ist ein Gebot, dem vermehrt Beachtung geschenkt werden sollte.

Vielleicht bedeutet dann das Wort Cockpit Crew nicht wie bis anhin – Aeropers und FEV – sondern wirklich CREW, nämlich MANNSCHAFT eine EINHEIT – ein VERBAND! Eine Einheit, die moralisch, psychisch und physisch gesund an die Arbeit geht –, die dadurch auch mehr leistet als einzelne Gruppen, die verdrossen und geprellt durch vermeidbare Vorkommnisse nur ihre Pflicht erfüllen!

Sie können mir nun Schwarzmalerei vorwerfen. Doch ich glaube behaupten zu dürfen, nicht der einzige Bordtechniker zu sein, der sich Gedanken über die Zukunft macht. Gedanken, nicht allein nur um die Erhaltung des Arbeitsplatzes, sondern seriös über gewisse planerische Ideen, die einer Zweimannoperation in Bezug auf Sicherheit und Belastbarkeit schlicht und einfach zuviel zumuten.

Ich finde es für uns Bordtechniker doch etwas beruhigend, dass sich wenigstens im Forum der Aeropers **rundschau** ein junger Pilot zu dieser Frage objektiv äussert. Nur schade, dass die grosse Mehrheit unserer

Kollegen im Cockpit zu diesem Thema schweigt. Oder ist für die Mehrheit das Dreimann Cockpit ein Tabu? Sein oder nicht sein – diese Frage geht uns alle an – **Lassen wir uns von der Antwort nicht überraschen!**

H. Ackermann F/E DC-8

2-Mann-Cockpit

Ein weiterer Schritt zu einer **un-menschlichen Gesellschaft** und ein grosser Schritt zum **pilot-losen Cockpit!**

K. Stürzinger

Zwei oder drei Mann im Cockpit? (TA 7. 3. 79)

Die heutigen Airbus-Versionen werden ausnahmslos von drei Mann (zwei Piloten und ein Flugingenieur) geflogen. Für die neue A-310 steht jedoch auch eine Variante mit 2-Mann-Cockpit zur Debatte; sie begegnet etwelchen Sympathien von seiten der Managements von Swissair und Scandinavian Airlines System, nicht jedoch der Swissair-Piloten. Diese vertreten – in Übereinstimmung mit ihren Kollegen in den meisten anderen Ländern – die Meinung, dass der Stress im Cockpit mit der Einführung der Blindlandung (für die die A-310 eingerichtet ist) stark zunehme und der Flugingenieur daher nötiger denn je sei. Das Thema ist brisant. So musste beispielsweise die Air France vor einiger Zeit eine vorgesehene Flugzeugbeschaffung annullieren, weil sich die Piloten weigerten, die neuen Jets ohne dritten Mann im Cockpit zu fliegen.

Bei der Swissair scheint man es jedoch nicht auf eine dermassen harte Konfrontation ankommen lassen zu wollen. **Ein Vertreter der Fluggesellschaft zum TA:** «Wenn sich der Pilotenverband handfest gegen das 2-Mann-Cockpit wehrt, sind wir bereit, **den dritten Mann zu akzeptieren.**»

100 Jahre Ferien

Sie können, liebe Herren Direktoren, ruhig wieder ausatmen und «100 Jahre Ferien» gelassen weiterlesen. Es ist nicht die neuste Aeropers-Forderung – schon nicht wegen des Ferienbüros und der Freipassagierprobleme nicht. Es ist der Titel einer Sigi-Widmer'schen Chronik im «Tagblatt der Stadt Zürich» von Ende Juli. Zuunterst steht dort, Auszüge seien jederzeit, auch ohne Quellenangabe gestattet. Es wird berichtet, im letzten Jahrhundert seien die Ferien, falls es sie überhaupt gab, vor allem dazu dagewesen, sich von den anstrengenden vierzehn Stunden täglicher Arbeitszeit zu erholen. Der Einwand, beim fliegenden Personal gebe es auch Vierzehn-Stunden-Tage und erst noch drei Stunden mögliche Überzeit, gehört nicht hieher. Und zwar deshalb nicht, weil dieser Artikel ja nicht «100 Jahre Arbeit» heisst, und überhaupt: Die Dinge liegen doch heute ganz anders . . .

Jetzt ist die natürliche Zeit, sich über Ferien Gedanken zu machen. Die blühenden Linden verbreiten an der Bahnhofstrasse Ferienduft, das Tagblatt auch sonstwo, und mit klassischer Aeropers-Grandeur gelangt das neue Ferienreglement hochsommerlich zur Abstimmung. Wenn Sie, lieber Leser, nach altem Reglement, aber dennoch glücklich Ihre Sommerferien schon verbracht haben, können Sie beurteilen, was eher stimmt: Ferien kommt vom Wort «feiern», oder Ferien kommt vom französischen «faire rien», wie ein Freund in einer sprachakrobatischen Stunde behauptete. Für die zuhause Gebliebenen spielt es keine Rolle: Ferien oder Fairien stehen noch bevor.

Wir leben im (und vom!) Zeitalter des Ferienkults. Der Ferienverbesserer ist schon lange da, jetzt mit Swissair-Mehrheitsbeteiligung, und die «Ferienmacher» sind nicht mehr die Leute, die in die Ferien gehen, sondern Leute, die machen, dass wir in die Ferien kommen. Eine solchermaßen korrumpierte Sprache ist immer verdächtig – lassen Sie mich den Zustand beleuchten.

