

rundschau

Januar / Februar 1979



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	6
Neue Mitarbeiter	13
I N T E R N	
Rückblick	15
IFALPA	17
Neuaufnahmen	18
Betr. Langstreckenpiloten — familiäre Aussenseiter?	19
Typeneinstufung von Ex-SATA Copiloten	21
Brief eines Mitgliedes an unseren Präsidenten	23
Man sollte . . .	27
Hobby-Ecke: Easy Rider	28
Briefe an die rundschau	34

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 10. März 1979

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
 W. Waeschle (Produktion)
 H. Hürzeler, U. Marx,
 F. Rasumowsky, J. Schmid,
 H. Spörri, F. Woodtly

**Redaktions-Adresse
 und Versand:**

Sekretariat Aeropers
 Ewiges Wegli 10
 8302 Kloten
 Telefon 01/814 15 15

Druck:

Wettlin & Co.
 Rosengartenstr. 5
 8037 Zürich
 Telefon 01/44 47 44

«La Suisse» Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

Klaus Keller, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052/22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Wettlin Druck
Druck

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht

«Aber nicht nur die Verteilung des Wirtschaftsertrags muss den Forderungen der Gerechtigkeit entsprechen, sondern auch der gesamte Wirtschaftsvollzug. In der menschlichen Natur selbst ist das Bedürfnis angelegt, dass, wer produktive Arbeit tut, auch in der Lage sei, den Gang der Dinge mitzubestimmen . . . »

Papst Johannes XXIII. Sozialenzyklika «Mater et Magistra»



Mitbestimmung

Das Thema ist seit bald drei Jahren aus den Schlagzeilen der Presse verschwunden. Im März 1976 wurde die Mitbestimmungsinitiative von den Stimmberechtigten abgelehnt, und seither waren die Sozialpartner in erster Linie um die Erhaltung von Arbeitsplätzen besorgt. Mit dem Gespenst der Arbeitslosigkeit im Nacken braucht es schon eine gehörige Portion Mut, sich für die Mitbestimmung stark zu machen. Wie sensibel die Unternehmer auf diesbezügliche Forderungen reagieren können, erfuhren z. B. die TAT-Redaktoren letzten Sommer, als sie in den Streik traten um ein Postulat durchzusetzen, das die Mitbestimmung betraf. Obschon ich dieses Beispiel nicht als repräsentativ für das Verhalten der Sozialpartner hinstellen möchte, zeigt es doch, wie die Machtverhältnisse liegen.

Was versteht man überhaupt unter Mitbestimmung? Im Lexikon steht dazu: Die Mitbestimmung ist Mittel zum Zweck der Wirtschaftsdemokratie. Es ist die Beteiligung der Arbeitnehmer an allen Entscheidungen in Betrieben und Unternehmen, die jene wesentlich betreffen. Man unterscheidet drei Arten der Mitbestimmung: 1. die soziale, umfasst die Ordnung der betrieblichen Arbeitsverhältnisse und Einrichtungen; 2. die personelle, umfasst Einstellung, Entlassung, Versetzung und Beförderung von Arbeitnehmern; 3. die wirtschaftliche, umfasst die Mitwirkung an den grundlegenden unternehmerischen Entscheidungen. Diese Reihenfolge entspricht zugleich der qualitativen Ordnung der verschiedenen Arten, mit der dritten als letzter Konsequenz der Wirtschaftsdemokratie.

Ist Mitbestimmung nötig, wollen wir sie überhaupt? Trotz der massiven Ablehnung der Mitbestimmungsinitiative, wage ich die Frage zu bejahen. Die politische Demokratie ist für uns heute selbstverständlich. Sie war es aber nicht immer – sie musste erkämpft und das Volk dazu erzogen werden. Als anspruchsvollste aller Staatsformen verlangt die Demokratie einen gewissen Bildungsgrad und auch Verantwortungsbewusstsein der Bürger. Aber auch das Umgekehrte ist richtig: Je höher der Bildungsgrad eines Volkes, umso grösser sein Bedürfnis

nach Demokratie. Ähnlich verhält es sich in der Wirtschaft: Je aufgeklärter die Arbeitnehmer sind, umso grösser ihr Verlangen nach Demokratie auch hier. Das schlägt sich dann in der Forderung nach mehr Mitbestimmung nieder.

Nun, wie steht es um die Mitbestimmung bei uns? Gemessen am schweizerischen Demokratieverständnis, bewegt sie sich in recht engen Grenzen. Sie beschränkt sich auf den sozialen Bereich, das heisst vor allem auf die Ordnung der Arbeitsverhältnisse. Die Mitsprache der Aeropers erstreckt sich laut GAV auf die Gestaltung 1. aller Reglemente, ausgenommen Freiflugreglement; 2. der FDR; 3. der Rotationspatterns. Unsere Mitsprache bei der Gestaltung des Senioritätsreglements kann kaum als personelle Mitbestimmung gelten. Unsere Mitsprache auf den erwähnten Gebieten hat sich seit langem gut bewährt, und es ist deshalb sicher angebracht, eine massvolle Ausdehnung auf den personellen Bereich ins Auge zu fassen.

Personelle Mitbestimmung bedingt unter anderem Mitsprache bei Einstellung und Entlassung von Arbeitnehmern. Die Einstellung von Piloten erfolgt u. a. auf Grund der Bestandesplanung, somit müssten wir hier ein Mitspracherecht anstreben. Das ist deshalb besonders wichtig, weil der Besatzungsbestand einen direkten Einfluss auf die Gestaltung der FDR hat. Bekanntlich ist heute der Pilotenmangel einschränkender Faktor bei der Flottenexpansion. Obschon es im Nachhinein natürlich einfach ist, Kritik zu üben, darf doch festgestellt werden, dass eine diesbezügliche Warnung von Seiten der Aeropers frühzeitig erfolgt ist, aber nicht beachtet wurde. Die Notwendigkeit einer Mitsprache bei Entlassungen brauche ich kaum zu betonen, ist uns doch die Pensionierungsaktion von 1975 noch in bester Erinnerung.

Ebenfalls in den personellen Bereich gehört die Auswahl von Funktionären die uns direkt betreffen, bei der wir bisher keine Mitsprache geniessen, höchstens ein gewisses Anhörrecht. Ein solches Begehren ist kein Ausdruck des Misstrauens, es trägt aber der Tatsache Rechnung, dass Funktionäre von «unten» nach anderen Kriterien beurteilt werden als von «oben», wobei dieser Umstand aber bis jetzt nicht berücksichtigt wurde. Mitbestimmung bei Bestandesplanung und Ernennungen sind die zwei wichtigsten Postulate im personellen Bereich. Daraus würden ein noch besseres Arbeitsklima und eine grössere Zufriedenheit resultieren.

Die Frage ist natürlich, wie sich die Swissair zu solchen Forderungen stellt. Verschiedene Umstände geben Anlass zu einer bedingt optimistischen Beurteilung der Lage. Da ist erstens unser ausgeprägtes Demokratieverständnis. Was Bildungsgrad und Verantwortungsbewusstsein anbelangt, sind wir sicher längst reif für diesen Schritt. Das entsprechen-

de Zeugnis wurde unserem Verband zum 30jährigen Jubiläum von der Swissairdirektion ausgestellt. Sie schreibt in einem Brief an unseren damaligen Präsidenten H. R. Amsler: «Die Aeropers hat sich dabei nicht zuletzt im heutigen GAV bleibendes Zeugnis partnerschaftlicher Reife gesetzt.» Weiter: «Unsere Jubiläumsglückwünsche an Sie und an die gesamte Aeropers sind getragen von unserer Bereitschaft und Erwartung, die verantwortungsbewusste Partnerschaft, wie sie sich in den vergangenen dreissig Jahren entwickelt und mehrfach bestätigt hat, zu unserem gemeinsamen Wohle in die Zukunft hinein weiterzuführen.»

Verantwortungsbewusste Partnerschaft setzt aber ein gewisses Mass an Mitbestimmung voraus. Die Verpflichtungen der Swissair ihren Mitarbeitern gegenüber, sind in den Punkten 5 und 6 der «Obersten Grundsätze» festgelegt. Es heisst dort unter **Personalpolitik**: «Die hohen Anforderungen, die wir an die Leistungen unseres Personals stellen, verpflichten uns zu guten und **fortschrittlichen** Arbeitsbedingungen.» Zur **Mitwirkung der Mitarbeiter** heisst es: «An der **Planung**, die unsere Organisation, unsere Ziele und Aufgaben auf kurze und lange Sicht festlegt, sollen sich alle Mitarbeiter **aktiv beteiligen**.» Sich aktiv beteiligen heisst sicher auch Mitsprache üben. Aus diesem Grundsatz lässt sich ein direktes Mitspracherecht z. B. bei der Bestandesplanung ableiten.

Mehr Mitspracherecht heisst natürlich auch mehr Verantwortung tragen, wozu wir sicher bereit sind. Beides würde dazu beitragen, unser partnerschaftliches Verhältnis zur Swissair zu verbessern. Unser Arbeitgeber dürfte daran ebenso interessiert sein wie wir, besonders auch deshalb, weil es für einmal weder um harte Franken noch um weiche Dollars geht.

B, von Tobel

Zu verkaufen in **Neftenbach**, direkt an der Töss,
5 Autominuten ab Winterthur

4 Einfamilienhäuser

einseitig angebaut mit 4½ – 6½ Zimmern.
Preis ab Fr. 267 000.—, Bezug nach Vereinbarung.

Telefon 01/840 29 55 (abends)

Liebe Mitglieder

Zuerst einmal herzlichen **Dank** für die umfangreiche Neujahrs- und Glückwunschkarte. Ehrlich gesagt tat es mir wohl, von so vielen Mitgliedern persönlich zu vernehmen, dass sie unseren Aeroperseinsatz anerkennen, dass sie, trotz magern Ergebnissen hinter dem Vorstand stehen und uns Kraft, Mut und Ausdauer wünschen. Sie haben sicher Verständnis dafür, dass ich die so zahlreichen guten Wünsche nicht einzeln, sondern hier pauschal erwidere und danke; es ist für mich eine reine Zeitfrage.

