

rundschau

Januar / Februar 1980



**AERO
PERS**

E

Economic Treuhand AG

Friedackerstr. 6
Postfach 161, 8062 Zürich
Telefon 01 48 66 55

Als Treuhänder und Betriebswirtschafter übernehmen wir Aufträge für Beratung und Ausführung mit den Grundsätzen der Discretion und der vertraulichen, persönlichen Betreuung

Steuerfragen
Vermögens- und Liegenschaftenverwaltung
treuhänderische Vertretungen
Gründungen / Geschäftsführung im Auftrag
Buchhaltungen



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	
Der PiC gehört zum Kader!	11
Mutationen im Redaktions-Team	13
Neuaufnahmen	14
IFALPA	17
EUROPILOTE-Meeting in Frankfurt	
Gedanken auf der Rückfahrt	21
Eindrücke eines Bordtechnikers	23
Interview mit Moritz Suter, Direktor der Crossair	26
Crew Globetrotter	31
Man sollte . . .	31

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 14. März 1980

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
 W. Waeschle (Produktion)
 H. Hürzeler, R. Kurtz,
 F. Rasumowsky, J. Schmid,
 H. Spörri

Redaktions-Adresse und Versand:

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

Druck und Inseratannahme:

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

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

Nettopreise

Fr. 425.— SB 2 E-750

Fr. 305.— Links- und Rechtslauf

SB 2 E-430 RL, 10 mm

Fr. 315.— SB 2 E-430 RL, 13 mm

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 Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

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

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen



Die Januar-Februar-Nummer bringt Ihnen ein Interview mit einem Exponenten der jungen Crossair. Die Befragung will Sie mit dieser neuen Luftfahrts-Gesellschaft etwas vertraut machen. Die Crossair-Piloten haben die Ifalpa bereits angefragt, ob sie deren Mitglieder werden können, und wurden an die «Swiss Association» verwiesen. Das sind wir; Sie, liebe Mitglieder. Wir werden uns bald einmal darüber äussern müssen.

Am ersten Redaktions-Gespräch anfangs Januar stand für einmal unsere Zeitung selbst im Vordergrund. Es war verlockend, Rückschau zu halten und die **rundschaun** des alten Jahres zu werten. Die Leser reagierten am stärksten auf die Serien über Alkoholprobleme und über die «Langstreckenverwahrlosung». Die Probleme sind formuliert, aber ungelöst! Weit kritischer beurteilten wir die ungeschriebenen Artikel. «Le coin des Romands» ist verschwunden, ein Ersatz für MSC's pointierte Artikel in englischer Sprache ist noch nicht gefunden. Ein Tessiner hat uns noch darauf aufmerksam gemacht, dass unsere Dezemberrnummer sogar ohne «Buon anno» erschienen ist. Es sei hier herzlichst — im Namen der ganzen Redaktion — nachgeholt. Ecco!

Aus Gesprächen wissen wir, dass etliche Mitglieder etwas zu sagen hätten, das den weiten Bereich unserer Arbeitswelt betrifft und andere Piloten interessiert. Doch die Energie, einen Artikel zu schreiben, überwindet man selten — das Lied bleibt ungesungen. Die Redaktion möchte diese Fast-Mitarbeiter ermuntern, mitzumachen und offeriert den neuen Interview-Service: Sie, liebes Aeropers-Mitglied, lassen sich zu einem von Ihnen bestimmten Thema befragen, wir schreiben aufgrund des Gesprächs einen Artikel, Sie redigieren und unterschreiben — und schon sind Sie **rundschau**-Mitarbeiter. Natürlich setzen wir uns auch mit Ihnen zusammen, um aus Notizen, einzelnen Abschnitten usw. einen Bericht zu schreiben. Wir haben redaktionsintern mit diesen Hilfeleistungen, Anregungen und gegenseitiger Unterstützung gute Erfahrungen gemacht. Hiezu teilt der Vorstand mit, dass ein solcher Artikel in der **rundschau** nicht Bestandteil der offiziellen Aeropers-Grundsätze und -Politik sein muss. Oppositionelles (gegen alles Mögliche) ist in unserm Organ eben salonfähig. Das trägt uns zwar den Vorwurf ein, die **rundschau** sei nicht straff geführt. Doch je nach Optik ist das ja eigentlich ein Kompliment!

