

# rundschau

November/Dezember 1983



**AERO  
PERS**

**Beziehen Sie kostenlos und  
unverbindlich das  
Magazin für Rohstoff-Nachrichten  
von einem der grössten  
Wareterminmakler der Welt.**

Inhalt: Ideen und Strategien für den Anleger am Wareterminmarkt. Die wichtigsten Rohstoffe: Zusammenfassung des Wochengeschehens. Fundamentale + technische Analysen. Charts. Die von uns empfohlene Anlagestrategie und vieles andere mehr.



**Bestellen Sie noch  
heute mit diesem Coupon Ihre  
Gratisexemplare. Oder rufen Sie uns an.**

Bitte ankreuzen:

- Senden Sie mir bitte Ihr Magazin. (englisch)  
 Ich wünsche allg. Unterlagen über das Waretermingeschäft  
 deutsch  franz.  ital.  englisch

Kennen Sie das Waretermingeschäft? Ja  Nein

Name: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Tel. Privat: \_\_\_\_\_

Geschäft: \_\_\_\_\_



**Merrill Lynch  
Pierce Fenner & Smith S.A.**

Mühlebachstr. 25, 8024 Zürich, Tel. 01/252 07 37

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
<b>I N T E R N</b>	
Geschätzte Piloten	9
Solidarität	10
Die VEF und die Teuerung	13
Neuaufnahmen	18
Gedanken zu den Salärgesprächen	19
Gesunder Menschenverstand	21
Ungefragt umgefragt	22
Mitarbeiterbefragung im Cockpit	23
Right-of-Way Rules	28
IFALPA's Children Exchange	29
Beirut Operation	31
A310 in der täglichen Operation	33
Petrolair	36
rund-Schau	38
U. K. in the Bermuda Triangle	40
Weihnachtsgeschichten	42
Werftbesuch mit Blinden	44
Briefe an die <b>rundschau</b>	48

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 20. Januar 1984**

### Redaktions-Team:

F. Rasumowsky (Vorsitz)  
E. Brunner, H. Lüscher,  
D. Schürer, H. Spörri,  
B. von Tobel

**Auflage: 1400 Expl.**

### 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



## **SHELL-HEIZÖL**

Für Aeropers-Mitglieder stets zu Spezialpreisen

Wir bedienen Sie mit dem Heizöl stets

- Schnell
- Preiswert
- Zuverlässig

Wir beraten Sie gerne für

- Tankreinigung
- Tanksanierung
- Brennerservice

**TERMOPLAN**  
**Telefon 01-461 52 62**

## (A)Erosion



Die Greyhound-Busfahrer streikten, da die Gesellschaft ihre Löhne um 14% kürzen wollte, weil sie gegenüber anderen Busunternehmen nicht mehr konkurrenzfähig sei. Auf einigen Strecken sei sogar das Flugzeug billiger! Am TV wurde dargelegt, dass die Greyhound-Chauffeure 37 000 Dollar pro Jahr verdienen, gegenüber 27 000 bei Trailways, dem grössten Konkurrenten. Greyhound offerierte die Kündigung oder Akzeptierung der neuen Saläre, da Tausende bereitstanden, die 2200 Plätze neu zu besetzen.

Im folgenden Abschnitt zitiere ich zwei mir zufällig in die Hand gekommene Geschäftsleute-Periodika, das 'Wall Street Journal' (WSJ) vom 2. November 1983 und das Magazin 'forbes' vom 24. Oktober.

Auf Seite 1 beschreibt das WSJ unter dem Titel «*End of Glamorous Life Looms for U. S. Pilots As Competition Grows*», wie Continental den Bankrott angemeldet und den Angestellten die neuen Verträge – 30 bis 50% Lohnreduktion – offeriert hatte. Mit dem Satz «*on the job, pilots enjoyed adventures, excitements, independence and glamour. Off duty, they had ample free time to enjoy their handsome salaries*» leitet der Redaktor die anschliessende Behauptung ein: «*All this is changing. At some of the new nonunion airlines, pilots are required to work five-day, 40-hour weeks, putting in time on the ground doing administrative work when they aren't flying. This, combined with their lower salaries, means that they are more likely to live in an apartment near the airport than in a luxurious, remote retreat.*» Drei Kapitäne kommen in diesem Artikel noch zu Wort: der 44-jährige Dan Cloud fliegt für \$ 32 500 für die neugegründete America West Airlines und meint u. a.: «*I love to fly, and my income will grow with the airline's*». Für das WSJ symbolisiert er «*... the lean and mean future of the airline industry*», während der \$ 152 000 teure United-Captain J. R. Glynn «*... its golden past*» darstellt. Es wird beschrieben, wie er seinen Hawaii-Einsatz zusammenstellt und so drei Tage pro Woche frei hat. «*That time is spent golfing, hunting... skiing or tinkering with the 1966 Corvette restoring.*» Mit G. J. Darnell kommt ein von der Continental-«Umstrukturierung» betroffener Pilot zu Wort: «*I am not ashamed of my former salary of \$ 96 000 a year... My bags are packed, my uniform is clean*», says the sad-eyed pilot. «*I'm ready to fly, but I won't go back until we win a*

contract that gives us dignity.» Und was meint die US-ALPA dazu? «The union says it has granted more than \$ 1 billion in pay and work-rule concessions to various airlines since 1981. But rather than using the money to rebuild financial strength airlines have used these savings to fight senseless price wars.» Genau diese Aussage von Henry Duffy, dem Präsidenten der US-ALPA, zitiert auch das Magazin 'forbes'. Die Antwort dazu: «His (Duffy's) attitude seems to be: Let the public pay through higher fares to keep his members in sports cars.» Zur Bestätigung der Newcomer und Ermunterung der grossen alten Airlines, empfiehlt 'forbes': «. . . the nonunion carriers have shown that a stewardess can sell tickets, too, and that pilots can fly more than 55 hours a month . . .»

Bei unseren Salärverhandlungen lagen zwar keine Pläne für Salärreduktionen auf dem Tisch, und die letztjährigen Abschlüsse wurden als einmalige Aktion unterschrieben, aber genauso wie der starke oder schwache Dollar – je nach dem – die Bilanz negativ beeinflusst, dringen solche Gedanken bis zu unseren Verhandlungspartnern durch. Lesen Sie dazu die Gedanken aus der Salärkommission (die umständlich, aber korrekt 'Gesamtaufwandkommission' heisst), wie sie in dieser Ausgabe auf Seite 19 von G. Moret formuliert werden. Ihre Bemerkungen dazu, Kritiken und Willensäusserungen sind hochwillkommen. H. Lüscher

#### LAAX GR

An einmaliger Südlage verkaufen wir komfortable

## **Eigentums-Wohnungen**

Jede Wohnung mit separatem Eingang, Cheminée, Bad/WC getrennt, Holzdecken und -Ausbau, Wollteppiche, Sauna und Fitnessraum. Unverbaubare Panorama-Sicht.

- 1 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Wohnung mit Gartenplatz Fr. 235 000.—
- 2 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Wohnung mit Gartenplatz Fr. 328 000.— resp.  
Fr. 337 000.—
- 1 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Dachwohnung Fr. 435 000.—

Garage oder Abstellplatz. Finanzierung bis 80% möglich.

Prospekte und Anfragen an Telefon 01/784 53 80.

## Liebe Mitglieder

An der Sitzung vom Oktober hat sich der Vorstand mit der Informationspolitik der Aeropers befasst. Dies nicht nur als Folge von Impulsen aus Mitgliederkreisen, sondern auch als Abschluss der ausführlichen Diskussionen darüber auf dem Wattenmeer. Es wird kaum möglich sein, eine Bandbreite zwischen zuviel und zuwenig auch nur annähernd festzulegen, weil das individuelle Interesse an Informationen sehr unterschiedlich gelagert ist. Es scheint aber richtig, dass wir nach jeder Vorstandssitzung in Kurzform ein Bulletin publizieren, während eine ausführliche Behandlung von einzelnen Traktanden eher in der **rundschau** erwartet wird.

Im Bulletin 11/83 ist unsere Mitteilung über die Salärverhandlungen begründet recht kurz ausgefallen. Dabei haben wir uns in der Salärkommission schon Monate im voraus auf das Thema Gesamtaufwand vorbereitet. Zu diesen Vorbereitungen gehören auch die Informationen an die fliegenden Verbände durch die Finanzdirektion der Swissair. Wir schätzen diese Informationen und ich möchte sie auch an dieser Stelle verdanken.

Die Salärkommission hat das Thema Gesamtaufwand auch langfristig analysiert. Über die dazu ausgearbeiteten Studien möchte ich Sie kurz ins Bild setzen:

### Mitarbeiteraktien

Es gibt verschiedene Firmen, die solche Programme schon durchgeführt haben, und zwar erfolgreich sowohl für Arbeitgeber wie für Arbeitnehmer. Auch bei uns hat eine solche einmalige Aktion stattgefunden, allerdings mit dem Nachteil der steuerlichen Belastung. Diese wäre mit der Einführung von Sperrfristen, d. h. kein Verkauf der erworbenen Aktien für eine gewisse Zeit, zu umgehen. Es gibt aber verschiedene Arten von Mitarbeiteraktien, sodass wir uns mit der Swissair zuerst über die Zielsetzung einigen müssen. Es ist vor allem auch abzuklären, ob ein derartiges Programm für alle Mitarbeiter oder z. B. nur für einzelne Gruppen durchgeführt werden kann. Die Swissair hat sich bereit erklärt, über dieses Thema Gespräche aufzunehmen.

### Flexible Arbeitszeit

Im Trend der technischen Entwicklungen wird langfristig weniger Arbeit auf gleichviele Arbeitskräfte verteilt werden müssen. Während dies in vielen Berufsgruppen durchaus realisierbar ist, so stehen wir

in unserem Beruf, mindestens jetzt noch, vor fast unüberwindbaren Hindernissen. Wenn wir nur an die Ausbildungskosten, Check und Refresher, dann aber auch an die Lohnstruktur und die damit zusammenhängende Pensionskasse denken, so kann man leicht die Vielfalt der Schwierigkeiten erkennen. Die Idee wird bei uns vorläufig weiterverfolgt.

### **Flexible Pensionierung**

Damit haben wir uns schon vor ein paar Jahren befasst, sind aber damals bei der Swissair nicht auf Gegenliebe gestossen. Heute kann man wieder darüber reden, wobei die Frage der frühzeitigen Pensionierung bei der Swissair nur im Zusammenhang mit der Bestandesituation gelöst werden kann. Es sind also Lösungswege möglich, aber bis jetzt sind noch keine ausgereiften Modelle vorhanden, die mit der Gegenseite diskutiert werden können.

### **Teuerungsanpassung der VEF-Renten**

Nach vielen Diskussionen vor und nach dem Informationsabend erscheint nun auch ein **rundschau**-Artikel zum Thema (Seite 13). Die langfristige Entwicklung der Kosten für irgend ein Modell ist so unsicher erfassbar, dass sich der VEF-Stiftungsrat nicht bereit erklären kann, eine entsprechende Leistungsgarantie ins Reglement aufzunehmen. Folglich ist es für **alle** künftigen Pensionierten nicht zumutbar, den zu erwartenden Pensionsbetrag durch Umlegen von Lohnprozenten zu kürzen, ohne dafür eine Leistungsgarantie zu haben. Das für 1982 schon umgelegte Lohnprozent wird also zur Finanzierung der heute gültigen Regelung verwendet. Das für 1983 ausgehandelte Lohnprozent ab 15. Dienstjahr wird vernünftigerweise nach dem Verursacherprinzip gutgeschrieben werden.

### **Salärrunde 1983**

Die Informationen über den Geschäftsverlauf der Swissair, die protokollarisch festgehaltenen Zusagen an den Verhandlungen vor einem Jahr und die erwartete Honorierung unseres letztjährigen grosszügigen Entgegenkommens hat uns zur Forderung einer aufs Minimum reduzierten **Realloohnerhöhung** berechtigt. Die Haltung der Swissair, vor allem das Sich-nicht-mehr-erinnern-wollen, was sogar im Protokoll steht, hat uns enttäuscht. Mir scheint, dass in neuerer Zeit Managemententscheide getroffen werden, die sich sehr negativ auswirken, beim Crew Complement und Klassensystem vorwiegend in finanzieller



Hinsicht und bei der diesjährigen Salärrunde in Hinsicht auf Mitarbeitermotivation. Aber einmal mehr bin ich Optimist und hoffe, dass bei der auf März 1984 vertagten Salärrunde der Standpunkt der Aeropers miteinbezogen wird. Diesen Standpunkt haben wir Ihnen per Bulletin bekanntgegeben.

Im Verhältnis zu dem von uns erbrachten Zeitaufwand ist die Information über den Sys-Op etwas kurz ausgefallen. Die Idee ist eigentlich bestechend. Man spricht oder sprach von einem kleinen Pilotenüberbestand. Nachdem ich jedoch an der letzten EK-Sitzung vernehmen musste, dass auf B-747, DC-8 und A310 mit Unterbeständen operiert wird, so dürfte das Wort Überbestand etwas an Bedeutung verloren haben, beziehungsweise nur noch auf DC-9-51 zutreffen. Aber auch so bringt der temporäre Einsatz von Copiloten als System Operator eine dringend notwendige Entlastung bei den F/E's. Im Frühjahr wurde die Idee bei den Copiloten noch mit einer gewissen Begeisterung aufgenommen. Das Resultat nach der Umfrage ist weniger begeisternd. Auch die zweite und wahrscheinlich noch kommende dritte Umfrage wird kaum viel ändern. Sowohl von der Swissair wie auch von Mitgliedern wird der Aeropers der Vorwurf gemacht, sie hätte mit der Zustimmung zu einer Umschulungspriorität nach dem Sys-Op-Einsatz das Resultat verbessern können. Dem ist nicht so! Erstens haben wir im Zusammenhang mit der Seniorität schon vor einiger Zeit mit der Swissair vereinbart, dass es auch als Copilot nicht möglich sein soll, durch Ferien, MD, Simulator-Instruktion u.a.m. die Umschulung auf ein anderes Flugzeug zu steuern. Dies ist ein Grundsatz für die Anwendung der von uns allen hochgehaltenen Seniorität, den wir auch bei der Rückschulung der Sys-Op zur Anwendung bringen müssen. Zweitens haben Diskussionen mit potentiellen Sys-Op-Anwärtern, sowie eine Anzahl Rückfragen in unserem Sekretariat klar gezeigt, wo die Hemmung liegt: Trotz Zusagen für die bestmögliche Hilfe bei der Rückschulung zum Copiloten, kann die Requalifikation nach dreijähriger Abwesenheit vom Steuer eben nicht garantiert werden. Es ist genau dieses Risiko, das man nicht einzugehen gewillt ist.

Im Zusammenhang mit der Erhaltung des Arbeitsplatzes im Cockpit wird allen altersmässig in Frage kommenden Bordtechnikern die Möglichkeit geboten, zu Piloten umzuschulen. Dabei ist ein weiteres Senioritätsproblem aufgetaucht, das zu hitzigen Diskussionen Anlass gab. Die Bordtechniker stellen sich auf den Standpunkt, dass sie eigentlich «Langstreckler» sind und deshalb nach kurzer Einführungszeit auf DC-9 wieder auf ein Langstreckenflugzeug wechseln können, was nach unserem Seniority-Reglement auch möglich wäre. Die Aeropers ist aber seit jeher der Ansicht, dass jeder zum Piloten umgeschulte F/E ohne

Prioritäten die normale Copiloten-Laufbahn absolvieren muss. Unsere Copiloten, die sehnlichst auf einen Langstreckeneinsatz warten, wären wenig erfreut, wenn ihnen plötzlich jemand vor die Nase gesetzt würde. Wir werden uns im Vorstand dafür einsetzen, dass hier noch eine klare Regelung geschaffen wird.

Für 1984 hoffe ich für die Aeropers, dass sich unsere Gesprächspartner daran erinnern, dass sich die Piloten immer loyal und einsatzbereit verhalten haben. Wir dürfen aber auch erwarten, dass sich die Firma in einem erfolgreichen Jahr an die Abmachungen früherer Jahre erinnert. Ihnen, liebe Mitglieder, und Ihren Familien, wünsche ich für Weihnachten frohe Festtage, und fürs neue Jahr gute Gesundheit, Erfolg und persönliche Erfüllung.

