

rundschau

Juli/August 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
I N T E R N	
APKK-LOOK-OUT	7
... es ist der Vorstand der Aeropers	10
Neuaufnahmen	12
Gedanken zum Arbeitsplatz	14
Frauen im Cockpit	17
Big Brother – ein Märchen?	21
Fahrräder suchen Betreuer	24
From other Publications	25
Man sollte ...	29
Briefe an die rundschau	30

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 17. September 1982

Redaktions-Team:

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

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, 021/201811

Loyal und kritisch



Wenn Sie Jörgen Günthers literarische Vision (Seite 21) übertrieben finden, lade ich Sie ein, doch einmal dem Personaldienst der Swissair einen Besuch abzustatten. Am besten mit Ihrer Gattin. Nach dem Eingang ins Swissair-Verwaltungsgebäude im Balsberg stehen Sie vor einer der gewaltigsten elektronischen Sicherheitsschleusen, die ich je gesehen habe. Hinter dickem Glas sitzt ein Uniformierter, der Ihre ID-Karte verlangt, sich abwendet und an einem Bildschirmgerät Eingaben in einen Computer tippt. Er verweigert Ihnen die Auskunft, was da eingetippt und abgelesen wird. Sie hingegen müssen ein Gesuch ausfüllen, um auch für Ihre Gattin eine elektronische Zutrittskarte erhalten zu können. Wäre Ihnen das zuviel des (Un-)Guten? Mir war es. Ich erledigte meine Kommission telefonisch. Das einzige Interntelefon steht ohne Kabine in Hör- und Sichtweite des Glashäuschens. Die charmante Empfangsdame musste diesem Monstrum weichen. Es klingt absurd, aber irgendwie habe ich den Eindruck, die Swissair schütze sich hier vor sich selbst, denn jeder von uns ist ja ein kleines Stück Swissair.

Jeder, das sind auch die Piloten, die die **rundschau**-Redaktion bilden. Mit der Devise «loyal und kritisch» liest sich die Redaktion von Mal zu Mal durch ganze Berge von Material, liest aus, kürzt, redigiert, bearbeitet Projekte, gibt Aufträge und schreibt Artikel. Das «loyal und kritisch» der Redaktion gilt gegenüber der Swissair, innerhalb der Aeropers und auch bei sich selbst.

Mit der vorliegenden Nummer präsentiert sich eine neue, jedoch personell unveränderte Redaktion, und das kam so: Von Amtes wegen war **Heiner Spörri** als Vorstandsmitglied bei der Redaktion mit dabei. Bei den Wahlen wurde der durch seinen Rücktritt frei gewordene Vorstandssitz von Redaktor **Henry Lüscher** gewonnen – eine kleine Rochade fand statt. Gleichzeitig tritt **Beat von Tobel** vom Vorsitz des Redaktionsteams ins Glied zurück und überlässt mir Würde und Bürde. So sind wir dasselbe Quartett, verstärkt durch Präsident **Edy Brunner** und Sekretär **Roland Kurtz**. Wenn es mir gelingt, die offene, freundschaftliche Arbeitsweise des harmonischen Teams so wie Beat fortzuführen, werde ich zufrieden sein. Ich danke ihm für die Zeit bis heute – und dafür, dass er weiterhin im **rundschauteam** bleibt. Seiner Frau Suzanne gehört hier

speziell herzlichen Dank, haben wir ihr breites Wissen und Können doch unzählige Male in Anspruch genommen (die feinen Kuchen wage ich an so ernsthaftem Ort nur in Klammern zu erwähnen). Die altneue Redaktion lässt in dieser Ausgabe zwei Kommissionspräsidenten zu Wort kommen: Olav Brunner, APKK (Seite 7), und Dave Brägger, Sa-lärkommission (Seite 14). Sie, lieber Leser, sind eingeladen, sich loyal und kritisch mit den angeschnittenen Problemen auseinanderzusetzen. Mit freundlichen Grüssen
Felix Rasumowsky



Zu verkaufen in Oetwil a. d. L. an ruhiger
sonniger, unverbaubarer Aussichtslage

6-Zimmer- Einfamilienhaus

einseitig angebaut, grosses Wohnzimmer mit Galerie, Innen- und Aussencheminée, Bad, sep. WC/Dusche, geräumiger Bastelraum im UG, beste Schall- und Wärmeisolation, gepflegter Ausbau, schöne Gartenanlage mit 2 Sitzplätzen, Doppelgarage usw.

Bezug Herbst 1982

VP 834 000 Fr.



MOBILL Immobilien-Treuhand AG
Obstgartenstrasse 19, 8035 Zürich
Tel: 01 / 362 50 50

Liebe Mitglieder

Wenn es nicht gerade regnet, so ist bei uns jetzt Hochsommer und damit auch Ferienzeit um sich eine wohlverdiente Ruhepause beziehungsweise Sport und Abwechslung zu organisieren.

Abwechslung und etwas zu viel Ruhe ist auch im Weltluftverkehr eingetreten mit der recht unerwünschten Begleiterscheinung von leeren Kassen und den sich daraus ergebenden hektischen Bemühungen, den Finanzhaushalt wieder in Ordnung zu bringen.

In einer Situation mit nicht erreichten Budgeterwartungen – wie dies bei der Swissair heute der Fall ist – muss ein Management alle Bereiche beauftragen, Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten, die dann evaluiert werden und dann darüber entschieden wird. Die Unschönheit dabei ist die, dass Vorschläge schon in der Planungsphase durchsickern, die Gemüter erregen und zu wilden Spekulationen Anlass geben, eben deshalb, weil Vorschläge schon als vollendete Tatsachen hingenommen werden.

Auch in unsern Pilotenreihen zirkulieren Gerüchte, über Flottenabbau, Pilotenüberbestände, teilweiser Teuerungsausgleich und Wiederholen

«Im Sack», Oberglatt

Per sofort oder nach Vereinbarung vermieten wir an sonniger, ruhiger Lage moderne, komfortable

7½-Zimmer-Maisonette-Wohnung

mit Galerie, Cheminée, Bad/WC getrennt, sep. Bad, Spannteppiche, Reduit.

Mietzins Fr. 2 018.— inkl. Nebenkosten

avireal^{ag}

Postfach 210 8058 Zürich Tel. (01) 812 40 80/70

der P-55 Übung. Ausgehend von meinem derzeitigen Informationsstand kann ich zu Ihrer Beruhigung mitteilen, dass wohl auch im Departement Operation nach kostensparenden Lösungen gesucht wird, dass sich aber kaum innert kurzer Frist eine Patentlösung finden lässt.

Ich beurteile die heutige Situation wie folgt:

Schon vor drei Jahren wurde uns anlässlich der CCM-Meetings in Wildhaus klargemacht, dass die Swissair im Verhältnis zur Schweiz überdimensioniert ist. Langfristig wird hier eine Anpassung vorgenommen, indem die Swissair die Hälfte der weltweit üblichen Wachstumsrate plant. Ein Null-Wachstum sei wegen wirtschaftlichen Gesetzmässigkeiten nicht denkbar. Der heute vorliegende 5-Jahresplan sieht bei einer gleichbleibenden Flugzeugzahl ein Wachstum bzw. Angebots-erweiterung von 3,2% jährlich vor. Für uns heisst das, dass vorläufig nur die altersmässig ausscheidenden Piloten an der Basis ersetzt werden müssen, dass aber der Einsatz von 2 Typen im Fernen Osten einen gewissen Mehrbestand an Besatzungen erfordern wird. Damit ist der Besatzungsbedarf nach 5-Jahresplan berechenbar und es sind darin keine spektakulären Änderungen möglich. Solange die ehrgeizige Flot-tenerneuerung mit entsprechender Streckenführung im geplanten Rahmen durchgeführt wird, scheint unsere Geschäftsführung die Verkehrs-entwicklung recht zuversichtlich zu beurteilen und es liegt damit für uns kein Grund vor, zu pessimistischen Spekulationen Zuflucht zu nehmen.