Wenn mich eine Arbeit befriedigt, übe ich sie leichter aus, ich setze mich mehr ein, ermüde weniger schnell und bin über Pausen vielleicht gar nicht erfreut. Solche Arbeit ist mit dem Spiel des Kindes vergleichbar. Vertieft und konzentriert kann sich das spielende Kind entfalten. Nur selten erfüllt die Arbeit der Erwachsenen all diese Anforderungen. Haben Sie sich schon einmal überlegt und umgesehen, wie wenig gute Arbeiten es eigentlich gibt? Die Ferien- und Freizeitindustrie ist nicht nur ein Indiz für das Leben im Überfluss, sondern auch ein Hinweis auf die Zustände am Arbeitsplatz. Es mag manchen Leser erstaunen, ausgerechnet in der Zeitschrift der doch so gut situierten Piloten dies zu

lesen. Wo jedoch am Steuer Bewegungs- und Entscheidungsfreiheit vermutet werden, umgeben uns dicke Vorschriften-Bücher, behördliche Einschränkungen engen uns ein, und falls wir einen Fehler machen, drohen Sanktionen. All dies mag mir aber ja noch gar nicht zusetzen, weil ich dabei nicht vergesse, dass gute Arbeit auch etwas Spielerisches haben muss. Als wir damals, Wasserskifahrern gleich, über die skandinavische Hochnebeldecke sausten, spielerisch um höhere Wolken herum, manchmal die Wattebäusche touchierend, meinte die zuschauende Hostess angesichts unseres Strahlens: «Wie Kinder». Sie hatte nicht geahnt, dass ich darauf auch ein wenig stolz war.

Doch zurück zum Thema. Ein ganz wesentlicher Aspekt meines Lebens entzieht sich meinem Einfluss. Ein anonymes Büro bestimmt, wann ich arbeite, mit wem und sogar, wann ich **nicht** arbeite. Monat für Monat erhalte ich einen Einsatzplan, den ich nur ganz schwach beeinflussen kann. Frühaufstehen oder ausschlafen, sonntags frei oder arbeiten, Tag- oder Nachtflug: das alles wird mir diktiert. Beim Festlegen der Ferien ist die Lage etwas besser. Ein Reglement (bald ein neues – stimmen auch Sie!) verbietet mein Mitbestimmungsrecht. Bei der Wahl des wünschbaren Flugzeuges oder der wünschbaren Strecke ist die Mitbestimmung so gut wie unmöglich. Es ist höchstens ein Verzicht auf Wegschulung vom gerade geflogenen Flugzeug-Typ und der entsprechenden Strecke möglich. Aber sogar das nur, wenn gute Gründe angegeben werden. Als ob hier «Lust zum Bleiben» nicht eigentlich Hauptgrund sein müsste.

Diese Aspekte lassen den Piloten – überhaupt alle vom fliegenden Personal – recht unselbständig erscheinen. So gewinnt die Ferien- und Freizeit eine Bedeutung, die unsere grösste Aufmerksamkeit rechtfertigt. Wo wenige Freitage schnell verbracht werden, ist für uns die mehrwöchige Ferienzeit eine doppelte Freiheit. Einerseits eben Ferien im herkömmlichen Sinn, andererseits eine Entlassung in die Selbständigkeit, die umso anspruchsvoller ist, je seltener man sie kennt. Ich weiss nicht, wie gescheit ich eine längere Zeit ohne vorgegebenen Einsatz verbringen könnte, wenn ich mich nicht vorbereitete. Und Sie? Wie wäre das bei Ihnen?

Weil Selbständigkeit und Unabhängigkeit nicht nur als Schlagworte an Landsgemeinden und in 1.-August-Reden Gültigkeit haben sollten, müssen wir uns in unseren persönlichen Bereichen dafür einsetzen. Ferien als Trainingszeit! Als Beispiel fällt mir jener Aeropers-Aktivist ein, der während seiner Ferienzeit im Programmheft des Kinderzirkus Robinson aufgeführt ist – als Lagerleiter. Wenn wir uns der Tendenz zu immer

unselbständigerer Arbeit nicht entziehen können, gewinnen die anspruchsvollen (weil freien) Ferien mehr Gewicht. Unser neues Reglement verspricht mehr feste Ferien, längere Zeit aneinander selbständig!

Ich grüsse Sie (aus den Ferien) recht freundlich.

Felix Rasumowsky



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



Der Swissair-Pilot als Public Relations-Mann

von Xavier Bregenzer
Chef Presse
und Public Relations, Swissair

Das positive Erscheinungsbild der Swissair in der Öffentlichkeit – auch Image genannt – ist kein Geschenk des Himmels, sondern das Resultat grosser Anstrengungen auf allen Gebieten. Der ständige Dialog zwischen Swissair und Publikum geschieht auf vielfältigen Ebenen. Das ganze «Beziehungsgeflecht» lässt sich zusammenfassen unter dem Begriff «Public Relations», zu deutsch Öffentlichkeitsarbeit. In diesem Zusammenhang kommt den Besatzungen eine wichtige Rolle zu. Der folgende Beitrag soll Wesen und Bedeutung der Public Relations darstellen und aufzeigen, warum der Pressedienst die gute Arbeit unserer Piloten ganz besonders zu würdigen weiss.

Was ist der Zweck der Public Relations?

Versucht man, Wesen und Aufgaben der Public Relations-Tätigkeit in einem Unternehmen zu beschreiben, stösst man auf Schwierigkeiten. Deutungen der Public Relations, kurz PR, bieten sich in Fülle an. So verschieden die Betrachtungsstandpunkte, so verschieden sind die Definitionen, und dementsprechend gross ist auch oft die Verwirrung. Zudem liegen sich seit eh und je PR- und Werbeleute – von Laien ohnehin in einen Topf gerührt – in den Haaren um Abgrenzung zwischen den beiden Gärten, etwas, was vermehrt zur Konfusion beiträgt. Eines steht immerhin fest: Public Relations sind keine Geheimwissenschaft, sondern eine kontinuierliche Aufgabe im Schosse einer Unternehmung.