Mit freundlichen Grüßen,

Ihr Edy Brunner

Si tu vas à Rio . . .

vergiss nicht, uns zu besuchen. Ein guter Cafezinho  
steht für Dich bereit.  
Spezial-Rabatt für die SWISSAIR von 20%.



SWISS AND DUTCH OWNERS

BRAZILIAN GEMS  
&  
FINE JEWELRY  
FOLKLORE  
SOUVENIRS

TRUSSY RIAND

24 RUA DUVIVIER - COPACABANA, RIO - BRASIL - PHONE: 541-37 47

Wirklich, die Anrede stimmt, ich habe Sie, die mir vor noch nicht langer Zeit noch so fremden Piloten, schätzen gelernt. Als ich Ende Februar diese Stelle als Sekretär Ihres Verbandes übernehmen durfte, konnte ich die Arbeit noch nicht richtig überblicken, zu vieles war fremd und neu. Heute muss ich bekennen, dass ich damals die Fülle der Arbeit kaum gesehen habe. Ich habe eine Arbeitsstätte gesucht, die eine Berufung braucht und keinen Job, ich habe sie gefunden.

Wie ich Ihnen bereits bei meiner kleinen Vorstellung in der **rundschau** berichtete, war und ist es meine Absicht, Ihnen möglichst gut zu dienen. Eine wichtige Voraussetzung war es daher, an möglichst vielen Kommissions-Sitzungen teilzunehmen, was natürlich bedeutete, auch die Protokolle zu führen. Die Mehrarbeit hat sich gelohnt, bald konnte ich die grosse und intensive Arbeit der Kommissionen durchblicken und oft nützliche Querinformationen bieten. Der Pilotenberuf wurde mir vertrauter. Auch in die vielfältigen Versicherungsangelegenheiten konnte ich mich einigermassen einarbeiten.

Ich habe die Pilotenschaft als eine Gruppe von Individualisten kennengelernt, die fähig sind, Vertrauen zu schenken. Für dieses Vertrauen danke ich Ihnen allen hier herzlich, es bereichert meine Arbeit sehr. Überwältigt hat mich die grosse Teilnahme an der Mitglieder-Umfrage betreffend des Disziplinarfalles auf dem Jumbo. Mir kommt es dabei nicht auf die Meinung des Einzelnen zum Fall selbst an, vielmehr die gemeinsame Anteilnahme am Geschick eines Kollegen ist wichtig.

In der heutigen Situation im Wirtschaftsleben und der deutlichen Übernahme amerikanischer Personalpolitik in die schweizerischen Unternehmen, so auch in die Swissair, wird der solidarische Zusammenhalt der Arbeitnehmer immer wichtiger. Nur mit gemeinsamer Kraft kann der stärker werdende Druck, insbesondere auf die kostenintensive Gruppe der Piloten, durch Gegendruck ausgeglichen werden. Es sollte jedem, dem jungen Piloten wie dem erfahrenen, klar sein, dass ohne eine starke Aeropers die Sonderstellung der Piloten rasch nivelliert wird und viel verloren gehen kann, so z. B. bei den jüngeren die Karriere, bei den der Pensionierung entgegenstrebenden die gesunde Speisung der VEF.

Für das kommende Jahr wünsche ich daher zugunsten aller Mitglieder eine starke und geeinte Aeropers, zugunsten des Einzelnen gute Gesundheit und ein erfülltes Leben, für mich und meine Sekretärin, dass noch mehr Mitglieder den Weg in unser Sekretariat am Ewigen Wegli finden, sei es für Auskünfte aller Art oder einfach so zu einem Kaffee.

Dieter Schürer

## Solidarität - noch zeitgemäss?

Solidarität, ein Wort, welches in den letzten Jahren politisch durch die polnische Gewerkschaft in aller Munde war, welches aber auch im Zusammenhang mit gewerkschaftlicher Tätigkeit und früheren Klassenkämpfen eine manchmal negative Stimmung und deshalb Ablehnung hervorruft. Um die Wirkung dieses Wortes zu neutralisieren und den ursprünglichen Sinn hervorzuheben, muss man nur das Lexikon aufschlagen. Hier steht: «völlige Übereinstimmung, **Einheit.**» Diese Einheit geht leider in der heutigen Zeit des Wohlstandes und der sozialen Absicherung immer mehr verloren. Anzeichen hiefür sind von der kleinsten Gemeinschaft an, der Zweierbeziehung bis hin zum Gemeinwesen des Staates unverkennbar. Vergessen wird dabei, dass gerade diese Einheit in den letzten Jahrzehnten zur Gründung von so wichtigen sozialen Bausteinen unserer Gesellschaft, nämlich der AHV und der Krankenversicherung führten, die alle auf dem Solidaritätsprinzip aufbauen.

Auch unsere Vorsorgeeinrichtung des Flugpersonals der Swissair (VEF) basiert auf diesem Prinzip. Aber auch bei uns häufen sich in letzter Zeit Stimmen, die das bisherige System in Frage stellen. Mehrheitlich von Kollegen, die mit jungen Jahren bei der Swissair begonnen haben und so bis zur Pensionierung einen grösseren Betrag an Beiträgen in die VEF einbezahlen, als z. B. ein beim Eintritt 30jähriger Kollege, der gerade das mathematisch errechnete notwendige Deckungskapital erreicht. Im Hinblick auf kommende Diskussionen einer frühzeitigen Pensionierung, bzw. eines reduzierten Einsatzes werden Forderungen nach individuellen Lösungen laut, um diese «Ungerechtigkeit» auszugleichen. Als Denkanstoss möchte ich weitere Beispiele solcher «Ungerechtigkeiten» aufführen, um so zu zeigen, dass auch bei Vorteil weniger, bzw. mancher Gruppen, die anderen diesen entstandenen «Nachteil» solidarisch mittragen müssen.

- Einführung der ECS (einheitliche Captains-Salärskala)
- unbezahlter Urlaub

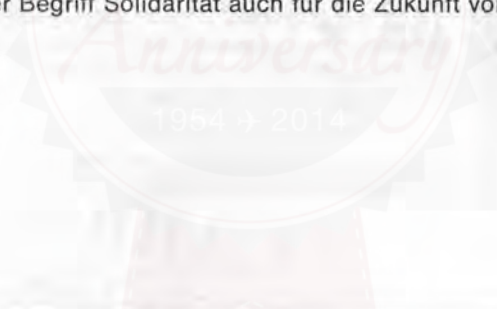
- Militärkarrieren über das obligatorische Minimum hinaus. Die Mehrleistung bei Militär, bzw. die zeitliche Minderleistung bei der Swissair muss durch Mehrleistung der Kollegen erarbeitet werden.
- Unsere ausländischen Kollegen (ca. 20% aller Piloten) erbringen, da nicht militärpflichtig – während ihrer Tätigkeit eine beträchtliche Mehrleistung (da ich weiss, dass das Thema Militär-Beruf Emotionen weckt, bzw. schon geweckt hat, und die Beispiele nicht diskutierbare Tatsachen sind, möchte ich, dass diese ohne Wertung verstanden werden).

Ein wichtiger Punkt wird bei der einfachen Aufrechnung der materiellen Seite vielleicht vergessen. Die VEF ist neben unserer Altersvorsorge vor allem auch eine Vorsorge bei Todesfällen für die Witwen und Waisen. Und hier sind alle vom ersten Tag der Swissairzugehörigkeit gleich versichert, ob sie nun in jungen Jahren oder erst später der Swissair beitreten.

Ich bin keinesfalls für ein starres Festhalten an unserem jetzigen System. Ebenso wie unser Beruf, unsere Umwelt sich verändert, müssen Anpassungen vorgenommen werden, wenn dies erforderlich ist, doch sollten wir als **Einheit** nach flexibleren Lösungen suchen und nicht individuelle Modelle bevorzugen. Jedes Herauslösen eines kleinen Pfeilers aus dem Gesamtbau der VEF bringt langfristig mehr Probleme für die Mehrheit.

Deshalb ist der Begriff Solidarität auch für die Zukunft von grösster Bedeutung!

H. Robitzkat



**In Kloten** vermieten wir

## **4½-Zimmer-Maisonettewohnungen**

in denen Sie sich fühlen werden, als hätten Sie ein eigenes Haus. Ungestört (Bastelraum, Waschgelegenheit und Treppenhaus zur alleinigen Benützung), luxuriös (Spannteppiche, Cheminée, Küchenausbau) und kompakt (Gartensitzplatz mit Pergola und Dachterrasse, Keller und Estrich) werden unsere Mieter ein neues Wohnen erleben.  
Fr. 1950.— plus NK Fr. 100.—. Telefon 814 17 01

# CARIOCA BOUTIQUE

VIEL MODE.  
FÜR DAMEN UND  
HERREN.  
IN DIELSDORF.

10% für Swissair-Angestellte.

1954 - 2014

## CARIOCA BOUTIQUE

Mode für Damen  
Lorenz Lorenz  
caroline  
paris style

BO  
LEVEE

lecomte

PARIGI

CR-4709

und Herren

CIAO

CR-4709

NB

BONAZZI  
BROS

plus beau  
brun

an der Bahnhofstrasse 1  
mitten in Dielsdorf  
Tel. 01-853 24 20

## Die VEF und die Teuerung

Ich bin von der **rundschau**-Redaktion aufgefordert worden, einen Artikel über die mit der Teuerung zusammenhängenden Probleme und Regelungen der VEF zu schreiben. Erwarten Sie von mir aber bitte keine wissenschaftliche Abhandlung, es geht mir vielmehr darum, Ihr Verständnis für die Probleme zu wecken. Mein Ziel wäre erreicht, wenn ich Sie dazu bringen könnte, bei Ihrer Planung des Lebensabschnittes «nach 55, resp. 58» die Teuerung miteinzubeziehen. Ich habe mir Mühe gegeben, «Versicherungschinesisch» zu vermeiden – es ist mir leider nicht immer gelungen. Sorry!

Zuerst einige bekannte Tatsachen zur Teuerung. Wie wir in den letzten Jahren gesehen haben, kommen wir um die Teuerung nicht herum. Sie schwankt in der Schweiz zwischen einem und zehn Prozent pro Jahr; ihre Höhe voraus zu sagen ist praktisch nicht möglich. Ein weiteres Charakteristikum: sofern die Teuerung nicht sehr hoch ist, sind ihre Auswirkungen erst nach einer gewissen Zeit spürbar – ein steter Tropfen höhlt den Stein.

### **Bekannte Tatsachen über die VEF**

Die Eintritte erfolgen durchschnittlich etwa mit 28 Jahren, und die Kasse ist auf eine Pensionierung nach Vollendung des 55. Altersjahres ausgerichtet. Damit wird das Verhältnis Beitragsdauer zu Rentenbezugsdauer unvergleichlich viel ungünstiger als bei einer «normalen» Kasse mit Eintritten meist unter 28 und Pensionierung nach 65. Da die Finanzierung der VEF-Altersrente mit 55 Jahren abgeschlossen ist, muss das Deckungskapital in ca. 27 Jahren in die Kasse eingelegt werden. (Das Deckungskapital ist die Summe, die zusammen mit Zins und Zinseszins erlaubt, eine bestimmte Rente während der voraussichtlichen Laufdauer auszurichten.) Die frühe Pensionierung bewirkt erstens, dass beträchtliche Zinssummen für die Deckungskapitalbildung wegfallen und zweitens, dass sich das Deckungskapital als Folge der um 10 Jahre verlängerten Rentenlaufzeit stark erhöht. Diese Gegebenheiten erschweren nicht nur die normale Finanzierung der Rente, sondern ebenso die Finanzierung von Teuerungsanpassungen. Zudem sind unsere Renten wegen der frühen Pensionierung länger der Teuerung ausgesetzt. Der stete Tropfen höhlt länger!

Ohne Teuerungsanpassung reduziert sich eine Altersrente während der ersten 10 Jahre der Pensionierung bei einer jährlichen Teuerung von 4 Prozent kaufkraftmässig um fast ein Drittel. Von den ursprünglichen 45% bleiben bis zum «normalen» Rücktrittsalter von 65 Jahren gerade noch etwa 30% der Kaufkraft des Salärs im Zeitpunkt des 55. Altersjahres. (For info: durchschnittliche Teuerung 1955 – 1982 ca. 4%, 1966 – 1982 ca. 4,75%)

Nachdem ich Sie nun wohl doch etwas aufgeschreckt habe, werden Sie wohl fragen, was man für die Rentner tut oder getan hat. Was vor 1970 geschah, ist mir nicht genau bekannt. Darnach, bis 1976, wurden die Renten fast vollumfänglich der Teuerung angepasst. Seit 1976 wurden die Mittel knapp, weshalb die Teuerung nur noch teilweise ausgeglichen werden konnte. Aber warum wurden denn die Mittel plötzlich knapp? – Vor 1970 waren praktisch alle VEF-Versicherten noch aktiv; Ende 1969 bezogen lediglich 21 Personen eine Altersrente. Bis Ende 1976 vervierfachte sich die Zahl auf 86, Ende 1982 waren es 148 und Ende dieses Jahres werden es über 170 sein. Damit ist diese Entwicklung nicht etwa abgeschlossen, vielmehr verschlechtert sich das Verhältnis Zahl der Aktiven zu Zahl der Rentenbezüger weiter und dürfte sich in etwa 20 Jahren bei 1 : 1 stabilisieren, sofern beim Aktivenkorps die Pensionierten kontinuierlich ersetzt werden. Diese Zahlen zeigen deutlich die fast explosionsartige Zunahme der Rentnergruppe. Die Mittel für Rentenanpassungen haben aber in der gleichen Zeitspanne nur unbedeutend zugenommen. Bekanntlich werden die Rentenanpassungen aus dem Teuerungsfonds finanziert. Dieser wird vor allem gespeist durch

1. die Zinsdifferenz zwischen der effektiv erzielten Rendite und dem technischen Zinssatz (= Berechnungsgrundlage für die versiche-



In Zürich Seebach zu verkaufen an verkehrsgünstiger Lage, sorgfältig renoviertes

## **6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Einfamilienhaus mit Villencharakter**

1050 m<sup>2</sup> Land, sep. Eingang für evtl. Büro/Atelier, alle Zimmer mit Holzdecken, Isolierglasfenster mit Kreuzsprossen, Warmluft-cheminée, Eichentüren usw. Grosser Garten mit Sitzplatz und altem Baumbestand.

Verkaufspreis Fr. 860 000.—. Auskunft Telefon 01 - 810 57 52.



rungsmathematischen Berechnungen,  $3\frac{1}{4}\%$ ) auf dem zur Deckung der laufenden Renten nötigen Vermögensanteil (= Deckungskapital der laufenden Renten)

2. die Gewinne, die der VEF durch die über 55 hinaus weiter fliegenden Versicherten anfallen. Es sind dies einerseits die weiter eingelegten Beiträge und andererseits die nicht zur Auszahlung gelangenden Renten.
3. den Teil der Beiträge der Aktiven, der dem Teuerungsfonds zugute kommt, zur Zeit ungefähr  $1\frac{1}{2}$  Salärprozente.

Ausnahmsweise kommen noch Einlagen aus einem allfälligen versicherungstechnischen Überschuss oder Einlagen der Swissair in Frage. Allerdings ist die versicherungstechnische Bilanz der VEF heute mehr oder weniger ausgeglichen, weist also keinen Überschuss auf.

Die Speisung des Teuerungsfonds hält also keineswegs Schritt mit den Rentnerzahlen.