Die Redaktion beschäftigt sich weiterhin mit den **Kosten**. Vergangenes Jahr lagen wir am unteren Rand des langjährigen Mittels, was natürlich Redaktor und Kassier (in Personalunion) freut. Wir wendeten für unser Heft knapp Fr. 28 000.— auf, das sind rund 8% der Gesamtausgaben. Wir wollen die Kosten gut im Griff behalten, doch die Gediegenheit und Sorgfalt soll nicht leiden. So wünschen wir Ihnen, liebe Leser, viel Vergnügen bei der Lektüre der jetzigen und kommenden Nummern der **Aeropers-rundschau**.

Felix Rasumowsky



Haben Sie Lust,
Ihre Wohnung auf den Kopf
zu stellen?

Scherrer Wohnen

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

Liebe Mitglieder

Zuerst möchte ich Ihnen ganz herzlich danken für den Glückwunschkarten-Segen, den Sie mir beschert haben; er ist diesmal auf eine dreistellige Zahl angewachsen. Speziell gefreut haben mich nicht nur Ihre persönlichen guten Wünsche, sondern vor allem der Dank und die Anerkennung für unseren gesamten Aeropers-Einsatz, das Verständnis für die heutigen Probleme und Schwierigkeiten, aber auch Vertrauen und Rückhalt, die aus Ihren Worten sprachen. Natürlich gab es auch Fragen und leise Kritik, was ich aber richtig finde; indessen war der Grundton viel positiver als vor einem Jahr. Jedenfalls haben mir Ihre Worte und Wünsche wohlgetan und gezeigt, dass wir offenbar doch nicht neben den Schienen fahren oder total zum Fenster hinausregieren.

Tatsächlich sieht die **Gesamtlage der Aeropers** denn auch wesentlich besser aus als vor Jahresfrist, als ich meine Standortbestimmung mit den Schlagworten «Kampf an allen Fronten — Treten an Ort!» einleiten musste. Der letztjährige totale «clinch» scheint überwunden, die Verhandlungen sind auf fast allen Gebieten wieder auf guten Wegen, wobei auch hier vereinzelte Ausnahmen die Regel bestätigen. Jedenfalls steht das Aeropers-Variometer wieder eindeutig auf «Steigen», kam es doch in letzter Zeit dank einem verbesserten Verhandlungsklima zu erfreulichen Verhandlungsergebnissen.

In diesem Zusammenhang muss ich wieder einmal betonen, dass die Aeropers seit jeher ein kompromissbereiter Sozialpartner war und es auch in Zukunft sein wird, sofern die partnerschaftliche Ebene bei Verhandlungen und bei Meinungsverschiedenheiten nicht verlassen wird. Herrscht ein offener, positiver Verhandlungsstil, so führt dieser in der Regel relativ rasch zu positiven Resultaten, währenddem die harte Linie zwangsläufig in den Stellungskrieg führt, wo höchstens Ruinen guter Vorschläge übrigbleiben und Trümmer des ehemaligen Vertrauens. Ich bin für beide Sozialpartner froh, wenn wir uns in allen Sach- und Berufsfragen wieder dem bewährten partnerschaftlichen Weg nähern; berechtigte Hoffnungen dazu sind heute von uns aus gesehen wieder vorhanden.

Wie immer in der ersten **rundschau**-Ausgabe des Jahres schreibe ich an dieser Stelle über eine Auswahl von Themen, die an der sogenannten Aeropers-Standortbestimmung, d. h. an den Orientierungs- und Diskussionsabenden, behandelt werden. Es würde aber den Rahmen dieses Artikels sprengen, wenn wir die von meinen Vorstandskollegen und von mir ausgearbeiteten Referate hier im vollen Wortlaut abdrucken würden. Abgesehen davon liegt das Hauptgewicht unserer Info-Abende auf der persönlichen Teilnahme und auf der offenen Aussprache; les absents ont toujours tort!

Das individuelle Pensionierungsmodell steht vor seiner Einführung, da an den beiden Verhandlungstagen anfangs Januar alle noch offenen Punkte bereinigt werden konnten. Ich habe in all meinen Aeropersjahren noch selten je so erfreulich speditive und ergiebige Verhandlungen erlebt. Das ganze Werk wird in einer «Vereinbarung über die Bedingungen bei reduziertem Einsatz von Pensionsberechtigten» festgehalten, die wir zusammen mit den entsprechend abgeänderten Artikeln 9 und 10 unseres GAV und dem ausführlichen Kommentar des Vorstandes Ihnen «asap» zur Abstimmung unterbreiten werden. Geplantes Einführungsdatum für Optimisten: 1. 4. 80. Hier nochmals die «highlights» in Kürze:

