

rundschau

Mai/Juni 1979



**AERO
PERS**

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

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

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

Inhalt — Contents — Sommaires	Seite/Page
Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
I N T E R N	
Rückblick	10
Nachfolger EK DC-9	13
Neuaufnahmen	14
Erfahrungen im Vorstand	15
IFALPA	18
Langstreckenpiloten — familiäre Aussenseiter	27
Man sollte . . .	33
Im Rückspiegel	34
Briefe an die rundschau	37
From other publications	38

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 14. Juli 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

Er ist da! Der erste AEG Schlagbohrer mit Vollwellen-Electronic.

Mit Supersanft-Anlauf und ganz leisen 750 Watt. Lassen Sie sich diese neue Spitzenleistung bei uns vorführen.



SB 2 E-750

**Fr. 450.— netto
SCHLAGERPREIS**

AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

Byland AG

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

«La Suisse» Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Kranken-
versicherung.

Sachversicherungen.

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

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

FORUM, Treffpunkt der schweigenden Mehrheit



Forum, Stätte der Begegnung, Stätte der Diskussion.

Sollte der schüchterne Beginn der **rundschau**, vermehrt die Diskussion unter den Mitgliedern zu fördern, eine Totgeburt sein? Den Eindruck hat die Redaktion beim Sichten der eingegangenen Beiträge. Das selbe Gefühl hatte wohl ein Reisender im Altertum, der eben ein Forum einer Stadt betrat, die von der Pest heimgesucht wurde. Alles tot und leer. Kein Laut, keine Reaktion. Das kann nun verschiedene Gründe haben.

Vielleicht ist die Sache so klar, dass sich eine Diskussion erübrigt. Auf unseren Fall übertragen: Peter Clausen hätte (wer würde Anderes erwarten?) seine Meinung so überzeugend vertreten, dass alle einer Meinung, eben seiner Meinung, sind. Damit hätte dann der Vorstand wohl auch die «lautstarke» Unterstützung der schweigenden Mehrheit. Oder Peter gleicht dem Rufer in der Wüste (was ich bedauern würde), dessen Votum niemanden interessiert, weil unwichtig.

Eine dritte Variante. Wie bei Abstimmungen in der Schweiz hat man das Gefühl: «Die machen ja sowieso was sie wollen» (in diesem Falle Swiss-air) und enthält sich der Stimme oder verzichtet auf ein engagiertes Votum. Auch in diesem Falle hätte dann die «schweigende Mehrheit» dem Vorstand gut vernehmlich kundgetan, was sie von seinen Möglichkeiten, unsere Interessen zu wahren, hält.

So oder so, was die schweigende Mehrheit leicht vergisst, jeder legt ihr Schweigen für sich aus. Oft erwacht sie dann zu spät und anstatt Diskussionen bleibt dann nur noch Murren gegen die Zustände, die mit dem Konsens der schweigenden Mehrheit geschaffen wurden.

Aber vielleicht haben Sie, liebe Leser, unsere Aufforderung zur Mitarbeit ganz einfach überlesen. Darum sei's nochmals wiederholt. Wir hatten das Problem Zweimann-/Dreimanncockpit zur Diskussion gestellt. Beiträge via Aeropersbriefkasten, besten Dank.

Urs Marx

Klosters

an unvergleichlicher Panorama-Lage, am Südhang mit Blick über das ganze Tal, verkaufen wir eine exklusive, rustikale

VILLA

Baujahr 1972, für höchste Ansprüche, grosszügiges Raumangebot, 2 Salons, 5 Schlafzimmer, 4 Badezimmer, Sauna, diverse Cheminées usw., Doppelgarage. Grundstück 1700 m². Die Liegenschaft präsentiert sich in allerbestem baulichen Zustand. Ernsthaften Interessenten stehen wir gerne zur Verfügung.

UTO Treuhand und Verwaltungs AG
Promenadengasse 18, 8001 Zürich, Telefon 01/32 77 50

PRO FITNESS

Schwimmbadzubehör
Fitness-
und Freizeitartikel

Die Schwimmbad-Saison steht vor der Tür. Gerne helfen wir Ihnen bei der Inbetriebnahme Ihres Bassins mit unserem grossen Angebot an

Schwimmbad-Chemikalien

Permanente Ausstellung geöffnet:
Montag – Freitag 14.00 Uhr – 18.30 Uhr
Samstag 9.00 Uhr – 12.00 Uhr

PRO FIT AG

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

Liebe Mitglieder

19. Mai 1979

heute schreibe ich diesen Artikel in der interessanten und oft hektischen Vor-GV-Zeit, die mit ihren Vorbereitungen, den Wahlen und Abstimmungen jeden Frühling über das Aeroperskader hereinbricht. Aber auch die vor kurzem noch erstarrte Verhandlungsfrent ist wieder in Bewegung geraten, es scheint sich eine allgemeine Entkrampfung anzubahnen. Dieser Tage geht die Endrunde der im letzten November vertagten Salärverhandlungen über die Bühne; obschon man den Tag nicht vor dem Abend loben sollte, zeichnet sich nach den vorgestrigen Gesprächen (17. 5. 79) eindeutig eine Tendenz zum Guten ab. Ich hoffe, Sie bereits vor Erscheinen dieser **rundschau** mit einem entsprechenden Salärbulletin beglücken zu dürfen.

Bei den Verhandlungen über das flexible **Aeropers-Pensionierungsmodell** kam es im short final unerwarteterweise zu einem go-around, da der von uns von allem Anfang an klar stipulierte volle vertragliche Schutz bis zum individuellen Rücktritt swissairseitig nur mit Einschränkungen gewährt werden sollte. Es müsste eigentlich allen Beteiligten klar sein, dass die Rechte verdienter älterer Piloten, die sich entschliessen, länger als bis zum 55. Altersjahr im Streckeneinsatz zu verbleiben, nicht beschnitten werden dürfen. Jeder aktive Swissairpilot soll bis zu seiner Pensionierung nicht nur die gleichen Pflichten, sondern auch die gleichen vertraglichen Rechte geniessen. Der Ball liegt nun wieder bei uns, denn die Aeropersdelegation wird bis zur nächsten Verhandlung eine entsprechende Neufassung des GAV Art. 9 vorlegen, der hoffentlich und endlich allseitig zu befriedigen vermag.

Wie Sie dem Bulletin 6/79 entnehmen konnten, liess sich das sich abzeichnende **FDR-Debakel** sozusagen auf der Torlinie noch verhindern. Der in letzter Minute am Verhandlungstisch doch noch zustandegekommene Kompromiss erlaubte es dem Aeropersvorstand, auf seinen Ablehnungsantrag zum Gesamtpaket zurückzukommen und an dessen Stelle eine zwei Jahre dauernde Versuchsperiode vorzuschlagen. In dieser Probezeit können die auf der Langstrecke geplanten Verbesserungen nur schrittweise eingeführt werden (Pilotenmangel!), währenddem sich die auf der Kurz- und Langstrecke allenfalls in der Praxis noch auftauchenden Probleme sicher erkennen und lösen lassen.

Sobald der revidierte Entwurf vorliegt, werden wir Ihnen denselbigen samt ausführlichem Kommentar zur Abstimmung unterbreiten. Mit Ihrem Ja erlauben Sie uns, **probeweise**, d. h. während zweier Jahre, sämtliche Kurz- und Langstreckeneinsätze anhand dieser neuen FDR zu planen. Nach Ablauf dieser Probezeit werden Sie dann endgültig darüber ent-

scheiden, ob Sie die neuen Einsatzrichtlinien wollen oder nicht. Durch dieses Vorgehen müssen Sie die Katze nicht im Sack kaufen. Vielmehr sollten Sie dermaleinst in zwei Jahren aufgrund Ihrer persönlichen Erfahrung zu entscheiden in der Lage sein. Hoffen wir es wenigstens!

Ist die Aeropers nun bereits wieder weich geworden? Hat sie ihre im Januar lauthals verkündete Kurskorrektur schon vergessen? Ist sie daran, kleinlaut zurückzubuchstabieren? Mitnichten! Bekanntlich habe ich Ihnen im vergangenen Januar an dieser Stelle geschrieben, unsere Kurskorrektur sei als Reaktion zu verstehen auf eine unnötig harte Linie der Swissair. Dies wird auch in Zukunft so bleiben. Sobald aber das sozialpartnerschaftliche Gleichgewicht wieder hergestellt ist (und ein solcher Trend scheint sich abzuzeichnen), so haben wir keine Veranlassung mehr, auf konstantem Konfrontationskurs zu verharren, zumal nach unserer Überzeugung der Verhandlungsweg seit jeher der beste war. Wie dem auch sei: Aktion gleich Reaktion!

Aeropersintern bin ich heute natürlich noch gespannt, ob ein Wahlkampf, der keiner ist, trotzdem zu einer standesgemässen Stimmbeteiligung führen wird. Andererseits stehen anlässlich der kommenden GV noch zwei Themen auf dem Tapet, die bei Ihnen verständlicherweise nicht überall auf Gegenliebe gestossen sind. Gemeint sind damit die **Erhöhung der Mitgliederbeiträge** und die **Gewährung eines variablen Ferientages** zugunsten unserer Aeropersfunktionäre, und zwar in zweijährigem Turnus. Da diese **rundschau** erst **nach** der GV erscheinen wird, ist es müssig, hier nochmals detailliert auf alle Gründe einzutreten, die uns zur Erhöhung der Mitgliederbeiträge gezwungen haben. Obschon der entsprechende Antrag plus Kommentar des Vorstandes unter Termindruck etwas zu knapp ausgefallen ist, zähle ich auf Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung.