Zur Illustration der Kosten von Teuerungsanpassungen hier zwei Zahlenbeispiele:

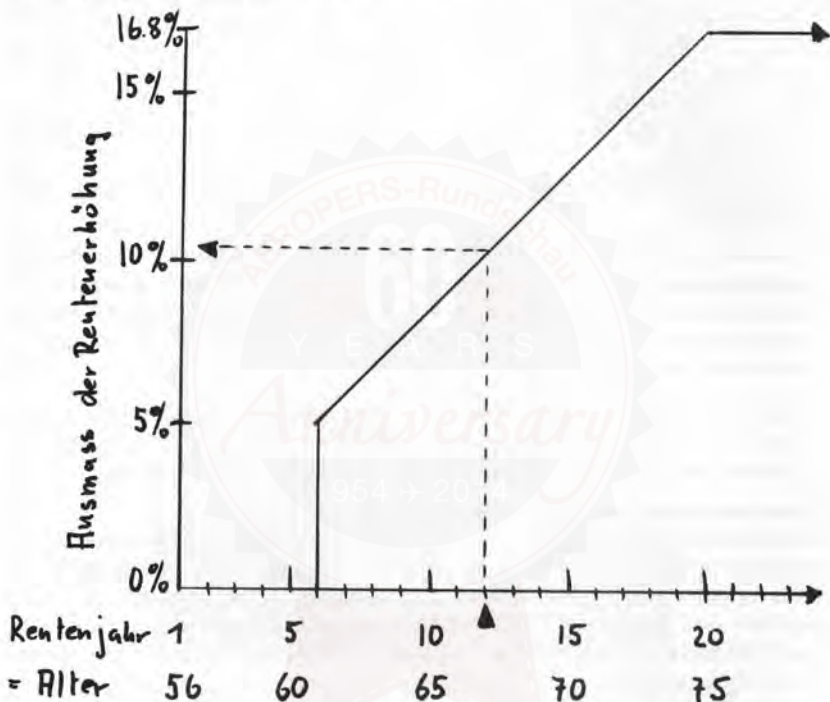
- die 5%ige Erhöhung der Renten eines frisch Pensionierten mit durchschnittlichen persönlichen Verhältnissen (Frau, Kinder usw.) kostet zur Zeit etwa 95 000 Franken; die Kosten für ältere Rentner sind selbstverständlich entsprechend niedriger, da die Rente nicht mehr so lang ausgerichtet werden muss.
- die Erhöhung aller anfangs 1983 laufenden Renten um 5% würde rund 9 Millionen Franken kosten; diese Zahl wird in den kommenden Jahren wegen der zunehmenden Rentnerzahl stark ansteigen.

### **Verschiedene Wege führen zum Ziel**

Zusammenfassend müssen wir ein zunehmend stärkeres Auseinanderklaffen zwischen Kosten für Rentenanpassungen und den Mitteln im Teuerungsfonds feststellen. Will man eine Verschuldung der VEF vermeiden, und dies muss das Hauptziel jedes Stiftungsrates sein, so hat man längerfristig zwei Möglichkeiten: praktisch Verzicht auf einen Teuerungsausgleich oder zusätzliche Einlagen, d.h. Erhöhung der bisherigen Beiträge. Aber auch bei zusätzlichen Einlagen ist lediglich eine teilweise Teuerungsanpassung erschwinglich. Wie die zukünftige Lösung des Problems Teuerungsanpassungen für VEF-Renten aussehen wird, d.h. ob und allenfalls um wieviel die Beiträge zu diesem Zwecke erhöht werden sollen, ist primär Sache der Destinatäre, also der Aeropers und der FEV. Der Vorstand hat deshalb eine Kommission zur Bearbeitung der verschiedenen Fragen eingesetzt. Über die Ergebnisse werden Sie bei Gelegenheit informiert.

Bis zu einer Neuregelung muss der VEF-Stiftungsrat die heute verfügbaren Mittel möglichst sinnvoll einsetzen. Er hat deshalb per 1. Januar

1982 erstmals Rentenanpassungen nach einem neuen Modell durchgeführt. Nach diesem Modell werden die Renten verschieden stark erhöht, je nachdem, vor wie langer Zeit sie gesprochen wurden. Betrug die Laufdauer der Rente 5 Jahre oder weniger, erfolgte keine Anpassung, zwischen 6 und 20 Jahren lediglich eine abgestufte teilweise Anpassung. Bei sehr alten Renten, die schon vor 20 und mehr Jahren gesprochen worden waren, wurde die ganze Teuerung der vergangenen Dreijahresperiode 1979 – 1981 ausgeglichen, nämlich 16,8%. Details können Sie der folgenden Grafik entnehmen.



Beispiel: Renten im 12. Jahr, das entspricht bei Altersrenten einem Alter des Rentners von 67 Jahren, wurden um etwas über 10% angehoben, genau um 10,8 %

### Voller Teuerungsausgleich unerschwinglich!

Das neue Modell verhindert den Kaufkraftschwund der Renten in den ersten Jahren nach der Pensionierung nicht. Es sorgt aber dafür, dass die Renten nicht ins Uferlose sinken. Gegenüber einer vollen Anpassung

aller Renten reduzieren sich die Kosten auf etwa ein Viertel. Nur wenn das Modell während längerer Zeit angewandt wird, führt es zu gerechten Resultaten. Für die nächsten Jahre, bis etwa ins Jahr 2000 werden die Mittel im Teuerungsfonds für diese bescheidene Form der Teuerungsanpassung voraussichtlich ausreichen, sofern die allgemeine Entwicklung den Erwartungen entspricht. Dann werden aber die Finanzen erneut knapp. Eine längerfristige Finanzierung müsste **heute** in die Wege geleitet werden!

Ob weitere Salärteile zur Sicherung eines teilweisen Teuerungsausgleiches aufzuwenden sind, ist Ansichtssache. Da aber ein vollständiger Teuerungsausgleich auf die Dauer unerschwinglich ist, sollte sich jeder Versicherte schon vor dem Rentenalter darauf einstellen, dass seine Rente mehr oder weniger stark dem Kaufkraftschwund ausgesetzt sein wird. Andere Erwartungen wären unrealistisch!

Hans Heinrich Ehrensperger

## Herzliche Glückwünsche

Ex-Aeropers Vizepräsident und Inhaber zahlreicher Verbandsfunktionen, DC-10 Captain László Zsindely, wurde kürzlich ehrenvoll als Treasurer in das Executive Committee (Vorstand) der Europilote gewählt. Damit findet der unermüdliche Einsatz Lászlós zugunsten der internationalen Pilotenschaft seine gerechte formale Anerkennung – endlich kenne ich (als Ex-Aeropers Treasurer) jemanden persönlich, der nicht nur den bezahlten Europilote-Gebühren nachweint, sondern über ihr Eintreffen am andern Ende auch erfreut ist. . .

Bei dieser Gelegenheit erwähnen wir zuhanden unserer Leser gerne die Tatsache, dass auch die Aeropers zu den Gründern der Europilote gehörte. Für den Vorstand, die Kommissionen und das Sekretariat wünscht Dir, lieber László, die **rundschau** viel Erfolg in Deiner neuen Funktion.

Felix Rasumowsky

*Das Aeroperssekretariat bleibt  
vom 24. Dezember 1983 bis zum  
2. Januar 1984 geschlossen.*

## Neuaufnahmen

An den Sitzungen vom Oktober und November 1983 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Roland Bütler



Beat Elmiger



Dagoberth Fretz



Bernhard Looser



Caspar Martin



Stephen Turner

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

## Gedanken zu den Salärgesprächen 1983

Jedes Jahr trifft sich die Aeropers Gesamtaufwand-Kommission mit den Swissairvertretern zu Gesprächen. Unsere Saläre können sich zwar im wirtschaftlichen Umfeld der Schweiz und anderer Airlines sehen lassen; daher sind die meisten Piloten auch zufrieden mit ihrem Lohn, den Dienstjahressprüngen und der Teuerungsanpassung, welche von der Swissair bejaht und normalerweise gewährt wird. In diesen Gesprächen verhandeln wir über eine angemessene Veränderung des Gesamtaufwandes, sei es nun Lohn, Anzahl Ferientage oder andere Aufwendungen der Firma – fringe benefits – wie zum Beispiel Parkgebühren, Krankenkassenbeiträge oder Versicherungsprämien.

Die früheren Abgeltungsforderungen für grössere Flugzeuge, für 2-Mann Cockpits oder für Cat III Anflüge wurden aus Einsicht für wirtschaftliche Zusammenhänge aufgegeben. Die Swissair hat uns statt dessen in den letzten Jahren Verbesserungen versprochen, welche vom finanziellen Jahresergebnis und der Zukunftsbeurteilung abhängen, d. h. vom Reingewinn, den Abschreibungen (ordentliche und zusätzliche) sowie den Rückstellungen und Bewertungskorrekturen.

Obwohl die Swissair bis jetzt die Salärstruktur in der Firma für richtig hielt, werden in schlechten Jahren Opfer verlangt, und wir Piloten sind auch bereit, diese auf uns zu nehmen. Dadurch kann eine Nivellierung in der Salärverteilung eintreten oder sogar die Kaufkraft unserer Saläre abnehmen, wie z. B. im letzten Jahr. Wie es scheint, ist 1983 bezüglich finanziellem Jahresergebnis aber ein hervorragendes Jahr.

Wider Erwarten sind grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten aufgetaucht:

- Von unseren Swissairverhandlungspartnern werden frühere Vereinbarungen in Frage gestellt. Protokollierte Aussagen sollen relativiert werden. Eine solche Haltung verstösst gegen den Grundsatz von Treu und Glauben und darf von uns nicht akzeptiert werden.
- Langfristig wird nun von der Swissair hinter unsere Salärstrukturen ein Fragezeichen gesetzt. Möglicherweise bedeutete – entgegen allen Beteuerungen – der letztjährige Abschluss einen ersten Schritt in diese Richtung.
- In schlechten Jahren müssen wir Opfer bringen. In einem ausgezeichneten Jahr – wie 1983 – dürfen wir daher nicht auf eine wohlverdiente angemessene Verbesserung des Gesamtaufwandes verzichten, besonders mit Blick auf die letztjährigen Versprechungen.

Giuliano Moret, Mitglied GA-Kommission

## Prozess in Athen - Stand heute

Seit den Verhandlungen im Frühsommer dieses Jahres, als die beiden Aeropers-Mitglieder in Athen für den Unfall von 1979 zu Gefängnisstrafen verurteilt wurden, liefen die Vorbereitungen für die Berufungsverhandlung.

Im Vordergrund stand in der Zwischenzeit ein Verfahren, das erlaubt, die Haftstrafen in Geldstrafen umzuwandeln. Damit soll erreicht werden, dass die beiden Angeklagten ohne Risiko der Verhaftung an der Berufungsverhandlung teilnehmen können. Dieses Umwandlungsverfahren soll im Dezember durchgeführt werden.

Anschliessend soll der Termin für die Berufungsverhandlung festgelegt werden. Von den zuständigen Stellen wird angenommen, dass dieser Gerichtstermin in der ersten Hälfte 1984 stattfinden wird.

Im Sommer- und Winter-Ferien-Sportort

*Klosters*

entsteht auf Frühjahr 1984  
das aussergewöhnliche, vegetarisch geführte  
★★★★★ **AABA HEALTH APART-HOTEL**  
für gesunde Lebensweise und Erholung  
in der Erkenntnis «**Das Leben besser leben**».

Ein Teil der luxuriösen, modernst  
ausgebauten

**1-2 Zimmer-Apartments  
und Suiten sind  
zu verkaufen**

Ausländerbewilligungen  
vorhanden, Finanzierung  
geregelt.

Interessenten wollen sich melden bei:

Bauherr/Architekt W. D. Fischer, CH-8053 Zürich  
Trichtenhausenstr. 130, Tel. 01/53 57 33, FS 53 329



## Gesunder Menschenverstand contra Vorschriften

Was wäre ein Jurist ohne Gesetze? Ich wage nicht daran zu denken. Er hätte sein Betätigungsfeld verloren. Aber: Was wäre ein Pilot ohne FOM, EAM, VBR usw.? Er wäre freier, könnte seinen guten Menschenverstand gebrauchen und sich um seine Instrumente und Passagiere kümmern.

Sicher sind beides Übertreibungen, es ist jedoch klar zu sehen, dass Gesetze und Reglemente nicht für die Juristen geschaffen werden dürfen. Nur dort, wo der gesunde Menschenverstand nicht mehr hilft oder taugt, sollen Regeln die Handlungsfreiheit einschränken, das Ermessen begrenzen. Es ist klar, dass es Regeln braucht, damit der Flugverkehr in geordneten Bahnen und sicher abgewickelt werden kann, es ist aber auch klar, dass dem erfahrenen Captain mehr Freiheit bei seinen Entscheidungen zur Verfügung stehen muss, als dem erst ausgeschulten Copiloten. Langsam soll der Neuling in die Arbeitsweise eingeführt werden, seine Freiheit vergrössert werden. So erwächst aus kleineren, sich vermehrenden Verantwortlichkeiten der voll verantwortliche Captain, die Captaincy. Wo zuviele Regeln und die Angst, bei Regelverstössen bestraft zu werden, die Freiheit zu eng einschränken, kann keine gesunde Captaincy mehr erwachsen, die Berufung eines entscheidungsfreudigen und Verantwortung suchenden Piloten wird zum blossen Job des nach Vorschriften bedienenden Flugzeug-Operators.

Auf dem Captain liegt daher die schwere Last, sich für die Erhaltung der nötigen Freiheit, den gesunden Menschenverstand einzusetzen, zu wehren. Er soll seine Verantwortung ernst nehmen und sorgsam mit seinen Freiheiten umgehen. Bewusst muss er die Captaincy des Copiloten heranbilden durch gutes Vorbild und Abtretung der möglichen Freiheiten. Damit kann sich auch der Copilot im richtigen Benützen der Freiheiten üben. Autorität und Respekt ist nicht lernbar, sagen die einen. Ich meine, dass Autorität und Respekt jenem gezollt wird, der seinem Posten durch Wissen **und** Gebrauch seiner Vollmachten mit gesundem, kollegialen Menschenverstand gerecht wird.

Wo solchermassen Autorität und Respekt herrschen, braucht es keine Regeln, die zur Disziplinierung der Besatzung dienen. Es braucht dann aber auch keinen Juristen, der sich um Disziplinarfälle zu kümmern hat.

Dieter Schürer, lic. iur.

## Ungefragt umgefragt

Im Bestreben, die Resultate der IMR-Mitarbeiterbefragung vom Mai 1983 gründlich verstehen zu lernen, damit daraus auch für die Aeropers und ihre Mitglieder ein Instrument der Information (und allenfalls der Argumentation) werde, wandte ich mich an das Sozialpsychologische Institut der Universität Zürich, wo ich Dr. H. Gutscher für Mitarbeit und Auskunft gewinnen konnte. Neben ausführlichen Gesprächen, Hinweisen auf Zusammenhänge und Anregungen, schrieb er den nachfolgenden Artikel. Im Gespräch bezeichnete der sich objektiv-zurückhaltende Wissenschaftler drei Ergebnisse als «dramatisch»:

- dramatisch die psychosoziale Lage der Flight Engineers: Angst vor der Zukunft, höherer Berufsstress, höherer Tablettenkonsum, vermehrte gesundheitliche Störungen, wie Magenverstimmungen und Kopfschmerzen (klassische Anlagen für die Möglichkeit psychosomatischer Erkrankungen).
- dramatisch die Angst der Piloten vor dem Zugeben von Fehlern. Hier müsse die Organisationsentwicklung noch weite Wege gehen, einiges sei da offenbar «völlig falsch angelegt».
- dramatisch, wie negativ ein bestimmter Flottenchef in dessen Kompetenz in menschlicher und fachlicher Hinsicht von den Befragten beurteilt worden ist.

Das Recht der Befragten auf ungeschmälerte Auskunft über die Resultate ist eine wesentliche Voraussetzung zur Teilnahme an Umfragen. Bevor ich weiter auf die interessante Datenfülle und mögliche Interpretation eingehen will, wollen wir den Bericht der Swissair abwarten, den sie dem Cockpitpersonal auf diesen Herbst versprochen hat. Die Tatsache, dass eine solche Meinungsumfrage in Auftrag gegeben wurde, lässt hoffen, dass auch für die Auswertung und Verbreitung der Resultate der Aufwand nicht gescheut wird.