Jedenfalls darf und will ich nicht verhehlen, dass in einigen Briefen an mich nebst den obligaten Wünschen auch Besorgnis, wachsende Unzufriedenheit und Kritik zum Ausdruck kamen. Ich bin darob nicht etwa überrascht oder gar enttäuscht, denn die **Aeropersbilanz** sieht momentan tatsächlich nicht gerade überwältigend aus: maximaler Einsatz – minimaler Fortschritt; Kampf und Verhärtung an zahlreichen Fronten – Treten an Ort. Ich gehe mit Ihnen einig: **so darf es nicht weitergehen!** Nun, es gibt ein altbewährtes Rezept, um wieder flott zu kommen, wenn's klemmt. Es lautet: Erkennen der Fehlerquellen, Beseitigung derselben und entsprechende Kurskorrektur. Natürlich ist dies leichter gesagt als getan, denn es gibt Ursachen, die ausserhalb unseres Einflussbereiches liegen und sich so leicht nicht beseitigen lassen. Was wir aber wollen und auch können ist die Elimination der Fehlerquellen im eigenen Haus und eine Einflussnahme auf die weiter entfernte sowie leider **überfällige Kurskorrektur**. Leider, weil sie nicht meinen Vorstellungen, aber den realen Gegebenheiten entspricht.

Bei der **Beurteilung der Lage** müssen wir erstens einmal von der grundsätzlich veränderten Wirtschaftslage ausgehen. Nach den fetten Jahren der Hochkonjunktur sind bekanntlich weltweit die magern der Stagnation und/oder auch der Rezession angebrochen. Dies ist sicher keine Novität für uns. Der überall verschärfte Konkurrenzkampf, die zunehmenden politischen, wirtschaftlichen und monetären Unsicherheiten haben uns einen rauheren Wind beschert; bekanntlich geht es in vielen Branchen und Firmen bereits ums nackte Überleben. Kurzarbeit, vorzeitige Pensionierungen und Entlassungen sind selbst bei uns in der Schweiz keine Unbekannten mehr. Nach Jahren chronischen Personal mangels hat die Erhaltung der Arbeitsplätze heute plötzlich einen lange nicht mehr gekannten Stellenwert erhalten.

Diese Tatsache verleitet nun leider zahlreiche **Arbeitgeber** zu einer gar nicht immer notwendigen harten Haltung gegenüber ihren Mitarbeitern. Die «Herr-im-Haus-Mentalität» feiert Urständ, denn wer zahlt, befiehlt, und wem es nicht passt, der kann ja gehen! Vergessen sind mancherorts die Begriffe Teamwork, motivierte Mitarbeiter und soziale Partnerschaft,

obwohl diese gerade in schwierigen Zeiten die wesentliche Voraussetzung für ein überlebensfähiges, starkes Unternehmen bedeutet.

Aber auch auf der **Arbeitnehmerseite** muss ein gewisses Umdenken stattfinden. Man kann generell nur mehr verdienen, wenn man mehr leistet, mehr Verantwortung trägt oder mit seiner Arbeit der Firma mehr einbringt. Die während der Überkonjunktur entstandene angenehme Gewohnheit von gleichzeitigen Salärerhöhungen, Arbeitszeitverkürzungen und erst noch mehr Ferien ist nur dort noch möglich, wo dies eine glänzend gehende Firma überhaupt verkraften kann. Nur: viele sind zu solchem heutzutage ja gar nicht mehr in der Lage. Obschon vor einigen Wochen sowohl in Deutschland als auch in England solche Wunschpostulate dank Streikmassnahmen durchgeboxt und teilweise verwirklicht werden konnten, geht die Rechnung auf die Dauer garantiert nicht auf, denn die Zeche der Milliardenverluste muss irgendwann von irgendwem bezahlt werden. Solche Übungen führen über kurz oder lang zum Zusammenbruch zahlreicher Firmen, deren Belegschaft dann auf der Strasse steht. Das Heer der Arbeitslosen wird wachsen und damit auch die soziale Unrast. Bevor es aber soweit kommt, versuchen die in ihrer Existenz bedrohten Firmen zu rationalisieren: Personalstop, härtere Arbeitsbedingungen, vorzeitige Pensionierungen, Entlassungen. Währenddem auf der einen Seite «glückliche» Angestellte zunehmend überlastet werden, wächst auf der andern das Heer jener, die nichts zu tun haben und unser System verdammten. Eine solche Entwicklung ist sinnlos, ja gefährlich und daher tunlichst zu vermeiden. Staat und Wirtschaft, Arbeitgeber und Arbeitnehmer sind, resp. wären absolut in der Lage, solches zu verhindern, vorausgesetzt die **Einsicht** dazu wäre vorhanden. Man wird nämlich nicht umhin kommen, **neue** Arbeitsplätze zu schaffen anstatt weiter zu rationalisieren; fallweise kann zu diesem Zweck eine Arbeitszeitverkürzung das richtige Rezept sein, aber leider nicht überall. Steht nämlich für eine Belegschaft kein grösserer Kuchen zur Verfügung, so ist es logisch, dass bei einer Erhöhung der Zahl der Beschäftigten jeder einzelne eben ein kleineres Stück davon erhält. Indessen wird in einer erfolgreichen Firma immer ein grösserer Kuchen gebacken werden können als bei andern, und er ist – dies sei hier deutlich vermerkt – stets das Gemeinschaftswerk **aller** Mitarbeiter!

Mit diesem etwas zu lang geratenen Exkurs aufs wirtschaftspolitische Glatteis möchte ich unter anderem einmal mehr betonen, dass die Spitze unseres Berufsverbandes **Verständnis** hat für die sozialpartnerschaftlichen Zusammenhänge. Obwohl es unserem Arbeitgeber heute erwiesenermassen schwerer gemacht wird, erfolgreich zu sein, hat er es immer verstanden, sich zu behaupten, worüber wir sicher froh sind. Ich habe vor wenigen Monaten an anderer Stelle geschrieben, dass die Aeropers nach wie vor ein gesundes Vertrauen besitze in die innere

Kraft der Swissair, die bisher alle Stürme doch recht erfolgreich überwunden hat, dank dem Einsatz ihrer Mitarbeiter.

Die Aeropers zeigt auch seit Jahrzehnten Verständnis für die meist zu pessimistische unternehmerische **Zukunftsplanung**; als Piloten planen wir ja auch unsere Flüge eher konservativ, due to safety reasons. Wir wissen aus Erfahrung, dass unsere Firma seit jeher im vergangenen Geschäftsjahr gerade noch einmal davongekommen ist, währenddem aber das jeweils kommende uns mit noch nie dagewesenen Schwierigkeiten konfrontieren wird.

Unser Verständnis ging im vergangenen Jahr soweit, unsere Salärforderungen auf den blanken Teuerungsausgleich zu beschränken. Dies allerdings unter Berücksichtigung der bereits früher, d.h. auf den Zeitpunkt der Einführung der Cat. III A-Operation stipulierten **AWOP-Abgeltung**, die ja rein zufällig ins Jahr 78 gefallen ist und daher in separaten Verhandlungen endlich einer befriedigenden Lösung zugeführt werden sollte. Sollte, weil die von unsern DC-10 Cockpitbesatzungen erbrachte Mehrleistung swissairseitig nicht anerkannt wird. **Es ist gelinde gesagt ein Affront, wenn die Meinung von über 75% der Cat. III A qualifizierten Piloten einfach in den Wind geschlagen wird!** Der Aeropersvorstand sah sich daher leider gezwungen, der Swissair bekanntzugeben, dass er für weitere AWOP-taugliche Flugzeuge, vor allem für den DC-9/80 mit seinem 2-Mann-Cockpit, die Cat. III A Zustimmung einstweilen verweigert.

Ob die Zangengeburt der **neuen Langstrecken FDR** zu einem freudigen Ereignis oder zu einer Totgeburt wird, entscheiden **Sie**, liebe Mitglieder, in der kommenden Abstimmung. Wie bereits früher erwähnt, wurde der in mehrjährigen Verhandlungen ausgearbeitete Entwurf der gesamten EK zur Vernehmlassung zugestellt, wobei einzelne Punkte, vor allem aber die **max. duty time Limiten**, mehrheitlich zurückgewiesen wurden, da sie nicht nur Verbesserungen, sondern auch Verschlechterungen enthalten. In weiteren Verhandlungen wurde der Entwurf nochmals überarbeitet, wobei die Swissairvertreter in Sachen max. duty times hart blieben, mit der zwar stichhaltigen Begründung, dass die im Draft ausgehandelten Grenzwerte einem früheren Aeropersvorschlag entsprächen, was tatsächlich stimmt. Es ist nun aber sicher richtig, wenn Fehler, resp. Verschlechterungen, deren Tragweite erst während der Vernehmlassungsphase erkannt wurde, noch rechtzeitig korrigiert werden; es sei denn, man riskiere, dass das Gesamtpaket, welches auch wesentliche Verbesserungen enthält, an der Abstimmung nur der max. duty time Tabelle wegen bachab geschickt wird. Wir dürfen nicht vergessen, dass nach wie vor erlaubte Extremwerte von vierzehn Stunden max. duty time bei Tagflügen ex homebase und drei Landungen, oder z. B. zwölf ein- und einhalbstündige Einsätze während der Nacht (sofern der check-in vor 1900 LT

stattfindet) bei zwei Landungen unseres Erachtens die Grenze der Flugsicherheit tangieren. Diese Grenzwerte stammen zum Teil noch aus der Zeit der Kolbenflugzeuge, als es für die Cockpitcrew noch möglich war, sich während des Fluges nach hinten zu begeben, um ein paar Stunden zu schlafen. Wenn wir in Betracht ziehen, dass es uns bei Verspätungen erlaubt ist, diese mittelalterlichen Grenzwerte noch zu überschreiten, um die Operation zu retten (und wer tut dies nicht im Interesse der Passagiere und der Firma?), so gelangen wir im Extremfall in die Gegend von siebzehn resp. fünfzehn Stunden, was definitiv jenseits von gut oder böse liegt. Natürlich ist es up to the PiC, zu beurteilen, ob er solches verantworten könne oder nicht; aber loyal, wie die meisten von uns ja sind, tun wir jeweils unser Möglichstes und danken nachher Gott, wenn nichts schief gegangen ist. Wir müssen endlich dazu stehen, dass normale Menschen täglich acht Stunden arbeiten und wenn's hoch kommt vielleicht zehn, und dass sich selbst bei uns «Super-Siechen» nach einer ähnlichen Zeitspanne gewisse Müdigkeiten, kleine Konzentrationschwächen und Fehlerchen einschleichen, obwohl wir dagegen kämpfen. Ich möchte mit meinen Ausführungen nicht etwa die neuen Langstrecken-FDR torpedieren, die uns, wie bereits erwähnt, zahlreiche recht wesentliche Verbesserungen bringen werden, sondern vielmehr auf ein zentrales Problem hinweisen, welches die **Safety** tangiert und nach Ansicht des Vorstandes und der Mehrheit der EK unbedingt korrigiert werden muss. Daher wurden kürzlich, und zwar auf höchster Ebene, nochmals Verhandlungen aufgenommen, die am «Njet» der Swissair (DO) gescheitert sind. Aus diesem Grunde beantragt Ihnen die Mehrheit des Vorstandes heute **Ablehnung** des Gesamtpaketes.

