

rundschau

März / April 1985



**AERO
PERS**

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

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

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

Inhalt – Contents – Sommaires

Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
I N T E R N	
Neuaufnahmen	9
Aeropers-GV	11
Entwurf für einen neuen FOM-Text	11
Wechsel in der APKK	13
Unser GAV – Profit für Swissair und Piloten	14
FLUSIKO: Verminderung der Vogelschlaggefahr	17
Das alte Crew Control	18
Interview: Die Frau im Cockpit	19
Der Mensch steht im Mittelpunkt	23
Security	25
Aus der Geschichte der Aeropers	27
Zum Aeropers-Fest	33
rund-Schau	35
Man sollte . . .	37
Briefe an die rundschau	38
ATC-Hock	40

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 24. Mai 1985

Redaktions-Team:

Felix Rasumowsky (F.R., Vorsitz)
 Rolf Lengauer (R.L.)
 Henry Lüscher (H.L.)
 Jürg Schmid (J.S.)
 Dieter Schürer (D.S.)
Auflage: 1500 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

**AEG Zweigang
Schlagbohrer
SB2E-1001 RL**

Byland AG

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

- Vollwellenelectronic Powermatic
- Rechts-Linkslauf
- Direktaufnahme für Schrauberklingen
- Vollisolierter Metallgetriebekasten
- 1000 Watt Motor
- Bohr-Ø in Beton 20 mm

netto
Fr. 445.-



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

TEHERAN-Operation



Zum vierten Mal bildet das Thema «Teheran» einen Schwerpunkt in der **rundschau**. Heute nicht so sehr vom Umfang her, sondern wegen der dramatisch verschlechterten Situation im «heiligen Krieg» zwischen Iran und Irak, der schon über fünf Jahre andauert.

Viereinhalb Monate, seit dem 1. November 1984, wurden problemlose night stops von verschiedenen Cockpitbesatzungen erlebt. Die Situationsberichte waren mit sehr wenigen Ausnahmen durchwegs positiv ausgefallen, vor allem wurden die kulturellen Erlebnisse (Museen, Landschaft, Shah-Palast usw.) sehr geschätzt.

Am Morgen des 11. März wurde mit unserem Flug SR 364 eine Besatzung positioniert, die den Flug vom 15. März zurückfliegen sollte. Leider war zu jenem Zeitpunkt noch nicht bekannt, dass angeblich eine iranische Rakete am äusseren Stadtrand von Bagdad eingeschlagen hatte. Weder Iran noch Irak nahmen dazu Stellung, ob es sich dabei um einen Luftangriff oder – wie viele offizielle Stellen vermuten – um einen erdgebundenen Terrorakt handelte.

Wie dem auch sei – in der Nacht auf den 12. März flogen drei irakische Flugzeuge einen Einsatz, bei dem Raketen auf Teheran abgefeuert wurden. Es gab dabei fünf Tote.

Sobald die Verantwortlichen der Aeropers am Morgen des 12. März durch das Radio davon Kenntnis erhielten, wurde die Swissair aufgefordert, die Besatzung bei nächster Gelegenheit aus Teheran auszufliegen. Ein Bulletin, das Sie tags darauf in Ihren Postfächern vorfanden, wurde nicht nur vom Sicherheitsdelegierten, sondern auch vom Chef Cockpitbesatzungen unterzeichnet. Im Interesse einer zeitgerechten Information griffen wir auf diese Möglichkeit der gemeinsamen Swissair/Aeropers-Stellungnahme zurück.

Die Forderung nach einer Evakuierung stiess allerdings – milde ausgedrückt – bei der Direktion nicht gerade auf Begeisterung. Die nachfolgenden Ereignisse in Teheran haben uns dann aber Recht gegeben, dass diese Massnahmen – die Piloten flogen am 13. März mit British Airways heimwärts – vernünftig und im Interesse Aller gewesen waren. Denn auch der Swissair-Pressedienst dokumentierte später gegenüber der Öffentlichkeit die Umsicht, die die Firma im Interesse der Sicherheit von Passagieren und Besatzungen walten lässt.

Vom 14. auf den 15. März fand dann der vorläufig letzte Flug nach Teheran statt. Da der Irak den iranischen Luftraum zur «war zone» erklärte und die Angriffe auf Teheran weitergingen, stoppte die Swissair die Bedienung dieser Stadt. Ein Bus zur Evakuierung von Passagieren wurde noch offeriert und auch benutzt – von neun(!) Personen. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses waren die Flüge noch immer eingestellt. Die Art und Weise der Wiederaufnahme ist noch offen.

Auch Bagdad «kritisch»

Iran hat «Vergeltung» der irakischen Angriffe auf zivile Ziele angedroht und auch Einsätze gegen grenznahe Städte geflogen. Die Meldungen in der Presse, wonach Bagdad mit Raketen beschossen wurde, werden vom Irak dementiert. Wie schon erwähnt, versichern verschiedene Stellen, dass diese in den frühen Morgenstunden erfolgten Explosionen Autobomben oder ähnliches gewesen seien. Dafür könnte sprechen, dass z. B. an zwei aufeinanderfolgenden Tagen die gleiche Bank in der Innenstadt betroffen wurde.

Deshalb wurden die montäglichen Bagdadflüge jeweils erst vier Stunden vor dem Abflug durch ein Gremium der Swissair freigegeben, nachdem alle Faktoren berücksichtigt wurden und alle Beteiligten die Operation verantworten konnten. Die Aeropers wurde vollumfänglich orientiert.

Hatten die Kritiker doch recht?

«Ich hab's ja immer gesagt», werden ob dieser Ereignisse viele Kollegen meinen. War es doch richtig, im Nachhinein, das Referendum abzulehnen?

Die Abwicklung des Falles hat mir jedenfalls gezeigt, dass wir unser Versprechen halten konnten, wonach wir die Teheran-Operation jederzeit im Auge behalten würden. Unsere Intervention bei der Swissair war eindeutig auf das Wohlergehen der Besatzung ausgerichtet. Die Türen beim Sicherheitsdienst und bei OC standen unseren Vertretern offen, es herrschte ein enger Meinungsaustausch. Wenn auch die Swissair zuerst lieber noch einige Zeit zuwarten wollte, leitete sie doch die Evakuationsvorbereitungen speditiv ein, obwohl einige Stellen wieder einmal der Meinung waren, die Mitbestimmung der Aeropers sei hier der reibungslosen Operation gewaltig hinderlich.

Und mit der letzten Bemerkung dürfte das Editorial ziemlich nahtlos in den folgenden Präsidialartikel überleiten . . .

H. Lüscher

Liebe Mitglieder

An nicht wenigen Unterredungen und Verhandlungen mit höheren Kaderangehörigen der Swissair wurde ich in den letzten Jahren und in letzter Zeit immer vermehrt mit dem Begriff der «Mitbestimmung» konfrontiert. Dies ist logisch und absolut zwingend, besitzt doch der Verband als Sozialpartner in gewissen Bereichen Mitbestimmung und unweigerlich damit verbunden auch Mitverantwortung. Um es aber gleich klarzustellen, diese Mitbestimmung beschränkt sich im ganzen Beziehungsnetz einzig auf zwei Teilaspekte, nämlich auf die Mitbestimmung für den Bereich der Rotationsgestaltung und auf Flüge in Gebiete mit erhöhter Gefahr.

Es sei hier nicht verschwiegen, dass diese beschränkte Mitbestimmung der Verbände einigen Führungspersönlichkeiten ein Dorn im Auge ist. Ich möchte mich gerade deshalb mit diesem Begriff auseinandersetzen und dabei versuchen, ihn in einen etwas grösseren Zusammenhang zu stellen. Unsere Staatsform nennt sich grundsätzlich Demokratie, also gemäss Duden ein Regierungssystem, in dem im Gegensatz zur Diktatur der Wille des Volkes ausschlaggebend ist; und zwar bei uns föderalistisch, was sich in einer weitgehenden Eigenständigkeit der Kantone oder gar Gemeinden zeigt. Dass diese föderalistische Demokratie nicht problemlos ist, wird wohl jeder schon am eigenen Leibe erfahren haben, doch scheint sie bis heute der Majorität der Bevölkerung, aber auch dem überwiegenden Teil unserer Wirtschaftsführungen, das bestmögliche System zu sein.

Demokratie und Wirtschaft

Die Wirtschaftsform in unserem Staatswesen bezeichnet sich als freie Marktwirtschaft. Diese freie Marktwirtschaft, welche auch für mich die beste Wirtschaftsform darstellt, ist aber direkt auf eine freiheitliche Regierungsform, wie sie durch die Demokratie am besten repräsentiert wird, angewiesen. Eine Abhängigkeit in umgekehrter Richtung ist nicht im gleichen Masse zwingend. Es ist deshalb auch nicht verwunderlich, dass grosse Industrieunternehmen mit zum Teil massiven Mitteln unsere Demokratie und damit die freie Marktwirtschaft unterstützen, wogegen auch nichts einzuwenden ist, muss doch in der heutigen politischen Weltlage ein von sich überzeugtes System sich selbst so gut wie möglich schützen.

Versuchen wir nun, dieses demokratisch-wirtschaftliche Abhängigkeitsverhältnis auf einen kleineren Rahmen zu übertragen, auf eine Unternehmung, so zeigen sich dort sofort wesentliche Strukturunterschiede – um nicht gar von einer Umkehrung der Werte zu sprechen. Wie reagiert ein gegen aussen die demokratischen Grundsätze unterstützendes Un-

ternehmen gegen innen? Ein schlagkräftiger, dynamischer Konzern bedarf einer straffen Hierarchie und einer kompetenten, entscheidungsfreudigen Führung. Diese Führung benötigt weitgehende Kompetenzen, um sich flexibel und schnell an die sich rasch ändernden Umweltfaktoren anzupassen. Entscheidungen werden nach sorgfältiger Evaluation von einem kleinen Führungsgremium, in Spezialfällen von einer Person gefällt und auch getragen. Dies einige Kernsätze moderner Unternehmensführung. Wo hat jetzt da noch eine wenn auch sehr kleine Mitbestimmung Platz? Mitbestimmung muss «prima vista» als eine Belastung empfunden werden, hemmt sie doch den sonst so reibungslosen Führungsablauf. Das Entscheidungsgremium wird um eine, vielleicht sogar hemmende, Instanz erweitert, welche vielleicht ganz fremde Aspekte einbringt. Wer vorschnell urteilt, ist gar bereit, das Mitreden mit Obstruktion gleichzusetzen.

Und bei uns?