Felix Rasumowsky

### Zürich Hönggerberg

An ruhiger Wohnlage (Privatstrasse), angrenzend an Grünzone, mit Blick auf Stadt und Berge (Südlage), vermieten wir ab sofort oder nach Vereinbarung ein angebautes

## **Einfamilienhaus**

mit individueller, grosszügiger Grundrissgestaltung und allem Komfort:

— Wohn-/Ess-/Cheminéeraum (100 m<sup>2</sup>), 4 Schlafzimmer, 2 Badezimmer und sep. WC, Sauna, Basement (50m<sup>2</sup>)

— Doppelgarage, 2 Gartensitzplätze, Schwimmbad, Terrasse

Mietzins, exkl. Nebenkosten, ca. Fr. 3000.—. Telefon 01 - 56 86 18.



## Mitarbeiterbefragung - Gefahr oder Chance?

«Eine solche Umfrage nützt nur der Geschäftsleitung etwas; uns – den Befragten – kann so etwas letztlich nur schaden. . .» Diese Meinung zum Thema «Betriebsumfrage» ist von Mitarbeitern der verschiedensten Betriebe zu hören. Auch von den befragten Swissair-Mitarbeitern wird diese Meinung zum Teil vertreten: Bei 52% ist die Zuversicht klein, bzw. sehr klein, dass das Ergebnis solcher Umfragen zu konstruktiven Änderungen führt (Frage 53). Dass andererseits 78,6% die Idee einer Mitarbeiterbefragung gut, bzw. sehr gut finden (Frage 52), macht deutlich, welches Interesse an einer Auseinandersetzung mit offenen Fragen und Problemen seitens der Mitarbeiter besteht.

Im folgenden soll gezeigt werden, inwiefern pessimistische Einschätzungen berechtigt sind und worauf sie beruhen. Es wird aber auch versucht darzulegen, welche Chancen und Möglichkeiten sich für die befragten Mitarbeiter eröffnen, gerade aufgrund solcher Befragungen, selbst auf die Gestaltung und Entwicklung der Organisation, der sie angehören, Einfluss zu nehmen.

### Mitarbeiterbefragungen, warum? . . .

Unternehmen sind für ihr Überleben darauf angewiesen, Veränderungen in ihrer Umwelt rechtzeitig zu erkennen. Bei unternehmerischen Entscheidungen, die der Anpassung an eine veränderte Umwelt dienen, ist immer auch der Tatsache Rechnung zu tragen, dass Veränderungen in Gesellschaft, Wirtschaft, Technologie sich auch auf das Verhalten der Mitarbeiter auswirken.

Das bedeutet, dass sich mit der Veränderung ausserhalb der Organisationen auch Veränderungen innerhalb der Organisationen ereignen, indem neue Umweltwahrnehmungen (zum Beispiel Einschätzung von Technologiefolgen für den eigenen Arbeitsplatz), neue Bedürfnisse und Lebensziele (zum Beispiel Diskussion um Pensionierungszeitpunkt) nicht immer problemlos im Rahmen der bestehenden Organisationsstrukturen und Rollenangebote verarbeitet werden können. Die Organisationswissenschaft unterscheidet zwischen formalen und informalen Strukturen in einer Organisation. Während zum Beispiel Unternehmensziele, Vorschriften, Befehlshierarchien formale Aspekte darstellen, umfassen die informalen Aspekte Einstellungen, Werte, Qualität der Beziehungen, Gefühle, Gruppennormen usw. Dass auch den befragten Cockpitmitarbeitern diese Aspekte sehr wichtig sind, zeigt sich zum Beispiel an den vier meistgenannten Punkten, die eine gute Cockpit-Atmosphäre ausmachen (Frage 8): «Keine Spannungen innerhalb der Cockpit-Crew» (64,4%), «Wechselseitiges Vertrauen» (58,1%), «Teamwork» (43,6%), «Ehrlichkeit im Zugeben von kleinen Fehlern oder Kenntnislücken» (42,2%).

Aber auch Konflikte zwischen formalen Vorschriften und informalen «Gruppennormen» sollten erkannt werden; ablesbar zum Beispiel etwa am Ausmass der Zustimmung zur Aussage «aus Angst vor Strafe werden Zwischentfälle häufig verschwiegen» (83,5% trifft teilweise bzw. voll zu, Frage 39).

Weiter ist es wichtig, im Interesse eines effizienten und sicheren Betriebsablaufes Einschätzungen der Zweckmässigkeit von Arbeitsunterlagen, Anordnungen und Vorschriften aus der Betriebspraxis der Mitarbeiter zu erhalten. Kurz: Eine Organisation braucht Information, die ihr Überleben, ihre Entwicklung in Anpassung an Umwelt und Mitarbeiter möglich macht.

Es gibt vielfältige Zugänge zu solchen Informationen; neben offiziellem Meldewesen, informellen Gesprächen und Beobachtungen, Checks, Gruppengesprächen ist hier vor allem das Mittel der Mitarbeiterbefragung zu nennen. Die zuerst genannten Informationsmittel haben den Vorteil, qualitativ beliebig reichhaltiges Material zu liefern. Nachteilig ist, dass sie wenig zuverlässige Rückschlüsse auf die zahlenmässige Verbreitung der berichteten Phänomene erlauben. Aus diesem Grunde ist es wichtig, regelmässig – unter Verzicht einer gewissen Differenziertheit – die Ansichten und Meinungen von allen zu erfahren.

### **Gefahren. . .**

Betriebsumfragen werden grundsätzlich anonym durchgeführt. Dennoch wird in diesem Zusammenhang von Befragten oft die Befürchtung geäussert, dass, obwohl die Befragten schriftlich und ohne Namensnennung erfolge, ihre Angaben mit ihren Personalien verbunden und gespeichert würden.

Es ist nun – auch bei der vorliegenden Studie – tatsächlich so, dass mit Hilfe verschiedener Angaben (hier im statistischen Anhang: Alter, Dienstalter, Cockpitberuf, Flugzeugtyp, Muttersprache, Nationalität) Einzelpersonen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit identifiziert werden können. Somit ist es bei vielen Betriebsumfragen technisch möglich, anonym gemachte Angaben zurückzuverfolgen und mit anderen Personaldaten zusammen personenbezogen zu speichern.

Da derartige Befürchtungen meistens im Vorfeld von Befragungen auftauchen, können bzw. müssen im Interesse einer hohen Teilnahme und einer ehrlichen, unbefangenen Beantwortung Vorkehrungen getroffen werden, die den Befragten ein Höchstmass an Anonymität garantieren. Üblich sind dabei etwa Abgabe von Anonymitätsgarantien durch Befragungsinstitut und Geschäftsleitung; Erklärung, dass keine Untergruppe, die kleiner als zum Beispiel 8 Personen ist, ausgezählt wird; Erklärung, dass die Originalfragebogen nach EDV-Speicherung vernichtet werden (Handschriftenidentifikation) und ähnliches. Im vorliegenden

Fall hätte man darüber hinaus darauf verzichten können, im statistischen Anhang zum Beispiel die Alters- und Dienstaltersangaben auf ein Jahr genau zu erheben. Die Angabe von Altersgruppen von fünf bzw. zwei Jahren hätte vermutlich für sämtliche Auswertungen vollauf genügt und eine Rückverfolgung bis auf Personenebene erheblich erschwert bzw. verunmöglicht.

Soweit die technischen Möglichkeiten, Die Wahrscheinlichkeit für einen tatsächlichen Missbrauch ist jedoch als äusserst gering einzuschätzen, da bei Bekanntwerden einer derartigen Manipulation einerseits das Instrument der Mitarbeiterbefragung auf lange Sicht unbrauchbar und andererseits der angerichtete Schaden auf der Vertrauensseite einen etwaigen Nutzen weit übersteigen würde. Als weiteres Argument gegen Betriebsumfragen wird oft angeführt, dass es sich dabei um reine Management-Instrumente handle. Dort, wo dies tatsächlich der Fall ist, lässt sich das bereits rein äusserlich daran ablesen, dass die Befragten keine oder nur sehr spärliche Rückmeldungen über die Resultate erhalten. Die Abgabe der Broschüre «Ergebnis der Mitarbeiterbefragung Cockpit Mai 1983» an alle Befragten weist eher darauf hin, dass die vorliegende Untersuchung auch als Partizipationsinstrument genutzt werden soll.

Weiter wird gegen Betriebsumfragen eingewendet, sie seien nichts als Angebote zum Dampfablassen; konkret passiere nachher nichts. Die vorliegende Untersuchung ergibt tatsächlich relativ wenig unmittelbar handlungsanleitendes Wissen (Ausnahmen: Kommunikationstraining, Frage 10; Ombudsmann zur Meldung von Incidents, Frage 30; Distanz zum Personaldienst im Balsberg, Frage 39 usw.). Es ist aber nicht unbedingt als Nachteil anzusehen, wenig Angaben im Fragebogen zu haben, die bereits als «Abstimmungen» über Handlungsmöglichkeiten interpretiert werden können, **da die notwendige Interpretation der Daten und der anschliessende Kommunikationsprozess über Handlungsmöglichkeiten wiederum Beteiligungschancen für die Mitarbeiter eröffnen.**

### **. . . aber auch Chancen. . .**

Die Tatsache, dass die vorliegenden Resultate zu einem grossen Teil interpretationsbedürftig sind, ist als Chance zu betrachten, indem sowohl jeder einzelne Mitarbeiter wie auch die organisierte Gruppe die Möglichkeit hat, selbst Einfluss darauf zu nehmen, wo und was unternommen werden sollte.

Zwar bildet die Studie erwartungsgemäss auch bereits bekannte Probleme ab, wie etwa die Situation der Flight Engineers, deren Antwortprofile aus denen der anderen Cockpitberufe zum Teil dramatisch herausfallen. Die Resultate machen deutlich, dass die Gruppe der F/E's in ihrer psychosozialen Situation sowie – tendenziell erkennbar – auch

in gesundheitlicher Hinsicht (Frage 41) bedroht bzw. beeinträchtigt ist. Es wird aber noch nicht gezeigt, was unternommen werden sollte.

Auch das Ausmass der Zustimmung zur Aussage «aus Angst vor Strafe werden Zwischenfälle häufig verschwiegen» (83,5% trifft teilweise bzw. voll zu, Frage 39) weist lediglich darauf hin, dass beim betriebsinternen Informationsfluss offenbar einiges völlig falsch angelegt ist. Welche Lösungsmöglichkeiten ausser der Idee eines Ombudsmannes (Frage 30) bestehen, kann nicht aus den Untersuchungsergebnissen herausgelesen werden.

Es ist zudem wichtig, sich klar zu werden darüber, dass die relative Häufigkeit eines Phänomens nichts aussagt über die Notwendigkeit, es zu einem bearbeitbaren Thema zu machen. Was ist dramatischer: Die Tatsache, dass der Aussage «Wir erhalten so viele unwichtige Revisio-

**Dr. phil. Heinz Gutscher**

geboren am 11. Juli 1947 in Aarau

1963–1967 Kantonsschule Aarau, Matura

1967–1975 Studium der Psychologie, Soziologie und Publizistik an der Universität Zürich

1977 Promotion mit dem Prädikat summa cum laude aufgrund einer Dissertation zum Thema «Statusinkonsistenztheorie. Kritik und Ansatz zu einer Neuorientierung»

z. Zt. Seit 1975 Assistent und Oberassistent an der Abteilung Sozialpsychologie des Psychologischen Instituts der Universität Zürich. Verschiedene Weiterbildungsaufenthalte in USA (University of Michigan) und in England (University of Essex). Mitarbeit und methodisch-inhaltliche Betreuung bei verschiedenen empirischen Forschungsvorhaben der Abteilung. Erwachsenenbildungsarbeit an den Volkshochschulen Zürich und Schaffhausen. Besuch verschiedener hochschuldidaktischer Fortbildungskurse. Hochschulpolitische Tätigkeit z. Zt. als Präsident der Vereinigung der Assistenten an der Universität Zürich (VAUZ).

nen, dass wirklich wichtige Änderungen leicht übersehen werden» 91,9% teilweise bzw. voll zustimmen (Frage 19) oder die Tatsache, dass 2,5% der Befragten ihren persönlichen Trainingsstand als «gerade noch vertretbar» angeben (Frage 20)?

**Die befragten Mitarbeiter sind die Experten für den in der Studie untersuchten Realitätsbereich;** sie sollten wesentlich an der Beantwortung solcher Fragen mitwirken können; sie sind es, die mitdefinieren sollten, was als Problem anzusehen ist. Diese Schritte zur Mitwirkung können von unten, von den Befragten ausgehen, aber auch von oben, im Sinne eines Angebots des Managements. Es gibt Beispiele anderer Grossunternehmen, wo es für unerlässlich erachtet wurde, Umfrageergebnisse mit den Mitarbeitern zum Beispiel in Feedbackgruppen zu verarbeiten, um Problemdefinitionen und Aktionsvorschläge zu erhalten.

Wenn Mitarbeiterbefragungen dazu führen, dass Mitarbeiter befähigt werden, auch selbst an der Gestaltung ihrer eigenen Organisationsumgebung mitzuarbeiten, dann ist eine Mitarbeiterbefragung als Chance zu sehen. Die ersten erkennbaren Schritte weisen in diese Richtung.

Dr. Heinz Gutscher

## **Von Privat zu verkaufen**

An schönster, sonniger und ruhiger Hanglage (Landhauszone) mit Blick auf Dorfkern Elgg können Sie sich noch die 2 letzten

## **Bauparzellen**

reservieren lassen.

Das Land ist voll erschlossen. Parzellengrößen ca. 1700 und 1200 m<sup>2</sup>, A. Z. 0.25, Preis Fr. 250.— pro m<sup>2</sup>.

Nähere Auskunft unter Chiffre Nr. 0133, Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich.

## Right-of-Way Rules

FLUSIKO  
IFALPA

Nicht erst seit dem im «Flight Recorder» veröffentlichten Bericht über den Climb-out einer SR DC-9 in München, die einen near-miss mit einem «korrekt von rechts kommenden» VFR-Flugzeug meldete, befasst sich die IFALPA mit der leicht antiquierten Regel von «vortrittsberechtigten» Flugzeugen und solchen, die Platz machen müssen.

Sogar in der Seefahrt, die diesen Regeln Pate stand, passieren noch Kollisionen. Auch im Strassenverkehr mussten Stop- und Vortrittssignale erfunden werden, um den Rechtsvortritt nicht zu sehr zu strapazieren. Denn eine wesentliche Voraussetzung, dass diese Spielregeln eingehalten werden können, ist, dass sich beide Partner sehen. Ausserdem muss die Geschwindigkeit der Fahr- und Flugzeuge in einem Bereich sein, dass ein Ausweichen nicht zum vornherein illusorisch wird. In der Fliegerei sind zwei Gesichtspunkte besonders hervorzuheben:

1. Verantwortung trägt der Kapitän. Den von rechts kommenden Verkehr sieht er aber sehr schlecht, vor allem, wenn er noch von hinten rechts kommt und schneller ist (vortrittsberechtig!).
2. Ein Flugzeug kann aber nicht nur abdrehen (um dadurch den zu meidenden Verkehr aus dem Gesichtsfeld zu verlieren), sondern steigen oder sinken, und das dürfte ein schnelleres Manöver sein. Allerdings müsste zur Identifikation ein (Beleuchtungs-) System gefunden werden, das die Position des Flugzeuges in der vertikalen Ebene deutlich macht.

Bei Nacht und eingeschalteten strobe lights ist es oft nur auf kurze Distanz möglich, die Farbe des Positionslichtes festzustellen. Ebenso schwierig ist die Feststellung, ob ein Flugzeug höher oder tiefer fliegt als das eigene.

Aber auch bei einem vertikalen Ausweichmanöver müssten die Regeln klar und einprägsam sein, nach denen der Flugverkehr solche Manöver auszuführen hätte.

Oder wäre der vorgeschlagene IFALPA-Text die Lösung:

«If another aircraft is detected as a collision threat, it shall be observed as carefully as time permits and action shall be taken as appears best in the circumstances.

This action may include manoeuvre in the horizontal, vertical oder oblique direction or the use radio-telephony.»