- Individuelle Wahl des Pensionierungszeitpunkts: 55., 56., 57. oder 58. Geburtstag.
- Individuelle Wahl des Einsatzmodus über 55 von Jahr zu Jahr möglich: voller Einsatz oder Einsatzreduktion von 30, 60 oder 90 Tagen pro Jahr.
- Salär, Vorsorgebeiträge und Ferienanspruch werden aufgrund der im Vorjahr (Stichdatum 1. 8.) festgelegten Einsatzreduktion zu gleichen Teilen gekürzt (ein, zwei oder drei Zwölftel). Dafür aber bereits Auszahlung eines entsprechenden Teil-Alterseinkommens.
- Umschulungslimiten werden für Piloten, die länger als bis 55 fliegen, um ein Jahr angehoben. Beim Ausscheiden eines Flugzeugtyps vorzeitiger UK unter Bedingungen möglich.
- Zusatztraining im Simulator wo gewünscht im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten als «assisting pilot» geplant.
- Urlaubsbezug von 30, 60 oder 90 Kalendertagen in Tranchen von mindestens 15 und max. 60 Tagen.
- Sperrfristen für solchen Urlaub werden im Einvernehmen mit der Aeropers publiziert (In der Regel Schulferien und militärische peak periods), «Normale» Ferien während der Sperrfrist gemäss Ferienreglement aber möglich.
- Dieses Pensionierungsmodell soll auch für Bordtechniker gelten.

Alles in allem also fast optimale Aussichten; Detailinformationen folgen, wie gesagt, im Abstimmungskommentar.

Doch nun kurz zum zweiten Punkt des Aeropers-Jahresprogrammes: **Abstimmung und probeweise Einführung der neuen Flightduty Regulations (FDR).**

Dieses Ziel konnte bekanntlich auf den 1. 11. 79 verwirklicht, um nicht zu sagen erdauert werden, wobei die Versuchsperiode am 31. 10. 81 ablaufen wird. Währenddem auf der Langstrecke durch schrittweises Senken des Freedayparameters die Zahl der rotationsgebundenen Freitage noch etwas ansteigt, werden die auf der Kurzstrecke etwas anders gelagerten **Belastungskriterien** im kommenden Sommer zusammen mit OC definiert

werden. Die Einsatzkommission bittet jedermann um Kommentare, Anregungen und Vorschläge im Zusammenhang mit den neuen FDR. Sie wird sich in einem spätern Zeitpunkt mit einer entsprechenden Rundfrage direkt an Sie wenden.

Der dritte Punkt des Aeropers-Programmes lautete: **Abstimmung und probeweise Einführung des neuen Ferienreglementes.**

Auch dieses Ziel konnte auf den 1. 10. 79 erreicht werden. Es brachte verschiedene Verbesserungen, wie die Reduktion des variablen Ferienanteils auf sieben Tage mit entsprechender Erhöhung des fixen Ferienanspruchs, der neu auch in zwei Tranchen bezogen werden kann. Gleichzeitig brachten die neuen Eingabe- und Bestätigungstermine eine Verbesserung der persönlichen Ferienplanung, die neuen Zuteilungskriterien zusammen mit dem leicht veränderten Punkte-System samt Anrechnung auf 10 Jahre zurück etwas mehr Gerechtigkeit. Leider scheinen sich aber gerade in diesem Gebiet die ersten Kinderkrankheiten zu offenbaren, was den Sinn einer Versuchsperiode bestätigt. Bitte melden Sie uns persönliche Erfahrungen und Vorschläge. Der im GAV verankerte Ferienanspruch wird sich aus Bestandesgründen bekanntlich erst auf 1. 1. 81 um 3 Tage erhöhen lassen, mit dem Fernziel, die ganze zusätzliche Ferienwoche für alle Piloten und Bordtechniker auf 1. 1. 84 einzuführen. Also auch hier gute Aussichten!