Im Bereich der Einflüsse von aussen sind allerdings gewisse Überraschungen möglich. Ich denke an die Möglichkeit, dass unter wirtschaftlichem Druck Verkehrsrechte eingeschränkt oder gar entzogen werden. Solche Situationen sind kaum planbar und können vorübergehend zu einer Überkapazität sowohl an Flugmaterial wie an Personalbeständen führen. In einem solchen Falle ist es sicher auch unsere Aufgabe, nach zweckdienlichen Lösungen zu suchen. Als vernünftig würde sich hier ein Bezug von unbezahltem Urlaub aufdrängen, mit dem wesentlichen Vorteil, dass bei einer ebenso kurzfristigen Verbesserung der Situation sofort wieder die vollständigen Bestände zur Verfügung stehen werden. Ich habe sogar aus Managementkreisen die Ansicht gehört, dass die Swissair über die letzten zehn Jahre recht massive Reservepolster anlegen konnte und es somit falsch wäre, beim ersten Rückschlag zu unpopulären Massnahmen zu schreiten. Ich kann mich dieser Ansicht voll und ganz anschliessen.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Edy Brunner

APKK-LOOK-OUT

intern

Seit der letzten GV der Aeroperskrankenkasse, welche gelinde gesagt nur spärlich besucht wurde, konnte ich von Heiri Ehrensperger das APKK-Ruder übernehmen. Dies im Bewusstsein, dass Kurs, Trimm und die übriggebliebene Crew eine weiterhin gute Fahrt versprechen. Allerdings wird in Zukunft die Entwicklung kaum mehr so rasant vorangehen wie bis anhin. Die Mitgliederzahlen werden langsamer steigen und der finanzielle Rückhalt (immerhin ca. 1000 Franken pro Mitglied) wird sich nicht mehr wesentlich vergrössern. Es gilt, mit den vorhandenen Mitteln ein Optimum an Versicherungsleistungen zu bieten, dies bei minimalen Prämien und Verwaltungskosten. Zudem müssen die Leistungen der Kasse den ständig steigenden Kosten im Gesundheits-un-wesen angepasst und erweitert werden.



Hans Hüsey (2. von links) wird von Hans Kok als 2000. APKK-Mitglied willkommen geheissen. Heiri Ehrensperger (links) und Olav Brunner (rechts) freuen sich mit.

Zu diesem Unwesen einige ganz persönliche Gedanken: Jedermann klagt über die Kostenexplosion im Gesundheitswesen und niemand ist bereit, etwas dagegen zu tun. Nicht die chemische Industrie, welche den Verzehr von Pillen und Pulver kurpackungsweise fördert, nicht die Ärzte, deren Honorarforderungen oftmals keine Beziehungen zu den vollbrachten Leistungen haben, nicht die Versicherungen, welche mit erhöhtem Umsatz meistens auch erhöhte Erträge ausweisen und zuzuletz auch nicht der Patient, welcher, da die Prämien fleissig bezahlt wurden, nun endlich etwas für sein Geld sehen will und nur die teuersten Therapien über sich ergehen lässt, die liebe Krankenkasse bezahlt ja! Womit der Kreis geschlossen wäre.

Aus all diesen Gründen und solange das Interesse des Einzelnen an der Pflege der Gesundheit nicht gefördert wird, solange werden wir uns mit rasant steigenden Kosten abfinden müssen. Einzig höhere Selbstbehalte oder Bonus-Malussysteme, analog der Autoversicherungen, könnten Verbesserungen bringen, eine Versicherung soll ein Auffangnetz, nicht aber eine Hängematte sein. Und nur via den eigenen Geldbeutel lässt sich die Vernunft des Menschen steuern!

Olav Brunner

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypothesen



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

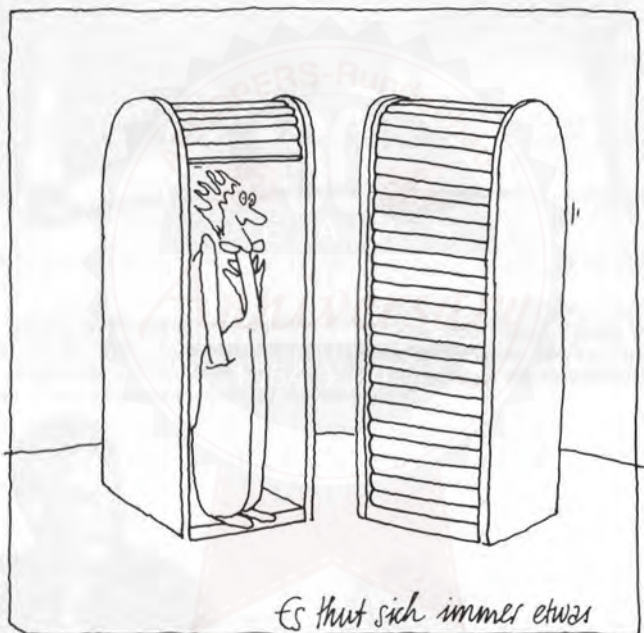
Neerach

An ruhiger und sonniger Wohnlage vermieten wir ein neu zu erstellendes

Einfamilienhaus

Bezugstermin ca. Dezember 1983. Wohn-Esszimmer 39 m² mit Cheminée, moderne Küche mit Geschirrabwaschmaschine, Bad mit Doppellavabo. sep. WC.

Telefonische Kontaktnahme auf Telefon 491 86 21



*Es thut sich immer etwas
im Thut-Schrank...*

Scherrer Wohnen

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

... es ist der Vorstand der Aeropers



Vier Männer schreiten gezielt daher.
Sie, lieber Leser, fragen sich: wer?
Die Antwort in Form eines Globi-Vers:
Es ist der Vorstand der Aeropers!



Präsident Eduard Brunner: Er ist zwar kaum
Dichter, doch bei ihm gibt es auch in der
Alltagsprosa der Vorstandsarbeit
nichts Ungereimtes!



Henry Lüscher
1948, FO DC-10

Roland Kurtz
(Sekretär)

Kurt Kuratli
1934, PiC DC-8

Hans Kok
1952, FO DC-10

Walter Gubser
1935, PiC DC-10

Edy Brunner
1929, PiC DC-10

Jürg Schmid
1944, PiC DC-9

Cees van Rijn
1945, FO DC-10

Auf der letzten Seite dieser **rundschau** findet sich wie üblich die «Organisation des Vorstandes». Wie vor einem Jahr erscheint in der nächsten Nummer das beliebte farbige Centerfold: eine umfassende Liste der Kommissionen und ihrer Mitglieder. Zum Ausschneiden und Aufbewahren. F. R.



Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom Juni und Juli 1982 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Remund Peter



Philipp Robert



Genolet Christian



Gogniat Benoit



Vogel Peter



Stevenson Neil



Scherer Erich

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

FLUMSER BERG

Auf 1050 m Höhe gelegen, abseits des grossen Verkehrs, jedoch an geteilter Zufahrt

Wohnhaus

zu verkaufen.

Geeignet als **Alterssitz** oder **Ferienhaus**.

