

# rundschau

September / Oktober 1979



**AERO  
PERS**



## Economic Treuhand AG

Friedackerstr. 6  
Postfach 161, 8062 Zürich  
Telefon 01 48 66 55

Als Treuhänder und Betriebswirtschafter übernehmen wir Aufträge für Beratung und Ausführung mit den Grundsätzen der Discretion und der vertraulichen, persönlichen Betreuung

Steuerfragen  
Vermögens- und Liegenschaftenverwaltung  
treuhänderische Vertretungen  
Gründungen / Geschäftsführung im Auftrag  
Buchhaltungen

## «La Suisse» Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

Klaus Keller, Generalagentur  
Obergasse 32, 8400 Winterthur  
Telefon 052/22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

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   | 7  |
| <b>I N T E R N</b>   |    |
| Robert Fretz   | 11 |
| Rückblick  | 13 |
| Neuaufnahmen   | 14 |
| 50 Jahre VNV   | 15 |
| Aktuelles Interview: Strafrechtliche Folgen von Flugunfällen | 17 |
| Forum: 12 Jahre Stagnation                                   | 21 |
| Man sollte ...   | 23 |
| Das «alte» Swissair-Lied                                     | 25 |
| Briefe an die Rundschau                                      | 27 |
| From other Publications                                      | 28 |

**Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 17. November 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

## Siegeszug der Elektronik?



Keiner von uns Piloten und Bordtechnikern wird wohl ernsthaft bestreiten wollen, dass wir dem elektronischen Fortschritt, speziell in unserem Beruf, sehr viel zu danken haben. Unsere Streckenoperationen nähern sich kontinuierlich dem Zeitpunkt, da wir bar jeder Sicht am Zielflughafen landen, oder besser gesagt, dank Computern und Mikroprozessoren angefliegen und gelandet werden. Unwiderlegbar wird damit unser Produkt qualitativ verbessert, der Passagierkomfort wird verfeinert, die Pünktlichkeit steigt, die Zuverlässigkeit erhöht sich.

Verfeinerte elektronische Geräte erlaubten uns schon vor Jahren den Navigator mit dankenden Worten ausser Dienst zu stellen, ich weiss – heute schon «Geschichte». Vereinzelt mögen sich wohl gar noch des Funkers erinnern: «Fliegerische Prähistorie».

Wir befinden uns heute an der Schwelle zu neuen Cockpits. Bildschirme werden uns in schon ge- oder verplanter Zukunft die nötigen Informationen optimaler präsentieren, Checklisten können abgerufen werden, Warnsysteme werden perfektioniert, Failures werden, wenigstens lauten so einige Versprechungen, automatisch behoben.

Die Zielsetzung ist glasklar: Es geht darum, die Produktivität mit vermehrtem Einsatz von technischen Mitteln und gleichzeitiger Reduktion von Arbeitskräften zu erhöhen, denn wie lauten doch die bekannten, sich nur auf Rationalität und Statistik berufenden «Einweg-Argumente»:

Oekonomische Sachzwänge weisen heute jedes dynamische Unternehmen in diese, der Zukunft aufgeschlossene Richtung. Die Konkurrenzfähigkeit kann nur bei strenger Selbstkontrolle, Ausnützung der Reserven und optimaler Rationalisierung erhalten werden. Wir müssen, um unserem international sehr hohen Lohnniveau gerecht zu werden, vermehrte Anstrengungen unternehmen. Wir sind gezwungen, die Produktivität mit den vorhandenen Produktionsmitteln zu erhöhen. –

Ich will hier nicht in den Diskurs der minimalen Besatzungszahl des A-310 und damit wohl auch jedes zukünftigen Flugzeuges eingreifen, ich möchte versuchen den Blick in eine noch weitere Zukunft zu werfen. Wenn wir

versuchen, der Entwicklungskurve der letzten zwei, drei Dezenien zu folgen und diese in die nähere und für uns absolut erlebbare Zukunft extrapolieren, sehen wir, dass innerhalb unserer Berufsarbeit ganz massive Verschiebungen stattfanden und noch stattfinden werden.

Die tätige Funktion wird immer mehr zu Gunsten der überwachenden Funktion zurücktreten müssen. Selbst der Systembedienung wird nur sekundäre Bedeutung zukommen, da die Systeme selbst mit eigenen Programmen versehen sein werden. Wir werden also eine Kontrollfunktion einnehmen und dort «Feuerwehr» spielen müssen, wo uns die vorsintflutartigen Bodeninstallationen nicht erlauben «Offhands» anzufliegen, oder wo sich die Technik selbst unzurechnungsfähig erklärt.

Wir alle kennen die uns heute schon bekannte Situation, dass wir bewusst dafür kämpfen müssen, im Loop zu bleiben. So werden auch die Schulungen darauf ausgerichtet, den Piloten optimal den Arbeitsabläufen anzupassen. Das Schlagwort «Human Factors» wird auf allen Stufen herumgereicht, doch scheint es mir, dass dieser Begriff oft nur im Sinne einer Alibifunktion zitiert wird. Eine wesentliche Grundlage der «Human Factors» bildet nämlich die menschliche Bedürfnisstruktur. Diese Bedürfnisstruktur müsste also durchleuchtet und die aus ihr gewonnenen Erkenntnisse in Taten umgesetzt werden, damit der Begriff «Human Factors» nicht in einer rhetorischen Pose stecken bleibt.

Ich weiss, es gibt die verschiedensten Analysen und Ansichten und die Weltanschauungen der Soziologen und Psychologen lassen sich nicht alle zur Deckung bringen. Doch lassen sich auch in dieser Vielfalt Übereinstimmungen erkennen. So zielen die Grundbedürfnisse des Menschen zuerst nach Selbsterhaltung. Ausreichende Nahrung und Sicherheit stehen am Anfang unseres Trachtens. Sind die grundlegenden Wünsche des Menschen jedoch gestillt, treten andere Bedürfnisse in den Vordergrund. Wünsche wie Selbstverwirklichung, Kreativität oder Entscheidungsbefugnis. In dieser Situation befinden sich auch die Cockpitbesatzungsmitglieder: die primären Bedürfnisse sind gedeckt, eine finanzielle und soziale Sicherstellung ist erreicht, das Trachten und Streben zielt nun darauf ab, die letzteren Bedürfnisse zu befriedigen. Doch schon die heutige, vermehrt aber noch die prognostizierte technische Entwicklung läuft diesen Interessen des Individuums diametral entgegen.

Nach den ersten Erfahrungen mit Mikroprozessoren, kann die These nicht von der Hand gewiesen werden, dass anstelle der angepriesenen Humanisierung oft eine Verödung der Arbeitswelt stattgefunden hat. Die berufliche Autonomie wird verringert und die Begeisterungsfähigkeit nimmt dementsprechend ab. Als Folge davon ist eine Passivierung des Einzelnen zu beobachten.

Dies sind nicht Gedanken von mir; sie sind von einem zuständigen Institut in Basel gemacht worden.

Mit der heutigen hochdifferenzierten Arbeitsteilung erreichen wir, dass der Einzelne seine Begabung nur noch unvollständig entfalten kann, so dass die Verteilung der Arbeit nicht mehr der Verteilung der Talente entspricht. Dass hier Ansätze zu einer, um es mit einem weiteren Schlagwort zu bezeichnen, allgemeinen Frustration vorhanden sind, ist selbstredend, ebenso die daraus resultierenden Aggressionen. Die Aufgabe dieses Spannungsausgleiches wird heute vor allem der Familie aufgelastet.

