



5/71

September/Oktober 1971

aeropers rundschau

Offiz. Organ der Vereinig. des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die «aeropers-rundschau» das offizielle Organ der Aeropers darstellt, widerspiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes.

Ohne die vorgängige schriftliche Einwilligung der Redaktion ist jede Wiedergabe von Artikeln aus dieser Zeitschrift untersagt.

Inhalt — Contents — Sommaire

	Seite
Liebe Rundschauler	3
Liebe Mitglieder	6
Ressort-Informationen	
Kommentar zur Einsatzliste	11
DC-9 Einsatz	14
Integration	18
Security	19
EK-Notes	21
Man sollte . . .	24
Parkplatz-Träume	25
From other publications	28
Das Zauber(Düsen)-Schiff	32

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 6. Nov. 1971

Redaktion:

M. Cross
R. Schumacher
Dr. W. Huber

Versand:

Sekr. Aeropers
Postfach 83
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 84 65 15

Druck:

Wettlin & Co.
Buchdruck
Rosengartenstr. 5
8037 Zürich
Telefon 051 44 47 44

AEG

Heimwerker

SB4-500: Die stärkste 4-Gang-Schlagbohrmaschine auf dem Weltmarkt



A. Byland & Co

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 051 23 88 42



LA SUISSE

Lebens-Versicherungs-Gesellschaft
Unfall-Versicherungs-Gesellschaft
Lausanne

Leben · Unfall · Krankheit · Haftpflicht
Motorfahrzeuge · Kautions

Generalagenturen in der ganzen Schweiz

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

Liebe Rundschauler

«Mit freundlichen Grüßen» — diese ansprechende und altbewährte Formulierung soll heute einmal anstatt nur am Schluss auch am Anfang dieses Beitrages stehen. Es hat dies seinen besonderen Grund: Als Greenhorn in Sachen Leitartikel der Rundschau möchte ich damit alle Leser herzlich begrüßen. Ich freue mich, mit Ihnen auf diesem Weg den Dialog zu suchen und zu pflegen; für Ihre Kritik verlange ich keine Schonzeit und für meine Schwächen werde ich selbst die nötige Rücksicht nehmen.

Damit habe ich Ihnen bereits angedeutet, worin ich meine Aufgabe an dieser Stelle sehe. Das Gespräch soll nicht einseitig sein, sondern wir wollen gemeinsam — in einer Art Arena — die grosse Vielfalt der Dinge immer wieder zur Einheit zusammenzuführen versuchen. Dieser Wunsch, dieser Gedanke mag vielleicht für manche nicht das Richtige bedeuten, da die heutige Welt mehr von Auflehnung, Trennung und Selbstbehauptung spricht. Aber gerade mit dieser in vielen Dingen entscheidenden Konfrontation wollen wir uns heute auseinandersetzen: Revolution — Evolution.

Es gibt in der Weltgeschichte eine nicht abreissende Kette von Ereignissen, welche den bestehenden Zustand in mehr oder weniger brutaler Form zu ändern versuchten. Daraus einige besonders eindruckliche Beispiele: Ermordung Cäsar's, Französische Revolution, Oktober-Revolution in Russland, Fidel Castro's Kuba, Aufstand in Ungarn, Machtübernahme in Griechenland, Wirren in Ostpakistan und Irland.

Dass dabei die Schweiz nicht zitiert worden ist, will nicht heissen, dass in unserem Land keine Gegensätze bestanden oder bestehen, aber ich werde darüber später einmal zu sprechen kommen.

Um all die unzähligen Konflikte innerhalb der Völker und Nationen zu verstehen, müsste man wohl so viele vorausgegangene Ereignisse analysieren, soviel Material sichten, so viele direkt Beteiligte und auch Ausstehende befragen (sofern das überhaupt noch möglich wäre), dass ein Mensch damit in seinem Leben wohl nie zum Ziele kommen würde. Und damit wäre ja erst ein einziges Urteil, erst eine Ansicht gebildet, welche dazu noch durch die Haltung und Einstellung der betreffenden Person geprägt wäre. Besteht somit überhaupt eine Objektivität?

Nun, es soll hier, so interessant und nützlich es auch sein mag, nicht die Frage nach Objektivität und Beurteilung, sondern nach dem Rendement und den weiteren Auswirkungen all dieser mehr oder weniger weltbewegenden Umkämpfungen und **gewaltsamen** Veränderungen gestellt werden. Die Frage nach den Auswirkungen ist — erstaunlicherweise — relativ einfach und rasch zu beantworten: Sie führten zum Ist-Zustand der heutigen Lage in unserer Welt.

Das Rendement? Mit einer gewissen Objektivität lässt sich einiges aus dem Ist-Zustand erkennen; ich will dies gerne jedem einzelnen Leser überlassen.

Was ich mit diesem Gedankengang aufzeigen möchte? Erstens lässt sich — ausnahmslos — der Nutzen einer revolutionären Veränderung für **alle** Beteiligten sehr bezweifeln. Gewiss, die Träger einer neuen Idee mögen ihre Vorteile gewinnen und davon werden auch noch einige Brotsamen abfallen. Aber mag auch eine Lage äusserst kritisch sein und die Lösung des Problems nach dem Sprichwort: «Der Krug geht zum Brunnen, bis er bricht» als die einzig mögliche erscheinen — es wird dabei wieder Menschen geben, die ungerechterweise neues oder zusätzliches Leid erfahren und unschuldigerweise in Not geraten, wenn ihnen nicht noch Schlimmeres widerfährt. Es ist rasch zum Kampf geblasen — an Schlagwörtern hiezu fehlt es wahrlich nie — aber sind damit alle Probleme aus der Welt geschafft?

Ich glaube, es wäre auf der ganzen Welt viel mehr an das Mobilisieren der gesunden geistigen Kräfte zu denken. Es ist paradox, von einem Kampf für den Frieden zu sprechen. Vielmehr geht es um eine stete Anstrengung, das Beste für ein vernünftiges Zusammenleben beizutragen. Gewiss, dies ergibt nicht allzugrosse Schlagzeilen, und Fahnen und Fanfaren haben hier nicht viel zu bedeuten, aber es lässt sich überall und jederzeit in die Tat umsetzen.

Wenn wir unsere Stellung in der menschlichen Gesellschaft überdenken, so stellen wir bald einmal fest, welch grosse Verantwortung wir tragen. Dank unserer Erziehung, unserer Ausbildung und vielseitigen Tätigkeit mit einem geschulten Blick für Wesentliches und Unwesentliches stehen uns viele Möglichkeiten offen, uns selbst und unserem Nächsten zu helfen. Das Ausschöpfen aller Möglichkeiten auf friedlichem Wege und geistige Beweglichkeit (nicht Überheblichkeit) üben, dazu bei allen Dingen — vor allem den unangenehmen — den Humor nicht vergessen; — das sollte unsere eigentliche **Evolution** sein!

An Aufgaben hiezu fehlt es wahrhaftig keinem von uns. Mag es ein öffentliches Amt sein, sei es eine Tätigkeit im Rahmen der Aeropers, seien es Aufgaben im Freundeskreis oder in der Familie — überall können wir dazu beitragen, dass etwas nicht à tout prix nur anders, sondern vor allem besser wird, ohne damit Erprobtes und Bewährtes in Scherben zu schlagen.

Denn was suchen und wünschen wir uns eigentlich in unserem Leben? Vieles steht sicher auf unserer Liste, aber glauben Sie nicht auch, dass wir alles auf drei Dinge bescheiden können, nämlich:

Gesundheit, (zu der wir recht Sorge tragen wollen)

Erfolg (der uns je nach persönlichem Einsatz und Zielsetzung in kleinerem oder grösserem Mass zuteil wird)

Glück — ja, worin besteht dies überhaupt?

Eine alte Hausinschrift, welcher ich kürzlich sinnend gegenüberstand und die Sie auf der letzten Seite dieser Rundschau wiederfinden, mag Ihnen und mir vielleicht ein nützlicher Hinweis sein.

