

# rundschau

Mai / Juni 1985



1954 → 2000



**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	7
GV 85	9
<b>I N T E R N</b>	
Neuaufnahmen	13
Neues von der APVK	15
Sporttag «40 Jahre Aeropers»	16
Deregulation	17
Neuer Kontrollturm Genf	20
FLUSIKO 37th International Air Safety	21
Continental & Co.	23
Blüte der Deregulation	27
rund-Schau	29
Oh, Frau	32
Man sollte . . .	33
Aus der Geschichte der Aeropers	35
Das alte Crew Control	38
Briefe an die <b>rundschau</b>	39
Vers für die Aeropers	43

## Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 26. Juli 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: 1550 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**

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

netto

**Fr. 445.-**

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



**AEG**



*In Schutz nehmen, was Schutz braucht.*

**Generaldirektion**

Av. de Rumine 13, 1001 Lausanne  
Tel. 021 201811

**«La Suisse»**  
Versicherungen

## Es wird etwas geschehen



«Eine handlungsstarke Geschichte» nannte Heinrich Böll seine Kurzgeschichte über einen Lebenskünstler, der einen Managerposten in Wunsiedels Fabrik antritt. Er hält die ganze Fabrik mit emsiger Betriebsamkeit auf Trab und fühlt sich auch mit neun Telefonen noch nicht ausgelastet, in die er immerzu ruft: «Es muss etwas geschehen!» oder einen ähnlich handlungsstarken Imperativ. Als dann tatsächlich etwas geschieht – Wunsiedel erliegt einem Herzinfarkt – da merkt er unter anderem, dass er gar nie wusste, was Wunsiedels Fabrik eigentlich herstellt.

### «Produktivitätsseminar»

Diese Geschichte kam mir in den Sinn, als ich auf der Einladung der Swissair zu diesem Seminar die Zielvorstellung las: «Erkennen, dass etwas getan werden muss».

Eine ebenso hochkarätige Swissairdelegation wie in Merlischachen sass also mit Vertretern von Aeropers und FEV zwei Tage in Regensburg zusammen, um über Möglichkeiten zur Produktivitätssteigerung zu diskutieren. Über die Details wurden Sie ja von Swissair und den Verbänden orientiert.

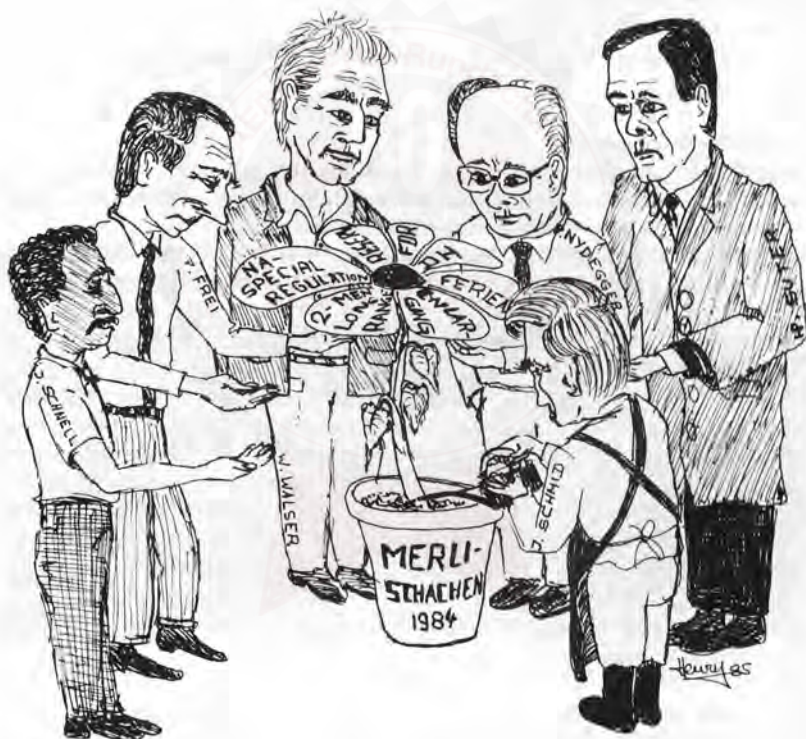
Mit entwaffnender Offenheit wurde von den Direktoren Finanzen und Operation die gute Situation der Swissair dargelegt und die sogenannten «exogenen» Faktoren, die zum Absinken der Flugstundenzahl der Cockpitcrews beigetragen haben, wurden anerkannt (Mehrtypenfliegerei, Flugplanstruktur, Flugzeugbeschaffung). Auf der anderen Seite hätten aber die 1978 eingeführten neuen FDRs den Knick in der Flugstundenkurve eingeleitet, wobei diese hoffnungsvoll grün gefärbte Kurve in der Folge der Diskussion im Mittelpunkt stand. Unbegründet, wie uns Paul Frei beteuerte, denn die Produktivität der Piloten lasse sich nicht **nur** in Stunden messen.

### Ohne Zeitdruck arbeiten

Die heutige gute Verfassung der Gesellschaft lasse es zu, dass über Produktivitätssteigerungen diskutiert werden könne, die sich – im Moment wenigstens – noch nicht auswirken müssen. Dies werde in sämtlichen Abteilungen der Swissair geschehen.

Also lösten wir uns gegenseitig von den üblichen Vorstellungen, dass wir die besseren Manager wären und die Swissair in Verbandsfragen alles besser wüsste. Nachdem bestätigt wurde, dass an den «exogenen» Faktoren bereits gearbeitet würde, konzentrierten wir uns auf die Aero-per- und FEV-eigenen Möglichkeiten, wie die Produktivität gesteigert werden könnte.

Denn wegen der «sehr gut ausgebauten» Mitbestimmung braucht die Swissair unsere Mitarbeit und Zustimmung, um bei FDRs die «Kanten abzurunden». Wir haben uns diesen Diskussionen denn auch nicht verschlossen und brachten zusätzlich noch die Themen «Militärdienst» und «Funktionäre» ins Spiel.



Kleingärtner mit Kunden, das (allzu) üppige Wachstum der Kulturen betrachtend.

## Keine Verhandlungen

Es ging bei diesem Seminar nicht um Verhandlungen, das wurde immer wieder festgehalten, sondern man wollte den späteren Verhandlungsdelegationen einigermaßen den Weg ebnen, um eine gemeinsame Sprache zu finden. Deshalb ist es jetzt noch zu früh, um auch nur Tendenzen aufzuzeichnen.

Es war wertvoll, von der Planung, Operation und Finanzabteilung direkt zu erfahren, warum und wie sie etwas geändert haben möchten. Es wurde sehr direkt gesprochen, kein «Tanz um den heissen Brei» verwischte die Absichten, sodass wir in der Lage waren, ebenso direkt unsere Position darzulegen.

Da unsere bisherigen Verhandlungserfolge mit dem Mitgliederauftrag nach mehr Lebensqualität zusammenhängen und zu einem wesentlichen Teil «bezahlt» wurden, sind drastische Massnahmen bei den FDRs nicht zu befürchten.

Wie dem auch sei – es wird etwas geschehen!

Henry Lüscher

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.**



In **Hochfelden** bei Bülach  
(nur ca. 15 Minuten auf der Autobahn vom Flughafen  
Kloten entfernt)

**per sofort beziehbar**

**zur langfristigen Miete** (wenn es Ihnen gefällt auch zum  
Kauf)

## **Einfamilienhäuser**

à 5½ bis 6½ Zimmer

Ausstattung:

Grosszügige Wohn- und Schlafräume, mit Teppich be-  
legt. Heissluftcheminée im Wohnzimmer, Schlafräume im  
Obergeschoss. Zusätzlicher, geheizter Estrichraum im  
Dachgeschoss. Bastelraum und Waschküche im Keller.  
Überdeckter Gartensitzplatz.

Fr. 1900.— zuzüglich Nebenkosten, Garage.

Auskünfte und Unterlagen erhalten Sie bei:

VETROPACK AG, Liegenschaften-Verwaltung,  
8180 Bülach, Telefon 01 - 860 06 11, intern 241

## Liebe Mitglieder

Wie Sie diversen Bulletins, swissair- wie aeropersseitig, entnehmen konnten, ist anfangs Mai in Regensdorf das **Produktivitätsmeeting** über die Bühne gegangen. Dass wir neben Gefängnismauern tagten wirkte nicht sonderlich belastend, kamen wir doch in den zwei Tagen schon gar nicht dazu, die Sitzungsräume oder das Hotel zu verlassen. Der zentralen Bedeutung entsprechend möchte ich trotzdem nochmals auf das Meeting und die daraus resultierenden **Erkenntnisse** eingehen. Auf die Gefahr hin, mich einmal mehr zu wiederholen, komme ich doch nicht umhin, das Absinken der



Stundenproduktion in den letzten fünf Jahren zum allergrossten Teil auf Entscheide der Geschäftsleitung zurückzuführen. Stichworte wie Flottenpolitik, Streckenstruktur, Sektorentypenintermix stellen dabei wohl für jeden von uns ausgefüllte Begriffe dar.

Ich darf jedoch auch festhalten, dass es swissairseitig nie darum ging diese Verknüpfung in Abrede zu stellen. Die zentrale Thematik lautete: Wie können wir uns in der jetzigen anerkanntermassen guten Zeit Mittel schaffen, welche es erlauben, den sich am westlichen Horizont abzeichnenden Problemen wie **Deregulation** und rundum ständig wachsendem **Kostendruck** die Stirn zu bieten. Dass wir uns in einem Hochlohnland befinden, ist jedem klar, welcher einige internationale Vergleiche anstellt.

Ich darf hier festhalten, dass sich die Geschäftsleitung dazu bekannte, an der bestehenden **Lohnstruktur festzuhalten**. Wenn dabei vom System von möglichen Realloohnerhöhungen bei entsprechend guten cash-flow und Zukunftsaussichten, neben der Teuerung auf ein **erfolgsabhängiges Bonussystem** gewechselt werden soll, so ändert dies nichts am grundsätzlichen Festhalten am Salärgefüge. Bleibt also, um in den nächsten Jahren die Konkurrenzfähigkeit zu erhalten, die Stundenproduktion zu erhöhen.

