

# rundschau

Juli / August 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.

<b>Inhalt – Contents – Sommaires</b>	<b>Seite/Page</b>
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**

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.-**



**AEG**



**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**

## Information zur Stärke



Jubiläen geben traditionellerweise Anlass zu Selbstbetrachtungen und Forschung nach innen. An der Tabelle zur Geschichte der Aeropers (siehe Nummer 255, Seite 28) ist das rasante Wachstum der Mitgliederzahl auffallend, hat sie sich seit der Gründung doch mehr als verdreisigfacht. Mit stetig zunehmender Abdeckung des gesamten Arbeitsverhältnisses der Piloten durch Verträge und Reglemente wuchs die Aeropers geradezu exponentiell. In den ersten Verbandsjahren erledigte noch die Generalversammlung die Geschäfte, ein permanentes Sekretariat existierte nicht. Heute erfüllen zwei vollamtliche Angestellte – Frl. Tina Curi und lic. iur. Dieter Schürer – in einem geräumigen Sekretariat des eigenen Hauses, unterstützt durch eine Computeranlage mit drei Bildschirmen derart mannigfaltige Aufgaben, dass einem gewöhnlichen Aeropersmitglied die Übersicht nicht mehr möglich ist.

Aus dieser heutigen Lage stellt sich der Aeropers laufend die Frage zur Information nach innen. Die Mitglieder wollen, ja müssen wissen, was ihr Verband tut. Die Gremien ihrerseits, vorab der Vorstand, wollen über ihre Tätigkeit und ihre Ansichten berichten; nicht zuletzt, um sich immer wieder Rückhalt im Mitgliederkreis zu verschaffen.

So wird denn auch in der Aeropers über Information mehr nachgedacht und mehr getan. Die Aktivmitglieder erhalten monatlich das Vorstandsbulletin, eine aktuelle Kurzinformation, und jeden zweiten Monat – wie gerade jetzt – die **rundschau**. Obwohl hier oft zum Fenster hinausgeschrieben wird, was heisst, dass nicht nur die «Lieben Mitglieder» zum Lesen eines Standpunktes eingeladen sind, sondern auch andere für uns interessante Kreise, wendet sie sich primär an die Verbandsmitglieder. Der Vorstand und die Redaktion haben dies immer wieder für richtig befunden und bekräftigt.

Liebe Leser: ich bin der Letzte, der nicht über Leserreaktionen froh ist, ein Redaktor, der das nicht wäre, hätte ausgedient (Vielleicht kann ich das so gelassen schreiben, weil wir oft Komplimente und Kritiken erhalten, meist persönlich, nicht als Leserbriefe.). Wichtiger als äussere Reaktionen auf Verbandsmitteilungen finde ich aber, dass unsere Mitglieder die Informationen gründlich lesen und verstehen. So bleiben sie in der Lage, um die Zustände und Veränderungen in der Pilotenwelt zu wissen und erhalten die Kohärenz der Berufsgruppe und ihrer Organisation.

Mit freundlichen Grüssen

Felix Rasumowsky



## **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

## Liebe Mitglieder

Wie Sie dem Referat des Direktors des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, Fürsprecher R. Künzi, entnehmen konnten und auch in dieser **rundschau** weiter verfolgen können, dürfen uns die Vorgänge im Zusammenhang mit der Deregulation nicht kalt lassen. Die von einem idealistisch denkenden US-Präsidenten initiierten Neuregelungen, welche seiner liberalen Grundhaltung entsprangen, leider aber der Macht und Gewinnsucht Einzelner neue Möglichkeiten eröffneten, entpuppten sich immer mehr als «Geissel» für die in Fluggesellschaften tätigen Arbeitnehmer.

Selbst das Wirtschaftsmagazin «Business Week» bezeichnet die

Vorgänge als «verrücktes Geschäft», in welchem nur noch einem halben Dutzend grosser Gesellschaften Überlebenschancen eingeräumt werden; und wie die Fluggesellschaften an sich grenzüberschreitend sind, so sind es eben auch die Auswirkungen der völligen Liberalisierung.

Bedenklich stimmt mich der Umstand, dass es bei uns Wirtschaftsberichte gibt, die die neuen Manager, vor allem auch einen Frank Lorenzo, hochjubeln. In den neuesten Übernahmeversuch ist heute die altherwürdige TWA verwickelt, an deren Ursprung der Pionier Charles Lindbergh stand. Knapp vor dem zweiten Weltkrieg wurde der Flag Carrier dann vom Exzentriker Howard Hughes übernommen, welcher seit jeher eine Liebe zum Flugzeug und zur Fliegerei besass.

Mit einem Kaufangebot von 923 Mio. Dollar will nun Lorenzo den TWA-Aktionären den ganzen Laden abkaufen. Francisco Anthony Lorenzo ist, oder sollte auch für uns kein unbekannter Name sein. 1972 übernahm er die schlecht und recht arbeitende Texas International, reorganisierte sie drastisch, was immer das heissen mag, und erarbeitete steigende Gewinne.

Sein nächster Versuch, der Kauf der National Airline, misslang ihm zwar, brachte ihm aber durch einen Börsencoup einen Gewinn von einem knappen halben hundert Millionen Dollar. Er gründete dann die Tieflohngesellschaft New York Air und begann damit die anderen Fluggesellschaften empfindlich zu unterbieten.



Zu verkaufen: freistehendes

## **EINFAMILIENHAUS**

Baujahr 1960, 5½ Zimmer, 870 m<sup>2</sup> Land, an bester Lage in Kloten. Preis Fr. 720 000.—.

Chiffre 0140, Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich

Zu verkaufen in Winkel bei Bülach freistehendes

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

schöne, sonnige Lage mit herrlicher Aussicht, Baujahr 1981, 900 m<sup>2</sup> Landanteil. Wohn-/Essraum mit Heissluftcheminée 57 m<sup>2</sup>, Wohnküche mit Hauswirtschaftsraum 25 m<sup>2</sup>, 2 überdeckte Sitzplätze, 2 Kellerräume, grosser Estrich, 2 Badezimmer, 3 WC. Preis Fr. 1 000 000.—

Auskunft: Telefon P 01 - 860 76 07, G 01 - 860 35 31

### **Überbauung Vorderbächli, Embrach Erstvermietung nach Vereinbarung**

In ruhiger, ländlicher Umgebung vermieten wir sonnige Liebhaber-

## **2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Dachwohnungen**

zu Fr. 1190.—

Nebenkosten: Fr. 130.—

Garageplatz: Fr. 80.—

Parkplatz: Fr. 20.—

Wir bieten grossen, gemütlichen Wohn-/Essraum 40-50 m<sup>2</sup> mit abgeschrägten Holzdecken, offene Küche mit Frühstückstisch und Geschirrspüler sowie farbige Plättli in Küche und Bad. Direkte Verbindung zur Unterniveaugarage.

Für eine unverbindliche Besichtigung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Ernst Baechli, Architekt, 8424 Embrach, Telefon 01 - 865 03 55



1982 gelang es ihm schliesslich, die Continental Airlines zu übernehmen und unter dem Schutz des US-Bankrott-Paragrafen entliess er ein Jahr später kurzerhand 12 000 Arbeitnehmer, um 4000 zu wesentlich tieferem Entgelt wieder einzustellen. Ich möchte hier festhalten, dass es sich überhaupt nicht um ein ausschliesslich pilotisches Problem handelt; die ganze Belegschaft wurde entlassen und es mag der Phantasie jedes Einzelnen überlassen bleiben, sich die Auswirkungen der Gewinnsucht Weniger auf abertausend Arbeitnehmer und Angehörige auszu-denken!

Ich habe gesagt, dass dieser Herr Lorenzo auch uns Swissairleuten kein Unbekannter sein sollte. Unsere älteren DC-9 wurden bekanntlich an seine Gesellschaft, die Texas International verkauft, nur klappte es nicht so ganz mit der abgemachten Bezahlung!

Ich erlaube mir hier aus der Kaderinformation vom 15. November 1983 zu zitieren:

- Texas International hat für 5 Swissair DC-9 bis heute lediglich 40% des geschuldeten Kaufpreises an die Swissair abgeliefert und seit September 1983 die Zahlung eingestellt.

Auch die Vorgänge um den Streik der United Airlines Piloten muss im Zusammenhang mit der Deregulation gesehen werden. Obwohl diese Gesellschaft im letzten Jahr einige hundert Millionen Dollar Gewinn erarbeitete, glaubte das Management die Gunst der Stunde nutzen zu können, um mit der Einführung einer zweiten Lohnskala die Einheit der Piloten aufzureissen. Dass damit ein neuangestellter Copilot, der auch in dieser Gesellschaft Stellvertreter des Kommandanten ist, weniger als ein Flight Attendant verdient hätte, sei nur am Rande erwähnt.

Das alte römische Prinzip von «teile und herrsche» hätte Urständ gefeiert. Auch hier sei es jedem Leser selbst überlassen sich auszumalen, welche «nette» Cockpitatmosphäre entstanden wäre, wenn Piloten mit dem gleichen Arbeitsplatz nach verschiedenen Lohnskalen bezahlt würden. Auswirkungen von solchen Spannungen wurden auch schon an unseren Refreshers durch unsere Leute des Flight Safety Centers abgehandelt.

Wie der amerikanischen Presse entnommen werden konnte, und wie es auch in Fachzeitungen wie «Aviation Week» zu lesen war, beabsichtigte das Management klar, die gut fünftausend Piloten ohne Wiederanstellungsmöglichkeit zu entlassen. Mit dem erarbeiteten Gewinn glaubte die United-Geschäftsleitung die Durststrecke mit täglichen Nettoverlusten von gut 6 Mio. Dollar durchhalten zu können, um mit der forcierten Ausbildung ein neues Corps aufzubauen. Das Ziel, in schon einem Jahr mit neuen Leuten das ganze Netz wieder zu bedienen, erwies sich aber bald als Illusion, weigerte sich doch der überwiegende Teil der



Neuausgebildeten, in einem derartigen System mitzutun, und auch die forcierten Rekrutierungsanstrengungen zeigten nicht den gewünschten Erfolg, so dass wieder ein harziges Agreement gefunden werden musste. Die getroffene Einigung lässt jedoch abgrundtiefes, wohl gegenseitiges Misstrauen offen. Wie ich beim Gespräch mit Direktbetroffenen zu spüren glaubte, ist eine Identifikation mit der Gesellschaft auf kümmerliche Restwerte abgesunken. Ich glaube, dass es richtig ist, und dazu bekennt sich auch unsere Führung, dass das Personal aller Kategorien die wichtigste Grundlage einer erfolgreichen Unternehmung darstellt und in der Hoffnung, dass diese Überzeugung bestehen bleibt, grüsse ich Sie freundlich,

Ihr Jürg Schmid



Von Privat zu verkaufen in **Wylar am Teich**, Embrach,  
an idyllischer Lage

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

mit allem Komfort, ca. 800 m<sup>3</sup>. VB: Neutrale Schätzung,  
Miete möglich.