3 Zimmer und grosse Wohnküche, WC/Bad, Wohnzimmer mit Naturstein-Cheminée.

Voll unterkellert mit sehr gutem Lagerkeller für Obst und Wein, inkl. Werkstatt.

3'000 m² Umschwung. An der Nord-/Westgrenze natürlicher Bachlauf. Direkt am Skilift.

Anfragen an:

Alfred Lüscher-Aebli, Kirchbodenstrasse 9, 8800 Thalwil

Tel. 01 720 71 26 oder Fritz Schübach, Swissair, Tel. 812 74 83

Gedanken zum Arbeitsplatz

Gesamtaufwand

Nachdem ich seit etwa drei Jahren in der Gesamtaufwands-Kommission mitgearbeitet habe, hat mir der Vorstand kürzlich die Leitung dieses Gremiums übertragen. Da es bei unserer Arbeit um einen nicht zu vernachlässigenden Teil unseres Berufslebens geht, finde ich, Sie haben ein Recht, zu wissen, von welchen Gedanken wir uns in dieser Kommission leiten lassen. Wobei klar sein muss, dass alle unsere Vorschläge und Verhandlungsergebnisse durch den von Ihnen gewählten Aeropers-Vorstand genehmigt werden müssen.

In früheren Zeiten wurden Forderungen unsererseits auf Grund von grösseren Kapazitäten, schnelleren Flugzeugen, oder ganz einfach Salärerhöhungen unserer amerikanischen Kollegen gestellt. Später war dann das sogenannte «Europäische Mittel» der grosse Aufhänger. In den letzten Jahren kamen wir immer mehr von diesen ja an sich ausserbetrieblichen Argumenten ab. Sicher auch dank besserem Verständnis der Sozialpartner und besserem Anhören der Argumente auf beiden Seiten, konnten wir uns immer mehr zum Grundsatz durchringen: «Was verteilt werden soll, muss zuerst in unserem Betrieb verdient werden». Diesem wirtschaftlichen Pragmatismus konnten wir zustimmen, nachdem unser Arbeitgeber das heutige innerbetriebliche Lohngefüge als korrekt und den Verantwortungen entsprechend anerkannt hat. Unsere angestrebten Gesamtaufwands-Verbesserungen basieren dementsprechend auf dem jeweiligen Geschäftsgang und den nächsten Zukunftsaussichten, über die wir übrigens sehr offen orientiert werden.

Noch ein Wort zum Teuerungsausgleich. Entgegen der weitverbreiteten Ansicht, ist uns dieser nirgends vertraglich zugesichert. Nur die Berechnungsmodalitäten sind protokollarisch festgelegt und die Swissair ist gehalten, uns frühzeitig zu orientieren, wenn sie glaubt, die Ausrichtung des Teuerungsausgleichs nicht leisten zu können.

Unser Ziel ist auch für nächstes Jahr der volle Ausgleich. Weitergehende Forderungen wären im gegenwärtigen Wirtschaftsklima wohl unrealistisch. Doch müssen wir uns, trotz meisterhafter Beherrschung des Grundsatzes: «lerne klagen ohne zu leiden» durch die Swissair, in Anbetracht der heute verfügbaren Zahlen auch noch auf andere Möglichkeiten einstellen. Jedoch werden wir uns mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass kein differenzierter Teuerungsausgleich zur Anwendung kommt, denn damit würde ja unmittelbar das Lohngefüge tangiert.

Nun, was macht ein guter Politiker, der für die Gegenwart nicht viel Positives vorzuweisen hat? Er spricht von der Zukunft. Ich möchte dies tun zum Thema

Arbeitsplatzgestaltung

Mit diesem zweiten Teil meiner Ausführungen hoffe ich eine Diskussion in Gang zu bringen. Je nach Echo werden wir dann später vielleicht noch mit einer gezielteren Umfrage an Sie gelangen.

Tatsache Nr. 1:

Europa hat ein Heer von rund 25 Mio Arbeitslosen. Diese leben von Unterstützungen aus Steuergeldern und Arbeitslosenkassen, also der Erwerbstätigen. Eine Reduktion der Zahl ist nicht in Sicht. Im Gegenteil; dem harten, weltweiten Preiskampf um Marktanteile werden zwingend noch mehr wegrationalisierte Arbeitsplätze zum Opfer fallen. Machen wir uns keine Illusionen. Auch für die Schweiz zeigt Ihnen das Studium der letztjährigen Geschäftsberichte, wieviele Arbeitsplätze in einem Jahr verschwunden sind, und in unserem allernächsten Bereich werden wir in zwar noch unbestimmter Zeit die 210 Bordtechniker-Arbeitsplätze verlieren. Diese Arbeitslosen sind aber sozialpolitisch nicht akzeptabel. Es wird wohl zum Prüfstein unserer freien Marktwirtschaft und zur vornehmen Aufgabe der Arbeitgeber und Arbeitnehmer-Organisationen werden, die weniger vorhandene Arbeit unter die zahlreicher vorhandenen Arbeitswilligen aufzuteilen.

Tatsache Nr. 2:

Unser Korps ist auf gegen tausend Piloten angewachsen. Die individuellen Bedürfnisse sind sehr verschieden; nicht jeder setzt die gleichen Prioritäten. In unserem an sich sehr fortschrittlichen und sozialen System hat jedoch jeder die gleiche Arbeitsleistung zu erbringen und erhält dafür die gleiche Anzahl Fränkli und die gleiche Anzahl Ferientage. Der Verband und die Swisair entscheiden für alle. Willst Du SR-Pilot sein – dann eben so.

Ableitungen aus den Tatsachen 1 und 2:

Nachdem auf die sich abzeichnenden Überbestände an Piloten als wirtschaftlich vernünftige Massnahme die sofortige Reduktion des SLS-Inputs angeordnet wurde, möchte ich eine andere Möglichkeit zur Diskussion stellen: eine Variante der vielbemühten Verbesserung der Lebensqualität, diesmal in Form von individuell gestalteter Arbeitsleistung. Da wäre einmal das Job-sharing. Untersuchungen haben ergeben, dass sich mindestens ein Drittel aller Arbeitsplätze dafür eignen, und Versuche haben gezeigt, dass selbst in Kaderstellen die Arbeitsqualität durch Job-sharing gesteigert werden kann. Für uns ist Job-sharing allerdings nichts neues. Längst vorbei sind die Zeiten, da ein Pilot «sein» Flugzeug flog und schon heute sharen, je nach Typ und Strecke, 6 bis 10 Besatzungen die Arbeitsleistung eines Flugzeugs. Somit wären irgendwelche denkbaren Kombinationen organisatorisch wohl jederzeit zu bewältigen. Für die Belange einer etwas längerfristi-

gen Planung scheint mir ein anderes System jedoch geeigneter: Die individuelle Jahresleistung. Dabei könnte jeder Pilot, in etwa analog der Regelung für die über 55jährigen Piloten, seine gewünschte Jahresleistung im voraus bekannt geben. Selbstverständlich würde der Lohn der erbrachten Leistung entsprechen. Natürlich ergäben sich aus einer solchen Möglichkeit auch eine Reihe Probleme: Finanzierung der VEF, Seniorität, Salärjahressprünge, Prozentual höhere Fixkosten pro Pilot, Sperrmonate Hingeworfene Stichwörter ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Doch wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Ein Weg um dem «Arbeitswütigen» das volle Salär zu erhalten, dem «Beschaulichen» eine individuellere Arbeitsleistung zu erlauben und dabei noch zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen. Der weiter oben geforderte Arbeitsteilungs-Prozess sollte möglichst freiwillig und ohne Zwang vor sich gehen. Wir, als relativ gut gestellte Gruppe, könnten dabei wegweisend vorangehen.