Swissairseitig, aber auch aus unseren Reihen, wurden Vorschläge gemacht, was vorgekehrt werden könnte, um in einem **vernünftigen Rahmen** mehr zu tun. Mich persönlich schmerzt es jedesmal, wenn ich weniger Blockzeit «erfliege» als ich gleichentags Zeit für den Weg zur Ar-



beit aufwenden muss, und ich bin auch der Überzeugung, dass ich dieses Gefühl mit vielen Kollegen teile. Ohne den Ergebnissen der Verhandlungen in diversen Gebieten vorzugreifen, besteht unsererseits sicherlich die Bereitschaft Wege zu finden, den Trend der sinkenden Stundenleistung wieder umzukehren und auf ein vertretbares Mass zu bringen.

### **Noch ein Gedanke zur FEV-Integration**

Die Gespräche in Regensdorf wurden auch von der Flight-Engineerseite mitgetragen. Die Vorstände der Aeropers und der FEV diskutierten in corpore nebeneinander. Wie ich schon früher angetönt habe, konkretisiert sich nun immer mehr ein Zusammenschluss dieser beiden Körperschaften. So hat sich anlässlich der GV der FEV eine überwältigende Mehrheit mit einem diktatorisch anmutenden Resultat von **mehr als 98% für eine Integration** ausgesprochen. Wie Sie alle wissen, entzieht das neue Laufbahn-Konzept der Piloten, welche zuerst drei Jahre als PIL-FE eingesetzt werden können, der FEV den Nährboden. Während die Aeropers weiterwächst, «verpensioniert» die FEV. Die grundsätzliche Wende haben beide Vorstände rechtzeitig erkannt und auf unserer Ebene sind die Integrationsgespräche so weit gediehen, dass wir gedenken mit dem Arbeitgeber Verhandlungen aufzunehmen, um Ihnen dann in naher Zukunft ein geschnürtes Paket zur Abstimmung vorzulegen. Unser **Rahmenkonzept** sieht dabei eine Übernahme der FEV-Verträge durch die Aeropers vor, welche dann, ohne Zeitdruck, einer nach dem anderen, in unser Vertragswerk integriert werden könnten.

Die Verhandlungen der F/E mit der Swissair über ihre **Job-Security** sind schon abgeschlossen und die Ausgangsbasis ist allseitig klar. Nach unseren Vorstellungen würden die spezifischen F/E-Interessen von einer F/E-Kommission behandelt. Es wäre den Cockpitkollegen natürlich dann unbenommen, an den nächsten Aeropers-Vorstandswahlen Vertreter zur Wahl zu stellen und so, wie ich in den letzten Jahren das Minoritätsverständnis innerhalb der Pilotengemeinschaft zu verstehen gelernt habe, könnte ich mir gut vorstellen, dass ein entsprechender Vertreter in den Aeropers-Vorstand Einzug halten könnte.

Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben, doch lassen Sie mich trotzdem in der Mittagsrast dieser zweijährigen Vorstandsamtsperiode Ihnen, liebe Mitglieder, meinen Dank für die Unterstützung und für die meines Erachtens steigende **Identifikation mit dem Verband** aussprechen. Wir haben Stimmbeteiligungen wie noch nie und auch der Besuch der GV 1985 wies eine sehr hohe Beteiligung auf. Ich masse mir an, dies als Vertrauensbeweis zu werten. Vertrauen in eine gemässigte und alle Aspekte zu berücksichtigende versuchende Verbandsspitze. Eine Haltung, welche allen Piloten und damit direkt verbunden auch der Swissair zugute kommt.

Herzlichst Ihr Jürg Schmid, Präsident

## GV 85

Die 40. Generalversammlung der Aeropers gehört der Vergangenheit an. Nach einem gut 90-minütigen Referat des Direktors des BaZL, Fürsprecher Rolf P. Künzi, auf das wir an anderer Stelle eingehen werden, beendete unser Präsident Jürg Schmid die statutarisch vorgeschriebenen Punkte im Eilzugtempo.



Jürg Schmid durfte anlässlich der 40. GV nicht nur viele Mitglieder, sondern auch Direktor Rolf P. Künzi vom BaZL begrüßen.



Tagespräsident Leander (Zar) Ritzi erfüllte das Amt mit Würde und Können.

Über die Anträge von Laszlo Zsindely wurden sie alle schriftlich informiert. Er begründete seine drei Anträge persönlich.

Die ersten beiden Punkte der Anträge von Laszlo Zsindely wurden noch vor der GV in eine drei Punkte umfassende Resolution umgewandelt, welche dem Vorstand als Leitlinie dienen soll, aber keiner Abstimmung bedürfen.

Als früheres Vorstandsmitglied nimmt Laszlo Zsindely heute einen grossen Teil der Schuld auf sich. Verfahrensmängel und Entscheidungsfehler seien im damaligen Aeropers-Vorstand begangen worden. Nach

einem «Tagi-Artikel» von Sepp Moser im Jahre 1981 wurde der SFO Martin Deuringer im Flugdienst eingestellt. Leider akzeptierte dies der Vorstand, ebenso die Verteidigung des Angeklagten durch von der Swissair engagierten Anwälte. Im nachhinein betrachtet Laszlo Zsindely dies als Hauptfehler, was zur heutigen unerfreulichen Situation beitrug. Laszlo Zsindely verlangt nun eine Resolution, mit welcher die Aerpers-Mitglieder die Swissair auffordern, Martin Deuringer sofort wieder fliegen zu lassen, und andererseits die Verteidigung der beiden angeklagten Piloten weiterzuverfolgen. In Zsindely's Ausführungen fielen Worte wie Solidarität, Kameradschaft und menschliche Probleme der beiden angeklagten Piloten. In einer erregten Diskussion wurde Ein- oder Nichteintreten diskutiert. Man hörte von einigen Seiten die Bemerkung, dass fünf Jahre eine lange Zeit seien, dass es nicht unbedingt wünschenswert sei, den ganzen Fall nochmals aufzurollen, da das öffentliche Interesse, wie auch die öffentliche Anteilnahme inzwischen



Als Dank für das interessante Referat zur Deregulation und als Erinnerung diene eine Flasche «Vieil Armagnac AC 1945».

auf ein Minimum gesunken seien. Die folgende Abstimmung ergab jedoch eine klare Mehrheit zugunsten der Resolution.

Dies bewog mich zu diesem Artikel, in dem ich die Frage aufwerfen möchte, was ist Solidarität mit zwei verunfallten Piloten: Soll der Berufsverband zwei zweimal verurteilte Piloten ein drittes Mal vor Gericht unterstützen, wobei die Chancen bei diesem Kassationsgericht als eher marginal bezeichnet werden müssen. Ist Solidarität ein Unterstützen eines Antrages eines engagierten Kollegen, der die persönlichen Probleme der zwei Verunfallten näher kennt?

Ich meine NEIN! Meines Erachtens wäre Solidarität eine Hilfe auf menschlicher Ebene, ein Verstehen der Problematik dieser zwei Piloten, ein stilles Nachdenken über eigene Fehleinschätzungen. Wenn wir Solidarität mit Bejahung eines Antrages verwechseln, dann machen wir uns die ganze Sache zu leicht. Jedes an der GV anwesende Mitglied ist sicher der Meinung, man habe mit Annahme der Resolution den beiden angeklagten Piloten einen grossen Gefallen erwiesen. Wir vergessen aber die negativen Folgen, die unserem Berufsstand erwachsen könnten, da dieser tragische Unfall ein drittes Mal in der Öffentlichkeit breitgetreten und diskutiert wird. Ist dies wirklich unser Wunsch? Wäre es nicht besser, man würde die Akten schliessen, die Wiederaufnahme von Martin Deuringer ins Cockpit mit allen Mitteln verlangen und anstelle von sogenannter Solidarität den beiden Piloten Wärme, Verständnis und vor allem Kameradschaft zukommen lassen?

Dies einige persönliche Gedanken zu Schlagwörtern, wie Solidarität, Resolution, Unterstützung eines «gebrochenen» Kameraden, die meiner Ansicht nach bei der diesjährigen Generalversammlung zum Teil falsch angewendet oder verstanden wurden.

Nachdenklich stimmte mich auch, dass sich die diesjährige GV nur mit Vergangenenem befasste. Ich bezweifle die Problematik und Aktualität des Falles Athen in keiner Sekunde, nur sollte man darüber die Zukunft nicht vergessen!

RL

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

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

## **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 neue Audi 90.



Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Steinackerstrasse 20  
Telefon 01/814 01 61

## Neuaufnahmen

intern

An den Sitzungen vom April und Mai 1985 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Thomas Favre



Ernst Fehr



Henry Gaudin



Sergio Giordani



Marc Hasler



Daniele Stüdeli



Thomas Surber



Oskar Wagner



Pierre Wannaz



Martin Wyler



Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!



**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.**

## Neues von der APVK – für Piloten nach der Pensionierung

Dass vermehrt Pensionierungen von Piloten eintreten, zeigt sich nicht nur an den Abschiedsartikeln im Flight Recorder, sondern auch in den Anfragen an die Aeropers betreffend Weiterführung der Todesfall-Risikoversicherung der APVK.

Der Kollektivvertrag mit der La Suisse wurde für die Versicherungsdeckung von Piloten im Falle eines Flugunfalles eingeführt. Durch die gewählte Vertragsart konnten gleichzeitig auch die anderen Todesfälle abgedeckt werden. Im neuen Vertrag, der im Dezember letzten Jahres unterzeichnet wurde, wurden die Leistungen den dazumal bekannten Gegebenheiten angepasst.

Bereits musste aber mit der La Suisse eine neue Regelung getroffen werden. Immer mehr pensionierte Piloten möchten die Versicherungsdeckung bis zum 60. Altersjahr weiterführen. Im Normalfall erlischt die Deckung mit dem Austritt als aktiver Pilot. Es konnte nun vereinbart werden, dass Versicherte, die eine Weiterführung wünschen, das Todesfallkapital und ein allfälliges Unfallzusatzkapital weiterführen können. Gelöscht wird aber in jedem Fall die durch die Swissair gewährte Deckung von Fr. 75 000.— und eine allfällige Invalidenrente.

Wir hoffen, damit den Bedürfnissen Rechnung getragen zu haben und freuen uns auf weitere Anregungen aus dem Mitgliederkreis.

Dieter Schürer, lic. iur.