Telefon P 865 41 76, G 311 24 10

## Neuaufnahmen

intern

An den Sitzungen vom Juni und Juli 1985 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Hans Bähler



Andrew Baldwin



Eric-Jan Dekker



Werner Krebs



Matthias Kuhn



Hugo Kühne



Martin von Muralt



Jean-Pierre Tappy

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

Informieren Sie mich über Perma-Plus

Name \_\_\_\_\_  
 Strasse \_\_\_\_\_  
 PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_  
 An NOVIMPORT AG, Steimackerstr. 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.**





## Zusammenschluss Aeropers/FEV

«Piloten und Bordtechniker in einem Cockpit-Verband – Utopie oder Möglichkeit»

Unter diesem Titel hat der damalige FEV-Präsident, H. Ackermann, die Gründe dargelegt, die den FEV-Vorstand dazu bewogen haben, mit der Aeropers diesbezügliche Gespräche zu führen.

Bereits seit Ende Januar 1985 liegt die deutliche Zustimmung der FEV-Mitglieder für einen Zusammenschluss mit der Aeropers vor, und die Vorstände der beiden Cockpitverbände haben seither intensive und offene Integrationsgespräche geführt.

### **Zusammenarbeit hat Tradition**

Obwohl sich die beiden Cockpitverbände getrennt entwickelt haben, waren die Zielsetzungen immer die gleichen: Optimale Arbeitsbedingungen für die vertretene Berufsgruppe zu schaffen. Erstaunliches Fazit, ausser GAV und Senioritätsreglement, wo berufsspezifische Unterschiede bestehen, gelten sämtliche Reglemente und Vereinbarungen schon heute für das gesamte Cockpitpersonal. Den verantwortlichen Swissairvertretern und den damaligen Verhandlungspartnern der Verbände gebührt unser Dank.

### **Aussichten**

Frei von Vorurteilen haben die Vorstände der Aeropers und der FEV in Verhandlungen die organisatorischen Voraussetzungen formuliert, um die beiden Cockpitverbände zu integrieren. Mit dem Einverständnis der Swissair soll der Gesamtarbeitsvertrag Swissair/FEV und das dazugehörige Senioritätsreglement treuhänderisch der Aeropers übergeben werden. Berufsspezifische Belange der Bordtechniker würden in einer F/E-Kommission behandelt, der ein Mitglied des Aeropers-Vorstandes angehören soll. Die Vorstände der Aeropers und der FEV beurteilen die Aussichten als günstig, bereits dieses Jahr über einen Zusammenschluss der beiden Verbände abzustimmen.

Walter Hauser, FEV-Präsident

# Hilfe, ich kriege ein Kind!

The logo for APKK (Association of Pilots of Switzerland) is located in the top right corner. It consists of the letters 'APKK' in a bold, white, sans-serif font, centered within a solid black rectangular box.

Ich hoffe, dass Sie diesen Ausruf nicht machen müssen, auch wenn Sie in der nächsten Zeit Nachwuchs in der Familie erwarten. Jedes Kind bereichert die Familie und lässt sie erstarben.

Bevor das Kind jedoch als kleiner Erdenbürger Ihre Zeit in Anspruch nimmt, müssen Sie schon an seine Zukunft denken, auch was die Versicherung anbelangt. Zwar sieht die APKK die «Not» des werdenden Vaters und lässt auch eine verspätete Anmeldung innert drei Monaten nach der Geburt auf jenen Zeitpunkt zurückwirken, dies gilt aber nicht für die Helvetia. Gerade bei Komplikationen kann es so zu ungedeckten Kosten kommen, für die weder die APKK noch die Helvetia aufkommt. Geburtsgebrechen sind zwar selten, doch kann auch Ihr Kind davon getroffen werden. Es sollte wenigstens basisversichert sein.

Also: Solange Ihre Zeit noch nicht von Ihrem Nachwuchs benötigt wird, melden Sie es vor der Geburt frühzeitig bei den Krankenkassen an. Sie werden es nicht bereuen.

## **Vom Unterschied zwischen Krankheit und Unfall**

Für die APKK ist es nicht egal, ob ein Pilot eine Krankheit erleidet oder einen Unfall. Dies ist daher auch in der «Checkliste», die den APKK-Statuten beigelegt ist und das Vorgehen bei Unfall oder Krankheit kurz aufzeigt, unterschieden. Leider halten sich nicht alle Piloten an diese Checkliste. Es kam erst kürzlich vor, dass eine Kostengutsprache verlangt wurde, um eine Operation in einem Spital vornehmen zu lassen, diese dann auch gewährt und die Rechnung bezahlt wurde und schliesslich rein per Zufall zur Kenntnis kam, dass die ganze Sache einen Unfall betraf. Der Vorstand der APKK bittet die Piloten daher, klar zwischen Unfall und Krankheit zu unterscheiden, da wegen des Arztgeheimnisses nicht gewährleistet ist, dass die APKK nur bei Krankheiten in Anspruch genommen wird. Für Unfälle von Piloten ist die SUVA und die Winterthur als Zusatzversicherung zuständig. D.S.

## Neu in der Redaktion

Burkhard Klesser (B.K.) ist 1941 geboren. Schulen in Hameln/Weser (BRD), 1960 bis 1968 Pilot bei der Luftwaffe, seit 1968 bei der Swissair. Copilot auf DC-9 und DC-8, seit 1979 PiC, heute auf DC-9-81.



Burkhard Klesser wurde an der letzten Vorstandssitzung zum Mitglied der **rundschau**-Kommission ernannt und wir heissen ihn willkommen in unserem Team. Er dürfte **rundschau**- und auch Flight-Recorder-Leser als engagierter Leserbriefschreiber und als Mann mit pointierter Meinung nicht unbekannt sein. Den Redaktionsvorsitzenden freut dabei besonders, dass wieder einmal ein Kapitän zu uns gefunden hat. F.R.



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.**





Villen, Bungalows, Appartements, Fincas an der

## **COSTA BLANCA, UENIA**

Grundstücke direkt am Meer, in Orangenhainen oder an Hanglage.

Ihre individuellen Wünsche werden berücksichtigt.

Informationen und Unterlagen über unser umfassendes Programm erhalten Sie durch R. Bossert, Swissair, Box 498

### **Basadingen / TG**

35 Autominuten (36 km) ab Flughafen Kloten, verkaufen wir ein grosszügig und geschmackvoll gestaltetes

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

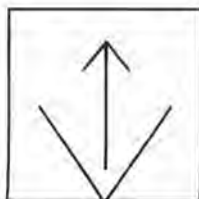
mit allem Komfort. Heizcheminée und Pizza-Holzofen. Gebäudeheizung mit Wärmepumpe (Erdsonden).

Grundstück an sonniger und sehr ruhiger Lage am südlichen Dorfrand. Ca. 1050 m<sup>2</sup>.

Festpreis inkl. allen Leistungen (inkl. Umgebungsarbeiten)  
Fr. 655 000.—. Finanzierung geregelt.

Ernsthafte Interessenten erhalten gerne nähere Auskunft bei:  
Boller + Schöttle, Ingenieurbüro AG, 8212 Neuhausen a. Rhf.  
Telefon 053 - 2 59 75

## Aus dem Vorstand



## Nachwort zum SATA-Prozess

*C'est à la limite de la volonté de nuire, que nos collègues, pilotes de la SATA, ont été traités devant le Tribunal de Genève. N'avons-nous pas entendu dire: «C'est bien pire qu'un chauffard qui tue». C'est en pensant à nous tous, que je suis sorti révolté, après avoir entendu le verdict. Deux ans termes de prison, chacun d'entre-vous doit prendre conscience qu'il doit s'attendre à un tel jugement, si par malheur quelque chose lui arrive. Mais cette fois-ci il n'y aura certainement pas prescription.* R. Mérier

Aus verschiedenen Gesprächen mit Kollegen konnte ich entnehmen, dass unsere Stellungnahme zum Prozess gegen die SATA-Piloten, die in den Unfall auf Funchal verwickelt waren, nicht richtig verstanden wurde. Es ging uns keinesfalls um die Verteidigung dieser Piloten oder um eine Rechtfertigung von Fehlern, die gewiss gemacht wurden. Die Öffentlichkeit sollte aber erfahren, dass wir mit dieser Art von strafrechtlicher Verfolgung eines Flugunfalls als Pilotenverband nicht einverstanden sind.

Der Schlussbericht über den Unfall stützte sich praktisch ausschliesslich auf die Aussagen der beteiligten Piloten, daneben lagen unvollständige Tonbandaufnahmen des Towers von Funchal, sowie Aussagen von überlebenden Passagieren und den Beamten des Flughafens vor. Daraus kann man sicher einen hypothetischen Ablauf eines Unfalls rekonstruieren. Keinesfalls kann man aber mit schlüssigen Beweisen aufwarten, ohne wenigstens die verschiedensten Flugzeuginstrumente, die in diesem Fall bekanntlich nie geborgen wurden, auszuwerten.

Dieser Schlussbericht wurde in Genf dann sozusagen zur Anklageschrift gemacht. Die Aussage der Piloten zu einem Zwischenfall oder Unfall sollen der Wahrheitsfindung dienen. Daraus können dann Lehren für die Zukunft gezogen werden. Wenn nun aber das Vorgehen Schule machen sollte, Pilotenaussagen gegen diese selbst strafrechtlich zu verwenden, würde der Wert einer Unfalluntersuchung sehr fragwürdig, denn niemand wird sich mit seinen Aussagen selbst ins Gefängnis bringen wollen. Mit diesem Aspekt befasst sich mittlerweile auch eine Studiengruppe der IFALPA.

Im weiteren stossen wir uns wie schon beim Prozess in Athen daran, dass dem Gericht das fachliche Wissen zur Beurteilung der komplexen Materie fehlt. Hier könnte nur ein internationales Fachgericht, wie es für

die Seefahrt besteht, Abhilfe schaffen. Auch mit dieser Problematik muss sich die IFALPA und damit auch die Aeropers beschäftigen. Ich hoffe, mit meinen Erklärungen für das Engagement der Aeropers Verständnis geweckt zu haben. Wir alle könnten eines Tages vor derselben Situation stehen!