Denken Sie daran, welche Kohlen wir Ihnen in den vergangenen Jahren aus dem Feuer geholt haben! Denken Sie vor allen daran, wenn es zur Abstimmung über das Abtreten des von uns verlangten variablen Ferientages kommt (alle zwei Jahre!). Vergessen Sie dann bitte nicht die zusätzlichen rotationsgebundenen und andern monatlichen Freitage, die wir für Sie erreicht haben; denken Sie ans neue Ferienreglement und an die zusätzlichen Ferientage ab 1981 . . . Ich hoffe nicht nur, ich rechne mit Ihrer diesbezüglichen Opferbereitschaft. Ein halber Tag pro Jahr ist sicher nicht zuviel verlangt. Sie verhelfen damit allen Aeropermitarbeitern zu erträglichen Arbeits-, Einsatz- und Lebensbedingungen, die wir, nach meiner unbescheidenen Ansicht, in Ihrem Interesse auch verdienen. Thank you folks!

Nach sechs arbeitsreichen und oft auch hektischen Dienstjahren hat unser initiativer und beliebter Sekretär **Fred Woodtly** auf Ende Juni de-

missioniert. Sein Rücktritt kommt für viele überraschend. Indessen bietet sich ihm heute die Chance, in die Geschäftsleitung eines internationalen Konzerns einzusteigen. Zu diesem erfreulichen Karriere-Schritt können wir ihm natürlich nur gratulieren, obschon wir ihn aeropersseitig nur sehr ungern ziehen lassen.

Ich habe Fred Woodtly anno 1973 persönlich angestellt. Er machte damals das Rennen unter sieben Konkurrenten, wobei drei in die engere Wahl kamen. Dank seiner raschen Auffassungsgabe und seinem initiativen Wesen arbeitete er sich in erstaunlich kurzer Zeit in die vielschichtigen Aeropersbelange ein, was nach einer sekretärlosen Zeit nicht einfach war. Seine Beweglichkeit und seine juristischen Kenntnisse kamen uns allen zugute; er entwickelte sich bald zum einsatzfreudigen und vielseitigen Verbandssekretär und Berater. Er hatte den Plausch an seiner Arbeit, liebte das Verhandeln und Organisieren, den Umgang mit Menschen, aber auch das Schreiben, Protokollieren und Formulieren, was ihm alles sehr leicht fiel. Bald in allen Sparten und Fachgebieten daheim, war er sowohl für mich als auch für Jeannot Amsler ein idealer Sekretär, dem man viel delegieren konnte, weil er mitdenkend arbeitete und die Zusammenhänge sah. Er leistete bei Sitzungen, Verhandlungsvorbereitungen und irgendwelchen Feuerwehübungen jede Menge Überzeit und vertrat die Aeropers u. a. an etlichen internationalen Konferenzen.

Ich habe volles Verständnis für die Demission von Fred Woodtly, ist sie doch für ihn mit einer beruflichen Besserstellung verbunden, die wir in der Aeropers sicher nicht zu bieten haben. Nebst diesem allgemein menschlichen Bestreben, vorwärts zu kommen, ist auch der Wunsch verständlich, mit zunehmendem Alter nicht mehr der «Gang-hol-mir» und «Bitte-schrib-mir» des ganzen Aeropersvorstandes zu sein. Nicht, dass Sie nun denken, wir hätten in dieser Beziehung Probleme gehabt miteinander, im Gegenteil; Fred Woodtly war immer so sehr auf Draht, dass bei seiner englischen Funktionsbezeichnung «executive secretary» der Schwerpunkt meist auf «executive» lag, ohne dass die Sekretariatsführung zu kurz gekommen wäre. Er hat sich mit seiner Aufgabe und unserm Verband voll und ganz identifiziert, war äusserst loyal und sehr beweglich. Ich danke ihm im Namen der ganzen Aeropers auch an dieser Stelle nochmals herzlich für seinen immensen Einsatz während seiner sechs Aeropersdienstjahre und wünsche ihm und seiner Familie eine in jeder Beziehung glückliche und erfolgreiche Zukunft.

Wir haben uns sofort nach seiner Kündigung mit einer renommierten Kadervermittlungsagentur in Verbindung gesetzt, um möglichst rasch einen qualifizierten Nachfolger zu finden, wobei wir das Schwergewicht auf qualifiziert und nicht auf möglichst rasch gelegt haben. Eine Vorselektion hat bereits stattgefunden, die persönlichen Interviews begin-

nen am 23. Mai. Zusammen mit dem Vorstand hoffe ich, bei der Wahl unseres neuen Verbandssekretärs wiederum eine glückliche Hand zu haben. Bei den heutigen Kündigungsfristen ist es absolut möglich, dass wir in diesem Sommer eine sekretärlose Zeit zu überwinden haben werden, wie bereits anno 1973 erfolgreich durchexerziert und gemeistert, nicht zuletzt dank dem vorbildlichen Einsatz unserer treuen und guten Seele Frau N. Grösch, die unser Sekretariat seit 1968 ununterbrochen betreut und in all den Jahren für eine stattliche Schar von Aeropersmitarbeitern gearbeitet hat. Dank ihrer unermüdlichen Einsatzbereitschaft, ihrer grossen internen Erfahrung und ihrer Aeroperstreue werden wir die mögliche Durststrecke getrost überwinden, obschon diese von den einzelnen Vorstandsmitgliedern etwas mehr verlangen wird.

Jedenfalls hoffe ich, dass sich der neue Aeroperssekretär bereits in der nächsten **rundschau** in Wort und Bild vorstellen wird.

Mit freundlichen Grüessen
Ihr Hano Hürzeler



rundschau Insertions-Tarif

unverändert gültig seit 1. April 1975

Umschlag, Seiten 2 und 3		$\frac{3}{4}$ Seite	1 x Fr. 240.—
	1 x Fr. 360.—		3 x Fr. 220.— pro Mal
	3 x Fr. 330.— pro Mal		6 x Fr. 200.— pro Mal
	6 x Fr. 300.— pro Mal		
geeigneter Raster: 48er		$\frac{1}{2}$ Seite	1 x Fr. 170.—
			3 x Fr. 155.— pro Mal
			6 x Fr. 140.— pro Mal
$\frac{1}{4}$ Seite	1 x Fr. 300.—	$\frac{1}{4}$ Seite	1 x Fr. 90.—
	3 x Fr. 275.— pro Mal		3 x Fr. 85.— pro Mal
	6 x Fr. 250.— pro Mal		6 x Fr. 80.— pro Mal

In eigener Sache

Liebe Leser,

Wir bemühen uns, eine attraktive, lebendige **rundschau** zu schaffen. Dabei versuchen wir, kostenbewusst und im Rahmen des Budgets zu bleiben, was angesichts der gefälligen Erscheinung der **rundschau** nicht immer einfach ist. Andererseits sind wir überzeugt, dass gerade die etwas aufwendigere Produktionsart der **rundschau** nicht nur bei Ihnen, sondern auch bei den Inserenten Anklang findet. Im letzten Jahr konnten wir denn auch zwischen 30% und 50% der Produktionskosten der einzelnen Nummern durch Inserate decken. Seit einigen Monaten ist dieser Prozentsatz abgesunken, er beträgt gegenwärtig noch ca. 20%. Wir rufen Sie deshalb auch in diesem Bereich zur Mitarbeit auf:

- Weisen Sie bei einem allfälligen Einkauf darauf hin, dass Sie durch ein Inserat in der **rundschau** auf das Geschäft bzw. das Produkt aufmerksam geworden sind.
- Weisen Sie beim Kauf geeigneter Produkte (Autos, Geräte, Möbel usw.) auf die **rundschau** hin. Fragen Sie doch mal den Verkäufer, ob er nicht die Gelegenheit wahrnehmen möchte, mit einem Inserat in der **rundschau** eine grosse potentielle Käuferschaft direkt anzusprechen. Zeigen Sie ihm eine Nummer der **rundschau**, geben Sie ihm eine Insertions-Tarif-Liste! (unveränderte Preise seit 1. April 1975).

Beides ist jederzeit in genügender Anzahl auf dem Sekretariat erhältlich, wo man auch die Insertionsaufträge entgegennimmt, diese an die Druckerei weiterleitet sowie Interessenten gerne weitere Auskunft gibt.

Mit bestem Dank für Ihren gewaltigen, zähen Einsatz.

Ihre Redaktion

Wie ich Ihnen vor einiger Zeit an dieser Stelle berichten durfte, waren wir der festen Überzeugung, dass das neue **Pensionierungsmodell** (individuelle Rücktrittsmöglichkeit zwischen 55 und 58, Möglichkeit des reduzierten Einsatzes mit gleichzeitigem Teilbezug der VEF-Rente usw.) in Bälde eingeführt werden könnte. Nun hat sich bedauerlicherweise anlässlich einer weiteren Sitzung mit Vertretern des Personaldienstes ergeben, dass die Vertragspartner sich offenbar in einem wesentlichen Punkt missverstanden hatten, nämlich in der Frage des Vertragsschutzes, wo man swissairseitig daran festhält, dass der Arbeitgeber bei der Kündigung von Anstellungsverhältnissen von über 55 Jahre alten Besatzungsmitgliedern freie Hand behalten müsse, dass mit anderen Worten ab dem Erreichen des 55. Altersjahres die unserem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) unterstellten Piloten keine Möglichkeiten zur Ergreifung von Rechtsmitteln gegen qualifikatorisch, medizinisch oder disziplinarisch oder anderweitig begründeten Entlassungen mehr eingeräumt erhalten sollen, wie dies im gegenwärtig gültigen GAV leider immer noch der Fall ist (die bisherige Pensionierungspolitik war eben auf das Alter 55 ausgerichtet). Die verhandelnde Aeropersdelegation war demgegenüber stets der Auffassung, dass, wenn die Swissair einseitig eine Anstellungsgarantie bis zum neuen Schlussalter 58 erteilen wolle (wegen akuter Pilotenknappheit), selbstredend alle zum Schutze des Arbeitnehmers aufgestellten Bestimmungen des GAV bis zum neuen höchstmöglichen Schlussalter gelten sollen. Allerdings hatten wir im Verlaufe der Verhandlungen in einen Kompromiss eingewilligt, dergestalt, dass der Verband in allen Fällen, da Piloten bereits in den dem Alter 55 vorausgegangen vier bis fünf Jahren zufolge Abnahme der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit knapp qualifiziert gewesen waren (marginal), auf eine Anrufung des Schiedsgerichtes zu verzichten, zumal in diesen wenigen Fällen die Weiterbeschäftigung für den Betroffenen mehr zur Last als zur Freude gereichen würde. Unser Verhandlungspartner hat nun zu Protokoll gegeben, dass er in Zukunft alle Entlassungen nach Alter 55 — aus welchen Gründen auch immer — unter den nämlichen Prinzipien und Beurteilungskriterien vornehmen werde, wie er dies bisher bei Piloten vor oder per Alter 55 schon getan habe. Bei diesem Sachverhalt fragt es sich nun, weshalb der volle Vertragsschutz seitens der Swissair nicht zugestanden werden kann. Man hält uns vor, einseitige