Im deutschen Sprachbereich werden Public Relations oft mit «Öffentlichkeitsarbeit» übersetzt, und wir meinen, dieser Ausdruck treffe recht genau: die Public Relations-Abteilung einer Unternehmung pflegt Beziehungen zu ihrer Umwelt, sie versucht, sich mit dieser Umwelt ins Einvernehmen zu setzen. Dabei ist es klar, dass auch die besten PR-Bemühungen die Wirklichkeit nicht korrigieren können, d.h. die Public

Relations sind bestenfalls so gut wie die Leistung, welche die Unternehmung erbringt. Gute Public Relations resultieren zu 90% aus richtigem Verhalten und zu 10% aus Aufklärung. Jeder einzelne Mitarbeiter fügt durch seine Haltung, seine Arbeit, seine Leistung etwas zum Erscheinungsbild des Unternehmens bei, das mit einem Diapositiv zu vergleichen ist. Ein Diapositiv schlechter Qualität, unscharf, verzerrt oder missfarbig, lässt sich auch durch den teuersten Projektor, lies, den besten PR-Fachmann, nicht in gewünschter Qualität projizieren.

Haben Fluggesellschaften PR nötig?

Wenn man sich vergegenwärtigt, dass ein Flughafen tagtäglich hunderte, an Wochenenden tausende von Zuschauern anzieht, fragt man sich unwillkürlich, warum sich eine Fluggesellschaft die Pflege ihrer Beziehungen zur Öffentlichkeit viel Geld kosten lässt. Es kann kein Zweifel bestehen: die Fliegerei ist ausserordentlich populär und genießt das Interesse grosser Teile der Bevölkerung. Mehr und mehr Leute benützen das Flugzeug, wenn nicht regelmässig, so doch wenigstens einmal im Jahr, wenn sie in die Ferien reisen.

Zudem sind die Fluggesellschaften bestimmt bei der Bevölkerung noch auf eine andere Art präsent: durch ihre intensive Werbung mit Inseraten in den Tageszeitungen. Die Swissair gibt im Jahr für ihre Werbung weltweit 25 Millionen Franken aus, eine beeindruckende Zahl – gemessen am Gesamtumsatz der Unternehmung aber lediglich rund 1,5%.

Hier gilt es, **einen** entscheidenden Unterschied klar zu machen zwischen Werbung und Public Relations. Wenn sich auch da und dort die Grenzen verwischen mögen, wenn sie auch oft theoretisch sind, so bestehen doch zwei verschiedene Erscheinungen nebeneinander.

- Der Werbung kommt primär die Aufgabe zu, **den Verkauf** zu unterstützen. Sie propagiert ein Produkt, in unserem Falle also Reisen (und ergänzende Dienstleistungen), indem sie das Produkt der Öffentlichkeit, dem potentiellen Kunden, ausgewählten Zielgruppen so schmackhaft wie möglich macht.
- Public Relations hingegen haben zum Zweck, die Unternehmung **als solche** bekanntzumachen, die Unternehmungsziele transparent zu machen, die Unternehmung in ihrem sozialen Umfeld darzustellen, als Arbeitgeber, Kapitalnehmer, Kunde, als politische Grösse, als nationale Institution, usw. usw.

Ideale Zustände herrschen, wenn sich die Ziele von Werbung und Public Relations decken, wenn beide auf derselben Linie arbeiten. Das lässt sich leider nicht immer verwirklichen, weil kommerzielle Interessen und Aspekte des Erscheinungsbildes der Unternehmung im offenen Wi-

derspruch zueinander stehen können. Ein Beispiel aus der Praxis: eine Werbekampagne der Swissair USA brachte der dortigen Verkaufsabteilung vor einigen Jahren eine beträchtliche Anzahl Passagen USA-Schweiz, von Leuten, die in der Schweiz Snowmobile-Ferien verbringen wollten. Das Fernsehen prangerte die Swissair an, wissentlich um des Profites willen Fahrten mit lärmigen und stinkenden Vehikeln zu propagieren, die allerorten auf die Kritik geplagter Bergbewohner und ruhesuchender Feriengäste stiessen. Wie soll man in einem solchen Fall reagieren? Versuchen, das Geschäft aufrecht zu erhalten, die Kritik zu überhören, oder, das «Image» im Auge, auf Verdienst zu verzichten? Im vorliegenden Fall hat sich die Swissair für die zweite Möglichkeit entschieden.

Einen Unterschied zwischen Werbung und PR möchten wir zu bedenken geben. Der Werbemann **bezahlt** für den **Inseratenraum**, d.h. er bestimmt, was im Inserat steht. Er formuliert seinen Text selbst. Der PR-Mann hängt vom Wohlwollen (oder der Ungnade) des Journalisten ab. **Dieser** formuliert seine **eigene** Botschaft und ist natürlich nicht verpflichtet, die Argumente der Firmen zu seinen eigenen zu machen.

Warum liegt uns soviel an guten Beziehungen?