ORV & WILBUR

CROW



Aus «PILOT», dem Organ der CALPA (Canadian Air Line Pilots Association)



# Zum Sporttag «40 Jahre Aeropers» vom 17. August 1985



Zuerst möchte ich ganz allgemein danken für die vielen positiven Reaktionen zu diesem Anlass. Es sind bis heute über 80 Anmeldungen eingegangen. Viele machen mit, weil sie einfach für sich eine sportliche Leistung und etwas Konkurrenz erbringen wollen, und so soll es auch sein. Man soll sich wohl fühlen dabei!

Natürlich können nicht alle Angemeldeten von jeder Flugzeug-Kategorie mitmachen; irgendwer muss ja den Flugverkehr aufrecht erhalten. Darum, wer wirklich an diesem Samstag FREI HABEN WILL, der gebe seinen GELBEN WUNSCHZETTEL bis 30. Juni ab.

## Programm

Startbeginn: 14.00 Uhr in Maur zur Seeüberquerung (800 m).

Ein gemietetes Kursschiff für die vielen begeisterten Fans begleiten die Schwimmer zum andern Ufer.

Umziehen, aufs Velo und 1½ mal im Uhrzeigersinn rund um den Greifensee gefahren, bis wiederum Seerestaurant Schifflande in Maur (25 km).

Dann noch einen Lauf von 5 km auf dem östlichen Strandweg. Die Begleitpersonen sind natürlich auch schon im Zielraum und können den Zieleinlauf mitverfolgen. Das Sprachengewirr im Zielraum ist enorm. Nur leider hört man kein englisch und kein französisch.

Wer hat Platz in seinem Haus für weiter weg wohnende Kollegen?

Aus Organisations- und Sicherheitsgründen konnten wir leider nur eine Strecke ausstecken. Kat. A wurde reduziert, dafür Kat. B etwas erhöht. Eine Unterscheidung wird jetzt aber im Altersjahrzehnt gemacht.

Nach der Sportleistung geht es in die Gartenwirtschaft zum Grill und zu Trankame. Dort erhält auch jeder Teilnehmer etwas Kleines zur Erinnerung.

Anmeldungen sind jederzeit im Aeroperssekretariat bis zum Sportfest noch möglich. Weitere Detailinfos folgen, sobald der Augusteinsatz fertig erstellt ist.

Nun auf zum Training!

Mit freundlichen Grüßen

Ralph Kündig

# Deregulation

*In einer ersten Folge publizieren wir einige Auszüge aus dem Vortrag von Rolf P. Künzi, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, den er anlässlich der 40. Generalversammlung unseres Berufsverbandes am 23. Mai 1985 in Glattbrugg hielt.* R.L.

## **Was bedeutet Dereglementierung – Deregulation**

An sich ist der Begriff für Uneingeweihte nicht sehr vielsagend. Er könnte bedeuten, dass man Vorschriften, die bestimmte Bereiche regeln, aufhebt. Berühmt ist aber der Ausdruck, insbesondere in der englischen Form «Deregulation», durch die amerikanische Sondergesetzgebung aus dem Jahre 1976 geworden. Wir werden darauf zurückkommen.

Vorerst scheint mir nützlich zu sein, uns zu vergegenwärtigen, was das Gegenteil, d. h. die Regulation in der Luftfahrt bedeutet. In diesem Zusammenhang interessieren uns nicht die Regeln, die insbesondere für die gesamten technischen Bereiche, Betrieb, Unterhalt usw. gelten, sondern diejenigen, die sich mit der Ausübung von Verkehrsrechten befassen.

Wenn in der Luftfahrt von Verkehrsrechten gesprochen wird, so denken die Fachleute an folgende Begriffsinhalte des Wortes:

- Marktzutritt
- Bemessung des Beförderungsangebotes
- Tarif.

Marktzutritt bedeutet das Recht, auf bestimmten Strecken zwischen festgelegten Punkten Passagiere, Fracht und Post hin und zurück zu befördern. Dabei unterscheidet man, je nachdem, ob nur zwischen dem Anfangs- und dem Endpunkt Rechte ausgeübt werden, oder ob auch an allfälligen Zwischenpunkten derartige Rechte eingeräumt sind, zwischen Rechten in sogenannter dritter, vierter oder fünfter Freiheit.

Bei der Bemessung des Beförderungsangebotes geht es darum, wieviele Flüge in einem Zeitabschnitt auf einer bestimmten Strecke mit welchem Flugzeug (Sitzangebot) geflogen werden darf. Bei den Tarifen geht es um die Festsetzung des Betrages, für den zu gewissen Bedingungen (Freigepäck, Vorausbuchungsfristen usw.) bestimmte Arten von Beförderungen durch die Wettbewerbsteilnehmer ausgeführt werden dürfen.

## **Verkehrsrechte während der letzten 50 Jahre**

In der kommerziellen Luftfahrt hatte schon in der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg eine Entwicklung stattgefunden, in welcher die Staaten als Träger aller Hoheitsrechte einen mehr oder weniger bestimmenden Einfluss ausübten. Neben dem technischen Bereich mit der Zulassung von

Luftfahrzeugen zum Betrieb, d. h. unter anderen der Nachweis, dass ein Unternehmen in der Lage war, sichere Luftverkehrsdienste anzubieten, betraf der Einfluss in allmählich zunehmender Weise die Wettbewerbsverhältnisse, d. h. die Bedingungen, unter denen die Unternehmen bestimmte Strecken betreiben durften, sowie die Tarife; dabei ging es entweder um die staatliche Festsetzung des Beförderungspreises oder um die Genehmigung von vorgeschlagenen Tarifen, Fragen der Kapazität, d. h. des Beförderungsangebotes, waren noch weniger wichtig, nicht zuletzt wegen des Fassungsvermögens der verfügbaren Flugzeuge. Schon damals gab es multilaterale und bilaterale Luftverkehrsabkommen.

### **Entwicklungen seit dem 2. Weltkrieg**

Im Verlaufe des zweiten Weltkrieges machte die Luftfahrt nicht nur technisch ungeheure Fortschritte. Auch die Reglementierung entwickelte sich ziemlich proportional. Ich möchte Sie nicht mit allgemein bekannten Tatsachen langweilen, sondern mich darauf beschränken, einige Umstände und Zusammenhänge in Erinnerung zu rufen.

Beim Vorhaben, für die internationale Zivilluftfahrt die Grundlagen für eine hoffnungsvolle Zukunft festzusetzen, gelang es 1944 in Chicago nicht, auch für den kommerziellen Bereich einheitliche Regeln durch die Mehrheit der damals übrigens noch verhältnismässig niedrigen Zahl von Staaten annehmen zu lassen. Im Gegensatz zum jahrhundertlang anerkannten Prinzip der Freiheit der Meere kam es zu den sorgfältig umschriebenen, vorher erwähnten Freiheiten der Lüfte. Mit etwas grösserer Ehrlichkeit hätte man diese Rechte als Portionen von Luftfreiheiten bezeichnen sollen. In der Tat war es nur durch die an sich etwas willkürliche Aufteilung der Fragen in drei Übereinkommen möglich, wenigstens in Teilbereichen eine abgestufte Akzeptanz zu erzielen:

Im Abkommen von Chicago vom 7. Dezember 1944 ist in Artikel 5 nur eine Regel für gewerbsmässige Nichtlinienflüge aufgestellt. Der Wortlaut der Bestimmung widerspiegelt im übrigen deutlich den mühsam erzielten Kompromiss. Mit der linken Hand können die zuständigen Behörden gewissermassen fast alles wieder wegnehmen, was eben mit der rechten Hand hingehalten wird.

Für den Linienverkehr, der in der kommerziellen Luftfahrt ja das Wichtigste ist, mussten zwei Nebenübereinkommen, die Transitvereinbarung sowie die Transportvereinbarung, geschaffen werden. Im Erstgenannten gewähren sich die Mitgliedstaaten nur die sogenannte erste und zweite Freiheit, das Recht zum Überflug und dasjenige zur Ausführung von technischen Landungen, d. h. ohne Aufnahme oder Absetzen von Personen und Gütern.

Während inzwischen 155 Staaten dem Chicago-Übereinkommen beigetreten sind, sind nur 96 auch Mitgliedstaaten des Transitabkommens.

Das gleichzeitig ebenfalls zur Unterzeichnung aufgelegte Transportabkommen hat nie eine allgemeine internationale Geltung erlangen können, dieses Abkommen räumt für die Mitgliedstaaten gegenseitig kommerzielle Rechte der dritten, vierten und fünften Freiheit ein; es haben ihm jedoch nie mehr als gegen 20 Staaten angehört. Gegenwärtig ist die Mitgliedschaft mit nur noch 11 Staaten praktisch bedeutungslos geworden. Bei der Ratifikation hatten übrigens verschiedene Staaten ausdrücklich einen Vorbehalt bezüglich der Rechte in fünfter Freiheit angemeldet, d. h. des Rechtes, im Unterwegsverkehr Passagiere und Fracht ein- und auszuladen.

### **Abkommen von Bermuda**

Unter diesen Umständen blieb den Staaten nichts anderes übrig, als in bilateralen Abkommen die wichtigsten Fragen der Ausübung von Verkehrsrechten und der Durchführung des Luftverkehrs zu regeln. Je nach der Ausdehnung des Liniennetzes des oder der nationalen Unternehmen eines Staates sind einzelne durch mehr als 100 solcher Staatsverträge gebunden; die Schweiz ist durch 95 gebunden.

Besondere Berühmtheit erlangte das Abkommen, das die Vereinigten Staaten von Nordamerika und das Vereinigte Königreich von Grossbritannien und Irland am Ende des zweiten Weltkrieges auf den Bermudas ausgehandelt haben. Es wurde das Vorbild für Hunderte gleicher oder ähnlicher Abkommen. Es ist nach meiner Beurteilung immer noch eine bewundernswert ausgewogene Grundlage für bilaterale Luftverkehrsbeziehungen. Abgesehen von den zugestandenen Strecken, enthalten diese Art Abkommen die Modalitäten hinsichtlich der Beförderungsangebote und -preise. Durch einen ausgeklügelten Mechanismus können die zuständigen Luftfahrtbehörden ihren Einfluss ausüben. Dabei kommt es allerdings in der Praxis sehr darauf an, ob diese Behörden ihre Aufgabe wie die Feuerwehr wahrnehmen oder ob sie, zur Verhinderung von Feuersbrünsten, Feuer gewissermassen von vornherein überhaupt verbieten. In einem derartigen Fall degeneriert dann das an sich recht freiheitliche System gemäss Bermuda-Grundsätzen mit einer ex post facto review in eines der Prädetermination, d. h. der starren Vorausbestimmung des Beförderungsangebotes. In solchen Fällen ist die Entwicklung dem Ermessen, ja oft der Willkür des einen Partners, beziehungsweise des nationalen Luftverkehrsunternehmens dieses Staates, ausgeliefert.