Kompromisse überwiegend zu Lasten der Swissair anzustreben und weist darauf hin, dass die Swissair im neuen Pensionierungsmodell bereit ist, die volle Pensionskasse bis zum gewählten Rücktrittsalter weiterzuzahlen. Dabei wird aber geflissentlich übersehen, dass diese Regelung schon seit der Integration der beiden Pilotenverbände FPAS und Aeropers, also schon seit zehn Jahren, besteht. Der Vorstand hat schon vor einem Jahr zu dieser Frage Stellung bezogen und damals festgehalten, dass ein neues Pensionierungsmodell mit erweitertem Rücktrittsalter nur in Frage kommt, wenn auch der Vertragsschutz bis zum neuen Schlussalter gewährleistet wird. Wenn die Swissair hierzu nicht einwilligen will, bleibt eben leider alles beim alten. Schade wär es allerdings gleichwohl. Wir werden nun dem Personaldienst einen Gegenvorschlag für ein neues wording von Artikel 9 unseres GAV unterbreiten und hoffen, dass er eine günstige Aufnahme finden möge.

Vor einigen Wochen wurde Ihnen das neue, in eine gefälligere Form gekleidete **Uniformenreglement** ins Crewfach zugestellt.

Anlässlich der Fortführung der Salärverhandlungen 1978/79 vom 17. Mai 1979 hat die Swissair den geforderten Gratishemdenwaschservice offeriert, so dass wir also demnächst zur Abstimmung über das neue Uniformenreglement schreiten können.

Abschliessend möchte ich mich noch kurz in eigener Sache äussern. Aufgrund eines überraschenden Anstellungsangebotes seitens eines schweizerischen Grosskonzerns verlasse ich gemäss Übereinkunft mit unserem Präsidenten die Aeropers per Ende Juni dieses Jahres. Es liegt mir sehr daran, allen Mitgliedern für das mir entgegengebrachte Wohlwollen und Vertrauen aufrichtig zu danken. Besonderer Dank gebührt vor allem meinen beiden direkten Vorgesetzten, Capt. Hano Hürzeler, der mich in seiner ersten Präsidentialzeit im Jahre 1973 vertraglich verpflichtete und unter welchem ich demnächst auch ausscheiden werde, sowie Capt. Jeannot Amsler, an dessen Seite ich die schwierigen Rezessionsjahre miterlebte. In beiden Fällen war es weit mehr als nur vertragliche Bindung, sondern ein echtes Zusammengehen, Aufeinandergehen, Freundschaft und Loyalität, wie man es vermutlich nur selten erleben darf. Dankbar bin ich ferner für die jederzeit spontane Unterstützung, die mir in all den Jahren aus dem Kreise der Vorstands- und Kommissionsmitglieder widerfahren ist. So verlasse ich denn demnächst einen erheblich erweiterten Freundeskreis und wünsche Ihnen allen persönliches Wohlergehen sowie Erfolg und Genugtuung bei der Ausübung Ihres anspruchsvollen und faszinierenden Berufes.

Mit herzlichen Grüssen
Ihr Fred Woodtly, Sekretär

Wir haben die schmerzliche Pflicht, Sie über das für unseren Berufsverband durch den unerwartet plötzlichen Tod zweier Aktivmitglieder tragisch verlaufene Wochenende vom 11. bis 13. Mai in Kenntnis zu setzen.



Am Freitag, den 11. Mai 1979
verlor am späteren Vormittag

Flavio Baroggio
(First Officer DC-9)

am Steuer eines Hunterflug-
zeuges im Formationsflug
über dem Neuenburgersee
sein junges Leben.



Ferner wurde am Sonntag,
den 13. Mai 1979

Eric Balmer
(Captain DC-9)

während desurlaubes von
den Fliegertruppen auf einer
alpinen Skitour im Oberwallis
Opfer eines Lawinenglücks.

Wir verlieren in beiden Kameraden hervorragende Piloten
und äusserst beliebte und geschätzte Kollegen und bitten
Sie, den Verstorbenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.

In tiefer Trauer: Der Vorstand

Nachfolger EK DC-9

Liebe Kollegen,

Auf Ende Jahr wird in der **Einsatzkommission DC-9** wegen kommender Umschulung der Sitz des first officers frei. Das EK-Team sucht deshalb unter Euch einen Nachfolger.

Da die Tätigkeit in der EK einer Einarbeitungsphase bedarf, ist es schon jetzt an der Zeit, diese Stelle neu zu besetzen.

Unsere Zielgruppe sind first officers mit ca. zweijähriger Erfahrung und weiteren drei Jahren Dienst auf dem Kurzstreckenequipment (DC-9-32/51/80) mit Interesse für Einsatzfragen/Arbeitsbedingungen, Entscheidungsfreude sowie Verantwortungsbewusstsein den vertretenen Kollegen gegenüber.

Wir bieten Insiderinformation, Verhandlungsatmosphäre, teamwork, erstellen und verarbeiten von statistischem Material und vieles mehr.

Der zeitliche Aufwand liegt bei ca. 1½ Tagen monatlich, wobei ein Tag als Swissair duty day zählt sowie halbjährlich zwei bis drei Tage für Rotationsabsprachen und deren Vorbereitung.

Alle Interessenten mögen sich bitte mit einer schriftlichen Bewerbung an das Aeropers-Sekretariat mit Stichwort «Engagement EK DC-9» wenden. Die EK wird dann die Bewerbungen prüfen und dem Vorstand einen entsprechenden Wahlvorschlag unterbreiten.

Wir danken fürs Mitmachen und grüssen freundlich
EK DC-9

Zu verkaufen

in Weisslingen per 1. April 1980, freistehendes, komfortables

6-Zimmer-Einfamilienhaus

Sep. Bastel- und Abstellraum, Kinderzimmer mit Galerie,
grosser überdachter Gartensitzplatz.

Preis Fr. 475 000.—, Anzahlung nach Vereinbarung.

Telefon 01/825 16 75 während Geschäftszeit

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom 24. April und 22. Mai 1979 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen.



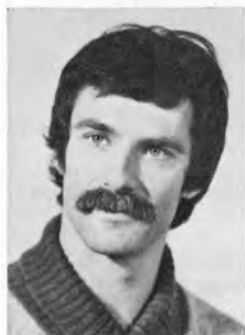
Hugo Barozzi
Copi DC-9



Konstantin Benz
Copi DC-9



Hans-Jakob Keller
Copi DC-9



Jakob Seitz
Copi DC-9

Erfahrungen im Vorstand

20. 4. 79

von Edy Brunner

Während 21 Jahren konnte ich von dem profitieren, was der Aeropersvorstand erarbeitet hatte. Ausser meinen Jahresbeiträgen war ich, wie hundert andere, ein passiver Konsument der Aeropers. Nach Erreichen der letzten Stufe meiner fliegerischen Karriere hatte ich das Gefühl, in der Aeropers auch etwas Aktives leisten zu müssen. Unter der Führung eines kompetenten, toleranten und Kompromisse erarbeitenden Präsidenten schienen mir für die Zukunft die besten sozialpartnerischen Voraussetzungen gegeben zu sein. Aufgaben und Probleme waren genügend vorhanden, die eben in diesem Sinne hätten gelöst werden können.

Aber es kam anders. Die swissairseitigen Gesprächspartner und ihre Vorgesetzten möchten die in Krisenjahren erworbene Vorherrschaft offensichtlich für alle Zeiten festnageln. Für unsere Firma waren es ohnehin «Krisenjahre» in Anführungszeichen (siehe die entsprechenden Jahresabschlüsse), aber unter dem Druck der Ereignisse war man arbeitnehmerseitig gewillt, auch berechnete Forderungen vorläufig zurückzustellen. Das Jahr 1978 hat sich wiederum als recht erfolgreich erwiesen. Aber während diesem Jahr hat man noch einmal ganz massiv die Tonart der «Krisenjahre» angeschlagen und unter dem Vorwand des wirtschaftlichen Druckes die nun schon best erprobte «Herr im Hause»-Mentalität zur Anwendung gebracht.

Zehn und mehr Jahre alte Reglemente können ja den heutigen Verhältnissen nicht mehr angepasst sein. Schon wegen dem Veraltetsein musste eine Revision gewisser Reglemente eingeleitet werden. Aber firmenseitig hiess es ganz einfach: Revision ja, aber es darf nichts kosten (Displacementreglement). Beim Uniformenreglement wurde noch mehr Druck aufgesetzt, dort hiess es: take it or leave it! In einem ganz krassen Fall fielen sogar die Worte: who is running this company, you or we? Um beim Detachierungsreglement dringend notwendige Änderungen durchzuführen, sind wir bei der Firma vorstellig geworden. Auf Ende Mai wurde ein Besprechungsdatum vereinbart. Mitte April wurde dann eine von PF/OC abgesprochene Regelung publiziert, selbstverständlich ohne die Aeropers zu begrüssen. Auch auf diese Weise kann man «verhandeln». Unser max. Ferienanspruch von sechs Wochen — die neun gesetzlichen Feiertage inbegriffen — ist sicher nicht mehr zeitgemäss. Max. duty time Limiten aus der Kolbenzeit haben in unserer Jetflotte keine Berechtigung mehr.