Herr B. Furrer (ATC Zürich) sagte mir auf Anfrage, dass ihm nicht bekannt sei, dass in der Schweiz je ein Pilot eines Linienflugzeuges bei einem near-miss in der «Münchener Art» auf den «Rechtsvortritt» aufmerksam gemacht wurde. Auch er erachtet diese Regeln als antiquiert und wäre froh, wenn sich die ICAO ebenfalls zu einer Neufassung der see-and-avoid-policy durchringen könnte.

**Zum Vergleich:** Die ersten Vorstösse zur Reduktion der Separation von 1000 ft auch über FL 290 sind vor 13 Jahren gemacht worden, also gedulden wir uns noch ein wenig. . .

H. Lüscher

## IFALPA's Children Exchange

*Aus Kanada erreicht uns ein Schreiben des kanadischen Pilotenverbandes, dessen Passivmitglied Captain Dodds für die IFALPA den Ferienaustausch unter Pilotenkindern betreut. Das im folgenden Artikel erwähnte Anmeldeformular wird Interessenten vom Aeropers-Sekretariat gerne zugesandt.*

The Exchange idea originated among the families of pilots who were active in the work of IFALPA at annual conferences. The program is not an official function of the Federation in any way, but IFALPA provides the common bond that makes it work. And work it does; more than 200 visits were made in 1983.

Success is due in large part to the program's volunteer Chairman and the Pilots Association that foots the bill for postage. In the past, the post was filled by British and German pilots' wives. At present, CALPA pays the bills and my wife, Monica, does the work. My interest is that of an involved spectator and occasional phone answerer.

Most exchanges are between Europe and North America although other corners of the world are heard from as well. For the most part the children's ages run from 13 to 20.

The mechanics of the program are relatively simple. Those interested in an exchange submit a completed registration form which remains on file with the Chairman. Since forms continue to arrive right up to summer, an arbitrary date is selected, usually late in February, and the forms are sorted to produce the greatest number of appropriate pairings. Some time in March the families of these probable exchanges are written concerning the suggested exchange and the two families communicate, first by letter, then frequently by telephone, to finalize arrangements. If you are successful in arranging an exchange, you are requested to advise the Chairman.

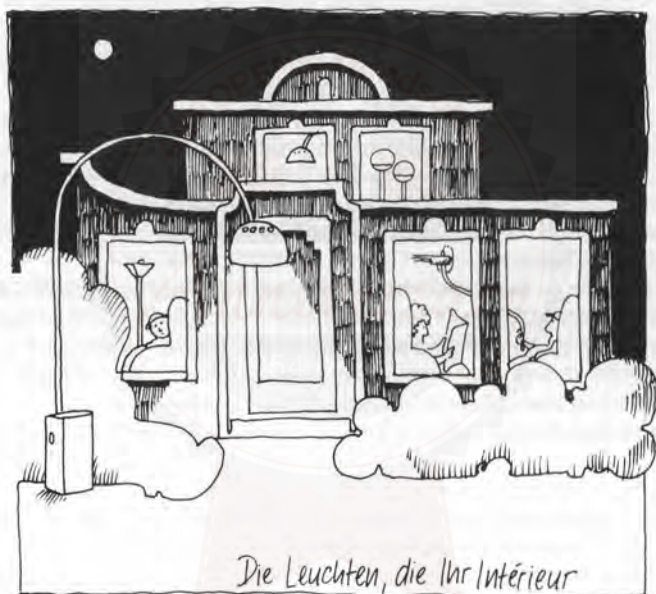
Your chances of success are increased if your completed registration form arrives early and includes several possible destinations. Flexibility

as to dates and ages of children acceptable for exchange also helps. Some very successful visits have been arranged with the exchange visit held over to another year. Entertaining someone from another culture is a pleasure in itself.

In essence, you arrange your own exchange. The program suggests the most likely prospects from the list of those participating.

If you wish to participate in the program, complete the application form and mail it to Toronto.

Captain R. L. Dodds



*Die Leuchten, die Ihr Interieur  
ins rechte Licht setzen.*

Wohn-, Objekt- und Büro-Design

# Scherrer

Zeughaus-/Mühlestrasse 10  
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41  
11 Schaufenster 1000 m<sup>2</sup> Ausstellung



## Beirut-Operation

Ein kurzer geschichtlicher Rückblick: Nachdem 1974 die Bürgerkriegsunruhen begannen, stellte Swissair die Dienste nach Beirut ab 1976 ein. Im Februar 1978 wurde der Flughafen wieder geöffnet und unsere Flüge begannen im Sommer 1978 und dauerten bis im Juli 1979. Drei Jahre später, im Oktober 1982, wurde ein weiterer Versuch unternommen, der bis August 1983 dauerte. Der Flughafen Beirut war vom 28. August bis 29. September für jeden Verkehr geschlossen. Und am 25. Oktober, zwei Tage nach dem Anschlag auf das US-Hauptquartier, sollten E. Alpiger (OY, Sicherheitsdienst) und ich als Vertreter der Aeropers die Lage neu beurteilen, ob ab dem 6. November wieder geflogen werden kann.

Für P. Frei (O) drängte die Zeit, es sei zwar ein «psychologisch ungünstiger Moment, aber die Swissair könne nicht zuschauen, wie alle andern Gesellschaften nach Beirut fliegen, nur für uns sei es zu gefährlich». Für U. Meier (OY) ist die Tatsache, dass der Anschlag nicht gegen die Swissair gerichtet ist, Anlass genug, zu gehen.

### Flughafengebäude

Das Riesenrad im Vergnügungsquartier in der approach area drehte sich wie in alten Zeiten und war hell beleuchtet. Das Leben geht weiter... Die Fensterfront (9 mm-Glas!) des Flughafengebäudes ist durch die Wucht der Explosion völlig zerstört worden, denn das US-Hauptquartier lag ca. 700 m nördlich davon. In den Decken-Hohlräumen pflanzte sich die Druckwelle fort und löste einzelne Verkleidungsplatten. Die Aufräumarbeiten waren voll im Gang, und der Tower war bereits wieder neu verglast worden. Die Arbeiten am neuen Terminal gehen zügig voran, ein erster Teil soll in zwei Jahren eröffnet werden.

### Security, Flugsicherung

Colonel Nader, Oberbefehlshaber der libanesischen Armee auf dem Flugplatz, erläuterte uns die Sicherheitsvorkehrungen. Er fasst sie so zusammen: Der Flughafen Beirut ist der bestbewachte Flugplatz der Welt. Diesen Eindruck hatten wir auch, es wird offenbar nichts dem Zufall überlassen.

Über die Flugsicherung ist zu berichten, dass jetzt alle Systeme arbeiten und demnächst vom FAA auch luftseitig kalibriert und ausgecheckt werden. Ein 20jähriges Radar funktioniert auch noch, allerdings wird es sparsam (nur bei wirklichen IFR-Bedingungen) eingesetzt. Die Funkanlagen machen einen antiquierten Eindruck, aber die gut ausgebildeten Kontroller verstehen damit umzugehen. Zusätzlich zu den Towerbeamten sind zwei US-Marines dort stationiert, um den Helikopter- und

Yankeesprechverkehr zu koordinieren. Sie überwachen auch das Gelände.

### **Swissair-Station**

Unser Stationsleiter, Mr. Khoury kennt offenbar alles im Mittleren Osten, was Rang und Namen hat, und verfügt über Informationen aus verschiedenen Quellen, die ihn befähigen, über die Operation zu befinden und im Extremfall das Flugzeug noch auf der ILS wegzuschicken, falls sich etwas zusammenbraut. Wir machten ihm nochmals unsere Mentalität klar, die doch etwas von derjenigen der kriegsgewohnten Libaneser differiert.

### **Empfehlungen**

Nach unserer Rückkehr gaben wir grünes Licht für die Passagierbuchungen für den Flug 354 am 6. November. Wir erachteten die Sicherheit des Luftverkehrs, der Passagiere, Crew und Flugzeuge am Boden als gewährleistet. Jedoch sollten tägliche Berichte aus Beirut analysiert werden und das endgültige go-ahead erst am 6. November gegeben werden. Die Ereignisse anfangs November – Kämpfe in Tripoli und Attentat auf das israelische Hauptquartier – liessen die Hoffnungen auf eine Beruhigung der Lage nach der Genfer Friedenskonferenz wieder sinken. Obwohl der Flugplatz davon nicht betroffen wurde, annullierte die Swissair alle Flüge nach Beirut bis Ende März 1984. Wir begrüßten diesen Entscheid, auch wenn er aus kommerziellen Gründen gefasst worden war.

Die Aeropers hat der Swissair u. a. noch folgende Vorschläge zur Beirut-Operation unterbreitet:

- Obwohl auch bei Nacht keine Gefährdung des Luftverkehrs eintreten soll, müsste eine Vorverlegung des Fluges geprüft werden, da bei der Landung die Sonne bereits am untergehen ist (Winter-ops).
- Die Bedienung von Beirut sollte mit Larnaca zusammengelegt werden, sobald diese Station angefliegen wird.
- Beirut sollte regelmässig (ca. alle 6 Monate) besucht werden, um einen Eindruck von den Fortschritten zu erhalten.

H. Lüscher

Zu verkaufen

## **6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Einfamilienhaus**

in Häuslenen TG, an schönster Aussichtslage, gehobener Innenausbau. 35 Minuten von Kloten.  
Auskunft Telefon 054 - 9 02 04

## A310 in der täglichen Operation

Ich bin auch Airbus-Fan, obwohl nicht Mitglied im gleichnamigen OCP-Club. Die Lobeshymnen in SR-News und Flight Recorder stimmten etwas nachdenklich, wenn man «Erlebnisberichte» der Piloten über die tägliche Operation hört. Da der Aeropers-Vorstand bereits seit der Bestellung der A310 laufend über die Dinge orientiert wurde und an Flügen teilnehmen konnte, war die Einladung zu einem Streckenflug, ein halbes Jahr nach der Einführung des A310, eine weitere Folge der gegenseitigen Orientierung. Damit wollte man uns ein objektives Bild vermitteln, wie dieses Flugzeug operiert wird, und was für Probleme möglicherweise aufgetreten sind.

### Die Kabine

Bei einem Flug mit der B-767 fiel mir auf, dass dieses Flugzeug enger, «schlauchähnlicher» wirkt als die A310, die dem Namen «Grossraumflugzeug» viel eher gerecht wird, da sie einen Sitz pro Reihe mehr hat und die Kabinenhöhe grösser ist. Bei beiden Flugzeugen kann man sich vom Fensterplatz aus nicht speditiv erheben, da sonst das «hatrack» zu früh kommt. Was beim Boeing eindeutig besser ist, ausser dem Audio-

Erst bei näherem Hinsehen erkennt man, dass die Fanschaufeln der neuen P&W-Triebwerke eine kunstvoll geschwungene Eintrittskante haben.



system, das beim A310 fehlt, ist das hintere Galley. Ich kann mir nicht gut vorstellen, dass laut «Flight Recorder»: «... auch unsere Flight Attendants gerne in der A310 Kabine und Galley (arbeiten ...)», da die Kommentare über das EY-Galley, in welchem dauernd Passagiere herumstehen (auf dem Weg zur Toilette) und einige Container zu hoch oben geladen sind, alles andere als überwältigend sind. Doch das ist weniger unser Problem, wir arbeiten ja 35 Meter weiter vorne.

Passagiere bemängeln offenbar, dass keine Frischluftdüsen mehr da sind (hat die 767 auch nicht), dass kein Musikprogramm zur Verfügung steht und dass die Sitze nicht dem Standard der DC-10 oder 747 entsprechen (beim 767 drückt ein Absatz der Schale genau im Kreuz, bei der A310 mögen es andere Gründe sein). Ausserdem ist der Geräuschpegel recht hoch.

### **Das Cockpit**

Beim Besuch des Cockpits der 767 «(Your are heartly invited to visit our flight deck on your way out – it's an electronic wonder» verabschiedete sich der Captain in San Diego) konnte ich unsere Geschäftsleitung nur beglückwünschen, sich zugunsten des A310 entschieden zu haben, denn unseren Piloten wird ein schönerer Arbeitsplatz zur Verfügung gestellt. Das wird nicht nur beim beheizbaren Bodenteppich oder den erstmals ergonomisch optimalen Fussrasten erkennbar, auch das Pedestal wirkt «aufgeräumter» und die Ecken wurden optimaler ausgenützt. Wenn ab nächstem Frühjahr auch noch das Porsche-Design-Cockpit Einzug hält, werden die Airbuse zu Cadillacs! Die kurzen, sportlichen Gashebel lassen zwar eher einen GTI erwarten...

### **Dispatch reliability**

Bei Boeing wird ebenfalls die magische Ziffer von 97% erwähnt, was besagen soll, dass nur 3% aller Flüge aus technischen Gründen mehr als 15 Minuten Verspätung erlitten hätten. (Allerdings berichtet «Flight» in ihrem 6seitigen Bericht über LH- und SR-A310-Operation von 82,4% für Juni und Juli, aber die haben sie von einem Herrn Hösli, der wahrscheinlich noch die nichttechnischen Verspätungen einrechnet).

Wie mir Alois Schneider mitteilte, habe man die «rapid descents» (zwischen «normal» und «emergency» angesiedelt) im Griff, das sei dem «idle power» anzulasten, der in grossen Höhen ungenügenden Druck liefere, sodass die Hochdruckstufe öffne, und wegen des Temperaturanstieges sich das AC-Pack automatisch abschalte. Andere Faktoren für technische Verspätung waren einige Triebwerkprobleme. Ein Flug endete in Wien, da wegen sinkender Ölmenge das Triebwerk abgestellt wurde. Nach der Landung stellte sich heraus, dass es nur ein Fehler der Anzeige war. Dies führte dazu, dass ein Pilot einige Tage später die-

selbe Indikation für einen ebensolchen Anzeigefehler hielt: In Zürich wurde gallonenweise Öl aufgefüllt. . . Alle Vorfälle können in der Rubrik «monthly review of incidents» in den Bulletins nachgelesen werden.

### **Flugerlebnis**

Auf das «cabin briefing» wird viel Wert gelegt, was heisst, dass die Planung 1¼ – 1½ Stunden vor der Blockzeit beginnen muss, um genaue Informationen an die versammelten F/As geben zu können.

An Bord des Fluges 690/691 konnte ich die tägliche Operation mitverfolgen. Es dünkte mich, dass sich die Arbeitsreduzierung für den Copi in ebenso kleinen Prozentzahlen ausdrückt wie bei der DC-9-81. Die Checkliste ist zwar kürzer, aber die Zeile «Overhead panel . . . checked» umfasst 33 Punkte in der «expanded checklist»! Eine wahre Freude für RCPs! Vielleicht habe ich aber auch schon zuviel Distanz zur Zweimann-Operation. . .

Die Triebwerke können bis 57° «assumed temperature» reduziert werden, was einen ungefähren fuel flow von 6 t/h ergibt und dadurch eine Schuberrhöhung, wenn auf climb power «reduziert» wird. Mit 100 Tonnen TOW ist ein Steigflug auf FL 410 möglich (Boeing's 767 macht FL 430 mit ca. 120 Tonnen, «brings you right on top of the traffic», erklärte mir stolz deren Pilot).

Die Instrumentierung ist wirklich ein Hit, speziell die Navigationsdarstellung mit überlagertem Wetterradar. Ein dezenter Gong macht auf ein unplanmässiges Vorkommnis aufmerksam, gleichzeitig schaltet der «System CRT» auf die Darstellung um, die diesem Fehler am besten gerecht wird. Auf unserem Flug war's die Kühlung des «electronic compartments». Aber das sei eine Fehlanzeige, man wisse das, und die Anzeige wird quittiert.

Die speed brakes können sogar mit full flaps benützt werden, eine tolle Offerte! Das harte Fahrwerk (übernommen von A300) lässt die Piloten nicht immer stolze Landungen machen, und die Rollerei ist nicht so komfortabel wie wenn das Fahrwerk exakt abgestimmt wäre. Auch nicht so gut abgestimmt ist die elektronische Herren-Stimme im Cockpit, jedenfalls ist die Dame des DC-9-81 viel besser verständlich.