Ähnlich, wenn auch nicht so dramatisch, liegen die Verhältnisse beim **Aeropers-Pensionierungsvorschlag**. Wie Sie dem Artikel unseres Sekretärs in der letzten **rundschau** entnehmen konnten, liegt nach bald einjähriger Verhandlungsdauer ein materiell sehr verlockender Entwurf vor, der in fast allen Punkten dem ursprünglichen Aeroperskonzept entspricht. Leider aber mit einer wesentlichen Ausnahme: Unser Arbeitgeber will bei über 55jährigen Piloten entweder an der heutigen Fassung des GAV-Artikels 9, Punkt 4 festhalten, wo geschrieben steht, dass nach dem vollendeten 55. Altersjahr das Arbeitsverhältnis **ohne** Weiterzugsmöglichkeit im Schlichtungs- bzw. Schiedsverfahren unter Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist aufgelöst werden kann, oder allenfalls diese Weiterzugsmöglichkeit nur unter Ausklammerung der medizinischen, disziplinarischen und qualifikatorischen Fälle gewähren. Mit andern Worten wäre bei den über 55jährigen die Swissair wie heute allein am Drücker. Indessen war und ist der **volle Vertragsschutz** bis zum individuell gewählten Rücktrittsalter eines der wichtigsten «Muss-Ziele» unseres Aeropersvorschlages, auf dem wir beharren.

Denn unser GAV soll für jeden Swissairpiloten vollumfänglich Gültigkeit behalten und zwar bis zum letzten Arbeitstag. Wir haben den Personaldienst in diesem Sinne orientiert, und es wäre ausserordentlich schade, wenn eine so fortschrittliche Pensionierungsregelung mit individuell wünschbarem Rücktrittsalter und der Möglichkeit, nach 55 zwischen einem vollen oder einem 75%igen Einsatz zu wählen, an dieser Klippe scheitern sollte. Und dies alles in einer Zeit, wo ein akuter Pilotenmangel herrscht, welcher die Produktion einschränkt!

Womit ich bei einem weitem, zentralen Problem angekommen wäre, nämlich bei den **ungenügenden Pilotenbeständen**. Ich verzichte bewusst auf die Geisselung früher gemachter Fehler in der Bestandesplanung, weil man swissairseitig seit einiger Zeit daran ist, diese zu korrigieren. Hingegen dürfte den wenigsten Lesern bekannt sein, dass es nicht nur am Pilotenmangel liegt, wenn unsere Einsätze strenger geworden sind, wenn es auf einzelnen Flugzeugtypen zu massiven Ferienübertragungen kommt, wenn vertraglich geregelte Freitage, mit welchen wir unser rudimentäres Familien- und Privatleben zu steuern versuchen, nicht gewährt werden können. Der Hund liegt nämlich noch anderswo begraben, nämlich in der Tatsache, dass unser Pilotencorps seit dem «Krisenjahr 75» eine um **mehr als 10% höhere Flugleistung erbracht hat**, ohne jedoch je an die Luftamtlimiten gelangt zu sein, die ja ihrerseits auch noch aus der Propellerzeit stammen. Immerhin ist eine weit über zehnprozentige Steigerung der Pro-Kopf-Flugstunden mit einer noch höheren **Zunahme der effektiven Arbeitszeit** verbunden, was in der heutigen Zeit der Arbeitszeitverkürzung sicher ein Unikum darstellt. Ich hoffe nun, dass aufgrund dieser Äusserung uns die Flugstundenstatistik in Zukunft trotzdem noch zugänglich bleibt! Ebenso sehr hoffe ich, dass aufgrund dieses kritischen Artikels unsere **rundschau** in Zukunft doch noch in unsere Crewpostfächer gelangen darf, wo die Aeropers ja nur Gastrecht besitzt, weil die swissairinterne Post nur für swissairinterne Publikationen geschaffen wurde. Der Aeropersvorstand findet es trotzdem stossend, dass die Dienststelle OC **darüber entscheidet**, welche Aeropersveröffentlichungen via Dienstpost zur Verteilung gelangen dürfen und welche nicht. Wir sind der Überzeugung, dass in unserem demokratischen Land die freie Meinungsäusserung auch innerhalb der Swissair gewährleistet sein sollte, weil sie Kritik, wie sie im Spannungsfeld der Sozialpartner oft geäussert wird, ganz sicher erträgt.

Jedenfalls hätte das anfängliche Nichtverteilenwollen der kritischen Abstimmungskommentare zum neuen **Deplacementreglement** den eindeutigen Ausgang der Abstimmung nicht verhindern können. Bekanntlich wurde dieser Neuentwurf bei einer Stimmbeteiligung von 80% mit 120 Ja zu 481 Nein wuchtig verworfen. Für den Vorstand, der das Reglement zwar zur Annahme empfohlen hatte, ist dieses Verdikt ein klarer

Auftrag zu etwas Fortschrittlicherem. Ohne Ausreden suchen zu wollen, muss darauf hingewiesen werden, dass diese langwierigen Verhandlungen mit dem Personaldienst im Rahmen des Dachverbandes geführt worden sind, was die Sache sicher nicht erleichtert hat. Leider wurde es aeropersseitig unterlassen, jene Vergleichsrechnungen zwischen dem alten und neuen Reglement anzustellen, die dann von Capt. Brägger und Capt. Bobay richtigerweise nachgeholt und publiziert worden sind, womit das Rennen gelaufen war. Aufgrund dieses Eingeständnisses werden uns nun kritische Mitglieder Stümperhaftigkeit vorwerfen, womit ich zum letzten zentralen Problem dieses Artikels gelange, nämlich zur leidigen

Zeitfrage. Abgesehen davon, dass sämtliche Aeropersfunktionäre reine Amateure sind, denen es einsatzbedingt nicht möglich ist, etwa einen Kaderkurs zu besuchen, muss ich wie schon oft wiederholen, dass ausser dem Präsidenten sämtliche Vorstands- und Kommissionsmitglieder ihre Aeropersaufgaben während ihrer knappen Freizeit zu lösen haben. Bekanntlich zählen nur die reinen Verhandlungstage mit der Swissair als duty day. Sie, liebe Mitglieder, ahnen nur zum Teil, was für persönliche Opfer an Zeit und Nerven ein Aeropersfunktionär in Ihrem Interesse auf sich nimmt. Das Gewicht hat sich langsam aber sicher zu unsern Ungunsten verschoben, denn die Swissair arbeitet mit Profis, die für ihre Aufgaben ausgebildet werden. Im Zuge der Neuorganisation ist u. a. die Gruppe unserer Swissair-Funktionärspiloten auf 52 Mann angewachsen, die nur noch zu fünfzig Prozent fliegen, ihren Einsatz, ihre Büro- und Verhandlungstage, aber oft auch ihre Ferien selbständig planen können, dadurch mehr daheim sind, eine Funktionszulage beziehen usw. Ich will mit diesem Hinweis keine Attacke gegen meine Funktionskollegen, die ja fast alle auch Aeropersmitglieder sind, reiten; erstens, weil viele von ihnen auch viel mehr krampfen, als aus der Einsatzliste sichtbar hervorgeht, zweitens weil wir in der Aeropers mit den meisten von ihnen trotz meiner heutigen negativen Bilanz kameradschaftlich und positiv zusammenarbeiten können und sie drittens vor allem eine zusätzliche Swissairfunktion erfüllen, die nicht eine automatische Aeropersgegnerschaft bedeutet. Ich möchte damit lediglich sagen, dass es die Swissair, die unser aller Arbeitgeber ist, verstanden hat, die **Funktionärlaufbahn so attraktiv** zu gestalten, dass eine Aeroperskarriere im Vergleich dazu eher einem Martyrium gleichkommt, das nach wenigen Jahren des Stresses wieder aufgegeben werden muss, da zu streng! Wenn von Aeropersmitgliedern immer wieder erklärt wird, wir müssten uns unsere Aeropersarbeitstage eben erkämpfen, so ist dies ein reines Wunschdenken, weil in unserem GAV die Friedenspflicht verankert ist. Wenn wir das Problem durch die Arbeitgeberbrille betrachten, ist es sicher verständlich, dass man solcherorts grosses Inte-

resse hat, Personalverbände und Gewerkschaften auf möglichst kleinem Feuer kochen zu lassen. Es ist schon so, dass wir uns unter den heutigen Gegebenheiten **selber helfen** müssen. Obschon anno 1972 ein Antrag zuhanden der Aeropers-GV scheiterte, jedes Mitglied solle jährlich zu unsern Gunsten einen Freitag opfern, sehen wir uns veranlasst, im kommenden Frühling erneut mit einem ähnlichen Begehren an Sie zu gelangen. Vorabklärungen haben ergeben, dass **ein halber Freitag pro Jahr** für alle Vorstands- und Kommissionsarbeit genügen würde. Natürlich wäre es elegant gewesen, wenn wir von Ihnen kein Opfer hätten verlangen müssen, indem alle zwei Jahre einer der zusätzlichen, neu von uns ausgehandelten Ferientage zugunsten des Verbandes abgegeben worden wäre. Infolge der zu knappen Bestände kann jedoch nicht vor 1981 mit einer Erhöhung des Ferienanspruches gerechnet werden. Ich hoffe nicht nur, ich zähle darauf, dass Sie uns im Frühling diesen halben Tag abtreten werden, es liegt nämlich in Ihrem Interesse.

Ich hätte tatsächlich noch weitere Themen auf Lager, aber der Redaktionsschluss ist bereits verpasst, die Zeit drängt. Unsere Bilanz sieht also nicht allzu erfreulich aus. Wenn der Vorstand heute gezwungenermassen eine Kurskorrektur vornehmen muss, so ist diese als Reaktion auf eine unnötig harte Linie der Swissair zu verstehen. Als Berufsverband der SWR-Piloten sind wir nämlich keine Untertanen, sondern **gleichberechtigte Sozialpartner**.

Von Ihnen, liebe Mitglieder, erwarte ich in dieser Zeit nicht nur Verständnis, sondern auch Unterstützung und **Solidarität**.