Für mich persönlich ist die Art und Weise, wie man uns bei den ohne Zweifel berechtigten und sehr bescheidenen AWOP-Forderungen behandelt hat, absolut unverständlich. Hier erlebten wir ein Beispiel, wie

eine in jedem Betrieb vorausgesetzte Loyalität missbraucht wurde, indem von jedem Funktionär vorausgesetzt wird, wahrscheinlich auch gegen seinen Willen an Verhandlungen zu behaupten, AWOP sei keine höhere Leistung bzw. Anforderung. Demgegenüber steht im DC-10 Cat. III Transition Training, Seite 29, Pt. 10.2. u. a.: «it is also a fact that there is more psychological pressure on pilots flying to a DH of 20 ft than to 100 ft». Was ist jetzt richtig? Napoleon würde sagen: Recht ist, was mir nützt! Man muss sich hier die Frage stellen, woher dieses Verhalten, dieses kategorische Neinsagen denn überhaupt kommt.

- Ist es von obersten Stellen diktiert?
- Kommt es aus mittleren Stellen, wo Machthungrige demonstrieren wollen, wie man mit Personalverbänden jongliert?
- Kommt es aus unteren Stellen, die derart auf absolutes Erfolgsdenken eingefuchst sind, dass sie berechnete Anliegen des Personals einfach übersehen?

Ich kann mir fast nicht vorstellen, dass solchermaßen erlebte Praktiken von oberster Stelle eingespeist werden; denn die wirtschaftliche Situation der Firma rechtfertigt es nicht. Ferner wird man hier einsehen, dass dadurch die Partnerschaft einseitig vergiftet wird und damit langfristiger Schaden angerichtet werden kann. Es gibt verschiedene, im Laufe der Jahre herangereifte Institutionen, bei denen das Rad der Zeit nicht einfach zurückgedreht werden kann. Dazu gehört sicher auch ein langjährig erprobtes Sozialverhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer und zwar auf der Grundlage der Gleichberechtigung. Solche Überlegungen sind auch an kompetenter Arbeitgeberseite anzutreffen, denn vor einigen Monaten hat H. Allensbach, Delegierter des Zentralverbandes schweizerischer Arbeitgeberorganisationen in einem Referat folgendes ausgeführt: «. . . Jene Unternehmer gefährden die Partnerschaft und den Arbeitsfrieden, die einen antiquierten, autoritären Führungsstil pflegen und einer unzeitgemässen «Herr im Hause»-Mentalität huldigen. Ein schlechtes Beispiel löscht tausend gute aus. Deshalb verwenden wir als Arbeitgeberverband sehr viel Energie darauf, die Schwachstellen in unseren eigenen Reihen ausfindig zu machen und zu bereinigen.» Diese vernünftige Meinung des Arbeitgeberverbandes ist sicher auch in die obersten Stellen unserer Firma gelangt. Es ist nur zu hoffen, dass solches Gedankengut möglichst bald bis in die mit der Aeropers verhandelnden Kaderregionen vordringt.

Betrachten wir die finanzielle Lage unserer Firma, die Liquidität, den hohen Grad der Eigenfinanzierung, den laufenden Zukauf von Beteiligungen, so kann der Druck, der auf uns Piloten ausgeübt wird, nicht mit der wirtschaftspolitischen Lage begründet werden. Das Postulat, der Vorstand solle die Mitglieder zu mehr Entgegenkommen der Firma

gegenüber motivieren, kann kaum auf fruchtbaren Boden fallen, wenn dieser Boden nicht zuerst gründlich und langfristig für solche Wünsche vorbereitet wird.



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



IFALPA's 34. ANNUAL CONFERENCE / AMSTERDAM 15-20 MARCH 1979

Delegates report by Capt. T. S. Patch

One day earlier than planned, my wife and I proceeded to Amsterdam then to Den Haag to attend, on Aeropers behalf, the funeral of ex-PFAS/ Aeropers member Captain R. T. (Dik) Esser.

Also present were five other Aeropers members/friends. Mrs. O. Esser wishes to convey her thanks to Aeropers for its expression of sympathy, and to all individuals who contacted her either verbally or by letter.

On arrival at the conference center in Amsterdam that same afternoon, I was informed that we, Aeropers, were «still in suspension» for non-payment of our 1979 subscriptions. Following several telephone calls to Zürich and London on the 14th, our cheque, which had been posted from Kloten on the 8th March, finally arrived at the Federations' Headquarters in Egham at the last possible moment. However — we were not the only offenders, for the French and Italians — not to mention the Cubans who are always in trouble with fees — also experiences the embarrassment of suspension, and, only a few days earlier our hosts also! Let this not happen again, please.

The 34th Conference was opened at 1010 hours on 15th March by Captain W. J. Kroon, President VNV. This was followed by speeches from Mr. H. Raben, Director General Civil Aviation Netherlands and for the first time in IFALPA's history an ICAO President, namely Dr. Assad Kotaite, addressed our assembly.

The Frankfurt Conference Report was presented and accepted, the President, Capt. D. Pearce, and the other five principal officers (P. Os) gave their annual reports, the nominations committee was selected and the mornings' opening plenary session ended with the introduction of two emergency items:

1. Missile attacks on commercial aircraft by the Rhodesians and
2. Legal statutes of aircraft commanders, introduced by SNPL (France).

We went into committee work after lunch and I attended committee A, Chairman: Capt. R. Hutchings of BALPA, which commenced its business with Agenda item A 1. «implementation of policies involving curtailment of normal operations».

The Mexican association spoke first on this subject declaring that they felt «let down» by IFALPA member associations when they called for mutual assistance during a Mexican ATC strike, during which the government used military personnel to control commercial aircraft movements.

Happily, our industrial expert, Capt. E. Heusser, arrived on the 16th, and took over committee A work.

I then moved into committee F, chaired by Capt. J. J. O'Donnell (US ALPA), which had already dealt with F 1.1., **application for membership** of the Air Ceylon Pilots, who were later accepted, and F 1.-1.2., **membership problems**: These associations: ALPA Guyana, Zambian ALPA and Syndicat des Pilotes Mlagaches de l'Aviation Civile, had failed to pay their subscriptions for some time, and had not replied to all efforts to contact them over a long period, so committee F recommended their expulsion which was accepted. Under the same agenda no, a Cuban delegation was presented to plead their case against suspension and/or expulsion, stating that they had great difficulty obtaining the necessary money from their governments banks, and furthermore, Cuban postal services being unreliable, they claim not to have received certain letters or telegrams.

They promised to pay within 90 days and requested that they be allowed to sit in the 34th Amsterdam Conference as «delegates» and not as «observers». This was discussed at some length, and they were finally accepted as «delegates».

N. B. It must be noted here, that these people have been suspended and reaccepted several times over the last decade.

Agenda F 2.: **Constitutional Amendments.**

This covered 12 items, which for brevity I shall not list here, however one or two comments would be worthwhile.

Under 2.8.: **Principal Officers – terms of office**: The P. Os themselves recommended that the term of office be extended from the present two years to a three years period, claiming that this would improve continuity in that there would be only two «new faces» with every election and not three.

Their arguments failed to convince the majority who voted to leave things as they are.

2.10.: **Conference Attendees**: It was decided that member associations be allowed to invite «award winner» association members (clancy sayen award and certificate of merit) to annual conferences as «Observers».

On Saturday 17th, our IFALPA director, L. Zsindely arrived to take over as chief delegate and in committee F. So F. 3. **Finance** is his business on which to report.

Other Business: A special «crew complement» meeting was called for on Saturday afternoon, at which John Leroy (US ALPA) chairman of the IFALPA special study group on crew complement, presided. He reminded the meeting that the IFALPA crew complement resolution called for a **three men** crew in all jet aircraft. He also pointed out that in spite of this resolution, a lot of us were flying commercial jets with a two pilot crew. This posed great difficulties for those associations determined to uphold federation policy. The meeting finally resolved that the best approach to the problem would be to assure that no future commercial jet a/c emerged from a factory with less than a genuine 3 men cockpit layout.

To begin with, a representative group from member associations would visit Toulouse, without delay, in an attempt to forestall any decision to produce a 2 men cockpit airbus.

This to be followed by similar representation to other major aircraft manufacturers such as Boeing and McDonald Douglas.

«Missile Attacks on Commercial Aircraft» also attracted much attention in committee B, whose chairman was Capt. L. Blomberg (VNV).

Capt. Tom Ashwood (US ALPA), security study group chairman, appealed to all present to keep politics out of IFALPA business, and treat attacks on civil aircraft as a world wide pilots problem. In Rhodesia, where two aircrafts were recently downed by surface to air heat seeking missiles, there was no doubt that the perpetrators of these attacks are allowed asylum in Zambia, therefore Zambia, and any other country sheltering these terrorists should be named «loud and clear».

Many other ideas were «tabled» including a suggestion that pilots from all corners of the globe assemble in front of the UN building in Manhattan — in uniform — to focus world attention to our concern over these missile attacks.

Also mentioned was the known «fact» that there are more than 100 grounds to air missiles in terrorist group hands around the world, and no amount of good security at airports or aboard aircraft can protect us from heat seeking weaponry, so we **must** devise **new** methods if we are to stop this trend.

TO SUM UP

This Amsterdam meeting was not the best IFALPA Conference I have been to, perhaps because we expected some «spectacular» to commemorate the dutch pilots associations 50th birthday.

Our hosts, with good reason, were very security conscious (the assassination of the British Ambassador immediately following in Den Haag underscores their concern) and the 10 to 15 minute walk between the conference centre and our hotels had only the cooling effect of the winter weather to recommend it.

However, our hosts, the VNV, did an excellent job. The Plenary room was spacious, as were the committee rooms, and our hotel accomodation was acceptable in spite of the meagre breakfasts served to us in the Alpha, compared to the sumptuous spread placed before the Cresta guests each morning.

As is becoming a standard IFALPA pattern the technical committees completed their agendas without delay, while the Industrial groups talked and talked and argued for hours on end, sometimes literally over where to place a comma!