Viele werden diesen Gedankengängen nicht zustimmen können, da ihre eigenen Erfahrungen nicht mit meinen Postulaten übereinstimmen. Diesen Leuten sei jedoch folgendes in Erinnerung gerufen: – die dargestellte Entwicklungsrichtung manifestiert sich erst in den Anfängen, ihre Auswirkungen sind dementsprechend noch minim; – sämtlichen Funktionären, angefangen beim RCP, ist eine objektive Beurteilung dieses Problems praktisch verunmöglicht, da sie ihre Befriedigung vor allem in der Ausübung ihrer Zusatzfunktion erfahren. Sie können dort führen, entscheiden, kreieren, beeinflussen, ausbilden, alles Funktionen die dem normalen Cockpitcrewmember, dem normalen Truppiertimmer mehr von Vorschriften und Programmen abgenommen werden. Dieser wird konsequenterweise nach Ausweichlösungen suchen, um das entstandene Defizit zu kompensieren. Ich glaube, es lohnt sich, mangelnde Identifikation oder Loyalität dem Arbeitgeber gegenüber auch einmal unter diesem Gesichtspunkt zu betrachten, denn es ist höchste Zeit, den Blick vom eindimensionalen technokratischen Management auf den Menschen zu lenken. Nicht auf den Menschen als Produktionsmittel, sondern als fühlendes und empfindendes Wesen. Es darf nicht darum gehen, den Menschen immer wieder der Technik anzupassen, sondern die Technik muss dem Menschen, den «Human Factors» gerecht werden.

Mit vermehrtem Einsatz von Automatismen und Rationalisierungen ist es sicherlich möglich, die Kurve der Produktion noch weiter ansteigen zu lassen. Wir müssen aber klar die damit direkt korrelierende Kurve der sinkenden Arbeitsmoral und der sinkenden Identifikation mit der Arbeit sehen. Legen wir die beiden Kurven aufeinander, so resultiert ein Schnittpunkt. Ich will mir nicht anmassen, seine Position festlegen zu können, doch glaube ich, dass wir alle persönlich dafür verantwortlich sind, ihn nicht zu überschreiten.

Jürg Schmid

## **Spezialangebot nur für Aeropers-Mitglieder!**



### **Die Wasser der Schweiz**

Ein Fotoband von  
**Herbert Maeder**

Aeropers-Preis Fr. 40.—

(früherer Preis  
im Buchhandel Fr. 96.—)

#### **Maeder Herbert: Die Wasser der Schweiz**

Gletscher – Seen – Flüsse. Die Bilderfolge über das Wasserschloss Europas zeigt den Ursprung der grossen Ströme, die klassischen Seenlandschaften. Vom gepressten Pulverschnee der Hochalpen über Firne und Gletscher als Wasserspeicher bis zu den Weiten des Bodensees und Genfersees reicht das Spektrum dieses unvergleichlich schönen Bildbandes. Auf 160 Farbseiten werden die Flussgebiete Rhein – Inn – Aare – Doubs – Reuss – Limmat – Rhone und Tessin dargestellt. Damit ist ein Gesamtbild komponiert, das einzigartig ist: Das Panorama der Schweiz aus der Wasserperspektive. Vorangestellt sind Textbeiträge, u. a. eines Geologen und Biologen, im Anhang ausgiebige Zahlenangaben über Flusslängen usw. und ein übersichtliches Kartenblatt des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft. 224 Seiten, 32 Schwarzweiss Fotos, 133 meist ganzseitige Farbtafeln, Karten und Tabellen, Format 24,5 x 29 cm mit Kartonschuber.

Bestellungen bitte telefonisch an das Sekretariat der Aeropers,  
Telefon 01/814 15 15



## Liebe Mitglieder

Seit anfangs August ist unser Sekretariat wieder voll einsatzfähig. Dank persönlichem Mehreinsatz von Frau Grösch und dem Vorstand konnte die nur einmonatige Durststrecke im Juli unbeschadet überstanden werden. Von unserm neuen Verbandssekretär **Roland Kurtz**, der sich bereits in der letzten **rundschau** in so sympathischer Weise vorgestellt hat, ist zu berichten, dass er sich bereits bestens eingearbeitet hat. Dank grossem Interesse und entsprechender Eigeninitiative war er in erstaunlich kurzer Zeit in der Lage, unsern vielseitigen Sekretariatsbetrieb kompetent zu führen. Ich bin froh, in ihm einen würdigen und fähigen Nachfolger für Fred Woodtly gefunden zu haben, der nun seinerseits mitten in der Einführungsphase zu noch lukrativeren Pfründen steckt. Die Aeropers scheint tatsächlich ein polyvalentes und vielversprechendes Sprungbrett zu sein, zumal doch auch swissair-intern immer wieder ehemalige Aeropers-Mitarbeiter in hohe Kaderpositionen aufgestiegen sind (wenn auch nicht unbedingt im klassenkämpferischen Sinne des sogenannten Marsches durch die Institutionen!). Jedenfalls freut es mich, wenn es sowohl den ehemaligen als auch den jetzigen Mitarbeitern gut rollt.

Übrigens kann ich im Zusammenhang mit unserm Sekretariatsbetrieb auf eine neue, allerdings längst fällige Aeropers-Dienstleistung hinweisen, nämlich auf die Anschaffung eines **automatischen Telefon-Beantworters**. Sie können nun auch ausserhalb der Bürozeiten unseres Sekretariates auf der normalen Telefonnummer 01/ 814 15 15 Ihre guten Ideen oder Ihre Fragen einspeisen. Wenn Sie also in einer schlaflosen Stunde auf ein ungelöstes Aeropersproblem stossen, so können Sie es gleich elegant loswerden und sich beruhigt aufs andere Ohr legen. Und sicher erreichen uns in Zukunft so auch eine Menge Verbesserungsvorschläge aus angeregten nächtlichen Stammtischrunden, die sonst meist verlorengehen. Also: sagen Sie es uns, auch nachts und am Wochenende! Der Speichervorrat des Tonbandes beträgt allerdings nur 30 Minuten und bei einer Sprechpause von über 10 Sekunden schaltet die Wundermühle automatisch ab – ein gewisses plan ahead ist also zu empfehlen.

Mit diesem neuen Apparat haben Präsident, Sekretär und Vorstand nun auch die Möglichkeit, in Ausnahmesituationen wie Unfall, Entführung, Streik usw. (wovor uns Gott verschonen möge!) Informationen und Stellungnahmen auf das Band zu sprechen, worauf Sie diese rund um die Uhr von irgendwoher auf dieser Nummer abrufen können. Jedenfalls hoffe ich, dass diese neue Akquisition von nun an rege benützt wird und damit der Dienstweg verkürzt wird. Dies ist auch eine Alternative zum präsidialen Tonband (01/910 09 12) für Meldungen, die sich nicht ausschliesslich an mich persönlich richten und in meiner Abwesenheit auch von einem andern Vorstandsmitglied erledigt werden könnten.

Doch nun zu den eigentlichen Aeropers-Geschehnissen. Bekanntlich haben wir Sie vor kurzem in zwei Doppelabstimmungen zur Urne gerufen, wobei Sie sich gleich zu vier Vorlagen von einiger Tragweite äussern konnten. Währenddem die Absegnung des neuen **Uniformenreglements** (welches ja gemäss GAV ein einseitiger Erlass der Swissair ist, dessen Grundsätze zwar im Einvernehmen mit den Verbänden aufgestellt werden) eher eine Formsache war und deshalb keine hohen Wellen warf, so handelte es sich bei der probeweisen Einführung der sogenannten «neuen» **Einsatzrichtlinien** (Verhandlungsdauer sieben Jahre!) und der ebenso probeweisen Einführung des neuen **Ferienreglementes** (Verhandlungsdauer 1 1/2 Jahre) um gewichtiger Brocken, die zusammen mit der Gewährung eines variablen Ferientages zugunsten der Aeropers-Funktionäre sowohl die Lebensqualität als auch die Arbeitsbedingungen aller Betroffenen sehr wesentlich beeinflussen.

Das Prinzip der probeweisen Einführung ist sicher überall dort sinnvoll, wo neue Wege beschritten werden. Selbst wenn ein neues Konzept gut durchdacht worden ist und sich deshalb auf dem Papier recht fortschrittlich präsentiert, so pflegen in der Praxis meistens doch noch gewisse Unzulänglichkeiten aufzutauchen, die dann im Hinblick auf eine endgültige Fassung noch korrigiert werden können. Das Prinzip der Probezeit ist ja weder neu noch sensationell, dafür zweckmässig, funktioniert es doch von der Schule bis zur Swissair.

Speziell gefreut haben mich natürlich die hohen Stimmbeteiligungen von 84% resp. 68%, aber auch die Resultate. Sie zeigen nicht nur Ihr persönliches Interesse an unserer Sache, sondern auch Ihr Demokratieverständnis. Denn wer der Urne fernbleibt, überlässt das Weichenstellen den andern. Für Vorstand und Kommissionen ist es jedenfalls erfreulich, ihre zum Teil jahrelangen Anstrengungen mit solchen Resultaten honoriert zu sehen.