Und da aeropersseitig weder Brücken abgerissen noch Türen zugeschlagen worden sind, appelliere ich an die Swissair «to whom it may concern», zum wirklich partnerschaftlichen Weg zurückzukehren, der uns in der Vergangenheit immer wieder zu gemeinsamen Erfolgen geführt hat.

Mit freundlichen Grüssen

Hano Hürzeler

Zu verkaufen oder zu vermieten, freistehendes

6-Zimmer-Einfamilienhaus in Zurzach

schöne Lage, grosszügige Konzipierung mit grossem Wohn-/Esszimmer, moderne Küche, 2 Keller, 1 Garage.
Kaltmiete pro Monat Fr. 1100.— inkl. Garage.

Auskunft erteilt: W. Tröndle, 8437 Zurzach, Tel. 056/49 23 44

Neue Mitarbeiter

Heiner Spörri

Unversehens bin ich jetzt, sozusagen von Amtes wegen, in die Redaktion unserer **rundschau** hineingeschlittert. Es war schon früher üblich, dass der Verantwortliche für Information im Vorstand seine Schreibdienste auch unserem Vereinsorgan zur Verfügung stellte. Meine Beteiligung an diesem Gremium hat also mit persönlichem Ämterstreben gar nichts zu tun.

Mit einer technischen Ausbildung bin ich auch nicht unbedingt zum Schreiben prädestiniert, und meine Deutschlehrer fühlten sich beim Lesen meiner Aufsätze äusserst selten zu Begeisterungstürmen hingekissen, was jeweils bei der Notengebung deutlich genug zum Ausdruck kam. Nun gebe ich der Muse eine weitere Chance, mich doch noch zu küssen, und versuche unterdessen, mit harter Arbeit Brauchbares zu Papier zu bringen.

Damit hätte ich mich also a priori für die kommenden Fehler reingewaschen und kann getrost hinzufügen, dass mir die neue Aufgabe Freude macht, und dass es mir ein Vergnügen sein wird, mit meinen erfahrenen Kollegen an der Gestaltung unserer Zeitschrift mitzuarbeiten.

Diese dürfte übrigens, was die graphische Gestaltung des Titelblattes betrifft, von den zuständigen Fachleuten als hochmodern eingestuft werden, ist doch darauf **«rundschau»** schon seit Jahren kleingeschrieben. Auch veranschaulicht das Schweizerkreuz im roten Viereck in der rechten untern Ecke – vom Seitensteuer aller Nicht-DC-9-Flugzeuge unserer Flotte hergeleitet – beinahe allzu markant die nationale Zugehörigkeit unserer doch recht internationalen Vereinigung. Ähnlichkeiten mit einem Entwurf neuesten Datums sind sicher rein zufällig, aber trotzdem bemerkenswert.

Diejenigen unserer Leser, die die kleine Rubrik «Pünktchen auf dem i» im Nebenspalter zu geniessen gelernt haben, werden auch die Bedeutung der akzentuierten i-Punkte auf dem neuen Swissair-Signet nicht unterschätzen. Wir sollten uns überhaupt glücklich schätzen, einer Unternehmung anzugehören, die einerseits in der Lage ist, die Kosten der Hemdenreinigung des Cockpitpersonals in Lohnprozenten im Rahmen des Gesamtaufwandes vorzurechnen, und die andererseits in einer Zeit höchster wirtschaftlicher Anspannung Geld und Musse findet, die Modernisierung des äusseren Erscheinungsbildes in die Wege zu leiten.

Heiner Spörri

Felix Rasumowsky

Ein russischer Name? Mein Grossvater emigrierte wegen Pogromen aus Russland und kam 1907 in die Schweiz. Obwohl ich eigentlich eingeleiteter Stadtzürcher bin, lebe ich seit kurzem in Eglisau, werde bald 30 Jahre alt und bin ledig. Ich fliege seit fast fünf Jahren DC-9 und bin seit letzten Sommer im Aeropers-Vorstand; vorläufig mit dem Ressort Finanzen. Mein Schulsack enthält ein Fächlein mit englischer Sprache und Literatur. Ich hoffe, ihm einiges für die **rundschau**-Leser entnehmen zu können: Zur Vermittlung von Standpunkten, zur Information und zur Unterhaltung.

Felix Rasumowsky



Golf.



Nr.1 in der Schweiz.

Geöffnet von 08.00 Uhr
bis 18.30 Uhr –

Samstag bis 16.00 Uhr



Steinackerstrasse 20, Tel. 01/814 01 61

Der kurz vor Jahresende den Mitgliedern zur Abstimmung unterbreitete Entwurf für ein neues **Deplacementreglement** wurde mit **481 Nein** gegen **120 Ja** und bei 5 Enthaltungen **massiv verworfen**. Damit bleibt bis zur Präsentation eines genehmeren Neutextes das bisherige, aus dem Jahre 1957 stammende Reglement in Kraft. Vereinzelt Kommentare lassen darauf schliessen, dass ganz abgesehen von weitreichenden materiellen Vorstellungen der trotz dem Neutext erhalten gebliebene bisherige Modus zur Geltendmachung der Spesenauslagen für die Ablehnung mitverantwortlich war. Der Vorstand möchte nun aber die notwendig gewordenen weiteren Verhandlungen nicht anhand von blossen Mutmassungen führen, weshalb er die verschiedenen Gründe der negativen Haltung durch eine Umfrage ermitteln will.

An den beiden Abenden des **5. und 28. Februars 1979** finden erstmals im neuerbauten **Zentrum Schluefweg in Kloten** ab **20.00 Uhr** die diesjährigen Standortsbestimmungen der Aeropers statt, anlässlich derer verschiedene Referenten über die Gestaltung der neuen FDR, des Ferienreglementes und des Rücktrittskapitals berichten werden. Ausserdem bietet dieser Anlass – im Gegensatz zur regelmässig mit vielen Traktanden belasteten GV – Ihnen ausreichend Gelegenheit, Sie interessierende Problemkreise im direkten Kontakt zum Vorstand anzuschneiden und Fragen zu stellen.

Nachdem die **Auto-Testaktionen** im Frühling bei unseren Mitgliedern jeweils auf reges Interesse gestossen sind, haben wir in diesem Jahr erstmals ein japanisches Produkt ausgewählt. In Zusammenarbeit mit der **Garage A. Sachs** in Kloten stellen wir unseren Mitgliedern in der Zeit vom **5. bis und mit 16. März 1979** während der offiziellen Sekretariatsöffnungszeiten (9–17 Uhr) den neuen **MITSUBISHI Colt 1400 GLX** mit dem sensationellen Supershiftgetriebe (8 Vorwärts und 2 Rückwärtsgänge) für eine Probefahrt ohne verkaufsorientierte Begleitperson zur Verfügung. Es handelt sich hier um einen leistungsstarken Kleinwagen (1400 ccm, 70 PS, reichhaltige Ausstattung, Hecktüre) mit Frontantrieb, der nach der Meinung der Fachleute den europäischen Konkurrenten in dieser Klasse das Fürchten beibringen wird. Auf den Katalogpreis von Fr. 12 290.— gewährt die Firma Sachs AG **Vorzugskonditionen**, die Kaufinteressierte dort direkt erfragen können (Tel. 814 33 22). Der Ab-

schluss eines Leasingvertrages ist ebenfalls möglich. Wer allerdings das aussergewöhnliche Automobil sucht, meldet sich zu einer Probefahrt mit dem neuen MONTEVERDI Safari (allradgetriebenes Luxusfahrzeug mit Aircondition und bärenstarkem V-8-Motor) an, denn auch dieses noble Gefährt können Sie durch die offizielle Werksvertretung der Garage Sachs AG kennenlernen. Der Wagen steht allerdings nur auf Voranmeldung zur Verfügung.

Bezüglich der Testkonditionen gilt das Übliche: Kaskoversicherung mit Fr. 500.— Selbstbehalt, Benzin zulasten der Testperson. Die Teilnahme am Autotest setzt selbstverständlich einen gültigen Fahrausweis voraus.

Telefonische Reservationen sind an das Sekretariat der Aeropers (Tel. 814 15 15) zu richten. Je nach Andrang müssen die Testfahrten auf einzelne Stunden beschränkt werden, wofür ich Sie im voraus um Verständnis ersuche.

Mit freundlichen Grüssen

F. Woodtly, Sekretär

PRO FITNESS

Schwimmbadzubehör
Fitness-
und Freizeitartikel

Ein Solarium, das wirklich bräunt!

uwe Sunstream

Wir garantieren Ihnen, dass Sie durch uwe Sunstream in 7 Tagen so braun sind wie nach einem sonnigen Urlaub. Klinisch getestet. Kein Sonnenbrand.

Vorführung und Beratung:

PRO FIT AG

8302 Kloten, Gerbegasse 14, Telefon 01/814 17 66

Permanente Ausstellung!

Geöffnet: Mo. – Fr. 14.00 Uhr – 18.30 Uhr
Sa. 09.00 Uhr – 12.00 Uhr

Gerne senden wir Ihnen Prospekt und Preisliste.



Innerhalb des Piloten-Weltverbandes werden jeweils von der Jahreskonferenz periodisch sogenannte Regional Vice Presidents (RVP's) ernannt, welchen die Funktion zukommt, unter anderem in der zugewiesenen Region auftauchende Probleme zu koordinieren und einer möglichst sachdienlichen Lösung zuzuführen. Die RVP's erstellen über ihre jährlichen Aktivitäten schriftliche Berichte zuhanden der angeschlossenen Mitglieder.

Im nachfolgenden möchten wir Ihnen einen Auszug aus dem Jahresbericht von Capt. J. E. B. Jones, RVP North Atlantic Area zur Kenntnis bringen, der auch für alle übrigen Regionen der Erde mitvertretend aussagekräftig ist:

«... The past year has been an interesting one indeed for aviation in general on the North American Continent. The pilot group or profession has been thrust into the forefront of public visibility because of accidents, air traffic control problems, hijackings, yes and even air fares have all played a part in subjecting the pilot to a great degree of public scrutiny. Our leaders in the various associations have done yeoman service in combating what seems to be a government and aviation industry management conspiracy to discredit the professional pilot. Our motives are questioned, our professional opinions challenged, the very value of our role doubted. At the same time, we are asked for our opinions and consulted more often by controlling agencies, therefore, it is imperative that we speak when we have something to say and always speak the truth. Informing ourselves about the issues of the day and speaking as informed professionals, we will retain the respect we as a pilot group have gained over the years...»