Je nach Ausdehnung eines Staates wurde die internationale Vorschriftenwelt mehr oder weniger bestimmend auch für die nationale Regelung. Dabei ist natürlich das allgemeine Wirtschaftssystem, ja sogar in vielen Fällen das Gesellschaftssystem wichtig. So sind beispielsweise in der Schweiz internationale Regelungen meist unverändert auch im innerstaatlichen Bereich übernommen worden. Fortsetzung folgt

## Neuer Kontrollturm Genf

Jeder Kollege hat ihn schon bewundert oder bestaunt, die Sprache ist vom neuen Kontrollturm in Genf. Man hörte Gerüchte von Bau- oder Planungsmängeln, schlicht die Gerüchteküche brodelte und brodelte weiter. Genug Anlass für mich, dieses Wunder der neuen Architektur und Technik einmal selbst zu besichtigen.

Nach einer Eingangskontrolle durch die Flughafenpolizei gelangt man mit einem modernen Lift zur Verwaltungsebene, auch hier zuerst Bürokratie! Über eine immer noch sehr enge Wendeltreppe gelangt man dann ins Herz des Towers, zur Platzkontrolle. Grosse, braun getönte Glasscheiben ermöglichen einen problemlosen Rundblick; die einzelnen Arbeitsplätze gut voneinander getrennt, bieten viel Platz. Grünpflanzen bilden einen guten Kompromiss zur Technik, zu den allgegenwärtigen Computern. In Genf verwendet man erstmals eine neue Computertechnik. Es handelt sich um «SYCO - System de communication» entworfen und hergestellt von der Firma Control Data (CDC). Diese neuartige Technik beinhaltet folgendes: Beim Aufruf eines Flugzeuges, beispielsweise SR 720, berührt der Groundcontroller mit seinem Finger einen bestimmten Punkt an einem Bildschirm, diese Berührung löst die Verarbeitung des Fluges SR 720 aus, d. h. die ACC Genf erhält Meldung usw. Nach einer kurzen Zeit erscheint am gleichen Punkt des Bildschirms die clearance inklusive Transponder code und Flight level. Wechselt das Flugzeug nun vom Ground zum Tower, so übergeben die beiden Controller einander diese Flugzeuge ebenfalls mit Fingerdruck auf den Bildschirm. In anderen Worten ausgedrückt, die Zeit des Papierkrieges ist endgültig vorbei. Sechs derartige Terminals befinden sich im Kontrollraum Genf, einer bei der neuen Ramp Control und ein weiterer bei der ACC Genf. Nach Auskunft der Mitarbeiter von Radio Schweiz in Genf bewährt sich dieses neuartige System hervorragend und ermöglicht eine rasche Verarbeitung aller an- und abfliegenden Flugzeuge.

Jetzt noch ein kleiner Rückblick in die Geschichte:

1922 wurde eine erste Radiostation auf dem heutigen Flughafenareal erbaut. Der wohlbekannteste «alte Tower» wurde 1950 in Betrieb genommen, 1953 kam ein erstes approach-radar-system ins Gebäude und erst 1967 wurde auf dem «La Dôle» das Sekundärradar in Betrieb genommen. So ganz nebenbei begann 1979 die erste Frau ihre Arbeit bei der Radio Schweiz Genf. Am 4. Dezember 1984 konnte dann der neue Kontrollturm Genf den Benützern übergeben werden. Mit seiner Höhe von 40,7 m überragt er alle Gebäude des Flughafens und bildet einen markanten architektonischen Punkt in dieser Landschaft des Flughafens.

R.L.

# 37th International Air Safety Seminar

FLUSIKO  
IFALPA

*Aux U.S.A., les primes versées aux parents de victimes en cas d'accident ont pratiquement doublé en l'espace de quatre ans! Faudra-t-il bientôt qu'une compagnie aérienne s'assure sur la vie pour éviter d'être saignée à mort?*

*La qualité des communications et de l'information réciproque à l'intérieur du cockpit donne lieu à réflexion. Le vocabulaire utilisé quelquefois pour qualifier l'autre donne quelques inquiétudes.*

## **The Cost of Accidents**

Zu diesem Vortrag gehörte unter anderem eine Tabelle mit Angaben über Entschädigungen an Hinterbliebene von Opfern verschiedener Flugunfälle in den USA. Dabei zahlten die Versicherungen durchschnittlich pro tödlich Verunfallten 1980 450 000 US\$, 1982 bereits 650 000 US\$ und 1984 werden es bereits gegen 800 000 US\$ sein. Dieser Trend dürfte weiterhin steigende Tendenz aufweisen und wird sich kaum nur auf die USA beschränken lassen. Nach der bereits erfolgten massiven Erhöhung der Versicherungsprämien, auch für die Swissair, dürfte die Frage nicht ganz abwegig sein, ob sich der Luftverkehr eines Tages einmal zu Tode versichern muss.

## **Cultural Effects on Cockpit Communications in Civil Aircraft**

Zu diesem Thema wurde das Verhalten von 151 Besatzungen aus vier verschiedenen Erdteilen (Europa, Nordamerika, Pazifik und Asien) untersucht. Interessiert haben mich dabei weniger der Einfluss des gesellschaftlich-kulturellen Hintergrundes auf die Beziehung und das Verhalten der Besatzung untereinander, als vielmehr die Schwierigkeiten, die alle gleichermaßen beschäftigen. Innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren wurden insgesamt 232 Fälle von bedrohter Sicherheit im Flug erwähnt, die allein auf ungenügende gegenseitige Information zurückzuführen waren. Aus dem gleichen Grund wurden durchschnittlich sieben Prozent der Flüge als operationell unbefriedigend durchgeführt bezeichnet. Zur Illustration möge eine Zusammenstellung gegenseitiger Beurteilungen dienen, die ich nicht unbedingt in meinem Checkblatt erwähnt sehen möchte.

**Terms Used by Captains  
to Describe First Officers**

Competitive  
Overconfident  
Talkative  
Defensive  
Strong personality  
Obstructive  
Derisive  
Obnoxious  
Bolshie  
Difficult  
Uncooperative  
Loner  
Bored  
Lazy  
Number chaser  
No sense of humour  
Minimizer  
Complainer  
Lethargic  
Resentful  
Bullying

**Terms Used by First Officers  
to Describe Captains**

Overconfident  
Arrogant  
Abrasive  
Touchy  
Bad Tempered/Rude  
Unpleasant  
Tetchy  
Sarcastic  
Over critical  
Not easy to get on with  
Intransigent  
Pig headed  
Unpredictable  
Aggressive  
Disagreeable  
Martinet  
Tyrannical  
Autocratic  
Authoritarian  
Incompetent  
Overbearing

Als Schluss ein Zitat, das zeigt, wie schwierig zu sagen ist, wie ein Cockpitverhältnis entsteht und was es ausmacht:

«I cannot define cockpit atmosphere: it is something I sense after spending 10 minutes in the jump seat; and I can only tell whether it is good or bad. It involves the manner in which command is exercised and accepted; the degree of cooperation and mutual respect; the sense of individual responsibility and involvement; the level of discipline and integrity in executing chores; the collective reaction to delays and other frustrations. In short, I judge cockpit atmosphere by how it affects me: either I feel comfortable because I sense that I am on a well-run ship or feel uncomfortable because I have the impression that the individual crew members happen to be travelling to the same destination in the same cockpit. Although it is difficult to define a cockpit atmosphere that brings out the best in each crew member when it counts the most, it is easy to demonstrate how failure to use available talent can lead to accidents.»

(Bruggink 1984, Airline Newsletter for Flying Crew)

Peter Wüthrich

## Continental & Co.

An der diesjährigen IFALPA-Konferenz gab Captain Duffy, Präsident der US ALPA, einen dramatischen Bericht über die aktuelle Situation bei Continental und innerhalb des Pilotenverbandes der USA. Wie im Vorstandsbulletin vom März bekanntgegeben, hat die Aeropers einen Aufruf der IFALPA positiv beantwortet, der zur Speisung eines Fonds zur medizinischen Weiterversorgung der seit 19 Monaten streikenden Continental-Piloten und deren Familien dienen soll.

Seit der Einführung der Deregulation in den USA im Jahre 1978 haben 120 grössere und kleinere Fluggesellschaften den Betrieb eingestellt oder Konkurs angemeldet.

### **Gilt «Safety First» nicht mehr?**

Continental ist zum «negativen Wahrzeichen» der Deregulation geworden. Der Schachzug mit Konkursanmeldung und Wiedereröffnung unter billigeren Bedingungen hält die Airline seit anderthalb Jahren mehr oder weniger sicher in der Luft. Mit «sicher» ist hier durchaus auch die fliegerische Sicherheit gemeint. Denn seit die FAA im letzten Jahr mit 200 neuen Inspektoren den Bestand fast verdoppelt hat, werden nun endlich die Gesellschaften wieder genauer angeschaut. Denn mit der Deregulierung wurde gemäss «weniger Staat» auch vermehrt die Verantwortung und Überwachung der Einhaltung von FAA-Vorschriften den Gesellschaften überlassen.

Vor allem im Gebiet von Training und Checks wurden zum Teil grosszügig «die Ecken abgerundet», was jetzt Rügen der FAA zur Folge hatte. So wurden z. B. bei Continental nicht zertifizierte RCP eingesetzt. Continental hat jetzt um Überprüfung ihrer Sicherheitsstandards durch die FAA gebeten. Dadurch, so hofft die Gesellschaft, könnten die Bedenken der US ALPA zerstreut werden.

### **Schulterschluss**

Der Pilotenverband hat nicht nur die Erfahrung gemacht, dass Continental langsam wieder Gespräche aufnimmt (weil in den USA wieder eine grosse Piloten-Nachfrage besteht), sondern auch, dass die Verbindungen zu den Bodengewerkschaften sehr viel enger geworden sind. Man könnte fast von «Hand in Hand» reden und Capt. Duffy hofft, dass diese Einigkeit auch nach einer Lösung der Probleme andauern wird.