Zum Thema **Reorganisation der Aeropers** werden Sie ebenfalls noch vor der GV vom 29. Mai 1980, zusammen mit dem Stimmaterial, ausführliche Informationen erhalten. Die ganze Übung läuft unter dem Motto: «Konzentration der Kräfte» und ist mit einer massvollen Verkleinerung des Vorstandes, der Kommissionen sowie der Arbeitsgruppen verbunden. Ferner wird auch das heutige Unterstellungsprinzip geändert. Wie bei jeder Reorganisation gilt es auch bei uns, die Lehren aus der Vergangenheit zu verwerten und durch organisatorische, arbeitstechnische und auch personelle Änderungen unsern Berufsverband den heutigen Erfordernissen anzupassen, d. h. zu verbessern. Durch die Verkleinerung unserer Gremien visieren wir drei Ziele an: erstens wird die Erfahrungstatsache berücksichtigt, dass kleinere Gruppen in der Regel effizienter arbeiten als grosse; zweitens reduzieren sich die einsatzbedingten Planungs- und Koordinationsschwierigkeiten durch die Schaffung von monatlichen Aeropers-Einsatzblöcken, wobei sich weniger Mitarbeiter zeitlich mehr für die Aeropers einsetzen werden. Drittens wird es dadurch möglich, sowohl die arbeitszeitlichen als auch die finanziellen Arbeitsbedingungen der Aeropersfunktionäre zu verbessern, wodurch die Mitarbeit etwas attraktiver gestaltet und die Kontinuität etwas besser gewahrt sein sollte als bisher. Damit könnte dem vorzeitigen Verheizungsprozess fähiger Aeropers-Mitarbeiter endlich wirksam begegnet werden.

Die zeitlichen und finanziellen Voraussetzungen für unsere Reorganisation wurden von Ihnen, liebe Mitglieder, in verdankenswerter Weise bewilligt, indem Sie von nun an jedes zweite Jahr einen variablen Ferientag zugunsten von uns Aeropers-Funktionären opfern und einer Erhöhung der Mitgliederbeiträge bereits letztes Jahr zugestimmt haben. Trotzdem konnte das neue Konzept nicht wie geplant auf Neujahr 1980 eingeführt werden, weil sich noch ein arbeitsrechtliches Problem ergab, was die Abtretung von Ferientagen anbetrifft. Obschon die von Ihnen abgesegnete Statutenänderung für alle Aeropers-Mitglieder vereinsrechtlich voll verbindlich ist, muss der im GAV Art. 19 vertragsrechtlich geregelte Ferienanspruch dort ebenfalls noch angepasst werden.

Für jede Vertragsänderung braucht es bekanntlich das Einvernehmen beider Vertragspartner. Prinzipiell war die Swissair mit der Ferientage-Abtretung einverstanden, stellte aber die Bedingung, dass rund vierzig administrative Funktionärs-Piloten, die zum grossen Teil Aeropers-Vollmitglieder sind, von dieser Regelung ausgeklammert sein sollen. Dies geht hingegen vereinsrechtlich nicht, weil Statutenänderungen für **alle** Mitglieder voll verbindlich sind nach dem Grundsatz: gleiche Rechte — gleiche Pflichten. Es bliebe also unsern Funktionärs-Kollegen nur noch der Austritt aus der Aeropers übrig, was aber zwangsläufig zu einer beschleunigten Polarisierung zwischen sogenannten «Management-Pilots» einerseits und sogenannten «Union-Pilots» andererseits führen würde; zu einer ungunstigen Entwicklung nach ausländischem Muster, die niemals im Gesamtinteresse Swissair-Aeropers liegt.

Wir haben deshalb einen neuen Vorschlag eingereicht, der die Anliegen beider Vertragspartner berücksichtigt. Die Verhandlungen sind in vollem Gange, und ich bin Optimist. Natürlich werden wir nie jene optimale vertragliche Regelung erreichen, wie sie z. B. zwischen KLM und VNV (der holländischen Aeropers) bereits funktioniert. Dort stellt nämlich der Arbeitgeber den Verbandsfunktionären jährlich 948 Arbeitstage zur Verfügung; dazu opfert jedes Mitglied jährlich noch einen ganzen Ferientag, womit den VNV-Funktionären jährlich rund 1700 Arbeitstage zustehen!

Nicht nur, um Goodwill zu beweisen, sondern um die aeropersseitige Ursache der von beiden Sozialpartnern als unerwünscht betrachteten Grabenbildung ein für allemal zu beheben, ist der Aeropers-Vorstand an seiner Januarsitzung über den eigenen Schatten gesprungen, indem er beschloss, bei der durch die Reorganisation notwendig werdenden Statutenrevision auf den sogenannten Funktionärs-Artikel in Zukunft zu verzichten. Mit andern Worten sollen Piloten mit Managementvertrag nicht mehr von den Rechten und Pflichten eines Aeropers-Mitgliedes ausgeschlossen sein, sondern wieder Vollmitglieder werden können. Die Demokratie erträgt verschieden gelagerte Ansichten und Standpunkte, und es hätte der aeropers-internen Meinungsbildung schon oft gedient,

wenn an unsern Diskussionsabenden beide Seiten kompetent vertreten gewesen wären. Schliesslich sind wir nicht primär Funktionärs- oder Aeroperspiloten, sondern allesamt Swissairpiloten!