Heiner Spörri

**ALNO-EINBAUKÜCHEN** mit 65 Euronormprogrammen für

von Küchen, Büros und Arbeitsräume inkl. Pläne für Selbst- oder ALNO-Montage.

**M**

**+**

**K**

**NEUE KÜCHEN-** und **HAUSHALTSAPPARATE** aller

Marken, franko Haus direkt vom Hersteller

M + K-Preise sind für Sie meistens günstiger

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

*Anniversary*  
*Mit freundlicher Empfehlung*

*Franz u. Marisa Frick*

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88



## Unerwartete Folgen eines Urteils

Sie wissen es alle. Senior First Officer Martin Deuringer wurde letzten Herbst in Athen vor Appellationsgericht zu einer in Geldstrafe wandelbaren Gefängnisstrafe verurteilt. Die Geldstrafe wurde geleistet und gegen das Urteil Kassationsbeschwerde eingereicht (diese wird übrigens anfangs Oktober 1985 vor Gericht gebracht, das Urteil wird schriftlich ca. einen Monat später mitgeteilt). Nun, Sie wissen sicher auch schon, dass Martin Deuringer weiterhin von der Swissair nicht im Flugdienst eingesetzt wird, trotzdem das Luftamt nichts dagegen einzuwenden hat. **Hier geht es mir aber nicht um den Inhalt dieses Entscheides. Das Interessante und auch (mindestens für mich) unverständliche ist die Begründung zu dieser Weigerung.**

### Vom Sinn und Zweck der Strafe

Gehen wir auf die allgemeine Strafrechtslehre zurück, so finden wir, dass die Strafe verschiedene Zwecke erfüllen soll. Zum einen soll sie generell wirken. Die Allgemeinheit hat einen Anspruch auf Sühne eines Unrechts, ein Rechtsbruch soll nicht folgenlos bleiben, andererseits soll durch die Strafe auch die Allgemeinheit von der Verübung von Rechtsbrüchen abgehalten werden. Dieser Generalprävention steht die Spezialprävention gegenüber, der Rechtsbrecher soll von weiteren entsprechenden Taten abgehalten werden und für sein Unrecht Busse tun. Das Recht ist aber nicht nachtragend für solche, die sich fürderhin an die Regeln halten. Ist die Busse geleistet (gleichviel ob Geldbusse, Haft, Gefängnis oder Zuchthaus), so erinnert zwar noch eine gewisse Zeit ein Eintrag im Zentralstrafregister an diesen dunklen Lebensabschnitt, weitere Folgen sind aber nicht vorgesehen. Für den Staat ist die Sache abgeschlossen, er und die Allgemeinheit sind befriedigt.

### Nachtragende Swissair-Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung der Swissair sieht die Sache jedoch anders. In ihrer Begründung für die Weigerung betreffend Wiedereinsatz von Senior First Officer Martin Deuringer macht sie geltend: «Der Einsatz von Martin Deuringer in einem Cockpit müsste für die griechische Justiz und die griechischen Behörden einem Misstrauensvotum gleichkommen. Wir dürfen und wollen nicht den Eindruck erwecken, dass die Swissair ein Urteil einer Rechtsinstanz nicht anerkennt.» Dieser Gedankengang befremdet mich. Ich müsste annehmen, dass die Geschäftsleitung nicht darüber informiert wäre, dass mit der Begleichung der Geldstrafe auch das Sühneverlangen des griechischen Staates befriedigt ist. Niemand in Griechenland würde sich angegriffen fühlen, wenn der nun wieder «rein-

gewaschene» Martin Deuringer hinter einem Steuer eines Flugzeuges sitzen würde! Eine andere Annahme wirkt absurd. Es wird selbstverständlich auch im Urteil nie ein solcher Gedanke auch nur angetönt.

Man muss sich die Folgen eines konsequenten Festhaltens dieser Praxis einmal ausdenken. Jeder Swissairangestellte, der je in einem Gerichtsurteil rechtskräftig verurteilt wird (die Geschäftsleitung verlangt einen **Freispruch!**), dürfte nicht mehr an seinem angestammten Posten eingesetzt werden. Denn – wenn ein Weitereinsatz an seinem angestammten Platz die griechischen Behörden stören würde und deshalb davon Abstand genommen wird – dann muss es ja höchste Pflicht der Swissair sein, auch Schweizer Urteile entsprechend zu würdigen. Es gäbe plötzlich zwei Arten von Job-Rotation, eine «freiwillige» und eine «aus rechtspolitischen Gründen».

### **Zweck heiligt die Mittel oder der geschäftspolitische Entscheid**

Nun, ich unterstelle der Geschäftsleitung eines so renommierten Konzerns, wie die Swissair einen darstellt, keine solch irrationalen Ideen. Ich glaube viel eher, dass hier mit verdeckten Karten gespielt werden soll, dass ein Kind nicht beim Namen genannt werden soll, weil dies die Gefahr eines Fehlentscheidens beinhaltet. Der einzige Grund, warum die Swissair den Wiedereinsatz nicht zulassen will, muss im befürchteten Imageproblem liegen. Es ist jedoch heikel, auf der einen Seite an den Generalversammlungen die Urteile der griechischen Justiz als ungerecht zu bezeichnen und **für den Copiloten und den Captain** einzustehen, andererseits zu sagen, **einen solchen Piloten möchten wir nicht im Cockpit einsetzen**. Der Widerspruch dieser Äusserungen ist zu krass, die Glaubwürdigkeit von Äusserungen anlässlich der Generalversammlungen würde Gefahr laufen zu leiden. Diese Gefahr soll meiner Meinung nach mit der oben erwähnten irrationalen Begründung, die ja nur an die Pilotenschaft und nicht an die Öffentlichkeit geht, umgangen werden und dies ist ein geschäftspolitischer Entscheid.

Dieter Schürer, lic. iur.

## Die leidigen Ausländer?

Der Anteil der Ausländer unter den Piloten der Swissair liegt irgendwo zwischen 25 und 20%. Früher wurde diese Zahl regelmässig im Flight Recorder veröffentlicht. Aber vermutlich galt dies für einige von uns schon als Diskriminierung. Also erscheint diese Zahl nicht mehr. Dabei ist es nicht anderes als eine nüchterne Tatsache. Genauso nüchtern kann man feststellen, dass wir, die Ausländer, zu einem übergrossen Anteil verantwortlich sind für Disziplinarfälle, für Qualifikations-, Integrations- und private Probleme, kurz, wir Ausländer sorgen für beträchtliche Unruhe und halten die Swissair in Trab. Wollte man dies ebenfalls in Zahlen ausdrücken, ich würde sagen, die Ausländer sind vielleicht zu 80% an derartigen Umtrieben beteiligt.

So weit, so schlecht. Dies ist eine Tatsache, die man auch noch ganz sachlich und emotionslos erwähnen kann. Sie mag manchem weh tun, aber es gibt nichts an ihr zu rütteln.

Der Schluss liegt nahe, dass die Swissair sich mit den Ausländern nur Ärger und Probleme ins Land geholt hat. Aber gemacht – so einfach und provokant darf man natürlich nicht formulieren, sonst wird man diesem komplexen Thema überhaupt nicht gerecht.

Vor allem muss man sich im klaren sein, dass es sehr delikates ist, weil man schnell ins Emotionelle gerät, wo man viel Schaden anrichten kann. Wenn ich trotzdem dieses heisse Eisen anfasse, dann deswegen, weil ich meine, dass es gar nichts bringt, den Kopf in den Sand zu stecken, und weil ich glaube, zu einer differenzierteren Diskussion beitragen zu können, mit Gedankengängen gewissermassen aus der Sicht des Betroffenen, da selbst Ausländer.

Ich könnte mir vorstellen, dass auch die andere Seite, also die Swissair, ein Interesse daran hat, diesem Phänomen auf den Grund zu gehen, und wenn möglich in den Griff zu bekommen. Das Aufatmen allenthalben wäre wohl unüberhörbar, könnte man uns auf diesem Gebiet auf die Grösse reduzieren, die unserem Anteil am Gesamtbestand entspricht.

Die Selektion – Man könnte die Ursachen in einer verfehlten Selektion suchen. Man hat ganz einfach die falschen Kandidaten ausgewählt. Aber Vorsicht! Das wäre ein zwar bequemer, aber falscher Weg. Denn schliesslich hat man jeden von uns sorgfältig aus einer grossen Anzahl von Bewerbern ausgewählt. Wenn man sich also für diese und nicht jene entschieden hat, dann sicher mit gutem Grund. Grundsätzlich also hat man sich zu dem Entscheid zu bekennen. Grundsätzlich aber kann man natürlich an jeglicher Selektion Kritik üben, und es bleibt jedem unbelassen, sich darüber seine eigenen Gedanken zu machen.

Für mich persönlich gilt: Hände weg von diesem Thema. Denn wenn ich die Selektionspraxis in Zweifel ziehe, stelle ich mich selber auch in Frage, wovon ich mich natürlich hüten werde, denn ich weiss sehr wohl,



was mir der Arbeitgeber wert ist. Nein, ich glaube man kommt viel eher zu des Pudels Kern, wenn man sich der Integrationswilligkeit und -fähigkeit zuwendet. Das eine hängt vom andern ab. Wer will, der kann, einfach ausgedrückt, oder anders rum: wer sich nicht integrieren will, der wird immer Schwierigkeiten haben und bereiten.

### **Stützen und Hindernisse der Integration**

Das Wollen fängt nach meiner Ansicht bei der Wahl des Wohnortes und bei der Sprache an – dies sind gewisse Basics, die dazugehören, und zwar ohne Diskussion. Wer nicht in der Schweiz wohnen will, warum auch immer, wer die Sprache nicht mal verstehen kann und will, der ist selber Schuld und verdient auch kein Mitleid. Das ungefähr ist die Spur, in welcher die Diskussion verläuft, und ich komme nicht umhin zuzugeben, dass man einige Fälle damit abtun kann, sicher mal die extremen, in denen die Hand, die zur Hilfe gereicht wird, völlig bewusst ignoriert wird. Aber – und jetzt verlasse ich die ausgetretene Spur und nähere mich dem Thema aus einer für viele ungewohnten Richtung – es gibt Fälle, die nicht aus schwarz und weiss bestehen, sondern Farbtöne enthalten, die ihnen einen anderen Weg verleihen. Was ist, wenn die Hand – ich bleibe mal bei diesem Bild – die man fest ergriffen hat, weil man eine Stütze sucht, nachgibt und einen in dem trennenden Fluss, der zwar nicht tief und reissend, aber breit ist, deponiert, so dass man keine andere Möglichkeit sieht bzw. zu sehen glaubt, als sich triefend aufs eigene Ufer zu retten? Mit anderen Worten: man möchte sich ganz integrieren, aber plötzlich spürt man einen Anschlag, es geht nicht weiter, man wird nicht voll akzeptiert. Oder nur um den Preis des Passés, und das ist ein hoher Preis, der bekanntlich auch mit Schwierigkeiten verbunden ist.

