

rundschau

Januar/Februar 1982



**AERO
PERS**

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

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

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

Inhalt – Contents – Sommaires	Seite/Page
Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
INTERN	
Nur gesamtarbeitsvertragliche Leistungen für Nichtmitglieder	8
Subject: Security Abuses	9
Neuaufnahmen	10
Aeropers-T-shirts	12
Weiterführung des Bewährten	14
Tigris helveticus	15
APKK	16
Militärputsch in Accra	19
Interview: AHV: Längerfristige Perspektiven im Dunst?	23
200 Milliarden Dollar	24
Man sollte...	25
From other Publications	27

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 20. März 1982

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
E. Brunner, H. Lüscher,
R. Kurtz, 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

Die Schwarz-Blauen von AEG.

Testen Sie die AEG-Powermatic!

900 Watt Powermatic, 750 Watt Powermatic, 650 Watt Electronic – diese neue Schlagbohrer-Generation bedeutet: mehr Kraft, mehr Leistung, mehr Sicherheit, mehr Möglichkeiten. Kommen Sie, wir zeigen Ihnen gerne die Vorteile der Schwarz-Blauen.

SB 2 E-901 Fr. 475.– Netto
SB 2 E-751 Fr. 435.– Netto
SB 2 E-651 Fr. 345.– Netto

Byland AG



AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

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

Mit uns kann man rechnen.
Prompt und sicher.
Ca, c'est « La Suisse »
Versicherungen

Generalagenturen in der ganzen Schweiz.
Generaldirektion: Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne, 021/2018 11

Solidarität



Der Begriff wird durch die Vorgänge in Polen geschichtsträchtig und verpolitisiert. Wir steigen jedoch nicht auf das hohe Ross der Politik, sondern betrachten die ursprüngliche Bedeutung des Wortes, nämlich Zusammengehörigkeitsgefühl oder Gemeinsinn. Und hier stehen wir doch schon mitten in der Aeropers, denn im Artikel 3 unserer Statuten wird der Zweck des Vereins mit der Förderung, Wahrung und Vertretung der **gemeinsamen** Interessen seiner Mitglieder sowie nötigenfalls deren Unterstützung umschrieben.

Was bringt mich überhaupt auf den Gedanken, über Gemeinsinn zu schreiben? Zwei konträre Vorkommnisse haben mich dazu bewegt, nämlich ein Austrittsschreiben und ein Beitrittsgesuch aus der beziehungsweise in die Aeropers. Der Austritt wird damit begründet, dass die Aeropers mit der Zustimmung zum neuen Loss-of-Licence-Vertrag nicht mehr für die soziale Sicherheit des Austretenden Sorge. Über diesen Vertrag wurde schon viel gesagt und geschrieben. Niemand kann bestreiten, dass zusammen mit VEF und Salärausfallversicherung für sämtliche Piloten eine sehr hohe soziale Sicherheit gewährleistet wird. Derjenige, der mit der erwähnten Begründung unsere Gemeinschaft verlässt, stellt sich selbst das schlechteste Zeugnis aus, hat er doch den Begriff «sozial», der unter anderem auch gemeinnützig bedeutet, allzu sehr zu seinen Gunsten strapaziert. Sein Verhalten lässt sich eher mit Eigennutz charakterisieren.

Eigennutz ist auch der wichtigste Beweggrund für das erwähnte Beitrittsgesuch. Der betreffende Pilot stand jahrelang abseits, bis er jüngst in einen Disziplinarfall verwickelt wurde. Jetzt wäre ihm die Unterstützung des Verbandes plötzlich gelegen gekommen. Der Vorstand hat beschlossen, erst nach Abschluss des Falles auf das Gesuch einzutreten. Es wäre gegenüber den jahrelangen Beitragszahlern unfair gewesen, wenn wir ihm sofort die volle Unterstützung, die beispielsweise auch die Übernahme von Anwaltskosten einschliessen kann, gewährt hätten. Der Betroffene zeigte Verständnis für unsere Haltung. Er hält sein Beitrittsgesuch bis nach dem Ende des Verfahrens aufrecht.

Es würde den Rahmen dieses Editorials sprengen, wollte ich alle Errungenschaften aufzählen, die die Aeropers mit der Hilfe einer sehr grossen Zahl freiwilliger Mitarbeiter seit ihrem Bestehen erreicht hat. Selbstverständlich waren und sind wir immer auf einen verhandlungswilligen und wirtschaftlich erfolgreichen Arbeitgeber angewiesen. Die grosse Detailarbeit wird aber sehr oft in un-

seren eigenen Gremien geleistet. Die meisten nicht aktiv Mitarbeitenden tragen ihren Teil zum Gelingen in Form von Mitgliederbeiträgen bei. Sie bekunden damit ihre Solidarität mit der Gemeinschaft. Einige wenige fühlen sich wohl in der Rolle des Profiteurs, der ohne Beitragszahlungen am Erfolg der Mehrheit teilhaben kann. Wenn von dieser Seite der Ruf nach vermehrter sozialer (**gemeinnütziger**) Sicherheit erklingt, empfinde ich dies besonders unangebracht.

Schweifen wir noch etwas ab und werfen einen Blick auf die Verhältnisse in den USA. Der schonungslose Konkurrenzkampf der Fluggesellschaften führt für die Arbeitnehmer zu dramatischen Veränderungen. Temporäre und dauernde Entlassungen und Gehaltskürzungen gehören zur Tagesordnung. Das Überangebot an verfügbaren Piloten führt zu Zerfallserscheinungen der US ALPA, denn allmählich ist jedem das eigene Hemd am nächsten. Der Mangel an Solidarität hat hier unmittelbare negative Auswirkungen.

Vergleiche mit der Aeropers lassen sich nicht direkt anstellen, da wir nur im Abhängigkeitsverhältnis zu **einer** Gesellschaft stehen. Immerhin lässt sich ermes sen, wie bedeutend die seinerzeitige Integration der Balair-Cockpitbesatzungen in die Aeropers für die soziale Sicherheit der Betroffenen war, auch wenn einige dies nicht wahrhaben wollen. Der momentan alles andere als rosige Geschäftsgang der Balair hätte ohne Integration zweifelsohne seine unliebsamen Folgen für jene Gruppe von Piloten und Bordtechnikern. Ich würde wünschen, dass auch diese Kollegen diesen Umstand anerkannten und sich zum Beitritt in unsern Berufsverband entschliessen könnten.

Nur die Solidarität aller Piloten der Swissair verhilft unserer Gemeinschaft zum notwendigen Rückhalt, ganz besonders wenn einmal schlechtere Zeiten auf uns zukommen sollten. Im Sinne eines Aufrufes wird diese Ausgabe der **rundschau** auch an Nichtmitglieder versandt, in der Hoffnung, damit alte Vorurteile abbauen zu helfen. Lesen Sie in dieser Nummer auch den Beitrag von Roland Kurtz, der das angeschnittene Thema noch von einer anderen Seite beleuchtet.