Continental hat einen neuen «Gegner» bekommen. Da neue Flugzeuge angeschafft werden sollen, braucht's Geld. Und da scheiden sich die Gedanken der Bankinstitute, die ihrerseits erstmal Geld sehen möchten, bevor sie neue Kredite einräumen.



Seit die Luftfahrt in den USA zu einem Tummelfeld für Finanzmanager geworden ist, die in der Fliegerei nur ein weiteres Werkzeug zur Gewinnmaximierung (oder Pseudoverlustanweisung) sehen, gelte die Devise «Safety first» nicht mehr, führte Captain Duffy weiter aus. Vielmehr sei es die Absicht, mit dem geringsten Aufwand für Sicherheit und Service den grösstmöglichen Profit herauszuschlagen. Sogar das Einholen von Ausnahmegewilligungen von FAA-Vorschriften habe ein bedenkliches Niveau angenommen.

Die Deregulation habe auch den Passagieren nur anfänglich Vorteile gebracht, doch mit Serviceabbau im Flug und am Boden sowie Einstellung von unrentablen Strecken und wieder erhöhten Tarifen sei der Passagier ebenfalls auf der Verliererliste zu finden.

### **Kabine und Mechaniker geben auf**

Die International Association of Machinists (IAM) und die Association of Flight Attendants (AFA) haben ihre Mitglieder bei Continental anfangs Mai angewiesen, den Streik abubrechen. Sie kehren zurück zu Bedingungen, die von Continental «offeriert» wurden: Halber Lohn, Anstellung nur, wenn freie Stellen verfügbar sind.

Der Stand der Piloten dürfte immer noch – nach 20 Monaten Streik – schwierig sein, denn mit Clark Onstad sitzt ein Mann im Management, der ein harter Gegner ist. Er ist Anwalt und Vizepräsident von Texas Air, Continental's Mutterfirma. Während seiner Zeit bei der FAA war Onstad aktiv beteiligt an der Stilllegung der DC-10-Flotte, hatte die Massnahmen zur Umgehung des ATC-Streiks in den USA ausgearbeitet und war auch bei der «Task Force» um das Zwei-/Dreimanncockpit aktiv dabei. Der Streik bei Continental geht uns Fliegende alle an, denn dort geht's «an's Lebendige»! Und Continental ist nur der Anfang.

### **Intermezzo**

Bei TWA wehrte sich das Management vehement gegen Versuche des Finanzhais C. Icahn, diese Fluggesellschaft zu übernehmen. Wie ein ertappter Junge wehrte er nach der Enttarnung seines Vorhabens ab: er habe nur ein bisschen mit den Aktien gespielt, um den Kurs hochzutreiben und einen schnellen Gewinn zu machen. TWA könnte nochmals knapp davongekommen sein.

### **Massiver Streik bei United Airlines**

Vier Jahre lang haben die Piloten der grössten westlichen Fluggesellschaft Lohnkürzungen und andere Zugeständnisse akzeptiert, damit United sich gegenüber der Deregulation behaupten konnte. 1984 war das bisher beste Resultat der Gesellschaft mit einem Riesengewinn von über 200 Millionen Dollar. Nun glaubte der Pilotenverband, die Zeit sei gekommen, um wieder im positiven Sinn zu verhandeln.

Das Management sah es aber anders. Mit ziemlich guten Lohnofferten sollte das «two tier system» schmackhaft gemacht werden, wonach Neueintretende zu massiv tieferen Löhnen angestellt werden sollten. Ihre Lohnskalen würden erst nach 21 Jahren mit den alten zusammentreffen.

### **Aus Erfahrungen gelernt**

Die US ALPA hat vor einem solchen System an sich kapituliert, will aber eine Angleichung an bestehende Lohnskalen nach 5 Jahren erreichen. Captain LeRoy, ein Vorstandsmitglied der IFALPA und Pilot bei United, hat an der Jahreskonferenz (zwei Wochen vor dem Streik) unterstrichen, dass die über 5000 Piloten der United aus den Geschehen bei Continental gelernt haben und nun sehr gut gerüstet – finanziell und organisatorisch – dem Streik vom 17. Mai entgegensehen.

Bei Redaktionsschluss ist der disziplinierte Streik noch voll im Gang, nur wenige der vorsorglich ausgebildeten und angestellten Piloten passierten die Streikposten. Auch Managementpiloten und Teile des Flight Attendants Korps schlossen sich dem Ausstand an, sodass der Flugverkehr der United fast zum Erliegen kam.

H.L.

*Mit freundlicher Empfehlung*

*Franz u. Marisa Frick*

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

Verwirklichen Sie jetzt Ihren **Traum vom Eigenheim**  
In der Klettgauergemeinde Beringen (Kanton Schaffhausen)  
können Sie noch erwerben

## 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Eigenheim

### **Kleiner Steckbrief**

- Ruhige und sonnige Lage, in unmittelbarer Nähe des Dorfzentrums
- Eigene Grundstückparzelle (kein Stockwerkeigentum)
- Eigenheime auf einem Geschoss (Nettowohnfläche 115 m<sup>2</sup>)
- Grosse Terrasse (140/175 m<sup>2</sup>) oder Aussensitzplatz

**Verkaufspreis** Fr. 342 000.— bis Fr. 382 000.—

**Bezug** Nach Vereinbarung

### **Besonderes**

- Sie können den Innenausbau noch selbst bestimmen
- Sehr interessante Finanzierungsmöglichkeiten
- Starthilfe bei noch kleinem Eigenkapital
- In 2-4 Monaten sind Sie Hausbesitzer (Ihr Wunsch ist Wirklichkeit geworden)

Verlangen Sie die ausführliche Dokumentation oder vereinbaren Sie mit uns einen Besichtigungstermin.

**Peter + Martin Schmid**

Architekten, Klausweg 31, 8200 Schaffhausen, Tel. 053 - 4 73 21



## **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**

## Blüte der Deregulation

*America West Airlines has expanded the number of cities it serves from five to 22 and the size of its fleet from three to 21 aircraft in less than a year and a half of operation. The airline will add two new Boeing 737-300 and three used 737s to fulfill 1985 fleet expansion plan requirements. Let us have a look at how this airline runs.*

Im August 1983 wurde die America West Airlines mit Hauptsitz in Phoenix, Arizona, gegründet. Mittlerweile bedeckt das Streckennetz, das nach dem «Nabe und Speichen»-System strukturiert ist, einen grossen Teil des Südwestens der Vereinigten Staaten.

### 40-Stunden-Woche

«Berühmt» wurde die Gesellschaft durch die unkonventionellen Anstellungsbedingungen. So arbeiten Flight Attendants auch in der Reservation und am Check-in; und Piloten werden eine Woche pro Monat im Dispatch oder im Management-Bereich eingesetzt, durchschnittliche Flugzeit beträgt 70 Stunden pro Monat. Generell wird für alle Beschäftigten die 40-Stunden-Woche angestrebt.

In Phoenix konnte ich mir letztes Jahr (nicht als Passagier, sondern nur als «Zaungast») von diesem «jungen, dynamischen Team» ein Bild machen. Mit der dauernden «Jobrotation» vom Kundendienst, Ramp- und Gepäckservice, Verkauf und check-in zum Flight-Attendant wird erreicht, dass jeder Angestellte «kundenkompetent» wird und die Zusammenhänge kennt. «Cross-utilization program» nennt America West Airlines diese universelle Einsetzbarkeit ihrer Mitarbeiter, die dadurch auch ein Verständnis für die Organisation der Firma erhalten würden.

### Die Firma «gehört» zu einem Zehntel den Angestellten

In Inseraten warb die Gesellschaft für Piloten, die gewillt sind, ab 15 000 Dollar pro Jahr für sie zu fliegen. Soweit ich mich erinnern kann, hiess es dort: «join us and grow with us!»

Das Management (mit «einschlägigen» Erfahrungen bei Pan Am, Braniff, Continental, Western, Frontier u. a.) offerierte den 1500 nicht gewerkschaftlich organisierten Mitarbeitern einen Plan, der von ihnen verlangte, für mindestens 20% ihres Jahressalärs Aktien der Gesellschaft zu kaufen. Somit kamen bis Ende 1984 9% des Aktienkapitals in die Hände der Angestellten. Derselbe Plan sieht auch vor, dass 15% des Gewinnes (vor Steuern) verteilt wird, und zwar im Verhältnis des Salärs und der Beschäftigungsdauer des Mitarbeiters. Ausserdem wurden im letzten August Mitarbeiteraktien ausgeschüttet.

### Computerisierte Besatzungsplanung

Seit letztem September wurden keine neuen Piloten mehr angestellt. Die knapp 200 Piloten, die zwischen 25 und 58 Jahre alt sind, werden

seit jenem Zeitpunkt per Computerprogramm eingesetzt, «and we've been able to use our pilots more efficiently» bemerkte Richard Delafield, Vizepräsident der America West Airlines.

Doch mit dem wachsenden Flugangebot kommt jetzt der Zeitpunkt, wo die Firma die Piloten länger als vorher in ihrem angestammten Metier arbeiten lassen will, so 80–85 Flugstunden pro Monat. Dadurch sinkt die «Bodenarbeitszeit» und auch sie werden mehr und mehr «gewöhnliche» Piloten.

Das Durchschnittsalter der Piloten beträgt 40 Jahre, denn am Anfang suchte die Gesellschaft absichtlich den «älteren, erfahrenen» Piloten. Sie ist sich bewusst, dass dadurch bald Pensionierungen resultieren mit notwendigen Neueinstellungen, aber es habe sich ausbezahlt.

### **Erkaufte Firmentreue?**

Durch den Mitbesitz an der Firma identifiziert sich jeder Angestellte zweifellos mehr mit der Gesellschaft als dies in Amerika üblich ist. Auch die Firmentreue wird vielleicht schweizerische Verhältnisse erreichen, *wenn die Gewinn- und Aktienausschüttungen weiter anhalten*. Noch mehr als bei uns ergeben sich Vorteile, je länger man «dabei» ist. Und kommt es dann wieder zu teuer, kann das Management vielleicht den «Frontier-Trick» anwenden, indem eine Tochter-Airline gegründet wird (Frontier Horizon), die mit billigeren Kräften startet. Oder eine «Umstrukturierung», wie bei Continental Airlines, in die Wege leiten. Die moralischen Barrieren, eine Firma zu verkaufen oder zu liquidieren sind anderswo viel tiefer angesetzt als in Europa . . .