IFALPA-Kommission

Zu verkaufen

Nähe Kyburg freistehendes, massiv gebautes

7-Zimmer-Einfamilienhaus

Architektur, Ausbau und Isolation exklusiv.

Preis Fr. 465 000.—

Anfragen unter Chiffre Nr. 0117 an Wettlin & Co., Postfach,
8037 Zürich

Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom 28. November wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



Aebersold Walter
FO DC-9



Arpagaus Jürg
FO DC-9



Müller Peter Max
FO DC-9



Rau Martin
FO DC-9



Schläpfer Walter
FO DC-9



Werenfels Rudolf
FO DC-9

Betrifft: Langstreckenpiloten – familiäre Aussenseiter

In der letzten **rundschau**-Ausgabe versprach ich, die mit längeren Abwesenheiten der Piloten verbundenen Probleme weiter zu verfolgen und dabei auf die möglicherweise auftretenden mittel- und langfristigen Eheprobleme einzugehen.

Ich bin nun mit entsprechenden Fachleuten schon mehrmals zusammengetroffen, wobei wir verschiedene Aspekte dieser Thematik und deren Darstellung diskutierten und auch entsprechende Konzepte skizzenhaft zurechtlegten. Im Gegensatz zum Fragenkreis der Erziehung, zeigen sich hier Hindernisse, sind wir doch dem Lebensnerv jedes Einzelnen wesentlich näher gerückt und damit taucht sofort die grosse und heute vielerorts reflektierte Frage des Persönlichkeitsschutzes auf. Ich möchte jetzt schon festhalten, dass es hier in keiner Weise darum gehen kann, irgendwelche Persönlichkeitsrechte auch nur anzutasten, Klein begeben und die ganze Problematik zur Seite schieben, wie sonst allgemein üblich, ist aber final gesehen niemandem dienlich; dazu kommen die vielen persönlichen Bemerkungen, die Briefe und Telefone, welche mich bestärken, in der eingeschlagenen Richtung weiterzugehen.

Da ich mich aber nicht auf «eine Bürowoche pro Monat, an der sich die Familie sicherlich auch freuen würde» (dies ein etwas aus dem Zusammenhang gerissenes freies Zitat eines Flight Recorder Inserates) abstützen kann, dieses Thema jedoch auch nicht im Alleingang spekulativ behandeln möchte, sondern versuchen will, objektiv zu bleiben, bin ich gezwungen, Sie noch um etwas Geduld zu bitten, Geduld bis ich mir eine genügend breite Ausgangsbasis für dieses Thema geschaffen habe.

Wie sagen wir doch so schön in unseren Ansagen? «Meine Damen und Herren, ich danke für Ihr Verständnis.»

Jürg Schmid

A propos markante I Punkte . . .



Der Gestalter des neuen **Swissair-Schriftzuges** musste wohl schon anno 1976 eine Nacht in New York ohne Koffer verbringen...

Typeneinstufung von Ex-SATA Copiloten — wirklich ein Problem?

Lassen wir kurz Revue passieren: nachdem die Auflösung der SATA feststand, wurde der Aeropers-Vorstand von PF/OC betr. teilweiser Übernahme von auf der Strasse stehenden SATA-Piloten informiert und zur Stellungnahme eingeladen. Nach eingehender Beratung kam der Vorstand einstimmig zum Schluss, es sei am Senioritätsreglement ausnahmslos festzuhalten. Bezüglich Typeneinstufung wurde der Swissair in noch zu prüfenden Einzelfällen das Einverständnis der Aeropers in Aussicht gestellt, eine Handvoll Copiloten direkt auf der Langstrecke einzusetzen. Gegen diesen Vorstandsbeschluss wurde von DC-9 Copis «das Referendum ergriffen»: in einer Eingabe an den Vorstand, von über 200 Piloten (hauptsächlich DC-9 Copis) unterzeichnet, protestierten sie gegen die vorgesehene Typeneinstufung.

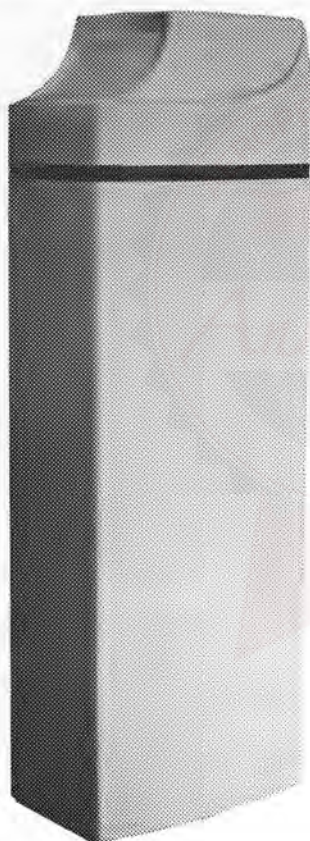
Ich, als einer der Vertreter der Copiloten im Vorstand, habe volles Verständnis, wenn es bei meinen jungen Copi-Kollegen Erstaunen oder gar Befremden ausgelöst hat, dass der Vorstand einen Beschluss fasst, der ihre Umschulung auf ein Langstreckenflugzeug um Monate verzögert. Ich stehe indessen voll zu diesem Beschluss, weil:

1. die Basic-seniority, welche allein für das Initial-upgrading wichtig ist, in keiner Weise tangiert wird;
2. wir in jedem einzelnen Fall individuell Stellung nehmen werden;
3. es lediglich um eine Handvoll über 40jährige geht, die mit wesentlich jüngeren Kommandanten zusammenzuarbeiten hätten und im Extremfall gar auf der Kurzstrecke pensioniert würden. Es ist ein Verbandsauftrag, sich für befriedigende Arbeitsbedingungen einzusetzen;
4. es sich um Piloten handelt, die in Kürze unsere Aeropers-Kollegen sein werden. Wenn mit Hinweis auf die Einstufung ehemaliger Balairpiloten protestiert und jene als Fehler bezeichnet wird, so ist zu bedenken, dass ein «Fehler» keine Präjudiz schaffen sollte, ihn zu wiederholen;
5. die durchschnittliche Copilotenzeit auf DC-9 nur um ein paar Monate verlängert wird;
6. wir die Typseniorität für Copiloten ja (noch) gar nicht haben;
7. wenn die Swissair trotz Punkt 6 zu dieser Typeneinstufung unser Einverständnis einholt, wir dies nicht mit einer starren, unflexiblen Haltung beantworten sollten. Letztere bringt uns die angestrebte Mitbestimmung des Verbandes, die wir zum Wohle unserer Mitglieder verantwortungs- und auch unternehmensbewusst ausüben wollen, keinen Tag früher!

Wenn es mir mit meinen Überlegungen gelungen ist, eine Informationslücke zu schliessen und beim Einzelnen Verständnis zu schaffen für einen Vorstandsbeschluss, der, flüchtig betrachtet zugegebenermassen nicht sehr populär erscheint, ist der Zweck dieses Artikels erfüllt.

Max Wipf

N.B.: Nach letzten Informationen geht es noch um ganze zwei Kandidaten!



Ist **Kalk** ein Problem in Ihrem Haus?

Nicht wenn Sie den

Suntherm Wasserenthärter besitzen.

Schützen Sie die teuren Installationen und Apparate mit einem

Suntherm Wasserenthärter

wirtschaftlicher
preisgünstiger
kompakt
modern

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG
8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen den für Sie gültigen Spezialpreis

Brief eines Mitgliedes an unseren Präsidenten:

Lieber Hano,

um Dich nicht durch das Läuten des Telefons bei einer wichtigeren Arbeit zu stören, schreibe ich Dir hier über einen Fall, der, so jedenfalls nach Aussagen meiner bisherigen Verhandlungspartner Nik Grob, H. Wild und P. M. Müller noch keine Parallelen in unseren Luftfuhrhalterei-Annalen hat.

Es begann irgendwann im Spätherbst letzten Jahres mit einem Stich! Begangen an meiner Gemahlin durch irgendeinen Bösewicht. Ein kleines Stichli am Körper ist aber nur solange eine Lappalie, als ihm nicht noch weitere folgen. Und sie folgten: zwei, vier, acht, sechzehn usw. und als ich mich wieder mal von der Arbeit gekrümmt zu Hause tummelte, verehrten auch mich diese neuen und unsichtbaren Mitbewohner mit selbigen Denkkzetteln in schönen Zweier-Potenzen. Unser neues Hobby bestand von nun an aus Kratzen, Reiben, Jaulen, Versprühen von Spraydosen im Multipack, Salben und der Jagd nach dem gemeinen Fussvolk. Anfangs 78 verspritzte ein sog. Defektor der Gemeinde Dietikon mein ganzes Haus zweimal im Abstand von zwei Wochen literweise mit Chemie. Alles umsonst: Die Tierchen schienen sich an dem Gift zu stärken und verteilten sich jetzt auf sämtliche Gemächer. Nun kamen auch die drei Kinder zur Kasse und des Juckens und Kratzens war kein Ende mehr.

Da entdeckte meine Frau per Zufall ein hüpfendes Etwas, packte es in eine Schachtel und fuhr damit zu Dr. Muhr von der Ketol AG in Dielsdorf. Die Antwort: Indischer Rattenfloh, Überträger der Pest und des Fleckfiebers, in der Schweiz unbekannt. Die Firma Ketol besorgt seit Jahren alle Desinfektionsarbeiten bei der Swissair (Flugzeuge, Hangars, Bordbuffet usw.)

Unser Haus sollte vergast werden. Ich musste sämtliche Fenster und Fugen abdichten und die Schränke öffnen, die gesamte Wäsche musste heraus. Das Haus wurde für 24 Stunden hermetisch abgeschlossen und durfte nicht betreten werden. Wir gingen alle ins Hotel, Bekannten war ja unsere Gegenwart nicht zuzumuten.

Der Gestank im Hause schien nach 3 Wochen abzuklingen, aber stell Dir unsere Verfassung vor, als nach einer weiteren Woche der ganze Spuk von vorne anfang! Dr. Muhr war nicht sehr überrascht, die Eier hätten das ganze Treatment überlebt und wir müssten nochmals dranglauben. Wieder abdichten, auswärts essen, Hotel, in der Garage nackt

ausziehen, Kleider in die Reinigung, ganzes Haus wieder kehren und putzen. Die Deprimiertheit hielt Urständig.