Absurd, aus der Luft gegriffen? Ich glaube nicht. Ich erwarte zwar nicht, dass man jetzt diese Gedanken so übernimmt, aber ich meine, es lohnt sich zumindest, darüber nachzudenken.

Wie sieht dieser Anschlag, dieses «bis hier und nicht weiter» in der Praxis aus? Das Spektrum ist hier recht breit – es führt von mehr oder weniger stark spürbarer Voreingenommenheit zum mehr konkreten, z. B. fast totalen Ausschluss vom öffentlichen und politischen Leben und zum hürdenreichen und recht steinigen Weg, der zum Erwerb des roten Passés führt. Der Zwischenraum ist gespickt mit Hindernissen und Barrieren, die es im täglichen Leben zu nehmen gilt, oft abstrakt, im Psychologischen liegend, oft wiederum ganz konkret, an denen man sich hin und wieder, aber nie aufhörend, an den Zehen anstösst oder sich einen blauen Fleck holt. Wohl dem, der robust ist.

All dies ist übrigens nichts besonderes und schon gar nichts dramatisches. Es liegt mir auch fern, einen Graben aufzureissen oder zu vertiefen, sondern ich nenne nur gewisse Facts emotionslos und ohne Wer-



tung beim Namen, zumal es sich hier nicht um ein typisch schweizerisches, sondern um ein allgemeines Minoritätsproblem handelt, für das es keine einfache Lösung zu geben scheint. Aber man muss sehen, dass dies zu Enttäuschung und Resignation führen kann. Hier nun tut sich das weite Feld der Emotionen, kurz des psychologischen Bereichs auf, das am Schluss einen wichtigen Schlüssel zum Verstehen des eingangs erwähnten Ausländerproblems liefert.

Es in seinem ganzen Umfang zu erschöpfen, würde hier und jetzt zu weit führen. Es sei jetzt jedem einzelnen selbst überlassen, sich seine eigenen Gedanken zu manchen, aber man möge immer berücksichtigen, dass man längst nicht immer nur schwarz-weiss malen kann, dass hinter dem Ausspruch «aber wir haben doch alles für ihn getan» oft doch noch zu wenig Taten stehen.

Burkhard Klesser

Zu vermieten: Exklusive

## **2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-(3-Zimmer)-Gartenwohnung**

in **Rüti-Winkel** (5 Min. vom Flughafen, in Landhaus an Hanglage), auf 1. Oktober 1985, steuergünstige Gemeinde. Grosses Wohn-/Esszimmer mit Cheminée, Küche offen mit Essbar, Schlafzimmer, Notschlafzimmer m. Oberlicht, eigene Waschküche mit Waschmasch./Tumbler, eig. Hauseingang, grosser Gartensitzplatz. Fr. 1180.— plus Nebenkosten.  
Geri Fritschì, Telefon 860 20 83

Zu verkaufen in **Augwil bei Kloten** an unverbaubarem, sonnigem Südwesthang, mit einmaliger Fernsicht, exklusives

## **4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Terrassenhaus**

in 2er-Einheit

Wohnfläche 190 m<sup>2</sup>, Wohnesszr. 54 m<sup>2</sup>, mod. Küche, Schlafzr. 14 m<sup>2</sup> mit sep. Ankleide 8 m<sup>2</sup> und Bad, 2 Zimmer à 13 m<sup>2</sup>, sep. Du./WC, Mehrzweckraum 68 m<sup>2</sup>, unterteilbar mit sep. Eingang, Naturterrasse 140 m<sup>2</sup>, Doppelgarage, Wärmepumpe, Warmluft-Cheminée, Naturkeller, Landanteil ca. 560 m<sup>2</sup>. Tel. 01 - 813 61 13

## ETOPS – In der Endrunde?

Anfangs Juni lief die Frist ab, innert der die interessierten Kreise Vorschläge zuhanden der ICAO abliefern konnten, wie die Langstreckenfliegerei mit Zweimotorigen in Zukunft geregelt sein soll. Falls alle administrativen Arbeiten termingerecht erledigt werden, kann die ICAO an ihrer Jahreskonferenz im Herbst darüber befinden. Was dabei herauskommen wird, sind entweder verbindliche Vorschriften, Richtlinien mit Interpretationsfreiheiten oder es kommt wieder zu keiner Einigung.

### 60 Minuten als Basis

Die meisten Staaten favorisieren die Ausführungen der FAA, die ausser in den USA bereits auch in England und Kanada im Luftfahrtsgesetz Einzug hielten. In diesen Regelungen wird ein uneingeschränkter Einsatz von zweimotorigen Flugzeugen auf Strecken erlaubt, die nicht weiter als 60 Minuten (einmotorige Flugzeit) vom nächsten Flugplatz entfernt sind. Ausnahmen von dieser Regel sind möglich, aber nur bis 75 Minuten. Dies ist immer noch sehr viel einschränkender als die bisher gültige «90-Minuten-Regel» der ICAO, die in den meisten Ländern ausserhalb der USA gilt. Britannia, eine im Chartergeschäft tätige englische Gesellschaft, befürchtet Auswirkungen auf ihre Ferienflüge mit Boeing 737 und auch unsere eigene Gesellschaft fragt sich ernsthaft, wie einschneidend eine solche Regel die geplanten Afrikarouten unseres Paradeperdes A310 beeinflussen würde.

Für eine Zulassung bis zu einer oberen Limite von 120 Minuten müsste gemäss den neuen Vorschlägen das einzusetzende Flugzeug

### ETOPS-zertifiziert

sein und über eine noch zu definierende Systemzuverlässigkeit verfügen. Ausserdem wäre die betriebliche und wartungstechnische Vergangenheit einer Gesellschaft ein weiteres Kriterium. Auch die Wahl der Strecke, die befliegen werden möchte, müsste vom Luftamt unter die Lupe genommen werden.

So hat das englische Luftamt (CAA) im letzten Sommer die Flugplätze auf der Nordatlantikstrecke untersucht und befunden, dass nur Keflavik, Reykjavik, Strømfjord auf Grönland sowie Goose Bay und Gander als Ausweichflughäfen in Frage kommen.

Auch die Saharaüberquerung (Flughafenbetriebszeiten, Navigationshilfen), die Region östlich von Kalkutta und das Überfliegen der Sowjetunion (keine Unterlagen über Flugplätze) würden für die CAA bei einer zu bewilligenden Operation Probleme aufgeben. Allerdings fliegt British Caledonian die Strecke London–Lusaka mit ihren A310 zur Zufriedenheit der CAA gemäss den neuen Richtlinien.

### Boeing's Sprung nach vorn

Von der Boeing 767 wird die Version -300 bereits heute als «ETOPS-zertifiziert» angeboten. In enger Zusammenarbeit mit der FAA wurden die Systeme soweit ergänzt, dass Boeing von «Trijet equivalence» spricht. Die verwendete **APU** soll garantiert in einer Flughöhe von 43 000 ft starten und volle elektrische Leistung abgeben können. Zusätzlich wird ein **vierter Generator** eingebaut, der von einem Hydraulikmotor angetrieben wird.

Die drei **Hydrauliksysteme** sind «unabhängiger» voneinander, als dies beim A310 der Fall ist, da das dritte mit einem Elektromotor betrieben wird. Allerdings gilt es zu bedenken, dass auf einem Zweimotorigen in der Regel zwei Hydrauliksysteme in den Triebwerkgehäusen zu finden sind und so bei einem «uncontained engine failure» beide gefährdet sind.

Bei der **Brandunterdrückung** für die Frachträume hat Boeing die Feuerlöschkapazitäten entsprechend erhöht und garantiert eine dreistündige Feuereindämmdauer.

Selbstverständlich müssen auch die **Batterien** für die vorgesehene Ausweichzeit Strom liefern können. Beim B-757 wurden 90 Minuten erreicht, indem die Emergency-Batterie mit der APU Start-Batterie parallel ge-

TWA crews have performed **two precautionary engine shutdowns** on twin-engine extended range operations in recent weeks. In both cases the aircraft, 767ERs powered by Pratt & Whitney JT9Ds, landed safely at alternate airports. The incidents happened soon after the US Federal Aviation Administration issued guidelines for extended-range operations. In the first incident, on May 13, a compressor stall occurred as the aircraft was climbing through 40 000 ft en route from St Louis to Paris. The crew shut down the engine and flew on a single engine for 1 hr 28 min to Bangor, Maine. St John's, Newfoundland, which was closer, was ruled out because of poor weather. In the second incident, on June 6, the crew of a 767 en route to St Louis from Frankfurt at 37 000 ft shut down the number one engine after indication of an oil leak. They diverted to Keflavik, 33 min flying time away at single-engine speed.

IFALPA reports of another engine shutdown due to engine surge on May 21, which resulted in an approximately 90 minute single engine flight to destination.



schaltet wurde. Für die B-767 werden ebenfalls 90 Minuten Batterie-strom zugesichert. Beim A310 der British Caledonian gelangt ein «Trick» zur Anwendung, indem ein «load shedding» gemäss Checkliste durchgeführt wird. Jedoch IFALPA und auch das englische Luftamt (das dieses Verfahren seinerzeit bewilligt hatte) finden, dass in einer Situation, wo die Batterien noch die letzte verfügbare Stromquelle darstellen, nicht noch Sicherungen gezogen werden dürfen, um Stromverbraucher abzuschalten, was die Arbeitsbelastung unnötig erhöht.

### **Airbus wehrt sich**

gegen eine Aufhebung der bisherigen 90-Minuten-Regel, die sich bestens bewährt habe. Frankreich und Deutschland verhinderten denn auch bisher erfolgreich eine Einführung neuer Vorschriften durch die ICAO. Airbus ist konservativer in der Überarbeitung der Systeme, um den A310 ETOPS-tauglich zu machen.