Heiner Spörrli

Skiferien

Zu vermieten

Nähe Lenzerheide neue, komfortable

2½ -Zimmer-Ferienwohnung

mit 2-4 Betten, Cheminée. 6 CTV Programme. Frei ab sofort.

Telefon 081 / 22 67 77 ab 19 Uhr.

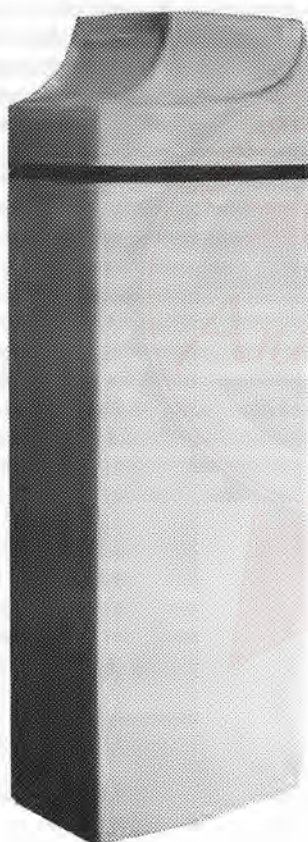
Liebe Mitglieder

Mehr oder weniger lautlos haben wir alle die Schwelle 81/82 überschritten. Nach dem Abklingen der Festivitäten müssen wir nüchtern feststellen, dass alles wieder im gewohnten alten Tramp weitergehen muss. Die Swissair kämpft auf internationaler Ebene um Tarife, Landrechte, Poolabkommen usw., um wieder ein positives Jahresergebnis zu erreichen, während die Aeropers von diesem Erreichten soviel wie möglich zur Verbesserung unserer Lebensqualität abzweigen will. Dabei kann aber auch ohne Kostenfolgen sehr viel an verbesserter Lebensqualität erreicht werden:

- Seit Monaten verhandelt unsere Senioritätskommission über ein neues Reglement. Darin werden die bereits früher abgemachten Flugzeugeinstufungen verankert werden. Als eigentliche Verbesserung ist wohl der liberale Verzichtartikel zu erwähnen, womit jedem eine Möglichkeit geboten wird, den Verlauf seiner fliegerischen Laufbahn nach eigenen Wünschen mitzubestimmen. Dem First Officer ist während seiner Copilotenzeit nicht nur eine Umschulung zugesichert, sondern er kann auch deren Zeitpunkt in einem bestimmten Rahmen seinen persönlichen Verhältnissen anpassen.
- Das Umlegen von Versicherungsprämien – trotz einigen heftigen und hartnäckigen Reaktionen in Bezug auf die Krankenkasse – ist ganz eindeutig unter die Verbesserungen einzustufen, die für beide Seiten ohne Kostenfolgen sind.
- Ohne Kostenfolgen, in seinem Ausmass an Verbesserung der Lebensqualität aber enorm ins Gewicht fallend, ist eine geplante Neuerung im Ablauf des proficiency checks, indem eine missratene Teilleistung im gleichen Check wiederholt werden kann. Ist das grading im zweiten Anlauf genügend, so ist die zweite Note für die Beurteilung des Checks massgebend. An der Bearbeitung dieser neuen Beurteilungsmethode hat unsere Schul- und Checkkommission in sehr guter Zusammenarbeit mit den betreffenden Swissairstellen mitgewirkt. Es ist für mich eine erfreuliche Pflicht, allen Beteiligten zu diesem Resultat zu gratulieren.
- Seit Anfang 1981 haben wir abwechslungsweise in Kommission und Vorstand über eine Neufassung des Disziplinarreglementes beraten. In der Dezember-Vorstandssitzung haben wir unsern bereinigten Vorschlag verabschiedet. Im März wird darüber die erste Diskussionsrunde mit Swissair stattfinden. Unsere Hauptanliegen können kurz wie folgt zusammengefasst werden:
 - a) im Falle eines Vorkommnisses soll gleich von Anfang an ein Rechtsschutz und der Beizug des Verbandes ermöglicht werden.
 - b) Art und Kompetenzen des Strafmasses sollen anders gegliedert werden.
 - c) ein incident soll eher ein Anlass zur Belehrung als zur Bestrafung sein.Auch hier gehen unsere Bestrebungen in Richtung Lebensqualität, die ohne finanzielle Konsequenzen spürbar verbessert werden kann.

Ich kann es nicht unerwähnt lassen, dass es auch Rückschläge zu verzeichnen gibt.

- Das Kapitel DC-10 ER habe ich in meinem letzten **rundschau**-Artikel dargestellt. Seither haben beiderseits die Experten keine Mühe gescheut, um eine vernünftige Lösung auszuarbeiten. Ich darf glücklicherweise feststellen, dass hier der Abbau an Lebensqualität günstiger ausgefallen ist, als zu befürchten war, indem die Nachteile der ER-Ops mit verlängerter layover-time



Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

bzw. mit mehr Freitagen gut honoriert werden. Bei einem wöchentlichen ER-Flug nach Rio und zwei ER-Far-East-Flügen erscheint die jetzt erarbeitete Lösung recht grosszügig, wird sich aber gravierend verschlechtern, sobald laufend mehr ER-Einsätze geplant werden sollten. Die ausgearbeitete ER-Ops wird übrigens demnächst als TI-Blatt in den FDR erscheinen.

- Es ist für uns unverständlich, dass sich die Swissair nicht für die Belange des fliegenden Personals eingesetzt hat für den unhaltbaren Zustand bei der Zufahrt zum Crew-Eingang. Die Swissair als grösster Benützer (und Bezahler) des Flughafens hat genügend Hebelwirkung, hier eine benützerfreundliche Lösung zu erwirken. Die saftigen Bussen von Fr. 70.— – soviel kostet es, wenn Sie von Ihrer Frau zum Crew-Eingang gefahren werden – sind so die richtigen Stimmungsmacher im neuen Jahr. Im Nachhinein ist eine Korrektur immer schwieriger und umständlicher zu erreichen.