Eigentlich sollte auch unser Arbeitgeber an einer solchen Lösung interessiert sein. Die meisten Piloten sind doch stark genug am gesunden Fortbestand der Swissair interessiert und loyal genug, um in Engpässen der Firma ihre ganze Arbeitskraft zur Verfügung zu stellen. Die kostspielige Beschäftigung von Reserven könnte ohne Flexibilitätsverlust verringert werden. Das unserem Berufsbild nicht gerade förderliche Hüst und Hott bei der Pilotenausbildung, dem wir seit 1975 beiwohnen, und das doch immer azyklische Resultate bringt, könnte beendet werden.

Haben Sie sich eine Meinung gebildet, oder haben Sie einen andern Vorschlag zu diesem Problemkreis? Bitte sagen Sie es uns.

David Brägger

Männedorf

an ruhiger und sonniger Wohnlage vermieten wir ein

6-Zimmer-Einfamilienhaus

Bezugstermin sofort oder nach Vereinbarung.

Telefonische Kontaktnahme auf Telefon 491 86 21

Frauen im Cockpit

Wir haben zum Thema «Frauen im Cockpit» eine Umfrage bei verschiedenen Pilotenverbänden durchgeführt. Hier eine Zusammenfassung der eingetroffenen Antworten.

ANPAC (Italien)

Es sind zwei Pilotinnen bekannt, die seit 1967 bei einer Charter- respektive Taxifluggesellschaft angestellt sind. Wenn sie einmal als Pilotinnen angestellt sind, haben Frauen die gleichen Karrieremöglichkeiten wie ihre männlichen Kollegen. Passagierreaktionen immer positiv. ANPAC hat nichts dagegen, dass Frauen als Pilotinnen angestellt werden.

Irish Airline Pilots Association

Drei Frauen sind seit 1979 als B-737-Kopilotinnen angestellt. In Irland dürfen die Arbeitgeber bei Auswahl und Anstellung nicht zwischen den Geschlechtern unterscheiden, massgebend sind allein die Fähigkeiten.

VNV (Holland)

Seit 1981 eine Pilotin bei Transavia. KLM hatte 1981 eine Pilotin angestellt, die die Firma bereits wieder verlassen hat um zu heiraten. Drei weitere Frauen befinden sich in Ausbildung. Sowohl KLM als auch VNV machen keinen Unterschied zwischen weiblichen und männlichen Piloten.

Vereinigung Cockpit (Deutschland)

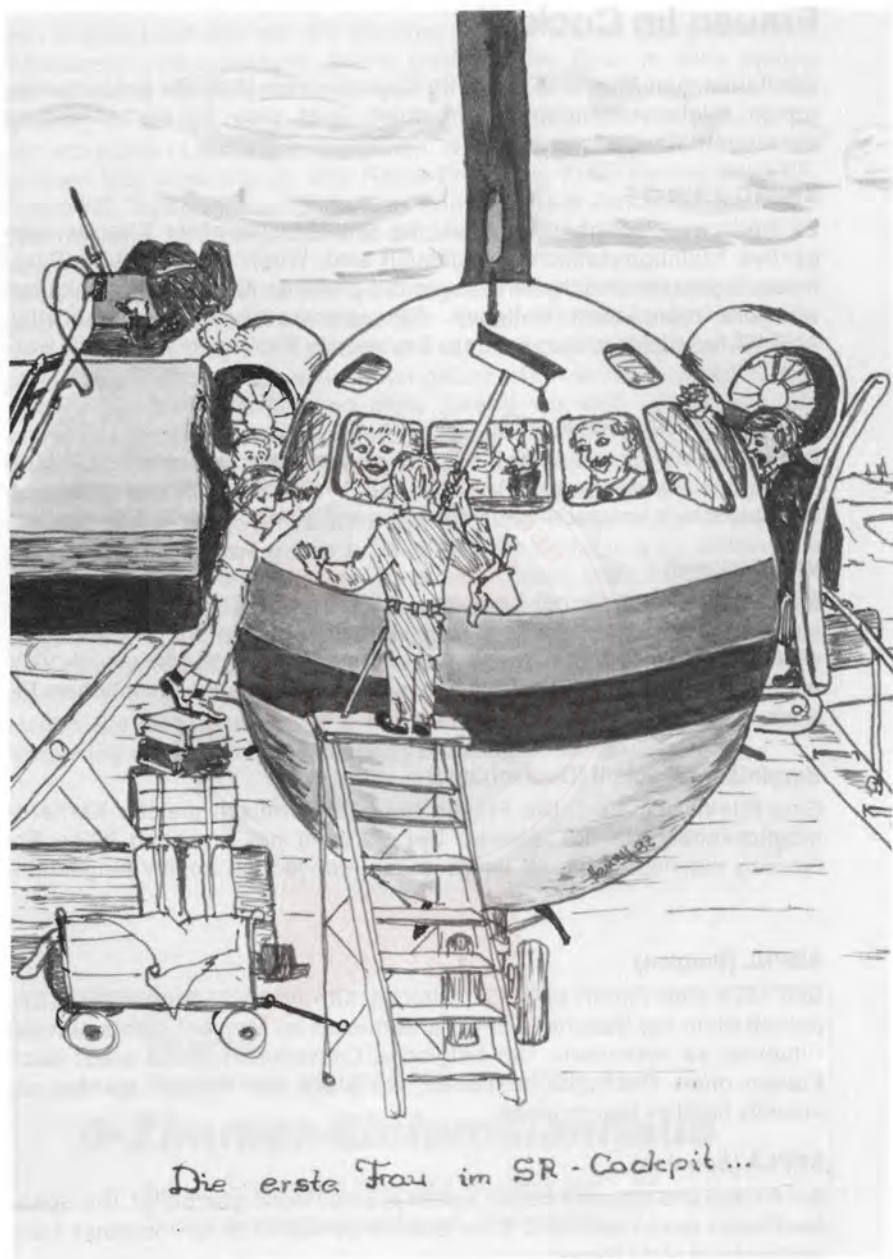
Eine Pilotin seit 1974. Die Frauen haben theoretisch gleiche Karriere-möglichkeiten wie die Männer. Der Verband hat praktisch keine Erfahrung mit Pilotinnen, ist ihnen gegenüber jedoch positiv eingestellt.

ABPNL (Belgien)

Seit 1974 eine Pilotin bei TEA. Gleiche Karrierebedingungen bei TEA, jedoch nicht bei Sabena. ABPNL unternimmt im Moment nichts, um die Situation zu verändern. Die belgische Luftverkehrsschule steht auch Frauen offen. Passagierreaktionen, vor allem von Frauen, werden als «mostly hostile» beschrieben.

SEPLA (Spanien)

Bei Aviaco und Spantax haben schon je eine Pilotin gearbeitet. Die Spantax-Pilotin durfte während ihrer Schwangerschaft aufgrund einer Luft- amtweisung nicht fliegen.



Die erste Frau im SR-Cockpit...

BALPA (Grossbritannien)

Zwölf bis fünfzehn Pilotinnen, wovon zehn BALPA-Mitglieder sind. Eine Dame, die 1958 der BALPA beitrug, wurde kürzlich pensioniert. BALPA betrachtet die Gleichberechtigung als selbstverständlich.

SNPL (Frankreich)

Seit 1967 gibt es Linienpilotinnen, heute sind es zehn. Gleiche Karrierebedingungen. Keine speziellen Passagierkommentare bekannt, ausser einigen weiberfeindlichen Sprüchen.