Eine Fluggesellschaft ist ein heterogenes Gebilde mit vielen einzelnen Dienstleistungen, an das mannigfache Wünsche und Forderungen herangetragen werden. Im Fall der Swissair wird die Skala dieser Ansprüche dadurch noch reichhaltiger, dass es sich um eine gemischtwirtschaftliche und nicht um eine staatliche Gesellschaft handelt, die versuchen muss, verschiedensten Interessen zu dienen:

- vom Staat hat die Swissair die Konzession, regelmässigen Luftverkehr zu betreiben. Sie muss mitunter kommerzielle Interessen politischen hintanstellen (defizitärer binnen-schweizerischer Verkehr).
- die Swissair erbringt einen öffentlichen Dienst, ist an eine Betriebspflicht gebunden und genießt so automatisch das Interesse einer sehr breiten Öffentlichkeit.
- für den Aktionär (teilweise wiederum der Staat) soll sie einen Gewinn, der die Auszahlung einer Dividende erlaubt, herauswirtschaften;
- der Kunde wünscht ein möglichst breitgefächertes Angebot an preisgünstigen Dienstleistungen und kümmert sich dabei wenig, ob die Gesellschaft dabei profitiert (defizitärer Nordatlantik-Verkehr);
- lärmgeplagte Flughafenwohner würden am liebsten sehen, wenn es überhaupt keinen Luftverkehr gäbe, oder wenn er zumindest stark eingeschränkt würde;

- eine grosse Zahl von Unternehmen aller Art wollen mit uns ins Geschäft kommen, als Lieferanten, Hersteller, Kreditgeber usw. usw.

Wir dürfen nicht vergessen, dass die Swissair in hohem Masse von der Öffentlichkeit abhängig ist: vom Arbeits- und Kapitalmarkt, den Behörden und Politikern und den Massenmedien, aus denen die Öffentlichkeit ihre Informationen über unsere Unternehmung bezieht.

Wir haben gesehen, dass die Swissair versuchen muss, verschiedenen Herren zu dienen, und wir wissen, dass dies nicht immer möglich ist. Wenn aber die Beziehungen einer Unternehmung zur Öffentlichkeit gut sind, wenn sie Wohlwollen und Vertrauen genießt, wird die Öffentlichkeit auch die Gründe anhören, warum sie sich der einen oder anderen Forderung verschliessen muss und den Goodwill aufbringen, diese Begründung nicht von vornherein als Ausrede abzutun. Hier liegt wohl das Geheimnis guter Public Relations: sie versuchen nicht, Tatsachen zu verdrehen, zu vertuschen oder zu manipulieren, sondern sie wollen klar machen, erhellen, begründen und Verständnis wecken.

Ein Beispiel: es ist nicht zu bestreiten, dass der Fluglärm ein ernstes Problem darstellt. Es sind Schutzverbände entstanden, die gegen Lärmer mit politischen und gesetzgeberischen Mitteln vorgehen. Die Luftverkehrsgesellschaften sind hier vom technischen Fortschritt in der Flugzeugindustrie abhängig. Ohne positive Argumente stehen sie allerdings nicht da. So können wir ins Feld führen, dass die Swissair in den kommenden Jahren eine der modernsten Flotten mit einer überwiegenden Anzahl der umweltfreundlichsten Flugzeuge fliegen wird. Dieser Aspekt steht bei Einführungskampagnen neuen Flugmaterials im Zentrum der Public Relations-Arbeit.

Vielleicht ist gerade der Umweltschutz **der** Problemkomplex, an dem sich gute und schlechte PR-Arbeit in Zukunft scheiden, und es wird sich immer stärker zeigen, welche Firmen, dank langjähriger und kontinuierlicher PR-Tätigkeit, mit dem Goodwill und dem Verständnis weiterer Bevölkerungskreise rechnen können und welche erst einmal eine PR-Aktivität über längere Zeit entwickeln müssen, um überhaupt ein Firmen-Image zu projizieren. Denn kein Image zu haben, bedeutet zu meist, ein schlechtes zu haben.

Welche Rolle spielt der Pilot im Public Relations-Konzept?

Wir haben wiederholt dargelegt, dass Haltung und Leistung des Personals für den Erfolg einer Unternehmung in der Öffentlichkeit entscheidend sind. Der Rolle des Piloten kommt in diesem Zusammenhang grosse Bedeutung zu. Der Pilot stellt für Passagiere und für Öffentlichkeit eine Symbolfigur dar, man denkt bei Nennung des Namens

einer Fluggesellschaft viel eher an Piloten und Hostessen als an das Bodenpersonal. Der Beruf des Piloten genießt ein hohes Prestige.

Hinzu kommt, dass man wenig Ahnung hat, wie und warum ein Flugzeug fliegt; das Element Luft bleibt trügerisch. Jemand, der ein Ding, schwerer als Luft, sicher durch dieses flüchtige Element leitet, ist etwas Besonderes, einer, «der mehr kann als andere». Selber des Fliegens unkundig, ist der Passagier in seinem Sessel zu Untätigkeit verdammt, während vorne im Cockpit, unsichtbar jene amten, von deren Können oder Nichtkönnen soviel abhängt. Gerade weil die Identifikation Fluggesellschaft – Pilot so stark ist, gerade weil die Öffentlichkeit auf ihn schaut, ist der Pilot für eine Gesellschaft auch auf diesem Gebiet von grosser Bedeutung.

Das PR-Verhalten eines Mitarbeiters

Wenn wir von PR-Verhalten eines Mitarbeiters sprechen, müssen wir zwischen zwei Arten unterscheiden: ein Mitarbeiter kann PR-bewusst (PR-minded) oder PR-aktiv sein. PR-bewusst ist ein Mitarbeiter, der in Ausübung seiner Tätigkeit sich im Sinne des Unternehmens-Images verhält. Dieses PR-gerechte Verhalten ist natürlich von besonderer Wichtigkeit für Mitarbeiter, die mit der Öffentlichkeit, dem Kunden in direktem Kontakt stehen. Da alle Menschen zu Verallgemeinerungen neigen, ist man rasch bereit zu sagen «die Swissair macht, die Swissair hat, die Swissair ist», anstatt «Herr X von der Swissair macht, hat, ist».