Ich finde den Jahresanfang eine gute Gelegenheit, einen kurzen Ausblick in die Zukunft zu wagen. Allgemein sind die rosigen Zeiten der fast unbeschränkten Expansion vorbei. Diese Tatsache ist auch aus den Flottenplänen der Swissair ersichtlich, die durch kleinere Zuwachsraten gekennzeichnet sind. Als Folge davon ist auch der Pilotenbedarf der kommenden Jahre etwas geringer, was sich in einer Reduktion der selektionierten Pilotenanwärter bemerkbar macht. Für uns Piloten bedeutet dies einerseits einen leicht verzögerten Karriereverlauf. Andererseits hat es auf unsere Vorsorgeeinrichtungen einen Einfluss. Der Kapitalbedarf zum Einkauf der versicherten Saläre konnte bis zu einer bestimmten Teuerungsrate durch Expansion, d. h. durch mehr neue Mitglieder, aufgefangen werden. Wird die Teuerungsrate höher oder fehlt die Expansion, so wird der Einkauf unerlässlich. Ich möchte Sie damit vororientieren, dass der Einkauf der Salärerhöhungen, wie wir ihn in der Salärrunde 81 durchgespielt haben, auch für die kommenden Jahre ein Bestandteil der Gesamtaufwandsverhandlungen sein wird.

In unserer Einsatzkommission hat auf Ende 1981 ein Führungswechsel stattgefunden. Marcel Egger, langjähriges Mitglied und Chef EK DC-9, hat nach geplanter Einführungszeit seinen Posten einem neuen Zugpferd, Wolfgang (Pole) Widmer übergeben. Ich kenne Marcel Egger als harten, konsequenten aber auch fairen Kämpfer in allen FDR-Belangen. Nebst Chef EK DC-9 war er auch Mitglied der FDR-Kommission für Kurzstrecken. Das beliebte 3-Freitagepaket auf Kurzstrecken, das kaum jemand gegen das alte System austauschen würde, ist zum grossen Teil seiner Initiative und Weitsicht zu verdanken. Er hat viel, sehr interessiert und speditiv für die Aeropers gearbeitet. Mit seinen vielen Kontakten und zeitgemässen Informationen hat er sich die Richtlinien für seine Verbandstätigkeit verschafft. Er kann zufrieden lächelnd auf seine Erfolge zurückblicken, und wir dürfen ihm dazu gratulieren und herzlich danken. Seinem Nachfolger wünschen wir ebensoviel Zufriedenheit und Erfolg in der Betreuung der DC-9 EK.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Edy Brunner

Nur gesamtarbeitsvertragliche Verbandsleistungen für Nichtmitglieder

intern

GAV für alle Piloten

Von dem zwischen der Aeropers und der Swissair abgeschlossenen GAV profitieren nicht nur die Aeropers-Mitglieder, da ihm alle Piloten der Swissair bzw. Balair unterstellt sind.

Die Nicht-Aeropers-Mitglieder (in der ernsthaften Literatur auch etwa Trittbrettfahrer oder Aussenseiter genannt) haben an den Errungenschaften teil, ohne mit ihrem Verbandsbeitrag etwas an die Gestaltung und Pflege des GAV beigetragen zu haben. Unsere sozial-darwinistische «Mitenand»- und «Fürnand»-Gesellschaft braucht Verweigerungsnischen für A-Soziale, heissen sie nun AJZ oder das Abseits von Vertragsgemeinschaften. Aus diesem Grunde hat es der Aeropers-Vorstand bisher unterlassen, auf die Erhebung von Solidaritätsbeiträgen bei Nicht-Mitgliedern hinzuwirken und gesamtarbeitsvertraglich einzuführen. Diese Haltung kann solange aufrechterhalten bleiben, als der Prozentsatz unserer Verweigerer (weniger als 4%) ohne Benachteiligung der Mitglieder ohne weiteres verkraftbar ist.

Es erübrigt sich hier aufzuzählen, von welchen Teilen des GAV die Aeropers-Nicht-Mitglieder zum Nulltarif profitieren.

Verbandsleistungen werden nach Vollkosten verrechnet

Reglemente und Vereinbarungen, die auf dem GAV basieren, machen gelegentlich ein Wirken und Eingreifen des Verbandes im Interesse betroffener Piloten (Mitglieder und Nicht-Mitglieder) notwendig. Beispielsweise bei der privaten Aufstockung der Todesfallrisikoversicherung, Durchführung der AIDS-Vereinbarung, die aus dem Disziplinarreglement hervorgehenden Untersuchungen, das Schlichtungs- und Schiedsverfahren.

Für Verbandsmitglieder übernehmen die Aeropers-Organe sämtliche nur möglichen Anstrengungen auf Kosten des Verbandes (das Mitglied hat schliesslich mit seinen Beiträgen zum Teil erhebliche Vorleistungen erbracht); für die Nicht-Mitglieder erfolgt selbstverständlich ein dem GAV gemässiger Einsatz; die Aufwendungen (materielle und zeitliche) werden hingegen kostendeckend überwält.

Ein Abseitsstehen birgt aber nicht nur materielle Gefahren in sich, sondern zeigt auch unverhüllt den asozialen Mangel an beruflicher Solidarität.

Roland Kurtz

Subject: Security Abuses

In der letzten **rundschau** ist unter diesem Titel ein Leserbrief erschienen, bei dem security sekundär, das eigene Prestige hingegen, wie so oft, primär in Erscheinung treten.

Die Frage, wann ein Crew member certificate eine gültige Identifikation für den Besitzer darstelle, kann für Zürich folgendermassen beantwortet werden:

1. Mit getragener Uniform:

bei **allen** Dienstdurchgängen

2. In Zivil:

nur beim Crewausgang, mit Boardingkarte;

bei allen andern security Checkpunkten keine Anwendung möglich.

Zu den security Massnahmen in Zürich zählt auch, dass ein gewisser Prozentsatz von Passagierchecks *zusätzlich* zu den elektronischen Massnahmen von Hand ausgeführt werden müssen.

Die Gleichstellung aller zivil in Erscheinung tretenden Personen an den Passagiercheckpunkten muss u. a. auch im Interesse der fliegenden Besatzungen befürwortet werden.

H. Sauter

Delegierter für Sicherheitsfragen
des Dachverbandes

Die Generalversammlungen 1982

Aeropers am 27. Mai 1982

APKK am 10. Juni 1982

im Hotel Mövenpick, Glattbrugg

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom November und Dezember 1981 und Januar 1982 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Urs Bänziger