Andererseits dürfen wir nicht vergessen: alle vier Vorlagen bringen uns kleinere und grössere, direkte und indirekte Verbesserungen, wobei ich unter indirekt Ihr persönliches Opfer eines halben, jährlichen Ferientages zugunsten von uns Aeropers-Funktionären betrachte. Es freut mich ausserordentlich, dass Sie uns damit das Rohmaterial zu menschenwürdigen Arbeitsbedingungen geliefert haben, die zwar aeropers-intern und zusammen mit einzelnen Swissair-Dienststellen noch im Detail festgelegt werden müssen. Persönlich betrachte ich Ihren Blankocheck aber als einen ausserordentlichen Vertrauensbeweis, als einen «Aufsteller», den wir nicht missbrauchen werden.

Von verschiedenen Seiten wurde vor der Abstimmung bemängelt, dass das Reorganisationskonzept für den Vorstand noch nicht vorliegt. Einverstanden: der Entschluss wäre Ihnen vielleicht leichter gefallen. Wie

ich aber bereits in meinem persönlichen Abstimmungskommentar dargelegt habe, wollten wir, im Sinne der Oekonomie der Kräfte, die grosse Reorganisationsarbeit erst dann leisten, wenn Sie uns quasi Material und Planungskredit bewilligt haben. Nun, da Ihr überzeugend erfreuliches Vertrauensvotum vorliegt, können Vorstand und Kommissionen vorwärts machen mit dem Ziel, Ihnen das Gesamtpaket noch vor der GV 80 vorzulegen, damit die Wahlen und Abstimmungen bereits nach den neuen Statuten über die Bühne gehen können.

Übrigens haben unsere Kolleginnen und Kollegen von der KAPERS in dieser Beziehung ebenfalls zur Selbsthilfe gegriffen, indem ihr Präsident heute den vertraglich geregelten Status eines sog. halbamtlichen Vorstandsmitgliedes geniesst, wobei eine gewisse Anzahl von Diensttagen von der Swissair erkauft werden, die dann sowohl dem Präsidenten als auch namentlich bezeichneten Vorstandsmitgliedern zugute kommen. Eine analoge Lösung würde in der Aeropers zu einer etwa einhundertfränkigen Erhöhung der Jahresbeiträge führen. Währenddem die KAPERS-Lösung bereits funktioniert, muss die unsere wie gesagt erst ausgearbeitet und auch ausgehandelt werden, wobei die Swissair ihre prinzipielle Zustimmung erfreulicherweise bereits erteilt hat. Hingegen müssen noch einige einsatztechnische und auch rechtliche Modalitäten geregelt werden; die erste Verhandlung fand am 24. September statt. Jedenfalls danke ich Ihnen im Namen aller Aeropersmitarbeiter für Ihr Vertrauen und für den halben Tag pro Jahr, mit dem Sie unsere Arbeitsbedingungen entscheidend erleichtern werden.

Umgekehrt hoffen wir, dass sich dank der von uns erarbeiteten und nach jahrelangen zähen Verhandlungen schliesslich vorliegenden **flight duty regulations** sowohl Ihre wie auch unsere fliegerischen Einsatz- und Lebensbedingungen ebenfalls schrittweise verbessern werden. Wie zu erwarten war, herrschte hier nicht überall euphorische Stimmung, was sich denn auch bei der Stimmbeteiligung von 68% als auch bei den Ja-Stimmen von 80% auswirkte. Erstens hatten unsere Kurzstreckenpiloten bereits zweimal die Möglichkeit, sich zu den ominösen gelben und heute grünen Blättern zu äussern, währenddem an der Langstreckenverhandlungsfrente noch verbissen gekämpft wurde. Zweitens, und hier liegt wohl der Hund begraben, ist eine Periode akuten Pilotenmangels sicher die denkbar ungünstigste Zeit, um verbesserte Einsatzrichtlinien auszuhandeln. Deshalb liessen sich denn auch nicht alle aeropersinternen Ziele erreichen; eine Tatsache, die aber generell für sämtliche Verhandlungsabschlüsse gilt und zwar immer für beide Partner. Da sich bei diesem siebenjährigen Verhandlungsprozess drei Verhandlungsgenerationen verheizten, dürfte klar sein, dass die unité de doctrine darunter gelitten hat. Wenn ich in den zwei dicken Ordnern von Vorschlägen, Tabel-

len, Anträgen, Änderungsvorschlägen, Argumenten, Briefen und Kommentaren blättere, so muss ich schon sagen, dass während all meiner Aeropersjahre nie ein Thema existiert hat, in welches soviele Gedanken, Zeit, Arbeit, Nerven und auch Emotionen investiert worden sind. Währendem ein jüngerer Kollege von der Aeropers enttäuscht ist, weil sie nicht schon vor Jahren auch auf der Langstrecke jene sog. 50%-Lösung mit Nachtflügen bis zu zwölf Stunden duty time ohne Einschränkungen akzeptiert hat, so äussern sich ältere Mitglieder noch bitterer enttäuscht, dass der Vorstand die heute vorliegende max. duty time Tabelle schliesslich geschluckt habe, weil nach ihrer Erfahrung Nachtflüge von über zehn Stunden Dauer die Safety tangieren. Obschon ich persönlich ebenfalls dieser Ansicht bin, kam das nun vorliegende Gesamtpaket aber auf demokratische Art und Weise zustande, der gewählte Vorstand trägt dafür die Verantwortung und Sie, liebe Mitglieder, haben dem Probelgopp nun grünes Licht gegeben. Wie ich Ihnen in meinem Abstimmungskommentar geschrieben habe, glaube ich, dass alles in allem die Vorteile trotzdem überwiegen; geben wir also dem testrun eine Chance. Sollten uns nämlich die neuen FDR tatsächlich Einsatzverschlechterungen bescheren, so erledigen sie sich bei der Schlussabstimmung in zwei Jahren garantiert von selbst.

Jedenfalls danke ich Ihnen allen, vor allem aber meinen Mitarbeitern aus den drei EK und Vorstandsgenerationen für Ihren grossen Einsatz. Er hat sich bestimmt trotz allem gelohnt.

Mit freundlichen Grüssen  
Ihr Hano Hürzeler

---

# **Fitness dank**

# **JUL-X<sup>®</sup> Massage**

---

*gegen Muskelkater, Ermüdung, Sportverletzungen; Zerrungen, Quetschungen, Prellungen. Ideal gegen Erkältungen. Flacons Fr. 6.40/11-*

---



## **Robert Fretz**

22. 5. 1901 – 4. 9. 1979

R. Fretz beginnt seine fliegerische Laufbahn 1927 mit der Militärpilotenschule.

Von 1930–1937 lässt er durch mehrere Pioniertaten aufhorchen. Zusammen mit W. Farner führt er 1933 den ersten Segelflugzeugschlepp über die Alpen von Zürich nach Mailand durch. Im selben Jahr traversiert er die Alpen das erste Mal bei Nacht von Mailand nach Zürich in einer «Puss-Moth».

1933–1937 Pilot bei der Ostschweizerischen Aerogesellschaft. Daneben führt R. Fretz im Winter Rundflüge ab dem gefrorenen Arosensee durch.

1937 tritt R. Fretz in die Swissair ein und fliegt bis 1955 alle Flugzeuge von der DC-2 bis zur DC-6B.

1955–1966 steht er dem Dept. Operation als Direktor vor. Die Zeit bei der Swissair schildert R. Fretz aus seiner Sicht im Buch «Swissair im Kampf und Aufstieg».

Nach seiner Pensionierung widmet er sich wieder seiner zweiten Leidenschaft, der Malerei.

### **Robert Fretz und die Aeropers**

R. Fretz ist Gründungsmitglied und wird, nach Franz Zimmermann, zweiter Präsident (10. 11. 1945 – 7. 11. 1949).

1946 finden unter seiner Führung harte Verhandlungen um einen Gesamtarbeitsvertrag und die Schaffung einer Versicherungseinrichtung statt.