Wenn ich jetzt spezifisch der Situation der Cockpitcrews innerhalb unserer Firma nachgehe, so lässt sich eine überdurchschnittliche Identifikation mit dem Arbeitgeber feststellen. Die Piloten und FEs sind durch ihre fachbezogene Ausbildung und vor allem auch mangels beruflicher Alternativen besonders an die Swissair gebunden, eine Abhängigkeit, die jedoch mindestens zum Teil wechselseitig ist.

Diese enge wechselseitige Verflechtung erklärt die beidseitige Kritikempfindlichkeit, was sich in letzter Zeit symptomatisch im Gebiet der Produktivität herauskristallisiert hat. Ich bin der Überzeugung, dass die Majorität der Piloten eine vernünftig höhere Produktion befürwortet. Doch es sei hier einmal mehr ganz klar festgehalten, dass für die tiefere Stundenleistung ganz primär exogene, von uns unbeeinflussbare Faktoren massgebend sind. In jüngerer Vergangenheit, wo zum Beispiel die Chance bestanden hätte, einen Flugzeugtyp im Kurzstreckensektor zu eliminieren, wurde trotzdem die 3-Flottenpolitik in Europa beibehalten. Ich hoffe und bin auch überzeugt, dass in den Kostenberechnungen der dadurch erhöhte Crew-Bedarf berücksichtigt wurde, doch darf dann konsequenterweise für die damit unweigerlich zusammenhängende schlechtere Besatzungsausnutzung nicht in anderen Bereichen ein Sündenbock gesucht und schlussendlich bei den Verbänden gefunden werden.

Jedoch zurück zur Mitbestimmung und der aus meiner Sicht direkt damit zusammenhängenden Mitverantwortung. Es wird uns nachgesagt, dass wir diese Mitbestimmungsmöglichkeiten ausschliesslich zu unseren Gunsten anwenden, also nur Mitbestimmung wollen und nicht gewillt seien, Mitverantwortung zu tragen. Ich will nicht weit in die Vergangenheit zurückblättern und beschränke mich auch auf je ein Beispiel

innerhalb der zwei Gebiete, worin Entscheide nur im Einvernehmen mit den Verbänden gefällt werden können. Erstens: Die Zustimmung zu einem Teheransling stellte uns international in eine absolut isolierte Position, stimmte doch kein einziger ausländischer Verband einer solchen Operation zu. Dass die Rotation umgestellt wurde und im Moment gar sistiert ist, darf sicherlich nicht als übereilte Angstreaktion unsererseits bezeichnet werden, auch wenn wir darauf bestanden, die in Teheran weilende Besatzung zurückzuverschieben.

Zweitens ein Beispiel zur Rotationsgestaltung: Es stimmt, dass wir an den letzten Rotationsverhandlungen das von der Swissair vorgelegte Kurzstreckenpaket ablehnten und überarbeiteten. Unser Gegenvorschlag wies aber eine **bessere Crew-Ausnutzung** und weniger dead-heading Verschiebungen auf; kurz, der Aeropers-Vorschlag erhöhte die Produktivität. Dies nenne ich konstruktive Mitarbeit und unternehmerisches Denken, welches aber nur aus einer, wenn auch beschränkten Mitbestimmung resultieren kann. Natürlich können auch gegenläufige Beispiele aufgezeigt werden, wo unsere und die Beurteilung der Swissair nicht auf einen Nenner zu bringen waren, und der Arbeitgeber auf unsere Vorschläge einschwenkte. Dass in diesem Zusammenhang Ausdrücke wie Erpressung und Vergewaltigung fielen, scheint mir ebenso inadäquat zu sein, wie wenn die Aeropers bei nicht von Jubel begleiteten Annahmen von Swissair-Vorschlägen zu gleichen Bezeichnungen greifen würde. Ich möchte mich für alle Cockpit-Kollegen dagegen wehren, die Aeropers als reine Obstruktionsgruppe abstempeln zu lassen, um dann, mit einem einfachen Feindbild etikettiert, abgeschossen zu werden.

Abschliessend möchte ich klar festhalten, dass es mir nie darum ging oder gehen kann, die Struktur an sich in Frage zu stellen. Eine Unternehmensführung von unten nach oben ist meines Erachtens in unserem Umfeld undenkbar. Eine kompetente Mitarbeit, welche von Engagement getragen ist, braucht jedoch die Möglichkeit des Mitdenkens und, wenn auch in bescheidenem Rahmen, die des Mitentscheidens. Vor allem wenn dies mit Mitverantwortung gepaart ist.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Jürg Schmid

In **Neerach** zu verkaufen

5 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus

Grundstück 701 m², leichter Südhang, grossartige Aussicht, origineller Grundriss, überdurchschnittlicher Ausbau.

Verkaufspreis Fr. 725 000.—.

Auskunft: Crewpostfach 1049 oder Telefon 01 860 36 73.

Der neue Audi 90.



Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Steinackerstrasse 20
Telefon 01/814 01 61

Neuaufnahmen

intern

An den Sitzungen vom Februar und März 1985 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Jacques Bedoy



Thomas Bolli



Csaba Mester



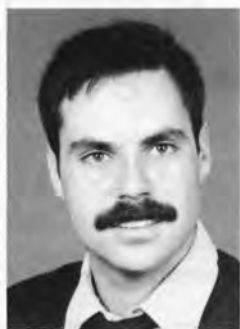
Eric van Duijn



Niklaus Gammeter



Jürg Kunz



Beat Rüegger



Markus Schneider

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

ALNO - EINBAUKÜCHEN mit 65 Euronormprogrammen für
von Küchen, Büros und Arbeitsräume inkl. Pläne für
Selbst- oder ALNO-Montage.
M
+ **NEUE KÜCHEN-** und **HAUSHALTSAPPARATE** aller
Marken, franko Haus direkt vom Hersteller
K M+K-Preise sind für Sie meistens günstiger

923 03 97 Metall- und Küchenbau, Tobelweg 35, 8706 Meilen

Zu verkaufen in Buchberg bei Eglisau

7¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

mit 2¹/₂-Zimmer-Einliegerwohnung, Sauna, Pool, div. Keller- und Bastelräumen sowie grosser Garage. 1500 m² Grundstück, Südhang. Erstellungsjahr 1970. Verhandlungsbasis Fr. 850 000.—.

Nähere Auskünfte über Telefon 01 - 311 55 01.

Aeropers-GV am 23. Mai 1985 im Hotel Mövenpick Glattbrugg

Die diesjährige Generalversammlung der Aeropers wird am 23. Mai 1985 im Hotel Mövenpick in Glattbrugg stattfinden. Es ist dies eine Jubiläums-Generalversammlung, wird doch unsere Vereinigung bereits 40 Jahre alt. Der Vorstand der Aeropers hat sich daher entschlossen, den Rahmen dieses Mal etwas weiter zu stecken und einen externen Referenten einzuladen. Erfreulicherweise hat sich denn auch Fürsprecher Rolf P. Künzi, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, spontan bereit erklärt, ein Referat zum Thema «Deregulation» zu halten. Dieses wird sicher sehr interessant, da er als Vertreter der Zivilluftfahrt auf eidgenössischer Ebene auch im Ausland anerkannt ist und reiche Erfahrung und Kenntnisse besitzt.

Eine weitere Neuerung wurde beschlossen: Am Vormittag der Generalversammlung wird eine Pressekonferenz abgehalten, worin die Aeropers generell, aber auch einige der brennendsten Probleme kurz dargestellt werden. Damit soll der Kontakt zur Presse geknüpft und für später sichergestellt werden. Selbstverständlich wird auch die **rundschau** für Sie dabei sein.

Dieter Schürer, Verbandssekretär

Wie der Vorstand das DH-Reisen seiner Mitglieder sieht

Entwurf für einen neuen FOM-Text

Am 25. 1. 1985 hat der Vorstand folgenden FOM-Text-Entwurf an den Personaldienst PF verabschiedet:

FOM 4.5.1

211. Booking/seating

DHC are entitled to firm booking and seating. Whenever possible all flight personnel shall stay together on the same flight. On flights with seat selection, specific seats must be assigned to DHC and indicated on the seat request list. Individual seat requests expressed by any crew member or any choice at the seat selection points are only permitted in regard to smoking/non-smoking sections, where applicable, and will be handled on the «first come, first served» basis.

212. PiC

Definition: Any qualified PiC or a PiC on a transition to another aircraft type.

- All PiCs will be booked in First Class. The PiC will only be down graded to the C-Class, if at the time of boarding his seat has been sold to a full fare paying passenger.
- Has the PiC been down-graded on a multiple-leg flight, he will be re-upgraded, as soon as a seat in the F-Class is available.
- When more than one PiC is travelling on the same flight and not enough F-Class-seats are available, it is up to those PiCs to decide which one will travel F-Class (seniority principle recommended).

213. Other flight personnel

- All other flight personnel will be booked in C-Class.
- DH flight personnel will be seated together in blocks whenever possible.
- If at the time of boarding C-Class seats have been sold to full fare paying passengers, flight crew members will be upgraded to the F-Class if seats available in first priority; downgraded to the Y-Class in second priority. Other flight personnel will be down graded to the Y-Class in first priority and up graded to the F-Class in second priority.

214. unchanged

215. unchanged

216. Re-upgrading on multiple-leg flights

It is up to the crewchief of the DHC to coordinate possible upgradings together with the C/C and the Duty Manager of the respective transit station.

Priority sequence for assignment of better class seats:

... (Rest unchanged)

Als seinerzeit am 15. November 1984 FOM 4.5.1 einseitig von der Swissair revidiert wurde ohne näher auf unser Anliegen einzugehen, und zudem weisse an Stelle von gelben TI Blättern verteilt wurden – da es sich angeblich um einen Probelauf bis Frühjahr 1985 handelte, wären gelbe Blätter angebracht gewesen – intervenierte der Vorstand bei den Swissairstellen. Die Swissair ist nicht bereit, auf unseren obigen Entwurf respektive Vorschlag einzutreten, obwohl viele von Ihnen geschriebene PVR's zeigten, dass dem jetzigen Prozedere kein Vertrauen geschenkt werden kann. Im weiteren ging aus den Passagier-Umfragen offenbar klar hervor, dass die Economy-Class 1984 deutlich tiefer eingestuft wurde als 1983, als noch das Zwei-Klassen-Konzept gültig war. Wir sehen uns daher in die Lage versetzt, dass DH-Reisen anlässlich der nächsten Rotationsabsprachen weiterhin restriktiv zu handhaben.