### **Fazit**

Bei diesem «Blick hinter die Kulissen» liess ich mir erklären, dass alle Unstimmigkeiten natürlich seien bei einem neuen Flugzeug, und dass man alles im Griff habe. Gerade diese Unbeschwertheit der «Angefressenen», die nichts über ihren Flieger kommen lassen, hat bei den «zuteilten» A310-Piloten gewisses Befremden ausgelöst. Offenbar wurden den kritischen Fragen zu emotionelle Antworten gegenübergestellt.

Die Gefahr besteht jetzt nur noch, dass das Fliegen neu erfunden wird. Denn noch hat das Kapitel «Flight procedures» jungfräuliche Zonen,

die noch bearbeitet werden könnten, schon wird mit Home Computern fleissig optimiert. . . Lasst doch das Flugzeug einfach mal fliegen, bevor die Arbeitsbelastung des 2 Mann-Cockpit künstlich angehoben wird!  
Literatur: Flight Recorder, Flight International, 8-Oct. 1983

H. Lüscher

*A Strictly Private Kind of Operation*

## **Petrolair**

Das karge OC-Bulletin zur Petrolair-Pilotenaktion brachte die **rundschau**-Redaktion auf die Idee, zuhanden der Swissairpiloten etwas über die Firma Petrolair zu recherchieren. Die verschlungenen Wege, die beschritten werden mussten, um etwas Information zu erhalten, sind fast interessanter, als die Auskünfte selbst. Wir danken folgenden Personen und Amtsstellen: Herr B. Balsiger, OCD; Herr H. Galli, K (und Petrolair Verwaltungsrat); Herr A. Ijzendoorn, F/O DC-9; Verlag Orell-Füssli Schweizerisches Rationenbuch und Registre du commerce des Kantons Genf.

Petrolair System S.A. ging im November 1982 aus der Firma Latsisair System S.A. hervor, deren Kapital gleichzeitig von 0,5 auf 3 Millionen Franken erhöht wurde. Firmensitz ist Genf, im Verwaltungsrat figurieren 5 Mitglieder, 4 der Familie Latsis (Griechenland) und H. Galli vom Swissairdepartement K. Zweck der Unternehmung ist «der Kauf und Verkauf aller Erdölprodukte und ihrer Derivate sowie der Kauf, Verkauf und Betrieb von Flugzeugen und aeronautischer Geräte». Soweit der offizielle Firmenbeschrieb. Sie sucht die Zusammenarbeit mit der Swissair, um **Flug- und Unterhaltungspersonal leasen** zu können. Die Muttergesellschaft SETE (Société d'Etudes techniques et Economiques S.A., Genève) beschäftigt sich mit Grossbaustellen (dem unbestätigten Vernehmen nach mit zirka 30 000 Mitarbeitern), vorwiegend im arabischen Raum, beispielsweise mit der Konstruktion von Ölbohrinseln und Hafenanlagen.

Petrolair dient vor allem dem Besitzer, Herrn J. Latsis aus Griechenland, als privates Transportmittel und fliegendes Büro, und als Konferenzraum. Laut Auskunft des Petrolair-Chefpiloten Gary Clairmont sind durchschnittlich zwei Passagiere an Bord der 27plätzigen B-737-200, die modernst mit Omega und mehrfachem INS ausgerüstet ist und nor-

malerweise vollgetankt dort auf den Chef wartet, wo er das Flugzeug brauchen könnte. Petrolair besitzt noch einen Grumman Gulfstream II und einen Aerospatiale Puma 330 J Helikopter, die alle die HB-Immatrikulation tragen. Die Petrolairflugzeuge fliegen fast ausschliesslich ad hoc, nach CAT 1, kennen keine Minimum-Fuel oder Minimum-Weather Operation und «Sharing of Flight Time» ist für den Copiloten nicht garantiert. Die B-737 fliegt zirka 500 Stunden im Jahr, die von zwei Besatzungen erbracht werden. Häufigste Zielorte sind Ryadh, Jeddah, Athen, Genf, Paris und London. Nächstes Jahr sind einige Flüge (mit Zusatz-tanks) in die USA geplant. Damit würde übrigens die 2-motorige 2-Mann-Aera für Swissairpiloten eingeläutet. . .

Felix Rasumowsky

Privat baut in

## Falera

ein Ferienhaus mit 5 Eigentumswohnungen zu 2½ und 3½ Zimmern. Standort: Südlage, schönste Aussicht, oberhalb des Dorfes, angrenzend an Grünzone, 2 Gehminuten vom Anschlusslift an die

## Weisse Arena

Skizufahrt zum Haus, kein Durchgangsverkehr. Ausbaumünsche können noch berücksichtigt werden. Finanzierung geregelt. Bezugsbereit auf Weihnachten 1984. Preis ab Fr. 250 000.—. Telefon 01 - 830 28 21.

Zu vermieten ab ca. Mitte 1984:

## Neu renoviertes Bauernhaus

mit viel Umschwung, 6 Zimmer mit grosser Wohnküche, Cheminée etc.

Sehr schöne, ruhige und sonnige Wohnlage zwischen Frauenfeld und Wil in der Gemeinde Wängi TG, nahe Autobahnan-schluss.

Wünsche betreffend Renovation können berücksichtigt werden. Anfragen schriftlich oder telefonisch an

E. Häseli, Lindenstr. 7, 9500 Wil, Tel. 073 - 23 34 15 (ab 18.00 Uhr)



### **Ist Lügen für die Karriere nötig?**

An der Promotionsfeier an der Hochschule St. Gallen ging Rektor Alois Rikli in seiner Rede vom berühmten Grundsatz Niccolo Machiavellis aus, wonach in der Politik mit dem Einsatz moralischer Mittel kein Erfolg möglich sei.

Dieser fragwürdige Grundsatz werde neuerdings von der Politik auf die Wirtschaft übertragen und an Seminarien für Manager gelehrt, meinte Rikli. Der Hochschulrektor wörtlich: «In Amerika hat der Unsinn begonnen, in Zürich wurde er unlängst fortgesetzt.»

In Anlehnung an Machiavelli lernten die Manager-Aspiranten in diesen Seminarien, dass der Chef Gutes selbst tun, Schlechtes aber delegieren solle, dass Anpassung der Karriere förderlich und Lügen mitunter notwendig sei.

Rikli selber glaubt, dass weder ethisches noch unethisches Verhalten den Erfolg garantiert. Wenn schon, so sei angesichts dieses Umstandes der gerade Weg zu empfehlen, riet Rikli den Hochschulabsolventen.

aus «Blick» (25. Oktober 1983)

M. Egger

### **Chopsticks**

Seit einiger Zeit fliegt das Airbus-Firmenflugzeug A300 mit einem «Sidedestick» auf der linken Armlehne des Kapitäns, die Steuersäule wurde entfernt. Dies dient zur Vorabklärung, ob für den 150plätzigigen A320 dereinst diese Anordnung als standard equipment in Frage kommen könnte. Endlich kommt die Zeit, wo man auch im Cockpit in anständiger Haltung speisen kann!

HL

### **Preiskrieg**

Die Swissair und das Luftamt werden von den amerikanischen Stellen als Protektionisten angeklagt, da die Tarife zu hoch seien. Doch wieso halten sich die Monopolisten und Preisbrecher PanAm und British so still und selbstverständlich an die – gut europäischem Standard entsprechenden – Tarife nach Berlin? Sind dies wohl die einzigen Strecken, die diese Gesellschaften noch über Wasser halten?

HL



### No comment

Dies war die Antwort eines Swissair-Funktionärs auf die Frage von NZZ-Redaktor E. Meier, was es zum «Jumbo-Fall» noch zu sagen gäbe. Durch geschickte Wahl der anschliessenden «Diskussion» gelang es dem Redaktoren, einen detailgenauen, dreispaltigen, viertelseitigen Artikel in der Zeitung zu bringen. Hereingefallen, würden wir als Journalisten sagen. . . HL

### Prioritäten

Erich Härtner erhielt auf seine Anfrage im «Flight Recorder» betreffend Prioritäten (Direktoren und deren Familien werden erst in 8. Priorität ausgeladen) den Kommentar von Th. O. Schmid: «Unser Präsident verlangt. . . dass sie jederzeit bereits sind, private Interessen wie Ferienwünsche usw. zugunsten der Swissair in den Hintergrund zu stellen». Aus diesem Grund haben wahrscheinlich F/E's und ihre Angehörigen schon längst die 7. Priorität . . . Oder war's doch nur ein Gerücht? HL

### 1984

Der Computer des neuen Ops Center wird genau darüber wachen, wann und wie lange Sie im Parkhaus waren, wie oft Sie Ihr Postfach leeren oder sich sonst im Center aufhalten und wann Sie sich zu Ihrem Flug melden. Noch ist nicht bekannt, wer zu diesen Informationen Zugriff hat und ob Statistiker im Datenmaterial wühlen werden. Big brother ist watching you. . . HL

### Nackte Tatsachen

Als die Swissair den Schleier um das Dreiklassensystem lüftete, kam sie deswegen noch lange nicht auf die Titelseiten, das blieb einer unserer Kabinenmitarbeiterinnen vorbehalten, die für das Playboy ihre Schleier zu lüften bereit ist. Auf der «Blick»-Titelseite kommt daher auch unser Jim Schnell zu Wort, dem die vornehme Aufgabe zuteil wird, die Fotos als erster zu zensurieren, damit sie dem Qualitätsanspruch der Swissair gerecht werden. Wir wünschen ihm viel Spass dabei! HL

Zu verkaufen oder zu vermieten in der Region Sirnach-Münchwilen-Eschlikon umweltfreundliche, neue

## **5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Einfamilienhäuser**

Erhöhte, schöne, ruhige Wohnlage mit Blick in die hübsche couperte Landschaft.

Bei Miete Fr. 1700.— p. Mt. exkl. NK. Bei Kauf Fr. 450 000.—.

Anfragen und Auskunft bei Dr. A. Bani, 9542 Münchwilen,

Telefon 073 - 26 26 44.

## U.K. in the Bermuda Triangle

There was a hit musical show a few years ago in London's West End called «Salad Days». Its theme song went «We said we wouldn't look back». But we all do don't we?

I am thinking back to some experiences during the conversion training and flying on the Vickers Viscount, when I was working for B.W.I.A. in the mid fifties. It comes to mind that the change to this aircraft in to-days terms was a bigger jump than say – DC-9 to Jumbo. My course were Pilots from the DC-3 – though some of us had airforce jet time – so it was piston to turbine, 2 to 4 engines and «long range» navigation.

The ground school, held at the base, Piarco Airport, Trinidad, lasted a normal 7 weeks including the 4-5 hour exam. The class room was not airconditioned of course and sweat drops from one's nose would smear the paper as you took notes. The examination to British ARB standard had no nice multiple choices – all written answers with full diagrams required to snide questions on limitations, quantities, drills and so on. It was serious business.

The flight training, especially for a copilot, was a reasonable 7 flights each of about 30 minutes at the controls and included 2 night flights. Plus some time on instruments. This had to be, as it tends to rain all the time in Trinidad, from a low base with wind off the main runway. NDB followed by timed circling was a standard approach procedure. Probably still is.

The Simulator, a venerable Link Trainer, came complete with «crab». This when serviceable, is the evil, electrical driven inked pen that records for all to see, the tracks traced on a perspex chart overlay by an overheated occupant of the single seat cockpit. I have 25 hours of this time recorded, which followed the aircraft base flying.

Extremely positive I remember, was that this trainer «flying» was always done using a destination or alternate airport from the US eastern Seaboard. Additionally the simulator instructor had spent time in the Centre and Tower Control at New York and was able to issue clearances in the style and jargon which a pilot could really expect on the route. (One can't help wondering why to-day's million dollar equipment can't be programmed with more variety than a training field?)

The company's route structure was basically a 2 pronged service from Trinidad to the USA. One via Jamaica to Miami and one via Puerto Rico or Antigua over Bermuda to New York. The two Pilot crewed 48 seat Viscount, was unique in many ways at this period, the only turbine powered civil aircraft in service, but it had a limited range. The gross weight of the BWIA type was 60,000 lbs, still air range was quoted at 1600 nautical at 250 K TAS. 1900 Imp. Gallons (approx. 7.0 t), corresponded to just

over 6 hours endurance. The main draw back to this otherwise quiet (inside!) and pleasant machine, was the almost unbearable cockpit temperatures, especially on short flights with a low cruise altitude in the Caribbean. Design parameters being here firmly British and based on a typical Manchester day.

In checking my log book, I note that the Antigua – Bermuda sector exceeded 4 hours in flight. The PNR was a fact of life, as was the NDB approach nav aid at Kindley Field. To ensure navigation accuracy the aircraft was therefore fitted with Loran, ingeniously installed between the pilots, behind the pedestal, and a periscopic sextant in the roof. The former was not too difficult to master, as the chain coverage in the «triangle» is strong. The 3-star fix in those cramped conditions was something else. They detached a B. O. A. C. navigator who, poor chap, had to fly along with us to help perfect this ancient art.

In order to acquire real knowledge of the terminal areas, and Gentlemen I kid you not, the Company would fly an empty aircraft with 12 or so trainees to New York. There we would wait for a fine day, so to enable a «round robin» VFR familiarisation flight to be conducted. I was on board for 4 such expeditions which included shooting ILS approaches at Idlewild (JFK with one terminal building), Boston, together with overflights of Philadelphia, Washington National and Baltimore. It should be appreciated that as the Link only had basic instruments and there were no ILS installations in the Caribbean, this was the only way to practise use of the Sperry Zero Reader flight system. The published IFR limits were 200 Ft. and 1/2 mile at New York, but not strictly adhered to.

It was interesting operating with the Viscount at this time. For example, before Start Up clearance became the rule it was «chaqu'un pour soi» and the taxi queues at KIDL were something unbelievable. With our very tight flight planning we would on occasion realise that fuel reserves had been spent on the ground, but still had to proceed in line in order to return to the ramp for re-fueling via the runway – all other exits being blocked. Some priority for the new PROP-JET aircraft was obtained at the start of the operation, but soon killed by the other airlines.

As the Viscount cruised higher than the DC-6's and Connies of the day, flight levels were not a problem. Passage through the ITF and frontal lines often found over the ocean in the Gulf Stream region could be exciting however. At 18'000 to 20'000 feet (guess your regional QNH) an aircraft can pass below the anvil of a CB and weave by the narrower funnel of the cloud. At night, sun glasses on, use the lightning flashes for avoidance guide. Not being always successful, hail and discharge damage was not un-common. I have seen a hole in a propeller through

wich I could pass my finger. Static wicks on the wing tips having been burnt to a frazzle. There was a year or two to go before an antennae dish, small enough for an aircraft radome would be developed and a further year or two before airline managements could be persuaded to part with the cash for their installation.

To day I am especially happy that IFR flight plans cannot be cancelled in the hope of cheating the landing sequence and that the wonders of weather Radar and SSB/selcal are here to stay. Funny though, cockpits are more often than not too cold for me now. Henry Vyvyan-Robinson

## Weihnachtsgeschichten

Insgesamt über 10 Jahre Gefängnis für Aeropers-Mitglieder (Athen) und eine wüste Disziplinierungsgeschichte machen 1983 mit Leichtigkeit zu einem der schwärzeren Verbandsjahre. Um dem Jahresende dennoch in Harmonie und versöhnlicher Stimmung entgegenblicken zu können, verzichten wir auf die üblichen Rückblicke, die jetzt sowieso im Dutzend zu haben sind. Die Redaktionsmitglieder machten es sich zur Aufgabe, ein als Weihnachtsgeschenk geeignetes Buch unsern Lesern vorzustellen. Es sollte mit Fliegen zu tun haben und weihnächtlich sein. FR

### Illusionen

von Richard Bach

«Es gibt eben Dinge, von denen Du nichts weisst.» sagt Donald Shimoda zu Richard bei ihrer ersten Begegnung in einem Heufeld im amerikanischen Mittelwesten. Diese Dinge sind unter anderem freischwebende Schraubenschlüssel, oder eine Travel Air, die ohne Benzin und Öl auszukommen scheint.