Ein 1947 an Bundespräsident Celio gerichtetes Memorandum eine SBA-Bake in Genf betreffend, führt zur Bildung einer Konsultativkommission für Flugsicherungsfragen, in der die Aeropers vertreten ist (heutige Eidg. Flugsicherungskommission).

1948 unternimmt R. Fretz in der Konsultativkommission Vorstösse zur Organisation des Flugwetterdienstes und zur Reorganisation der schweiz. Flugsicherung.

1949 setzt sich R. Fretz öffentlich für die Beteiligung der Swissair am interkontinentalen Luftverkehr ein.

Er verfasst auch einen Bericht über das Berufsbild des Verkehrsfliegers bei der Swissair.

Während seiner ganzen Amtsdauer als Präsident bleibt die Verbesserung der Versicherungseinrichtung ein Hauptanliegen. Mit Robert Fretz verliert nicht nur die Aeropers ein Gründungsmitglied und langjährigen Präsidenten. Auch die Zivilluftfahrt nimmt von einem ihrer Pioniere Abschied.

Die Redaktion  
U. Marx

## **Anton Engler** Ehemaliger Purser



besorgt für Sie  
Anlageberatung  
Wertschriftenverwaltung  
Hypotheken  
Baukredite  
Eigenheimfinanzierung



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

## Rückblick

Sie wurden in den vergangenen zwei Monaten über die meisten Verbandsgeschäfte zeitgerecht mit Informationen beliefert. Die Bereitstellung von Abstimmungsmaterial und Kommentaren, sowie Umfragen über Rotationsvarianten für die Wintersaison führten auf dem Sekretariat zu einer wahren Papierflut, die jedoch von Frau Grösch und Herrn Kurtz mit Bravour gebändigt wurde, dafür sei ihnen an dieser Stelle ein Kränzlein gewunden.

Zu den Abstimmungen nur noch folgende Bemerkungen: Da wir bei den FDR ab 1. November zur **zweijährigen Versuchsperiode** starten, sind während dieser Zeit positive und negative Kommentare sehr erwünscht. Nur so sind wir in der Lage, allfällige Schönheitsfehler zu erkennen und nach Ablauf des Testruns auszumerzen. Beim neuen **Ferienreglement** haben wir mit dem grossen festen Ferienanteil einen bedeutenden Fortschritt erzielt. Ein bisschen Toleranz gegenüber den Kollegen und die Benützung der Sprechstunden beim Ferienbüro werden die Arbeit der Ferienplanung erleichtern und dem neuen Reglement zu einem guten Start verhelfen.

Die unerfreuliche Einstufung der **Pensionierten bei der letzten AHV-Revision** (siehe auch das Bulletin von Max Wipf) wird leider nicht rückgängig zu machen sein. Eine Änderung ist nicht vor der nächsten AHV-Revision in den Jahren 1981 oder 1982 möglich. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass wir im gesamtschweizerischen Rahmen nur als sehr kleine Minderheit in Erscheinung treten, und dies erst noch als eine von vielen ohnehin privilegiert angesehene Berufsgruppe.

Am 27. Oktober findet nun doch noch das **Aeropers-Velorennen** statt. Wir hoffen natürlich, dass dem Anlass trotz der fortgeschrittenen Jahreszeit ein ähnlicher Erfolg wie letztes Jahr beschieden sein wird.

Mit freundlichen Grüssen  
H. Spörri, Ressort Information

**Zu verkaufen**, evtl. zu vermieten  
in Oberembrach, 10 km ab Flughafen, komfortables,  
luxuriöses

### **6-Zimmer-Einfamilienhaus**

mit schönem Ziergarten, Doppelgarage, Galerie  
Verhandlungspreis: Fr. 485 000.—

Telefon 865 46 87 oder Fach 1287 Swissair-intern

## Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom September 1979 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



Beat Ebersold  
Copi DC-9



Christoph Häfeli  
Copi DC-9





## 50 Jahre VNV

Celebration of the Golden Jubilee of the VNV Dutch Air Line Pilots Association.

Unsere holländischen Kollegen feierten anfangs September das 50-jährige Jubiläum ihrer Vereinigung, der VNV Dutch Air Line Pilots Association. Zu diesem Anlass veranstalteten sie ein internationales Symposium in Den Haag.

- Safety and Efficiency the next 50 years a symposium on human factors in civil aviation.

Es ist ihnen gelungen, die führenden und massgeblichen Wissenschaftler und Experten für das Symposium als Redner zu gewinnen. Die über 150 Teilnehmer aus Kreisen von Behörden, Airlines und Industrie waren über das hohe Niveau der Vorträge und Diskussionen stark beeindruckt. Ich persönlich fand die Kompetenz, Fachkenntnisse der Diskussionsleiter – Piloten und Flight Engineers aus den Reihen der VNV – ausserordentlich, galt es doch, die Aussagen der Wissenschaftler für ihre praktische Anwendung zu werten. Es war eine eindruckliche Demonstration von Fähigkeiten und Expertisen, die – an internationalem Standard gemessen – noch keine Pilotenvereinigung zu mobilisieren in der Lage war. Nicht zum eigenen, sondern zum Nutzen aller am Luftverkehr interessierten Stellen wie Airlines, Flugzeughersteller und Behörden. Eine eindrucklichere Art, das goldene Jubiläum zu feiern, kann ich mir kaum vorstellen.

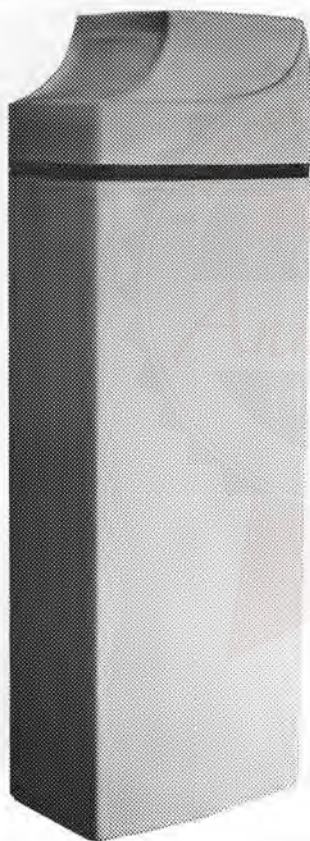
Der Schreibende hatte Gelegenheit, in Den Haag die Glückwünsche der Aeropers an die VNV zu übermitteln. Wir möchten auch an dieser Stelle, im Namen aller Aeropersmitglieder, zum goldenen Jubiläum und zur Art, wie dieses gefeiert wurde, herzlichst gratulieren.

L. Zsindely

Das nachfolgend zusammengestellte Symposium-Programm soll Ihnen über die behandelten Themen Auskunft geben. Für Interessenten habe ich einen Folder mit allen Vorträgen zusammengestellt. Es kann im Sekretariat eingesehen oder dort angefordert werden.

- Human Error
  - The nature of human error
- Human factors
  - human performances
  - human factors – unit
- Workload
  - The air traffic controllers thinking process
  - workload and aviation safety

- Training  
Developments in training technology  
training for command
- Flight Safety  
human factors in incident investigation  
human factors in accident investigation
- Evaluation



## 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

## Aktuelles Interview: Strafrechtliche Folgen von Flugunfällen

Wir wissen es besser als Reinhard Mey: Über den Wolken ist die Freiheit längst nicht mehr grenzenlos. Der immer dichtere Verkehr und das steigende Umweltbewusstsein der Bevölkerung verlangen immer mehr und strengere Gesetze für die Luftfahrt.

Einerseits ist natürlich der verbesserte Rechtsschutz für die Betroffenen zu begrüßen, andererseits werden wir Piloten dadurch in unserer Entscheidungsfreiheit immer mehr eingeengt. Daraus können Situationen entstehen, die einen Piloten dazu verleiten, vom Prinzip «safety first» abzuweichen.

Je strenger Gesetze und Vorschriften werden, desto eher werden sie missachtet – nicht unbedingt vorsätzlich. Deshalb muss ein Pilot nach einem Unfall oder Vorkommnis je länger je mehr mit einem gerichtlichen Nachspiel rechnen. Um Genaueres darüber zu erfahren, haben wir uns an das Bundesamt für Zivilluftfahrt gewandt.