Und damit nochmals, meine lieben Rundschauler,

mit freundlichen Grüßen

Ihr R. Schumacher



Liebe Mitglieder

1. Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 16. Juli und 19. August 1971 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Dietrich Rudolf,
Copi DC-9



Gloor Paul,
Copi DC-9



Harder Detlef,
Copi DC-9



Heiz Samuel,
Copi DC-9



Jaggi Fritz,
Copi DC-9



Marti Jürg,
Copi DC-9



Stehrenberger Rolf,
Copi B-747



Burger Werner,
Copi DC-9

Aus der ehemaligen FPAS ist folgender Pilot in die Aeropers übergetreten: John Howells, PiC DC-9

Wir heissen alle diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen und zählen auf ihr aktives Mitmachen.

YEARS

Salärverhandlungen

Vom 8. bis 10. September fand eine erste Verhandlungsrunde statt. Daraus folgt, dass es noch zu keinem Abschluss gekommen ist. Gesamteindruck: trotzdem erfreulich positiv. Man wird sich also anfangs November wieder treffen. Verhandlungsatmosphäre: offen, ehrlich, manchmal fröhlich, manchmal hart, jedoch vom Goodwill auf beiden Seiten geprägt. Die Delegation der Swissair bestand aus den Herren Dir. Fischer, Dir. Koch, Staubli, Stierli, Balsiger, Dr. Bürgi und Boehme, währenddem die Aeropers durch die Herren Henry, Bethge, Rutishauser, Wick, P.M. Müller, P. Bircher, Baumeister, Kühner, M. Suter und mich vertreten wurde. Hauptthema: das europäische Mittel, kurz EM (for info: durchschnittliches Pilotensalär aller Funktionsstufen von folgenden Gesellschaften: ALI, AF, BEA, BOAC, DLH, KLM, Sabena, SAS und Swissair). Dieses EM diente seit Dr. Heberleins Zeiten so quasi als Richtschnur für unsere Saläre. Ein Rechtsanspruch zugunsten der Aeropers liess sich hingegen nie daraus ableiten. Die letzten zwei Jahre ausgenommen, bescherte uns das EM jeweils recht beachtliche Lohnerhöhungen. Diese Automatik ist der Swissair begreiflicherweise ein Dorn im Auge, da sie befürchtet, das EM werde sowohl durch Währungsmanipulationen als auch streikfreudige Piloten jener Airlines hinaufgedrückt, deren Defizit jeweils vom betreffenden Staat gedeckt wird. Man kann sich dieser Argumentation nicht ganz verschliessen.



... bei Lohnverhandlungen
1x täglich einzunehmen !

Warum hält die Aeropers trotzdem am EM fest? Weil dies für uns die einzige glaubwürdige Vergleichsbasis ist. Eine detaillierte Begründung habe ich Ihnen in der letzten Rundschau geliefert. Wir wissen natürlich, dass wir uns im Rahmen der Swissair-Möglichkeiten zu bewegen haben; deshalb bauten wir von allem Anfang an folgendes Sicherheitsventil ein: . . . solange es der Swissair gut geht. Es ist also nicht etwa so, dass die SR das EM rundweg ablehnt, sie möchte es im Rahmen einer gewissen Bandbreite interpretiert sehen, unter Berücksichtigung von Faktoren wie Steuern, Sozial- und Versicherungsleistungen.

Die Entwicklung der letzten beiden Jahre führte nun aber dahin, dass wir momentan nach Aeropers-Interpretation (Gesamtaufwand) knapp 10 Prozent unter dem legendären EM liegen (diese Zahlenangabe soll den zirkulierenden Gerüchten die Spitze brechen). Ich darf Ihnen nicht verhehlen, dass die Verhandlungen zeitweise sehr hart geführt wurden und eine temporäre Krise nur überwunden werden konnte, indem man versuchte, sich in die auch nicht leichte Position des Partners zu versetzen.

Das Erfreulichste war für mich jedoch der positive Geist, in dem die Gespräche trotz allem geführt wurden, in erster Linie aber die uneingeschränkte aktive Unterstützung durch meine Kollegen der Salärkommission. Ich bin glücklich, mich auf so positive Mitarbeiter stützen zu können. Drücken Sie uns bitte auch für die zweite Runde den Daumen!

Parkplatz-Misere

Wie Sie wissen, vergeht von Redaktionsschluss der Rundschau bis zu ihrem Erscheinen rund ein Monat. Ich hoffe deshalb, dass obiger Titel jetzt, da Sie diese Zeilen lesen, nicht mehr so aktuell ist. Vorstand und Parkhaus-Kommission sind momentan daran, sämtliche Register zu ziehen. Leider ist es schon vorgekommen, dass dem Wagen eines unserer Jumbo-Kapitäne beide Hinterräder demontiert und gestohlen wurden. Andere, die ihren Wagen auf dem überfüllten Parkplatz neben die eingezeichneten Felder stellen mussten, wurden mit Bussen beglückt, obwohl sie für dieses Parkvergnügen jährlich 120 Franken bezahlen. Sollten sich die Verhältnisse nicht innert kurzem wesentlich verbessern, sehen wir uns gezwungen, mit diesem Problem an die Öffentlichkeit zu treten.

Über die Tätigkeit der verschiedenen **Arbeitsgruppen** werden Sie an anderer Stelle in diesem Heft orientiert, es wird auch dort — in freien Stunden — viel Positives geleistet. Ich danke allen Mitarbeitern für ihren Einsatz. Und vergessen Sie nicht: Unmögliches erledigen wir meist sofort, Wunder brauchen etwas länger!

Mit freundlichem Gruss
Hano Hürzeler

Er kann noch von Glück reden



Erstens ist er ein Blumennarr und zweitens gut versichert

Dass Psyche und Körper eng miteinander verbunden sind und welche wichtige Rolle diese Wechselbeziehung für das Allgemeinbefinden spielt, ist heute hinlänglich bekannt. Wie zuträglich für die Heilung kann demnach eine **Privat-Kranken-Versicherung** sein, die Sie auch in schwersten Fällen von finanziellen Sorgen befreit.

Unsere Privat-Kranken-Versicherung ist nach modernsten Grundsätzen aufgebaut und schützt Sie umfassend gegen die Folgen von Krankheit.

Sie haben die Wahl, einzeln oder in beliebiger Kombination Spitalbehandlungskosten, Spitaltaggelder, Heilungskosten bei ambulanter Behandlung, Krankentaggelder und Invaliditätsrenten zu versichern.

NATIONAL-VERSICHERUNG

Generalagentur:
H. Bachmann, 8401 Winterthur, Tel. 052 / 22 71 78

Hauptagentur J. Kurer:
Gemeindehaus, 8302 Kloten, Tel. 051/84 47 77

Ressort-Informationen

Kommentar zur Einsatzliste August 1971

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Zu Beginn des Monats August wurden die B-747-Frequenzen auf wöchentlich 12 erhöht.

Im Sektor Europa wurden nach wie vor massive Zusatzleistungen geplant. Hauptsächlich auf DC-9 konnte wieder eine recht ansehnliche Zahl von Extraflügen mit Spitzen anfangs und Ende Monat ins Flugprogramm einbezogen werden.

Im weiteren waren an hervorstechenden Abweichungen zu verzeichnen: Langfristig waren auf DC-8 9 Charter- und Verdichtungsflüge vorgesehen, aktuell wurden deren 7 geplant.

Weiterhin häufige Zusatzleistungen auf CV-990 und DC-8 nach Tel Aviv. Vereinzelt mussten in Tel Aviv Crew Changes geplant werden, woraus einige Deadheading-Verschiebungen resultierten.

Vom 10. bis 20. August waren auf CV-990 Flüge zur Abdeckung einer Flugzeug-Standzeit von Ghana Airways geplant. Nach Planungsabschluss fiel die Übung jedoch ins Wasser, wodurch die zahlreichen Umstellungen auf DC-9 wieder modifiziert werden mussten.