Dies hat zwei Gründe: Erstens ist Airbus nicht daran interessiert, dem vierstrahligen Projekt TA-11 intern das Wasser abzugraben und zweitens hat die B-767 einen rund 29% grösseren Flügel als der A310, was im Abfluggewicht (und daher Tankkapazität) und in der Dienstgipfelhöhe (für Einflüge ins Nordatlantiksysteem) zum Ausdruck kommt. Eine ER-Version der B-767-200 mit 9730 km Reichweite ist schon geplant!

Die vier Swissairmaschinen A310-320 werden also über keine nennenswert anderen Systeme verfügen als die bisherige Version, obwohl dem Vernehmen nach die APU bis auf 41 000 ft Höhe gestartet werden kann, sowie Vorbereitungen getroffen wurden, um gegebenenfalls einen hydraulisch betriebenen Generator einzubauen, das dritte Hydrauliksystem «unabhängig» zu machen und die Feuerunterdrückung zu erhöhen.

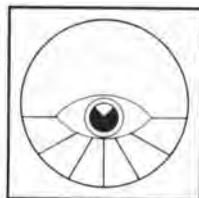
Airbus ist der Überzeugung, dass ihre A310 «Atlantic capable» ist und mit wenigen Änderungen auch den CAA- und FAA-Bestimmungen genügen würde. Singapur Airlines wird diesen Beweis wohl erbringen, denn seit dem 1. Juni befliegt diese Gesellschaft die Strecke Singapur-Mauritius mit einer A310 in 7 Stunden und 15 Minuten Blockzeit.

### **Sorgenkind Triebwerke**

Die heute auf den B-767 und A310 eingesetzten Motoren sind immer noch zwei- (CF-6) bis viermal (JT9) weniger zuverlässig als die JT8 und RR Spey der zweimotorigen Kurzstreckenflugzeuge. Noch vor einem Jahr sollte der «in flight shut down rate» (IFSD) einen Wert von nicht höher als  $0,05 \times 10^{-3}$  aufweisen, damit das entsprechende Triebwerk ETOPS-zertifiziert würde. Die neue Version der FAA spricht hingegen nur noch von einer «angemessenen Zuverlässigkeit», die aus einer Statistik von 250 000 Betriebsstunden des fraglichen Triebwerks ersichtlich sein soll.

H.L.





### **Lufthansa hat Probleme . . .**

In Dubai kam ich mit einem LH-Kapitän ins grenzüberschreitende Verbandsgespräch. In dessen Verlauf bemerkte er, dass Lufthansa dringend mehr investieren müsse, um wegen der Gewinne nicht ungeheuer viel Steuern abliefern zu müssen. Am nächsten Tag stand es dann schon in der Zeitung: Lufthansa kauft A320, A300, Boeing 737-300 und ist mit Boeing über die Lieferung von 747-400 im Gespräch. Nachdem auch bei LH vor ein paar Jahren noch von Stagnation gesprochen wurde, ist die Flottenaufstockung nun schon programmiert. Offenbar überdauern deren Langfristplanungen nicht länger als jene bei der Swissair . . .

H.L.

### **Noch ein ETOPS-Kandidat**

Die königliche Luftfahrtsgesellschaft von Brunei hat zwei ER-Versionen der Boeing 757 bestellt, um mit nur einer Zwischenlandung bis nach Europa operieren zu können. Damit ist die Langstreckenversion dieses Twins geboren, und auch die englische Chartergesellschaft Monarch überlegt sich, ob sie mit diesem Muster über den Nordatlantik fliegen soll. Allerdings möchten sie zuerst die gesetzgeberischen verbindlichen Richtlinien abwarten.

H.L.

### **Wieso?**

Wieso kann der SATA-Flightrecorder, der auf 600 Metern unter der Meeresoberfläche liegt, nicht geborgen werden, die Air India Voice- und Flightrecorders aber schon, und zwar aus 2000 Metern?

F.R.

### **Was Du nicht sagst . . .**

Hätten die beiden SATA-Piloten ausgesagt, die Triebwerke seien plötzlich ausgefallen, oder hätten sie gar nichts gesagt, wären kaum Anhaltspunkte für eine Verurteilung der beiden Piloten vorhanden gewesen. Merke also . . . ?

D.S.

### **Neu – Die NEHMELEIA!**

Über des Personalchefs Schalltag haben schon viele abgeschaltet und dabei übersehen, dass es sich doch nur um eine humoristische

Einlage gehandelt haben kann. Im selben Artikel steht nämlich zum nicht eingeführten Gewinnbeteiligungssystem: «Konsequenterweise müsste ein solches System nebst einer Gewinn- auch eine Verlustbeteiligung enthalten!» (Swissair News 3/85). Gibt es also neben der GEBELEIA konsequenterweise auch die «NEHMELEIA»? F.R.

### **Wenn Engel reisen (lassen) . . .**

Ein jungdynamischer Hotelexecutive suchte Amerikaerfahrung und bewarb sich bei der Swissair-Nestlé Swissôtel AG um eine Stelle in einem ihrer USA-Hotels. Er bekam sie, eingeschlossen die Reise dorthin. Als Direktor Engel die Abreise verzögerte, liess er den Jungen Mann auch wissen, dass mittlerweile die Balair Hochsaison tarife verlange. Deshalb liess er diesen Quasi-Swissairangestellten mit der Chartergesellschaft Tower Air nach New York fliegen . . . (Die Geschichte ist wirklich wahr!) F.R.

### **Aus einer Erbschaft der Mme Rosset**

Der VEF-Geschäftsbericht 1984, der Ende Juli erschien, hält unter obigem Titel fest, dass der VEF Fr. 204 000.— zuflossen. Dazu Folgendes: Ein Ehepaar war auf ihren zahlreichen Privat- und Geschäftsreisen von der Swissair sehr begeistert. Als ihr Mann starb, zog Witwe Rosset nach Prangins (Kanton Waadt), von wo bei der Swissair eines Tages ein Notar anfragte, wie die Pensionskasse denn genau heisse, um sie ins Testament der Mme Rosset einschliessen zu können. Nach erfolgten Formalitäten wurde die Dame von Herrn Schneider (Präsident des Stiftungsrates der APK und der VEF) zu einer Besichtigung nach Kloten eingeladen, und periodisch gab es kleine Kontakte. Als Witwe Rosset starb, stellte man bei Testamentseröffnung fest, dass wirklich die Vorsorge-Einrichtungen des Swissairpersonals begünstigt waren. Neben der Allgemeinen Pensionskasse (APK) erhielt auch die VEF einen Anteil, der dem Stiftungsvermögen zugeschlagen wurde. F.R.

**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.

## Die Schweiz und die Dereglementierung

*In der zweiten und letzten Folge publizieren wir die Auszüge aus dem Referat von Rolf P. Künzi, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, welche die Einflüsse der Deregulation auf die Schweiz beleuchten.* R.L.

Wir kennen alle die Bedeutung der modernen Zivilluftfahrt für die Schweiz, dem Binnenland im Herzen Europas. Bekanntlich haben wir keinen richtigen Zugang zur hohen See, und ausser Sonnenschein, dem Wasser unserer Gletscher und Flüsse und der Hirnmasse der Bewohner verfügen wir über keine natürlichen Reichtümer. Nicht zuletzt aus diesem Grunde ist bei uns der tertiäre Sektor, d. h. die Dienstleistungen, besonders entwickelt. Diese wiederum setzen ein gut funktionierendes Verkehrsnetz voraus, wobei der Luftfahrt, dem jüngsten und leistungsfähigen Verkehrsträger grösste Bedeutung zukommt. Deshalb ist die Schweiz von vornherein an einer möglichst freiheitlichen Luftverkehrspolitik besonders interessiert. Man darf in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass unsere Behörden schon unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg bereit waren, den schweizerischen Himmel zu öffnen, bevor dies ein hohles Schlagwort wurde. Einzige, wie mir scheint vernünftige, Bedingung war Gegenseitigkeit. Dementsprechend haben wir dort, wo unsere Partner zustimmten, bilaterale Luftverkehrsabkommen mit weitgehend freiem oder ganz freiem Marktzutritt vereinbart, beispielsweise mit der Bundesrepublik Deutschland und mit Österreich. In der praktischen Anwendung wurde allerdings die Freiheit zunehmend bedrängt. Egoistische und oft auch etwas kurzsichtige Wahrung vermeintlicher Interessen durch die nationalen Unternehmen haben die Ausschöpfung der durch die Luftverkehrsabkommen gebotenen Möglichkeiten stark eingeschränkt.

In vielen anderen Fällen verlangten jedoch unsere Partner die Abgrenzung des Zuganges zum Markt, das heisst zu den Strecken. In Fragen der Bemessung des Beförderungsangebotes befolgten wir, soweit an uns, eine sehr zurückhaltende Anwendung der Prinzipien des Bermuda-1-Abkommens mit der erwähnten nachträglichen Beurteilung, dem Feuerwehrprinzip. Auch in diesem Bereich zwangen uns die Partner meist ein System auf, das auf Vorausbestimmung des Beförderungsangebotes hinauslief. Im Tarifbereich überliessen wir die Verantwortung in erster Linie den Unternehmen, die sich gegen den Wettbewerb der übrigen Verkehrsträger behaupten müssen, im übrigen für ihre Eigenwirtschaftlichkeit an sich selbst verantwortlich sind. Dies gilt bei uns umsomehr, als die Swissair eine nach Privatrecht organisierte Aktiengesellschaft ist, deren Aktienkapital sich bekanntlich zu mehr als 3/4 in privatem Eigentum befindet.



Es lässt sich objektiv ohne weiteres vertreten, dass ein gleicher Preis für eine gleiche Beförderung ein faires Prinzip ist; Wettbewerb kann sich ja immer noch hinsichtlich aller Zusatzleistungen, wie Massnahmen vor Antritt des Fluges, aufmerksame Betreuung während des Fluges usw. zeigen. Wir pflegen oft in diesem Zusammenhang das Beispiel der zwei Jäger zu erwähnen, die im gleichen Jagdbezirk das gleiche Gewehr mit der gleichen Munition verwenden müssen; es kann nicht der eine mehrere Waffen oder sogar ein Maschinengewehr brauchen, während der andere Jäger auf eine Schrotflinte beschränkt ist. Dies muss aber nicht bedeuten, dass dann die Jäger mit den gleichen Gewehren und Munition gleich viel Wild erlegen können; dort kommt es dann eben auf die Geschicklichkeit an. Umso unerfreulicher ist es, wenn dem erfolgreichen Jäger plötzlich verboten wird, noch mehr zu jagen, nur weil der andere Jäger bisher weniger oder sogar nichts erlegt hat. Sie werden sich nun fragen, weshalb wir trotz unserer grundsätzlich so liberalen Luftverkehrspolitik mit den Vereinigten Staaten derartige Schwierigkeiten haben. Damit sind wir auch beim letzten Kapitel angekommen.