Finnish ALPA

Eine Pilotin in Ausbildung.

AUALPA (Oesterreich)

Der Verband ist gegen die Anstellung von Pilotinnen, da es genügend männliche Bewerber gibt, hingegen hat sich der Betriebsrat für den Einsatz von Frauen im Cockpit ausgesprochen. (Betriebsrat = Arbeitnehmervertretung im Betrieb).

SPAC (Portugal)

Es gibt keine Pilotinnen, SPAC ist jedoch gegen jede Diskriminierung.

* * *

Anlässlich des **rundschau**-Gesprächs mit Uwe Holzwig von der Vereinigung Cockpit (**rundschau** März/April 82) kam auch das Thema «Frauen im Cockpit» zur Sprache.

UH: Das Thema «Frau im Cockpit» ist für uns eigentlich keine Frage mehr, wir haben Frauen in unserer Vereinigung. In Deutschland gibt es meines Wissens zwei Flugingenieure auf B-727, die Frauen sind, und wir hatten zwei Damen, die Copiloten sind, eine ist leider verstorben. Unsere offizielle Meinung als VC ist die, dass wir das durchaus akzeptieren, und wir verlangen von einer Dame nicht mehr als von einem Mann, die Qualifikation muss einfach da sein. Die DLH hat es bis vor kurzem kategorisch abgelehnt, Frauen ins Cockpit zu setzen, aus wirtschaftlichen Erwägungen, musste aber aufgrund eines verlorenen Prozesses einer Interessentin zustimmen, dass Frauen sich für diesen Beruf anmelden dürfen. Die Stellungen unserer Mitglieder sind unterschiedlich, ich würde sagen, je jünger das Besatzungsmitglied ist, desto positiver steht er dieser Frage gegenüber. Vielleicht hat sich durch die Zusammenarbeit mit der Kabine ergeben, dass viele geneigt sind, zu sagen, dass die Frau nicht ins Cockpit gehört.

ar: *Sind die wirtschaftlichen Gründe ein Vorwand oder ein Vorurteil?*

UH: Die DLH hat erklärt, dass die Ausbildung so teuer ist, dass die Leistung erbracht werden muss. Und in Deutschland geniesst jede Frau den Mutterschaftsschutz, während dem nicht gekündigt werden darf und eine Abwesenheit von vielleicht einem Jahr erforderlich ist. Dann stellt sich die Frage der Requalifikation, der Lizenzen und Altersvorsorge.

ar: *Man vergleicht die Pilotinnen oft mit Lokführerinnen; sind bei der DB Lokführerinnen angestellt?*

UH: Meines Wissens nicht. Aber bei Tram oder U-Bahnen ist es durchaus üblich. Aber wir lassen uns nicht in die Richtung drängen, zu sagen, bei der Bahn macht der Lokführer das auch, weil wir nicht der Meinung sind, wir seien Lokführer. Wir wollen auch nicht unbedingt eine Parallellität herbeiführen, aber wir sagen, dass bei einem Beruf, wo eigene Entscheidungen und Führungskraft gefordert werden, wie Ärzte, Richter usw. auch Frauen tätig sind. Ärztinnen gibt es sehr viele und da sagt auch niemand etwas.

ar: *Einer Frau könnte man ja auch nicht vorschreiben, die nächsten fünf Jahre nicht schwanger zu werden, damit sich diese Investitionen lohnen.*

UH: In Deutschland wäre dies ganz ungesetzlich. Gemäss einem Prozess, den eine junge Maurerin gewonnen hat, darf keiner Frau von vorneherein ein Beruf verboten werden, sie muss selber beweisen, dass sie dazu fähig ist.

* * *

Aus Japan schrieb uns Kazuo Morita von der «Airline Pilots Association of Japan» folgende freundliche Zeilen:

I am not so happy to tell you that we have no female cockpit fellows in Japan, except some general aviators.

Hope your successful discussion on this matter.

Felix Rasumowsky/Beat von Tobel

Amriswil

Direkte Verbindung nach Zürich/Flughafen
Wir verkaufen an wunderbarer, ruhiger Aussichtslage, neues freistehendes

6½-Zimmer-Einfamilienhaus

Komf. Innenausbau mit viel Holz, grosses Wohnzimmer mit Cheminée, Wohnküche. Ca. 1000 m² Umschwung, schöne Gartenanlage, 2 Sitzplätze, grosser gedeckter Südbalkon. Bezugsbereit.
VP Fr. 475 000.—, EK ca. Fr. 80 000.—

Weitere Auskunft erteilt Telefon 071 67 37 11

Big Brother

1. Szene: Das neue Ops-Center einer Airline. Nach dem Tag der Eröffnung, welcher gleichzeitig mit der Einführung der neuen Uniform (samt Schuhen) und des Standard-Crewgepäckes stattfand.

Der Pilot begibt sich in den Keller des Parkhauses, füttert den Transporter mit dem «grünen Kreuz», indem er Crewbag und Standard-Koffer daraufstellt. Surrend verschwindet das Gewicht aus seiner Sicht. Er schlendert, sich selbst neu in der nach Impretur duftenden Uniform vorkommend, zum Checkin. Man nickt ihm freundlich zu ohne dass er ein Wort gesagt hätte. Gewiss, er hat die Monitore und Optiken über allen Gängen und Eingängen wahrgenommen, aber er denkt dabei an den Sicherheitsbeamten am flughafenseitigen Ausgang.

Künstliches Tageslicht 'gelblich' lässt die beschichteten Wände in besänftigenden, jedoch nicht einschläfernden Farben erstrahlen. Kaum noch hört man etwas vom Summen der Informationsmaschinerie, früher «Fernschreiber» genannt. Die Eindrücke sind sanft und dennoch fordernd. Alle Linien und Schriften sind gerade, akzentuiert und unmissverständlich. Die Temperaturen sind auf wenige Grade unter «ärmelfrei» eingestellt, setzen die richtige Kleidung voraus. Winzige Schallboxen verbreiten «weisses Rauschen» und steigern im Verein mit den die Luft erfüllenden negativen Ionen aus noch winzigeren Quellen das allgemeine körperliche Wohlbefinden.

Die Information über Wetter und Flug erfolgt an einer einzigen Station; ein sanft summender, fast zärtlich, doch schnell arbeitender Terminal lässt nach Eingabe der Flugnummer und der Berechtigungsziffer eine Fahne eng bedruckten Papiere herausfahren, welche sich in einer Wanne von selbst in handliches Format sammelt.

Die Kapazität des Computers muss gewaltig sein. Der Pilot staunt, denn mit der neu-freundlichen Umgebung sind neue Worte in den Ausdrücken zu finden. «Würden Sie bitte . . .» «Wir danken für die Beachtung des . . .» «Besondere Aufmerksamkeit scheint angebracht . . .»

Der Pilot hat seinen Kollegen getroffen. Sie sitzen sich gegenüber, ein jeder reißt seinen Teil der Computerfahne ab. Beide lesen. Beide fühlen sich wohl, völlig in die neue Umgebung integriert. Ein kleiner Stolz bewegt sie, Teil dieser perfekten Maschinerie zu sein.

Ein leiser Fluch. Der Copilot scheint aufgebracht. «Sieh Dir das mal an!» Am Fusse seines Teiles der Computerfahne steht: NOTICE TO COPILOT NAME COPYDUE BADGE 456272 IT IS STRONGLY RECOMMENDED TO PERFORM WEEKLY REVISIONS IN ROUTE-MANUAL REVISIONS 1024/1027 HOLD VITAL DETAILS FOR PRESENT DAYS FLIGHT.»