Balair DC-8: Ab 9. August wurde dieses Flugzeug für das Flightraining in Arlanda benötigt. Trotzdem wurden über die Wochenende jeweils die vorgesehenen Charterketten soweit wie möglich geflogen. Langstreckenflüge (1 mal Bangkok, 1 mal Bombay) konnten jedoch nur während der ersten Woche durchgeführt werden.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.8.1971 betrug der Bestand **645 Piloten**

2.1.2. Bestandesveränderungen

Eintritte: per 1.8.1971 9 Piloten ex SLS III/70

Austritte: per 10.7.1971 Herr Bruno Yagdjian, welcher an diesem Tage als Passagier eines Sportflugzeuges in Amlikon tödlich verunfallte.

per 31.7.1971 Herr Robert Leuenberger aus gesundheitlichen Gründen.

2.1.3. Ausbildung

Am 1.8.1971 befanden sich 36 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

DC-8	2 Capt.- und — Copianwärter
CV-990	— Capt.- und 1 Copianwärter
DC-9	7 Capt.- und 26 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.8.1971 betrug der Bestand **54 Navigatoren**, wovon 13 seit 1.3.1971 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Keine

Kommentar zur Einsatzliste September 1971

1. Flugprogramm

1.1. Besonderheiten

Die massiven Zusatzleistungen während der Hauptsaison nahmen langsam ab. Einzig auf der DC-8 der Balair (HB-IDU) war nach Beendigung der Schulung noch ein eigentlicher «Boom» zu verzeichnen.

Im Nordatlantik wurden von den 8 langfristig geplanten Charter- und Verdichtungsflügen deren 6 effektiv geplant. Ein Sonderflug ZRH-ROB-EZE v.v. war im Südatlantik vorgesehen.

Zu der vom 4. bis 12.9.1971 stattfindenden Leipziger Messe wurden täglich 2 Sonderflüge geplant.

2. Cockpitpersonal

2.1. Piloten

2.1.1. Bestand

Am 1.9.1971 betrug der Bestand **645 Piloten**

2.1.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.1.3. Ausbildung

Am 1.9.1971 befanden sich 40 Piloten in Ausbildung. Auf die einzelnen Flugzeugtypen ergab sich folgende Verteilung:

B-747	1 Capt.- und — Copianwärter
DC-8	6 Capt.- und 8 Copianwärter
CV-990	— Capt.- und 1 Copianwärter
DC-9	6 Capt.- und 18 Copianwärter

2.2. Navigatoren

2.2.1. Bestand

Am 1.9.1971 betrug der Bestand **54 Navigatoren**, wovon 13 seit 1.3.1971 einen DC-8 Bordmechanikerkurs besuchen.

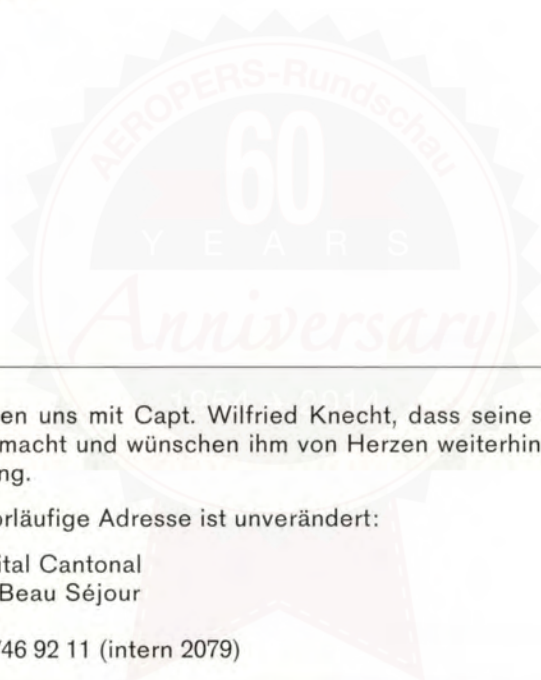
2.2.2. Bestandesveränderungen

Keine

2.2.3. Ausbildung

Keine

Mit freundlichen Grüßen
Dr. W. Huber



Wir freuen uns mit Capt. Wilfried Knecht, dass seine Genesung Fortschritte macht und wünschen ihm von Herzen weiterhin eine recht gute Besserung.

Seine vorläufige Adresse ist unverändert:

c/o Hôpital Cantonal
Annexe Beau Séjour
Genève
Tel. 022/46 92 11 (intern 2079)

DC-9 Einsatz

1. Kommentar zum Wintereinsatz 1971/72

OFNR hat uns diesmal eine Basis-Rotationen-Suppe vergesetzt, in der auch bei eifrigem Suchen keine lästigen Haare zu finden waren. Bravo! Obschon Umgruppierungen vorgekommen werden mussten, basieren die neuen Rotationen doch weitgehend auf den meist guten Erfahrungen dieses Sommers. Einige Beanstandungen wurden positiv verwertet. Das Verhältnis der Übernachtungen Genf/Zürich sowie die Nightstops ausserhalb der Schweiz sind praktisch unverändert geblieben. Neu ist 6 mal pro Woche «a night in Paris». Obschon zeitlich mini, ist die Vorfreude maxi. Das Hotel wurde so gewählt, dass es nicht zu weit vom Flugplatz entfernt liegt und doch das Zentrum via Taxi oder Metro rasch erreichbar ist. Alle Versuche, die Layovertime zu erhöhen, scheiterten am Nein der Air Inter. Um die Transitiontime etwas reduzieren zu können, wurde vereinbart, dass ELS der SR ORY jeden Morgen einen OPS-Plan übermittelt, der samt bereitliegenden Meteounterlagen der Besatzung zur Verfügung steht.

Just vor dem Einsatzmeeting wurde der gute Eindruck noch getrübt durch den Einbau mehrerer Flüge zwischen Basel und Zürich/Genf, die zurzeit von den Friendships beackert werden. Auf unsere Fragen über Sparmassnahmen, unrentable Fokkeri, zu erwartende Auslastung des grösseren Bruders vernahmen wir lediglich Stichworte wie Angelegenheit Verkauf, Geschäftsleitung, Politik. Dieser level übersteigt natürlich den Rahmen einer Einsatzkommission. Immerhin lerne ich daraus, dass Sparen mit Politik vermischt, noch lange keine Sparpolitik ergibt . . .

Was den Doppelnightstop anbetrifft, glaube ich, dass er — wie vor Jahren bei der Caravelle — gut ankommen wird, hoffentlich auch bei den Zürchern.

Zur besseren Übersicht lasse ich wieder die täglichen Rotationen abdrucken, für die Spezialrotationen verweise ich aus Platzgründen auf die Sammel-Einsatzliste.

DAILY ROTATIONS DC-9 Winter 1971/72

	Flight Duty			Flight Duty
600 ² /601/MT/ 650	8:40	1. Tag	624/643/612/609 ¹	7:40
657/622/623	6:55	2. Tag	706/707/ 940 G	5:15
580/581/ 433²	5:25	3. Tag	794/795/ 959	4:30
950/640/621	4:50	4. Tag	656	4:25
740/701	4:35	5. Tag	651 ¹ /578/579	5:55
<hr/>				
500/501/964/965 a)	7:05	1. Tag	924/402/ 403 G e)	7:15
942 b)/730/ 731 G	5:15	2. Tag	420¹	4:10
728/729/870/ 871 G a)	8:00	3. Tag	420 ² /421	6:00
526/ 519 c) G	4:15	4. Tag	558/559/ 944 G	5:10
758/759/947 d)	5:05	5. Tag	758/759/947 e)	5:05
<hr/>				
806/805 oder 860/861	5:00	1. Tag	432 ² /433	4:05
410	5:00	2. Tag	516/525/MT/778/ 779 G	8:50
HEL	—	3. Tag	548/ 543 G	4:55
411	5:10	4. Tag	720/721/722/ 723 G	6:40
430/431/514/515	7:50	5. Tag	724/725/MT/566/567/945	9:40
<hr/>				
770/771/554/555 f)	7:00	1. Tag	920/810/ 811 G a)	6:10
792/793/651 ² / 748	7:45	2. Tag	774/ 775 G	3:05
741/432 ¹	3:05	3. Tag	820/821/ 952 G	7:00
790/791/574/575	7:30	4. Tag	570/571	4:10
604/615/955/969	6:50	5. Tag	708/749	4:40
<hr/>				
750/751/ 840	6:55	1. Tag		
841/534/535	6:00	2. Tag		
Rest der Rotation variabel				