Martin Borner



Peter Ehrat



Andreas Heer



Friedrich Herrmann



Alexander Hilber



Ulrich Kauer



Giovanni Longo



Gian Anton Monsch



Wilhelm Schauer



Hans-Ulrich Schenkel



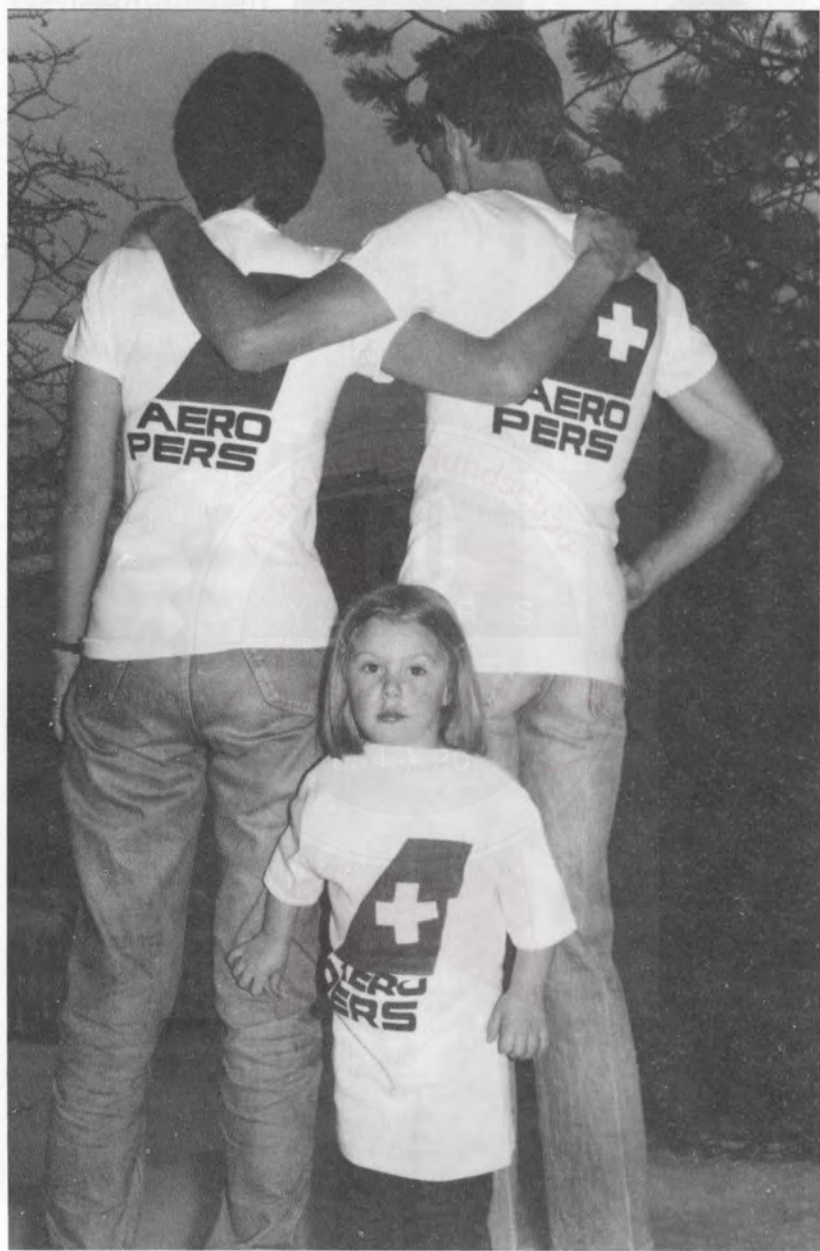
Luzius Schneider



Toni Wirz



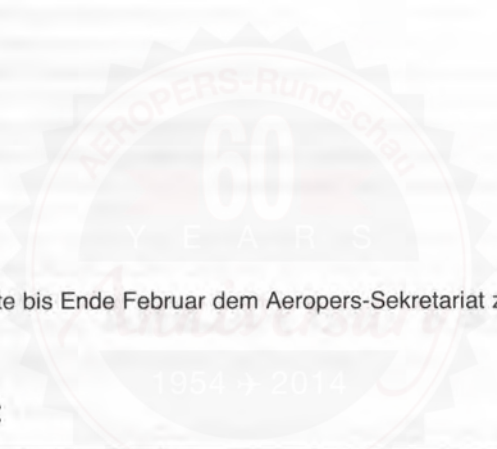
Xavier Wohlschlag



Aeropers-T-shirts

T-shirts mit unserem Signet, aus mercerisierter Baumwolle, farbecht, für Sport und Freizeit.

Preis: Fr. 15.—



Bestelltalon bitte bis Ende Februar dem Aeropers-Sekretariat zukommen lassen.

Ich bestelle:

Anzahl	Damengrößen	Anzahl	Herrengrößen	Aufdruck vorne/hinten
	36		44	
	38		46	
	40		48	
	42		50	
	44		52	
	46		54	
	48		56	

Name: _____

Vorname: _____

SR-Fach: _____

Unterschrift: _____

Weiterführung des Bewährten

oder: Kein Grund zur Beunruhigung für unsere ausländischen Kollegen

In den Swissair-News vom 16. November 1981 ist ein Artikel über die Bereitstellung des fliegerischen Nachwuchses in der Schweiz erschienen. Folgender Satz aus diesem Artikel hat einige unserer Mitglieder verunsichert: «Gleichzeitig erwarten BZL und BIGA, dass der heutige Bestand von 191 ausländischen Linienpiloten – bei einem Totalbestand von rund 900 Piloten – sukzessive abgebaut wird.»

Dieser Satz kann tatsächlich so verstanden werden, als würden in Zukunft ausländische Piloten entlassen und durch solche schweizerischer Herkunft ersetzt werden. Wir haben deshalb die News-Redaktion um eine Interpretation dieses Passus' gebeten und folgende Antwort erhalten:

«Nach Rücksprache mit Herrn Suter, Chef SLS, ist der von Ihnen angesprochene Passus dahingehend zu interpretieren, dass nicht ein aktiver Abbau gemeint ist, sondern Abgänge von ausländischen Piloten nicht durch Ausländer ersetzt werden sollen.»

Es kann also auch weiterhin nur von *einer* Kategorie Piloten gesprochen werden, nämlich von Swissairpiloten, die einem einzigen GAV unterstehen. Also auch hier: Weiterführung des Bewährten!

B. von Tobel

LAAX und FALERA

Zu verkaufen an sehr ruhiger und sonniger Lage grosszügig ausgebaut

3 ½ -Zimmer-Eigentumswohnungen

Sämtliche Wohnungen mit Warmluft-Cheminée, Bad/WC, sep. WC/Dusche, Barküche, Geschirrspüler, 275-Liter-Kühlschrank wovon 75 Liter Tiefkühlung. Gemeinschafts-Fitnessraum, Sauna und Solarium.

Preise ab	Fr. 309'000.—
Garage	Fr. 17'500.—
Abstellplatz	Fr. 7'000.—

Bezugstermin ab sofort.

Auskunft und Unterlagen durch

ZANI Willy

Landvogt-Waserstrasse 70

8405 Winterthur

Telefon: 052/29 49 81 oder 086/2 36 67

Tigris helveticus

Ungefähr 80 Personen, darunter erfreulich viele Damen und sogar zwei Kinder, kamen am 27. Januar ins Hotel Mövenpick, um sich den Film von Peter Clausen anzusehen.