Herr **Max Neuenschwander** ist Fürsprecher (Rechtsanwalt) und **Chef des Rechtsdienstes des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BZL)**. Er war so freundlich, uns einige Fragen zum Thema «Strafrechtliche Folgen bei Flugunfällen» zu beantworten.

AR: Herr Neuenschwander, Vorkommnisse und Unfälle im Luftverkehr haben für den verantwortlichen Piloten oft strafrechtliche Folgen. Welches sind die rechtlichen Grundlagen?

N: Massgebend dafür sind die Bestimmungen im Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG), im Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht (VStrR), im Strafgesetzbuch (StGB) und im Bundesgesetz über die Bundesstrafrechtspflege (BStP). Das BZL ist zuständig für die Ahndung von Widerhandlungen gegen die Luftfahrtgesetzgebung (Übertretungen). Es kann Bussen verhängen, in besonders leichten Fällen auch bloss warnen; es kann ferner, unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines Strafverfahrens, administrative Massnahmen treffen, d. h. «den zeitweiligen oder dauernden Entzug oder eine Einschränkung des Geltungsgebietes von erteilten Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen» anordnen. (Art. 92 LFG).

AR: Wonach richtet sich das Strafmass?

N: Bei Luftfahrtübertretungen sind für Bussen bis zu 5000 Franken nur die Schwere der Widerhandlung und des Verschuldens zu berücksichtigen. Liegt ein besonders schwerwiegender Übertretungstat-

bestand, ein Vergehen oder sogar ein Verbrechen vor, so sind noch andere Strafzumessungsgründe wie Motive, Vorleben und persönliche Verhältnisse des Täters zu berücksichtigen.

AR: Liegt die Bestrafung in der Kompetenz des BZL?

N: Nur in beschränktem Rahmen. Wir sind ja nicht in erster Linie Strafinstanz, sondern Aufsichtsbehörde und Administrativinstanz.

Für administrative Massnahmen sind wir allein zuständig. Für Strafen ist unsere Kompetenz auf Bussen für Übertretungen beschränkt. Bei Vergehen (mit Gefängnis als Höchststrafe bedrohtes Delikt, z. B. fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs, fahrlässige Tötung) und Verbrechen (mit Zuchthaus bedroht, z. B. strafbare Handlungen bei Flugzeugentführungen: vorsätzliche Störung des öffentlichen Verkehrs mit wissentlicher Gefährdung vieler Menschen, Gefährdung des Lebens, Erpressung, vorsätzliche Tötung) wird in jedem Fall ein Gericht eingeschaltet.

AR: In letzter Zeit gab es verschiedene Fälle, bei denen der Pilot der Störung des öffentlichen Verkehrs beschuldigt wurde. Dabei haben Sie jeweils Anzeige bei der Bundesanwaltschaft erstattet. Warum das?

N: Nun, es geht hier um den Gefährdungstatbestand von Art. 237 StGB, der mit «Störung des öffentlichen Verkehrs» überschrieben ist. Wie weiter oben erwähnt, ist auch die fahrlässige Begehung als Vergehen strafbar (siehe Kasten).

Wenn wir bei einer Untersuchung eines Vorkommnisses oder Unfalls zum Schluss kommen, dass ein Verstoss gegen den genannten Artikel vorliegt, sind wir verpflichtet, die Bundesanwaltschaft einzuschalten, die dann ihrerseits den Fall einem kantonalen Gericht überträgt, ausser wenn klar feststeht, dass den Piloten kein Verschulden trifft.

#### Art. 237

- Störung des öffentlichen Verkehrs
1. Wer vorsätzlich den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bestraft.  
Bringt der Täter dadurch wissentlich Leib und Leben vieler Menschen in Gefahr, so kann auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren erkannt werden.
  2. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse.

AR: Mir scheint, Sie haben Ihr Vorgehen geändert und gelangen heute eher an die Bundesanwaltschaft als früher.

N: Ihre Annahme ist richtig. Aber nicht wir haben die Praxis geändert, sondern das Bundesgericht. Mit Bundesgerichtsentscheid (BGE) 100 IV 54 wurde nämlich die Auslegung von Art. 237 StGB geändert. Bevor dieser BGE gefällt wurde, waren Personen, die sich jemandem für eine Fahrt oder einen Flug anvertrauten, ihrem Führer gegenüber durch Art. 237 StGB nicht geschützt. Dies ist aber nun der Fall.

Zwar gab ein Schiffsunfall Anlass zu diesem BGE; er hat aber für den Verkehr im allgemeinen Gültigkeit.

AR: Kürzlich musste ein Privatpilot im Gebirge notlanden. Obschon das doch abseits des öffentlichen Verkehrs geschah, wurde er des Verstosses gegen Art. 237 StGB angeklagt. Können Sie uns den Fall kurz erläutern?

N: Besagter Pilot musste mit seinem Helikopter notlanden, weil er für die Überquerung einer Kette zu wenig Höhe gewonnen hatte. Der Hubschrauber überschlug sich und wurde völlig zerstört. Die beiden Passagiere erlitten leichte Verletzungen, stellten jedoch keinen Strafantrag wegen Körperverletzung.

Bei diesem Sachverhalt ist es für den Laien vielleicht nicht leicht verständlich, dass der Pilot des Verstosses gegen Art. 237 StGB schuldig befunden wurde; der Titel «Störung des öffentlichen Verkehrs» ist etwas irreführend.

Erstens versteht man unter öffentlichem Verkehr nicht nur den Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern auch jenen mit Privatfahrzeugen, wenn sie sich an Orten bewegen, die dem allgemeinen Verkehr offenstehen. Für den Hubschrauber trifft dies praktisch überall zu.

Zweitens schützt Art. 237 StGB nicht den öffentlichen Verkehr als solchen, sondern Leib und Leben von Menschen, die sich im öffentlichen Verkehr befinden. Dazu gehören auch Passagiere eines privaten Transportmittels.

Da der Verstoss gegen Art. 237 StGB ein Officialdelikt ist, spielt es keine Rolle, ob die betroffenen Passagiere eine Bestrafung des Piloten verlangen oder nicht. Mit diesem Entscheid 105 IV 41 hat das Bundesgericht die mit dem Entscheid 100 IV 54 begründete neueste Praxis bestätigt.

AR: Muss also der verantwortliche Pilot bei einem Vorkommnis oder Unfall mit Fluggästen an Bord immer mit einem gerichtlichen Strafverfahren wegen «Störung des öffentlichen Verkehrs» rechnen?

- N: Ja, es sei denn, den Piloten treffe an dem Ereignis kein Verschulden, oder von einer eigentlichen Gefährdung der Passagiere oder von Personen ausserhalb des Luftfahrzeugs, oder Schaffung eines konkreten Gefahrenzustandes, könne nicht die Rede sein.
- AR: Nun zu einem andern Thema: Bekanntlich besteht bei einem Gerichtsentscheid die Möglichkeit des Rekurses. Wie verhält es sich bei einem Lizenzentzug?
- N: Der Pilot kann den Entscheid des BZL an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) weiterziehen. Schützt das Departement unsere Entscheid, bleibt dem Betroffenen als letzte Rekursinstanz das Bundesgericht.
- Ich möchte hier noch anfügen, dass wir einen Ausweisentzug selbstverständlich erst nach genauer Abklärung und Abwägung verfügen; wir sind uns sehr wohl bewusst, dass wir damit einem Berufspiloten seine Existenzgrundlage entziehen.
- Nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit ist gegebenenfalls die Anordnung von Auflagen (Refresherkurs, Wiederholung einer Prüfung usw.) ausreichend.
- AR: Der PiC wird für eventuelle Fehlhandlungen der andern Besatzungsmitglieder verantwortlich gemacht. Sind somit Copilot und Bordmechaniker a priori von einer Strafverfolgung ausgenommen?
- Das schiene mir ungerecht, gibt es doch bei der Operation eines modernen Verkehrsflugzeugs Situationen, in denen sich der Kommandant vollkommen auf seine Kollegen im Cockpit verlassen muss. Ich denke dabei z. B. an die Anflugverfahren für Cat. II und III ILS
- N: Ich kann mich gerade an keinen Fall erinnern, in dem Kommandant und Copilot zur Rechenschaft gezogen worden wären. Es ist aber klar, dass auch der Copilot die Verkehrsregeln zu beachten hat, also z. B. das Flugzeug nicht nachlässig führen darf. Die primäre Verantwortung liegt aber nach dem geltenden Recht eindeutig beim PiC.
- AR: Noch eine letzte Frage: Welche Strafe riskiert ein Kommandant, der z. B. seine Gattin einen Start im Cockpit miterleben lässt?
- N: Nun, er kommt nicht gerade ins Zuchthaus, aber mit einer Busse muss er schon rechnen! Ziffer 4.12.9 der Verordnung über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr verbietet ein solches Erlebnis.
- AR: Herr Neuenschwander, vielen Dank für dieses aufschlussreiche Gespräch.