Befassen wir uns etwas näher mit dem PR-aktiven Verhalten. Es gibt die verschiedensten Möglichkeiten, wie sich ein Mitarbeiter, im speziellen ein Pilot, an der PR-Arbeit der Swissair in wertvoller Weise beteiligen kann:

- indem er sich in Behörden und Ämter wählen lässt, in denen die Präsenz der Swissair wünschenswert und wichtig ist;
- indem er sich für Vorträge und Veranstaltungen zur Verfügung hält, in Schulen, Vereinen, politischen Gremien, Behörden usw.
- indem er sich als Fachexperte für Interviews mit Journalisten zur Verfügung stellt;
- indem er jüngere Kollegen auf Image-gerechtes Verhalten aufmerksam macht;
- indem er in der täglichen Arbeit, wenn es ihm die Umstände erlauben, den persönlichen Kontakt mit dem Kunden, dem Passagier herstellt.

Einen bedeutenden Einfluss können Swissair-Mitarbeiter auch in ihren Wohngemeinden ausüben, indem sie die Möglichkeit haben, wesent-

lich zur Meinungsbildung über unsere Gesellschaft beizutragen. Aufgrund des vorhin Gesagten kommt auch hier dem Piloten besondere Bedeutung zu.

Wie ist persönlicher Kontakt möglich?

Der «Durchschnittspassagier» hat Angst vor dem Fliegen. Aus Untersuchungen wissen wir, dass sich viel mehr Fluggäste ängstigen, als je eingestehen würden, nicht einmal sich selbst. Der Passagier ist also unsicher, und seine Unsicherheit wächst mit jeder Unregelmässigkeit, sei sie auch harmlos: Nebel oder Turbulenzen, technische Schwierigkeiten, Verspätungen usw. Hier kommt dem Piloten eine Aufgabe zu, die nicht ernst genug genommen werden kann. In fast allen Fällen von Unregelmässigkeiten ist der Passagier ohne jede Information, während der Pilot Zugang zu allen hat.

Ein Beispiel: ein Flugzeug steht, vollgeladen und vollgetankt, startbereit auf dem Tarmac oder Rollweg, die Triebwerke laufen, aber während zehn Minuten tut sich nichts. Verschiedene Passagiere regen sich auf: sie bangen um Anschlüsse, ereifern sich über die Swissair, die «immer» zu spät ist usw. usw. Der Pilot weiss natürlich, dass er aus ATC-Gründen nicht starten kann, denkt aber vielleicht nicht daran, diese Information weiterzugeben, wohlverstanden nicht aus Nachlässigkeit, sondern weil eine solche Verspätung für ihn nichts weltbewegendes ist. Das ist allerdings eine Frage der Optik, denn für einen Passagier **ist** eine Verspätung möglicherweise weltbewegend, zum Beispiel weil er sich die Frage stellt: «Ist etwas passiert, besteht irgend eine Gefahr» usw.

Da der Pilot ja kaum mehr Gelegenheit hat, mit dem Passagier in Kontakt zu kommen, stellt die **Public Address** ein Mittel ersten Ranges dar, um mit dem Kunden zu kommunizieren. Deshalb sollte es nicht dem Zufall, d. h. der Redefreudigkeit des einzelnen überlassen bleiben, ob die Swissair-Passagiere etwas zu hören bekommen oder nicht. Dabei würde ich unterscheiden zwischen nötiger Information (need to know), etwa im Falle von Unregelmässigkeiten, und wünschenswerter Information (nice to know). Natürlich ist es interessant zu wissen, dass man auf 11 000 m Höhe fliegt, dass es draussen so und so kalt ist usf., aber es ist nicht unerlässlich. Dagegen ist es unerlässlich, dass man Passagiere über Unregelmässigkeiten klar verständlich und rasch ins Bild setzt.

Sieben Ratschläge für die Public Address aus der Sicht des Passagiers

1. Sprechen Sie klar und deutlich – die Übertragungssysteme sind oft nicht gut, und die Triebwerke machen Lärm;
2. Sprechen Sie nicht zu schnell. Für viele sprechen Sie eine fremde Sprache, die sie nicht ohne weiteres verstehen;

3. Trennen Sie was «nice to know» ist und was «need to know» ist;
4. Packen Sie nicht zuviel in **eine** Ansage, machen Sie lieber mehrere, dafür kurze
5. Wechseln Sie in den Sprachen ab;
6. Denken Sie daran, dass Französisch auch eine schweizerische Landessprache ist;
7. Smile – zwar sieht es höchstens ihr Copilot – aber wir hören es.

Ein Dank des Pressedienstes

Nach so vielen Anregungen könnte der Eindruck entstehen, dass vieles im Argen liegt, dass unsere Flugkapitäne und First Officers ihre wichtige Funktion als PR-Botschafter nicht oder nur ungenügend wahrnehmen. Weit gefehlt! Wir erhalten täglich Komplimente für Ihre Arbeit auch auf diesem Gebiet. Der Pressedienst dankt Ihnen herzlich für diese Bemühungen und steht immer gern mit PR-Rat und Tat zur Verfügung.



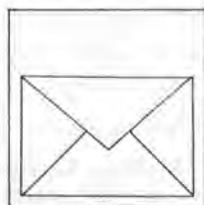
Man sollte...