Nach dem (von der Aeropers gestifteten) Apéro begrüßte Laszlo Zsindely die «Aeropers-Familie» und übergab das Wort sofort Peter für eine kurze Einführung zum Film. Besonders interessant waren die Erklärungen zu den verschiedenen Techniken der Flugaufnahmen. Anhand von Dias wurde gezeigt, wie mit fixen Kameras an einem Hunter, mit einer kreiselstabilisierten Kamera an einem Heli und mit der Handkamera aus einem Doppelsitzer heraus gefilmt worden war.

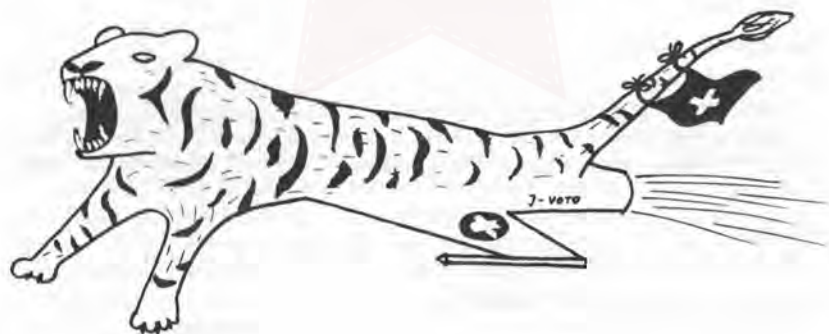
Indem bei den Aufnahmen mit der Handkamera diese immer auf den Horizont ausgerichtet bleibt, entstehen die schon von «Supercanard» her bekannten, effektvollen Bilder.

Die Typenbezeichnung des Tigers, F-5E, hat dem Regisseur gewissermassen als Gerüst für sein Werk gedient: **E**valuation, **E**rprobung, **E**ndmontage, **E**inführung und **E**insatz. Dieses letzte E ist es, das den Film für den Zuschauer (und wohl auch für den Filmer) zu einem exquisiten Vergnügen macht: Eine Doppelpatrouille Tiger im Einsatz. Dabei sind erstmals auch Aufnahmen aus dem Innern einer Kaverne zu sehen.

Im Anschluss an die Vorführung beantwortete Peter Clausen Fragen aus dem Publikum, das mit Beifall seinen Gefallen an diesem Film kundtat.

Der allgemeine Aufbruch erfolgte ziemlich früh, und die Gelegenheit, sich bei einem Glas gegenseitig etwas besser kennen zu lernen, wurde meines Erachtens zu wenig genutzt. Vielleicht kann das Versäumte bei einem nächsten Anlass nachgeholt werden? Eine etwas gemütlichere Raumgestaltung wäre diesem Ziel sicher förderlich.

B. von Tobel



Unfälle mit Deltaseglern bzw. Hängegleitern

The logo for APKK (Association of Paragliders of Switzerland) consists of the letters 'APKK' in a bold, white, sans-serif font, set against a solid black rectangular background.

Die *Heilungskosten* – Zusatzversicherung bei Unfall (Anhang II der APKK-Statuten) schliesst auch Unfälle ein aus der Benützung von Deltaseglern bzw. Hängegleitern.

Administrative Abläufe für Krankheit/Unfall

Wichtig: Bei Spezialfällen vor der Behandlung durch Arzt abklären: Leistungspflicht der Basiskrankenkasse (medizinisch notwendig oder nicht)

Ambulante Behandlung

Bei Krankheit:

- Krankenscheine bei der Basiskasse verlangen und an Arzt und Apotheke abgeben
- dauert die Behandlung länger als drei Monate, muss ein neuer Krankenschein angefordert werden (SKKH-Mitglieder können Krankenscheine bei der Swissair, PVS, mit Formular schriftlich anfordern)

Bei Unfall:

- bei der Basiskasse Unfall melden (sofern gegen Unfall versichert)
- bei der APKK-Verwaltung Unfallformular der LA SUISSE verlangen, ausfüllen und weiterleiten
- nur für Swissair-Angestellte: Meldung an Lohnbuchhaltung FRZLU, Telefon 812 41 69, SUVA-Formular verlangen, ausfüllen und weiterleiten; Meldung an Crew Control «als Unfall»

Spitalbehandlung

Vor Spitaleintritt:

- Spitalschein der Basiskasse verlangen und an Spital abgeben
- Kostengutsprache bei APKK-Verwaltung verlangen und an Spital abgeben
- Zimmerpreise kontrollieren (Basiskasse + APKK deckt heute max. Fr. 250.—)

Bei Unfall:

- Siehe Ambulante Behandlung

Bei Kuraufenthalten: (mind. acht Tage)

- Geplante Kuraufenthalte an Basiskasse vor Antritt anmelden

Abrechnung nach der Behandlung

Ambulante Behandlung:

- Rechnungskopie für sich erstellen
- Originalrechnung an Basiskasse senden
- nach Vergütung durch die Basiskasse, Abrechnungen der Basiskasse jährlich an die APKK-Verwaltung senden (nur Abrechnungen schicken, die die Franchise [Selbstbehalt] von Fr. 30.— übersteigen)

Spitalbehandlung:

- Rechnungskopie für sich erstellen
- Originalrechnung + Kopie an Basiskasse senden (sofern nicht direkt vom Spital geschickt worden)
- zurückerhaltene Kopie mit Abrechnung der Basiskasse an APKK-Verwaltung senden

Unfall:

- SUVA-Versicherte (Swissair-Angestellte) senden die Originalrechnungen an Swissair FRZLU
- Nicht SUVA-Versicherte (Angehörige) senden
 - die Originalrechnungen + Kopien an Basiskasse
 - die zurückerhaltenen Kopien mit Abrechnung der Basiskasse an:
LA SUISSE Schadeninspektorat, Postfach 316, 8025 Zürich

Adresse APKK-Verwaltung:

M. Riolo, Postfach 145, Chasernweg 38, 8302 Kloten, Telefon 01/814 11 77

Eintrittsgebühren der Aeropers-Krankenkasse

Gemäss den APKK-Statuten müssen diejenigen, welche später als zwei Jahre nach ihrem Eintritt in die Swissair als Cockpit-Besatzungsmitglied der Krankenkasse beitreten, eine Eintrittsgebühr von Fr. 100.— plus Fr. 5.— pro zusätzlichen Monat bezahlen.

Dies aus zwei Gründen:

- nach dem Eintritt partizipiert jedes Mitglied am Vermögen der Kasse
- das Risiko für die Krankenkasse steigt mit zunehmendem Alter

Das Vermögen der APKK betrug per 1. Januar 1981 knapp 2 Millionen Franken bei rund 2000 Mitgliedern. Dieses Vermögen konnte dank einem günstigen Schadenverlauf aus den Prämienzahlungen gebildet werden. Der günstige Schadenverlauf ist vor allem auf das zur Zeit der Gründung der APKK sehr tiefe Durchschnittsalter der Versicherten zurückzuführen.