Da wir anfänglich keine Ahnung hatten, um was es sich handelte, ging ich zu 3 Ärzten, die jedoch keine Diagnose stellen konnten. Dr. Hof vom ärztlichen Dienst schickte mich zu Hr. Wild, um die rechtliche und finanzielle Seite abzuklären. Ich war erwiesenermassen vor und während dieser Zeit nie privat im Ausland und muss die Viecher anlässlich eines Einsatzes heimgebracht haben. Nik Grob habe ich letzten Frühling mündlich orientiert, er meint auch, für diesen Schaden hätte der Arbeitgeber finanziell aufzukommen.

Hr. Wild schob mein Problem für ein halbes Jahr auf die lange Bank. Er verlangte von mir meine private Haushaltversicherungspolice, um dort eventuell etwas herausholen zu können! Kürzlich erhielt ich sein Schreiben, wonach mir die Firma die Auslagen für die erste Vergasung begleichen wolle. Eine erneute Besprechung, in Abwesenheit von Nik Grob diesmal mit seinem Stellvertreter, ergab dann den heute in meiner Box gefundenen Brief von P. M. Müller, der mir den letzten Nerv noch vollends ausriss.

Ich beabsichtige nicht, in dieser Sache zu resignieren. Von mangelndem Beweismaterial kann keine Rede sein und irgendwann geschieht etwas zum erstenmal. Es kann morgen schon einem unserer Kollegen dasselbe passieren.

Es würde mich freuen, wenn ich vorerst Deine persönliche Stellungnahme hören dürfte. Danach beabsichtige ich, die Aeropers offiziell einzuschalten.

Brief des Personaldienstes an das betroffene Mitglied

Entwesungsaktion in Ihrem Hause

Wir kommen zurück auf den geführten Korrespondenzwechsel sowie auf die diversen Besprechungen, die in obiger Angelegenheit stattgefunden haben und möchten uns vorerst für die verspätete Erledigung des Falles entschuldigen.

Nach Absprache mit den Swissair-internen Stellen kamen wir allgemein zum Schluss, dass eine Haftung in Ermangelung von genügendem Beweismaterial nicht eindeutig der Swissair angelastet werden kann. Angesichts der Tatsache, dass es andererseits nicht auszuschliessen ist, dass Sie den Parasiten im Zusammenhang mit Ihrem Einsatz importiert haben, sind wir entgegenkommenderweise bereit, die erste, von

der Fa. Ketol durchgeführte Entwesungsaktion zulasten Swissair zu übernehmen.

Auszugsweise wurde in gleicher Sache noch festgehalten:

«... eine rechtliche Grundlage, wonach sich die Swissair an den Kosten beteiligen müsste, existiert überhaupt nicht. In diesem Zusammenhang möchte ich einen Passus aus dem Schreiben des «Pest Control India Private LTD» in Bombay zitieren:

The oriental rat flea scientifically known as *Xenopsilus cheopis* is the most common rat flea in Bombay, India and even all over the world.

Nachdem wir uns trotzdem in entgegenkommenderweise an den Kosten beteiligten, hätte ich viel eher ein dankbares und positives Echo erwartet. Sicher ist eine solche Reaktion nicht dazu angetan, die Swissair künftighin zu ebenso positiver Verhaltensweise zu veranlassen.»

Zu verkaufen, modernes

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

an ruhiger Zufahrtstrasse in Oberglatt, mit Galerie, Cheminée, Essnische, grossem Wohnraum, voll unterkellert, isoliert, Ölheizung, gedeckter Terrasse, sep. Garage, sep. Kellereingang, modern ausgebauter Küche.

Das Haus befindet sich zirka 5 Minuten ab Flughafen oder Zürich-Seebach.

Preis inkl. Land Fr. 410 000.—; Anzahlung zirka Fr. 100 000.—

Offerten unter Chiffre Nr. 0118 an die Aeropers Rundschau, Wettlin-Druck, Postfach, 8037 Zürich

Man muss die Tatsachen
kennen, bevor man sie
verdrehen kann.

Mark Twain

1929: Le Corbusier Mod. LC 4, Liege mit Nackenrolle, beliebig
stellbar. Bezug in Fell oder Leder. Gestell verchromt Fr. 1370.-
Gestell schwarz Fr. 1085.-



Scherrer Wohnen

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

Man sollte...



- einmal fragen, was an der Tatsache, dass unsere Arbeitsunterlagen seit 25 Jahren bestehen, so **umwerfend** ist, dass man sie mit hundert von Sonderklebern verherrlichen muss? (Ist die Frage nach den Kosten erlaubt???) Detlef Harder
- einmal feststellen, wie alt unser Crew Time Table wohl ist. Vielleicht sollte man auch ihn eines Tages mit einer Jubiläumsplakette verewigen! Detlef Harder
- das Vorschlagswesen der Firma erweitern und für besonders glückliche Einfälle wie z. B. das neue SR-Signet statt einer Prämie eine Kostenbeteiligung vorsehen.
- nicht nur, man muss es bedauern, dass der Autor solch' guter, pointierter Kritik seinen Namen nicht darunter gesetzt hat. Urs Marx
- den spontanen Kommentar einer Brunchrunde in Damaskus zum neuen Swissair-Signet weitergeben: «eifach aber gschmacklos und erschts no gratis!» W. Waeschle

Per Zufall

zu verkaufen im Zürcher Unterland neues, modernes

6-Zimmer-Einfamilienhaus

mit Doppelgarage, an sehr schöner Hanglage.

Auskunft erteilt: Telefon 01/52 07 08 (ab 19.00 Uhr)

Hobby-Ecke: Easy rider . . .

Schluss

Im Restaurant hole ich bei der Selbstbedienung einen Walliser Teller und einen Zweier Fendant; man muss allerdings vorsichtig sein mit Kurvenöl, denn mit «ihnen» fährt man nur EINMAL zu schnell in eine Kurve. Andererseits habe ich wie die Biathlonschützen festgestellt, dass das medizinische Gesabber von verzögerten Reaktionen usw. bis zu einem gewissen Grade unsinnig ist. Eine geringe Menge Alkohol wirkt in einem erwünschten Masse dämpfend, d.h. der nervöse «Overkill» des Nervensystems baut sich beruhigend ab. Die medizinischen Einwände der Reaktionsverzögerung wären zwar gültig, wenn es auf ABSOLUTE Erfassung von Reizen ankäme, aber in der Fahrpraxis wird dadurch oft ein nebensächlicher Reiz zu stark in den Vordergrund geschoben. Eine gewisse Dämpfung ermöglicht eine kontrolliertere und durchdachtere Fahrweise. Der einzig gefährliche Faktor ist die enthemmende Wirkung, welcher man am besten durch ernsthaft vorgefasste Absicht zum Langsamfahren entgegenwirkt, wenn man das anvisierte, flotte Tempo so bezeichnen kann . . .

Mit Helm und Handschuhen in der einen und Mittagessen in der anderen Hand wende ich mich von der Kasse weg und sehe einen anderen Lederbekleideten einladend winken. Man begrüsst sich wie alte Bekannte, meist wird sogar geduzt, und der andere erzählt, dass er 3 Tage in den Alpen unterwegs sei und in Heidenheim als Chef einer Offsetdruckerei arbeite. Die «Le-Mans» laufe sehr schön, allerdings sei im Regen manchmal die Elektrik defekt, aber es sei ja jetzt schön gewesen. Er wolle nach Lugano hinunter und dann über das Bergell, Engadin und einige Pässe wieder zurück. Warum ich nicht den «Jammerli» genommen hätte, der sei doch schöner zum Fahren? Nun gut, der «Bayer» muss auch wieder einmal bewegt werden. Und die Versicherung kostet hier auch 1800 Franken Haft plus 750 Sozius, aber dank der Wechselnummer brauchen wir das ja nur einmal zu bezahlen. Zudem kann man die schadenfreie Autopolicе auf das Rad nehmen und zahlt dann noch 50%, so dass bei etwa 6 Monaten Betrieb im Jahr etwa Fr. 140.— im Monat erträglich sind. Nach dem Kaffee gehen wir zusammen hinaus, nicht ohne vorher die vielen Fliegen vom Helm abgewaschen zu haben; eigentlich hätten wir einen Rabatt in der Verkehrsabgabe für die Vernichtung Tausender von Insekten verdient . . .

Die «Le-Mans» fährt vor mir los, sie ist ein «wonderful-piece-of-machinery», ich habe einmal eine probeweise gefahren. Beim Gaswegnehmen vor den Kurven hat sie ein dumpfes Röhren und lässt beim Gasgeben etwas blauen Ölrauch ab. Sie liegt besser in den Kurven als der «Bayer»,

erlaubt mehr Schräglage und ist andererseits wesentlich härter. Mit geringem Abstand folge ich, und obwohl ich merke, dass mein Vorreiter schnell sein will, kommt mir mein wahrscheinlich grösseres Alpentraining im Halten meiner Position sehr zustatten. Fahrten im Verband sind die hohe Schule und erfordern maximale Konzentration. Vor allem darf man sich nicht hetzen lassen, und der Hintermann braucht, wie beim Verbandsflug, etwas mehr Brems- und Beschleunigungsreserven, da er etwas später sieht, was auf einen zukommt. Besonders junge Fahrer von hubraumschwächeren Maschinen wollen oft beweisen, dass sie schneller fahren können, und insbesondere in Kurven trifft dies auch zu, da hier schwere Maschinen das Gewichtshandikap genauso spüren wie die Autos beim Beschleunigen. Hier hilft nur charakterfestes Einhalten der persönlichen Möglichkeiten vor Schaden . . .

In Airolo verabschiede ich mich blinkend von der «Le-Mans» und schwenke auf die alte Gotthardstrasse ein. Nach einigen Kehren auf der gepflasterten Altstrasse, vorbei an der Kaserne und winkenden WK-Soldaten treffe ich am Eingang der Tremola auf eine Mehrfachkreuzung. Blicke nach allen Seiten, Einspuren, Halt und Anfahrt am Berg, die gar nicht so einfach ist. Festhalten mit der Handbremse, Kuppeln, Gang einlegen, Abstellfusswechsel, Festhalten mit der Fussbremse, Loslassen der Handbremse, Gas geben und gleichzeitig fein Kupplung und Fussbremse loslassen, so dass weder der Motor abstirbt, noch der «Bayer» rückwärtsrollt, noch unmässiger Lärm oder ein radiierter Pfiff auf dem Boden entstehen, eine Übung insbesondere mit Tankrucksack und Sozia nicht ohne Risiko des «sich-Blamierens»! Abgesehen davon, dass diese Bullen bei mehr als wenig Schräglage eine ungeheure Kraft und Freude am Umkippen haben . . . wenn sie nicht rollen, sondern stehen. Statisch instabil, dynamisch stabil, hat schon der Physiklehrer gesagt. Verdammt nochmal, jetzt bin ich ja plötzlich auf der neuen Gotthardstrasse, und ich wollte doch in die Tremola . . . Nun, auch hier ist die vibrierende Leistung ein Genuss, und bald ist die Passhöhe da. Die neue Strasse führt nicht am Hospiz vorbei, so dass ich den zweiten Kaffee auf später verschiebe. Welch kolossalen Unsinn, diese neue Gotthardstrasse, wo sie doch unten den Tunnel bohren . . .