- Die Reihe der «Unsachlichkeiten, Halbsachlichkeiten» nicht aus einer Trotzreaktion heraus verlängern, vor allem dann nicht, wenn die Ereignisse in der Zwischenzeit klar gezeigt haben, dass der Vorstand und die Redaktion mit ihrer Meinung richtig lagen. (siehe man sollte . . . in der Mai/Juni **rundschau**)
- deshalb so fair sein, einzugestehen, dass die anderen besser «drausgekommen» sind. H.Robitzkat

Mit diesen Gedanken möchten wir die humorvolle Kontroverse bez. FDR-Regelung als abgeschlossen betrachten. Die Redaktion

- das Problem des Upgradings von Besatzungen auf DH-Reisen in die F/C (siehe Briefe an die **rundschau** Nr. 220 von Rolf M. Benkert, M/C «**DC-9, DC-8, DC-10, B-747**») vielleicht wie folgt lösen: Seniority-mässig nach Anzahl der geflogenen Flugzeugtypen.
Th. Graber, Copi F-27, DC-9, DC-10 (ohne Flugzeuge unter 5.7 t)

Briefe an die rundschau



Betrifft: Brief von SF/O. Thal in der rundschau 219 und Brief von M/C R. Benkert in der rundschau 220

DH-Reisen, ein immer wiederkehrendes Thema, ein Zeichen vielleicht dafür, wie unzureichend die heutige Lösung ist. Die Gründe, warum diese Regelung so getroffen wurde, sind vielen bekannt. Was die Aero-pers dagegen unternommen hat, darüber habe ich anlässlich des Jahres-berichtes ausführlich informiert. Durch den Brief von M/C R. Benkert fühle ich mich als Ressortleiter «Copiloten» jedoch verpflichtet, speziell zwei Punkte klarzustellen, warum nach unserer Meinung der F/O (F/E) ebenfalls bei DH-Reisen F/C Berechtigung haben sollte. Dies sind zwei Probleme, die während des letzten Jahres im Zuge der «Gleichschaltung» (PiC ist noch ausgenommen davon) in Vergessenheit geraten sind.

1. Rangordnung an Bord der Flugzeuge.

Ich gebe Herrn Benkert absolut in einem Punkt recht, weder Alter noch Schönheit habe vorrangig Anrecht auf F/C-Sitze, sondern ausschliesslich **Funktion**. Der F/O ist PiC-Stellvertreter, folglich zweiter Mann an Bord, hat als solcher Pflichten und sollte auch dementsprechend Rechte haben.

2. Unterschiedlicher Tätigkeitsbereich.

Wer von den Langstreckenbesatzungen kennt nicht die früher vermehrt geflogenen, allseits «beliebten» Zubringer. DH-Flug zum Einsatzort, meistens nachts, tagsüber schlafen, in der kommenden Nacht working zurück. Hier muss ich SF/O A. Thal recht geben: Als Nichtraucher ungewollt in das Raucherabteil verbannt, bei voller EY-Klasse, komme ich mir, gelinde gesagt, ebenfalls gerädert vor. An Schlaf ist nicht zu denken, dies versucht man dann tagsüber nachzuholen, was bekanntlich auch nicht jedermanns Stärke sein soll. Bis Dienstbeginn für den Rückflug sind die Bedingungen für Kabine und Cockpit gleich, erst dann beginnt der Unterschied in der rein spezifischen Tätigkeit der beiden Berufskategorien. Nach harter körperlicher Arbeit gibt es für die Kabine speziell bei Nachtflügen Augenblicke der Ruhe und Entspannung. Beim Cockpit hingegen ist die körperliche Belastung gering, die psychische jedoch viel grösser. Mit den oben geschilderten Bedingungen kämpft man gegen

die Müdigkeit (Ruhepausen gibt es nicht), mit dem Bewusstsein, erst in sieben oder acht Stunden eine der schwierigsten Phasen des Fluges, nämlich Anflug und Landung durchführen zu müssen. Ein ausgeruhtes Cockpit ist dieser Belastung und Anforderung sicher besser gewachsen. DH-Reisen in der F/C würde dem Cockpit zweifelsohne die Möglichkeit geben, ausgeruhter einen Flug antreten zu können (aus Gründen der besseren Ruhemöglichkeiten haben Cockpitbesetzungen bei Übernachtungen auch das oft kritisierte «Privileg», ruhigere und bessere Zimmer zu beziehen als die Kabine. Auch dies möchte ich zur Erinnerung hier einmal erwähnen). Das bei Diskussionen über dieses Thema mit Angehörigen der Kabine oft aufgeführte Argument «auch ich muss ausschlafen und ausgeruht den Flug antreten, im Falle von emergency usw.», stimmt selbstverständlich und es wäre auch ideal, wenn alle DH-Besetzungen F/C fliegen könnten. Leider stimmt das Verhältnis Anzahl der Besatzungsmitglieder zu den zur Verfügung stehenden F/C-Sitzen nicht, deshalb müssen Prioritäten gesetzt werden. Und hier hat das Cockpit nach meiner Meinung eindeutig das Vorrecht, denn geflogen und ein Entscheid gefällt wird immer noch im Cockpit.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zum zitierten und oft strapazierten Begriff des «teams» bzw. des «Teameistes». Die Grundlage für ein gut funktionierendes Team (selbstverständlich gehört die Kabine dazu) bildet sicher nicht die Gleichstellung aller Besatzungsmitglieder, sondern das **Kennen** und **Anerkennen** der einzelnen Funktionen.