Being in committee F again was an interesting experience, but I'll go no further into this except to express my surprise on hearing one or two associations «objecting» to **no increase** in subscriptions, and to commend Capt. John Cook, (P. Os administration and finance for the past two years) on his excellent presentation of the Budget 1979 and 1980 previsual budget.

His good work, especially over the last 12 months, deserved his reelection for a further two years which, unfortunately, was not to be. Our chief delegate will comment on this . . .

The Amsterdam Lord Mayors' welcome party was very pleasant, and the awards dinner was an excellent affair, but the most outstanding event was the now famous «Latin-American Taquila party» — augmented by Portuguese wine and Dutch beer — held in the Aircraft Museum at Schipol Airport.

Unfortunately I missed the final Plenary closing which is usually an enjoyable session, spiced with much wit and good humour.

See you next year in Surfers Paradise I hope.
T. S. Patch

REPORT ON THE WORK OF COMMITTEE E AT THE IFALPA ANNUAL CONFERENCE, AMSTERDAM, 15 – 20 MARCH 1979

Capt. J. Sanche

The IFALPA Air Traffic Services Study Group convened twice in the course of last year. Each meeting, held in London, lasted over two days. During the working sessions members of the Study Group sought to find solutions to many of the ATC problems confronting airline pilots in their daily operation.

ATC procedures and systems deemed deficient or outdated came under careful scrutiny. In its search for corrective measures the Study Group put forth new policies which should, in its view, rectify some of the most notable of ATC shortcomings.

These policies were presented at the annual IFALPA conference through Committee E which deals with «Rules of the Air, Air Traffic Services and Communications». A total of eleven items came up on its agenda during the conference. Of this the following four are considered to be of particular interest to our pilot group.

1. Air Traffic Flow Management

The ATS study group finds the application of flow control measures in EUR region unsatisfactory. It advocates implementation of the following basic policy on the IFALPA acceptance of flow control.

1. IFALPA should indicate its opposition to en-route operational restrictions.
2. The following general principles are to be applied
 - a) flow control should allow for uninterrupted flight from departure to destination.
 - b) Flow control should be in the form of a «package» deal between pilots, operators and ATC.
 - c) Flow control should be a total system concept whereby aircraft operational requirements are to be fully considered.
 - d) Flow control should be a coordination effort and not a serie of arbitrary decisions on the part of States and ACC's.
 - e) The involvement of IFALPA and IATA is considered essential.
3. Measures are proposed to improve the organisation and capacity of the system as well as separation and speed control techniques.

2. Improper use of VHF R/T Channels

1. The ATS study group considers the working of two or more frequencies by one controller as an improper use of VHF R/T channels. It is also viewed as a potentially unsafe practice.
2. The economic justification for the merging of two frequencies in periods of light traffic is recognised. However in such cases only one frequency should be used.
3. The following texts are proposed for IFALPA PANS-RAC Part. IX and IFALPA Annex 10, Volume II;
«A controller should operate only one R/T frequency unless suitable «talk through» facilities exist, permitting all users of any of the combined frequencies to hear all transmissions on any of those frequencies».
4. «When it is necessary for two or more sectors to be merged for control from a single position, one VHF channel shall be designated for that operating position; except that, if frequency coverage difficulties arise with designated channel, additional channels may be allocated provided that suitable «talk through» facilities exist permitting all users of any of the combined channels to hear all transmissions on any of those channels.

3. Automatic Terminal Information Service

1. The study group is not satisfied with some aspects of the present ATIS policy.
2. A new requirement is deemed to be an ATIS service available to aircraft still some distance from destination.
3. More detailed standards are needed especially in respect to broadcasting techniques and phrasology.
4. The arrival ATIS should include type of approach to be expected.
5. Amount and base of lowest cloud layer should be given. Other layers only if amount is full or nearly full.
6. Transition level should be omitted as it is irrelevant to an aircraft cleared to descend to a flight level or an altitude.
7. ATIS broadcast should be transmitted on a discrete frequency. If not feasible then on the voice channel of the navigation aid for initial approach. In no case on the ILS frequency.
8. Whenever possible the broadcast should not exceed 30 seconds.

9. The broadcast information should be updated to include significant changes in operational state of airport or in the weather.

4. Missed Approach Procedures

1. The ATS study group noted the potential collision risk involved in cases where missed approach procedures did not specify tracks to ensure adequate separation with circling or departing traffic. Two new subparagraphs are proposed, each is dealing with the segregation of missed approach tracks with those of arriving, departing or circling traffic.
2. The proposed criteria for missed approach procedures are:
 - a) The initial action should be to climb straight ahead to 1000 ft AGL, whenever possible.
 - b) The procedure should be standardised for a given runway, regardless of the type of approach.
 - c) The missed approach profile should be as simple as possible and terminate at a suitable fix with an associated holding pattern.
 - d) The procedure should avoid inbound and outbound routings and allow for the limited manoeuvrability and speed in case of engine malfunctions.
 - e) The vertical profile should call for a realistic rate of climb and possibly allow for an unrestricted climb to a final altitude.
 - f) The procedure should minimise the need for radio aids selection and R/T communications during initial phase.
 - g) It should not take noise abatement into account.

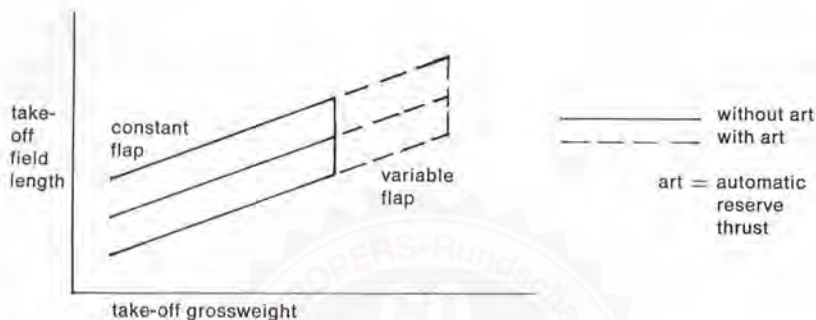
AIRWORTHINESS OPERATION AND AERODROME GROUND AIDS COMMITTEE C, DOUWE W. STAAL

One of the most important points at the agenda was the Automatic Take-off Thrust Control System (ATTCS).

Notwithstanding the design reliability of ATTCS there are circumstances where inadequately regulated use of these systems could degrade safety, e. a. reduced screen height, increased exposure to limiting acceleration — stop, degraded performance on contaminated runways and an increased risk of failure of the remaining engine(s) by a thrust increase

in case of an engine failure. The design reliability criteria of ATTCS cannot establish a known failure probability rate until considerable experience has been gained with the system in service.

Nevertheless, some safety benefit can be obtained from ATTCS, on all occasions when the take-off weight is not at its limiting value, by optimising the flap setting (DC-9-80).



The increased thrust provided by ATTCS after an engine failure will allow the second segment minimum gradient to be achieved with increased flap angle. Thus the margin on accelerate — stop distance, take-off run and take-off distance may be improved and the take-off speeds reduced at the expense of the normal all-engines climb gradient. Accident statistics have shown us that the performance on the runway is more critical than climb performance with all engines operating. It is therefore considered that the use of ATTCS to enable the take-off flap setting to be optimised in this way, will improve safety. For the mentioned reasons, IFALPA believes that a comprehensive policy of conditional acceptance for ATTCS is justified.

One of the policies needed some more study group work due to the fact that there was not a full agreement regarding the aircrafts flight path after take-off, which should be at least 1.2% at all points.

Performance credit for the use of ATTCS in conjunction with contingency thrust

Credit for the use of contingency or emergency thrust in conjunction with manual or automatic increase by an engine failure during take-off.

Objections, e. a.

— increase of thermal and mechanical stresses,

- increase in failure rate, including a higher risk for a second failure,
- if approved for the engine out case, it will also allow for a higher landing weight (a rise in overrun and undershoot accidents).

It is concluded, therefore, that there is no way in which operating safety will be improved by the proposal for the approval of the use of contingency thrust, but that there are many areas in which it will be very significantly degraded.

The above is just a small part of what was all discussed and laid down, a full report is available at the Aeropers Secretariat. The next **rundschau**, if space permits, I will give you a general view of the other discussed items. Any comments or additional information regarding ATTCS are most welcome. Resting me to thank Swissair for the days off and my own colleagues for sending me to this Conference in my home country.

Douwe W. Staal



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

Langstreckenpiloten — familiäre Aussenseiter?

von Capt. Jürg Schmid (JS)

Wie in der vorletzten Nummer angekündigt, möchte ich in einem Folgeartikel auf weitere, durch die Langstreckenfliegerei entstehende Probleme und Fragen aufmerksam machen.

Da viele der Einwände von Copiloten, die der Langstrecke skeptisch gegenüberstehen, jedoch im emotionalen Bereich zu finden sind, stellen sich einer quantitativen wie qualitativen Erfassung grössere Hindernisse in den Weg. Dies mag mit ein Grund sein, dass sich bis anhin noch keine Stelle offiziell diesen Problemen zugewandt hat, um Konzepte zu deren Bewältigung zu erarbeiten.

Von den möglichen Varianten, der einzelnen Problemkreise habhaft zu werden, wählte ich schlussendlich die des Einzelgespräches mit einer, gezwungenermassen beschränkten Personenanzahl. Dies vor allem aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes. Die so gewonnenen Fragen legte ich mit der Fliegerei vertrauten Psychologen dar. Es sind dies Dr. Brändli (KB), Chef Recruiting and Selection OFSR und Dr. Baumann (UB), Chef des psychiatrischen Dienstes (Fliegerärztliches Institut, Dübendorf).