Richard, der Ich-Erzähler, und Donald sind zwei zigeunernde Kunstflieger, die einen Sommer lang zusammen im Mittelwesten herumziehen und mit Rundflügen ihr Geld verdienen. Während dieser Zeit versucht Richard, unser Dasein zu ergründen, und unter der Führung von Donald, einem modernen Messias, gelingt es ihm, unsere Raum-Zeit-Dimension zu verlassen und die physikalischen Gesetze ausser Kraft zu setzen.

Wirklichkeit oder Illusion? Richard sucht Rat im «Lehrbuch für den Messias», das er von Donald erhalten hat, und das für jedes Problem eine Lösung bereit hält – auch als der Messias getötet wird.

Diese märchenhafte Geschichte ist sowohl unterhaltend als auch tiefgründig und regt zum Nachdenken über den Sinn des Lebens an. Ob-

schon die Hauptpersonen Piloten sind, ist es nicht nur eine einfache Fliegergeschichte. BvT

## **The Shepherd**

by Frederick Forsyth

On Christmas Eve 1957, he had to take a Vampire fighter plane from Celle, Germany, across the North Sea back to England. Flying high above the sea, the moon illuminating the dense fog from above, the pilot encounters a complete electrical failure. No radio contact, no navigation aids, no compass. And the English countryside covered by fog. Bailing out of the aircraft over the North Sea in subzero temperatures would mean certain death, homing signals by radio transmissions impossible, for his voice did not leave the tiny cockpit. The clock told the pilot he would soon be over the Norfolk coast and the fuel read between zero and a quarter full – about ten minutes' more flying time. He remembered his emergency sergeant and started to fly triangles. He recalled the details: radar controllers would see the aircraft flying triangles on their screen and understand. The rescue aircraft which would climb out and lead you back to a safe landing, flying wing to wing, was called the shepherd.

What happens next is written by Forsyth as brilliantly as ever. This wonderfully mystic novel spreads an air of christmas and of suspense at once. Details show that the author once flew in the R.A.F. himself. FR

## **Die Möve Jonathan**

von Richard Bach/Russell Munson

Das Buch ist nicht neu und dürfte auch schon einigen unserer Leser bekannt sein, ebenso wie der gleichnamige Film mit den Songs von Neil Diamond. Trotzdem hat es seinen Reiz und die Gültigkeit seiner Aussage noch nicht verloren.

Die Möve Jonathan bricht aus dem geordneten Leben ihres Mövenschwarms aus. Sie erfasst das Fliegen in seiner ganzen Dimension, erlernt immer neue Flugfiguren und erfährt dabei die Weite des Alls. Mit ihrem Eifer, immer Neues zu versuchen, verlässt sie schliesslich die Welt des Irdischen. In neuen Gefilden stösst sie auf Artgenossen, die der geordneten Welt von einst ebenfalls entfliegen sind. Ihre Flugkünste nähern sich der Vollkommenheit. Aber die Möve Jonathan denkt zurück an die Erdenwelt und verspürt einen unwiderstehlichen Drang, die neuen Erkenntnisse ihren Kameraden auf der Erde, die sie einst wegen ihres Ausbruchs aus dem Schwarm verstossen hatten, zu vermitteln. Sie kehrt an den Strand zurück und versucht mit mässigem Erfolg, an-

dere Möven in die wahre Kunst des Fliegens und der Freiheit einzuweihen. Es scheint unendlich schwierig, die andern Vögel von den Möglichkeiten ihres Daseins zu überzeugen, sie einen Blick über ihre vermeintliche Begrenztheit werfen zu lassen.

Für uns Piloten findet sich eine Menge von Parallelen zu unserem durch Vorschriften eingeengten Flugerlebnis, aus dem jeder von uns auf seine Weise ab und zu ausbrechen muss. Alle flugbegeisterten und freiheitsdurstigen Menschen dürften an diesem poetischen Werk ihre Freude haben.

HS

Richard Bach: **Illusionen**, Ullstein Verlag, ISBN 3-550-07477-8

(englischer Titel: Illusions, Delacorte Press)

Richard Bach und Russell Munson: **Die Möve Jonathan**, Ullstein Verlag

ISBN 3-550-06228-1

Frederick Forsyth: **The Sheperd**, Corgi Books, ISBN 0-552-11240-2

(deutscher Titel: Der Lotse, Knaur Taschenbücher oder gebunden im Piper Verlag)

Alle drei Bücher ab zirka 13 Jahren.

## Werftbesuch mit Blinden

Wie erleben Leute die Fliegerei, wenn sie nicht sehen, was vor ihnen steht, wenn sie nur einzelne Teile eines Flugzeuges ertasten und sie im Gedächtnis zu einem Ganzen zusammensetzen müssen? Meine Mutter, seit einigen Monaten ganz blind, meldete sich zu einer Werftbesichtigung an, die der Schweizerische Blindenverband offerierte. Sofort meldete ich mich auf der «anderen Seite» bei Herrn Voser an, der zusammen mit den Herren Berner und Schwalder diese Besichtigung führen wird. Knapp 70 Personen aus dem Kanton Bern, die schlecht oder gar nicht mehr sehen, wurden in den Konferenzraum im Erdgeschoss der Kantine «Werft» geführt. Ausführlich erklärte Herr Voser, was in der Werft alles geschieht. Anschliessend führte er die gut gemachte Diaschau vor, die sich allerdings durch die «sprechenden Bildserien» fast ausschliesslich an Sehende wendet.

Auf unserem Rundgang besuchten wir zuerst die Triebwerkabteilung, wo ein Airbus-Triebwerk ertastet werden konnte und den Teilnehmern die Dimensionen dieses P&W-Motors begreifbar machte. Einzelne Schaufeln wanderten durch die Hände, und deren Funktion als Fan-, Verdichter- oder Turbinenbestandteil wurde erklärt, worauf ein gegenseitiges Austauschen von Meinungen begann.

In der Werft stand eine vollständig von Gestellen eingepackte DC-10 der SAS neben einer «nackten» DC-9, die zum Versand nach den USA

vorbereitet wurde. Die neue, farbenfrohe Bemalung der SAS DC-10 fiel nur uns Sehenden auf, doch hier konnten die ersten Grössenvergleiche zwischen den Fahrwerken der beiden Flugzeuge gemacht werden, auch konnte die Rumpfunterseite und Flügelwurzel der DC-9 ertastet werden. Höhepunkt des Nachmittags war die «Begehung» einer DC-10. Wir versammelten uns zuerst unter dem Rumpf, worauf einige Blindenstöcke hochfuhren, um zu messen, wie hoch über ihnen das Flugzeug begann. Die Triebwerke konnten ebenfalls in der ganzen Länge ertastet werden und dann ging's die Leiter hoch, ins Innere. Ein Rundgang führte bis ins hintere Galley, dann begann der Andrang im Cockpit.

Es ist gar nicht so einfach, ein Cockpit zu erklären, wenn man nicht voraussetzen kann, dass die Besucher die Instrumente und Einrichtungen sehen. Doch dadurch, dass sie das Steuer und die Hebel und Schalter auf dem Pedestal in die Hände nehmen und auch den Arbeitsplatz des F/E abtasten konnten, schien mir, sie hätten eine Ahnung bekommen, wie ein Cockpit aussieht.

Hier machte ich auch die für mich erstaunliche Feststellung, dass Blinde offenbar auch das Gefühl der Platzangst kennen, als eine Dame zu ihrer Begleiterin sagte: «Komm, ich muss hier raus, es hat zuviele Leute, ich kriege Platzangst».

Nicht erst seit diesem Erlebnis geniesse ich intensiv die Aussichten auf die herrliche Geografie unter uns, die uns unser Arbeitsplatz bietet. Und sind wir froh, wenn es uns weiterhin gelingt, jedes Jahr im ärztlichen Dienst die Zeilen «Seit unserem Eintritt in die heisse Zone wurden wir nicht müde, die Schönheiten des südlichen Sternenhimmels. . .» zu lesen.

H. Lüscher

## Hilfsaktion Kinshasa

Bei diesem Aufruf, der sich vor allem an meine DC-10-Kollegen richtet, geht es für einmal nicht um Kinderdörfer, sondern um eine Maternité, die von der Heilsarmee unterstützt wird. In dieser Klinik, in der Frau Vreni Hänggi aus Bern als leitende Hebamme wirkt, fehlt es nicht nur an finanziellen Mitteln, sondern vor allem auch an Babysachen, Windeln, Wickeltüchern, aber auch an Bettwäsche für die Mütter. Wer solches daheim entbehren kann, möge es im eigenen Koffer nach Kinshasa mitnehmen. Das Hilfsmaterial wird von Frau Hänggi im Hotel jeweils dankbar abgeholt. Sie kommt wöchentlich mindestens zweimal gegen Abend bei den Crew-Bungalows vorbei. Hier allenfalls ihre Adresse: Frau Verena Hänggi, Armée du Salut, P.O.B. 8638 Kinshasa.

Die am frühen Morgen jeweils nicht rückwechselbare Landeswährung kann auf der Fahrt zum Flughafen innerhalb der Crew gesammelt und

unserm Stationsleiter, Herrn R. Leibacher, übergeben werden, der das Geld an Frau Hänggi weiterleitet. Das Ganze ist natürlich freiwillig – wir können aber mit sehr wenig sehr viel helfen!  
Mit herzlichem Dank zum voraus Euer Hano Hürzeler

## Gags and Gales

**An Islander aircraft belonging to Loganair Ltd., parked at Scatsta suffered damage when a 44 gallon oil drum was blown across the airfield in a Standard Shetland Gale. The next morning an anonymous telex was received. After some research it was discovered that the telex had been written and sent by the Meteorological Office at Kirkwall.**

The telex read:

For all aviation users-addition to METAR/TAF code. Please note that as of 5 3 83 a new decade (100-109) will be added to the present weather code –

Decode as follows,

	100OD	– intermittent light oil drums
101	101OD	– continuous light oil drums
	102OD	– intermittent moderate oil drums
	103OD	– continuous moderate oil drums
	104XXOD	– intermittent heavy oil drums
	105XXOD	– continuous heavy oil drums
	106TSOD	– oildrums with thunderstorm
	107GROD	– oil drums with hail
	108SNOD	– oil drums with snow
109	109SQOD	– oil drums with squall

Other decades 110 to 199 are being considered for various other extreme conditions, i.e.:

- 110-119, Frogs, locusts etc.
- 120-129, Earthquakes, revolutions. civil disorder, byelections etc.
- 130-139, Lions on runway, rogue elephants and soldier ants
- 140-149, Maggie Thatcher attacks
- 150-159, Excess landing charges, firemen's stikes, fuel surcharges and cafeteria cheese rolls at more than £ 1.50.
- 160-169, Impending airline take-overs, rationalisations and route changes.



- 170-179, Availability of thoroughly intoxicated passengers, «plan buffs and boring old farts who almost managed to fly XS for the R.F.C. in 1919.»
- 180-189, Information on best pubs/whore houses in neighbourhoods of strange airfields.
- 190-199, End of the world, major exchange of ICBM'S – Armageddon – pub closing early.

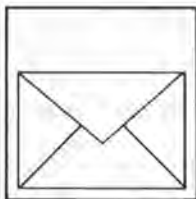


## Toscana und Südfrankreich

600 Bauernhöfe, Landhäuser, Rusticos  
zum Ausbauen.

Anfragen bei **P. Aebersold, A. Digenti**,  
Immobilien-Agentur, Walchestr. 17,  
CH-8023 Zürich, Telefon 01/362 95 05.

## Briefe an die rundschau



### Nochmals Panzer in Genf

Lieber Heiner,

In Deinem kritischen Artikel fragst Du «Vielleicht kann ein Fachmann mir das erklären?». Nun, Fachmann bin ich zwar nicht, aber da die Panzer aus meiner Einteilungs-Division kamen, möchte ich trotzdem versuchen, eine Erklärung abzugeben.

Als erstes kann man sich natürlich fragen, ob Panzertruppen für Bewachungsaufgaben geeignet sind. Wir waren über diesen Auftrag auch nicht besonders glücklich. Wie kam es dazu? Um unvorhersehbaren Ereignissen nicht gänzlich machtlos gegenüber zu stehen, bestimmt der Bundesrat seit einiger Zeit, über das ganze Jahr verteilt, Pikett-Verbände. Unser Panzer-Regiment war für die entsprechende Zeit Pikett-Verband und wurde vom Bundesrat nach Genf befohlen. Voilà.

Der Regiments-Kommandant, ein sehr zivilisierter Doktor der Betriebswirtschaft und gar kein messerfressender Militärkopf, stellte sich die Frage: Wie löse ich diesen gar nicht panzertypischen Auftrag? Genau wie in der Fliegerei, gibt es auch in der Taktik verschiedene, durchaus vertretbare Lösungen. Der Kommandant hat eine gewählt, die sehr nahe beim Hauptziel unserer Landesverteidigung liegt: durch glaubhafte Abschreckung einen Einsatz erst gar zu vermeiden. Es ist natürlich müssig, darüber zu diskutieren, ob und wenn ja wieviele potentielle Störenfriede sich durch den Anblick der Panzer von ihrer bösen Tat abbringen liessen. Immerhin, der Erfolg einer absolut ungestörten Konferenz gab dem Kommandanten recht.

In einem Punkt teile ich Dein Unbehagen allerdings: Die unsinnige und gefährliche Tragweise des geladenen Sturmgewehrs. Dagegen kämpfe ich – allerdings erfolglos – seit der Einführung des Wachdienstes mit Kampfmunition. Es ist nur zu hoffen, dass mit der Einführung des neuen Gewehrs eine vernünftiger Tragweise erfunden wird, bevor ein schwerer und vermeidbarer Unfall passiert.

Noch ein interessantes Detail, ohne Zusammenhang mit Deinem Artikel. Während der Konferenz war für einmal die Genfer Grenze durch ein ganzes Bataillon lückenlos überwacht. Dies führte zur Festnahme von über 200 illegalen Grenzgängern. Vom kleinen Autodieb bis zum pro-

fessionellen Drogenhändler war alles vertreten. An unserer sogenannten grünen Grenze gibt es also nicht nur Flora, sondern auch viel Fauna.

David Brägger

## Swissair-Marketing

Jeder Mitarbeiter erhält bei seiner Anstellung die Broschüre «Swissair – die obersten Grundsätze». Im vierten «obersten Grundsatz» finden wir Anhaltspunkte für eine Marketing-Strategie: «Die Swissair wird sich im freien Leistungswettbewerb behaupten, wenn sie

- ihren Kunden an Bord der Flugzeuge... einen vorzüglichen Service bietet. . .
- sich dynamisch den Marktbedürfnissen anpasst».

Die Kampagne «Qualität gewinnt» sowie die Anstrengungen für eine moderne Flotte, CAT III-Tauglichkeit, Pünktlichkeit, weniger Sitze pro Reihe, Porzellangeschirr usw. zeigen ebenfalls, dass unsere Marketing-Strategie darauf basiert, Dienstleistungen auf einem überdurchschnittlich hohen Standard anzubieten. Die meisten für die Öffentlichkeit sichtbaren Massnahmen zielten früher darauf hin, unser Image der «**Airline für gehobene Ansprüche**» zu erhalten und womöglich zu verstärken.

Dann der Zweiklassenentscheid: indem wir uns nicht «dynamisch den Marktbedürfnissen» anpassten, wandte sich der vollzahlende Passagier mit «gehobenen Ansprüchen» der Konkurrenz zu. Die purzelnden Tarifmix-Zahlen sprechen da eine erschreckend deutliche Sprache. Das soll ja nun geändert werden (auf das – beim Cockpitpersonal übliche – Köpferollen darf man gespannt sein). . .

Dann der Service-Abbau: vom 9er Complement über die Flight-Kits zum SBB-Fahrplan «ein vorzüglicher Service». Oder so lasen es wenigstens die Passagiere in unseren Werbetexten.

Dann der Verkauf von SWATCH-Uhren: für **höchste Ansprüche**. Wahrscheinlich verkaufen sie sich bestens, unsere Flugzeuge sind ja voll von Billig-Passagieren.