Marcel Egger, Chef EK

Wechsel in der APKK-Verwaltung

The logo for APKK, consisting of the letters 'APKK' in a bold, white, sans-serif font, centered within a solid black rectangular background.

Der Vorstand der APKK musste anfangs dieses Jahres von der kurzfristigen Mandatsniederlegung von Herrn Max Riolo Kenntnis nehmen. Max Riolo übernahm 1977 die Verwaltung der Aeropers Krankenkasse und 1979 die der Aeropers Versicherungskasse. Er führte in der Folge eine nach kaufmännischen Grundsätzen geordnete Buchhaltung ein und regelte die recht komplizierten administrativen Abläufe. Trotz der nun klaren Verwaltung zeigte es sich, dass die externe Behandlung der Versicherungsfälle ausserhalb des Aeropers-Sekretariates für die Mitglieder manchmal beschwerlich war, da sie nicht genau wussten, wohin sie sich wenden sollten. Der Vorstand der Aeropers strebte daher eine Verwaltung im Sekretariat an. Diese Absicht kam schon bei der Auswahl des Sekretärs und der Sekretärin zum Ausdruck und wurde weiter gefestigt durch den Kauf eines entsprechenden Computers.

Auf Anfang dieses Jahres nun übernahm das Sekretariat der Aeropers die Verwaltung der Aeropers Versicherungskasse (des Kollektivvertrages mit der La Suisse für die Risiko-Todesfall-Versicherung und der dazugehörenden Invalidenrente). Das Ziel war, per Ende 1985 die Verwaltung auch der Aeropers Krankenkasse ins Sekretariat der Aeropers zu integrieren. Bis dahin sollte die Verwaltung der APKK bei Max Riolo bleiben. Leider wurde er nun aber durch gesundheitliche Probleme gezwungen, sein Treuhandbüro aufzugeben und an einen Nachfolger zu verkaufen. Für den APKK-Vorstand galt es nun, die Konsequenzen so gut als möglich zu meistern. Es stand bald fest, dass eine sofortige unvorbereitete Übernahme der APKK-Verwaltung durch das Aeropers-Sekretariat nicht in Frage kommt. Es wurde daher mit dem Nachfolger von Max Riolo, Herrn Felix Zimmermann, ein Verwaltungsvertrag für die Zeit bis Ende 1985 abgeschlossen. Die Adresse der Verwaltung wurde aber bereits ab heute in das Sekretariat der Aeropers verlegt, dieses wird die notwendige Verbindung mit Felix Zimmermann sicherstellen.

Der Vorstand der APKK dankt an dieser Stelle noch einmal Herrn Max Riolo für die geleistete Arbeit und wünscht ihm für die Zukunft alles Gute.

D.S.

Unser GAV – Profit für Swissair und Piloten

Treten oder traten Schwierigkeiten in einzelnen Fragen der Arbeitsgestaltung oder Regelung der Beziehungen zwischen Swissair und Aeropers auf, so stellen manchmal Piloten, aber viel öfter Vertreter der Swissair, die Kündigung des GAV in Aussicht. Es drängt sich daher einmal die Frage auf, ob solche «Drohungen» sinnvoll sind oder in anderen Worten, wieviel Wert der GAV für die Swissair hat.

Der GAV, eine wertvolle Einrichtung

Der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) regelt das Arbeitsverhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Im Falle des GAV zwischen Swissair und Aeropers ist diese Regelung sehr genau und vollständig. Obwohl die Institution des Gesamtarbeitsvertrages historisch darauf zurückzuführen ist, dass den mächtigeren Arbeitgebern ein wenigstens ähnlich starker Vertragspartner gegenübergestellt werden sollte, hat diese Vertragsart auch erhebliche Vorteile für die Arbeitgeberseite gebracht. So müssen in erster Linie nicht mehr mit jedem einzelnen Arbeitnehmer eigene Vertragsverhandlungen geführt und Bedingungen ausgearbeitet werden, was erhebliche Vereinfachungen in der Personalorganisation mit sich bringt und dadurch auch Verwaltungskosten erspart.

Die Friedensklausel andererseits, die im GAV unter Artikel 43 zu finden ist, garantiert der Swissair einen streiklosen Betrieb. Es ist gerade die durch diese Friedenspflicht weitestgehend reibungslose Abwicklung der Flugplan-Verpflichtungen, die der Swissair gegenüber den anderen Airlines einen grossen konkurrenzmassigen Vorteil verschafft.

Aber auch das Image als guter Arbeitgeber wird durch den GAV geschützt. Die Abrede, dass allfällige Differenzen aus dem Arbeitsvertrag auf dem nichtöffentlichen Weg des Schiedsgerichtes ausgefochten werden, schützt das Image der Swissair. Ein angeschlagenes Image als Arbeitgeber, durch öffentlich ausgetragene Arbeitskonflikte zwischen einzelnen Piloten und der Swissair erzeugt, würde sicher auch auf die Verkaufssituation Einfluss haben.

Der GAV bringt betriebliche Flexibilität

Was den GAV zum modernen Mittel der Geschäftstätigkeit werden lässt, ist seine Fähigkeit zur Flexibilität. Dieser Vorzug wird oft unterschätzt. In der heutigen Umwelt ist Flexibilität sicher ein Kriterium ersten Ranges für die erfolgreiche Geschäftstätigkeit. Werden nun Änderungen notwendig, Beispiele seien die Einführung des PIL/FE oder die Probleme mit dem Nahen Osten, so muss sich die Swissair nicht abmühen, 950 Piloten einzeln von den Änderungen zu überzeugen und die Arbeitsverträge entsprechend abzuändern. Sie kann sich an die entsprechende

Verbandsstelle wenden, meist den Vorstand der Aeropers, und ihre Anliegen vortragen. Der Vorstand der Aeropers ist zwar bestrebt, die Interessen der Mitglieder zu vertreten, kann aber durch die grössere Einsicht in die politischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Gegebenheiten viel eher eine für beide Parteien annehmbare Lösung finden. Dabei spielt das Wohl der Gesellschaft in den verbandsinternen Diskussionen eine sehr wesentliche Rolle, während dies bei einem Individuum nur einen untergeordneten Stellenwert besitzt, da dort egoistische Motive mehr mitspielen.

Vertragskündigung ist keine Alternative

Bei einer Vertragskündigung durch die Swissair würden nun alle diese Vorteile für die Firma wegfallen oder in Frage gestellt. Sicher würde als erstes der Arbeitsfrieden empfindlich gestört, was sich auf die heute noch relativ gute Motivation der Piloten verheerend auswirken könnte. Auch der Vorstand, der heute das Wohl der Firma möglichst weitgehend berücksichtigt, würde gezwungen, sich nur auf das Wohl der Mitglieder und des Verbandes zu konzentrieren. Schliesslich würde das in langen Jahren aufgebaute gute Image der Swissair einer starken Belastungsprobe ausgesetzt, was ein kaum abschätzbares Verlustrisiko darstellt. Andererseits kann die Firma selbstverständlich nicht ohne Piloten operieren. Auch wenn damit gerechnet würde, dass es einige Piloten gäbe, die sich nicht mit dem Verband und den Kollegen solidarisieren würden, genügt bereits ein relativ kleiner Anteil von streikenden Piloten, um den Flugbetrieb empfindlich zu stören. Da der Bestand an Piloten in der Schweiz sehr beschränkt ist, ausländische Piloten wegen der Vorschriften des BIGA kaum angestellt werden könnten, wäre die Swissair gezwungen, einen neuen Gesamtarbeitsvertrag auszuhandeln. Angesichts der in neuester Zeit wieder klar hervortretenden Bestandesknappheit und der Stellung der Aeropers wären Verbesserungen zugunsten der Swissair fraglich.

Vertragskündigung wäre wahrscheinlich ein Fiasko

Das Resultat einer Kündigung des Gesamtarbeitsvertrages durch die Swissair wäre daher ein demotiviertes Pilotenkorps, ein Verbands-Vorstand als Gegner, ein angeschlagenes Image gegenüber möglichen künftigen Arbeitnehmern und wahrscheinlich auch gegenüber verärgerten Kunden. Schwer wiegen würde auch ein höchstwahrscheinlich nur schwer wieder gutzumachender Marktverlust gegenüber den Konkurrenten. Dem würde ein im besten Fall in kleinen Teilen verbesserter GAV gegenüberstehen. Unter dem Strich gäbe es aber, da bin ich sicher, nur Verlierer. Aus diesen Überlegungen heraus komme ich zur Überzeugung, dass die Drohung mit der Kündigung des Gesamtarbeitsvertrages keine Alternative zum konstruktiven Dialog mit dem Vorstand

darstellt. Und, das muss jedem Vertragspartner klar sein, Dialog bedeutet in der Schweiz auch Kompromiss und Akzeptieren einer anderen Entscheidung.

Dieter Schürer, lic. iur., Verbandssekretär



Haben Sie auch schon an ein
Feuchtbiotop
im eigenen Garten gedacht?
Wir sind spezialisiert darauf.

Beratung und Ausführung

Senden Sie uns unverbindliche
Unterlagen:

Name: _____

Strasse: _____

PLZ, Ort: _____

Talon einsenden an:

Biorana, C. Birchler + F. Meier,
dipl. Biologe, Glärnischstr. 310,
8708 Männedorf

Zu verkaufen: An schöner sonniger Lage am Rychenberg in Winterthur, mit freiem Blick auf die Stadt, ein

Einfamilienhaus

das unter seinem Dach viel Platz und Raum auch für Ihre Hobbies und Freizeitbeschäftigungen hat.

Zum Raumangebot gehören der grosszügige Wohnbereich mit Entrée, Esszimmer, Wohnzimmer, Lesezimmer und Küche, dann der Elterntrakt mit Schlafzimmer, Ankleideraum und Badzimmer, die vier Zimmer mit Gästebad im Obergeschoss und ein ausgebautes Dachzimmer in der geräumigen Winde. Nicht zu vergessen der Weinkeller, das im Untergeschoss untergebrachte Kleinschwimmbad mit Gegenstromanlage sowie die Gartenterrasse.

Das freistehende Haus (Baujahr 1933, 1959 renoviert und vergrössert) liegt in einem 1450 m² grossen Garten mit an der Strasse liegender Doppelgarage.

Der Kaufpreis ist der Lage und dem sehr guten Bauzustand angemessen. Privat-Telefon 052 - 27 89 16.

Verminderung der Vogelschlaggefahr

FLUSIKO
IFALPA

F/O Ulrich Tröhler, member of Aeropers Flusiko looked into the measures and recommendations taken by the authorities to reduce the dangers of birdstrike within the airport boundaries. Despite the fact that the Bundesamt für Zivilluftfahrt (BaZL) recommends not to plough and not to grow cereal within an airport, the Zurich airport authorities' contract with farmers is less specific.