Zum Schluss publiziere ich hier noch meinen persönlichen Kommentar zur Stellungnahme des Aeropers-Vorstandes zum Thema **Crew Complement A-310**: In der grundsätzlichen Frage, ob unsere zukünftige A-310 Flotte mit einem FFCC Zweimann- oder mit einem Dreimanncockpit ausgerüstet werden soll, hat sich der Aeropersvorstand nach eingehender Prüfung der bis heute vorliegenden Unterlagen **einstimmig** für das konventionelle Dreimanncockpit ausgesprochen. Über die zahlreichen Gründe, die zu unserer Entscheidung geführt haben, orientierten wir Sie laufend durch Bulletins und Artikel. Es sind weder Druck ausländischer Pilotenverbände noch «falsch verstandene Interessenpolitik, die den Schritt in die technische Zukunft verhindern wollen,» sondern unsere eigenen Kenntnisse der vorliegenden Unterlagen, unsere eigenen Erfahrungen als Swissairpiloten, unser Verantwortungsbewusstsein und unsere persönliche Überzeugung, dass dieser Schritt im heutigen Zeitpunkt bei den heutigen Rahmenbedingungen in einem unter grösstem Zeitdruck entstehenden A-310 FFCC eindeutig zu früh durchgesetzt werden soll.

Die Aeropers hat sich noch nie gegen sinnvolle, ausgereifte technische Verbesserungen gewandt, im Gegenteil. Sie anerkennt und estimiert die traditionell fortschrittlichen Bestrebungen der Swissair, unsere Flugzeuge seit jeher mit den modernsten Cockpitinstallationen auszurüsten, was sicher auch bei der A-310 beabsichtigt wird.

Ein hypermodernes Zweimanncockpit lässt sich u. E. aber erst dann anstreben, wenn die Verlässlichkeit der Elektronik, zusammen mit einer Abnahme der Spitzenbelastung im Cockpit und wesentlichen Verbesserungen der bodenseitigen Infrastruktur verbunden ist. Unter realistischer Berücksichtigung aller Faktoren ist im heutigen Zeitpunkt ein qualifizierter Bordtechniker, der voll ins Cockpitteamwork integriert ist, nach wie vor der beste Garant für eine sichere Operation. Er dürfte es auch noch längere Zeit bleiben, sofern nicht auch am Boden und bei der ATC ganz Entscheidendes geschieht. Alles Neue sollte nicht nur modern sein, sondern für **alle** Beteiligten wesentliche Verbesserungen bringen.

Wir suchen weder Konfliktstoff noch ein Politikum zwecks Konfrontation mit unserem Arbeitgeber, im Gegenteil! Wir haben seinerzeit bei der DC-9/81 trotz massivstem internationalem Druck schliesslich doch der Zweimann-Version zugestimmt, als wir uns davon überzeugen konnten, dass das workload im Cockpit gegenüber unserer bisherigen DC-9-Flotte keinesfalls zu- sondern eher abnehmen sollte. Bei der A-310 konnte ein ähnlicher Beweis bisher nicht geliefert werden.

Nach einer längeren Informationsphase hat sich der Aeropers-Vorstand nun kürzlich mit einer entsprechenden Umfrage an seine Mitglieder gewandt. Wir wollen und müssen in dieser Grundsatzfrage, die unsere künftigen Arbeitsbedingungen tiefgreifend beeinflussen wird, die Meinung unserer Mitglieder kennen und auch dann respektieren, wenn sie sich nicht mit derjenigen des Vorstandes decken sollte.

Zum Schluss bitte ich Sie, liebe Mitglieder, unsere Berufsprobleme weder durch das Vergrößerungsglas noch durch ein Fernrohr zu betrachten, sondern mit offenem Blick, damit im Vergleich mit den heutigen globalen Problemen die Relationen gewahrt bleiben.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Hano Hürzeler



Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie
Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypotheiken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Der PiC gehört zum Kader!

intern

Dem Einigungsprotokoll der Salärverhandlungen 1980 entnehmen wir, dass — nachdem die Bordkommandanten in das «Gratifikationssystem für das mittlere und obere Kader der Swissair» integriert wurden — die PiCs nun formell dem Kader der Swissair angehören, weiterhin aber dem Gesamtarbeitsvertrag Swissair/Aeropers unterstellt sein werden. Was heisst das konkret?