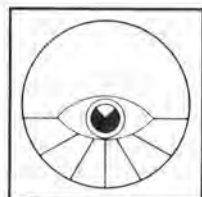
America West ist nur eine der vielen jungen Gesellschaften (wie AirCal, New York Air, People Express), die sich in ihren Marktnischen breit machen und durch Verdrängungstaktik ihre Daseinsberechtigung bestätigen wollen. Die Zukunft wird zeigen, welche «Kleinen» neben den immer noch überwiegend dominierenden sechs «Grössten» ihre Stellung behaupten können.

H.L.

**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.



## **Südamerika Flight Engineers gesucht!**

An der IFALPA-Konferenz teilte uns der Delegierte von Surinam mit, dass seine Airline Flight Engineers für ihre DC-8 suche. Bereits früher seien Schweizer (ex SATA und pensionierte F/Es) zu ihnen gestossen und sie laden nun Interessierte ein, sich mit

Chief Flight Engineer Surinam Airlines  
Mr. Theo Comvalius  
P.O. Box 2029  
PARAMARIBO Surinam

in Verbindung zu setzen.

H.L.

## **Auch neue Besen nützen sich ab**

Mr. Ed Acker verliess vor drei Jahren den Präsidentensessel von Air Florida, um Pan Am «auf Vordermann» zu bringen. Er kehrte als gefeierter Manager Air Florida den Rücken, als diese Gesellschaft auf dem Höhepunkt der Blüte stand – dem ein steiler Fall in den Konkurs folgte. Mr. Acker erwirkte einen dreijährigen Lohnstop, ohne dass Pan Am aber definitiv aus den roten Zahlen heraus kam.

1985 drohten die Flight Attendants nun mit Streik, während die Mechaniker ihre Drohung wahr machten, da die versprochene Aufhebung des Lohnstops nicht in kraft trat.

Mit garantierten Lohnerhöhungen über die nächsten drei Jahre wurde das Zugeständnis eingehandelt, dass für ausseramerikanische Netzwerke (z. B. Europa) Einheimische als F/As eingesetzt werden können, ausserdem sollen Neueintretende nach einer tieferen Lohnskala bezahlt werden.

Damit und mit dem Verkauf von Verkehrsrechten im Pazifik für 750 Mio \$ hofft das Management, bis Ende 1985 einen «bescheidenen Gewinn» zu erwirtschaften.

H.L.

## **Der Grosse hilft dem Kleinen**

Da United Airlines so viel Gewinn macht und Frontier Airlines offenbar weniger, hat anfangs Jahr United fünf McDonnell Douglas MD-82 von Frontier gekauft. Diese wechselten jedoch weder Farbe noch Standort,

sondern wurden von Frontier mit einem Leasingvertrag weiterverwendet.

Nun haben sich die Piloten von United gemeldet und auf eine Klausel in ihrem GAV hingewiesen, wonach Flugzeuge, die im Besitz der Gesellschaft sind, von ihren Piloten geflogen werden müssen. Doch sie haben die Rechnung ohne den Wirt – in diesem Fall ein Jurist – gemacht, denn diese fünf Flugzeuge gehören einer United Leasing Company, einer Tochterfirma . . . H.L.

### **Weniger ist mehr**

Mehr Komfort für ihre Passagiere wollen neben Swissair auch Air India und American Airlines bieten. So hat Air India für ihre bestellten A310-300 eine Dreiklassenbestuhlung für 187 Passagiere gewählt. American Airlines folgt ebendiesem Trend und lässt ihre sechs Boeing 767ER, die ab 1986 geliefert werden, mit 181 Sitzen in ebenfalls drei Klassen ausrüsten. So ist Swissair mit ihren 178 Airbusplätzen doch nicht so weit weg vom Trend . . . H.L.

### **Videofreuden und -leiden**

Bei «Flight International» bestellte ich eine Videokassette über die Farnborough Air Show 1984. Laut Anzeige kostete dies knapp 20 Pfund, die ich überwies. Als das Paket ankam, bezahlte ich dem Pöstler etwa 15 Franken für Zoll und Wust und wunderte mich erst später über diesen Betrag.

Ein genauer Blick auf den Zollzettel zeigte, dass der Absender als Geste des guten Willens einen Wert von nur 10 Pfund angegeben hatte, der dick durchgestrichen war.

Nach Rückfragen wurde ich an die Zollpost in Zürich verwiesen, die mir cool mitteilte, dass sie bei «offensichtlich falsch deklarierten» Videobändern einen «durchschnittlichen Wert» von 150 Franken ansetze!

Hätte ich den Pöstler nicht ausbezahlt, sagte der nette Herr, wäre eine genaue Wertanalyse vorgenommen worden. Aber bei 2000 Videos täglich könne man eben nicht, usw.

Er schickte mir dann noch ein Formular zu, mit dem man zuviel bezahlte Wust in Bern zurückverlangen könnte, falls der Wert eine bestimmte Höhe annehme . . . H.L.

### **Nosewheel only extended flight**

Die Erfahrungen aus dem kalten Winter 84/85 führten dazu, dass dem Vernehmen nach bei OFT ein Unterkapitel zum DC-9 AOM-Teil «Ldg gear down flight» erschaffen wird. Die Bugfahrwerke sind offenbar frostempfindlich und viele Kapitäne mussten bloss wegen eines nicht mehr einzufahrenden Bugrades wieder landen, kaum hatten sie abgehoben.

Dies wirkte sich auf einen positiven Flugbetrieb natürlich negativ aus, denn der kaum merklich erhöhte Luftwiderstand hätte durch gezieltes Aufbrauchen des route reserve fuel problemlos kompensiert werden können. Und mit den neuen Planungsmöglichkeiten (inside CPL; PBR) stünden auch bei längeren Flügen genügend frei werdende Kerosenreserven zur Verfügung.

Eine neue Tabelle soll nun dem PiC nach dem (teilweisen) «gear-up» auf einfache, rasche Art und Weise Auskunft über das erhöhte trip fuel geben. Somit hat er eine erste Entscheidungsgrundlage, die während des Steigfluges vom Copiloten in die weitere Flugplanung (nähere Alternates, Früherfassen von «Open 5» usw.) einbezogen werden muss.

Gemäss 100-jährigem Kalender sind die nächsten 2 Winter wieder mild, sodass Douglas Zeit genug hat, eine allseits befriedigende technische Bugfahrwerklösung zu entwickeln. H.L.

### **Durchlauferhitzer**

Seit 1965, als die amerikanischen Fluggesellschaften letztmals über 4000 Piloten anstellten, wurde die Nachfrage bis 1983 zum grossen Teil (60–70%) von Militärpiloten gedeckt. Im letzten Jahr begann «das Kamin zu ziehen», es wurden 5400 Piloten angestellt, nur noch 40% davon stammten vom Militär. Für dieses Jahr wird mit einem weiteren Ansteigen der Nachfrage gerechnet.

Viele Piloten hatten in den Jahren der Deregulation bei expandierenden Commuter-Airlines eine Anstellung gefunden und sind dort immer «auf dem Sprung» zu einer grösseren Gesellschaft gewesen.

Dies hat zu interessanten Ergebnissen geführt: So hat Pilgrim Airlines im Jahre 1984 die Hälfte seiner Piloten verloren, weil diese im Sog der Nachfrage «aufgestiegen» sind. Auch Ransome Airlines, eine grössere und gut bezahlende Gesellschaft, hat 40% ihrer 140 Piloten verloren.

Für die nächste Zeit wird erwartet, dass die US-Regionalgesellschaften **monatlich 200 Piloten** anstellen müssen, um die Abwanderung zu kompensieren. H.L.

Zu verkaufen

## **FERIENHAUS**

im Toggenburg, selten schöne Lage, unverbaut, da in Landwirtschaftszone, gute Zufahrt, würde sich als Wohnhaus eignen.  
Preis Fr. 260 000.—.

Telefon 071 - 55 15 32



## Oh, Frau!

Oh, Frau!  
Lerne du das Flugzeug steuern,  
lerne Vollmatrosen heuern,  
lenke nur ein Viergespann  
wie ein Mann.

Männer werden immer kleiner,  
unerreichbar ist nichts mehr –:  
Liebe Frau! Es fliegt dir Einer  
immer hinterher.

Rechne du Gehaltstabellen,  
dirigiere du Kapellen,  
weil die Frau ja alles kann  
wie ein Mann.

Tu daß alles. Doch ein Kleiner  
folgt dir über Land und Meer.  
Und es fliegt dir immer Einer  
immer hinterher.

Krieche in die Bergwerksstollen,  
flieh die heißen Liebestollen;  
du bleibst doch im Himmelsblau  
eine Frau.

von Kurt Tucholski  
aus dem Jahre 1928  
gefunden von Heinrich Saladin

## Man sollte . . .

- den Empfängern der GEBELEIA diese von Herzen gönnen.
- sich aber dennoch fragen, ob damit wirklich jene belohnt worden sind, die durch ihren Mehreinsatz bei der Einführung der C-Klasse das letztjährige Bombenergebnis überhaupt erst ermöglicht haben.
- immerhin positiv vermerken, dass die ersteren den letzteren für den tollen Einsatz gedankt haben – und ein herzliches «Dankeschön» ist doch mindestens so viel wert wie ein widerwillig gegebenes Trinkgeld, oder?
- sich überlegen, ob nicht eine GEBESCHALTARB (GEwinnBEteiligung für am SCHALTtag ARBEitende) eingeführt werden müsste, da ja die sechzig Millionen am Schalttag erarbeitet worden sind. (Wer's glaubt, nimmt einen Schluck Valser-Wasser.)

Beat von Tobel

## 40 Jahre AEROPERS



*Jubiläumsball  
zum 40jährigen Bestehen  
der AEROPERS*

*9. November 1985  
im Hotel International  
Zürich-Oerlikon*

*Bitte reservieren Sie sich dieses Datum heute schon!*

## **Gesucht**

(nicht für den Einsatz bei United Airlines)

### **3 DC-8-Cockpitcrews**

(PIC, F/O, F/E)

Pensionierte DC-10- oder DC-8-Piloten haben die Möglichkeit, eine Rück- resp. Umschulung auf DC-8-73 bei United Airlines in San Francisco zu absolvieren. Für die späteren Einsätze ist kein Domizilwechsel nötig!