In einer Empfehlung an Flughafenhalter schlägt das BaZL «Massnahmen» vor, um die Vogelkonzentration auf ein erträgliches Mass zu reduzieren, deren Priorität lautet:

- keine Verwendung von unbelüfteter (ammoniakhaltiger) Jauche
- keine Verwendung von Klärschlamm
- keine Verwendung von Stallmist
- keine Schafweide
- kein Pflügen, oder nur nach Mitteilung an den Platzdienst
- keine Getreidepflanzung.

Als günstige Alternative empfiehlt das BaZL halbhohes Gras von 12 bis 20 Zentimetern Höhe.

Der Pachtvertrag, den das Amt für Luftverkehr mit einem Pächter abgeschlossen hat, stimmt im wesentlichen mit den Empfehlungen des BaZL überein, steht doch im Artikel 2 unter «Nutzungsbeschränkungen» unter anderem: «Das Ausbringen von Jauche, Stallmist und Klärschlamm ist verboten. Bei der Bewirtschaftung des Pachtobjektes hat der Pächter die nachfolgenden Sicherheitsabstände zwischen den Verkehrswegen und dem Pachtobjekt einzuhalten:

- 50 Meter zwischen Pisten und Pachtobjekt
- 23 Meter zwischen Rollwegen und Pachtobjekt
- 5 Meter zwischen Stichstrassen und Pachtobjekt
- 2,5 Meter zwischen Randstrassen und Pachtobjekt.»

Betreffend Pflügen und Getreidepflanzung wurden die einschränkenden Empfehlungen des BaZL nicht übernommen. Der Vertrag kennt kein

Pflügverbot und zu den Getreiden wird nur vermerkt: «Das Anpflanzen von Mais ist verboten», sowie: «Der Verpächter kann im Interesse der Flugsicherheit den Anbau bestimmter Getreidesorten untersagen».

An der FLUSIKO-Sitzung wurde über die Bewirtschaftung des Flughafenlandes bemerkt, dass im Spätsommer und Herbst 1984 ein grosser Teil der Grundstücke westlich des Anfangs der Piste 34 umgepflügt und mit Raps oder Weizen bepflanzt war. In einem Brief an das BaZL wurde auf diese Unstimmigkeiten hingewiesen.

Ulrich Tröhler

Das alte Crew Control



Das aktuelle Interview

Ein Jahr nach dem Direktionsentscheid:

Die Frau im Cockpit: Die Situation heute

*Rolf Lengauer and Felix Rasumowsky asked the **Headmaster of SLS** questions regarding employment of women as pilots. In brief, one lady, an ATC controller, passed selection, fifteen applied altogether of which one was a Swissair airhostess. Also, **Captain Niklaus Grob** appeals to all pilots to view the possible initial employment as flight engineer as something normal, like in most other airlines.*

Nach längerer Publizität zum Thema Frau im Cockpit war es nun eine Weile recht ruhig. Warum?

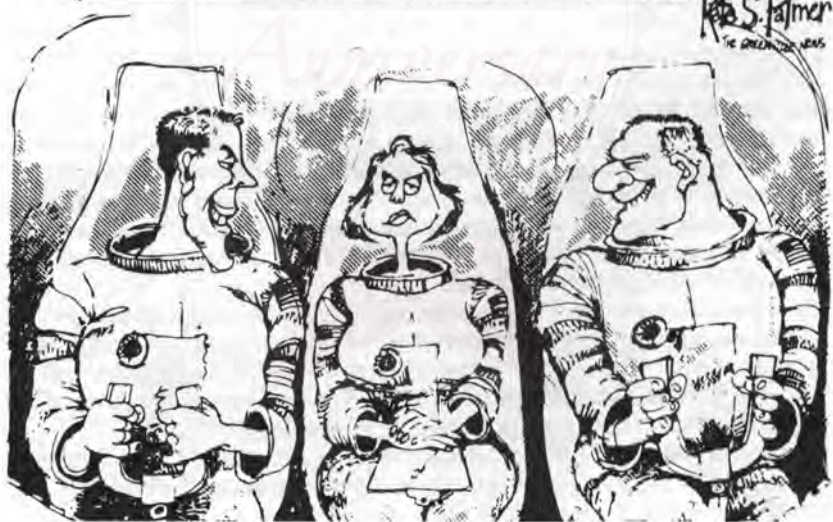
Wir sind froh um die eingetretene Ruhe, damit die Frauen nicht unter einen zu hohen Druck geraten. Wir wollten der Sache keinen zu hohen Stellenwert geben und mussten abwarten, bis ein Selektionsentscheid gefällt werden konnte. Das dauert, übrigens auch bei den Männern, immer rund ein Jahr.

Sind bereits Damen selektioniert und in der Ausbildung?

Es ist noch keine Frau in der Ausbildung, jedoch meldeten sich letztes Jahr 15 Frauen für den Pilotenberuf, die jetzt im Selektionsprozess stehen. Am 22. März 1985 fand eine Sitzung des «Schoolboard» statt, an dem tatsächlich die erste Frau positiv für die SLS ausgewählt werden konnte. Sie ist die einzige, die alle Klippen erfolgreich umschiffen konnte. Obwohl 15 Anmeldungen keine statistischen Rückschlüsse erlauben, ist es normal, dass nur eine einzige die Selektion geschafft hat. Jährlich melden sich zwischen 500 und 700 junge Männer an, wovon ja auch nur etwa 24 bis 40 selektioniert werden.

Wir wären froh gewesen, wenn sich gleich eine kleine Gruppe hätte selektionieren lassen. Die hohe Leistungserwartung, die auf allen Pilotenschülern lastet, wird bei der ersten Frau noch durch die Erwartungshaltung der Öffentlichkeit vergrößert. Eine Gruppe von drei bis vier Damen hätte diesen Druck für die einzelne sicher verkleinert.

Wir werden aber die erfolgreiche Kandidatin deswegen nicht bremsen. Unsere Hoffnung ruht auf einer verständigen Presse. Weil eben auch für Damen ein Erfolg in der Schule nicht hundert Prozent garantiert ist, stehen wir unter einem gewissen Druck. Sollte sie die Ausbildung allenfalls nicht bestehen, könnten unsachliche Argumente auf uns zukommen. Die Ausbildung ist übrigens für Damen und Herren haargenau gleich.



Melden sich nach der ersten «Welle» weiterhin Frauen zur Selektion und wie verläuft diese?

Es treffen immer wieder Anmeldungen von Frauen ein. Wir werden mit zirka 15 bis 30 Anmeldungen pro Jahr rechnen können. Der Selektionsprozess und die Kriterien sind gleich wie bei den Männern. Wir haben ja mit Frauen Selektionserfahrung, weil wir seit Jahren Flugverkehrsleiterinnen für die ATC auswählen.

Was für Frauen haben sich angemeldet?

Bunt gemischt. Auch da wie bei den Männern. Die selektionierte Kandidatin stand schon sehr früh mit der Fliegerei in Verbindung, übt einen pilotennahen Beruf aus und ist sehr motiviert. Es meldeten sich Lehrerinnen, Studentinnen, KV-Absolventinnen und auch eine Airhostess.

Würden Sie die erste Frau zuerst auch für drei Jahre als PILIFE, also als Bordtechnikerin einsetzen, wenn dann gerade Bedarf wäre, trotz des zu erwartenden Drucks von verschiedenen Seiten?

Daran haben wir nicht gross gedacht. Zur Gleichberechtigung gehört auch die von Ihnen erwähnte Möglichkeit. Die Swissair will keine Prestige-Angelegenheit, um ein Bild von einer Frau am Steuer veröffentlichen zu können. Ich bin versucht zu sagen, eine Frau zuerst als F/E einsetzen zu müssen, würde unsere Ernsthaftigkeit nur unterstreichen.

Wieviele Pilotinnen erwarten Sie langfristig im Swissaircorps?

Wir haben uns kein Ziel gesetzt. Der Beruf wird einfach für Frauen zugänglich gemacht. Wahrscheinlich wird es immer eine kleine Anzahl bleiben, was sich auch aus den Anmeldungen zeigt. Auch die kleine Anzahl Frauen in den Aeroclubs, die ja allen offenstehen, ist uns ein Hinweis.

Es kommen wieder pilotenknappe Zeiten und es kommt der Pillenknick. Wollte die Swissair mit Blick auf ein sich verkleinerndes Männerangebot das Potential um hundert Prozent vergrössern, indem auch Frauen zugelassen werden?

Vom Bedarf her ist das nicht nötig. Der Entscheid kam ja in einer Zeit grösster Zurückhaltung bei der Anstellung von Piloten. Jetzt ist der Bedarf wieder grösser, ich möchte dies aber nicht als Knappheit, sondern als normalen Zustand bezeichnen. In dieser Lage ist es erfreulich, auch

Frauen berücksichtigen zu können. Aber wir glauben nicht, dass wir nun ein grosses neues Potential erhalten. Zum Pillenknick: Zwar kommen geburtenschwächere Jahrgänge, andererseits kommt uns der höhere Bildungsstand der Jugend entgegen. Mehr Jugendliche als je zuvor besuchen ein Technikum oder eine Hochschule, was unsere Basis eher verbreitert.

Eine Abweichung vom Thema: Wie wirkt sich die neue Situation für SLS-Schüler, allenfalls drei Jahre als Flight Engineer fliegen zu müssen, auf die Motivation aus?

Es könnte sein, dass sich jemand frustriert fühlt. Aus unserer Sicht wird die Zeit als allfälliger F/E überbewertet. Wir sind aber nicht gewillt, Freiwilligkeit einzuführen und Umfragen zu machen. Bei praktisch allen andern Airlines spielt es sich ja ähnlich ab.

Das Anforderungsprofil für System Operators hat sich demjenigen für Piloten genähert. Die Unterschiede sind nicht mehr so riesig. Die Vorteile sind da, indem wir eine gründliche technische Ausbildung vermitteln, die ja ein Copilot auf dem Zweimannflugzeug brauchen kann. Zudem lernt er von Anfang an die Langstrecke kennen, was wieder gewünscht wird. Man sollte nicht nur von Nachteilen reden.

Wir haben uns überlegt, welche SLS-Absolventen am geeignetsten wären, zuerst als F/E zu arbeiten. Wir kamen zum Schluss, dass es keine echten Kriterien für Unterschiede gibt und deshalb werden wir bei Bedarf klassenweise entscheiden. Jeder muss sich selber klar werden, ob er Glück oder Pech gehabt hat.