Bemerkungen

Fett gedruckt = Übernachtung ausserhalb ZRH

G = Genf

MT = Mealtime

- a) Nicht täglich
- b) Flugnummer wechselnd, gleiche Zeiten
- c) Tage 2/6/7, SR 544/549/958
- d) Tag 2/4, SR 240/241, Tag 5 nil, Tag 6, SR 474/475
- e) 4 mal wöchentlich
- f) Täglich ausgenommen Tag 5 usw.
- 1) Leg 1
- 2) Leg 2

2. Kontrolle der Einsätze

Das seit Beginn Sommerflugplan beim Crew Control aufliegende Rapportformular für FDR-Belange hat sich bestens eingeführt. Es gingen über 30 Rapporte ein, die einerseits eine saubere Erledigung garantieren und zudem die Basis für zukünftige Verbesserungen bilden. Darf ich nochmals darauf hinweisen, dass jeder Pilot seinen Einsatz punkto Einhaltung der FDR-Vorschriften selber überprüfen muss, die Einsatzkommission ist beim heutigen Umfang des Pilotenkorps hierzu ausserstande. Auch Vorschläge, Beanstandungen sowie Résumés von PVRs sind erwünscht. Wer sich punkto Verteilung der Rotationen benachteiligt fühlt, soll uns dies ebenfalls wissen lassen.

Nach 5jähriger Mitarbeit lege ich per 1. Oktober mein Mandat nieder. Glücklicherweise sind die Herren Atkins und Kuratli bereit, weiter in der Kommission zu wirken. Ich werde dem Vorstand beantragen, einen DC-9-Copi in die Gruppe aufzunehmen. Es verbleibt mir, Euch für das stetige Vertrauen zu danken. Mein Dank richtet sich aber auch an den Chef OFCH, der sich immer Zeit und Mühe genommen hat, unsere Anliegen zu prüfen und aktiv an der Lösung von Einsatzproblemen mitzuwirken.

E. Heusser



DUL-X Massage

hilft bei Muskelkater

Flacon Fr. 4.20 7.20 u. 12.90
in Apotheken und Drogerien
BIOKOSMA AG 9642 Ebnat-Kappel

**EXKLUSIV
WOHNEN**

**COLLECTION
F. KAUSCH**

**DIREKTVERKAUF
AB FABRIK MIT**

20%

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



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

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

Integration

Die Aeropers bekam im Oktober 1970 von der Swissair den «Auftrag», bis spätestens August 1971 mit der Österreichischen Pilotenvereinigung, der Aualpa, die Grundlagen für eine Intergration der AUA-Piloten zu erarbeiten. Obwohl die von der Swissair gesetzte Frist recht knapp angesetzt war, wollte man jedoch bei der Aeropers nichts überstürzen und fasste folgendes Vorgehen ins Auge:

1. Nach informativen Kontakten mit der Aualpa Ausarbeitung eines Integrationsvertragsentwurfes der Aeropers;
2. Diskussion und Genehmigung des Vertragsentwurfes durch die Aeropersmitglieder;
3. Erst dann Verhandlungen mit der Aualpa über den von den Aeropersmitgliedern gebilligten Vertrag.

So sollte verhindert werden, dass sich Aeroperskommission und Aualpa auf einen Vertrag einigten, der aber nachher von den Aeropersmitgliedern nicht gebilligt würde.

Als dann die gesamten Integrationsverhandlungen abgebrochen wurden, endeten auch unsere Bemühungen, ohne dass die erste Phase abgeschlossen werden konnte. Bei den Verhandlungen hat es sich aber gezeigt, dass als Hauptprobleme unsererseits die Einstufung der AUA-Piloten in der Senioritätsliste, auf Seite der Aualpa aber das Streikrecht und der vom Copi ausgeführte Take-off zu betrachten waren.

Was die Integration der Balair-Piloten oder einige derselben betrifft, so steht eine Entscheidung der Swissairgeschäftsführung noch aus; es kann deshalb noch nichts Genaueres gesagt werden.

HHE

Security

1. Allgemeine Lage

Die ungelösten Probleme im **Nahen Osten** bedeuten für unsere Operation nach wie vor eine latente Gefahr. Dabei ist das ganze Streckennetz betroffen, wobei die Flüge nach Israel vermutlich am meisten exponiert sind.

Far-East

Die Ereignisse in Ostpakistan haben bereits zu einer gewissen zusätzlichen Gefährdung geführt. Sie ist jedoch etwas anders gelagert und vorläufig mehr temporärer Natur.

Afrika

Bekannte Vorkommnisse (Libien) haben gezeigt, dass auch eine Regierung gegen Piraterie nicht nur machtlos ist, sondern sich ihrer gar noch für eigene Zwecke bedient. Der Vorstoss von Seiten Ifalpa ist bis heute nicht sehr weit gediehen; nicht zuletzt dank der fehlenden Zusammenarbeit und Solidarität der einzelnen Verbände.

Eine Wiederholung oder ähnliche Ereignisse liegen im Bereich für uns jederzeit im Bereich der Möglichkeit.

Südamerika

Bis heute sind ausländische Fluggesellschaften von seiten der verschiedenen Gruppen von «Befreiungskämpfern» noch nicht besonders behelligt worden. Indessen sind Personenentführungen in einigen Staaten an der Tagesordnung und mit einer entsprechenden Ausweitung, die auch uns am Boden oder in der Luft treffen könnte, muss gerechnet werden.

Nordamerika

Die politische Entwicklung in den Vereinigten Staaten ist nicht dazu angetan, uns auf diesem Sektor in Sicherheit zu wiegen. Dazu sind auch fremde Organisationen (siehe unter Naher Osten) auf gewissen Plätzen fest etabliert. Ferner bieten die relativ grosse Verkehrsdichte, sowie der Einsatz von Jumbo's verlockende Gelegenheiten; umgekehrt sind die Gegenmassnahmen — gerade aus den vorliegenden Gründen — meist schwieriger zu realisieren als auf dem übrigen Streckennetz.

Europa

Ebenfalls grosse Verkehrsdichte und — besonders während des Sommers — viele Ferienreisende aus der ganzen Welt ergeben einen grossen Spielraum für diverse Anschläge. Durch die verschieden gelagerten Interessen der einzelnen Staaten werden die Kontrollen und Massnahmen recht unterschiedlich gehandhabt. Der meist übereifrige Nachrichtendienst einzelner Massenmedien tut ein übriges, um den Wirkungsgrad getroffener Vorkehrungen herabzusetzen oder gar wirkungslos zu machen.

2. Spezielles

Die Eröffnung des «Informationsbüro PLO» in Genf musste zur Kenntnis genommen werden; die Angelegenheit wurde eingehend besprochen und bearbeitet. Für weitere mündliche Informationen stehe ich gerne zur Verfügung.

Versuchte Sprengstoff-Attentate auf EL-AL Flugzeuge (Anfangs September). Unsere Massnahmen wurden sofort entsprechend ergänzt und verschärft. Es muss aber auch von unserer Seite jede Gelegenheit benützt werden, die Passagiere davon abzuhalten, fremdes Gepäck mitzunehmen.

Veränderung der Bewachungs-Konzeption auf unsern Flughäfen. Die neuerliche und unverständliche Schau und Mitteilung durch TV und Presse ist zur Zeit noch Gegenstand eingehender Abklärungen und Besprechungen. Eine entsprechend vehemente Demarche bei allen verantwortlichen Stellen wird vorbereitet.

Die Absicherung der Zuschauer-Terrasse in Zürich und Genf gegenüber dem Tarmac bildet ebenfalls Gegenstand einer Intervention.