#### **Luftverkehrsbeziehungen zwischen der Schweiz und den USA**

Im Verhältnis zwischen den beiden Staaten gilt ein verhältnismässig altes Luftverkehrsabkommen von 1945, das in Einzelheiten mehrmals ergänzt worden ist. Es enthält von Anfang an eine Tarifbestimmungsklausel nach dem System der doppelten Genehmigung. In Bezug auf den Marktzugang sind die Rechte des einzigen Schweizer Unternehmens auf Verkehrsrechte an drei Punkten in den USA sowie in Anchorage beschränkt, während andererseits beliebig viele US-Unternehmen über alle möglichen Punkte auf allen denkbaren Strecken in die Schweiz sämtliche Punkte in unserem Land und darüber hinaus bedienen können, wobei neben allen Rechten in dritter und vierter Freiheit auch noch alle in fünfter und sechster Freiheit ausgeübt werden können. Dieses offensichtliche Ungleichgewicht in den Möglichkeiten hindert unsere amerikanischen Freunde nicht, uns vorzuwerfen, die amerikanischen Unternehmen seien benachteiligt. Diese hatten sich zwar ohne schweizerisches Zutun allmählich aus dem Markt Schweiz-USA zurückgezogen, um sich auf ertragreichere Jagdgründe zu konzentrieren. Es ist nur natürlich, dass sich unter solchen Umständen (aber nicht nur deshalb!) die Swissair im Nordatlantikmarkt besonders gut behauptete. Im August 1983 kamen wir plötzlich durch ein Presseinterview des stellvertretenden amerikanischen Unterstaatssekretärs Frank Willis unter heftigen Beschuss. Willis verglich nur die wirtschaftlichen Vorteile, liess finanzielle Ergebnisse, beziehungsweise die Zahl der von amerikanischen und von schweizerischen Unternehmen beförderten Passagiere



und drohte unverhohlen mit einer Kündigung dieses «nutzlosesten aller, zwischen den Vereinigten Staaten und anderen Ländern in Kraft stehenden Luftverkehrsabkommens».

Inzwischen haben bereits fünf Verhandlungsrunden stattgefunden. Nach drei ersten Runden kam es im März 1984 in Davos zu einer auf ein Jahr befristeten Vereinbarung, in der zugunsten amerikanischer Unternehmen verschiedene Massnahmen vereinbart wurden, um diesen Unternehmen den Wiedereintritt in den schweizerisch-amerikanischen Markt zu erleichtern. Neben Tariffbändern, die im Vergleich zum ECAC-MOU nochmals wesentlich erweitert wurden, erhielten amerikanische Unternehmen neben gewissen Erleichterungen in den Tarifbedingungen das Recht des Spurwechsels auf schweizerischen Flughäfen (change of gauge), d. h. die Möglichkeit von einem grossen Flugzeug für die Fortsetzung des Fluges auf mehrere kleinere Flugzeuge umzuladen. Weil sie ausserdem noch die Verkehrsrechte in fünfter Freiheit besitzen, geniessen sie auf dem europäischen Kontinent ähnliche Sammelmöglichkeiten wie auf dem amerikanischen Kontinent. Vergleichsweise kann die Swissair an den Punkten New York, Boston und Chicago höchstens gestützt auf die Zusammenarbeitsverträge mit amerikanischen Unternehmen Passagiere und Fracht auf die eigenen Linien zu bringen lassen, was immer weniger wirksam ist als mit eigenen Flugzeugen.

Die Davoser-Vereinbarung hat es amerikanischen Unternehmen ermöglicht, sich bereits wiederum einen Anteil von ungefähr 30% des Marktes Schweiz-USA zu verschaffen. Trotzdem hat sich die amerikanische Verhandlungsdelegation bisher nicht bereit gefunden, die verlangten Strecken nach Houston und Atlanta für die Swissair zu öffnen. In der letzten Runde wurde sogar von amerikanischer Seite verlangt, auch die Tarife von zwei noch neu dazukommenden amerikanischen Unternehmen zu genehmigen. Der bereits im Markt tätigen Unternehmen müsste ausserdem das Recht gewährt werden, gleichzuziehen. Nicht genug damit, wären Unternehmen, die nach anderen Punkten Linien betreiben, die Möglichkeit zu gewähren, zusammen mit einem Partnerunternehmen mit den Tarifen in die Schweiz ebenfalls gleichzuziehen, beispielsweise einem Tarif von Continental nach London kombiniert mit der Weiterbeförderung durch British Caledonian. Ausserdem ist auch die Frage der Eigenabfertigung plötzlich zu einer schicksalhaften Vorfrage emporstilisiert worden. Danach müssten die Flughäfen Genf und Zürich vom Prinzip der gemeinsamen Abfertigung an – übrigens – neutralen Schaltern abrücken, den amerikanischen Unternehmen eigene Abfertigungsschalter zu gewähren, und es ihnen freistellen, ob sie auch auf dem Vorfeld des Flughafens selber tätig sein wollen. Ein Augenschein am ersten Tag der letzten Verhandlungsrunde hat nicht genügt, den

amerikanischen Delegationsmitgliedern zu zeigen, dass unsere Flughäfen schon von der architektonischen und betrieblichen Konzeption auf eine Gesamtabfertigung geplant und gebaut worden sind. Es widerspricht tiefsten amerikanischen Gefühlen, sich durch Swissair-Angestellte abfertigen zu lassen, auch wenn diese im Grunde genommen für den Flughafen Zürich handeln. Als Mindestlösung fordert man deshalb die Möglichkeit, zwischen mehreren Abfertigern auswählen zu können, um, wie es von amerikanischer Seite hiess, auch einen preislichen Wettbewerbsdruck erzeugen zu können. Als «grosszügige» Gegenleistung für all dies würde der Schweiz einer der beiden verlangten Punkte in Aussicht gestellt.

Es ist unter solchen Umständen nicht erstaunlich, dass der Graben für eine Einigung vorläufig viel zu breit und auch zu tief ist. Deshalb wurde auch ein Datum für die nächste Verhandlungsrunde bisher nicht festgesetzt. Es ist jedoch klar, dass die Verhandlungen weitergehen müssen, denn die Schweiz will sich auf die Dauer nicht mit selektiver Dereglementierung abspesen lassen. Ausserdem ist das Davoser-Abkommen als vorsorgliche Massnahme nochmals bis 31. Juli dieses Jahres verlängert worden. Man wird deshalb nicht darum herumkommen, vor diesem Zeitpunkt wiederum zu verhandeln.

## 40 Jahre AEROPERS



*Jubiläumsball  
zum 40jährigen Bestehen  
der AEROPERS*

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

*Anmeldung bis 31. August 1985!*

## Bemerkenswerte Daten

Die dritte und letzte Folge von Alfred Sooders Rückblick fasst chronologisch einige Bereiche zusammen. Die verschiedenen Ereignisse, teilweise ergänzt durch Edy Brunner, sind persönlich erlebte Geschichte und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. In einem von vorwiegend freiwilligen Mitarbeitern geführten Berufsverband überstiege ein weitergehendes Bearbeiten der alten Dokumente offensichtlich die Möglichkeiten. F.R.

- 1954 Aeropers **rundschau** Nummer 1 erscheint
- 1955 der IFALPA beigetreten
- 1956 Senioritäts-Reglement
- 1958 Ferien- und Disziplinarreglement
- 1960 Reglement für den Dienstortwechsel, Loss of Licence-Versicherung
- 1961 Versetzungsreglement
- 1962 Witwen- und Waisenbetreuung
- 1963 Militärdienst-Reglement
- 1965 Ball im Casino Zürichhorn, 20 Jahre Aeropers
- 1966 Gründung des Dachverbandes des Fliegenden Personals
- 1968 Vorstandsbeschluss und positive Mitgliederabstimmung zum Bau eines eigenen Hauses
- 1969 Beitritt zur EUROPILOTE  
Integrierung der Ausländerpiloten der FPAS  
Aufnahme der Navigatoren und Bordmechaniker in die VEF
- 1970 Integration der Balairpiloten  
Einführung von Sicherheitsbeamten (Tigers) an Bord
- 1971 Im Januar wird das Aeropers-Haus bezogen und damit das neue Sekretariat am Ewigen Wegli 10 in Kloten
- 1979 Einführung von «FEROP»: Aeropersmitglieder verzichten jedes zweite Jahr auf einen Ferientag, die so gewonnenen Arbeitstage stehen den Aeropers-Funktionären zur Verfügung
- 1982 Das Sekretariat wird umgebaut
- 1983 Das Sekretariat erhält eine Computeranlage

### **Sekretariat**

- 1945–53 Stundenentschädigung einer Sekretärin
- 1954–59 Dr. Guldimann, Zürich
- 1960–63 Dr. Hunziker, Fluhof



- 1964–68 Dr. Schmid, Flughof, Baracke  
 Dr. Schmid, Glattbrugg  
 1967–83 Frau N. Grösch, erste Ganztages-Sekretärin  
 1969–72 Dr. Huber, 1971 Bezug des eigenen Sekretariates  
 1973–79 Hr. Fred Woodtli  
 1980–83 Hr. Roland Kurtz  
 ab 1983 Hr. Dieter Schürer  
 ab 1983 Frl. Tina Curi, als Sekretärin

### **VEF (Pensionskasse)**

- 1956 die Altersrente beträgt Fr. 15 000.—  
 die Witwenrente Fr. 6000.—  
 die Waisenrente Fr. 3000.—  
 1966 die Altersrente beträgt nun 45% des Salärs beim Pensionierungs-  
 alter, sowie die Übergangsrente bis zum AHV-Alter  
 Witwenrente 33 1/3%  
 Waisenrente 6 2/3% des maximalen Pilotensalärs  
 Die Aeropers will eine standesgemässe Altersrente und  
 finanziert diese aus dem Gesamtaufwand

### **Saläre**

- 1945 – März 1953 Fixum und Kilometerentschädigung  
 April 1953 – März 1957 Fixum und Stundenentschädigung  
 April 1957 – Febr. 1960 Fixum und Stundenentschädigung, 70 Stunden-  
 Garantie  
 ab März 1960 Feste Salärskalen  
 1965 das europäische Mittel wird eingeführt, auf drei  
 Jahre verteilt ergibt sich eine Aufwanderhöhung  
 von 36%.