Herr Grob, wir danken Ihnen für das freudliche Interview.

Pit's Segelschule Steckborn

052 41 13 81

Theorie und Praxis für alle Scheine.
Saisonbeginn: ab 10. 3. 85. Intensivkurse und Privatunterricht
speziell für Teilnehmer mit unregelmässiger Arbeitszeit.

Pit's Segelschule, die Schule für Kenner.

YACHTVERMIETUNG!

Der Mensch steht im Mittelpunkt

Diese Worte ertönten aus dem Munde unseres Direktionspräsidenten Robert Staubli anlässlich der letztjährigen Aktionärs-Generalversammlung. Damals gab's ja noch kein FOCUS, OPS-Center, und an den COSMOS begannen wir uns erst zu gewöhnen.

Am 15. Februar darauf checkte ich so gegen halb elf für meinen Flug ein. Freundliche Blicke wünschten mir einen schönen Tag. Ich war etwa bis zum Zentralbazar (Kiosk) gekommen, da wusste das ganze Ops-Center via Beschallungsanlage, dass meine Anwesenheit am Crew Control nochmals erwünscht war.

Dort wurde mir eine Mitteilung unseres grossen Bruders COSMOS freundlich übergeben. Aha, Assisting Simulator für den 16. Februar. Am 14. Februar 1985 um 16 Uhr 07 und 41 Sekunden (zulu time) wusste es das SWR COSMOS bereits (auf die Hundertstelsekunden wurde in der Mitteilung verzichtet, Einsatz aus der Reserve ist ja kein Skirennen), wie ich dem Computerbrief entnahm. «Welche Session?» – «Dafür müssen Sie zum Disponent nach oben gehen!» erklärte mir Frl. Mosimann, strahlend wie immer.

COSMOS lenkt, der Mensch denkt

Auch an jenem Tag, wo wir dank des Londonfluges keine Dispatch-assistance für unsere DC-10-Planung brauchten und alles im Erdgeschoss der St. Pauls Cathedral hätten erledigen können, wurde mir also der Gang in den ersten Stock nicht erspart.

Im Gegensatz zur computergewohnten Genauigkeit war die kurze Bezeichnung «A SIM-8» auf dem COSMOS-Brief so allgemein gehalten, dass der Disponent zum Telefon griff und in althergebrachter Manier nach den Details fragen musste.

Es ist beruhigend, dass COSMOS nicht allwissend ist, so verkümmert der zwischenmenschliche Kontakt doch nicht ganz. Denn nachdem wir per Knopfdruck NOTAM und Wetter dem Computer entlockt haben, können einige noch-nicht-so-fortschrittliche Piloten bei der Flugplanung immer noch interpolieren und improvisieren, bevor sie TIF und TOF dem Computer zurückgeben. (Er merkt noch nicht, ob wir «additional fuel» mitnehmen, um es zur Beurteilung dem Chefpiloten auszudrucken.) Die andere Gattung Piloten nickt über dem FOCUSsierten Flugplan und nimmt an, es werde schon stimmen, also Minimum, oder?

Nach dem (letzten) Flug – ins Leere

Von einem Flug heimgekehrt, werden wir vom Bus fünf Meter unter die Erde geführt, vorbei geht's an den vom künstlichen Licht besonnenen Zöllnern zum elektronischen Wegweiser. Dort, am Bildschirm, wird ent-

schieden, wer nochmals an die Oberfläche darf und wer «unten durch», direkt ins Parkhaus muss. Denn zum Verweilen lädt das sous-sol nicht ein, und steigt man ohne bestimmten Auftrag in die grosse Säulenhalle hinauf, kommt man sich irgendwie deplaciert vor, dreht eine Runde und verschwindet wieder durch Schiebe- und Drehtüren unterirdisch aus dem Ops-Center.

Stellen Sie sich vor, ein Pilot kommt von seinem letzten Flug vor der Pensionierung heim. Da er keinen «grossen Bahnhof» gewünscht hat und auch sein Name nicht auf dem Bildschirm erscheint – Einsatzänderung gibt's ja nicht mehr – nimmt er ganz alleine Abschied von der Swissair, sein letzter Eindruck ist das triste Untergeschoss des Ops-Centers. Für den Computer ist seine Präsenz mit der letzten block-on-time erloschen, das Déplacement ist abgerechnet.

Halle der Begegnung

Im Mittelpunkt steht nicht der Mensch, sondern die vier Sichtbetonsäulen. Mit der offenen Architektur wurde ein grosser Sprung nach vorne gemacht, unser Ops-Center darf sicher weltweit als Massstab gesehen werden. Alles ist übersichtlich, zu übersichtlich! Büros, Kantine, Aufenthaltsräume sind ordentlich und zweckmässig angeordnet, makellos sauber. Kein Koffer oder Gepäckstück sieht herum und stört die Ordnung. Eine Hostess wurde einmal sogar wieder nach draussen geschickt, weil sie ihr Gepäckswägelchen nicht in das schon dort stehende hineingeschoben hatte!!

Mir fehlt die zentrale Begegnungsstätte, denn die abgelegene Kantine kann diesem Zweck nicht gerecht werden. Vielleicht können unsere Kollegen von der AUA helfen, die haben doch in Wien diese schönen Kaffeehäuser, mit runden Tischchen und kleinen Stühlen darum herum. Der Betonplatz zwischen den zentralen Betonsäulen (die mit rankendem Grünzeug geschmückt werden könnten?) ist geradezu prädestiniert, ein solch kleines Boulevard-Café aufzunehmen. Es geht ja nicht in erster Linie um den kulinarischen Genuss an sich, sondern, dass etwas «läuft», und dass wieder Zufallsbegegnungen à la «Crewbänkli» zustande kommen können.

Platz hat's genug, und wenn nicht, kann 1986 ja mit dem vertikalen Weiterausbau begonnen werden . . .

H.L.

Security

Vor kurzer Zeit erst wurde den fliegenden Mitarbeitern unserer Airline ein «Geschenk» gemacht. Das neue Ops-Center, ein durchdachter Bau, von Menschen für Menschen gestaltet und erbaut.

Stolz verwies man auf die ausgeklügelten Sicherheitsmassnahmen, die uns vor unseren Mitmenschen schützen sollen. Diebstahl ab sofort undenkbar, Anschläge oder Bomben unmöglich, mit diesen Worten verkaufte man uns die «Schutzschleusen», welche Millionen kosten, aber leider nur eines beweisen:

Swissairmitarbeiter bestehlen Kollegen und/oder sogar Freunde. Dies ist jetzt unwiderlegbar bewiesen, da ja kein Fremder mehr Zutritt zu den geheiligten Hallen hat. Die Diebstähle fanden kein Ende, es werden weiterhin Verkaufsportemonnaies vermisst, dies alles sind nackte Tatsachen. Tragisch zu wissen, dass man Millionen zum Fenster hinauswirft, damit wir endgültig erkennen können, auch unter uns gibt es schwarze Schafe!

Noch ein weiterer Gedanke sei mir erlaubt. Bei den heutzutage raffinierten Methoden von Erpressern, Terroristen oder anderen Fanatikern hilft kein Sicherheitssystem, da sich die Methoden dieser Leute mit dem System ändern und verbessern. Auch gibt es heute verletzlichere und «lohnendere» Ziele als unsere Airline. Fazit: Wir müssen mit diesen sogenannten Verbesserungen leben (darben), Orwell lässt grüssen. Safety ist und bleibt ja der wichtigste Punkt bei unserer Swissair.

Aber, kalt lächelt der Beton, grün glänzt des Computers Bildschirm, nur das Lachen der Menschen, unsere Gefühlswärme, die fehlt. Vielleicht benötigen wir in fernen Tagen einmal Millionen für Kurse in Menschlichkeit, oder für Schulen, wo das Kommunizieren gelehrt wird.

Wir sollten nie vergessen, Menschen haben ihre Schwächen, mit diesen Fehlern zu leben und daraus zu lernen, dies kann unsere Stärke werden, da hilft uns kein Computer.

R.L.

Bassersdorf Opfikonerstrasse 31

Erstvermietung, nach Vereinbarung an ruhiger, sonniger Lage, extra grosse Wohnungen mit modernen Küchen, Spann-Teppichen und Boden-Heizung

2¹/₂-Zimmer-Wohnung

3¹/₂-Zimmer-Wohnung mit Cheminée

Auskunft und Vermietung: Telefon 836 40 55,

A. Coretti (Box 3656), wenn keine Antwort Telefon 836 61 30

Oberglatt «Rebsteig»

An ruhiger und sonniger Wohnlage, Nähe Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und SBB verkaufen wir

4¹/₂-Zimmer-Reiheneinfamilienhäuser

Attraktive Grundrissgestaltung, Wintergarten, grosser Bastelraum, Küche in Echtholz, Cheminée, separates Gerätehaus, Unterniveaugarage.

Bezugsbereit ab 1. April und 1. Oktober oder nach Vereinbarung.

Pauschalpreise: Fr. 560 000.— bis Fr. 580 000.—.

Verlangen Sie den Verkaufsprospekt unter Tel. 01 - 463 20 15

Anniversary
Individuelle Systemhäuser
in "DE-LUXE"- und OEKONOMIEAUSFÜHRUNG



NYBAG

Rebweg 21, 8700 Küsnacht, 01-910 78 93

Aus der Geschichte der Aeropers

Vor längerer Zeit unterbreitete Alfred Sooder, ehemaliger Aeroperspräsident, der Redaktion ein umfangreiches Manuskript mit interessanten Daten und Texten zur vierzigjährigen Geschichte unseres Verbandes. Die Redaktion präsentiert Ihnen, liebe Leser, heute ein Herzstück daraus: Auszüge aus dem ersten Gesamtarbeitsvertrag zwischen Swissair und Aeropers. Weitere Folgen in den **rundschau**en des laufenden Jahres.

Noch ein Wort des Redaktors: Ich ziehe den Hut vor den **Bordfunkern**, die unseren Berufsverband auch mitbegründeten, was ich im Editorial der letzten Ausgabe unterschlug. Ebenso sehr ziehe ich den Hut vor Herrn Alfred Sooder, der in Archiv und Gedächtnis forschte. Wir versichern ihn des Dankes und der Anerkennung des **rundschau**-Teams.

F.R.

Gründungsdaten

10. November 1945 Gründung der **Aeropers**. Zur Wahl wird Franz Zimmermann vorgeschlagen.
26. Juli 1945 Die erste Generalversammlung wählt Robert Fretz zu ihrem Präsidenten.