Spot-Checks

Ich möchte bei dieser Gelegenheit alle Besatzungen auf folgendes aufmerksam machen: Bei vorliegen irgendwelcher Verdachtsmomente, welche mit den durchgeführten Kontrollen nicht oder nur ungenügend abgesichert wurden, hat jeder Kommandant nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, die hiefür notwendigen Kontrollen gemäss EAM durchführen zu lassen. Eine entsprechende eigene Mithilfe ist unter Umständen nötig oder sogar angezeigt.

Zum Schluss danke ich allen Besatzungen für ihre diversen PVR's und Anregungen; es sind dies nach wie vor die geeignetsten Mittel, um Mängel in der ganzen Kette der Vorkehrungen zeitgerecht aufzuzeigen.

Mit unserer steten Wachsamkeit tragen wir nicht unwesentlich dazu bei, dass alle Sicherheits-Massnahmen auch den gewünschten Erfolg zeitigen.

R. Schumacher

EK-Notes

Crew allocations continue to improve as may be seen from the following figures:

Swissair Pilot Allocations, September, 1971

	747	DC8	CV9	DC9	SLS	Tot.
Units	2	8+1	7	22	—	40
Operations	9	11	6	12	—	38
Line Captains	14	87	38	137	—	276
Line Copilots	19	94	39	141	—	293
Trainees	1	20	2	25	18	66
Totals	43	212	85	316	18	673

Pilot/Aircraft Ratios

	747	DC8	CV9	DC9	Overall average	
Operations	4.2	1.2	0.9	0.5	overall average	1.0
Line Captains	7.0	9.8	5.4	6.2		6.9
Line Copilots	9.5	10.5	5.6	6.4		7.3
Trainees	0.5	2.3	0.3	1.1		1.7
Totals: Pilots/aircraft	21.5	23.6	12.3	14.3		16.9

Pilot allocations to the DC9 have now passed the 6:1 ratio with consequent improvement in the workload distribution. However, 14 pilots are scheduled for 70 or more block hours, and these high production rates, together with examples of thoughtless scheduling, continue to generate crew complaints.

We were appreciative of the article 'Crew index' published in the 'Flight Recorder'. Although our assessments may have seemed to be inadequately based, readers will have noted that our Captain/aircraft ratio of 7.0:1 (+ 1 Functionary) falls remarkably close to the Swissair figures of 8.0 - 8.4 : 1, and, if actuarially incorrect, nonetheless indicates the trend in Swissair crewing reasonably well. On the other hand, we did not recognise the extent of the Line Structure influence — thank goodness we're not perfect!

Line structure calls for a certain number of days (duty days plus minimum free days) to be available per month in order to carry out the production programme. Swissair's figures have us rather puzzled, as the following table, based on OF figures for August, 1971, seem to indicate that the correct basis for a crew index has not yet been found:

Analysis of Production / Free days, August 1971

Total Blocked days		per PIC		Unblocked	Actual average Free Days
2	747	362	16	15	14
9	DC8	1530	not compiled (time factor)		
7	CV9	703	16	15	11
21	DC9	2495	17	14	10

It is clear that although the unblocked days show a remarkable correlation between types, the actual allocations of free days do not. If, on the other hand, we take the average workload per type, the same discrepancies show up:

Analysis of Workload / Free days, August 1971

		747	DC8	CV9	DC9
Average Block Time	Capt.	39	42	46 ^{1/2}	43
	Copi.	47 ^{1/2}	40	50	42
Average Free days	Capt.	14	—	11	10
	Copi.	15	—	10	12

If the figures are based on an average block time of 58 hrs for the month, the discrepancies appear yet again:

Analysis of Duty / Free days for 58 hr production:

	747	DC8*	CV9	DC9
Duty Time (Hrs)	68	72	94	107
Availability Time	167	224	83	117
Total Duty + Availability	235	296	177	224
Minimum Free Days	9	7	7	8
Actual Scheduled Free Days	13	12	12	9

* Valid for SA or FE pilots.

The figures for Duty + Availability Time are particularly interesting, as these appear ultimately to limit the rate of production. **It may well be that a comparison of DT/AT is the key to a realistic crew index**, based on a proper assessment of crew workload.

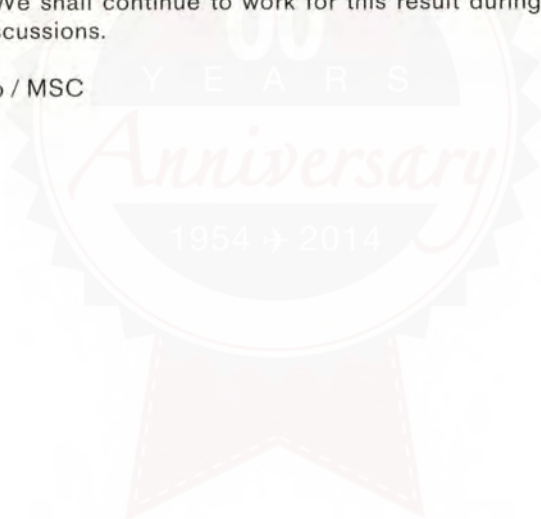
If we assume that the Crew Index used by OF for the CV9 is correct, application of the workload principle gives the proportional crew index for the remaining types as follows:

747	8.8	(11.5 according to present OF scale)
DC8	11.0	(11.0 according to present OF scale)
CV9	6.6	(6.6 according basic assumption)
DC9	8.4	(7.4 according to present OF scale)

It is still our opinion that functionaries should not be included in these figures. They may have flown 68% of the average block hours, but it is not clear how much of this represented production and how much administrative flying, such as check piloting. If a functionary could fly 36 block hours in August and have only six free days, it is clear that flying duties can interfere with administrative duties (valid for Aeropers executives too!) if production is an integral part of the administrative pilot's duty.

This article is not an attempt at polemics on the subject of Crew Indices. We have done our best as EK members to present our point of view in the interests of securing a fair distribution of the pilots' production workload, while maintaining the Company's requirement of economical operation. We shall continue to work for this result during the forthcoming FDR discussions.

Rellstab / MSC



Man sollte . . .

- es begrüßen, dass angesichts der ständigen Verspätungen bei den Tables of maximum duty-time im FOM endlich die Check-in time massgebend geworden ist und nicht mehr die departure-time. H.H.
- hoffen, dass diese Neuregelung auch für die Deplacements-Ansätze Anwendung finden wird. H.H.
- ebenso hoffen, dass die Aera handgeschriebener Deplacements-Abrechnungen im Zeitalter des Computers durch ebendenselben abgelöst werden möge, z.B. aufgrund der Flugrapporte. H.H.
- die Uniformenhemden auch rechts mit einer Brusttasche versehen, um Bleistifte, Kugelschreiber, Computer, Sonnenbrille, Flugplatzausweis usw. etwas weniger einseitig verteilen zu müssen. Zs
- es in Perioden unpopulärer Spar- und Rationalisierungsmassnahmen fertigbringen, die überaus komplizierte, arbeitsintensive Ticket-Schreiberei bei der Ausstellung der Flugscheine drastisch zu vereinfachen. Es habe schon mal irgendwo Billett-Automaten gegeben . . .
- die Crew-Garderobekästen trotz allem wieder einmal abstauben, bevor es zu Erstickungs-Unfällen kommt.
- meinen, dass es möglich sei, nicht nur ansprechende und grösstenteils hervorragende Werbeplakate der SWR zu kreieren, sondern auch Werbe-Filme mit ähnlichem Niveau. RS

1954 → 2014

Parkplatz-Träume

Der Wecker schellt. Himmel, schon 6.15 Uhr!!! Du erwachst schweissgebadet, denn du hast einen fürchterlichen Traum hinter dir, und dieser Traum verdient es, hier geschildert zu werden:

Du erwachtest um 6.15 Uhr. Dann standest du auf, vertriebst dir mit Wasser, Seife, Zahnpasta und Rasierapparat den letzten Rest von Schlaf, verschlangst deinen Morgenkaffee und schnalltest dir dann in der Garage dein Auto an. Du fuhrst gen Kloten, um beim Crew Control einzuchecken. Hin und wieder begegnetest du ein paar so armen Würstchen von Automobilisten, die keinen Parkplatz fanden und verzweifelt einen suchten. Du dachtest, nicht ohne Stolz: «Da haben wir es natürlich viiiiil besser bei der SWISSAIR!» Dachtest du. Du landetest beim Diensteingang und stelltest schnell deine Koffern in eine Ecke. Dann wolltest du nur noch schnell deinen Wagen parkieren gehen. Wolltest du.