Es liegt also im Interesse der bisher Versicherten, dass Eintritte in die APKK möglichst früh erfolgen. Damit trägt jeder Eintretende das Seine zum Vermö-

gen der APKK bei – an ein Vermögen, das ja der Risikotragung und damit dem Tiefhalten der Prämien dient. Wer nun länger zuwartet, bis er in die APKK eintritt, übernimmt seinen Anteil in Form der Eintrittsgebühren. Andere Kassen stufen die Prämien nach Eintrittsalter ab.

Soweit die geltende Regelung. Nun werden in letzter Zeit aus Anlass der Übernahme der Basiskrankenkassenprämien durch die Swissair die Frage laut, ob nicht als einmalige Aktion auf diese Eintrittsgebühren verzichtet werden könnte. Der Vorstand der APKK hat verschiedentlich darüber diskutiert und schliesslich den Vorschlag aus folgenden Gründen abgelehnt:

- die im ersten Teil der Ausführungen dargelegten Argumente für eine Eintrittsgebühr gelten auch für die heutigen Eintritte
- es besteht kein Zwang zum Eintritt in die APKK (aber wir freuen uns über jeden Neueintritt!)
- alle diejenigen, die früher der Kasse beigetreten sind und Eintrittsgebühren entrichtet haben, wären die Geprellten.

Ich hoffe, dass Sie sich unseren Überlegungen anschliessen können

Mit freundlichen Grüssen

Für die APKK

H. H. Ehrensperger

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypotheken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Militärputsch in Accra

Edy Brunner

Für diejenigen, die Accra nicht oder noch nicht kennen, sei einleitend erläutert, dass das Hotel in Accra auf der Swissairskala unter dem Standard eingestuft werden muss. Die wirtschaftliche Lage des Landes ist dank eines sehr gut gepflegten Korruptionssystems sehr weit abgesunken. Die von uns belegten Hotelzimmer sind von der Swissair mit Kühlschrank, Klimaanlage und Nachtschlampen ausgerüstet und werden auch von der Swissair unterhalten. Wasser gibt es täglich während zwei bis drei Stunden, für die übrige Zeit steht ein 20-Liter-Bidon Wasser im Badezimmer. Die Swissair hat mit einer Schweizerfirma einen Unterhalts- und Benützungsvertrag für deren grosszügig angelegten Swimmingpool abgeschlossen. Da auch Lebensmittel eine Mangelware sind, liefert das catering auf jeden Flug genügend Fleisch-, Wurst- und Getränekwaren. Wenn die Crew selbst den Wein organisiert, gibt es jeweils so muntere Grillparties beim Swimmingpool, dass die meisten Accra als angenehme Rotation empfinden.

Unsere Rotation 268 begann am 29. Dezember. Der 30. Dezember war ein üblicher Ausruhe-, Lese-, Schwimm-, Tennis- und Grilltag, während abends im Casino mit den von der Swissair gelieferten Cédis eine wunderbare Geldvermehrung durchgespielt wurde. Der 31. Dezember sollte ähnlich verlaufen, mit einer für den Abend geplanten Silvesterparty am Pool. Die saftigen Rindsfilet wurden für diesen Abend reserviert. Um ca. zwei Uhr besuchte uns der Swissair-Salesmanager West Africa und überraschte uns mit der Neuigkeit, es hätte die letzte Nacht wieder einmal ein Militärputsch stattgefunden, der sechste in den letzten zwanzig Jahren. Die Situation sei unklar, er werde uns zwischen vier und fünf Uhr weitere Nachrichten bringen. Diese kamen auch prompt, mit dem Zusatz, dass nachts von 18.00 bis 06.00 Uhr eine rigorose Ausgangssperre verhängt wurde. Da wir wussten, dass beim letzten Coup auch Hotelplünderungen stattgefunden hatten und wir auf unsere den Umständen entsprechend reduzierte Silvesterparty nicht verzichten wollten, beschliessen wir, die Nacht am Pool zu verbringen.

Nachts um zehn Uhr war eine grössere Schiesserei zu vernehmen und kurz darauf polterten eine Menge Panzerfahrzeuge durch die Stadt. Eine dem alten Regime treu gebliebene Heeresinheit im Norden des Landes war auf dem Marsch nach Accra, um die alte Regierung zu schützen. Unweit nördlich von Accra hat in der Silvesternacht eine blutige Schlacht mit der Niederlage der nördlichen Einheit stattgefunden. Vom Kriegsgeschehen haben wir sonst wenig gespürt. Aber dass die Regierungsgeschäfte nicht anlaufen wollten, hat man schon bald festgestellt.

Ich bin mit den Swissairvertretern täglich auf den Flugplatz gefahren. Ein Besuch auf dem militärisch gut bewachten Kontrollturm hat ergeben, dass Kom-

munikation, Navigation, Pistenbeleuchtung usw. normal funktionierten, aber der Flugplatz gesperrt blieb. Durch Kontakte mit immer höheren Offizieren versuchten wir, in der Revolutionsregierung einen Gesprächspartner zu finden, aber es fand sich niemand, der Weisungen erteilen oder gar eine Verantwortung übernehmen wollte.

Unsere Crew pilgerte täglich morgens vom Hotel zum UTC-pool und abends vor dem curfew wieder zurück. Zwei Stunden vor der Ausgangssperre war Arbeitsschluss, damit jedermann, auch die Chauffeure der Transportmittel, rechtzeitig zu Hause waren. Wer sich noch auf der Strasse herumtrieb, wurde mindestens für die Nacht interniert. Auch im Hotel war nur noch die Nachtwache vorhanden. Nachdem die Zufuhr von Lebensmitteln vom catering Zürich auch nicht mehr funktionierte, wurden wir vor einige Probleme gestellt, die aber dank der Grosszügigkeit der Swissairangestellten und andern Schweizern in Accra gut gemeistert werden konnten.

Nach anfänglichem Unterbruch funktionierten die Telexverbindungen. Wie gut und wie lange war jedoch nicht voraussehbar. Ein Schweizer in Accra hat uns grosszügigerweise die Benützung seiner Amateur-Funkstation angeboten, womit wir nach anfänglichen Misserfolgen eine tägliche Funkverbindung mit Berna herstellen konnten. Dies war für die moralische Verfassung der Crew ein durchschlagender Erfolg. Wir wären auch bei Ausfall des Telex mit Zürich in

Oberhasli, an bester Aussichtslage zu verkaufen:

5-Zimmer-Einfamilienhaus

(einseitig angebaut)

mit gedeckter Gartenhalle, Innen- und Aussencheminée, Wohn/Esszimmer 55 m², grosser Bastelraum, klimatisierter Weinkeller.