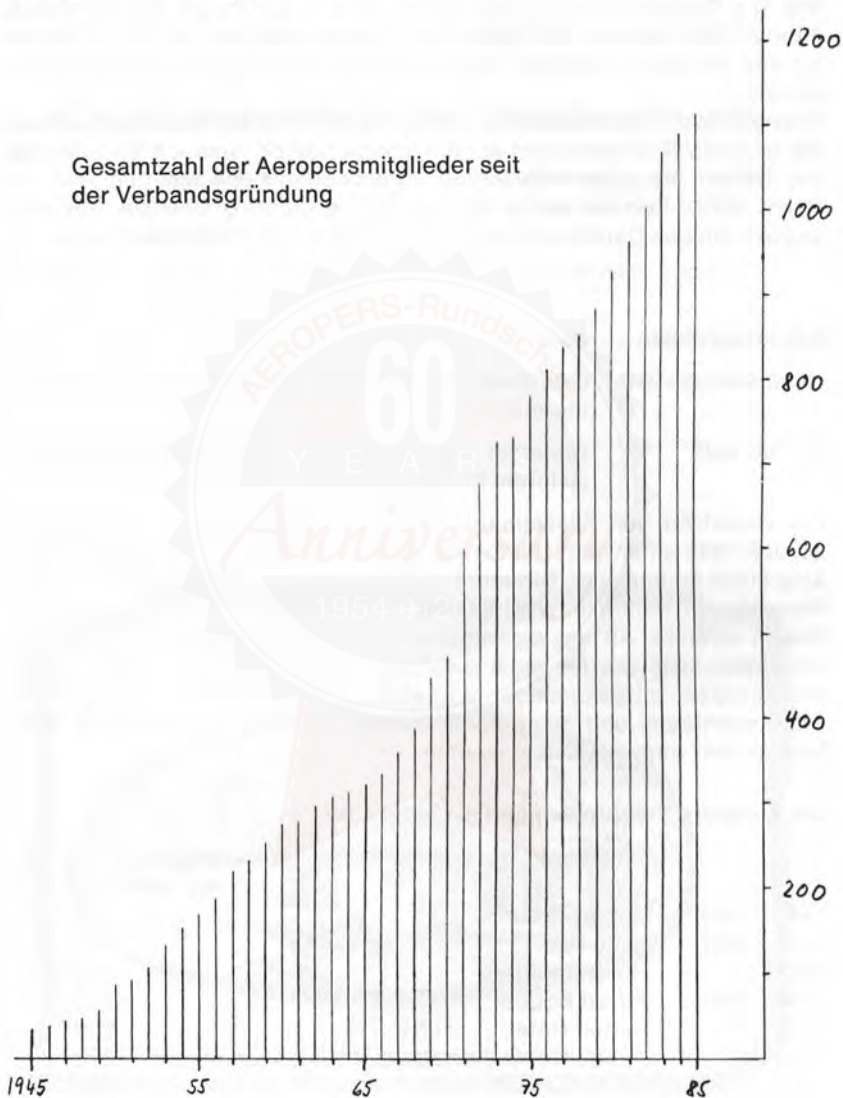
Der Grund für den Zusammenschluss der Piloten und Bordfunger am 26. Juli 1945 unter dem Namen Aeropers gab die beabsichtigte Anstellung eines technischen Direktors durch die Direktion. Er wurde von den Piloten und Bordfunger als ungeeignet taxiert und der Protest hatte den Zweck erreicht. An der eigentlichen Gründungsversammlung vom 10. November 1945 wurden auch die Piloten und Bordfunger der Alpar in die Aeropers aufgenommen. Man ging dann an die Schaffung eines Arbeitsvertrages und einer Versicherungseinrichtung, welche im September 1947 abgeschlossen wurden.

Die Aeropers-Präsidenten und die Mitglieder

	Präsident	Anzahl der Mitglieder bei Amtsantritt
1945 – 1950	Robert Fretz	35
1951 – 1952	Walo Ris	90
1953	Horst Siegfried	135
1954 – 1958	Alfred Sooder	153
1959	Rudolf Hofer	253
1960	Rudolf Hofer (Hansruedi Christen ad interim)	273
1961 – 1970	Alfred Sooder	280

1971 – 1973	Hano Hürzeler	596
1974 – 1976	Hans-Rudolf Amsler	726
1977 – 1980	Hano Hürzeler	834
1981 – 1983	Eduard Brunner	958
1984 –	Jürg Schmid	1088

Gesamtzahl der Aeropersmitglieder seit der Verbandsgründung



Arbeitsvertrag

zwischen
der Firma **Swissair AG**, Zürich
einerseits

und

der Personalorganisation **Aeropers**, Vereinigung des fliegenden Personals des schweizerischen Luftverkehrs der Sektion Luftverkehr des Schweizerischen Verbandes des Personals öffentlicher Dienste, **VPOD**
andererseits

1. Geltungsbereich und Rechtswirkung

Art. 1

Geltungsbereich Der vorliegende Arbeitsvertrag (AV) ordnet die arbeitsrechtlichen Beziehungen zwischen der Firma **Swissair AG** einerseits und den von dieser angestellten Piloten.

Art. 2

Inkrafttreten Der vorliegende Arbeitsvertrag tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1946 in Kraft.

Art. 12 (Auszug)

Salaire Die Monatssalare für die Piloten betragen:

im 1. Dienstjahr	Fr. 550.—
im 5. Dienstjahr	Fr. 750.—
im 10. Dienstjahr	Fr. 1000.—
im 14. Dienstjahr	Fr. 1200.—

Die **Pilotenaspiranten** erhalten während ihrer Ausbildungszeit ein monatliches Salair von **Fr. 500.—**.

Teuerungszulagen

Solange eine merkliche Teuerung gegenüber dem ersten Halbjahr 1946 nicht erfolgt, werden Teuerungszulagen zu den im Rahmen dieser Abmachungen erwähnten Salairen nicht ausgerichtet.

Als Grundlage für die Ausrichtung von Teuerungszulagen gelten die Empfehlungen der Eidg. Lohnbegutachtungskommission.

Art. 13

Kilometerentschädigungen Es werden folgende Kilometerentschädigungen ausgerichtet:

	Pilot
0 — 500 000 km	4 Rp. pro km
500 000 — 1 000 000 km	5 Rp. pro km
1 000 000 — 2 000 000 km	6 Rp. pro km
ab 2 000 000 km	7 Rp. pro km

2. Pilot
während der ganzen Zeit 2 Rp. pro km

Nachtzuschlag für Piloten und
2. Piloten 4 Rp. pro km

Art. 17 (Auszug)

Fürsorge-
Massnahmen

Die **Swissair** schliesst für ihre **Piloten** wie auch für die **2. Piloten** die nachstehend umschriebenen Alters-, Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungen ab:

a) **Altersrente**

Jahresrente von Fr. 10 000.—, auszahlbar nach 25 Dienstjahren, spätestens vom 55. Lebensjahr an.

c) **Witwenrente**

Diese beträgt anfänglich Fr. 2 500.— und steigt bis zum Terminalalter von 55 Jahren auf Fr. 5 000.— an.

Die Prämien für diese Versicherungen werden von der **Swissair** übernommen; die Leistungen der SUVA oder eventueller anderer Versicherungsgesellschaften sind in diesen Leistungen der **Swissair** inbegriffen; weitere Leistungen der **Swissair** kommen nicht in Frage.

Zürich, den 1. Januar 1946
26. September 1947

Swissair

E. Groh von Meiss

Aeropers

R. Fretz

J. Gloor

VPOD

Böhny F.

Arnold



EVANGELISCHE SCHULE
BAUMACKER Baumackerstr. 15
8050 Zürich-Oerlikon

Die gesuchte Privatschule in Zürich-Nord

6. Primar-, ganze Real- und Sekundarschule
● 5-Tagewoche, eigene Mensa, offizielle Lehrpläne ● Neuaufnahmen auch während des Schuljahres ● Fragen Sie unsere jetzigen Swissair-Eltern! ● **Telefon 01/312 60 60.**

Was war vor 40 Jahren?

Die Gründung der Aeropers fiel in die ersten Nachkriegstage. Vor genau vierzig Jahren waren die Zeitungen voll von Vormarschmeldungen, Bewahrheitungen der geahnten Kriegsgreuel, Ankündigungen verschärfter Rationierungen – und einer in Gang geratenen Diskussion um den neuen Luftverkehr. Lesen Sie ein paar Müsterchen, zusammengestellt von F.R.

Aus dem Tages Anzeiger (Im Februar 1945 kostete dessen Monatsabonnement Fr. 2.10):

Bombenabwurf im Kanton Schaffhausen

Amtlich wird mitgeteilt: In der Nacht vom 28. Februar auf den 1. März 1945 wurden zwischen 19.58 und 02.20 Uhr das südliche Tessin, das nördliche und westliche Grenzgebiet, sowie teilweise das Mittelland von einzelnen und Gruppen fremder Flugzeuge nicht festgestellter Nationalität überflogen. Fliegeralarm wurde in den gefährdeten Gebieten ausgelöst. Im Verlaufe dieser Überfliegungen wurden beim Zollhaus Altdorf (nördlich von Schaffhausen) zwei Bomben abgeworfen. Dabei gerieten ein Bauernhaus und eine Scheune in Brand. Ein Mann wurde verletzt.

Tages Anzeiger 3. März 1945

Das eidg. Kriegsernährungsamt teilt mit, dass für 1945 nur drei Kilogramm und nicht wie im Vorjahr 4,5 Kilogramm Einmachzucker zugeteilt werden können.

NZZ Liegenschaftenanzeiger vom 2. März 1945

9-Familienhaus in Zürich 11 mit mod. 3- und 2-Zimmerwohnungen, immer voll vermietet, niedrige Mietzinsen, Vorkriegsmaterialien. Verkaufspreis Fr. 175 000.—.

NZZ 18. April 1945

Luftverkehrskonferenz in Havanna

In Havanna auf Cuba sind die Vertreter von sieben amerikanischen und zwanzig ausländischen Luftverkehrsunternehmen, unter denen sich auch Vertreter der Schweiz befinden, zusammengekommen. Die Konferenz soll die Möglichkeiten beraten um eine weltumspannende Vereinigung der Gesellschaften für den Zivilluftverkehr zu schaffen. Vorverhandlungen wurden kürzlich auf amerikanischem Boden gepflogen und ein Ausschuss, der unter dem Vorsitz des Cubaners Luis Mercado ein-

gesetzt wurde, arbeitete einen Statutenentwurf für die neue Organisation aus. Derselbe schlägt die Schaffung eines Einheitsverbandes «für die Anregungen des zwischenstaatlichen Flugtransportes zum Wohle der Völker der Erde» vor und dürfte gute Aussichten haben angenommen zu werden. (. . .)