Interessenten werden gebeten sich umgehend mit  
Aero/Intra  
Herrn Jean Liardon  
Case postale 285  
1215 Genf (Tel. 022 - 98 91 05)  
in Verbindung zu setzen.

Zu vermieten auf 1. Juli 1985 oder nach Vereinbarung:

### **Liebhaberwohnung**



30 Auto-Min. von Zürich-Kloten, in Münchwilen TG (bei Eschlikon TG = Pilotensiedlung)  
in frisch renoviertem, historischem 2-Familien-Riegelhaus (4½ Zimmer), exklusiver Innenausbau aus Holz, Cheminée, moderne Küche, Geschirrwashautomat, Tumbler, Waschmaschine, Bodenheizung.

Ruhige Wohnlage, Garten mit Teich.

Anfragen unter  
Telefon 073 - 26 48 03

## Aus der Geschichte der Aeropers



*In der letzten Nummer entnahmen wir der Aeropersgeschichte von Alfred Sooder einige Daten und Statistiken und veröffentlichten den ersten Arbeitsvertrag zwischen der Swissair und der neuen Aeropers. In der heutigen Fortsetzung geht es um gekündigte Arbeitsverträge, um ein Gerichtsurteil nach einem Flugunfall und um eine (zustandegekommene) Unterschriftensammlung. Dem redigierenden Redaktor fällt beim Lesen all der Dokumente, Protokolle und rundschauen auf, dass sich die Themen in den letzten vierzig Jahren kaum verändert haben. . .*

F.R.

Auf Initiative der Aeropers wurde eine Konsultativkommission geschaffen, welche dann später durch die eidgenössische Luftfahrtskommission abgelöst werden konnte. Es wurden Vorschläge zum Ausbau des Flugwetterdienstes und der Flugsicherung eingereicht. Ebenfalls wurde vorgeschlagen, den Flughafen Genf mit einem SBA auszurüsten. Da die ersten Verwaltungsratspräsidenten keine Luftfahrtfachleute waren, beschäftigte sich die Aeropers auch mit der Planung und damit, die richtigen Politiker für eine schweizerische Luftfahrtspolitik zu gewinnen.

Im Dezember **1949 kündigte die Swissair** wegen der schlechten finanziellen Lage den Arbeitsvertrag. Es sollten Fr. 200 000.— an den Salären eingespart werden. Von der Aeropers wurden erneut Planungsunterlagen erstellt und mit dem Verwaltungsrat diskutiert. Am 1. Juni 1951 trat ein neuer Arbeitsvertrag mit einer Mehrleistung von 2000 Stunden in Kraft.

**1954** erfolgte nach dem Convair-Unfall eine allgemeine Strafpredigt an alle Piloten durch den Direktionspräsidenten. Den Auftrag erhielt er vom Verwaltungsratspräsidenten. Die Aeropers widersetzte sich einer solchen Verallgemeinerung, und das Verhältnis war arg angeschlagen. Die beiden Piloten wurden vom Verwaltungsratspräsidenten fristlos entlassen. Die Aeropers verlangte eine Wiedereinstellung des Captains, aber der Ausspruch des Verwaltungsratspräsidenten lautete, entweder er oder ich. Die Aeropers unterstützte den Captain finanziell und er fand dann relativ schnell eine Anstellung als Pilot beim Thyssen-Konzern. Die gerichtliche Erledigung dieses Falles sprach den Captain frei.

In der gleichen Zeit (1955/56) fanden unter diesem angespannten Verhältnis Vertragsverhandlungen statt. Auf den **30. 6. 1957** kündigte dann die Aeropers mit einem **97%igen JA** der Piloten den Arbeitsvertrag. Die-

ser Schritt führte dazu, dass schon am 18. November gleichen Jahres ein neuer Vertrag unterzeichnet wurde, der die folgenden Änderungen umfasste:

1. Verbesserung der VEF.
2. 70 Stundengarantie ab 1. Januar 1957.
3. Erklärung der die Arbeitsbedingungen betreffenden Reglemente zu integrierenden Vertragsbestandteilen, und zwar in dem Sinne, dass Erlass und Abänderung der Zustimmung der Aeropers bedürfen.
4. Neufassung des Disziplinarreglementes.
5. Erlass eines Reglementes für gesellschaftsinterne Unfalluntersuchungen.
6. Revision des PIH im Sinne einer Kürzung.

### **Loyale Mitglieder**

Wie in den Jahren 1956/57 das Stimmungsbarometer in der Aeropers war, zeigen die zwei spontanen Unterschriften-Sammlungen, um den Vorstand zu unterstützen.

Flughafen, den 28. Dezember 1956

An den Vorstand  
der Aeropers  
**Flughafen Zürich**

#### **Betrifft: Lohnverhandlungen**

Sehr geehrte Herren

Wir Mitglieder der Aeropers verfolgen die Lohnverhandlungen mit wachem Interesse als von verschiedenen Stellen angenommen wird. Wir sind uns der grossen Verantwortung und Belastung, welche Sie beim heutigen Stand der Verhandlungen auf sich zu nehmen haben, vollumfänglich bewusst und versichern Sie deshalb unseres diesbezüglichen uneingeschränkten Vertrauens. Sie sind nicht Verfechter eigener Ideen, Sie sind Vertreter **unseres** Willens. Wir wollen an einer monatlichen Flugstundengarantie von 70 Std. mit Wirkung ab 1. Jan. 1957 festhalten, was in Anbetracht dessen, dass die Aeropers im Vergleich mit allen andern Pilotenvereinigungen in der Lohnskala an letzter Stelle steht, sicherlich ein absolutes Minimum darstellt.

Im Bewusstsein vertretbarer Ansprüche stehen wir zu Ihrer Seite.

Von 127 Mitgliedern unterzeichnet (Bestand: ca. 200)

## HB - IRW

Der Captain wurde wegen **grober Fahrlässigkeit** und **menschlichem Versagen** in der Presse blossgestellt und aus der Swissair entlassen. Seither haben die Untersuchungen des Eidg. Luftamtes, des Genfer Untersuchungsrichters und der Staatsanwaltschaft ergeben, dass die Schuld für den Unfall nicht dem Flugkapitän unterschoben werden kann. Die Swissair ist jedoch nicht bereit, das unserem Kameraden zugefügte Unrecht auch nur einigermassen wieder gutzumachen!

Wer schützt uns davor, dass wir morgen nicht gleich behandelt werden? Dürfen wir mit dieser Belastung im Genick, mit diesem Damoklesschwert über unserer Existenz uns überhaupt noch ruhig und sicher ans Steuer setzen? Können wir mit der entstandenen Unsicherheit die grosse Verantwortung noch tragen? Dürfen wir als Mitglieder der Aeropers eine solche Angelegenheit ad acta legen? Müssen wir unsere innere Stimme, aus Angst vor Repressalien, unterdrücken? Sollen wir schweigen?

## NEIN

Wir Mitglieder der Aeropers verlangen gemäss Art. 19 der Aeropersstatuten,

### **dass als PROTEST**

der Arbeitsvertrag mit der Swissair gekündigt wird und beantragen, hierüber

**sofort eine schriftliche Abstimmung durchzuführen.**

Von 60 Captains unterzeichnet

Zürich, Januar 1957

In der Sache des entlassenen Captains wurde in einer gegenseitigen Erklärung vereinbart, er solle seinen neuen Arbeitsort beibehalten. Die Aeropers erhielt von der Swissair eine gewisse Geldsumme, die an den Piloten weitergeleitet wurde.

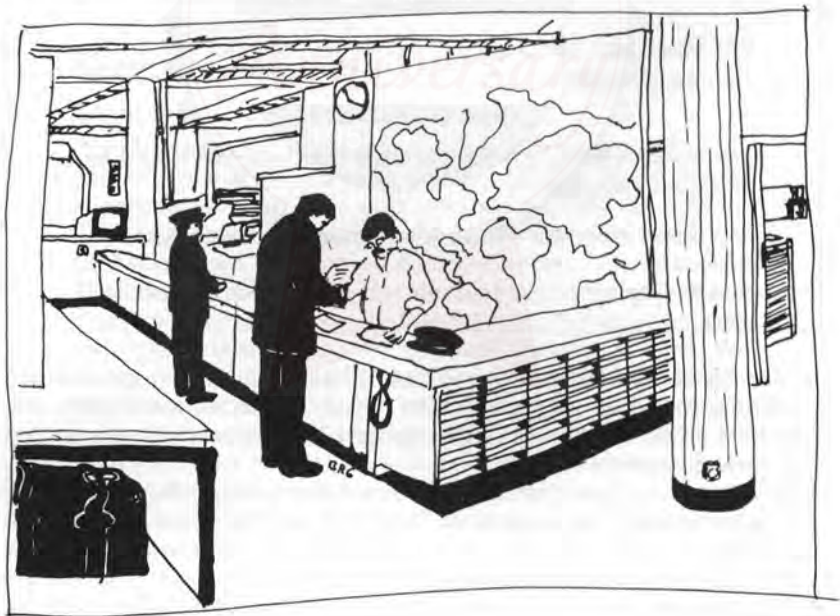
1964 erhitzten sich die Gemüter wieder auf den Siedepunkt. Die Swissair stellte immer mehr ausländische Piloten ein, welche zum Teil unrealistische Flugstunden nachwiesen. Bei der Swissair kam dann der Gedanke auf, diese mit einem Quotensystem den Schweizern zum Teil vor die Nase zu setzen. Die Aeropers stellte sich auf den Standpunkt, dass die

Seniority nur nach Eintrittsdatum zu erfolgen hat. Man konnte sich nicht einigen, worauf die **Aeropers den Vertrag** kündigte. Obwohl die Swissair unter einem gewissen Druck der Ausländer stand, setzte sich unsere Ansicht, welche auf internationalen Seniority-Regeln basierte, durch.