Nach einer Stunde wolltest du immer noch . . . Du fuhrst von Kiesgrube zu Abfallplatz, von Dreckhaufen zu Provisorium, von Schlammbad zu Geröllhalde — überall hiess es: «Minimalgebühr Fr. 4.—» oder «Nur für Mieter» oder «Reserviert für Airport-Taxi» oder «Nur für Güterumschlag»! Je weiter weg du vom Crew Control kamst, desto näher kam der Minutenzeiger zur Check-in-Time. Es war zum Verzweifeln. Nun fühltest auch du dich wie ein armes Würstchen. Schliesslich fandest du doch noch einen Parkplatz, weitab von jeglichem Fluglärm, inmitten einer unberührten Zürcher Oberländer Landschaft . . . Aber da hat dich eben um 6.15 Uhr der Wecker von diesem fürchterlichen Traum erlöst, welch ein Glück! Du fühlst dich happy. Nein, wirklich, das, was du geträumt hast, wäre ja in Wirklichkeit kaum auszudenken, das wäre ja ein richtiger Skandal, eine Schande, sowas gibt's doch nicht bei uns!!! Denkst du. Du stehst auf, vertreibst dir mit Wasser, Seife, Zahnpasta und Rasierapparat den letzten Rest von Schlaf, verschlingst deinen Morgenkaffee und schnallst dir dann in der Garage dein Auto an. Du fährst gen Kloten, um beim Crew Control einzuchecken. Hin und wieder begegnest du ein paar so armen Würstchen von Automobilisten, die keinen Parkplatz finden und verzweifelt einen suchen. Du denkst, nicht ohne Stolz: «Da haben wir es natürlich viiiiil besser bei der SWISSAIR!» Denkst du. Du landest beim Diensteingang und stellst schnell deine Koffern in eine Ecke. Dann willst du nur noch schnell deinen Wagen parkieren gehen. Willst du.

Nach einer Stunde willst du immer noch . . . Du fährst von Kiesgrube zu Abfallplatz, von Dreckhaufen zu Provisorium, von Schlammbad zu Geröllhalde — überall heisst es: «Minimalgebühr Fr. 4.—» oder «Nur für Mieter» oder «Reserviert für Airport-Taxi» oder «Nur für Güterumschlag»! Je weiter weg du vom Crew Control kommst, desto näher kommt der



POSTHOTEL* Valbella

7077 Valbella-Lenzerheide
Telefon 081 / 34 12 12, Telex 7 41 09

Ski- und Schwimmwochen 1971

4. bis 11. Dezember und 11. bis 18. Dezember 1971

7 Tage, alles inbegriffen: Vollpension, Skischule, Bergbahnen, Hallenbad, Sauna, Schwimmunterricht, reichhaltiges Unterhaltungsprogramm: Candlelightdinner, Fondue-Party, Modenschau, Unterhaltungsabend, Bierfest, Skirennen, Preisverteilung und vieles andere mehr — bitte verlangen Sie unseren Spezialprospekt.
Fr. 465.— bis 535.— pro Person (gleiche Preise wie 1970)

Unser Haus (Baujahr 1965) mit 160 Betten bietet Ihnen:
Sämtliche Zimmer mit Bad oder Dusche, WC, Radio, Südzimmer mit tiefen Liegebalkons, angenehme heimelige Aufenthaltsräume und Speisesaal, Old-Dutch-Bar (mit Pianist) und Cava-Bar-Dancing (mit Quartett). Bündner Stube für gediegenes A-la-carte-Essen, rustikale Taverna für einen gemütlichen Hock, Terrassencafé (täglich thé dansant), Sauna, Massage, Therapie, Coiffeur und Boutique, Hallenbad (20 x 8 m, 28°), Spielsalon für Jung und Alt, eigene Curlingrinks (Club und Trainer) und Eisbahn, Skilifts direkt vor dem Haus.

Eben: **Alles unter einem Dach**

Für Swissair-Angestellte auf obengenannten Preisen 10% Reduktion

Minutenzeiger zur Check-in-Time. Es ist zum Verzweifeln. Nun fühlst auch du dich wie ein armes Würstchen. Schliesslich findest du doch noch einen Parkplatz, weitab von jeglichem Fluglärm, inmitten einer unberührten Zürcher Oberländer Landschaft... Aber da weckt dich kein Wecker mehr von dieser fürchterlichen Wirklichkeit, welch ein Unglück! Du fühlst dich unhappy. Nein, wirklich, was du da erlebt hast, ist ja ein richtiger Skandal, eine Schande, dass es sowas bei uns überhaupt gibt!!! Das alles fluchst du, während du per Bus und Taxi zum Crew Control fährst, um einzuchecken.

Du wirst den Bus und den Taxi bald wieder brauchen. Retour. Denn dein Flug ist inzwischen annulliert worden, mangels Passagieren. Denn die suchen immer noch Parkplätze. Passagierparkplätze. Da hast du es natürlich viiiiel besser als Besatzungsmitglied. Träumst du...!

Herzlichst Joggi

Kleine Parkplatz-Arithmetik

Vom neuen Parkplatz bis zum Crew Control braucht man 10 Minuten. Jeder der 2 100 Besatzungsmitglieder legt pro Einsatz diesen Weg zweimal zurück. Zusätzlich zur Anfahrtszeit werden also 20 Minuten pro Einsatz gebraucht. Nehmen wir einen Durchschnitt von nur 12 Retourfahrten zum Flugplatz (für Langstreckler sind es weniger — für Kurzstreckler mehr), so ergibt dies für die fliegende Besatzung den ansehnlichen Mehraufwand von 8 400 Stunden pro Monat.

Setzen wir einen Stundentarif von nur Fr. 10.— (Babysittertarif) ein, so müssten pro Jahr etwas mehr als 1 Million Franken für diese Mehrleistung aufgebracht werden.

Würde die Swissair diesen Aufwand tragen, wäre letztes Jahr der Reingewinn 3% niedriger gewesen.

Ein Pilot, der Kurzstrecken fliegt, fährt im Monat 20 mal zum Flugplatz. Seine zusätzliche Monatsleistung beträgt über 13 Stunden. Auch wenn die maximale duty time, transition time und check-in-time bei Reserve entsprechend modifiziert werden, vermindert sich die 13-Std.-Mehrleistung nicht.

Ein zweitausendeinhundertfaches Danke den kantonalen Behörden!

Zs



From other Publications . . .

From the «Sunday Times» 12th September, 1971

FLORIDA'S National airlines agreed to merge last week with California's North West Orient and, subject to US (Government) permission could be laying the foundations for a third major international US airline to rival the troubled empires of TWA and Pan-Am.

The new airline could not take off though, at a worse time. For the first time, in American aviation history, fewer people (169 million) travelled by air last year than in the year before (171 million for 1969). Costs escalated by more than 30%, air ticket prices rose by 15%. The airlines lost £75 million and return on investment fell by 53.1%. Now you can buy a second-hand Boeing 747 at almost any airport in the United States and the airlines will go to ludicrous lengths to attract customers. Passengers for example, on the American Airlines flight from Los Angeles to New York last week were startled to see Frank Sinatra (junior) suddenly rise up in the first-class lounge and sing all night to piano accompaniment. On top of all that, there has been a cutback of more than 10% in airline staffs and last week in New York five out-of-work air hostesses were arrested for prostitution.