Bis im März 1957 wurde bei Krankheit, Ferien oder Militärdienst nur ein  
 kleines Fixum ausbezahlt.

### **Ausserordentliche Generalversammlungen**

#### Gründe

18. Dezember 1945 Statutenänderung  
 12. Mai 1946 Vertragsverhandlungen  
 31. Mai 1946 Vertragsverhandlungen  
 31. August 1946 Vertragsverhandlungen  
 29. Januar 1947 Gesamtarbeitsvertrag  
 2. Februar 1948 Flugsicherung, VEF



- |              |      |                                                                                                                    |
|--------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 26. November | 1948 | Konsultativ-Kommission, VEF                                                                                        |
| 29. November | 1948 | Demission Fretz, VEF                                                                                               |
| 7. Januar    | 1949 | Neuwahlen                                                                                                          |
| 10. Januar   | 1950 | Vertragskündigung Swissair                                                                                         |
| 2. März      | 1950 | Situation Swissair                                                                                                 |
| 3. Oktober   | 1950 | Arbeitsvertrag                                                                                                     |
| 4. Mai       | 1951 | Arbeitsvertrag                                                                                                     |
| 12. Dezember | 1951 | Statuten, Seniority, Displacement                                                                                  |
| 24. Juni     | 1952 | Funkerprobleme, Austritt VPOD                                                                                      |
| 27. Juni     | 1952 | Funkerprobleme<br>Der Antrag für eine Vertragskündigung der Aeropers wurde nicht angenommen. Es fehlen 11 Stimmen. |
| 14. Juli     | 1953 | Statutenänderung                                                                                                   |
| 12. Juli     | 1954 | Konsultation Dr. Guldemann<br>Eingabe an den Verwaltungsrat betreffend Unfall im Kanal                             |
| 2. Dezember  | 1964 | Seniority-Liste (Quotensystem)<br>Vertragskündigung der Aeropers<br>Abstimmung angenommen, 96% JA.                 |

In der Zeit vor 1960, als die Aeropers noch kein eigenes Sekretariat hatte, wurden die meisten Vereinsprobleme jeweils von den ordentlichen und ausserordentlichen Generalversammlungen beschlossen.

### **Tragische Flugunfälle**

- |              |      |                                                                                 |
|--------------|------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 13. Dezember | 1950 | DC-4, Sydney, Canada<br>Im Anflug mit dem Gebäude kollidiert und ausgebrannt    |
| 14. Dezember | 1951 | DC-4, Amsterdam<br>Gleiche Ursache wie oben                                     |
| 19. Juni     | 1954 | Convair 240<br>Wasserung im Ärmelkanal mangels Benzin                           |
| 18. Juni     | 1957 | DC-3, Bodensee<br>Absturz durch unkontrollierte Fluglage (Schnellflug)          |
| 4. September | 1963 | Caravelle, Dürrenäsch<br>Absturz nach Feuer an Bord, Flugzeug wird steuerlos    |
| 10. Februar  | 1967 | Convair 440, Lägern<br>Absturz wegen Triebwerkstörung und zu niedriger Flughöhe |
| 21. Februar  | 1967 | Coronado, Würenlingen<br>Explosion im Gepäckraum                                |

- 6. September 1970 DC-8, Entführung nach Zerka  
Sprengung am Boden
- 7. Oktober 1978 DC-8, Athen  
Überrollen der Piste

### Korrigenda

In die **rundschau** Nummer 255 schlich sich ein Fehler in «Die Geschichte der Aeropers» ein, und es muss heißen:

- 26. Juli 1945 Gründung der Aeropers. Zur Wahl wird Franz Zimmermann vorgeschlagen.
- 10. November 1945 Die erste Generalversammlung wählt Robert Fretz zu ihrem Präsidenten.
- 1949 bis 1950 war A. Tscharner Präsident.

## Das alte Crew Control



Das aktuelle Interview:

## Willy Sauer

*geschätzter Portier des Genter Foyer des Equipages, wurde pensioniert.*



*Cher Willy Sauer, au moment où vous quittez votre activité au Crew House, nous aimerions vous poser quelques questions:*

*Quel sentiment éprouvez-vous à la veille de quitter votre travail au Crew House?*

Je ressens d'une part un grand vide et d'autre part, je sens bien que l'âge a émoussé ma vitalité et mon dynamisme. Mon souci de ne pas décevoir les gens qui m'entourent est devenu préoccupant.

*Comment êtes-vous venu à cette activité et combien de temps l'avez-vous exercée?*

Je me suis laissé porter toute ma vie comme une coquille de noix sur un cours d'eau. Je n'ai jamais véritablement guidé mon destin. De cette façon, après avoir passé huit ans sur la piste puis dix années à la réservation, où j'ai eu l'occasion d'apprendre à connaître les rouages de la «boîte» par les nombreux classements que j'ai effectués, j'ai finalement atterri au Crew House où j'ai eu le plaisir de rester quatorze ans.

*Quel aspect de votre travail avez-vous le plus apprécié?*

Avant tout le service de nuit et le réveil du matin. C'est le soir tard que le contact avec les équipages est le plus profond. Il y a plus de liberté et les gens sont plus disponibles. C'est à ce moment que nous pouvons



avoir des discussions parfois même philosophiques. C'est là que j'ai ressenti cette amitié franche et spontanée que tous m'ont donnée et qui me laisse aujourd'hui encore le sentiment d'être en dette.

*Et le moins apprécié?*

Les changements d'horaire qui sont pour moi très pénibles.

*Quels sont les événements qui vous ont le plus marqué durant votre passage au Crew House?*

C'est la disparition brutale de ceux qu'on a aimés. La peine de ne plus voir ces garçons et ces filles, se dire qu'ils ne reviendront plus, qu'on ne reverra plus leur visage accueillant. C'est pourquoi chaque minute qui passe doit être bien employée.

*Willy, avez-vous des regrets?*

Perdre le contact avec tous ces gens et ne plus leur être utile me manquera beaucoup. C'est le plaisir de donner dont on est privé.

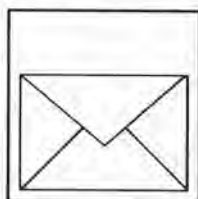
*Quels sont vos projets d'avenir?*

Je n'en ai pas de précis. Il est trop tard pour entreprendre un apprentissage mais de toute façon, faites-moi confiance, je serai toujours actif. J'irai plus souvent dans le chalet que j'ai construit et où j'entretiens un jardin; j'adore la terre. D'autre part, j'aimerais perfectionner des techniques de massage pour «défatiguer», d'autant plus que l'on m'a dit que j'avais certaines prédispositions. Ainsi, je pourrais continuer à être utile aux autres. Et qui sait, pourquoi pas, de temps en temps, un remplacement au Crew House.

*Merci cher Willy pour votre dévouement, votre amabilité et votre chaleur humaine.*

Interview par Richard Mérier

## Briefe an die rundschau



### Reizwort Produktivität

Immer wieder geistert das Reizwort der sinkenden Produktivität der Piloten durch den internen Blätterwald. Der Ruf nach produktivitätssteigernden FDRs macht sich immer häufiger zwischen den Zeilen bemerkbar. Doch nicht nur die FDRs beeinflussen die Produktivität. Wie steht es denn mit der Vielflottenpolitik auf der Kurzstrecke, dem 2-Typeneinsatz im FE? Wie wirkt sich die mehr als grosszügige Funktioniärsmannschaft des DC-10 darauf aus? Wie der Verkauf mit seinen unabänderlichen (sollte die EK mal eine Änderung verlangen) Blockzeiten, die so manchen langen Sling verursachen? Doch all das steht nicht zur Diskussion, die FDRs und die EK sind schuld, da muss ein Umdenken einsetzen.

Doch wer anerkennt die Notwendigkeit von Lohnkürzungen in Zeiten wo die Firma prosperiert? Denn eines muss man klar sehen: Veränderungen der FDRs, die der Swissair zusätzliche Positionen oder versuchte Flexibilität bringen, bewirken nichts anderes als Reduktionen des Gesamtaufwandes, gleichzusetzen mit Salärkürzungen oder Abbau von Ferien. Diese FDRs aber wurden einst erhandelt, erstritten, teils erkauf und sind bares Geld wert. Sollen wir darauf grosszügig verzichten, einen Teil davon zurückgeben?

Ja ich weiss, die Auguren auf dem Balsberg sehen den Himmel der Zukunft verdüstert durch die Gewitterwolke mit Namen «Deregulation». Doch ist es wirklich nur ihre Angst vor der Zukunft oder doch wohl eher ein Profilierungsversuch des Managements auf unserem Rücken? Ein Management übrigens, das einerseits Millionen vermanagt mit seinen Entscheiden über die Flottenstruktur, F-Class-Bestuhlung DC-10, 9-er Complement mit Auswirkungen auf das lange hinausgeschobene 3-Klassen-System bis hin zu den unseligen, aber einst billigen 747/A310-Simulatoren, ohne je Fehler einzugestehen oder einen Schuldigen zu nennen. Ein Management, das andererseits hinter einer lächelnden Maske der amerikanischen «Hire and fire»-Politik huldigt (Schwarzpeterspiel im Fall Deuringer/Fall Landshut), das auch seine Mitarbeiter für so dumm hält, den beachtlichen 84-er Gewinn mit dem 29. Februar des Schaltjahres erklären zu wollen (eine besonders reife Leistung), um keinen Bonus ausschütten zu müssen.

Wir werden bald sehen, welches die wirklichen Sorgen oder Beweggründe sind, wenn der Vorstand in Verhandlungen tritt. Doch nicht über neue FDR's soll verhandelt werden; nein, sondern über ein gut geschnürtes **befristetes** Notpaket für den Fall, dass sich das Gewitter doch über uns entladen sollte. Dann nämlich sieht jeder die Notwendigkeit von Einschränkungen, des vermehrten persönlichen Engagements ein, um die Firma über Wasser zu halten.

Es ist meiner Ansicht nach richtig, jetzt, in einem Klima ohne wirtschaftlichen Druck, sachbezogen zu diskutieren und Lösungen zu suchen. Die partnerschaftlich erarbeiteten Lösungen sind immer ausgewogener, als Druck und Gegendruck je hervorzubringen vermögen.