Andermatt, Göschenen, Wassen, links hinauf. In den ersten Kehren laufe ich auf einen Commodore-GS mit Zürcher Nummer auf, der, kaum hat er meinen Scheinwerfer gesehen, wie ein Verrückter zu rasen beginnt. Aus Erfahrung weiss ich, dass man hier etwas Abstand einlegen muss, und genau so kommt es nach der zweiten, pfeifend durchmurkten Kehre zu einer fast-Vollbremsung, weil eine Kolonne an einem Verkehrslicht einer Baustelle hier zurückstaut. Mit einer etwas grosszügigen Auslegung der Kolonnenbewegung sowie einem Blick über die Wagendächer habe ich keine Mühe, zwischen mein Schlusslicht

und den forschten Opel-Renner etwa 15 Wagen und einen AHV-Transporter (= Car) zu legen und als Zweiter bei Grün loszufahren. Der vor mir ist sehr nett und drückt sich schon bald nach rechts, und eine der schönsten Alpenstrecken, nämlich von Meien zur Sustenpasshöhe, wird brummend vom «Bayer» verarbeitet. Um halb Zwei sitze ich auf der Aussichtsterrasse beim zweiten Kaffee und sehe erleichtert den Opel ohne Halt vorbeirauschen; diese Fanatiker können manchmal unangenehm werden, wenn sie einen oben wieder treffen und an der Montur wiedererkennen.



Während ich nach Innertkirchen hinunterfahre, frage ich mich, warum die Psychiater für die Motorradfahrer Kopfschütteln und «Honda-Syndrom» übrig haben, während die unbeherrschten Aggressionen vieler (insbesondere schweizerischer!) Automobilisten ohne weiteres hingenommen werden. Jeder, der einmal mit einer deutschen Autonummer bei uns herumfahren musste, kann hier beredtes Zeugnis ablegen. Warum gerade das «Honda-Syndrom» der Name für verstärkte Jugendlichkeit in späteren Jahren ist, kann «unsereins» nur schwer begreifen, man hätte auch das knallfarbige Hemd, das Toupet oder das Jungmädchenjagen zur Formulierung zuziehen können und nicht eine technische

Einrichtung damit verunglimpfen müssen. Meiringen, Brünig und hinunter nach Lungern wieder ein «Rennfahrer», diesmal im Celica-GT, der aber vom Beschleunigungsvermögen überrascht die Segel streicht. In Giswil will ich nach links über den Sörenberg, und bei den ersten Steigungen hinauf zur Mörlialp setzt plötzlich ein Zylinder des Boxers aus. Aha, der Tank wird leer, schnell auf Reserve schalten, bevor er ganz abstirbt, und nach etwa 5 sec brummt es wieder kräftig weiter. 327 km auf dem Zähler, d.h. mit den vier verbliebenen Litern reicht es noch etwa bis 400, ergo muss ich etwa in Schüpfheim oder Entlebuch spätestens tanken. Die schmale Strasse nach Sörenberg ist fast ausgestorben, nur etwa 10 Autos müssen überholt werden. Dagegen muss man sehr aufpassen, dass man nicht mit Schräglage auf einen der vielen Weideroste fährt.

Von Sörenberg hinunter nach Schüpfheim ist eine tolle Kurvensammlung vor mir, die ich anlässlich meines letzten Militärdienstes im Entlebuch geistig notiert und seither dreimal befahren habe. Dann komme ich auf die Entlebuch-Hauptstrasse und halte kurz darauf vor dem «Kreuz» in Schüpfheim an. Statt einem dritten Kaffee-Creme bringt mir die Monica einen Kaffee-fertig. Sie ist noch 12 Tage hier und fliegt dann zurück in die USA. Sie weiss noch nicht, ob sie nächstes Jahr wieder hier ist, wenn wir im Dienst wieder im «Kreuz» einquartiert sind. Ich sage, dass sie es hoffentlich schafft, zurückzukommen, weil wir nie nach Oregon kämen und überrascht gewesen seien, wieviel unglaublich hässliche Mädchen im Entlebuch den Drang zum Service in den Gasthäusern verspürten und tatsächlich dort beschäftigt würden.

In der Garage neben dem «Kreuz» lasse ich den Tank füllen, 22 l gehen hinein, ergo waren noch zwei drin. Für gefahrene 367 km bedeutet das knapp 6 Liter/100 km Verbrauch. Luft geprüft, vorne 1,9 und hinten 2,2 bar, und wieder musste ich in einem unbeobachteten Augenblick das Adaptergestänge des Pressluftbehälters verbiegen, weil sonst der Adapter nicht zwischen Kardan und Felge auf das Ventil passt. Früher habe ich mich beim Tanken mit dem Auto immer über die Vandalen gewundert, die diese schön geraden Adapter verkrümmen, aber heute weiss ich a) wer das ist und b) wie wichtig der Pneudruck bei den Zweirädern ist. Führt doch eine geringe Abweichung nach unten zu schwammigem Fahrverhalten, Aufheizen und Mantelrutschen, und ein Pnedefekt bedeutet ziemlich sicher unfreiwilliges Absteigen. Wenn die Luft jedoch nicht schlagartig entweicht, kann der geübte Fahrer am Fahrverhalten rechtzeitig feststellen, dass mit den Pneus etwas nicht stimmt.

Mittlerweile ist es 4 Uhr geworden, und eine ereignislose Bummelfahrt mit etwa 80 km/h Schnitt bringt mich über Emmen-Zug-Menzingen-Rapperswil-Hinwil-Illnau nach Winterthur zurück. Immer noch strahlt die Sonne, und im Zurückschauen sehe ich die Berge von ferne, welche

während des Tages die unvergleichliche Kulisse zum Spiel mit Maschine, Geschwindigkeit und Strasse in nächster Nähe geliefert haben. Um viertel vor 6 schiebe ich den «Bayer» in der Garage auf den Ständer, schliesse die Benzinhahnen, ziehe den Zündschlüssel ab und frage mich in Anbetracht des danebenstehenden «Jammeris», was mich eigentlich dazu geführt hat, zwei solche Dinger zu kaufen und zufolge des platzmässig Möglichen bereits mit einem dritten Apparat für die Sammlung, vielleicht einer «Le-Mans», zu liebäugeln? Es sind reine Spielzeuge, d. h. der praktische Verwendungszweck ist gleich Null, pro Jahr kann ich mir vielleicht 500 Autokilometer sparen, wenn das Wetter ideal ist und die Ledermontur nicht stört sowie wenn nichts mitgenommen werden muss. Andererseits habe ich einige Zehntausend Franken ausgegeben und 1978 für etwa 10 000 km auf dem «Jammeri» und etwa 9 000 km auf dem «Bayer» rund 30 Arbeits- und Freitage meines Privatlebens verbummelt, wenn man etwa 6-700 km Tagesfahrleistung annimmt. (Heute waren es 450 km, aber ich fuhr ja erst um 9 weg, hielt ausgiebig und war vor 6 schon wieder zurück.)

Auf der Plusseite stehen die schönsten Stunden überhaupt, die ich, allein oder mit Sozia, auf den Strassen in den Alpen verbracht habe. Vielleicht 100 Pässe zwischen Karawanken, Dolomiten, Zentralalpen und Vorgebirgen gaben einmalige Eindrücke, wie sie der Autofahrer nie erleben kann. Der Geruch von Heu, die Kühle im Waldschatten, die Strahlenwärme der Sonne, die Nähe eines Wasserfalles oder der Duft der Lärchen kommen zu den einmaligen Sinneseindrücken des Auges, Ohrs und des Lagegefühls hinzu. Und wie früher der Reiter abends in einer Schenke abstieg, habe ich oft Quartier gesucht und dadurch viele nette Gasthäuser und, insbesondere mit Sozia, wunderbare Nightstops, erlebt.

Muss dies alles mit einem übermässigen Risiko von schweren Unfällen bezahlt werden? Nun, sicher sind diese wundervollen Spielzeuge für erwachsene Knaben gefährlich. Das Risiko hängt aber, und das ist das Herausfordernde, vom eigenen Können und der Charakterfestigkeit ab. Wer nicht so fährt, dass er hinter jedem Heuhaufen schon den Bauern mit dem Wagen geistig sieht und sich bereits auf ein Ausweich- oder Bremsmanöver gefasst macht, dem wird einmal so eine Situation zum Verhängnis werden. Vor allem Jugendliche nehmen beim Fahren nur auf ihr eigenes Können, nicht aber auf die vielen «Idioten» im Verkehr Rücksicht und verunglücken oft mit dem besten Recht auf ihrer Seite. Die Verweigerung des Vortrittsrechts durch andere Verkehrsteilnehmer ist die zweithäufigste Unfallursache der schnellen Zweiräder. Hier hat man aber durch das Fahren mit Abblendlicht am Tag und auffallende Farben von Helm und Kleidung schon einiges verbessern können, und natürlich sollte man auch nicht ohne Lederschutzkleidung und Helm

auf einen Boliden klettern. Die Schürfungen der Haut sowie Unfälle durch Sichtverlust wegen Insektenschlag, Kopfverletzungen usw. sind die Strafe für Sakrilegien in Bekleidungsdingen, und auch ungenügender Witterungsschutz kann zu Unfällen wegen verzögerter Reaktion führen. Natürlich gibt es auch den «absolut bösen Fall», d. h. ein falsch überholender PW kommt Ihnen in einem Engpass entgegen, usw. Wie bei anderen Betätigungen sind diese Fälle jedoch sehr selten, und m. E. ist das Risiko beispielsweise etwa gleich gross wie beim Streckensegelflug oder in der Sportfliegerei.

Wenn mir trotz aller Umsicht der «böse Fall» einmal auf dem Motorrad die Abrechnung präsentieren würde, so muss ich jetzt, in voller Entscheidungsfreiheit, sagen, dass die Erweiterung des eigenen Lebenshorizontes mir wie bei der Fliegerei auch hier den Preis wert ist. Wer nie mit einem dieser Wunderspielzeuge unterwegs war, hat einen der schönsten Teile unseres heutigen Lebens verschlafen.