Da nun in der Zwischenzeit die letztes Jahr auf eine Langstreckenumschulung mindest vorläufig verzichtenden Piloten zu einem DC-10-UK im Jahre 1979 aufgeboten wurden, bat ich zuerst Capt. N. v. d. Stroom (v.d.S), Dep. Manager Cockpit Crews folgende Frage klarzustellen:

JS: Wird der persönliche Entschluss eines Copiloten, nicht auf ein Langstreckenflugzeug umzuschulen und seine Copilotenkarriere auf Europaflugzeugen (DC-9, Airbus) zu absolvieren, respektiert, auch wenn keine zwingenden (z. B. medizinische) sondern nur private (z. B. familiäre) Gründe vorliegen? Oder wird die Swissair von ihrem Recht Gebrauch machen, Copiloten dort einzuteilen, wo sie am dringendsten benötigt werden?

v.d.S: Um eine gerechte Antwort auf diese Frage zu geben, muss ich auf die Lage zurückgreifen, wie sie vor einigen Jahren war. Es war die Periode, wo wir regelmässig unsere Kurzstreckencopiloten auf B-747, DC-10 und DC-8 umschulten. Statt senioritymässig die verschiedenen offenen Stellen zu füllen, wurde der Wunsch angebracht, die Typenwahl den einzelnen Piloten zu überlassen. Die Probleme tauchten erst auf, als es nichts mehr zu wählen gab und fast nur noch auf DC-10 umgeschult wurde. Erst letztes Jahr wur-

den wir mit der Tatsache konfrontiert, dass grössere Gruppen von Copiloten den Wunsch äusserten, auf DC-9 verbleiben zu können.

Jetzt zu Ihrer Frage. Wir sind der Meinung, dass es zu einer normalen Pilotenlaufbahn gehört, einen Teil davon auf Langstrecken zu absolvieren. Wir glauben damit der Gerechtigkeit am nächsten zu kommen. Wenn sich jemand bei uns meldet mit wichtigen (auch zwingenden persönlichen) Gründen, haben wir selbstverständlich ein offenes Ohr. Gut begründete Ausnahmegesuche wurden bis jetzt immer bewilligt, und das wird auch in Zukunft so bleiben.

JS: Wie aus den Gesprächen ersichtlich wurde, gehen die meisten Einwände gegenüber der Langstreckenoperation der DC-10 auf Bedenken aus dem familiären Gebiet zurück. Seien es Erziehungsprobleme, wie im vorhergehenden Artikel behandelt, sei es die Angst der Gattin vor der langen Abwesenheit des Partners und den damit verbundenen Problemen.

Da diese Bedenken jedoch schon immer existiert haben müssen, scheint heute der Einfluss der Ehefrau einen anderen Stellenwert erhalten zu haben und/oder das Denken des Mannes hat sich derart geändert, dass auch er heute von anderen Überlegungen ausgeht.

Meine Frage an die Psychologen deshalb:

Hat sich der Zeitgeist derart verändert, dass die Bezugspunkte einer Partnerschaft andere Dimensionen erreicht haben und wenn ja, wo sind vor allem Änderungen festzustellen?

UB/
KB: Die Emanzipation der Frau ist weitgehend Tatsache und hat das Bestreben nach Gleichberechtigung in der ehelichen Partnerbeziehung zur Folge. Es ist im Zusammenhang mit unserem Problemkreis nicht angezeigt, näher auf diese Wandlungen in der Geschlechterrolle einzugehen. Was uns hingegen beschäftigen muss, ist die Auswirkung dieser Angleichungen auf die berufliche Tätigkeit der Ehepartner.

Unserem Brauchtum hat das Mitspracherecht des Mannes bei der Berufsausübung der Ehefrau immer entsprochen, und das Schweizerische Zivilgesetzbuch macht die Ausübung eines Berufes durch die Ehefrau von der Einwilligung des Gatten abhängig (§ 167). Es ist verständlich, dass im Rahmen der Gleichberechtigungs-Bestrebungen heute auch die Frau versucht, auf die berufliche Tätigkeit des Mannes Einfluss zu nehmen — tatsächlich bestimmt ja der Beruf des Mannes den Lebensstil des Paares oder der Familie in sehr hohem Masse. Viele Männer, welche die moderne Partnerschaft akzeptieren, sind durchaus bereit, ihren

Frauen diese Mitsprache zuzugestehen. Auch die Arbeitgeber werden sich in Zukunft vermehrt gezwungen sehen, diesem Umstand Rechnung zu tragen. Andererseits setzt dieses Mitspracherecht bei den Frauen die Bereitschaft voraus, sich mit den Realitäten der Arbeitswelt zu befassen.

JS: Im Flugzeug liegt die Verantwortung beim Kapitän, das technische Genie ist der Flight Engineer, gerechnet hat der Dispatch — und der Copilot? Dies in Kurzform ein weiteres Bedenken der Funktion des Langstreckencopiloten gegenüber; es lässt sich vielleicht unter dem Titel «Unterforderung» zusammenfassen.

Ich möchte Dr. Brändli und Capt v. d. Stroom bitten, zu diesem Einwand Stellung zu nehmen.

v.d.S: Ich finde Ihre Bemerkung eine untragbare Vereinfachung der Verhältnisse. Wenn man den Stellenwert des Copiloten in seiner Entwicklung verfolgt, muss man doch zugeben, dass dieser im Laufe der Zeit immer zugenommen hat. Das Gefühl der Unterforderung mag daher rühren, dass im Vergleich zu seiner Kapazität und Ausbildung tatsächlich wenig routinemässige Aktivität anfällt. Heutzutage ist es aber nicht nur der Captain, der die Verantwortung trägt; sondern das ganze Team im Cockpit ist für den gesamten Flugablauf verantwortlich. Ausgehend vom Team und seinem Resultat ist es müssig, über die Gewichtung der einzelnen Aufgaben zu sprechen. Zum Beispiel wird dem Copiloten mit unseren differenzierten Anflugverfahren und seiner Überwachungspflicht eine recht grosse Verantwortung übertragen. Die «overall» Verantwortung liegt, und das ist unvermeidlich, natürlich bei einem Mann: beim Captain.

KB: Möglicherweise schwingt bei dieser sog. «Unterforderung», zu der sich von der fachlichen Seite Capt. van der Stroom bereits geäußert hat, unterschwellig noch etwas anderes mit, was über den bloss beruflich-handwerklichen Aspekt hinausgeht. So könnte ein gewisses Unbehagen unter den Copiloten m. E. davon herühren, dass das Image des Pilotenberufes — wie u. a. eine vor wenigen Tagen veröffentlichte Untersuchung nachgewiesen hat — in den letzten Jahren gesunken sein soll; nicht zuletzt deshalb, weil gerade die Aufgabe des Copiloten wenig Möglichkeiten zur Kreativität bietet. Diesen Sachverhalt habe ich in der **Aeroperschau** 6/75 («Der Mensch im Cockpit») seinerzeit angedeutet, als ich im Zusammenhang mit dem Problem des «Stressgefälles» aufzuzeigen versuchte, wie Piloten im sog. «normal life» Gefahr laufen können, einem fliegerischen Routinetramp zu verfallen, aus dem man sie dann in Checks oder beim Up-Grading ohne

Vorwarnung jäh herausreisst und von ihnen verlangt, dass sie nun plötzlich enorm erhöhten Anforderungen genügen sollten.

Wenn wir uns nun die Frage stellen, was gegen eine derartige routinemässige Abstumpfung zu tun wäre — man hat in Pilotenkreisen ganz pointiert schon von «Verwahrlosung» gesprochen —, dann kann uns vielleicht gerade dieser provozierende Begriff eine Antwort finden helfen: Verwahrlosen ist bekanntlich ja nicht irgend ein unpersönliches Geschehen, sondern immer und in erster Linie ein verantwortliches Tun eines Täters.

Aus dieser Sicht möchte ich darum ein Anliegen unterstützen, welches in jüngster Zeit häufig angemeldet worden ist: Ich meine den Wunsch, auch für Copiloten neben dem rein fliegerischen Job noch vermehrt Funktionärmöglichkeiten — und damit Möglichkeiten für Kreativität, für Persönlichkeitsbildung im weitesten Sinne des Wortes — zu schaffen.

Der Ausdruck Verwahrlosung, so wie er beispielsweise in der Heilpädagogik verwendet wird, sagt uns zugleich aber noch etwas anderes: Beim Verwahrlosen kann man die Schuld nicht nur einem unpersönlichen System in die Schuhe schieben, sondern Hauptschuldiger ist und bleibt dabei letzten Endes immer der Verwahrloste selber; darum, weil er selber neben dem alltäglichen Routinetramp zu wenig für die Entfaltung seiner Persönlichkeit gesorgt hat. Und dies wiederum ist die Ursache dafür, weshalb wir bei der Selektion unseres Pilotennachwuchses — neben der rein leistungsmässigen Erfassung — ganz besonders auch der Abklärung und Beurteilung von Persönlichkeitseigenschaften wie Motivation, Niveau und Format grosse Bedeutung beimessen; Persönlichkeitsfaktoren, welche nicht nur eine stabile Persönlichkeit, sondern ebenso sehr auch persönliche Stabilität gegen Verwahrlosung garantieren.

JS: Ich möchte nun noch auf zwei Probleme hinweisen, die speziell bei der Langstreckenfliegerei entstehen können: Jeder Langstreckenpilot weiss, dass nach der Rückkehr von langen Rotationen wegen verschiedenen Erwartenshaltungen im partnerschaftlichen Bereich Konflikte entstehen können.

Dazu die Psychologen:

UB/
KB: Kommt ein Pilot von einem Langstreckenflug zurück, so will er vorerst ausruhen und sein Heim geniessen. Er bringt den Kindern recht viel Toleranz entgegen, er möchte sich nach einer Erholungsphase seinen Lieblingsbeschäftigungen widmen und sich weitgehend von den Alltagsproblemen absetzen. Demgegenüber

möchte die Frau aus ihrer Isolation ausbrechen, etwas erleben und die Verantwortung für die Erziehung der Kinder und die Belange des Hausstandes (Finanzen, Anschaffungen usw.) mindestens teilweise abtreten. Die Bedürfnisse beider Partner sind völlig legitim — es hat aber keinen Sinn zu bestreiten, dass sie weitgehend verschieden sind.