«Wie zum Teufel . . .!» sagt der andere. Aber dann liest er auf seinem Blatt weiter. Hier findet er die Fussnote: «CAPTAIN IS REMINED TO

WEAR STANDARD SHOEWORk/TO CARRY STANDARD OPS-MATERIAL/TO AVOID HOT BRAKES LIMIT REFER FLIGHTS 456/708/709/808 LAST ROTATION.»

Die Kollegen sehen sich an. Die mechanisiert-perfekte Freundlichkeit der Umgebung hat plötzlich eine kaum erklärbare, psychisch kühlere Nuance angenommen. Da grinst der eine: «Oh Mann – Big Brother is watching you!»

Das Grinsen des andern enthüllt nicht seine ganze Meinung.

2. Szene: In einem still-freundlichen Zimmer surrt leise ein Gerät in sanftem Beige. Still faltet sich die Papierfahne im Sammler, der mit «NTM» (Notice to Managers) gekennzeichnet ist. Die Adressierung des Streifens betrifft das Chefpilotenbüro, in welchem man für die beiden erwähnten Kollegen zuständig ist.

«COPILOT NAME COPYDUE BADGE 456272 CHECKIN 13.4 MIN EARLY/WEIGHT ANALYSIS OF CREWBAG REVEALS LAST TWO REVISIONS NOT PERFORMED/ RESPECTIVE PERSON NOTIFIED OF VITAL INFO REVISION 1024/1027/

CAPT MIKEOCRE BADGE 82656 CHECKIN 2.7 MIN EARLY/WEIGHT & OPTICS CONTROL REVEIL WRONG I. E. NONSTANDARD SHOEWORk/NON STANDARD CREWBAG LOAD/PERSON WAS REMINED OF HOT BRAKE CASES ON FLTS 456/708/709/808 LAST ROTATION//»

Ein wohlrasierter junger Mann im Standardanzug für Vice-Manager (beige-dunkel) nimmt auf das Glockenzeichen hin den Computerauszug aus dem Sammler. Er überfliegt die Mitteilung, schiebt sie ohne ersichtliche Regung in den Schlitz unter der Aufschrift: «Ablage/INFO/LATER ACTION.»

Dreieinhalb Sekunden später summt ein Ausgabegerät an seinem Schreibtisch. Ein schmales Papier teilt mit: «NOTICE 77/606/§9 FILED UNDER LATER ACTION PERTAINING VITAL NEGLECT OF WEEKLY REVISION COPILOT FLT 981/IMMEDIATE ACTION REQUIRED/CAPTAIN SAME FLT WEARING NONSTANDARD SHOEWORk/NONSTANDARD FLT BAG/REPRIMAND ADVISED/»

Drei Knöpfe befinden sich unter dem Ausgabeschlitz. Der rote Knopf bedeutet sofortige Eintragung der Rüge im unermesslichen Gedächtnis der Computerspeicher. Der gelbe Knopf ist mit einer handbeschriebenen Marke unterklebt. «NO FURTHER ACTION/DISREGARD» – und hebt in jedem Falle die Ratschläge der Allmachtsmaschine auf. Der grüne Knopf hingegen bedeutet: «GOOD PERFORMANCE/MANAGERS POSITIVE DECISION».

Der Herr in Dunkel-Beige lässt sich auf den unter ihm dezent zischenden Sitz sinken und sieht dem Flugzeug nach, welches durch «unsere Crew» gesteuert, den gewundenen Tarmac-Pfaden entlangrast, um die ON-

TIME» departure zu erreichen. Ein paar winzige Schweissperlen entstehen auf seiner Oberlippe, als er den grünen Knopf drückt. «DECISION REQUIRES FURTHER INFO» kontert die Maschine unverzüglich.

«FUCK YOU» hämmert sein Zeigefinger auf die Micro-Tastatur zu seiner Rechten. «EINGABE 'FUCK' UNRECOGNIZED/REPEAT INFO REQUIRED» beharrt das Gerät. Der Herr drückt nochmals auf die grüne Taste. Sein Gerät verstummt. Er staunt.

3. Szene: Auf riesigem Schreibtisch hebt sich die grünleuchtende Schriftplatte um 22,35 Grad, um dem Vorgesetzten in «needle-stripe/Mittelgrau» blendfrei folgende Information zukommen zu lassen:

«FLIGHT CREWMANAGER DAPADEEDOO BADGE 666 266/2.5 SUSPECTED WRONG DECISION PERTAINING WRONG CREW BEHAVIOUR FLIGHT 981 REGARDING WRONG CREWBAG LOAD/WRONG SHOEWORKE/WRONG PREPARATION/COMP RECOMMENDATION REPRIMAND/MANAGER DECISION TWICE GREEN. PLEASE CONFIRM RECEIPT AND ACTION RESPECTIVE SIR.»

SIR werden in der ganzen Firma nur sechzehn Personen genannt. Der Herr schmunzelt. «Big Brother», murmelt er und freut sich ebensowohl, wie er sich insgeheim fürchtet. Er lässt sich in dieser Stimmung dazu verleiten, sich eine Pfeife anzuzünden. Prompt erscheint in Rotschrift die Meinung des Computers am oberen Bildrand: «SMOKING IS DAN-

Shell - Qualitätsheizöl zum günstigsten Preis für Aeropers-Mitglieder

Ausserdem verfügen wir über eine Spezialabteilung, welche sich mit Tankrevisionen, Sanierungen von Alttankanlagen und mit dem Erstellen von kompletten Neutankanlagen aller Art befasst.
Wir beraten Sie gerne unverbindlich.

Bitte beziehen Sie sich bei Anfragen auf dieses Inserat.

Termoplan

Heizöl – Tankreinigung – Tanksanierung – Brennerservice



Ihr Partner für **Shell Produkte**

Birmensdorferstrasse 273 8055 Zürich Telefon 01/461 52 62

GEROUS TO YOUR HEALTH/SMOKING CREATES EXTRA COST TO AIRCONDITIONING/SMOKING IS OFFENSE TO VISITORS/ADVISE TO STOP SMOKING/PLEASE SIR/».

Der Herr lächelt. «Please, Sir,» murmelt er und tut einen tiefen Zug an der Pfeife. Er muss sich zusammennehmen, um den GELBEN KNOPF zu drücken. Sein Zeigefinger hat eine winzige Zeitlang über dem GRÜNEN KNOPF gehangen.

Er starrt dem Rauch nach, der irgendwie hastig von den Öffnungen der Klimaanlage aufgesogen wird. «Ich weiss nicht recht . . .» spricht er zu sich selbst, raucht aber weiter, «. . . ich weiss nicht recht . . .»

WISSEN WIR???

Jörgen Günther



Fahrräder suchen Betreuer

Da meine Nightstops in Genf seit meiner Umschulung auf den DC-10 gezählt sind, suche ich einen oder zwei Nachfolger als

Velo- und/oder Musigboxbetreuer

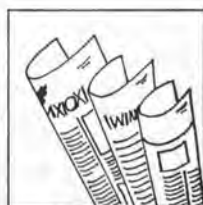
in Genf. Welcher PIC oder COPI, welcher auch etwas für die Besatzungen machen würde, möchte dieses Amt übernehmen?

Bitte melden Sie sich doch bei mir.

Adresse: Ralph Kündig, Fach 381 oder Telefon 821 97 30.

Mit bestem Dank R. Kündig

From other publications



Aus: Flight International, 10. Juli 1982
«I don't believe it – all four have failed»

Note: BA has not yet completed its inquiry into this incident. The captain is relying on memory in answer to many of «Flight's» questions during this interview. Capt Moody is back on flying duties already.