Ich betone nochmals, dass es sich bei einem solchen Notpaket um ein befristetes Entgegenkommen unsererseits handeln muss, über dessen Einsetzung und Aufhebung sich der Vorstand eine Entscheidungsgewalt vorbehalten muss, was zwar die Swissair in Beweisnot versetzt, andererseits aber unserem bisherigen partnerschaftlichen Verhalten Rechnung trägt.

Machen wir hingegen jetzt schon definitive Zugeständnisse, wird mit Sicherheit beim Auftreten einer aktuellen wirtschaftlichen Verschlechterung der Ruf nach weiteren Zugeständnissen laut. Wie leicht geht doch trotz Merlischachen der Satz «die Voraussetzungen haben sich geändert» über ein Lippenpaar.

Sollte hingegen das Management einem solchen, der Situation angepassten Vorschlag strikte ablehnen, wäre das Beweils genug, dass es um reine Kostenminimierung und Kompensation vorangegangener teurer Managemententscheidungen geht, denn die FDRs sind bald 10 Jahre alt, die Produktivitätsfrage aber etliches jünger und von einem Mann aufgeworfen, der sie swissairseitig federführend «mitverbrochen» hat.

Beat Läderach, ehemaliger Geburtshelfer der «neuen» FDRs

*Mit diesem Beitrag ist für die rundschau-redaktion das Thema – unter welchem Schlagwort auch immer – einstweilen beendet, mit Dank für die eingegangenen Kommentare*

*F.R.*

### **Aus der Sicht eines Copiloten**

«The Copilot shall closely follow up the flight progress and be prepared to take over controls at all times, especially on take-off and approach/landing.»

Dieser kurze Satz aus dem FOM beschreibt eine der wichtigsten fliegerischen Aufgaben des Copiloten. Man könnte einwenden, er wäre nicht vollständig zitiert, denn es geht weiter mit: «whenever the PiC should issue such order or shows signs of incapacitation.» Ich meine aber, er



ist im Grunde auch so vollständig und wir sollten uns da keinen Illusionen hingeben.

Der Copilot ist in erster Linie Pilot und wenn es nötig sein sollte, aus welchen Gründen auch immer, wird von ihm ein kompetentes Eingreifen erwartet und zwar in **jeder** fliegerischen Situation. Das erwartet die Crew, der Passagier, die Swissair, die Öffentlichkeit, und wie wir sehen konnten auch die Justiz. An dieser Tatsache würde auch eine Änderung des FOM überhaupt nichts ändern, sie ist im heutigen Zustand zwangsläufig.

Ich frage mich jedoch:

1. «Kann der Copilot speziell im Fall von Start und Landung inkl. Bremsen dieser Erwartung voll gerecht werden?»
2. «Wo wären in der heutigen Situation Verbesserungen möglich?»

Wir wissen, dass dem theoretischen und praktischen Training in der Fliegerei entscheidende Bedeutung zukommt und das ganz besonders in kritischen Situationen. Unsere Firma hat unter anderem deshalb viel Geld in Ausbildungseinrichtungen investiert, die ein solches Training möglichst realistisch zulassen. Nutzen wir es optimal?

Wir wissen weiterhin, dass beim Piloten die Erfahrung oder auch Airmanship sowie Common Sense von grossem Wert sind und im Zeitalter der Automation wird deren Bedeutung noch zunehmen. Tun wir genug, um dieses Potential auf ein möglichst hohes Niveau zu bringen?

Damit der Copilot auf diesen wichtigen Gebieten Fortschritte erzielt und speziell für die kritischen und unfallträchtigen Bereiche Start und Landung besser gerüstet ist, schlage ich folgende Verbesserungen vor:

1. Der Copilot sollte den Start und die Landung bis zum Stillstand des Flugzeuges beherrschen lernen.
2. Nach erfolgtem UK auf das Basisflugzeug sollte mehr Weiterbildung erfolgen mit dem Hauptziel, Erfahrungen im Umgang mit schwierigen Situationen zu sammeln und Common Sense sowie Airmanship zu fördern.

Erwin Schaupp, Copilot DC-9-32/51



### **Einfamilienhaus**

St. Margareten/Münchwilen zu verkaufen

- sonnige Aussichtslage, ländliche Bauweise, natürliche Materialien

- 3 Min. ab Autobahn Zürich-St. Gallen, Ausfahrt Münchwilen

- Schlüsselfertig 438 000.—, mit Wintergarten 458 000.—

- Anzahlung nach Vereinbarung

Telefon 01 - 825 41 14 - 53 64 63

## 75 Jahre Flugplatz Dübendorf-Wangen

Im Jahre 1910 wurde der Flugplatz Dübendorf-Wangen mit der Landung des Flugpioniers L egagneux erstmals für zivile Flüge benützt. In den Monat Oktober fällt die Geburtsstunde des Flugplatzes Dübendorf, der als Wiege der schweizerischen Militär- und Zivilluftfahrt bezeichnet werden kann. Die Gründung erfolgte durch die «Schweizerische Flugplatzgenossenschaft», welche dies zum Anlass nahm, eine «Flugwoche» durchzuführen, der damals über 100 000 Zuschauer beiwohnten.

Beginnend am Wochenende vom 23./24. August 1985, endend mit dem Wochenende vom 30./31. August 1985, findet in Dübendorf, Wangen und auf dem Flugplatz der Festakt zur 75-Jahrfeier und die Meisterschaft der Fliegertruppen statt. Träger der Jubiläumsfeier sind die Sektion Zürich des AeCS, die Swissair, die Sektion Zürich der AVIA-Flieger, die Stadt Dübendorf und die Gemeinde Wangen-Brüttisellen sowie das BAMF. Für die Durchführung der Jubil umsfeierlichkeiten ist ein Organisationskomitee eingesetzt.



Zu vermieten in **Oberstammheim** an Toplage **exklusive**

### **4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Zimmer-Wohnung**

(135 m<sup>2</sup>)

2 Balkone mit 55 m<sup>2</sup>, Sauna, Doppelgarage, Estrich mit 21 m<sup>2</sup>,  
Gartenplatz mit Biotop.

Telefon 054 - 45 10 73

## From other publications



### Nebelspalter Nr. 25, 1985: Das Opernhaus – ein Hintertreppenroman

Seldwylas Opernhaus wurde bekanntlich für -zig Millionen Franken renoviert und steht nun in alt-neuem Glanz wieder offen zugänglich im Zentrum der Stadt – nur leicht beeinträchtigt durch die seitliche Geschwulst, den «Fleischkäs» (Bernhard-Theater etc.). Puck freute sich auf den ersten Besuch des wieder auferstandenen klassizistischen Theaters aus der Gründerzeit. So lud er seine Mirandolina zu einem Ballettabend ein – das heisst: Er glaubte, es handle sich um ein Ballett. Am fraglichen Abend näherten sich die beiden gespannten Besucher dem erhabenen Gebäude, das auf einem Sockel steht, welchen man mittels einigen Treppenstufen erklimmt, während, sie hätten auf solche Weise bereits die Eingangshöhe erreicht. Doch weit gefehlt – der Eingang befindet sich zu ebener Erde. Dann allerdings hat man eine ordentlich lange Treppe hinaufzusteigen (vergleichbar der «scala santa» im Lateran zu Rom). Oben erfährt man, dass die Garderoben sich unten befinden, sogar noch einige Stufen unter dem Eingangsniveau. Die beiden Besucher begaben sich also unter dem Zitieren von – bei der Scala santa vorgeschriebenen – Stossgebeten leicht variierten Inhalts in den Keller hinunter, entledigten sich der Mäntel und gerieten anschliessend in einen unendlich traurigen Raum, den Puck für das Mausoleum für den ersten Dirigenten des Hauses hielt – aber der Riesensarg entpuppte sich als Bar. Den kahlen, weissen Wänden entlang tappt und steigt der Gast des Hauses schliesslich in den goldenen Saal des Theaters, setzt sich in den Sessel, der bequemer aussieht als er ist, und harret der Dinge.

Später: In stummem Einverständnis erhoben sich die beiden und stiegen tief hinab in die Garderobe, «behändigten» ihre Hüllen und verliessen leicht verstimmt das Prachtgebäude, ohne den Sockel nochmals zu besteigen. Rasch erholten sie sich in der frischen Abendluft und sangen sich zum Trost den Beulischen Ohrwurm «Stägeli uf, Stägeli ab juhee».

Puck

*Der obige Text nimmt auch den musikalischen Teil des Opernhauses aufs Korn. Beim Treppen-Anteil kommen aber unwillkürlich Assoziationen zum*



neuen Ops-Center auf. Weiss man auch, dass derselbe Architekt bei beiden Bauten die Hand im Spiele hatte, sind wir über die verschlungenen und komplizierten Wege unseres Arbeitsablautes im Ops-Center nicht mehr erstaunt. Offensichtlich ist auch der Architekt weder in Opernhäusern noch in Betriebskantinen öfter anzutreffen. Heiner Spörri

---



## Das Thema

Wenn ein Mädchen einen Mann so küsst,  
dass er sich im Himmel glaubt,  
so ist es nicht gesagt,  
dass das Mädchen ein Engel sei . . .

Var. I            Wenn ein Mann einem Mädchen das Blaue  
vom Himmel herunter verspricht,  
so ist es nicht gesagt,  
dass der Mann ein Pilot sei . . .

Var. II           Wenn das Mädchen nachher  
aus den Wolken fällt,  
so ist es nicht gesagt,  
dass der Mann ein schlechter Pilot sei . . .

# 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. Spörri	H. J. Sauter	1448
info/ <b>rundschau</b>	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. Spörri	J. Schmid	1335

---

## **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»

---

# HYDRION®

Ein revolutionärer Wasseraufbereiter

## **KALK- Rost- PROBLEME ?**

**Unser moderner Wasser-  
aufbereiter schafft rasch  
und sicher Abhilfe!**

- Schweizer Fabrikat •

Tun Sie den ersten Schritt, dieses Problem zu lösen und profitieren Sie von den Einsparungen.

Senden Sie uns den Coupon für eine unverbindliche Information.

**OHNE STROM  
OHNE CHEMIE  
OHNE UNTERHALT**

- für eine Dokumentation
- für 1- oder Mehrfam. Haus
- für industrielle Anwendung
- für eine Gespräch



*denk mit  
sparmit!*



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

Adresse : \_\_\_\_\_

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

**10 JAHRE  
GARANTIE**

## **AGENTUR MWV**

M. W. Vogel

Poststrasse 9, 8307 Effretikon, Telefon 052/32 77 88 ☉