Diese Problematik und die damit verbundene Konfliktmöglichkeit ist u. E. nun aber keineswegs einzigartig für die Langstreckenfliegerei oder den Pilotenberuf überhaupt. Dieselben Konflikte können nämlich auch in den zwei bis drei Abendstunden auftreten und sich täglich wiederholen oder im sog. «Wochenend-Koller» ihren Ausdruck finden. Führungskräfte der Wirtschaft, Selbständigerwerbende und die Angehörigen einer Grosszahl anderer Berufe haben in ihrer oftmals wesentlich geringeren Freizeit, in der sie zudem noch von ihren beruflichen Problemen begleitet werden, ebenfalls Bedürfnisse, welche sich sehr ausgesprochen von denjenigen ihrer Ehefrauen unterscheiden.

Es wäre sinnlos, für diese Situation eine Patentlösung anbieten zu wollen. Immerhin kann die Einsicht in die Tatsache, dass die Bedürfnisse verschieden sind, dazu beitragen, falsche Erwartungen bewusst auszuschalten und damit Enttäuschungen zu vermeiden. Damit wird der Weg frei, Kompromisse einzugehen und einen Teil der Wünsche beider Partner zu befriedigen.

JS: Durch die berufsbedingten längeren Abwesenheiten werden die Partner ganz verschiedenen Umwelteinflüssen ausgesetzt.

Kann diese Situation nicht zu divergierenden Persönlichkeitsentwicklungen führen?

UB/
KB: Die Langstreckenfliegerei führt einerseits zu längeren Trennungen, ermöglicht andererseits aber auch ein häufiges mehrtägiges Zusammenleben wie kaum in einem anderen Beruf. Die Verschiedenartigkeit der Erlebnisse während der Trennungszeit kann im ungünstigen Falle sicher eine Entfremdung bewirken — sie kann aber auch zu einer gegenseitigen Bereicherung führen.

Was im Einzelfall geschieht, hängt darum wohl weniger von der Länge der Rotation ab, als vielmehr von der Fähigkeit und Bereitschaft der Partner, ihre Beziehung auszubauen und zu vertiefen.

JS: Abschliessend noch eine Frage an Capt. v. d. Stroom.

Wäre nicht mit der Wiedereinführung der Sektorenfliegerei (wobei nach einer gewissen Zeit ein Sektorenwechsel möglich wäre) und vor allem mit der Einführung von vermehrten Stationierungen und Detachierungen vielen Problemen die Spitze gebrochen?

v.d.S: Die Sektorenfliegerei haben wir damals aufgegeben, weil das Bedürfnis dazu beim grössten Teil unserer Besatzungen bestand. Die Vorteile sind Rotation of rotations, Abwechslung der Einsätze, richtige Verteilung der schönen und weniger schönen Destinationen und Rotationen. Wir sind davon überzeugt, dass die «all-sector»-Einsätze zusätzlich ein wichtiges Mittel für das Bekämpfen der Routine-Gefahren im Cockpit sind.

Stationierungen und Detachierungen haben natürlich nicht nur Vorteile, da sie nicht immer auf angenehmen Stationen möglich sind, oder oft gerade die schönen Teile einer begehrten Rotation betreffen. Trotzdem werden für jede Flugplanperiode die verschiedenen Möglichkeiten immer wieder eingehend untersucht. Es liegt auch in unserem Interesse, durch Stationierungen/Detachierungen die Rotationen zu verkürzen. Vorteile sehen wir in den daraus resultierenden besseren Planungsmöglichkeiten, in der grösseren Flexibilität bei Umstellungen, in der Bekämpfung von Zeitdifferenzproblemen und schliesslich haben auch wir kein Interesse an familiären Problemen.

32 10% Rabatt für Swissair-Angestellte



1975: Maralunga, Vico Magistretti, Sofas und Sessel mit hochklappbarer Kopfstütze; leichte Umstellmöglichkeit. Überzug aus Stoff, Kunstleder oder Leder. Preis Bezug Stoff Sofa 2plätzig Kat. E. Fr. 1410.-

Scherrer Wohnen

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

Man sollte...

- «Unsachlichkeiten, Halbsachlichkeiten, Sachlichkeiten . . .» nicht mit tendenziösen, wortverdrehenden, unterschiebenden Fragen, Unsachlichkeiten und Halbsachlichkeiten kritisieren (Betrachtungen zum OC-Bulletin 42C in der März/April **rundschau**). Wädi Meyer (W. M.)
- wenn die Worte des Chefs OC auf der Goldwaage gewogen werden, die eigene Schreibe mindestens auf eine Dezimalwaage legen, bevor man sie loslässt (siehe obige Betrachtungen und Bulletin 3/79 und 5/79 des Vorstandes). W. M.
- den Mut haben, mit dem eigenen Namen zu unterschreiben, anstatt sich hinter Sammelnamen wie «der Vorstand» oder «die Redaktion» zu verbergen, und damit unter Umständen den Namen eines Vorstands- oder Redaktionskollegen zu missbrauchen. W. M.
- fairerweise M. Wipf genügend Zeit einräumen, den Lesern der **rundschau** die neue Regelung von OC betreffend «Aeropersbulletins in Crewpostfächer» bekanntzugeben (siehe man sollte . . . in der März/April **rundschau**). W. M.
- sich fragen, ob vor unserer eigenen Tür eigentlich sauber gewischt sei, bevor wir des Nachbarn Garten unter die Lupe nehmen und darum . . . W. M.
- auch im Vorstand überprüfen, ob der «unverzeihliche Führungsfehler» (siehe Hano's Präsidialartikel in der März/April **rundschau**), der uns in die «splendid isolation» der Resignation dränge, nicht auch zum Teil bei uns selber liege, durch systematisches «Nicht-mehr-zur-Kennntnis-nehmen» der positiven Töne, die nebst anderem doch auch aus Nachbars Garten erklingen (z. B. Salär, z. B. hervorragend ausgerüstete Flugzeuge). W. M.
- den Satz auf Seite 6 der erwähnten **rundschau** (von Redaktionsmitglied J. Schmid) «wo wäre unsere sehr hohe soziale Sicherheit, wo unser Lohnniveau?» vergleichen mit dem, was zwei Seiten weiter vorne steht (Betrachtungen zum OC-Bulletin) und dabei nicht vergessen, dass wir uns in der Luft wohl zwischen SAS, UTA, BEA, AF usw. bewegen, dass sich unser Leben daheim aber neben Unternehmern und Angestellten abwickelt, die am Boden stehen, und die uns doch zum Vergleichen von «Aufwand» und «Ertrag» dienen müssten. W. M.
- drauskommen! W. M.

- Man sollte nicht nur, man muss sich freuen, dass wenigstens ein Mitglied die **rundschau** kritisch liest. Die ach so anonyme Redaktion.
 - es nicht für möglich halten, dass es in unserer Firma Leute gibt, die zwar als Captain unsere stolzen Flugzeuge bewegen, sich aber nicht als «Piloten» bezeichnet wissen wollen! So gehört an der Gemeindeversammlung von Ottenbach, als ein Bürger den Gemeindepräsidenten mit den Worten ansprach: «So so, ich habe gehört, Sie seien Pilot!», worauf dieser entgegnete: «Da sind sie falsch informiert, ich bin Flugkapitän!» (!!)
- Ernst Frei («nur» Pilot!)
-

Im Rückspiegel

Sie erinnern sich noch an jenen «abverheiten» Artikel über Flugverkehrsleiter in der Weltwoche. Auch ich habe mich damals geärgert. Ich hatte aber das Gefühl, dass ein Zweihänder sicher eine gute Waffe ist, es sich aber manchmal lohnt, mit einer feineren Klinge zu fechten.

Hier mein Brief:

Sehr geehrte Frau Sprecher:

Vielleicht interessiert es Sie, die Meinung eines «Insiders» zu Ihrem Artikel zu erfahren. Erwarten Sie keinen geharnischten Protestbrief, sondern lediglich ein paar Gedanken eines Lesers, der in diesem Fall wohl besser orientiert ist als der Durchschnitt.

Sie schreiben über Flugverkehrsleiter und möchten, so verstehe ich den Artikel, eine Lanze für deren Arbeit brechen. Doch ist es überhaupt möglich, eingeklemmt zwischen Kaugummi fürs Ohr und einem Farbfoto, auf knapp einem Drittel einer Seite etwas göltiges auszusagen?

Anstatt Probleme herauszukristallisieren und zu erläutern, bleibt einmal mehr nichts anderes übrig als sich auf Gemeinplätzen zu tummeln und altbekannte Clichés vermischt mit etwas «human touch» zu servieren. Das ist darum schade, weil es doch Leute gibt, die glauben, was in der Zeitung, vor allem einem Blatt wie dem Ihren, steht.

So wird denn die Reaktion des älteren, sich in seinen Rechten beschnitten fühlenden Kapitäns auch nicht im AFN-slang, sondern auf gut schweizerdeutsch etwa «dumme S . . .» lauten. Die jüngeren, an die Bemutte-

rung gewöhnten Kommandanten, werden leise lächeln oder leicht verärgert den Kopf schütteln. Und ist den ATC-controllern ganz wohl dabei? Wenn Sie einmal frühmorgens die Frachterbesatzung zu ihrem abseits stehenden Flugzeug eilen sähen, müssten Sie selber über Ihr Bild vom mit blitzenden Augen und Colgate-Lächeln inmitten hübscher Hostessen über den Tarmac schreitenden Kapitän lächeln.

Und hätten Sie die Möglichkeit, bei schlechtem Wetter und viel Wind in ein Cockpit zu schauen, Sie wären erstaunt, wieviel Eigeninitiative diese «Edelmarionetten» entwickeln. Vielleicht hören Sie einmal auf der Anflugfrequenz mit. Sie werden staunen, wie oft das knappe «roger» durch ein gemütliches Grüezi, Adie oder en Guete ersetzt wird.

Was solls also, jeder meiner Kollegen wird Ihnen gerne bestätigen, dass die Schweizer Kontrolleure zur internationalen Spitze gehören.