Nach einem Hinweis von PF gehören zum Swissair-Kader «unsere Führungskräfte, also die Vorgesetzten aller hierarchischen Stufen, sowie die Mitarbeiter, deren Aufgabe eine höhere Bedeutung zukommt.» Swissairseitig ist vorgesehen, im Verlaufe dieses Jahres die Kaderstruktur grundsätzlich zu überprüfen, da der Ist-Zustand die letzten Klarheiten noch vermissen lässt.

Das Wort Kader stammt vom französischen «cadre» = «Rahmen» und wird etwa definiert als «die zur taktischen Führung von Truppen erforderlichen Offiziere und Unteroffiziere»; als Rahmenpersonal, Kerntruppe, Stamm; als erfahrener Stamm eines Heeres oder einer Sportmannschaft. Im östlichen Sprachgebrauch versteht man unter Kader «die Gruppe der leitenden Personen in Partei, Staat und Wirtschaft».

In Führungsrichtlinien wird über Kader/Vorgesetzte/Chefs beispielsweise festgehalten:

- «Seine Autorität beruht sowohl auf den von der zuständigen Instanz übertragenen Kompetenzen als auch vor allem auf der Achtung und dem Vertrauen, die er sich durch sein Verhalten bei seinen Mitarbeitern erwirbt. Jeder Vorgesetzte hat seine Mitarbeiter so zu führen, dass er ihre Initiative und ihr Mitdenken der Unternehmung nutzbar macht». (Sulzer)
- «Wir sind besorgt für eine gute und rationelle Zusammenarbeit sowie für den optimalen Einsatz aller Kräfte. Durch eine zeitgemässe Führung wollen wir die Initiative, das Mitdenken und Mithandeln unserer Mitarbeiter fördern und sie an der Lösung von Betriebsproblemen aktiv teilnehmen lassen». (Vita)
- «Einen Mitarbeiter, der über seine Aufgaben hinausgewachsen ist und der im eigenen Bereich nicht mehr gefördert werden kann, weil er

berechtigterweise eine höhere Position anstrebt, schlägt er (der Vorgesetzte) beizeiten zur geeigneteren Verwendung im Unternehmen vor». (BBC, Mannheim)

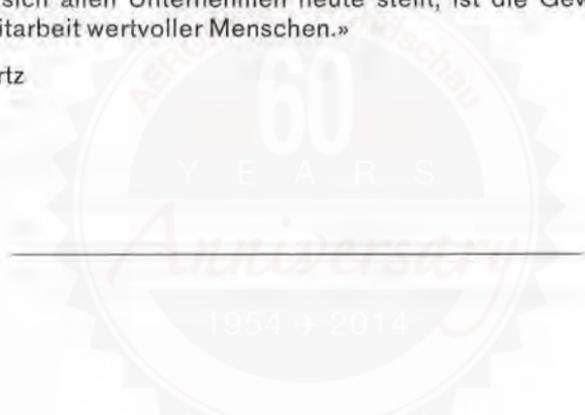
- «Unsere leitenden Mitarbeiter, unsere Flugkapitäne, die Chefs unserer Aussenvertretungen und unsere qualifizierten Spezialisten tragen erhöhte Verantwortung, die wir anerkennen. Wir zählen darauf, dass sie ihre besondere Stellung durch eine entsprechende Leistung und Haltung rechtfertigen». (Oberste Grundsätze der Swissair)
- «In unserem Unternehmen gilt der Grundsatz, dass jede Kompetenz an die unterste Stelle delegiert wird, die einen gegebenen Tatbestand umfassend beurteilen kann.
Die Pflichten, Befugnisse und Leistungsmaßstäbe der Vorgesetzten aller Stufen und das Zusammenwirken verschiedener Stellen an der Lösung bestimmter Aufgaben müssen klar umschrieben sein.
Zu den Pflichten jedes Vorgesetzten gehört die wohlwollende Förderung seiner Mitarbeiter». (Oberste Grundsätze der Swissair)
- «Wir müssen Mittel und Wege suchen, die es den Mitarbeitern erlauben, in der Arbeit ihre Fähigkeiten zu entfalten und ihre Eignung voll zur Geltung zu bringen. Dabei spielt die Qualität der Führung eine ausschlaggebende Rolle». (M-Richtlinien zur partizipativen Führung)
- «Beförderungen und Verleihung von Titeln erfolgten bis anhin aufgrund von Kriterien, die wenig bekannt waren. In der Kaderbefragung von 1977 zeigten sich denn auch in bezug auf die eigenen Karriere-Erwartungen erhebliche Unsicherheiten beim Kader. Als Folge dieser fehlenden Transparenz wurde u. a. die Gehaltspolitik auf Kaderebene von einem Teil der Befragten als ungerecht empfunden.
Kurz: Viele Kaderleute waren in ihrer Stellung und ihrer Rolle im Unternehmen nicht ganz gefestigt.
Solche Verunsicherungen bei den Führungskräften zeigen, dass eine gewisse Einheit in der Vielfalt sowie die Förderung der Transparenz in Kaderbelangen von besonderer Bedeutung sind. Das Kader stellt als wichtigster Träger und «Garant» eines gesamtunternehmerischen Denkens und Handelns die «verbindende Schicht» in der M-Gemeinschaft dar.
Die Führungsstruktur ist daher eine unabdingbare Voraussetzung, um den Standort, die Rolle und die Rechte und Pflichten unserer ca. 5000 Kaderleute in wesentlichen Belangen zu regeln». (M-Führungsstruktur)
- In üblich origineller Einfachheit und über jeden Zweifel erhaben wird in Ziffer 216 des DR 80 festgehalten: «Es (das Kader) ist Träger der einheitlichen, in der ganzen Armee gültigen Dienstauffassung.»
- Die nachstehende Aussage von M. Reh binder in «Schweizerisches Arbeitsrecht» betrifft uns nicht, da dieses Problem in unserem GAV geregelt ist: «Für leitende Angestellte wird wegen ihrer besonderen