Horst Robitzkat

1954 → 2014



Ewiges Wegli oder Sackgasse – das ist hier die Frage!
Felix Brunner, Uster
Nebelspalter Nr. 23 1979

Brief an die rundschau

Anonyme Briefe gehören ungelesen in den Papierkorb. Ich bitte Sie aber, diesmal eine Ausnahme zu machen. Wenn Sie den Brief gelesen haben, werden Sie froh sein, dass er anonym geschrieben wurde, geht es doch darum, eines Ihrer Mitglieder nicht in Misskredit zu bringen und dieses Mitglied ist leider mein Mann.

Wir haben uns im letzten Sommer ein Ferienhaus gemietet in Griechenland, in paradiesischer Umgebung. Zu unser aller Freude hat Vater auch den Vertrag für Sommer 1979 erneuert. Das Pläneschmieden beginnt bereits im Winter. Griechenlandfreunde schreiben Neujahrskarten, alle mit dem gleichen Inhalt: «Wir freuen uns auf den Sommer mit Euch!» – Ja, ja, wir ja auch aber eben . . .

Da Vater sich noch nicht um die Flugbillette gekümmert hat, und wir in drei Wochen reisen möchten, fragt Mutter zaghaf, ob sie das erledigen könnte, da Vater ja so wenig Zeit hat. Und da hörten wir vom Vorstand des Hauses, dass er ja gar nicht daran denke, eine solche Saubande, wie wir es wären, noch mit Griechenlandferien zu belohnen. Die Griechenlandferien würden abgesagt. Frau und Kinder konnten das nicht fassen.

Ich machte nun den Vorschlag, allein mit den Kindern zu reisen und die Ferien aus meinem persönlichen Bankkonto zu berappen. Ich wollte den Kindern eine solche Enttäuschung nicht zumuten. Diese «Saubande» ist nämlich wohlherzogen und macht wenigstens der Mutter viel Freude.

Frage: Könnte ich in diesem Fall trotzdem zu einem Freiflugbillet kommen für meine Kinder und mich – oder kann das nur Vater besorgen? (Vater hat eine Freundin und ist auf die Familie momentan nur schlecht zu sprechen.)

Vielleicht gibt es noch mehr so traurige Verhältnisse, so dass eine kurze Beantwortung in den Aeropers News (**rundschau**) noch von anderen Ehefrauen mit Interesse gelesen würde.

Danke.

Antwort der Redaktion:

Leider sind nach den geltenden Vorschriften Frau und Kinder auf den guten Willen des Mannes angewiesen, wenn sie von den ihnen zustehenden Flugvergünstigungen Gebrauch machen wollen. Um ein Freiflugbillet **bestellen** zu können, braucht die Frau

1. den sogenannten Ausweis zum Bezug von Transportvergünstigungen mit den Gutscheinen für Frau und Kinder (1979 ein hellgrünes Formular) sowie
2. eine Unterschrift des Ehemannes auf dem Bestellformular, das man an den Freiflugschaltern im Flughafen oder im Balsberg beziehen kann.

Abholen kann man die Billette dann mit dem Personalausweis des Angestellten (Karte mit Foto), sie werden aber auch gegen Vorweisen der Pässe der zukünftigen Passagiere ausgehändigt.

Dieser Brief an die Aeropers zeigt deutlich, dass Vorschriften und Gesetze zu wenig Rücksicht darauf nehmen, dass nicht überall «geordnete Verhältnisse» herrschen. Er bestätigt aber auch, dass es sich nicht lohnt, anonym zu schreiben: die Antwort lässt viel zu lange auf sich warten (inzwischen sind ja die Sommerferien vorbei!). Wenn der Name der Verfasserin der Aeropers bekanntgewesen wäre, hätte man ihr raten können, sich mit dem Personaldienst des fliegenden Personals bei der Swissair in Verbindung zu setzen. Solche und ähnliche Probleme werden vertraulich behandelt und oft hilft in diesen Fällen ein Wort «von Mann zu Mann», wenn schon vom rechtlichen Standpunkt nicht viel zu machen ist.

YEARS
Anniversary
1954

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Wettlin Druck
Druck

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht

Auch eine «Zivilisationskrankheit» . . .

(Gedanken auf einem langen Nachtflug, wenige Tage vor dem NASA
– Stahl – Regen)

D'Bricht i de Ziitige jaged sich, es isch verruckt,
jedes Blettli hätt scho eigei Fahrplän druckt:
Wo und wänn genau, wie schnäll und au wie schwär,
und was gscheh würd, wänn's grad z'Bülach wär . . .
Am Radio und am Fernseh redet alls devo,
jede «Experte» weiss no vill exakter, wo!

De Bundesrat hätt scho müesse Antwort gäh,
es seigi alls parat, es müesi niemer Schade näh!
Z'Züri wänd's d'Sirene hüüle lah, wänn's chlöpft,
damit 'me cha am Radio lose, wer's ächt tüpft!
Sogar d'Swissair hätt es Notam usegäh:
me sölli's mälde, wäm'mer 's irgendwo heig gseh!

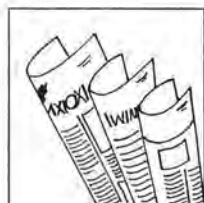
D'Nasa rächnet immer gnauer, zerscht uf Schtunde,
es paar Minute vor em Chlapf dänn sogar no uf d'Sekunde!
En Pändler hätt au scho gseit, wo's tätscht,
hunderti vo Techniker händ tagelang am Bleischtift g'kätscht
jede wott's no besser wüsse, s'chönnti ja passiere,
dass dä Trümmer-Räge würdi eim de Grind massiere!