Interview: B. von Tobel

## 12 Jahre Stagnation



Aus manchen Diskussionen, **rundschau**-Artikeln, PVR's Gesprächen an CCM und andern Gelegenheiten lässt sich eine latente Unzufriedenheit der Copiloten heraushören. Ich bin auch nicht ganz unbeteiligt und habe über die Hintergründe dieses Missbehagens etwas nachgedacht.

Zu Beginn möchte ich einen Blick auf die Selektion zur Aufnahme in die SLS werfen. Die Gründe für eine Bewerbung waren gewiss mannigfaltig, aber ein Beweggrund war allen Kandidaten gemeinsam, nämlich der Wunsch, eines Tages ein Verkehrsflugzeug als Kommandant zu fliegen. Auch die Gremien, die uns zu selektionieren hatten, waren dieser Meinung, und es ist ein anerkanntes Kriterium für Auswahl und Ausbildung, dass ein Pilot seine Laufbahn als Kommandant beschliessen soll. Die Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel.

Während den nächsten anderthalb Jahren wurde man dann zum selbständigen Piloten geschult, und man verliess die Schule mit der Berechtigung, ein bis zu 5,7 Tonnen schweres Flugzeug unter allen Wetterbedingungen als verantwortlicher Pilot zu fliegen. Es wurde jederzeit verlangt, dass man fliegerische Entscheide rechtzeitig und zweckmässig fällte, und hier einen Lapsus zu begehen, hatte schlimme Folgen. Aus schlechter Fluglage eine Landung zu erzwingen, statt die sichere Lösung eines «overshoots» (wie der Vorgang in jener guten alten Zeit hiess) zu wählen, konnte qualifikatorisch verheerende Folgen haben.

Daran anschliessend trat man bei der Swissair ein, und auch bei der Umschulung auf DC-9 wurde grösster Wert auf selbständige Entscheidungen gelegt. Nachher folgte die Lehrzeit als zweiter Pilot (auch Copilot oder First Officer genannt) auf dem Streckennetz der DC-9. Bis hierher hat niemand etwas gegen diesen Aufbau der Ausbildung einzuwenden, im Gegenteil, eine gute Lehre in der Praxis ist wesentlicher denn je. Aber jetzt folgt ein grosser **Unterschied zu früheren Jahren**. Während ein F/O bis vor kurzem nach 5 bis 7 Jahren sein Upgrading antrat, und damit selbständig wurde, bleibt er heute bis mindestens zu seinem 12. Dienstjahr als Pilot auf dem rechten Sitz kleben. Sein Aufgabenbereich bleibt während zwölf Jahren genau derselbe. Ab und zu darf er zu den Passagieren sprechen, aber möglichst ohne zu erwähnen, dass nur der Copilot

spricht, besser ist die Phrase «einige Informationen aus dem Cockpit» zu verwenden. Einige Minuten nach dem Start wird ihm in schwindelnder, aber sicherer Höhe über dem Gelände das Steuer feierlich überreicht, normalerweise mit den Worten «Your controls», oft aber auch, möglichst mit eingeschaltetem Autopiloten, mit der rhetorischen Frage «Sind Sie bereit?» oder auch mit «all yours». Die Handlung des Copi besteht dann im Übergeben des Blechesels mit all den schriftlichen Begleitumständen des Fliegens an den Captain, die Steuersäule braucht man allerdings nicht mehr zu berühren. Des Copiloten Erfolgserlebnis beginnt mit dem Planen des Sinkfluges und der abschliessenden, womöglich noch misslungenen Landung, wahrlich nicht allzu viel während 12 Jahren.

Eine gewisse Unzufriedenheit oder Frustration nach manchen Jahren ohne erkennbaren beruflichen Fortschritt dürfte von Soziologen als zwingend angesehen werden. Der Pilot wurde zu Beginn beurteilt nach seiner Fähigkeit, selbst zu entscheiden, und genau diese Eigenschaft liegt dann während mehr als zehn Jahren brach, sie muss dann allerdings beim upgrading blitzartig wieder erbracht werden. Es darf auch nicht vergessen werden, dass unter den jüngeren Jahrgängen sehr viele Nicht-Militärpiloten zu finden sind, die nicht während sechs bezahlten Wochen im Jahr ihre fliegerischen Freuden an Bord eines einsitzigen Flugzeuges geniessen können.

Es gibt zwei Möglichkeiten, dieser Frustration zu entkommen. Man kann entweder zum Minimalisten werden, der möglichst wenig arbeitet, der sein Leben voll auf seine Freizeit ausrichtet, der womöglich einen Nebenberuf betreibt, welcher seiner Initiative mehr Rechnung trägt, oder aber man wehrt sich gegen diesen Zustand und wird damit zum «Oppositionellen» im Bereiche unserer Firma. Beides ist nicht gut für unsere mitgebrachten und angelernten Eigenschaften, aber auch nicht für den Flugbetrieb und somit die Swissair.

Das Bulletin 50/C vom 21. Juni dieses Jahres ist, wenn auch vordergründig verständlich, nicht dazu angetan, die First Officers zu ermuntern. Es wären vor allem ausser dem Start auch noch Zwischenlösungen des climb out procedures denkbar, beispielsweise mit Übergabe des Flugzeuges nach «gear up», was dem Copiloten doch noch eine gewisse fliegerische Tätigkeit nach dem Start ermöglichen würde. Leider wird darüber nichts ausgesagt.

Nach den Erfahrungen der letzten Zeit scheint es schwierig, einen Ausweg aus dieser Situation zu finden. Unsere Vorgesetzten, allesamt Kommandanten, die ihr berufliches Ziel erreicht haben, bekunden einige Mühe, sich in die Lage der First Officers zu versetzen. Ich empfinde es als Mangel, dass wir unsere Kenntnisse und unsere Ausbildung während zwölf Jahren in der praktischen Arbeit nicht besser ausnützen und vertie-



fen können. Es ist für die zuständigen Stellen Zeit, zu erkennen, dass man die Wünsche der Hälfte aller Piloten nicht ewig zur Seite schieben kann, und dass eine positive Motivierung der First Officers notwendig ist.

Heiner Spörrli

## Man sollte...

- nicht die Nase rümpfen über jenen Swissairpiloten, der sich kürzlich geweigert hat, auf seiner DH-Heimreise neben einem Schwarzen platiert zu werden und statt dessen lieber fünf Stunden lang im Cockpit mitflog. Er bezahlt sicher jedes Jahr brav seinen Beitrag an die Entwicklungshilfe! Ernst Frei
- sich nicht wundern, warum die Swissair ihre alten Flugzeuge immer so problemlos verkaufen kann. Urteil eines Mechanikers in Oakland über die legendäre DC-8 IDU: «It's the nicest and cleanest DC-8 I've seen in a long time!» B. von Tobel



### Zu verkaufen

in Rheinklingen, Nähe Stein am Rhein, 35 Min. ab Flugplatz Kloten  
sehr schönes, renoviertes

## Bauernhaus

stilecht ausgebaut, Wohnhaus mit 7 Zimmern, Kachelofen und Zentralheizung, Doppelgarage, 2 Scheunen und diverse, ausbaufähige Räume, ca. 30 a Umschwung, sehr schöne, ruhige Lage mit Blick auf den Rhein.

Preis Fr. 700 000.—

Der betreffende Architekt ist ein Spezialist für Renovationen alter Häuser, er hat auch mein Bauernhaus ausgebaut. Bei Interesse kann es besichtigt werden.