Basically the problem has been a combination of over-optimism and over-regulation. It seems ironic that the most ruggedly individual of all businesses in the land of free enterprise should be hamstrung with Government control on almost every issue except the size of your free Martini. (It is impossible to fly long distances in the US and stay sober.)*

If private enterprise is to flourish at all in a crowded commercial world it will be because of economy of operation and individual service. National North West may have fewer flights than the «big four» and the connections may not be as frequent or comprehensive. But it has a fighting chance of economic survival. Besides it could provide a service to travellers who dislike flying supermarkets and plastic food. And that cannot be a bad thing.

* This paragraph presumably refers to Aviation, not Prostitution — Editors.

Aus «Neue Zürcher Zeitung» vom 18. Juli 1971

(aus einem Artikel «Quer durch Europa» Eindrücke von einer DC-9-Rotation)

Doch die DC-9 steigt und steigt, und bald hat sie auch die letzten Gewitterwolken unter sich gelassen. Ruhig gleitet sie durch die Luftmassen; im Cockpit ist nur ein Rauschen zu hören, man fühlt sich der Welt und dem Alltag entrückt; die Sonne gleisst so hell, dass man sogar

die durch die Sonnenbrille geschützten Augen zusammenkneift, und wenn man sie völlig schliesst, so glaubt man, über den Wolken wirklich in den Wolken zu leben.

From «The Australian» 24th August, 1971

Doctors should be tested and their licences to practice revoked if they had not kept up with modern medical knowledge, the Australian Medical Congress was told.

Professor D. H. Williams, the associate dean of the faculty of medicine at the University of British Columbia, said some practising doctors could be 40 years behind the times.

«If an airline pilot responsible for the lives of many persons has his competence thoroughly re-examined every three to six months, why is a doctor only tested for his professional competence once in 40 years?»

It's anyone's guess how many people have joined the Mile High Club by making love in an airliner.

«Love-making in planes is certainly feasible» said an amused Qantas spokesman yesterday.

«We've nothing laid down in the manual on it.»

From «Airline Management» July, 1972

Chicago & Southern Airlines of Peoria, Ill., isn't the first to come up with the idea, but it probably has the most mini-stewardesses of any mini-airline.

Via classified ads that drew more than 50 responses, C&S recruited six girls under 4 ft. 10 in. to serve as hostesses on its fleet of Hamilton Turboliner Beech 18 conversions and de Havilland Twin Otters with their 5-ft. ceilings.

From the «Daily Telegraph» 22nd July, 1971

The Officer-in-Charge of the flying wing at RAF Finningley, near Doncaster, was found guilty by a court martial on four of five charges alleging flying offences.

He was found guilty of performing improperly and without authority an aerobatic manoeuvre, a barrel roll, while the captain and pilot of a Domine jet trainer.

He was also found guilty of flying in excess of the 297 knots speed limit in a Domine; of failing to report the excess speed; and of behaving im-

properly by landing and then taking off on one engine and with the flaps in the landing position.

The officer defending, said: «Leaders in the RAF have always been men who have been respected because they are prepared to do something a little unusual».

Aus «Sonntags Journal» 5.9.1971

Swissair: Ertrags-Baisse

Die nationale Luftverkehrsunternehmung ist zu gross geworden. Sichtbar macht der Swissair diese Grösse je länger je mehr zu schaffen, obwohl ohne eben diese Grösse keine Existenz mehr möglich ist. Jedoch: Die ausserordentliche Generalversammlung (Kapitalerhöhung von 335 auf 386 Millionen Franken) brachte es an den Tag. Die Swissair steckt seit vielen Jahren zum erstenmal in einer erheblichen Ertragsklemme. Und vor allem: es zeigt sich trotz ausgeklügeltem Management-System, dass die Swissair führungsmässig nicht mehr jene Gesellschaft ist, die während Jahren als Vorbild für die ganze Weltluftfahrt galt. Die Swissair hat sich augenscheinlich in diesem Bereich zutode gesiegt. Wenn Direktionspräsident Dr. Walter Berchtold erklärt, die Swissair erleide aus der Frankenaufwertung sowie aus den jüngsten Ereignissen im Währungssektor erhebliche Ertragsrückgänge, welche allein einen aufwertungsbedingten Nettoverlust von über 40 Millionen ergeben, so zeigt das in der Tat die Anfälligkeit der Gesellschaft auf die geringsten markttechnischen oder wirtschaftlichen Veränderungen. Die Konsequenzen, welche die Swissair aus diesen Ereignissen ziehen will, sind ebenfalls bezeichnend: «Um die finanzielle Selbsterhaltung zu sichern, scheute jetzt die Unternehmensleitung vor sehr unpopulären betrieblichen Massnahmen nicht zurück. Es wird ein Programm zur Reduktion der geplanten Personalbestände unter weitgehendem Verzicht auf Neueinstellungen durchgeführt, das der an sich wünschbaren demokratischen Führungsmethode der Einigung mit allen betroffenen Dienststellen kaum mehr Raum lässt, sondern den harten Eingriff der Geschäftsleitung erfordert.» Will heissen: Die Swissair hat es augenscheinlich bislang nicht verstanden, im Personalbereich nach optimalen Gesichtspunkten zu operieren, sondern musste — exakt dem parkinsonschen Modell entsprechend — auf die «betroffenen Dienststellen» Rücksicht nehmen. Bei der Swissair verweilte offenbar der Commander zu lange im Urlaub. Die von der Geschäftsleitung mit demokratischen Führungsprinzipien umschriebene Managementmisere — in der keiner mehr Verantwortung übernehmen muss, sondern alles im Verhüllenden kollektiv geschieht — lässt erahnen, welchen Schwierigkeiten sich ab nächstes Jahr Armin Baltens-

weiler, der Nachfolger von Dr. Walter Berchtold, gegenübersteht, wenn er mit der Führungshydra der Unternehmung fertig werden muss.

Solcherlei Auspizien lassen den Swissairkurs an der Börse sicherlich keine grossen Haussesprünge veranstalten. Doch: Erstaunlich fest präsentierte sich sowohl der Swissair Namen wie der Inhaber noch an der Börsensitzung vor der Generalversammlung, an der Berchtold schonungslos am Prestige und am Nimbus der «nationalen Luftverkehrsgesellschaft rüttelte: Von 573 kletterte der Inhaber auf 580 Franken, die weil der Namen knapp von 530 auf 532 anstieg. Es weist jedoch alles daraufhin, dass ein Teil des Anlagepublikums den Mut zur Selbstkritik und Selbstkorrektur des Managements und der Ertragslage zu würdigen weiss und entsprechend optimistische Zukunftsaussichten pflegt, während ein anderer Teil die langfristige Ertragskurve der Swissair sowie die Aussichten der Gesellschaft ziemlich düster sieht. Immerhin ist der Unternehmung nun — wie die Gesellschaft erstmals zugibt — der Weg nach Österreich verbarrikadiert.

Carl M. Holliger



Das Zauber (Düsen)-Schiff

von Hans Leip (leicht) geändert von TB

1. Die Ausreise

Jan Himp kam nach Hause. Er brachte sein Zauberdüsen-schiff mit. Darauf war er weit gereist, bis ins Land Aeropersia. Erzähle, Jan Himp, erzähle! Der Mond setzte sich ihm auf die Schulter, denn er war überall dabei gewesen. Erzähle von den Winternächten, sagte die Möve. Erzähle von den Inseln, wo es immer Sommer ist, baten die Fische. Den Kindern aber war alles recht. Die Welt ist sonderbar überall, sagten sie. Man braucht nicht weit zu reisen. Indessen ging die Sonne unter, müde vom langen Tag wie ein Zahnrad das seine Pflicht getan hat. Als sie nun ins Wasser tauchte, da öffnete sich über ihr einen Augenblick lang das funkelnde blaue Auge der Ewigkeit. Nun wird es aber Zeit, meinte der Mond, ihr müsst bald ins Crew-house, kommt mit Kindlein, kommt mit.