Funktion als dritter Faktor neben Arbeitgebern und Arbeitnehmern die Berechtigung zum Streik überwiegend verneint, soweit es nicht um ihre eigenen Arbeitsbedingungen geht.»

Seit das Organisationswesen zur Wissenschaft aufgerückt ist, werden die mittleren und höheren Vorgesetzten mit Organisationsgrundsätzen gefüttert und ihnen «organisationsgerechtes» Handeln und Denken an-erzogen. So steht etwa im «Organisationsbrevier» von H. Ulrich als Grundsatz 12 — «der wichtigste für höhere Mitarbeiter»: «Die Organi-sation funktioniert nur, wenn ich mich an deren wichtigste Grundregeln halte. Ich kann meinen Chef kaum ändern: aber ich selbst kann mich ändern. Wenn jeder darauf wartet, dass der andere anfängt, passiert gar nichts. Wenn jeder bei sich selbst anfängt, wird alles besser.»

Die wohl wesentlichste Einsicht in diesem Zusammenhang stammt von John Glover, Harvard Business School: «Das schwerwiegendste Pro-blem, das sich allen Unternehmen heute stellt, ist die Gewinnung der stetigen Mitarbeit wertvoller Menschen.»

Roland Kurtz



Mutationen im Redaktions-Team

Auf Ende 1979 ist **Urs Marx** aus dem Redaktions-Team ausgetreten. Er hat sich zu diesem Schritt entschlossen, weil ihm sonst neben seinem Engagement in einem öffentlichen Amt zu wenig Freizeit bleibt. Er geht uns aber nicht ganz verloren, denn er wird auch in Zukunft den GP Aeropers organisieren helfen. Ich möchte ihm an dieser Stelle für seine Mitarbeit danken.

Neu im Impressum erscheint ab heute der Name unseres Sekretärs **Roland Kurtz**. Ich bin überzeugt, dass er der **rundschau** neue Impulse verleihen wird, nicht zuletzt mit seinen pointierten Artikeln, auf die ich mich jetzt schon freue.

Beat von Tobel

Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom Dezember 1979 und Januar 1980 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



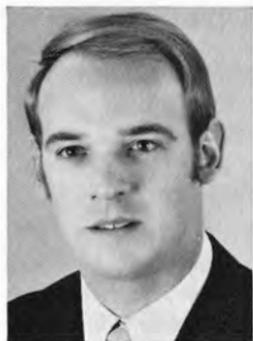
Martin Dietrich
Copi DC-9



Thomas Gmür
Copi DC-9



Anton Herrmann
Copi DC-9



Alfred Huber
Copi DC-9



Ulrich Lang
Copi DC-9



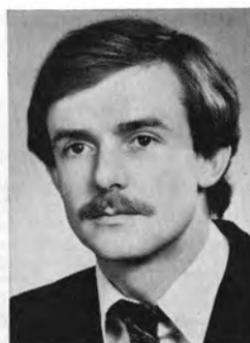
Kurt Oswald
Copi DC-9



M. Anthony Spiller
Copi DC-9



A. Ch. Edouard
de Tourtoulon
Copi DC-9



Toni Van Yzendoorn
Copi DC-9



Arend Versteeg
Copi DC-9



Kurt Weber
Copi DC-9

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.