Seit zwei Jahren finden die Marketing-Grundsätze nur noch in unserer Werbung ihren Niederschlag. Führen solche Management-Entscheidungen nicht systematisch zur Zerstörung unseres Image und unserer Glaubwürdigkeit? Der Swatch-Verkauf ist ein gutes Beispiel eines Widerspruchs zur Marketing-Strategie, der der Realisierung kurzfristiger Gewinne dient, ohne die längerfristigen Konsequenzen zu berücksichtigen. Primat des Marketing? Die Theoretiker stellen sich das einfach vor! Also Marketing als Alibi-Übung?

Es hat zwei Jahre gedauert, bis wir die vollen Auswirkungen der erstgenannten Entscheide zu spüren bekamen – wir werden mindestens dreimal so viele Jahre höchster Anstrengungen und weitsichtiger, marketingorientierter Entscheide benötigen, um den verlorenen Boden wieder gut zu machen.

Ein Trost: Andere Unternehmen sparen sich (ganz) zu Tode.

Guido C. Brun

Zu vermieten ab sofort oder nach Übereinkunft

## **7-Zimmer-Einfamilienhaus**

**in Winterthur (Rosenberg)**

mit Garage, Umschwung ca. 1000 m<sup>2</sup>.

Lage: drei Minuten von der Autobahn-Ausfahrt Winterthur/Ohringen und 100 m vom Waldrand.

Monatliche Miete: Fr. 3000.—

Auskunft gibt T. Becvarik, Hügelweg 30, 8400 Winterthur,  
Telefon 052 - 23 87 71

Schützen Sie Ihr Eigentum

## **Kompakt-Alarmgeräte**

div. Typen für Wohnung, EFH und Fahrzeuge

von Fr. 40.— bis Fr. 1200.—

Verlangen Sie ausführliche Unterlagen.

**STOLZER**-Alarmgeräte CH-8165 Oberweningen Tel. 01/8560952

Die schönsten Fotokalender:

- **Segelflug-Bildkalender 84**
- **Skydiver 84**
- **Fallschirmsport 84**

Zu beziehen durch:

Schück Söhne AG, 8803 Rüslikon

Bahnhofstrasse 24, 01 / 724 10 44

# Absturz oder Landung

## Gedanken zum Thema: Pensionierung

Den Artikel im Tagi-Magazin vom 20. August 1983 fand ich interessant, und er dürfte Aussenstehende – wohl der überwiegende Teil der Leserschaft – gar nicht schlecht informiert haben, wie es in unserem Privat- und Berufsleben etwa aussehen kann.

Weshalb unserer kleinen Berufsgruppe die «Ehre» zuteil wurde, dass eines ihrer Teilprobleme in einer der auflagenstärksten Zeitungen der Schweiz abgehandelt wird, ist mir allerdings noch schleierhaft. Was soll denn der Durchschnittsbürger damit anfangen?

Nun, man kann den Artikel in seiner eher negativen Bestandaufnahme, wie auch den Titel «Die Angst der Piloten vor dem Alter», übertrieben finden, für mich hat er immerhin die Auswirkung gehabt, dass ich meine Vorstellungen für die in zwei Jahren vorgesehene Pensionierung überprüfte und der im Bericht nicht beantworteten Frage weiter nachging, welches wohl der wahre Grund für die auftretenden Probleme sein könnte.

Wir Piloten sind uns gewohnt, saubere Planungsarbeit zu leisten, unter Berücksichtigung aller relevanten Faktoren. Wir überwachen und korrigieren, wenn nötig, Planung und Ablauf des Fluges bis zum Ausrollen. Selten, dass einer zu hoch oder zu schnell zur Landung kommt. Die Aussagen der frisch Pensionierten bestätigen denn auch, dass jeder zu wissen glaubt, was ihn erwartet, und die meisten haben feste Pläne, was sie nun zu tun gedenken. Wenn es dann anders rauskommt, eine Krise oder gar ein depressiver Zustand folgt, muss man annehmen, dass ein oder mehrere Faktoren bei der Planung nicht mit der Realität übereinstimmen. Ich vermute, dass es am Menschen liegt, an der Einschätzung von uns selbst, von dem was wir in Wirklichkeit sind – eine sehr vage, vielleicht falsche Grösse. Ich glaube, dass nicht so dringend die Frage: Was mache ich nach der Pensionierung? beantwortet werden muss, als vielmehr die Frage: Was **bin** ich, wenn ich nicht mehr Captain bin?

Nun erzähle ich wohl nichts Neues, wenn ich davon ausgehe, dass jeder Mensch seine Umwelt nicht direkt, sondern nur durch Bilder wahrnehmen kann. Von den Informationen, die über unsere Sinne von aussen zu uns gelangen, machen wir uns ein Bild; von der Welt, von unseren Mitmenschen und auch von uns selbst. Das Bild des Flugkapitäns wird bei uns allen etwa gleich aussehen und wurde wohl schon in unserer Jugend eindrücklich und kräftig gezeichnet. Es ist stark und mächtig, und die Faszination, die von ihm ausgeht, war gross genug, alles zu unternehmen, um Pilot und Kapitän zu werden. Und es ist nur natürlich,

dass wir uns nach erreichtem Ziel dann mit diesem Bild **identifizieren**. Wir haben die Ein-Bild-ung (ein treffendes Wort): Der Flugkapitän, der bin ich.

Das Bild brauche ich hier nicht näher zu beschreiben. Es sieht aber in der Öffentlichkeit immer noch sehr gut aus. Auch mit Computer und Automaten sind wir eben immer noch die Supermänner, die die grossen Donnervögel bändigen und mit Hunderten von Menschen von Kontinent zu Kontinent fliegen. Bewunderung vor der Verantwortung, vor der Kompliziertheit der Technik (wie Ihr i dem Cockpit na druus chö-med?») und ein Hauch des Abenteurers aus der Pionierzeit, als Fliegen noch eine Mutsache war, liegt über dem Bild.

Ich muss sagen, dass dieses Bild, das ja vielfältig von der Aussenwelt reflektiert wird, während Jahren meinem Ego sehr geschmeichelt und mein Selbstwertgefühl erheblich gestärkt hat. Kein Wunder, dass man dieses Bild nicht gerne aufgibt, auch wenn dahinter immer wieder weniger Schönes sichtbar wird. Was da etwa hervorkommen kann an Rechthaberei, Neid, Machtgelüste, Unehrllichkeit, Geltungsbedürfnis, Kritiklust, Rücksichtslosigkeit oder sogar Hass – nein, das passt wirklich nicht zu einem Captain. Diese unschönen Eigenschaften, ja, man begegnet ihnen wirklich überall in dieser Welt, aber bei mir? nein, bei mir doch nicht. Und man verdrängt diese Einblicke in seinen Schattenbereich schleunigst, schiebt lieber wieder das leuchtende, fast unfehlbare Captainsbild davor.

Aber das Leben bietet mannigfaltige Gelegenheiten, uns diese andere Seite vor Augen zu führen. Im Umgang mit unseren Mitmenschen im Beruf und im Privatleben, am meisten jedoch mit unserem Partner und den eigenen Kindern werden wir immer wieder mit Eigenschaften in uns konfrontiert, die uns bisher nicht bewusst waren. Wenn wir der Antwort auf die Frage: Was bin ich? näher kommen wollen, müssen wir wohl auch diese Eigenschaften als Teil unser selbst annehmen und – ob gern oder nicht gern – in unser Bild integrieren.

Weiter müssen wir uns bewusst machen, dass wir unsern Beruf nur dank speziellen Fähigkeiten und Begabungen, auf Grund derer wir selektioniert wurden, ausüben können. Die gute Gesundheit, das überdurchschnittliche Reaktions- und Konzentrationsvermögen, die Intelligenz und das rationale Denken sind Gaben, die uns in die Wiege gelegt wurden. Wir haben sie uns nicht selbst geschaffen und wir haben keinen Grund, stolz darauf zu sein. Und was wären wir ohne die Technik, die uns die Flugzeuge zur Verfügung stellt, mit denen wir die tollen Leistungen vollbringen?

Das sind die Requisiten, die Pfründe, die ich bekommen habe, um die Rolle des Kapitäns zu spielen – so kommt mir manchmal mein Leben vor. Erst muss ich dann mal das Flugzeug, das Gold am Hut und die

vier Bündel abgeben, mit dem Verbleibenden könnte ich vielleicht noch eine Nebenrolle bekleiden, aber früher oder später muss ich auch den Rest zurückgeben. Und wenn ich glaubte, **ich** sei die gespielte Figur, **ich** sei der Kapitän, so sitze ich nachher genau so belämmert und hilflos da wie der Schauspieler, der sich selbst mit der Rolle des King Lear identifiziert und am Ende des Stücks brüsk auf den Boden der Realität geworfen wird. Ich stürze ab, bin niemand mehr, «fühle mich als eine Null» (siehe TAM).

Ich bin mir bewusst, dass ich hier das Captains-Image erheblich demontiert habe. Ein gutes Image kann ja gegen aussen ganz nützlich sein; gegen innen, für sich selbst, muss man es aber auseinandernehmen und vielleicht einiges davon zerstören, damit Neues Platz darin findet. So kommen wir, glaube ich, schon näher an den Menschen, der wir sind, heran, an unser wirkliches Ich, oder wie es auch genannt wird: das Selbst. Im Gegensatz zum Ego, dasjenige in uns, was wir sein möchten.

C. G. Jung, der bekannte Erforscher der menschlichen Psyche, sagte, dass der Mensch die erste Lebenshälfte brauche, um sein Ego aufzubauen und die zweite, um es wieder abzubauen. Bei unser frühen Pensionierung ist es verständlich, wenn unser Ego noch ziemlich stark ist, stärker als mit 65, wenn das Nachlassen der körperlichen und geistigen Kräfte dem Ego-Abbau nachgeholfen haben. Vielleicht haben wir deshalb mehr Mühe mit unserem Rückzug aus dem Berufsleben. Vielleicht aber auch, weil unser Ego die Möglichkeit hat, höher hinaufzuklettern als in andern Berufen, dann wird auch der Abbau länger und beschwerlicher, und ein Absturz ist eher möglich. (Ähnlich wie bei einem Filmstar, einem erfolgreichen Rennfahrer oder einer Machtperson.) Das würde für uns Piloten bedeuten, dass wir früher als andere mit dem Abbau des Ego beginnen müssten und den «Approach zu sich selbst» so einteilen, dass wir im Final nicht zu hoch sind – einen Go-around gibt es nach 58 nicht mehr. Dann dürfte der Touch-down auf dem Boden der Pensionierten-Realität so prolemlos wie alle bisherigen auf der Erde erfolgen. Eine echte Herausforderung! Happy landing!

Paolo Miglioretto



Wir wünschen allen unseren Lesern frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

Die Redaktion

Nous souhaitons à nos lecteurs un joyeux Noël et une heureuse nouvelle Année.

Les Rédacteurs

Auguriamo ai nostri lettori buone feste e tante cose per il nuovo anno.

I Redattori

Wy wensen de lezers van de **rundschau** een vrolyk Kerstfeest en een gelukkig Nieuw Jaar.

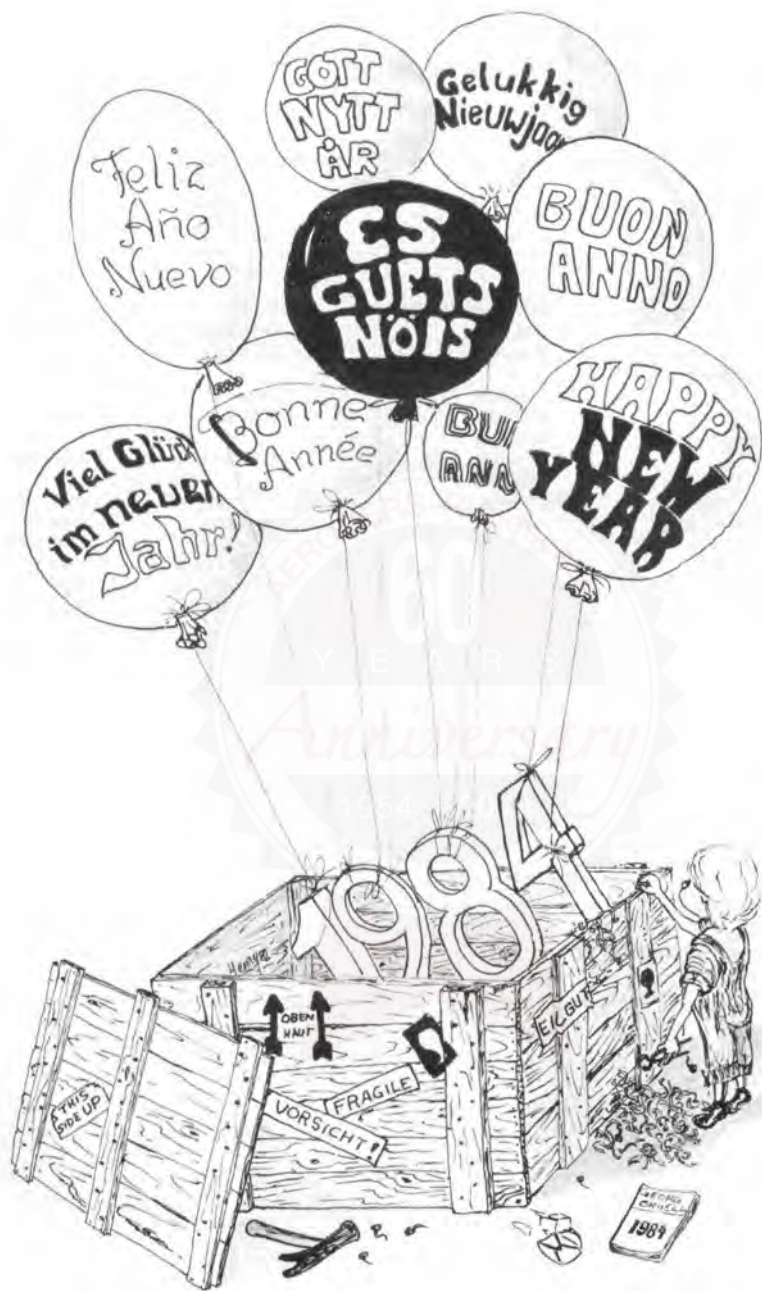
De Redactie

A Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year to all our readers.

The Editors







# Organisation des Vorstandes

---

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

---

## Kommission

Versicherungen  
Salär-/Gesamtaufwand  
GAV mit Anhängen  
    AIDS  
    Seniorität  
    Flight Duty Regulations  
Finanzen  
Einsatz  
Schulung und Check  
Flugsicherheit  
Security  
Info/**rundschau**  
IFALPA/EUROPILOTE  
Copilotengruppe  
Ausländer  
Romands  
Pensionierte  
Dachverband

## Delegierter des Vorstandes

H. M. Kok  
E. Brunner  
  
E. Brunner  
K. Kuratli  
W. Gubser  
W. Gubser  
W. Gubser  
J. Schmid  
H. Lüscher  
H. Lüscher  
H. Lüscher  
C. van Rijn  
C. van Rijn  
H. M. Kok  
W. Gubser  
E. Brunner  
H. Kok

## Vorsitz

D. Schürer  
D. Brägger  
  
J. Schmid  
P. Bircher  
  
G. Schwing  
  
H. P. Buchmann  
H. Sauter  
H. Sauter  
F. Rasumowsky  
L. Zsindely  
Th. Stefanini  
J. van Dierendonck  
M. Baudat  
R. Schilliger  
W. Gubser

Fach 20  
Fach 89  
  
Fach 274  
  
Fach 1486  
  
Fach 22  
Fach 1448  
Fach 1448  
Fach 1165  
Fach 200  
Fach 296  
Fach 1414  
Fach GE 49  
Fach 95

---

## Sekretariat

D. Schürer  
Frl. C. Curi  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

## Öffnungszeiten

**Montag bis Freitag 9-12, 13-17 Uhr**

## APKK-Verwaltung

Max Riolo  
Chasernweg 38, 8302 Kloten  
Telefon 814 11 77

---