2. Die Sternenschaukeln

Danach kamen sie im Lande Aeropersia an die Sternenschaukeln. Man weiss darüber nicht viel, aber man kann sich einiges denken. An den Bäumen hängen dort womöglich Sterne statt Äpfel. An den Ästen sind Düsen-schaukeln befestigt, darin geht es auf und nieder, auf und nieder, genau wie in der Welt. Ein grosser schwarzer Affe hält die Schaukeln in Schwung. Die Kindlein, die da schaukeln, müssen sich gut festhalten. Wer einen Schuh verliert, muss ihn nachher suchen. Ob das Reh dabei hilft? Ein goldener Vogel schaukelt mit, er singt dabei. Das klingt schön. Er singt ein Lied, darin heisst es: Jedermann in der Welt, der fleissig und anständig ist, soll auch sein Vergnügen haben zu seiner Zeit, wie die Kindlein hier.

3. Das grosse Aeroperslein

Danach kamen sie an einen kleinen Hafen, der liegt zwischen Weih-nachten und Ostern. Eben war ein grösseres Aeroperslein an Land ge-stiegen. Wollte es sich wegen der Fischerei beschweren oder nur ein wenig ausgehen? Man hat nichts darüber erfahren. Es hat keinen Park-platz, flüsterten die Leute. Mehr fiel ihnen nicht auf. Ein mitleidiger Engel brachte einen Parkplatz. Aber nicht einmal den wollte es haben. Das fand man empörend. Man rief die Polizei. Bald waren die Polizisten zur Stelle. Sie packten die zarte Dame. Die jedoch verwandelte sich in eine Woge und entrann. Das ist nicht jedem möglich. Pitschepatsche nasse Handschuhe, das war alles, was von der Sache nachblieb.

TB

Liebe Leser,

Eine kleine Bitte resp. Frage:

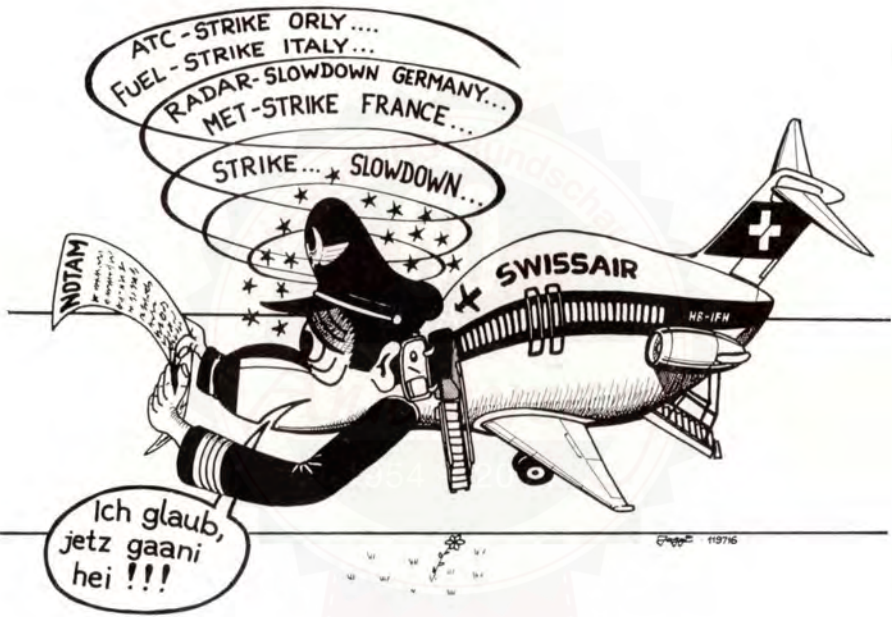
Wissen Sie zufällig von einem Objekt auf Zürcher Stadtgebiet, zirka 300 m² Grundfläche und Bodenbelastbarkeit von etwa 1500 kg/m², mit Zufahrt- und Ablademöglichkeit und evtl. Parkplatz, für Miete oder Kauf (möglicherweise auch entsprechend Bauland)?


Sie haben es erraten; unsere Rundschau-Druckerei, die Firma Wettlin in Zürich, sucht aus zwingenden Gründen einen neuen Standort.

Für eine allfällige Adressenvermittlung ist Ihnen die Geschäftsleitung dankbar; der Einfachheit halber können die Angaben an Fach 339 (R. Schumacher) gerichtet werden.

Es hofft auf Ihr wohlwollendes Verständnis

Die Redaktion





Das Glück ist nicht ein Anderssein
ein Gast von fern, ein seltnes Gut.
Das Glück ist nur der Sonnenschein,
der auf den Alltagsdingen ruht.

Organisation des Vorstandes

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

Ressort	Verantwortlicher	Stellvertreter
Administration und Dokumentation	E. Heusser	Fach 362 Sekretariat
Ausländerfragen	O. Kristiansen	Fach 1375
Dachverband	P. Rellstab	Fach 116
Einsatz-, Displacement- und Hotelfragen	P. Rellstab	Fach 116
EUROPILOTE	J. Sterndale	Fach 322
Finanzen	P. Bircher	Fach 274
Flight Safety und Technical Information	D. Staal	Fach 1430
IFALPA	J. Sterndale	Fach 322
Information und Presse	E. Heusser	Fach 362
Navigatoren	M. Bethge	Fach 322
Salärfragen	K. Rutishauser	Fach 159
Schulfragen und Seniority	D. Baumeister	Fach 128
Security	R. Schumacher	Fach 339
Versicherungen	K. Rutishauser	Fach 159
		M. Bethge Fach 1828
		H. Hürzeler Fach 17
		P. Bircher Fach 274
		O. Kristiansen Fach 1375
		R. Schumacher Fach 339
		T. Patch Fach 226
		R. Schumacher Fach 339
		O. Scheitlin Fach 1857
		D. Baumeister Fach 128
		P. Rellstab Fach 116
		E. Heusser Fach 362
		D. Baumeister Fach 128

Sekretariat

Dr. W. Huber (privat 91 27 07)
 Frau N. Grösch-Bonhöte
 Ewig Wegli 10, 8302 Kloten, Telefon 84 65 15
 Postfach 83, 8058 Zürich-Flughafen

Einsatz-Kommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
 Vorsitzende: P. Rellstab, M. Cross
 DC-8: W. Meyer (Typen-Chef), P. Habegger,
 C. Milne-Fowler
 CV-990: W. Pink (Typen-Chef), H. Maurer
 DC-9: E. Heusser (Typen-Chef)
 A. Atkins, K. Kuratli
 Navigatorenfragen: M. Bethge

Versicherungskommission

Vorsitz: K. Rutishauser
 A. Bertschi, P. Gass, N. Grob, P. Habegger,
 O. Kristiansen, A. Kunz, C. Miazza,
 C. Milne-Fowler, W. Schatzmann,
 E. Schlatter, Dr. W. Huber

IFALPA-Kommission

J. Sterndale, E. Heiz, A. Atkins, L. Ritzli,
 D. Staal, W. Busenhardt

Eidg. Luftfahrt- und Flugsicherungs-Kommission

A. Sooder, E. Heiz

Flugsicherheits-Kommission

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

VEF-Stiftungsratsmitglieder

J. Mügler, K. Rutishauser, A. Strehler,
 E. Scheller

Aeropers-Delegation beim Dachverband

Präsident: H. Hürzeler
 M. Bethge, O. Kristiansen, P. Rellstab,
 Dr. W. Huber

Loss of Licence-Kommission

K. Rutishauser, W. Pink

Kommission für Ausländerfragen

Th. Patch, E. Bruinsma, J. Fosbrooke,
 D. Staal

Romands

J.-P. Auberson, R. Meier, D. Moreillon

Planungs-Kommission Luftfahrt VHS, Luzern

R. Schilliger

IANC-Vertreter

V. Ramchandani

Zollfragen

K. Schmidli

Kontrollstelle

O. Grunder, H. Dietschi

OASF-Kommission

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

Stimmzähler

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

Rundschau-Redaktion

M. Cross, R. Schumacher, Dr. W. Huber