The only difference between the cockpit view of the night before and after entering the volcanic dust cloud was that the stars could no longer be seen. It was about 2045hr local time, and the night was dark. What made things strange though, was the eerie St Elmo's fire effects.

Capt Moody describes what the crew could see before the engines went out: «I've never been in tracer, but the light coming off the nose looked

Möchten Sie an ruhiger, unverbaubarer Südhanglage im Grünen wohnen? Dann sollten Sie sich unsere drei

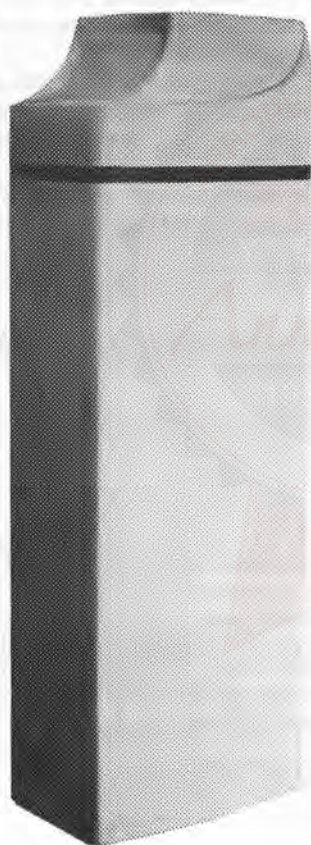
7¹/₂-8 Zimmer- Einfamilienhäuser

in Bronschhofen (10 Gehmin. bis Zentrum Wil/SG, oder 4 Auto-
min. bis Autobahnanschluss) unverbindlich besichtigen. Für
problemloses wirtschaftliches Wohnen sorgt z. B Luft/Wasser-
wärmepumpe mit Mikroprozessoren, 3fache Verglasung, Doppel-
garage, 0.25 kw, Warmluft-Cheminée und ca. 800 – 1000 m² Land
und grosser gedeckter Sitzplatz. Finanzierung geregelt.
Preis ab Fr. 575 000.—. Bezugsbereit ab sofort oder nach Verein-
barung.

Verabreden Sie eine unverbindliche Besichtigung oder verlan-
gen Sie unsere ausführliche Dokumentation unter
Telefon 052/47 17 41 oder 073/41 13 71

like tracer. In the darkness the front of each engine appeared brightly lit from behind the fan, as if by a spotlight at a display, but the light was pure white like that given off by a magnesium flare. You could see the fans turning». He describes the only visual clues to the fact that his aircraft was not in clear air: «The effect was like light cirrus or rain past the windows. There was no noise».

«No 4 engine's failed,» said engineer Barry Townley-Freeman. The captain ordered fire drill for No 4, and it had been shut down within 30sec. Very quickly after that the engineer exclaimed «No 2's gone—I don't believe it—all four have failed». Moody told the first officer to declare



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

an emergency. Jakarta Control responded with «Are you in trouble?» and had to be convinced that it was all four, not just No 4, that had failed. All four generators failed, obviously, but standby power kept all the lights on. The captain and crew checked the fuel system, anti-icing, igniters and circuit-breakers. Then Capt Moody ordered the four-engine failure drill, which he had practised in the simulator last October. Relight attempts started immediately—there was no waiting for the advisory 28,000ft, below which relight chances are estimated to be better. Thrust levers stayed where they were, fuel and igniters for all four went on together, and IAS was kept in the critical 250kt-270kt range. The autopilot stayed in, and Moody stayed on the southerly heading to begin with—safety height was still 11,500ft, and the high ground behind. After a short time, he started a gentle turn left.

«You're doing 320kt.» First Officer Roger Greaves told the captain. But Moody's airspeed indicator read 50kt less—the required 270kt. Moody explains what he did then because the engines were not firing up, and because he considered IAS (indicated airspeed) might have been the problem. He was not completely happy about the INS (inertial navigation system) readouts: «I flew the aircraft beyond the 250kt-270kt range on my ASI.» At about this time the cabin altitude warning horn sounded, indicating a 10,000ft cabin alt. Moody put the crew on oxygen, and when Greaves' oxygen system seemed not to be working properly, he took the autopilot out, selected speed brakes, and increased the rate of descent as the aircraft passed 26,000ft. The captain did not want his First Officer disabled at a time like this. He kept varying the IAS, and relight attempts continued all the time. At 16,000ft, normal glide was resumed.

Kloten

Anschliessend ans Naturschutzgebiet mit unverbaubarem Blick auf den Weiher Nägelimoos

4½-Zimmer-Maisonettewohnungen (Reihenhäuser)

mit Gartensitzplatz, Terrasse, Cheminée usw.

– zu vermieten inkl. Bastelraum, 1 EH, aller NK Fr. 2250.—

– zu verkaufen inkl. Bastelraum, 1 EH, Fr. 486 000.—

SITAG, Steinackerstrasse 3, 8302 Kloten, Telefon 814 17 01

Passing 15,000ft, Moody says, there was a little time to think. He decided that ditching was the only option if relighting failed. Jakarta was too far, and on the other side of the mountains. He spoke to the passengers for the first time, telling them that all four engines had stopped, and that restart attempts were in progress.

At 13,000ft No 4 started, some 13min after the initial failure. Within the next 500ft of descent the other three had run up. When Jakarta Control learned that the engines were all operating, they asked Moody to climb back to 15,000ft to facilitate radar pickup. He complied, and the eerie lights returned. Descent clearance was given, but as the captain pulled the throttles back, No 2 surged, autorecovered, then repeatedly surged. The crew shut it down. «All of us realised we had four seriously damaged engines,» Moody says, and, talking about the volcanic dust, he adds: «If it had gone to the ground, I think we would have gone to the ground.» It looks as if the engines refused to relight until they were completely clear of the cloud.

Having lost No 2 for a second time, Moody nursed the other three, using speedbrakes against power rather than throttle movement whenever possible.

The ASIs appeared to have come good at some stage in the descent, because the airspeed reading discrepancy between the left- and right-hand instruments had gone, and the aircraft was handling nicely.

«Jakarta's runway 24 is in use,» the controller said, «and you are clear for an ILS but the glidepath is u/s.» There was a «bloom» covering most of the forward windscreens, caused by the sandblasting effect of volcanic dust; so carrying out the three-engine night landing was not going to be easy. The effect of the dust on the landing light glasses had been to diffuse the beams, so they were completely ineffective.

«A» autopilot would not engage—probably a problem with the INS — but «B» would, so this was in use during the descent and approach. The crew acquired the ILS localiser and monitored their descent using DME

Oetwil a. d. L. zu verkaufen in 5-Familien-Haus an der Rebackerstrasse,
komfortable und grosszügige

Eigentumswohnungen

4¹/₂-Zimmer-Wohnungen mit ca 140 m² Bruttofläche, alle Wohnungen mit
Cheminée und 2 Bädern, modernste Küche, grosse Terrassen, teils mit
Gartensitzplätzen, Einzelgaragen.

Verkaufspreise ab Fr. 465 000.—. Finanzierung geregelt.
Anfragen Telefon 01/251 10 11 oder 12

(distance measuring equipment). Greaves called every 25ft of height during the last 200ft on the radioaltimeter, and Freeman called the speed. Weather was good, luckily, with visibility reported as more than 10km. But the sandblasted forward windscreens diffused the runway lights, making runway aspect unreadable. Capt Moody was keeping his head up all the time, looking out of the left hand side of the forward No 1 screen. «Luckily the Vasis were working,» he says, though he could see only the two on his side. He seems to be pleased with his landing. «It was a good one,» he says.