Auskünfte erteilt: O. Roth, Box 1179 oder Telefon (01) 858 16 17

# SOFT-STAR

Wasserenthärtungsanlagen



zeichnen sich aus durch:

- sparsamen Salzverbrauch dank elektronischer Härtefühlersteuerung
- Einfache Bauweise
- 4-Stufen-Ventil
- Spezialanlagen für Schwimmbäder

★ NEU

- selbstdesinfizierende, daher keimfreie Harzfällung aus Silberharz
- Verschneideventil mit Skala

Ausführungen als:

- Ein- oder Mehrfamilienhausanlagen
- Pendelanlagen
- Heisswasseranlagen
- Automatische oder Handsteuerung
- Härtefühler-, Zeit- oder Volumensteuerung
- Baukastensystem

Zubehör:

- Schmutzfilter
- Dosierpumpen zur Bekämpfung der Leitungskorrosion

Referenzen stehen zur Verfügung. Weitere Aukünfte erteilt gerne:

## AHEMO

Bau- und Industriemontagen A  
Munotstieg 5  
8200 Schaffhausen  
Telefon 053 5 09 76

## Das «alte» Swissair-Lied

Sit dass ich i de Swissair bi, han'i nüt anders ghört,  
als spare, spare wos nu goht, das hät mi au nie gschört,  
doch mit de Zit, do hani gmerkt, es cha ja goh wie's will,  
wänn die wo schaffed öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill,  
wänn die wo schaffed öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill.

Ob Sunntig, Wächtig, Tag und Nacht, mir sind jo immer do,  
und d'Swissair weiss es ganz genau, si cha sich druf verloh,  
me git sich Müeh und macht si Sach, genau wies d'Vorschrift will,  
doch, wänn die wo schaffed öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill,  
doch, wänn die wo schaffed öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill.

Und safety first, economy und Passagier-Komfort,  
jo ganzi Büecher sind do gschriben über die drei Wort,  
die Check z'beschtoh Johr i Johr us, isch au keis Chinderspiel,  
doch, wänn die wo schaffed öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill,  
doch, wänn die wo schaffed öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill.

Dass d'Flüger so schön g'molet sind, hät scho vill z'rede gä,  
bezeichnend isch das Plus (+) am Schwanz, dass alli Wält cha gseh,  
die mached immer fürschi und erreached immer s'Ziel,  
doch, wänn die wo schaffed öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill,  
doch, wänn die wo schaffed öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill.

Im Härbscht, das isch doch immer s'Gliech, do goht das Gjammer los,  
dä Chueche wachst zum Rahme us, er würt jo riesegross,  
doch wänn's dänn so as teile goht, das söll verschtöwer will,  
wänn die wo gschaftt händ öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill,  
wänn die wo gschaftt händ öppis wänd, dänn heisst's, es choshti z'vill.

P.S. Für «Sänger» hat der «Poet» auch noch eine geeignete Melodie verfügbar.

Hans Böhi

# 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

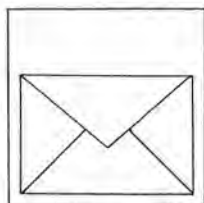


**Wegweisend seit 1857. Alle Einzel- und Kollektiv-Versicherungen.**

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.

RE 102/88

## Briefe an die rundschau



Herzliche Gratulation an die anonyme Briefschreiberin. Ist es ihr doch gelungen

1. zu zeigen, was für aufrechte und anständige Redaktionsmitglieder wir haben, die auf so eine rührselige Geschichte natürlich reagieren und abdrucken (dabei sollte die Redaktion unser hochempfindliches, inneres Kommunikationssystem «Klatschwelle» eigentlich kennen, um zu wissen, dass mit solchen «Indizien» jeder Interessierte innerhalb kürzester Zeit weiss, wer dieser Rabenvater ist);
2. problemlos dem «leider mein Mann» eins auszuwischen, der natürlich auch sicher liest – sich nicht wehren kann – und für längere Zeit an psychischen Verdauungsstörungen leiden wird;
3. dem Leserkreis überdeutlich klarzumachen, wie sie bemüht ist, wieder ins Reine zu kommen und die Wogen zu glätten. Denn ganz ohne Grund sucht sich «Vater» keine Freundin und tituliert «Saubande».

Das ist vielleicht ein ausgekochtes, maliziöses Frauenzimmer, denn diese **rundschau**information hat sie vorher schon am Staffschalter erhalten. Da sie in der Lage ist, solche Briefe zu schreiben, besitzt sie gewiss auch genug Intelligenz herauszufinden, dass es eine administrative Stelle beim Arbeitgeber geben muss, die ihren «leider mein Mann» betreut und Auskunft gibt. Auf ihren letzten Satz bezogen, wäre der Schreiberin vielleicht zu empfehlen, eine Vereinigung für verlassene Glucken zu gründen – mit eigener anonymer Publikationsmöglichkeit. Versteht sich. Für gegenseitige Hilfe. Denn ob es jedesmal gelingt in der **Aeropersrundschau**...

Denn das ist der eigentliche Grund dieses Briefes. Leid tun mir alle Beteiligten. Ganz bestimmt die Kinder.

Karl Niess

## From other publications



aus Tagesanzeiger-Magazin vom 8. September 1979

### E Saich ...

«Schöner fliegen; "Ich halt s aifach nit uss, e Saich zmache (. . .)», von Dieter Bachmann

Als die Mitgliederversammlung der Arbeitsgemeinschaft Schweizer Grafiker, Ortsgruppe Bern, ASG, am 26. Januar 1979 ihr Einverständnis zur Veröffentlichung des nachstehenden Communiqués gab, glaubte wohl keines der 25 Mitglieder, dass die Mitteilung nie erscheinen würde. «Die Swissair verlässt ihr gutes Design.

Das ausgezeichnete Erscheinungsbild unserer nationalen Fluggesellschaft soll verschwinden. An seine Stelle kommt eine modische Titelsatz-Schrift, die fette Futura, die als Headline in Inseraten für zahllose Produkte wirbt und geworben hat. Der Beschluss der Geschäftsleitung erscheint uns unbegreiflich, den Pfeil und den Namenszug – in der ganzen Welt bekannte und berühmte Formen – einfach wegzulegen und durch etwas Banales und Konfektioniertes zu ersetzen.

Ist es nicht enttäuschend, ein für den Namen Swissair kreiertes Formkonzept, ein Schriftbild, welches zudem für eine Fluggesellschaft charakteristisch war, das sich von der Bezeichnung der Flugzeuge bis zur kleinsten Drucksache hervorragend eignete, einem zweifelhaften Trend zu opfern?

Bei der bisherigen Schrift war das Verhältnis der Balken zu den Innenräumen mit der Betonung der Waagrechten optisch ausserordentlich klar und auch bei einer extremen Reduktion gut lesbar. Sie war einprägsam und gleichzeitig ein Beispiel bester Schweizer Grafik. Wie stümperhaft und beziehungslos wirkt dagegen die neue Version.

Es grenzt an Ironie, wenn im Communiqué der Swissair behauptet wird, es sei etwas geschaffen worden, welches unbeeinflusst von Modeströmungen ein Höchstmass an Flexibilität biete. Das Rhomboid mit dem Hoheitszeichen ist nichts Neues, als Trikolore existiert diese Idee schon lange im Air-France-Signet. Ist es somit nicht eher eine Anpassung an eine gegenwärtige Tendenz und entbehrt der gepriesenen Originalität?

Es wäre wünschbar, die Geschäftsleitung der Swissair würde auf ihren Entscheid zurückkommen, der nichts einbringt als unnötige Kosten für einen modischen Gag.»

Diese Mitteilung ging am 27. Januar an den «Bund» und am 14. Februar an die Schweizerische Depeschagentur.

PS Meine persönliche Anmerkung: Das Editorial von Martin Schaub ist eine glänzende Antwort auf die allzu lange «Entwicklungsgeschichte» des Erscheinungsbildes.

Hans Knöpfli, Grafiker ASG, Bern

---

## THE VALUE OF EYE-WITNESS REPORTS

---

The United Kingdom's College of Aeronautics offers courses in aircraft accident investigation and set out to demonstrate to one course the fallibility of eye-witness evidence, as shown by this edited extract from the College's own magazine describing a pre-arranged «incident» at the aerodrome.