Es sollen nur die drei amerikanischen Unternehmungen, die schon bisher zwischenstaatliche Routen betrieben, Vollmitglieder der geplanten Einheitsorganisation werden. Das sind die American Export Airlines, die Pan American Airways und die Pan American Grace Airways. Die 14 anderen amerikanischen Linien, die in Havanna vertreten sind, würden nur ausserordentliche Mitglieder werden.

*Aus die «Glatt» vom 9. März 1945 (Vorläufer des Zürichbieter)
Zur Finanzierung des Flugplatzprogramms*

In seiner Botschaft über den Ausbau der Zivilflugplätze bemerkte der Bundesrat, dass das Flugplatzprogramm eine neue und gewichtige Sorge bedeute, in dem die Leistungen der Eidgenossenschaft nahezu an die 100 Millionen Franken herankommen. Da es bei der heutigen Situation nicht möglich sei, sofort die entsprechende Deckung bereitzustellen, würden sich die in Aussicht genommenen Subventionen in einer Erhöhung des Schuldenüberschusses der ordentlichen Rechnung auswirken, was das Problem der Neuordnung des Finanzhaushaltes um einen weiteren Grad verschärfe. (. . .) Die Botschaft des Bundesrates stellt aber bereits den Endausbau dar, der weitere 130 Millionen Franken erfordern würde. Nach Auffassung der Zürcher Regierung ist es wenig wahrscheinlich, dass noch unsere Generation diese Aufgabe zu übernehmen hat.

*Die «Glatt», Mittwoch, den 14. März 1945:
Herabgesetzte Seifenration*

Das Kriegs-, Industrie- und Arbeitsamt teilt mit: Im Hinblick auf die Versorgungsschwierigkeiten musste die persönliche Seifenration für die Monate April, Mai und Juni 1945 um 50 Einheiten gekürzt werden. Die Seifenkarte für das zweite Quartal enthält somit 200 Einheiten.

Zum Aeropers-Fest



Gerne möchte ich Ihnen heute einmal einen kurzen Überblick über die Veranstaltungen dieses Aeropers-Jubiläumsjahres geben. Zunächst wird Ihnen aufgefallen sein, dass überhaupt nichts passiert. Trotzdem gibt es dieses Jahr einige Höhepunkte, über die ich Sie orientieren möchte. Als erstes z. B. schon eine attraktive Generalversammlung im Mai. Mitte Juli folgt die Einladung zum Jubiläumsball am 9. November im Hotel International in Oerlikon. Dazu möchte ich erwähnen, dass von der Swissair für diesen Abend ein zusätzlicher Frei-Tag gewährt wurde, d.h. man braucht dazu keinen gelben Wunschzettel; Anmeldung genügt! Letzten Monat haben Sie die Anmeldung für einen Sommertag-Nacht-Sport-Plausch erhalten. Unter der Leitung von Jan van Dierendonck soll es eher fröhliche Begegnung untereinander mit sportlicher Ambiance sein, als Zunge am Bauch. Quasi ein Merlschachen am Greifensee. Haben Sie sich schon für diesen 17. August angemeldet? Nicht? Der Aeropersbriefkasten liegt an Ihrem Heimweg.

Weiter folgt in den Monaten September und Oktober eine Hobby-Ausstellung im kahlen Ops-Center. Was für verschiedene Freizeitbeschäftigungen haben wohl alle diese Piloten? Sie werden staunen, was da alles an Hobby betrieben wird. Es sind zum Teil so schöne und wertvolle Sachen, dass man sie nur unter der Vitrine zeigen kann.

Haben Sie auch ein Hobby, das einem grösseren Publikum zugänglich gemacht werden könnte? **Es hat noch Platz für weitere Ausstellungsstücke!** Sammeln Sie Bonsai, Brieftauben, Bassgeigen; machen Sie Papier, Schiffsmodelle; haben Sie eine gute Foto? Schreiben Sie doch eine kurze Notiz an Jörgen Günther, Fach 1390. Er wird mit Ihnen Kontakt aufnehmen.

Zum Höhepunkt wird natürlich der Aeropersball am 9. November: Apéritif im Foyer des Hotels International, anschliessend Galadiner mit Kerzen und Blumen (für unsere begleitenden hübschen Damen gedacht), dazu Kaffeehausmusik mit dem exklusiven Orchester Willy Scher, welcher später mit seinen fünf Mannen und einer Sängerin zum Tanz bis zwei Uhr aufspielt. Zwischendurch eine Show mit Talenten aus den eigenen Reihen: Etliche Koriphäen haben schon zugesagt.

Nun schon wieder die unvermeidliche Frage: **Sind Sie ein solches Talent?** Sind Sie ein witziger Guetnachtgschichten-Erzähler, Sänger, Gitar-

rist, Rock'n' Roll-Tänzer? Wissen Sie jemanden? Stellen Sie sich dieser Organisation als Helfer zur Verfügung? Wenn ja, dann schreiben Sie doch an mich, Fach 381. Besten Dank!

Wie Sie sehen, läuft einiges. Mit diesem Artikel haben Sie auch eine kleine Ahnung. Ich hoffe, dass ich Sie damit neugierig und gluschtig auf die verschiedenen Anlässe machen konnte.

Ralph Kündig

45 Min. von Zürich, 5 Automin. vom Untersee, in unverbaubarer, reizvoller Naturlandschaft und sehr ruhiger Lage wunderschönes

Olgiati-Haus

(im Werkkatalog der ETH aufgeführt). Wohnraum ca. 80 m² mit Cheminée, 4 Schlafzimmer, 2 Badezimmer und WC, Sauna, Brotbackofen, Naturkeller mit Tonnengewölbe, Innengarten mit Schwimmbad und Gegenstromanlage, Doppelgarage mit Bastelraum und vielen Extras. Hervorragendes Energiekonzept, grosses Grundstück mit Obstgarten. Der Kauf einer angrenzenden Landparzelle von 14 000 m² mit Bach und Gehölz ist möglich. Solvente Interessenten melden sich bitte unter Chiffre 0139, Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich.

Informieren Sie mich über Perma-Plus

Name

Strasse

PLZ

Ort

An NOVIMPORT AG, Steinackerstr. 23, CH-8302 Kloten

Hartes Wasser bringt Verkalkung. Weiches Wasser bringt Korrosion.

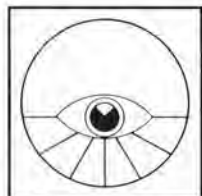
Perma-Plus verhindert beides! Perma-Plus ist der Permanent-Wasseraufbereiter mit 7 Vorteilen:

1. Alter Kalk verschwindet.
2. Neuer Kalk wird verhindert.
3. Schützt vor Korrosion.
4. Kein Strombedarf.
5. Energieeinsparung.
6. Naturbelassenes Trinkwasser.
7. Keine Wartung, kein Nachfüllen.

Wichtig für alle, die hartes Wasser haben:

**PERMA-PLUS
SCHÜTZT OHNE
CHEMIE VOR
KALK UND
KORROSION.**





A320 bleibt allein

Boeing hielt sich lange zurück mit dem Bau eines 150-plätzigem Flugzeuges, da laut Boeing zu einem neuen Flugzeug auch ein neues Triebwerk gehöre. Gemeint war das Fünf-Nationen-Triebwerk V 2500. Aber auch nach dem offiziellen «go ahead» des V 2500 wollte Boeing eher mit einer gestreckten 737, der Version -400, dieses Marktsegment abdecken, als einen neuen Entwurf beginnen.

Jetzt hat Boeing offenbar die Absicht, auf den Propfan zu warten und zum Zeitpunkt der Erstverkäufe des A320 (1988) kein Konkurrenzmuster ins Rennen zu schicken. Die Firma glaubt, dass die Kunden bis 1992 warten würden, um dann ein Flugzeug mit Technologie der Neunziger Jahre kaufen zu können, das 30–50% unter den Kosten der heutigen Maschinen operiert werden könnte.

SAS hat sich übrigens bereit erklärt, am Propfan-Flugzeug mitzuarbeiten und eigenes Geld in die Entwicklung zu stecken. . . . Man darf also gespannt sein, was sich auf diesem Gebiet tut, der erste Propfan von General Electric («unducted fan») wird im nächsten Jahr an einer B-727 getestet.

H.L.

Internationale Zusammenarbeit unter Pilotenverbänden!

Anfang März ruft Kapitän S. der deutschen Vereinigung Cockpit die Aeropers an: Wie er hörte, sei eine B-747 in St. Moritz gelandet. Er bittet um Angaben über das Wann, Wer, Warum. Im Sekretariat ist zuerst Heiterkeit, dann Ernsthaftigkeit; ein Anruf beim Swissairpressedienst bringt keine Klärung. Aber am Flugplatz Samedan (nicht St. Moritz!) wird die Frage so konsterniert wiederholt, dass damit und mit dem Gelächter und Tumult im Hintergrund die Antwort gegeben ist. Schnell auch ein Rückruf nach Frankfurt: Gerücht bleibt Gerücht!

F.R.

Olé! Internationale Zusammenarbeit auch mit Journalisten: Beim Telefon aus Madrid leisteten wir nicht nur fachliche Übersetzungshilfe für einen Tages-Anzeiger Artikel zum Unfallbericht des Avianca-Unfalls vom Herbst 1983. Wir konnten auch aus erster Hand erfahren, dass es NICHT stimmt, dass darin der Captain des abgestürzten Jumbo beim

Ertönen der Ground Proximity Warning «Shut up, Gringo!» gesagt hat, wie hartnäckige Gerüchte in der Presse wahrhaben wollten. F. R.

Air Force One vs ETOPS

In England erhält die Royal Family als Ersatz für die zweimotorigen «Andover» (HS-748) demnächst zwei viermotorige BAe 146 für die Queen's flights.

Auch Präsident Reagan's «Air Force One» kommt langsam ins Alter, zumal die B-707 nicht mehr produziert werden. Nun beginnt die Qual der Wahl! Boeing bietet ja die B-767 als Ersatz der alten, lärmigen, durstigen B-707 an. Aber zwei Triebwerke für den Präsidenten? Nicht mal für ein dreistrahliges Muster mag man sich begeistern. Also bleibt nur die B-747 übrig, vier Triebwerke soll – aus Sicherheitsgründen – die Air Force One besitzen! H. L.