Freundliche Grüsse
Urs Marx, PiC DC-9

Die Antwort:

Lieber Herr Marx,

Sie werden's zwar nicht glauben: aber da bin ich endlich, die Verfasserin jenes «Weltwoche»-Artikels über die Arbeit der Fluglotsen.

Dass es so lange gedauert hat, bis ich Ihnen endlich für Ihren so wahn-sinnig netten Brief danke, hat einen einfachen Grund: ich bekam so viele entsetzliche Schreiben von Piloten, ich erschrak einfach vor dem, was ich da angerichtet habe und verdrängte die ganze Geschichte . . .

Denn natürlich haben Sie und Ihre Kollegen recht. Irgendwie bin ich von Anfang an bei dieser Geschichte auf die schiefe Bahn gekommen: das heisst, ich dachte mir, so jetzt schreibst du einmal etwas Nettes über die Männer im Dunkeln. Und dann wurde die Beleuchtung so einseitig — am Schluss waren alle wütend, auch die Flugverkehrsleiter . . .

Es wird nicht wieder passieren. Denn ich lasse jetzt die Finger vom Flugwesen und geniesse nur noch das Fliegen.

Ganz herzlichen Dank für die verständnisvollen Worte, die Sie trotz Ihrer Empörung noch gefunden haben! Mit freundlichen Grüssen,

Ihre Margrit Sprecher

Voraus-Sicht



Wer ganz vorne sitzt, weiss viel Vertrauen hinter sich. Von Menschen, die sich auf Ihr Können verlassen.

Als Mann am Steuer sehen Sie nach vorn, auch für Ihre Familie. Ihre eigene Vertrauensfrage lautet: «Wie kann ich rechtzeitig dafür sorgen, dass meine finanziellen Verpflichtungen auch dann eingehalten werden, wenn ich dazu nicht mehr in der Lage bin?»

Wir von der Rentenanstalt sind Spezialisten für Familienvorsorge und Einkommenssicherung. Wir beraten Sie für Ihre Zukunft ohne Sorgen.

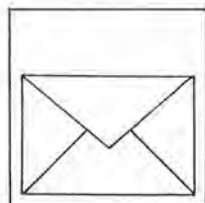
Rentenanstalt



Wegweisend seit 1857. Alle Einzel- und Kollektiv-Versicherungen.

Schweizische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt.
Älteste und grösste Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz.
Hauptsitz: 8022 Zürich, General Guisan-Quai 40, Tel. 01 201 03 03.
Generalagenturen in der ganzen Schweiz.

Briefe an die rundschau



Betrifft: rundschau Nr. 219, März/April 1979

Sehr geehrte Herren,

Herr A. Thal fordert mich mit seinem Brief an die **rundschau** in der randvermerkten Ausgabe geradezu heraus, wie folgt Stellung zu nehmen:

Apartheit unter den Weissen

Nachdem ich den Aufsatz von Herrn A. Thal, B-747, gelesen habe, frage ich mich, weshalb laufend von **Team** und **Teamegeist** die Rede ist, und immer nur vom Cockpit gesprochen wird. Gehört zum **Team** nicht auch die Kabinenbesetzung? Oder sind in den Augen des Herrn Thal die **Hostessen** und **Stewards** die **Neger** unter den Weissen? (Man möge mir diese Satzwahl verzeihen — die Umstände zwingen mich dazu.)

Auf jedes Argument von Herrn Thal kann mit einem Gegenargument geantwortet werden. Nur soviel: Weder Alter noch Schönheit sollen vorrangig Anrecht auf F/C-Sitze gewährleisten. Es soll nicht nur M/C und Stewards sondern auch Hostessen geben, die älter sind als mancher Copi (oder auch F/E).

Ferner gibt Herr Thal zum Besten, dass er sich nach einem Flug in der EY-Klasse wie «gerädert» fühlt. Dem Geschäftsbericht kann ich anderseits entnehmen, dass die Swissair auch im Jahre 1978 wieder etliche hunderttausend Passagiere befördert hat — und ich muss annehmen, auch in der EY-Klasse —, jedoch meines Wissens bis heute noch nie wegen «Folter» eingeklagt wurde. Offensichtlich wurde auch hier etwas «über die Schnur gehauen».

Ich hätte nun in diesem Zusammenhang einen gänzlich revolutionären Vorschlag am Lager:

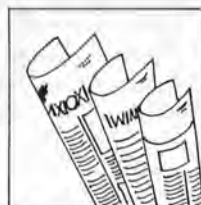
Zuerst haben auf einer Station, auf welcher eine DH-Crew zusteigt (und zwar inklusive Kabinenbesetzung), sämtliche F/C-Passagiere samt Handgepäck auszusteigen. Die DH-Crew belegt die ihr zustehenden F/C-Sitze — Fensterplätze sind auf diese Weise garantiert —, und erst dann wird noch mit zahlenden F/C-Passagieren aufgefüllt.

Soweit, sogut. Schwieriger wird die Sache dann, wenn eine komplette B-747-Besatzung mit DC-9 von ZRH nach GVA oder v. v. fliegen muss. Die Frage sei hier erlaubt: Wer geht bei lediglich 12 zur Verfügung stehenden F/C-Sitzen freiwillig in die EY, oder welche 4 Besatzungsmitglieder haben auf den nächsten Kurs nach ZRH (oder GVA) zu warten, um ebenfalls standesgemäss in der F/C transportiert zu werden?

Oder ist es vielleicht nicht doch die beste Lösung, so wie wir sie heute haben? Muss den zahlenden F/C-Passagieren denn immer wieder zugemutet werden, dass für ihr teures Geld die Erste Klasse laufend mit Besatzungsmitgliedern aufgefüllt wird? Ich meine NEIN, und hoffentlich bleibt's dabei!

Rolf M. Benkert, M/C DC-9, DC-8, DC-10, B-747

From other publications



Die Finanzierung neuer Swissair-Flugzeuge

aed. Unlängst hat die Swissair bekanntgegeben, dass sie zehn Maschinen von Typ Airbus A-310 bestellt habe. Nicht ganz 700 Millionen Franken kostet dieser Grosseinkauf. Doch die Swissair hat damit ihre Flottenenerneuerung noch längst nicht abgeschlossen. Nächstes und übernächstes Jahr erhält die schweizerische Gesellschaft 15 Flugzeuge vom Typ DC-9-80, von denen jedes (je nach Dollarkurs) um die 25 Millionen Franken kostet. Gleichzeitig werden zwei weitere DC-10 in Zürich-Kloten eintreffen. Stückpreis: 65 Millionen Franken. Im weiteren werden demnächst die beiden Boeing-747 (Jumbo-Jet) zu ersetzen sein, die nun seit acht Jahren im Einsatz stehen. Die Swissair-Planer denken daran, bei dieser Gelegenheit gleich vier Grossraummaschinen zu bestellen. Bis 1984 jedenfalls ist mit der Finanzierung von möglicherweise sogar sechs

«Supervögeln» zu rechnen — heissen diese nun Boeing-747 oder DC-10. Alles in allem sieht die mittelfristige Flottenplanung einen Finanzbedarf von rund 2,1 Milliarden Franken vor.

Bereiten solche Riesensummen den zuständigen Finanzfachleuten Kopfzerbrechen? Es mag erstaunen — aber diese Investitionen verkräftet die Swissair dank ihrer ausserordentlich gesunden Struktur ohne besondere Anstrengungen. Etwa 60 Prozent des bevorstehenden Aufwandes, so wird im Departement Finanzen erwartet, dürfte der voraussichtliche Cash-flow decken. «Im Tresor» der Gesellschaft liegen an flüssigen Mitteln zurzeit rund 900 Millionen Franken. Mehr als die Hälfte davon gilt als «entbehrlich» bei der Beurteilung der Liquidität und könnte ohne weiteres in neue Flugzeuge investiert werden. Schliesslich denkt man bei der Swissair daran, möglicherweise noch im Herbst dieses Jahres den schweizerischen Kapitalmarkt zu beanspruchen. Je nach Zinsentwicklung ist mit der Emission einer Obligationenanleihe im Umfang von etwa 50 bis 80 Millionen Franken zu rechnen, wobei die Papiere wie üblich bei dieser Unternehmung eine recht lange Laufzeit von 15 Jahren haben dürften. Gegenwärtig ist die Plazierung eines solchen Papieres schwerlich vorstellbar. Doch der Anleihenmarkt wird sorgfältig beobachtet, und sobald sich ein günstiger Emissionszeitpunkt zeigt, wird die Swissair an den Bankschaltern präsent sein.

Noch viel lieber würde die Gesellschaft allerdings bei vollen Kassen alte Anleihen zurückzahlen. Denn heutige Zinsdifferenzen von bis zu vier Prozent lassen den Abbau der Fremdkapitalien geboten erscheinen.

Nur: dieses Jahr wird keine Swissair-Obligationenanleihe vorzeitig kündbar. Nächstes Jahr hingegen ist bei gleichbleibenden Zinsverhältnissen mit solchen «vorzeitigen Verabschiedungen» von Papieren, welche den Käufern jetzt besonders viel bringen und welche die Gesellschaft überdurchschnittlich belasten, sehr ernsthaft zu rechnen.

In Bülach

zu vermieten per 1. September 1979

5½-Zimmer-Einfamilienhaus

Freistehend, Doppelgarage, Cheminée, 2 separate WC, Badezimmer mit separater Dusche.

Anfragen:

Hanspeter Bretscher, Telefon (01) 741 99 33

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-Bonhôte
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

Einsatzkommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
Vorsitzende: F. Schmutz

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

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

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

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

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission

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

Eidg. Luftfahrtkommission

E. Heiz

Eidg. Flugsicherungskommission

E. Heiz, D. Friolet (Stellvertreter)

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

VEF-Stiftungsratsmitglieder

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

Versicherungskommission

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

Aeropers-Delegation im Dachverband

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

Salärkommission

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

Romands

M. Baudat, F. Dyens, J.-J. Stähli

OASF-Kommission

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

Kontrollstelle

Neutra Treuhand AG, Zürich

Stimmzähler

H. Hofmann, R. Fischer