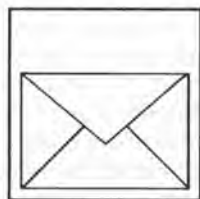
(Fortsetzung folgt)

---

## Das alte Crew Control



## Briefe an die rundschau



*Karl Stürzinger, F/O B-747, sandte der rundschau-Redaktion folgenden Leserbrief, welcher in Fragmenten die Problematik Mensch - Computer aufzeigt.*

### **Computer-Zeitalter**

- HKG, RW in use 13, Sicht am Minimum. Clouds offiziell base über Min., 2/8 unter Min. Aktuell gibt es mind. 3/8 unter dem Min. «visual» Final wird recht schwierig. Dank Experience bei besserem Wetter sichere LDG.
- NA W-bound, über dem Bach. Nördliche Route, Headwind mehr als doppelt so stark wie geplant. Offenbar hat sich auch der Jetstream für eine nördlichere Route entschieden. Plötzlich Turbulenz und Ansteigen der Speed bis auf Barber Pole in no time. TW idle wird nötig. Die nächsten 15 Minuten kämpfen PiC und Copi gemeinsam am Steuer (natürlich manuell) und Throttels (auch manuell zwischen Leerlauf und Vollgas) um die Limiten nicht allzu stark zu überschreiten in dieser severe Turbulence.
- XYZ, Crosswind-LDG mit Gusts bis 30 kts und windshears. Speed verweist im Final nach oben, GP nach unten. Sehr früh Idle Power. LDG etwas lang aber trotzdem gelungen.

Fazit: Ausgerechnet die schwierigsten Manöver nimmt dir kein Automat ab!

Frage: Wie können das unsere Computer-Gläubigen verkraften?

### **Computer-Zeit**

ZYX, Scheduled DEP time on the hour. Stationsleiter erscheint und fragt ob noch auf 1 Pax gewartet werden sollte bis zur DEP time. Auf meine Bemerkung, dass es schon 01 sei, erwidert der Stationsleiter, Computer-Time sei 59. Oh du heiliger Computer.

K. Stürzinger

### **Kennen Sie die IGM?**

Die Interessengemeinschaft geschiedener und getrennt lebender Männer – kurz IGM genannt – ist ein parteipolitisch und konfessionell neutraler Verein im Sinne von Art. 60 ff ZGB. Die IGM ist ein Zusammen-



schluss von Männern, die durch Ehescheidung oder Ehetrennung direkt betroffen sind, bzw. die sich generell für diese Problematik interessieren.

Grundsätzlich verfolgt die IGM zwei Ziele:

Kurzfristig sieht sie ihren Zweck in der Unterstützung und der Hilfeleistung für ihre Mitglieder, die von Scheidungsproblemen betroffen sind, und zwar in menschlicher, sozialer und juristischer Hinsicht. Es soll der Schock gelindert werden, der nicht selten durch zum Teil willkürliche und männerfeindliche Scheidungsurteile bewirkt wird.

Langfristig will die IGM weite Kreise der Gesellschaft auf die vielschichtigen Probleme und Sorgen des Mannes in der Scheidung bzw. der Trennung aufmerksam machen. Die IGM strebt das Referendum gegen ein völlig verfehltes Eherecht an und vertritt in der Öffentlichkeit, insbesondere bei der Rechtsetzung und der Gerichtspraxis die berechtigten Anliegen ihrer Mitglieder.

Dass die IGM mit ihrem Bemühen um ein menschliches Eherecht nicht allein steht und dass ihre Vorstellungen mitnichten illusionistisch sind, zeigt die Entwicklung in England: Dort hat das Parlament – Zweifel am Konservatismus desselben dürften wohl keine bestehen – ein neues Scheidungsrecht in Kraft gesetzt, gemäss dem jegliche Unterstützungsansprüche der geschiedenen Frau mit dem Scheidungsspruch erlöschen. Ausnahmen hievon sind hohes Alter der Geschiedenen bzw. die Versorgung pflegebedürftiger Kinder.

Für alle Kollegen, die sich einer ausgewogenen und glücklichen Partnerschaft erfreuen, seien diese Zeilen Anlass zu einer kurzen Besinnung in Dankbarkeit. Kollegen, die sich einer bevorstehenden oder bereits akuten Krise gegenübersehen, sein versichert, dass sie nicht allein stehen, dass jedoch die grössten und weitreichendsten Fehler immer am Anfang stehen und demzufolge am ehesten vermieden werden können.

A. Ditze, Fach 335

### **Eine kurze persönliche Bilanz**

Angefangen hat es eigentlich mit dem Crew-Complement auf DC-10. Der Höhepunkt wurde erreicht mit der Umstellung auf das Dreiklassen-System. Die unseligen Salärverhandlungen vor 2 Jahren gehören auch in diesen Rahmen. Die Zwischenräume wurden ausgefüllt mit kleineren, weniger gravierenden Episoden, über die ich kein Buch geführt habe, denn ich möchte hier keine Statistik oder Bilanz im üblichen Sinne veröffentlichen, sondern einen Gesamteindruck wiedergeben, getragen von persönlichem Empfinden und Erfahrungen.

Aus der letzten Zeit wären zu erwähnen der Geschäftsbericht vom vergangenen Jahr und damit verbunden das Nichtauszahlen einer Grati, die Einsatzflexibilität bzw. die Kompetenz der ELS, die Flugzeuge nach

streng finanziellen Kriterien einzusetzen, und im Zusammenhang mit dem Pünktlichkeitsproblem die teilweise Wiedereinführung vom High-Speed-Cruise. Während gleichzeitig von der Kabinenführung eine Weisung erlassen wird, den Service auf gewissen Flügen auszubauen, um die Business-Class mehr von der Economy-Class zu unterscheiden. Nebenbei bemerkt: Hier wird nur der Passagier auf seine Kosten kommen, der die Hektik geradezu liebt.

Kurz – selten bzw. nie zuvor in meiner 17-jährigen Zugehörigkeit habe ich die Swissair so diffus und konfus erlebt. Selten, dass Entschlüsse und Entscheidungen überlegt, und von langer Hand vorbereitet, getroffen werden. Es mehren sich vielmehr Panikreaktionen und Feuerwehraktionen, oft genug stehen sie noch im Widerspruch zueinander. Nach meinem Empfinden fehlt das klare Konzept.

Ich sehe den Grund dafür darin: die Swissair agiert nicht mehr, sie kann nur noch reagieren. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Konkurrenz nicht geschlafen hat und weiterhin recht wach und munter ist. Das Gesetz des Handelns hat sie uns abgenommen, inzwischen setzt sie die Massstäbe, die Swissair ist nicht mehr das Mass aller Dinge, sie sieht sich plötzlich in der ungewohnten und ungelerten Defensivrolle.

Dies halte ich für eine entscheidende Tatsache, die langfristig unangenehme Folgen haben kann. Aber auch jetzt schon müssen wir feststellen, dass uns der Wind ins Gesicht bläst. Der Passagier kommt nicht mehr einfach so zu uns, sondern wir müssen ihm nachlaufen. Vorbei die Zeiten, wo wir ihm mit höflichem und selbstsicherem Auftreten gelassen willkommen heissen konnten. Heute müssen wir ihn abwerben. Vorbei die Zeiten, wo die Swissair sich erlauben konnte zu sagen: was die anderen Airlines machen, kümmert uns nicht, wir bleiben bei unserem Konzept. Und ob wir jemals wieder die prestigeträchtige Rolle des launching carrier spielen können, sei auch dahingestellt, womit ich leichte Zweifel bei der Beschaffung des F-100 anmelde.

Heute müssen wir erleben, wie wir in einem grossen Inserat einer Schweizer Tageszeitung regelrecht vorgeführt werden, ein Inserat, in dem die Lufthansa unsere Pünktlichkeit(!) zum Vorbild nimmt und sie noch optimiert.

Burkhard Klesser

Zu verkaufen evtl. langfristig zu vermieten

# 7-Zimmer- Reiheneinfamilienhaus

Baujahr 1974, Totalumbau 1982, sonnige, ruhige Lage, angrenzend an Naturschutzgebiet. Grosses Raumangebot (ca. 250 m<sup>2</sup>)

## **Erdgeschoss**

Entrée, Essen, Küche in Marmor, Wohnzimmer mit Cheminée, ca. 60 m<sup>2</sup>, Televisions- und Telefonanschluss

## **1. Obergeschoss**

Zimmer mit TV- und Telefonanschluss, Badzimmer/WC, beidseitig grosse Balkone

## **2. Obergeschoss**

Atelierraum, Badzimmer/WC (mit Closomat), grosser, separater Dushraum, Sauna, Galerie und Dachterrasse

## **Untergeschoss**

Bastelraum (22 m<sup>2</sup>), Keller und WC

In sämtlichen Räumen Einbaukästen

Garage und Abstellplatz

Gemeinschaftsanlage, Kinderspielplatz, Teich, Gemeinschaftsraum

Bezug und Preis nach Vereinbarung

Anfragen: Telefon 01 - 252 81 00 oder 01 - 865 03 62

## **Bassersdorf** Opfikerstrasse 31

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

### **2½-Zimmer-Wohnung**

### **3½-Zimmer-Wohnung** mit Cheminée

### **4½-Zimmer-Wohnung** mit Cheminée

Auskunft und Vermietung: Tel. Gesch.-Zeit 836 61 30, wenn keine Antwort Tel. 836 40 55

## Vers für die Aeropers

Mit Verspätung hier ein Vers  
Für die – äh – die Aeropers.  
Letztes Jahr war finanziell  
Gottseidank sensationell!  
Schluss mit jahrelangen Qualen:  
Flugbetrieb in schwarzen Zahlen!  
Gebeleia für das Kader –  
Für das Fussvolk Neid und Hader!  
(Zeigt der Tag, an dem es schaltet,  
Doch, dass höhere Logik waltet!)

Hano Hürzeler



Zu vermieten in **Effretikon** an schöner, ruhiger Lage

### **Luxus-Wohnung**

(5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer Maisonette-Attikawohnung)

Mietzins Fr. 2400.— + NK

Diese Wohnung enthält u. a.

- Dachterrasse mit Cheminée
- eigene Waschküche
- individuelle Heizung usw.

Interessenten wollen sich bitte melden bei

Stengel-Treuhand AG, 8330 Pfäffikon, Telefon 01 - 950 35 25

# Organisation des Vorstandes

---

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

---

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	<b>SR-Fach</b>
Versicherungen	H. M. Kok	D. Schürer	Aeropers
Salär-/Gesamtaufwand	R. Mérier	G. Brun	1078
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
Pensionierte	M. Egger	R. Schilliger	95
Dachverband	H. M. Kok und H. Spörri		

---

1954 → 2014