Doppelgarage. Gepflegter Garten mit beheiztem **Schwimmbad**. Kauf der angrenzenden Bauparzelle von 670 m² ist möglich. KP Fr. 595'000.—

Anzahlung nach Vereinbarung.

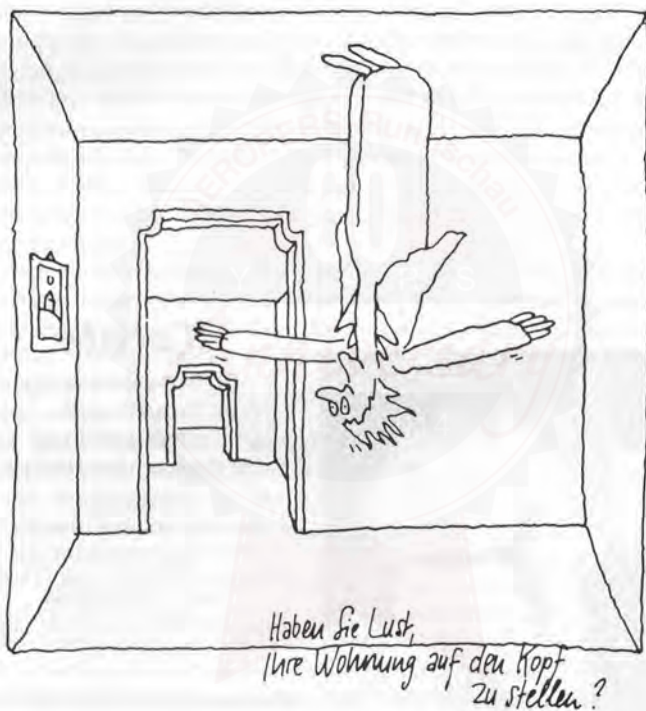
Jürg Bräm & Partner, Immobilien-Verwaltungen

Langstrasse 197, Postfach, 8031 Zürich

Telefon 01 44 07 37/38

Verbindung geblieben. Wir hatten eine tägliche phonepatch-Verbindung mit Zürich, wobei immer fast die ganze Besatzung am Funk stand und die Verbindung miterleben konnte. Und schliesslich waren unsere Freunde in Berna so zuvorkommend, dass alle einmal nach Hause anrufen konnten.

Am 4. Januar hatten wir den ersten Ausbruch aus Ghana mit einem Bus nach Lome geplant. Die Lage war jedoch noch zu verworren, sodass wir aus Sicherheitsgründen auf die Durchführung verzichteten. Der Druck der Unsicherheit über die Lage selbst und über das Nichtöffnenwollen des Flugplatzes stieg natürlich von Tag zu Tag. Auch wenn man bewusst wenig darüber sprach, man



Scherrer Wohnen

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

spürte ihn. Auf den 8. Januar haben wir nochmals – in einer joint venture mit KLM – einen Ausbruch über die Grenze nach Lome geplant und auch durchgeführt. Trotz Ausreisewilligungen von Ghana und Billette mit gebuchten Plätzen für KLM ex Lome und trotz intensiven Bemühungen via holländische Botschaft in Togo blieb die Grenze auch für uns geschlossen, wir mussten nach Accra zurückfahren. Das war eine böse Enttäuschung. Glücklicherweise kam schon auf der Rückfahrt eine Aufhellung für die Gemüter. Der KLM Stationsleiter ACC fuhr uns entgegen und überbrachte dem Captain einen Telex, nach dessen Inhalt eine KLM DC-10 von Lagos uns alle am nächsten Morgen abholen werde. Dies bewirkte ein erleichtertes Aufatmen. Allen Zweifeln zum Trotz holte uns KLM am nächsten Tag von Accra nach Lagos.

Glücklich in Lagos, es war Samstag, 9. Januar, kamen elf unserer Crew mit SAS nach Düsseldorf und Zürich weiter. Die restlichen fünf flogen mit Air Afrique nach Abidjan und erreichten Zürich am folgenden Tag mit SR 255. Wegen Schnee und Eis hatten wir einige Verspätung, aber schliesslich durften wir ja in Accra eine zusätzliche Woche das sonnige und warme Wetter geniessen.



Karate

**Selbstverteidigung
Körper- und
Geistesschulung
für Damen und Herren**

Training:

Montag–Freitag abends,
Samstag nur vormittags
Montag, Mittwoch und Freitag
auch nachmittags

Besuchen Sie uns, oder rufen
Sie uns an.

Karateschule OKINAWA-TE

Mitglied der
Japan Karate Association (JKA)
Leiter: Bruno Diethelm
dipl. Trainer, JKA

8052 Zürich-Seebach
Köschenrütistrasse 6
Telefon 01/302 19 13 / 57 55 04

Interview:

AHV: Längerfristige Perspektiven im Dunst?

In der **rundschau** Juli/August 1981 legten wir aufgrund eines Referates von Ständerat Prof. Dr. H. Letsch einige Entwicklungen der AHV im Verlaufe der letzten 20 Jahre dar.

Wohl flossen die Gaben reichlich, doch wurde auch der aktive Teil der Bevölkerung immer stärker zur Kasse gebeten. Zu denken gibt, dass sich das Verhältnis zwischen Beitragszahlenden und Rentenbezüglern auch in Zukunft verschlechtern wird: Entfielen 1948 auf 1 Rentner noch 9,5 Zahlende, waren es 1978 noch 3,7 und im Jahre 2000 werden es weniger als 3 sein.

Prof. Dr. Letsch äusserte sich gegenüber der **Aeropers-rundschau** zu einigen hängigen Fragen.

ar: Ihre Meinung über die weitere Entwicklung der AHV in einem Satz zusammengefasst heisst: Vorläufig keine zusätzlichen Lohnprozente, keine zusätzliche Finanzierung durch Steuern; dafür flexiblere Anpassung der AHV-Renten und nötigenfalls grosszügigere Ausrichtung von Ergänzungsleistungen.

L: Richtig; ich bin überzeugt, dass wir das heutige System (Mischindex!) auf die Dauer nicht durchhalten können, ohne einen zu hohen Preis zu bezahlen. Zudem haben zahlreiche Studien gezeigt, dass ein grosser Teil der Rentner nicht auf diesen Anpassungsmechanismus angewiesen ist. Die verfügbaren Mittel müssen in Zukunft auch in der Sozialversicherung gezielter eingesetzt werden.

ar: Was würde dies konkret heissen?

L: Ich plädiere für die Abschaffung des für Minimal- und Maximalrenten geltenden Automatismus auf der Basis des Mischindex und für eine differenziertere Anpassung, d. h. eine geringere Erhöhung der Maximalrenten als der Minimalrenten.

ar: Es ist ja jetzt schon so, dass Empfänger hoher Einkommen mehr AHV-Beiträge bezahlen als sie je Renten erhalten. Könnte Ihr Vorschlag dann nicht dazu führen, dass die Empfänger hoher Einkommen während ihrer «aktiven Lebensphase» mit einem Beitragsstreik liebäugeln?