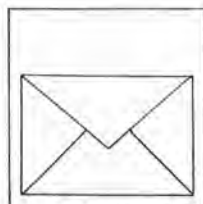
«Ein Angefressener»

Für Uneingeweihte:

Der «Bayer» ist eine BMW-R90S, 900 ccm, Jahrgang 76; der «Jammeri» eine YAMAHA-XS-1100E, 1100 ccm, Jahrgang 78, daneben gibt es noch HONDA, «Suzie» (SUZUKI) usw.

Wer Motorräder ab 125 ccm fahren will, muss 2 Jahre die Kleinmotorradbewilligung gehabt haben, bevor er zur Prüfung zugelassen wird. Auf Antrag wird diese Bewilligung jedem Autoführerscheinbesitzer ohne Prüfung eingetragen. Wenn dieser Artikel Sie angesprochen hat, lohnt sich der Gang zum Strassenverkehrsamt, damit Sie dann in 2 Jahren auch können . . .

Briefe an die rundschau



Es geschehen doch noch Zeichen und Wunder!

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre hat man kaum zu hoffen gewagt, dass der Vorschlag für ein «neues Deplacementreglement», der uns noch kurz vor Weihnachten zur Abstimmung unterbreitet worden ist, abgelehnt werde – doch das Wunder ist geschehen!

Bei genauerem Zusehen aber kann das massive Nein eigentlich nicht erstaunen: die bescheidene kosmetische Behandlung hat nicht gereicht, dem Veteran unter unsern Reglementen wieder ein jungliches Aussehen zu schenken.

Das Abstimmungsresultat ist aber sicher nicht nur ein Misstrauensvotum für den Vorstand (das natürlich auch, denn die Vorlage hätte so gar nie zur Abstimmung gebracht werden dürfen!), es ist vor allem ein Auftrag: Eine fortschrittlichere Lösung suchen, nicht so kleinkariert-krämerhaft in der Anlage, zeitgemässer im Abrechnungsmodus!

Nach dem Motto: Unmögliches wird sofort erledigt, Wunder brauchen etwas länger, erleben wir vielleicht schon auf Weihnachten wieder eines.

H. Zürcher

Im Vorfeld der kommenden Abstimmung über die neuen FDR's für DC-9 (angedeutet im Bulletin Nr. 39/C des Manager Cockpit Crews) möchte ich doch einige Punkte beleuchten, die vielfach zu Diskussionen Anlass gegeben haben, und noch geben werden. Dabei möchte ich klar festlegen, dass ich mich zu den neuen «interim FDR» bekenne; immer natürlich auch in der Annahme, dass die Swissair (bzw. Planung) in Zeiten knapper Besatzungsbestände sämtliche Limiten voll ausschöpfen wird, ob dies nun nach alten oder neuen Regulations erfolge.

1. Bei der **Reserve** wurde eine Standardisierung der bestehenden Vorschriften erreicht, was jedoch faktisch keine erheblichen Verbesserungen ergibt.

2. Maximum duty time

- a) day assignment: wie bisher
- b) night assignment: wie bisher
neu gelten jedoch zwei night assignments als eine ganze Rotation.
Zudem ist eine Kombination von Tag- und Nachtflügen einschränkenderen Bestimmungen unterworfen.
- c) early morning assignment: wie bisher

3. Dauer der Rotationen

- alt: max. zwei 6-Tage-Rotationen pro Monat (in Ausnahmefällen drei Rotationen)
- neu: max. eine 6-Tage-Rotation (1979 sind dazu höchstens fünf Ausnahmen vorgesehen) max. zwei 4-Tage-Rotationen

4. Freitage nach einer Rotation

- a) alt: nach 4 Tagen – 1 Tag frei, aber mind. 60 Std. (wobei beliebig viele 4-Tage-Rotationen zugeteilt werden dürfen)
neu: nach 4 Tagen – 2 Tage frei, d.h. mind. 48 Std.
- b) alt: nach 5 Tagen oder mehr – 2 Tage frei, aber mind. 60 Std.
neu: nach 5 bzw. 6 Tagen – 3 Tage frei, d. h. mind. 72 Std.

Anmerkung: Niemand muss jedoch vor 06.30 Uhr für einen Passagierflug einchecken, was weitere mind. 6½ Std. Ruhezeit zu unseren «vollen Kalendertagen» hinzu einbringt. (Ausnahmen: vereinzelte Frachtflüge)

5. Freitage pro Monat

Unbestritten ist die neue Regelung in Bezug auf die monatlichen Freitage, denn mehr Freizeit haben wir! Nämlich mindestens 9 Tage pro Monat, (Februar davon nicht ausgenommen) sowie neu innerhalb dreier aufeinanderfolgender Monate mindestens 33 Tage.

Kürzungen wegen längerer Abwesenheit dürfen vorgenommen werden, waren aber auch nach den alten FDR's möglich (s. FOM 2.1.3. 3130). Sobald solche Kürzungen erlaubt sind, werden sie bei Besatzungsunterbestand auch angewendet.

6. Und nun zur grossen Kontroverse – mealtime! (nach 8 oder 10 Std.?)

Dazu habe ich mir die Mühe genommen, einmal abzuklären, wie oft die Rotationen des Winters 78/79 über eine tägliche duty time von 8 Std. hinausgehen, und dabei nach alten FDR's eine meal break verlangen würden. Dabei möchte ich aber noch erwähnen, dass die ursprüngliche Definition von meal break lediglich besagt: «basically, no period between 2 hot meals shall exceed 8 hours duty time» (FOM 2.1.3.). Im Gegensatz zu den neuen FDR's liegt also keine Einschränkung vor, zu welcher Zeit diese meal break geplant werden muss.

Hier nun meine Auswertung des winter schedule:

Pro Woche führen wir **118** day assignments aus, mit einer duty time von mehr als 8 Std. Davon entfallen 21 auf Flüge nach Spanien, Portugal und Nordafrika, die auch bisher gewissen Sonderbestimmungen unterworfen waren.

Abschliessend bleibt es jedem selber überlassen, aus dieser Aufstellung seine eigenen Schlussfolgerungen zu ziehen, jedoch sollte man sich bewusst sein, dass eine optimale Regelung angestrebt, aber selten erreicht werden kann.

U. Arn, Copi DC-9

Dringende Vermisstmeldung

Unglaublich, aber leider nur allzu wahr:

Anlässlich meines EPR-4 wurden mir am 9. Januar 1979 über den Mittag im Schulzimmer 129d aus meinem crewbag gezielt zwei selbstverfasste Manuals plus diverse Streckenunterlagen **gestohlen**. Sie haben richtig gelesen: gestohlen. Da diese beiden Manuals, deren Herstellung und Revision enorm viel Arbeit verursachen, nur einem DC-9-Piloten etwas nützen, liegt der Schluss leider nahe, dass sie von einem «Kollegen» aus dem eigenen Korps entwendet wurden.

Ich rufe hiermit diesen edlen Mitmenschen dringend auf,

1. die beiden Manuals unverzüglich in die Box 1364 zurückzusenden, und
2. solche üblen Scherze in Zukunft zu unterlassen.

Wohl kann man über selbstverfasste Manuals geteilter Meinung sein, hingegen gibt es über solche gemeinen Diebstähle sicher nur **eine** Meinung.

Wie gesagt, traurig, aber wahr.

Joggi

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	E. Heiz	Fach 90
	L. Zsindely	Fach 200

Ressorts	Verantwortlicher		Stellvertreter	
Planung und Administration	H. Spörri	Fach 402	E. Brunner	Fach 173
Einsatzfragen	F. Schmutz	Fach 333	C. Van Rijn	Fach 219
Schulfragen/Seniorität	E. Brunner	Fach 173	E. Heiz	Fach 90
Versicherungen VEF/APKK	A. Huggenberger	Fach 141	M. Wipf	Fach 372
Finanzen/Kasse	F. Rasumowsky	Fach 1165	A. Huggenberger	Fach 141
Ausländerfragen	C. Van Rijn	Fach 219	H. Robitzkat	Fach 312
Dachverband	M. Wipf	Fach 372	F. Schmutz	Fach 333
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely	Fach 200	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Sauter	Fach 1448	E. Heiz	Fach 90
Flight Safety	E. Heiz	Fach 90	H. Sauter	Fach 1448
Copiloten	H. Robitzkat	Fach 312	H. Spörri	Fach 402
Information	H. Spörri	Fach 402	F. Rasumowsky	Fach 1165

Sekretariat

F. Woodtly
Frau N. Grösch-Bonhöte
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

VEF-Stiftungsratsmitglieder

K. Rutishauser, H. Ehrensperger,
A. Huggenberger, H. Wiederkehr

Einsatzkommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
Vorsitzende: F. Schmutz

Versicherungskommission

Vorsitz: A. Huggenberger
M. Wipf (Stellvertreter)
P. Habegger, H. Ehrensperger, A. Kunz,
P. Kongsted, A. Reber, W. Schatzmann,
H. Wiederkehr, F. Woodtly

B-747: E. Kaiser (Typenchef)
H. Wenger

DC-10: P. Habegger (Typenchef)
L. Ritzi, F. Marchesi

Aeropers-Delegation im Dachverband

Präsident: H. Hürzeler
M. Wipf, F. Schmutz

DC-8: K. Kuratli (Typenchef)
N. V. Duyn, K. Lichtenstein

DC-9: M. Egger (Typenchef)
W. Widmer, B. Läderach

Salärkommission

Vorsitz: E. Fischli
P. Bircher, K. Bürki, G. Fritschi, P. Ritter
H. Robitzkat

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission

L. Zsindely (IFALPA-Director)
T. Patch, E. Heiz, E. Heusser, H. Sauter,
D. Staal, J. Sanche, F. Woodtly

Romands

M. Baudat, F. Dyens, J.-J. Stähli

Eidg. Luftfahrtkommission

E. Heiz

OASF-Kommission

Präsident: E. Bruinsma
M. Cross, J. Harrington, L. Idle,
J. van Scherpenzeel

Eidg. Flugsicherungskommission

E. Heiz, D. Friolet (Stellvertreter)

Kontrollstelle

Neutra Treuhand AG, Zürich

Flugsicherheitskommission

Vorsitz: E. Heiz
D. Friolet, U. Baier, O. Grunder, P. Merz,
U. Reifler, W. Ruiter, R. Suter, D. Staal,
H. Sauter, G. Schaefer, H. Thut

Stimmzähler

H. Hofmann, R. Fischer