Vill Chölle verdiene chasch natürlu au demit:
Z'America gitt's scho T-Shirt, s'isch en Hit!
Bald git's au Totozädel mit Koordinate,
wo 'me cha de richtig Ort vom Krater rate!
Die tollschte Wünsch händ d'Lüüt scho useglah,
die eine meined, s'träffi de Khomeini, anderi de Schah!

Uf jede Fall, wänn's Herz dir schlaht jetzt schnäll und
schnäller,
dänn leg de Helm ah und verschwind sofort im Chäller;
mer weiss ja würllich nöd, wo's chönnti sii,
i dim Garte? Z'Klote am Bahnhof? Oder z'mittz in Rhii??
So liidet die ganzi Wält da dra, Gross und Chlii,
a dere neue Chrankheit, so-called: Skylab-Hysterie!!

Ernst Frei, Copi DC-8

From other publications



IFALPA Monthly news Bulletin, May, 1979

Pilot – and Super-Pilot

As a member of the IFALPA Airworthiness Study Group, I learned a new magic word – Ergonomics – a mysterious science which formerly was known as Human Factors Engineering- I think! Ergonomics explores how to engineer a working environment around the human whose fortune it is to work in that environment – like engineering a flight-deck around the pilot so that he avoids scalp lacerations and cracked shin-bones from sharp, strategically installed protrusions while slithering in and out of the pilot seat between expeditions to the toilet; and how to provide the pilot with advanced information systems such as head-up display; and how to locate switches and levers unambiguously and within reach of the pilot- and how to design pilot seats to accommodate all of the pilot without inducing permanent deformity in his backbone; stuff like that!

I awakened from a deep sleep, one afternoon, stricken with a blinding flash of intuition – the aircraft manufacturers and the operators never intended that Ergonomics would be employed to engineer the flight deck around the pilot – it was always intended that the pilot would be manipulated into whatever happened to evolve as a flight-deck; however chaotic or disordered. So I resolved that we would employ science to beat them at their own game; we would clone a super-pilot.

Thereupon I visited a friend of mine who is a mad scientist and greeted him in his laboratory (which is appropriately located in a subterranean dungeon), amid high voltage static electrical discharges crackling and hissing; like in a nineteen-thirties Bela Lugosi film.

'I am very busy' he croaked, in response to my salutation, 'I'm trying to destroy the world, There is big money in it.' 'Forget it, professor, 'I volunteered, 'too many people are in that racked already. Do something important; clone a super-pilot who can overcome the crippling dislocations of the flight-deck.'

'What is important about that?' he challenged. 'Don't be a comedian, professor', I admonished. 'With the introduction of the new low, low airline fares, civilization will require millions of airline pilots, otherwise it will stop in mid-air, if you will pardon the pun. We will all become contorted and deformed; we will become a race of gargoyles and monsters. Think of our image! Who will pay such handsome salaries to gargoyles and monsters?'

'That's true,' he croaked, 'what are the specifications?'

A bladder that can retain ten litres of coffee; a flat-topped head of titanium; radar eye-balls; angle-of-attack sensor in the seat of the pants; resistance to the temptation to make a fool of oneself with young stewardesses; curvature of the spine that will adapt to any shaped seat, without permanent deformation; rapid dissipation of the effects of alcohol; resistance to making remarks about the acumen of the management; ability to decode Civil Air Regulations; immunity to haemorrhoids, coronary, kidney stones, gout and exotic cuisine; ability to recognise cross-wind, wind-shear, decision height and engine failure before V_1 ; etcetera.

«Okay», he croaked, «come back next week».

One week later I returned to behold the creation and the professor conducted me to a slab on which squatted a sinister looking black box. «This is it!», he croaked. «I call it an automatic pilot».

Treachery!

I abandoned that chamber of horrors amid the recollection that the professor had cheerfully returned to his labours of trying to destroy the world. I wonder if 'they' had reached him!

Captain C. Goldstein

Zu verkaufen

in Weisslingen per 1. April 1980, freistehendes, komfortables

6-Zimmer-Einfamilienhaus

Sep. Bastel- und Abstellraum, Kinderzimmer mit Galerie,
grosser überdachter Gartensitzplatz.

Preis Fr. 475 000.—, Anzahlung nach Vereinbarung.

Telefon 01/825 16 75 während Geschäftszeit

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200
	E. Brunner	Fach 173

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	F. Rasumowsky	Fach 1165
Versicherungen VEF/APKK	A. Huggenberger	Fach 141	M. Wipf	Fach 372
Finanzen/Kasse	F. Rasumowsky	Fach 1165	R. Kurtz	
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
Flight Safety/Security	H. Sauter	Fach 1148	L. Zsindely	Fach 200
Copiloten	H. Robitzkat	Fach 312	H. Spörri	Fach 402
Information	H. Spörri	Fach 402	F. Rasumowsky	Fach 1165

Sekretariat

R. Kurtz
Frau N. Grösch-Bonhöle
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. Ritzi, 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, R. Kurtz

Eidg. Luftfahrtkommission

E. Heiz

Eidg. Flugsicherungskommission

E. Heiz, D. Friolet (Stellvertreter)

Flugsicherheitskommission

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

VEF-Stiftungsratsmitglieder

H. Ehrensperger, A. Huggenberger,
A. Sooder, M. Wipf

Versicherungskommission

Vorsitz: H. Ehrensperger
A. Huggenberger (Stellvertreter)
P. Habegger, A. Kunz,
P. Kongsted, A. Sooder, W. Schatzmann,
R. Kurtz

Aeropers-Delegation im Dachverband

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

Salärkommission

Vorsitz: E. Fischli
P. Bircher, G. Fritschli, 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