L: Kaum. Erstens zahlen nur Empfänger höchster (nicht hoher!) Einkommen mehr Beiträge als sie Renten erhalten. Und zudem vertraue ich auf die Solidarität der Betroffenen, die ja auch kein Interesse daran haben können, dass ihnen während ihrer «aktiven Lebensphase» immer höhere Lohnprozente und Steuern abgezwickelt werden!

ar: Wie müsste die Bemessung der Ergänzungsleistungen administrativ abgewickelt werden, damit die Effizienz nicht durch die Bürokratie paralyisiert würde?

L: Die heutige Praxis ist m. E. nicht bürokratisch, sondern einfach und menschlich. Vor allem haften den Ergänzungsleistungen nicht der Charakter der Fürsorge an. Es besteht – wenn die materiellen Voraussetzungen erfüllt sind – ein Rechtsanspruch, und es genügt eine Anmeldung, gleich übrigens wie für die ordentlichen AHV-Renten.

ar: Kann gehofft werden, dass angesichts der Entwicklungsperspektiven die Eidgenössische AHV-Kommission, das Bundesamt für Sozialversicherung sowie das Parlament sich zu für alle tragbare Rahmenbedingungen für die AHV des Jahres 2000 durchringen werden?

L: Als Politiker soll man die Hoffnung nie aufgeben!

ar: Wir danken Ihnen, Herr Ständerat Letsch, für dieses Gespräch.

Interview: R. Kurtz

200 Milliarden Dollar

Das amerikanische Rüstungsbudget für das laufende Jahr beträgt 200 Milliarden \$. Um mir diese Summe verständlich zu machen, habe ich den Bleistift gespitzt und mal ausgerechnet, was man alles damit kaufen könnte.

Das Geld, das also in einem Jahr für das Militär ausgegeben wird, reicht – mit einigen hundert Millionen «Spatzung» – bequem aus, um sämtliche je produzierten Strahlverkehrsflugzeuge zu kaufen und auch die bis zum 31. Dezember 1981 bestellten Jets zu bezahlen! Da sind die wenigen «Comet 1» ebenso inbegriffen wie die 14 Concorde und die Orders für A310, B-757 und B-767, auch die britische BAe 146 wurde nicht vergessen. Nach meinen Unterlagen sind das 7610 Flugzeuge!

H. Lüscher



Man sollte...

... hiess noch vor einigen Monaten der Titel einer allseits gerne benützten Rubrik unserer **rundschau**. Obwohl keine anonymen Einsendungen veröffentlicht wurden, fand sich häufig einer von uns bereit, hier über seinen eigenen Schatten zu springen und frisch von der Leber weg seine Meinung kundzutun.

In wohlgemeinter Absicht plädierte dann in der März/April-Ausgabe der **rundschau** unser Vorstandsmitglied W. Gubser für mehr Persönlichkeit im Sprachgebrauch, für mehr Identifikation und Engagement, er wollte «man» ersetzt sehen durch persönlichere Fürwörter wie «ich», «du» oder «er». Wer hätte damals gedacht, dass wir mit diesem Artikel der ganzen Rubrik den Todesstoss geben würden! Tatsache ist, dass seit jener verhängnisvollen **rundschau**-Ausgabe keine Einsendungen zu «Man sollte...» mehr eintrafen.

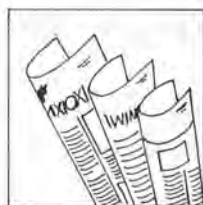
Ich sähe dieses Fenster der öffentlichen Meinung gerne wieder geöffnet, denn ich bin überzeugt, dass diese Zeilen jeweils mit Interesse gelesen wurden, auch wenn nicht jeder mit allen Aussagen einverstanden sein konnte. Die Redaktion der **rundschau** hat nach andern Titeln Ausschau gehalten, kam jedoch zum Schluss, dass eine Rubrik mit derartiger Tradition nicht kurzerhand umgetauft werden sollte. Wir freuen uns also auf weitere Beiträge zu «Man sollte...».

H. Spörrli





From other publications



US-Quarters als Trinkgeld?

Im «Call Button» Nr. 1 ist folgende Zuschrift eines Flight Attendants erschienen:

Es ist sehr bedauerlich, dass nun auch noch die Kapers empfiehlt, weltweit US-Quarters zu geben, um «unzumutbares Schlangenstehen vor Hotelkassen» zu umgehen.

Es zeugt von herzlich wenig Einfühlungsvermögen in die Arbeit und den Berufsstolz der vielen Porters, Room-maids und Serviceangestellten in den verschiedenen Hotels, wenn wir «grosszügig» US-Quarters verteilen und so den Betroffenen zumuten, mit einer Handvoll fremder Währung betteln oder hausieren zu gehen, bis gnädigst ein anderer Hotelgast, ob Crew oder Nicht-Crew, bereit ist, die Münzen einzutauschen. Den Umrechnungskurs bestimmt dann auch noch der gnädige Hotelgast nach seinem Belieben: zur Bank kann der oder die Hotelangestellte ja nicht gehen, da diese bekanntlich keine Münzen annimmt.

Ich finde das ganze Prozedere höchst unfair. Wem das Schlangenstehen wirklich unzumutbar erscheint, dem sei empfohlen, beim Auschecken jedesmal Lokalwährung in der Höhe der zu erwartenden Trinkgelder fürs nächste Mal zu beziehen. Diese Beträge sind in den FSI-Lokalinformationen aufgeführt und in der Regel nicht so gross, dass damit Ein- oder Ausfuhrbestimmungen verletzt würden.

Jede Arbeit ist ihres Lohnes wert... aber bitte in Lokalwährung!

J. D.

Ich bin mit J. D. einverstanden. Sie doch auch?

B. von Tobel

Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	J. Schmid	Fach 1335
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	W. Gubser	Fach 304		C. van Rijn	Fach 219

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	H. M. Kok	R. Kurtz	Fach 20
Salär	E. Brunner	E. Fischli	Fach 85
GAV mit Anhängen			
Ferienreglement	H. Spörri	H. Güdel	Fach 1334
AIDS	L. Zsindely		
Displacementreglement	H. M. Kok	D. Brägger	Fach 89
Seniorität	J. Schmid	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	J. Schmid	A. Zuberbühler	Fach 163
Flugsicherheit	C. van Rijn	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
Info/rundschau	H. Spörri	B. von Tobel	Fach 252
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely		
Copilotengruppe	C. van Rijn	H. Robitzkat	Fach 312
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	L. Zsindely	M. Baudat	Genf 49
Pensionierte	E. Brunner	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Spörri		

Sekretariat

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

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