«As Jetstream G-AXUI was about to land the pilot found himself confronted by a vehicle with yellow roof light flashing heading towards him on the runway. He initiated an overshoot which viewed from the ground appeared less than perfectly controlled, for the fire officer on watch sounded the alarm and the fire service vehicles set off in anticipation of a forced landing.

There was a group of witnesses to this event and since these were all experienced pilots or aircraft engineers it was hoped that a coherent account could be put together, for the group were members of the Aircraft Accident Investigation course.

Their accounts of the incident were detailed and often accurate about the later stages of flight and about the movement of fire vehicles, that is about events after their interest had been aroused and after they had recovered from the mild shock of the fire bell suddenly ringing and the Fire Officer breaking off in mid sentence to go running towards the control tower. Their accounts of events before and immediately after the bell rang were more variable. The course's instructor knew the aircraft would be coming so had no difficulty seeing it, about half the others noticed it too, although one was convinced that he had seen it TAKE OFF.

Almost as soon as it came into sight it reared up, rolled, yawed and generally seemed to make a mess of overshooting as the fire bell sounded. At this point the instructor looked for something on the runway because he had been forewarned and sure enough there was a vehicle at that moment seemingly right underneath the aircraft. Not one of the other, unsuspecting 10 saw the vehicle and thus not one could give any possible explanation as to why the aircraft had not landed (the one who had «seen» it take off was not of course worried by this as were some of the others).

There was also some confusion about whether the undercarriage was up or down and about the flap position. On these points the instructor had no advantage over the others and was by no means certain about either but was amongst those who thought that the flaps had stayed at least partially down. A few witnesses on the other hand were quite sure that the undercarriage had been retracted. The video recording showed clearly that although the undercarriage did remain down throughout it practically vanished from the line of sight during the initial rolling pull up, creating the illusion of retraction.»

The article ended by reminding readers that witnesses do not remember events but only their own perception of events, and perception can be faulty due to the witnesses selection or misinterpretation of what is seen or heard. It can be coloured by other people's accounts, by conscious or subconscious reasoning processes and, of course, forgetfulness. A final comment made in the magazine was that the prearranged incident was an excellent lesson for the would-be accident investigators and that they would learn to expect less from «expert» witnesses and be more sympathetic to all witnesses.

**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



### **Ein Airbus mit nur zwei Mann im Cockpit?**

Sitzanordnung eines neuen Flugzeugtyps gibt der Vereinigung «Cockpit» zu denken / Sogar Streik?

j. k. FRANKFURT, 9. August. Die Pilotenvereinigung Cockpit spricht von einer «Zeitbombe»: Das Unternehmen Airbus Industrie will beim neuen Airbus-Flugzeug vom Typ A 310, das in vier Jahren von der Lufthansa erstmals in Betrieb genommen werden soll, die Zulassung für eine Zwei-Mann-Besatzung beantragen. Zwar sieht die Cockpitanordnung dieses etwas kleineren Bruders des erfolgreichen europäischen Airbus-Grossflugzeugs einen dritten Platz vor, der wie üblich vom Flugingenieur eingenommen werden kann, die von der bisherigen Norm abweichende Gestaltung – der dritte Mann sitzt nicht seitwärts, sondern in Flugrichtung eng hinter den beiden Piloten – legt jedoch den Verdacht nahe, dass der Ingenieur über kurz oder lang «wegrationalisiert» werden könnte, zumal Kapitän und Kopilot imstande sein werden, alle Bedienelemente von ihren Sitzen aus zu erreichen. Victor Jauernig, der Vorsitzende der Pilotenvereinigung, kündigte am Donnerstag in Frankfurt an, notfalls mit Streik wollten die Flugzeugführer sich gegenüber dem Arbeitgeber eine Mitsprache bei der Gestaltung dieses Arbeitsplatzes erkämpfen.

Der Airbus A 310 wäre das erste Grossflugzeug mit einer nur aus zwei Piloten bestehenden Mannschaft. Eine derartige Reduzierung wurde bisher lediglich für Kurzstreckenmaschinen, etwa in den Cityjets Boeing 737, eingeführt, allerdings auch hier schon gegen den Willen nationaler und internationaler Pilotenverbände. Jauernig sagte dazu, bei Flugzeugen mit einem Operationsfeld, das sich auf Europa mit seinen vielen Flughäfen beschränke, könne dies unter Sicherheitsaspekten gerade noch hingenommen werden; die Zweier-Crew eines Airbus aber werde möglicherweise im Notfall in aussereuropäischen Gegenden mit einem dünnen Netz von Landeplätzen überfordert sein: «Wir brauchen den dritten Mann im Cockpit!» Nur mit ihm sei auch in abnormalen Situationen eine ausreichende Überwachung des Fluggeschehens gewährleistet.

Nach Angaben Jauernigs habe der Lufthansa-Vorstand noch nicht konkrete Beschlüsse über den Fortfall des Flugingenieurs in der A 310 getroffen, von der 25 Exemplare fest bestellt wurden; zunächst solle ein Forschungsauftrag über die Arbeitsbelastungen der Besatzungen vergeben werden. Von einer solchen Untersuchung jedoch hält die Cockpit-Vereinigung nichts, weil sie nicht den immerhin möglichen Extremfall genügend praxisgerecht einbeziehen könne. Zudem, so sagt sie, zwängen die Überlastung des Luftraumes und die Tendenz zu immer mehr

Instrumentenlandungen bei schlechter Sicht die Piloten dazu, sich ganz der Navigation zu widmen, wodurch die Kontrolle der Technik vernachlässigt werde. Das Argument, Luftverkehrsgesellschaften müssten wirtschaftlich, also personalsparend arbeiten, wollen die Piloten in diesem Punkt nicht gelten lassen. Jeder Flugingenieur könne durch seine Tätigkeit, durch «Trendanalyse», rechtzeitig Schäden entdecken: «Die Kosten eines neuen Triebwerks entsprechen dem, was ein Ingenieur in zehn Jahren an Gehalt bezieht.»

Europilot, ein Dachverband von vierzehn Pilotenvereinigungen mit 14 000 Mitgliedern, liegt ganz auf der Linie des deutschen Berufsverbandes. In einer Erklärung wird der Einsatz eines neuen Flugzeugtyps mit weniger als drei Besatzungsmitgliedern im Cockpit angesichts der heutigen Arbeitsbedingungen abgelehnt – durchaus in Würdigung des wirtschaftlichen Druckes, der auf den Fluggesellschaften lastet.



»Say WHEN, Man!!«

## English Antiques

- Schreibtische • Stühle • Sekretäre
- Bücherschränke • Davenport
- Lederpolsterstühle • Drehsessel
- Tische • Vitrinen • Sofas
- sehr preisgünstig

**Scherrer Wohnen**

Zeughaus-/Mühlestrasse  
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41  
11 Schaufenster 1000 m<sup>2</sup> Ausstellung

# Organisation des Vorstandes

|                         |             |          |
|-------------------------|-------------|----------|
| <b>Präsident:</b>       | H. Hürzeler | Fach 17  |
| <b>Vizepräsidenten:</b> | L. Zsindely | Fach 200 |
|                         | E. Brunner  | Fach 173 |

| <b>Ressorts</b>            | <b>Verantwortlicher</b> | <b>Stellvertreter</b> |                |           |
|----------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------|-----------|
| 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. Rasmusowsky | Fach 1165 |
| Versicherungen VEF/APKK    | A. Huggenberger         | Fach 141              | M. Wipf        | Fach 372  |
| Finanzen/Kasse             | F. Rasmusowsky          | 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. Rasmusowsky | Fach 1165 |

## **Sekretariat**

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

## **Einsatzkommission**

Hauptvorsitz: H. Hürzeler  
Vorsitzender: F. Schmutz

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

**DC-10:** P. Habegger (Typenchef)  
L. Ritzli, W. Weibel

**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. Reifler, W. Rüter, R. Suter, D. Staal,  
H. Sauter, G. Schaefer, H. Thut

## **VEF-Stiftungsratsmitglieder**

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

## **Versicherungskommission**

Vorsitz: A. Huggenberger  
H. Ehrensperger (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. Fritschi, G. Moret,  
P. Ritter, H. Robitzkat

## **Romands**

M. Baudat, F. Dyons, 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