Kriminelle Lacoste aus Fernost?

Macht sich demnächst ein Besatzungsmitglied strafbar, wenn es treuherzig wie immer das Dutzend Billigst-T-Shirts am Crewzoll zur «Verwüstung» anmeldet? Denn die schweizerischen Gerichtsbehörden «... betrachten den Kauf von gefälschten oder nachgemachten Artikeln zum eigenen Gebrauch als Hehlerei» (TA vom 14. 3. 1985).

Obwohl der Verlust für die Hersteller von berühmten Markenartikeln nur ca. 1–2% des Umsatzes ausmacht, wollen sie dem Geschäft mit den Raubkopien noch härter den Kampf ansagen. Dies sowohl in Hersteller- als auch in Abnehmerländern. Far East-Einkäufe werden Marken-problematisch ... H. L.

Optimierung im Ops-Center

Im Zug einer Überprüfung der Standorte der verschiedenen Schaukästen wurde eine Neuverteilung verfügt. (Wir hoffen auf einen Platz bei den Postfächern.)

Es zeigte sich, dass die Verschiebung minimal war. Wir mussten um **einen** Kasten nach rechts rutschen, dafür erhielten wir die KAPERS als netten Nachbarn.

Also gilt weiterhin – wenn Sie sich informieren möchten – besuchen Sie den Schaukasten hinter dem Kiosk. H. L.

Wir fordern mehr Schalttage

Unser Personalchef hat in seiner (Seufzer-)Kolumne in den SR-News klar erklärt, worauf das gute Ergebnis 1984 beruht: Einen Tag Mehreinnahmen dank des Schaltjahres! Wahrscheinlich lautet die Begründung für das Nichtgewähren des Bonus in den nächsten drei Jahren: Wir müssen einen Tag mehr Gehälter auszahlen als in Schaltjahren!

H. L.

Man sollte . . .

On devrait donner Fr. 20.— a tous pilotes trouvant encore un «Schwerpunkt» à la liste suivante.

Ich habe zusammen mit den RCP für den Routecheck 1985 folgende **Schwerpunkte** festgelegt:

- Preflight:** – Flugplanung (Safety, Ökonomie, Winter Ops)
– Cabin Briefing/Information
- Flight Operation:** – Safety, Ökonomie, Eleganz, Komfort
– Look-out
– Sinnvolle Anwendung und Ausnützung des FMS
– Anflüge situationsgebunden (wenn möglich ein AL und ein FPV Anflug)
– Flight Procedure, insbesondere stabilisierter Final-Approach
- Kenntnisse:** – By heart Items
– FMS
– AOM Bulletins
– Systemkenntnisse
- Operational Proficiency:** – Persönlichkeit, Auftreten
– Führungsverhalten
– Passagierbetreuung, PA, Kundendienst

(du bulletin airbus)

C. Chappuis, A310

- den rund um die Uhr besetzten Arbeitsplatz des Grenzpolizisten beim Ausgang des Ops-Centers zum Tarmac aufheben (es befindet sich ja nur kontrolliertes Personal im Haus), in drei mal acht Stunden aufteilen und mit den drei frei werdenden Arbeitskräften das hoffnungslos überforderte Ferienbüro unterstützen!
- sich fragen, wo noch die Differenz (Kaderstatus, Salär etc.) zwischen Captain und First Officer gerechtfertigt ist, wenn wie im Fall Athen beide praktisch die gleiche Verantwortung tragen (Siehe Strafmass).

Robi Weibel

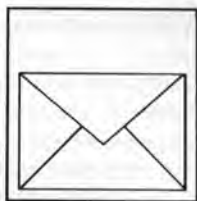
- angesichts der Teheran- und Dar-es-Salaam-Entscheide sich swiss-air- und aeropersseitig einmal ganz ehrlich folgende zwei Fragen stellen:

Wird unsere Gesundheit und Sicherheit aus kommerziellen Gründen, oder weil man nicht auf die schönen Bade- und Surferferien verzichten will, ganz bewusst einem erhöhten und vermeidbaren Risiko ausgesetzt? Wir sind ja alle so gut versichert!

Wie wäre die Teheran-Abstimmung wohl ausgegangen, wenn **alle**, nicht nur rund ein Viertel der Aeropers-Mitglieder diesen Einsatz fliegen müssten?

Paul Barth

Briefe an die rundschau



OPSA

Etliche unter uns haben ihr B/IFR Flugtraining in Oxford absolviert. Es liegt schon einige Zeit zurück, dass in einem «Flight Recorder» auf die Existenz einer «Oxford Air Training School Past Students' Association» hingewiesen wurde.

Ziel dieser Vereinigung ist es, unter ehemaligen Oxfordabsolventen einen gewissen Kontakt aufrechtzuerhalten, fliegerische Erfahrungen auszutauschen, sich gegenseitig auf Stellenangebote aufmerksam zu machen und vor allem anlässlich eines «Mayball» das Gesellschaftliche, «english style», auszuleben. Letztes Jahr fand der Anlass in Eynsham Hall, einem romantischen Schlösschen in einem prächtigen Park gelegen, bei North Leigh (westlich Woodstock), statt. Der Ball wird jeweils auf einen Freitag angesetzt, nachmittags findet die GV (fakultativ) statt, abends der Ball mit Buffet und anderntags spielen einige zusammen Golf. Wer eine Frau hat, die immer noch ihrer Englandzeit nachträumt, oder wer ganz einfach englische Tradition und Eigenheit schätzt, dem sei der Beitritt zur OPSA herzlich empfohlen. Hier die Adresse zum Bezug der Anmeldung:

OPSA
Oxford Air Training School
Oxford Airport
Kidlington
Oxford OX5 1RA
England
Telephone (086-75) 4321 Ext. 231

In diesem Jahr findet der Ball am 7. Juni statt. I hope to see you there.
G. Zumstein

Open Letter to the Board

Kloten, March 10, 1985

Dear Board,

After reading the article in the Flight Recorder about the hazards that made the installation of the present Ops-center-entrance necessary, I

think, contrary to many people, that not enough is done. What happens if some terrorist (who thinks Swissair is responsible for the situation in the Middle East, for instance) clubs me on the head in the Parkhaus and, with my identity-card and a nuclear bomb (every one can make them nowadays) in my crewbag enters the Ops-centre? Nobody thought about that yet!! It is therefore that I urge the Aeropers-Board to lobby for additional measures. The least we should install is:

1. A luggage screener
2. A weapon detector (with beeper)
3. A fingerprint identifier

It is clear that it will cost something but, as is written in the Flight Recorder article, the safety of the flying- and groundpersonnel is very dear to Swissair. Moreover, we could save the money elsewhere, for instance, increase undercatering to 20 or 30% or save fuel. Do not think that I am one of those safety-freaks as the initiators of the Teheran-referendum. I fully agree with one of our Chief-Pilots that they are egoistic and small-couraged. He was working courageously in the Ops-centre even when there was no safety-device at all!! Do they think that the money grows on the back of Swissair? I think they should not only have an «R» (=Referendum) behind their name but also on their identity-card (big and red.) To tattoo it on their underarm would go too far, however.

So please, dear Board, do your best so that the hymn by Hölderlin, which he especially wrote for the new Ops-centre, will come true . . .

Aber des Aethers Lieblinge, Sie,
die glücklichen Vögel,
Wohnen und spielen vergnügt in der
ewigen Halle des Vaters!
Raums genug ist für alle . . .

J. CH. F. Hölderlin (1770–1843)

with kind regards

N. van Duyn.

P. S. In the meantime Teheran was bombed and the Operations Center is still standing. Here, one can only say: «Expect the unexpected!».

**ISO-Handels AG, Hans von Gunten, Postfach, 8154 Oberglatt
Telefon 01 - 850 00 19, dipl. Baumeister, Geo- und Baubiologe**

Bauplatz-, Haus- und Wohnungsuntersuchungen auf geopathogene Störungen (Wasseradern usw.), Sanierung derselben.
Beratung von Bauherren für Neu- und Umbauten. Wassermutung. Projekte für Wasserfassungen. Gutachten über Bauschäden und Sanierungsvorschläge. Bücher über gesundes Bauen und Wohnen.



Am Freitag, 26. April 1985 ab 20 Uhr im Restaurant Löwen, Kloten

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme aus dem Kreis der Aeropers, damit wir mit unseren Kollegen Fluglotsen im ungezwungenen Rahmen diskutieren können. Ein Hauptthema wird sicher die Schliessung der Westpiste und die daraus resultierende Problematik sein.

Stein am Rhein

zu verkaufen an ruhiger, unverbaubarer Südhanglage mit einmaliger Aussicht auf die Rheinlandschaft

4¹/₂-Zimmer-Eigentumswohnung

grosse Sonnenterrasse, Wohn-/Esszimmer mit Cheminée, sep. Dusche/WC, eigener Waschraum, grosse Einzelgarage, Sauna und Fitnessraum im Haus. Notwendiges Eigenkapital ca.

Fr. 120 000.—. Weitere Auskünfte erteilen wir Ihnen gerne über
Telefon 054 41 23 54 ab 18.00 Uhr.

Organisation des Vorstandes

Präsident:	J. Schmid	Fach 1335	Mitglieder:	M. Egger	Fach 204
				H. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	H. Spörri	Fach 402		H. Lüscher	Fach 189
	C. van Rijn	Fach 219		R. Mérier	Fach GVA

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	SR-Fach
Versicherungen	H. M. Kok	D. Schürer	Aeropers
Salär-/Gesamtaufwand	R. Mérier	D. Brägger	89
GAV mit Anhängen			
AIDS	J. Schmid	H. Spörri	402
Seniorität	C. van Rijn	P. Bircher	274
Flight Duty Regulations	M. Egger		
Finanzen	J. Schmid	G. Schwing	1486
Einsatz	M. Egger		
Schulung und Check	H. Spörri	H. P. Buchmann	22
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. J. Sauter	1448
Security	H. Lüscher	H. J. Sauter	1448
info/ rundschau	H. Lüscher	F. Rasumowsky	1165
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn		
Copilotengruppe	H. Lüscher	Th. Stefanini	296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	1414
Romands	R. Mérier	J. J. Stähli	1317
Personierte	M. Egger	R. Schilliger	95
Dachverband	H. M. Kok und H. Spörri		

Sekretariat

Dieter Schürer, lic. iur.

Cristina Curi

Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten

Telefon 814 15 15, SR-Fach «Aeropers»

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag, 9–12 und 13–17 Uhr

APKK-Verwaltung

Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten

Telefon 814 15 15, SR-Fach «Aeropers»