Man sollte . . .

- die Preise im Crewhouse Genf doch einmal genauer unter die Lupe nehmen. Ich habe für ein Frühstück, bestehend aus Omelette, Kaffee und dem üblichen Brot und Butter, über 9 (neun) Franken bezahlt!
B. Klessler
- Man wird . . . sich obiger Inflation bei den herbstlichen Salärgesprächen sicher allerseits erinnern. . . F. Rasumowsky

Dietlikon

Wer möchte noch in unserem schönen, ruhigen und sonnigen neuen Zehn-Familien-Landhaus wohnen?

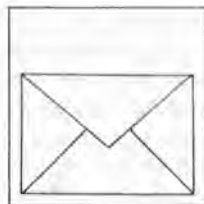
4½-Zimmer-Wohnung

111 m², ab 1460 Fr., NK 160 Fr.

Überdurchschnittlich gut isoliert, Schallhemmende Verglasung, Balkon oder Gartensitz, grosse Kellerabteile, gedecktes Kinderspielhaus, grosse Gartenanlage, ländlich.

Interessenten wenden sich bitte telefonisch unter 833 20 37 oder 833 28 42 abends

Briefe an die rundschau



Deus ex machina

Hallelujah, Lads! If we can believe the proposal put forward . . . and with a straight face even . . . in the recent Bulletin prohibiting the removal from the aircraft of newspapers, then we can now all forget all that really irrelevant stuff about things like fuel saving, reduced company fuel, strictly economic operation of the aircraft, fuel closest alternates, optimum descent and the other draconian economy measures in the full confidence that our company's economic salvation will now be assured, in one fell swoop, by the literally non-Deus ex Machina of our daily ZüriZietig. What a stroke of genius! Simple, perfect, obvious. I don't know about you guys, but my vote for the Gute Idee of the Decade goes to that inspired hero who must have worked far into the night on that one, and who will remove our enterprise from the brink of insolvency by thinking it up.

Far be it from me to attempt to modify genius when I see it or throw a monkey wrench into the works of perfection, but allow me to modestly essay to improve upon that sublime inspiration of newspaper penny-pinching by one or two alternative suggestions for our economic survival: we could send our uniform shirts to the laundry to be washed only . . . no pressing. How about giving up hats as an article of uniform (millions to be saved there)? Why not reduce manual ammdendment output by about 92% . . . a lot of paper, time and labor could be saved there. And how about slipper socks instead of shoes? Or reheating yesterday's coffee container? There is always a Brötli or two left over from the last flight, or the AIREP form that is usually the same as last week's anyway. Realizing that none of the above are a match for the brilliance of newspaper economy, I propose that we go even one step further. Why don't we all carry a small travel iron in our bags? That way we could still borrow the newspaper to read during the rotation, pressing it neatly into newness when finished and return it next day to the aircraft for the next crew. In that way we can get weeks of use out of the same newspapers and thereby save the company a tidy fortune.

Yessir, the man who thought up this idea should be given a prize for zeal and assigned a year's stationing in Lagos, and I will personally pay for his subscription to the «Obgamosho Blick», delivered daily to his doorstep by a ruptured Gnu. As for myself, if anyone wants to consult

me on this you'll find me down at the nearest bar. I'll be underneath the table, clutching to my breast my cherished Morgeblatt in one hand, and in the other I'll be waving a pistol.
Beaujolais, Arnold Pasternak

Zu verkaufen im steuergünstigen **Eschlikon TG**

6-Zimmer-Terrassenhaus

Ruhige, unverbaubare Südhanglage mit Fernsicht. Komf. Innenausbau, 60 m² Sonnenterrasse mit Zugang zu allen Zimmern, grosses Hallenbad, Sauna und Fitnessraum. Doppelgarage. Bezugsbereit.

VP Fr. 365 000.—, EK ca. Fr. 70 000.—.

Weitere Auskunft erteilt Telefon 071 67 37 11

Anni
1954
Wettlin Druck

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht

Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	K. Kuratli	Fach 186
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	W. Gubser	Fach 304		H. Lüscher	Fach 189
	J. Schmid	Fach 1335		C. van Rijn	Fach 219

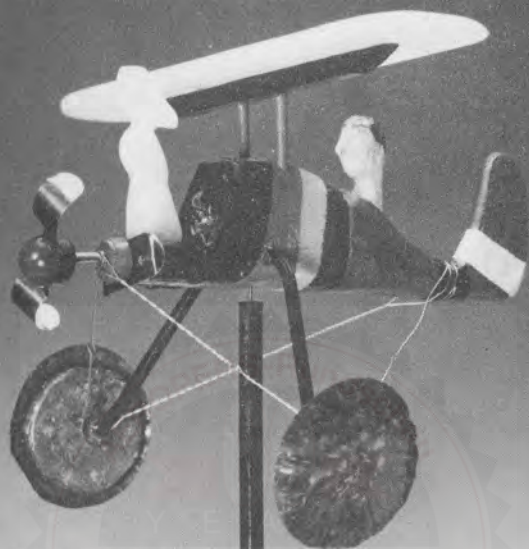
Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	H. M. Kok	R. Kurtz	Fach 20
Salär-/Gesamtaufwand	E. Brunner	D. Brägger	Fach 89
GAV mit Anhängen			
AIDS	E. Brunner	J. Schmid	
Seniorität	K. Kuratli	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	J. Schmid	A. Zuberbühler	Fach 163
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Info/ rundschau	H. Lüscher	F. Rasmusowsky	Fach 1165
Copilotengruppe	C. van Rijn	Th. Stefanini	Fach 296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	W. Gubser	M. Baudat	Fach GE 49
Pensionierte	E. Brunner	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Kok	W. Gubser	

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



**«L'avion du silence»
Flugzeug-Mobile
von Riccardo Pagni**

Der Bildhauer und Maler Riccardo Pagni hat für die Edition Kunstkreis eine Flugzeug-Plastik geschaffen, die in einer Auflage von 65 Exemplaren vom Künstler einzeln von Hand gearbeitet, nummeriert und signiert ist.

Material: Alabaster, gebrannte Terrakotta, Holz, Kupfer, Blei, Eisen und Leder. Beweglich auf Eisenstab, mit Olivenholzsockel. Gesamthöhe 47 cm.

SUBSKRIPTIONSPREIS

Fr. 580.— statt 850.—

Nr. 432.0763

Das Flugzeugmobile ist im Foyer Balsberg ausgestellt und beziehbar durch die SPS-Shops Zürich.

Postversandbestellungen an: Edition Kunstkreis im Ex Libris-Verlag, Postfach, 8023 Zürich, Telefon 01 62 51 00

Den «Vogel der Stille» hat Riccardo Pagni aus sieben verschiedenen Materialien – sieben als Schicksalszahl – zusammengebaut. Eigentlich widersprechen sich diese Materialien, und doch gelingt es ihnen, sich harmonisch zu verbinden. Dadurch erhält die Plastik etwas Ambivalentes, etwas Ironisch-Doppelseitiges. Das Flugzeug – ein bunter Paradiesvogel – schaukelt und dreht sich auf einem Sockel in welcher, ruhiger Bewegung. Sein leichtes Schwingen regt zur Ruhe und Meditation an.

RICCARDO PAGNI, geboren 1936 in Forte dei Marmi, Toscana. Studien in Carrara und Florenz. Lebt und arbeitet in Roccatredighe (Provinz Grosseto) und in Florenz. Ausstellungen in Italien, in der Schweiz, in Belgien, Dänemark, Schweden und Frankreich.