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

16/87



Der Unfall in Athen hat nicht nur die Swissair und die Aeropers beschäftigt, sondern auch die IFALPA. Besonders das anfängliche Ausreiseverbot für Capt. Fritz Schmutz gab Anlass zur Beunruhigung, zeigte es doch, welche Konsequenzen ein solches Vorkommnis in einem fremden Land haben kann. Im «Monthly News Bulletin» (Oktober/November) der IFALPA geht Captain L. Taylor auf dieses Problem ein. Wir drucken hier seinen Artikel in leicht gekürzter Fassung ab:

National Laws and the Airline Pilot

One of the major differences between aircraft commanders and most other persons is their vulnerability to the laws of many different countries. Immigration, health, customs, responsibility to the State of landing for the production of the required documents, passenger manifests, general declarations of cargo, crew manifests and, even in some countries, responsibility for the drugs illegally imported by passengers (and/or crew). At stop-overs, pilots must respect the laws of the State as they apply to all persons, traffic laws, restriction on the expression of political opinion, drinking and gambling laws and, most important of all in some countries, religious laws affecting drink, dress, sex relations etc., etc.

The special and perhaps unique vulnerability to the laws of foreign countries which is the lot of the aircraft commander, arises in the event of an aircraft accident, particularly if serious injuries or death result. A recent case occurred in Greece where, as a result of a landing accident to a Swiss registered aircraft, temporary «restraints» were immediately placed on the freedom of the aircraft commander.

The international media informed the world in such a way that it was widely believed that the pilot was in prison, where in actuality the only restraint placed upon him was that he was not permitted to leave Greece. This «restraint» lasted for a period in excess of two weeks until a non-technical hearing had disposed of charges of «multiple manslaughter, bodily harm and disturbance of the security of air communications through negligence». All this before the technical investigation had even begun — and before an analysis of the flight-recorder trace had started.

The «restraint» was removed from the pilot seventeen days after the accident, after the deposit of bail by the airline, an arrangement made

to ensure that the aircraft commander would return to Greece for the official technical inquiry.

Judging by the telephone calls made to IFALPA the «restraint» placed upon the aircraft commander is the source of considerable discussion among pilots, and perhaps it would be helpful to provide a few items of information to prevent the possibility of any misunderstanding.

There was early three-way contact between Switzerland-Aeropers, Greece-HALPA and IFALPA and it was agreed that IFALPA would make representations to the Greek authorities if and when requested by Aeropers. The President of IFALPA drafted a suitable telegram and authorised its immediate despatch when required. The IFALPA activities associated with the accident and subsequent events were deliberately «low key», and the main burden of securing the release of the aircraft commander was left to Aeropers, the airline, and the Swiss government, although Greece-HALPA and IFALPA were ready to provide any requested assistance.

It would be wrong for the Monthly News Bulletin to attempt to deal with any aspects of this particular accident and its after-math, but it may be worthwhile to comment on general aspects.

Firstly, it must be recognised that the national laws of many States are similar to those of Greece, as has been discovered by airline pilots, ships' captains, truck drivers, train drivers and motorists who have been involved in serious or fatal accidents, and it can be assumed that the immediate imposition of «restraint» upon the person in charge of the «vehicle» is to ensure his/her availability for subsequent technical and legal investigations.

Even in some countries where the general laws do not make such provisions, the official investigator has powers to ensure the availability of the persons involved in an accident or even witnesses, and it must be conceded that the interests of the general public require that technical investigations are not deprived of evidence available from those concerned or able to provide relevant information.

Within IFALPA the problem to be considered is how to provide protection to aircraft commanders without adversely affecting the interests of the general public, and of safety. The possible courses of action seem to include:

1. To continue to make representations at the ICAO «Accident investigation» meetings with a view to protecting the legitimate interests of airline pilots.

2. To continue to press for a new and improved international convention which deals with the legal authority of the aircraft commander.
3. To assist Member Associations in their efforts to change national laws which adversely affect the interests of national and foreign airline pilots.
4. To review the work programme of the IFALPA Legal Study Group and Accident Analysis Working Group to see if different studies should be started and if more pressures can be exerted to prevent laws aimed at protecting the general interests of the community from acting unfairly against the airline pilot.

It must be admitted that such programmes are necessarily «long term», and that the problem of the impact of national laws on natural justice for airline pilots may well be bigger than has yet been appreciated, for there are many States where the pilot involved in an accident would encounter similar or worse problems than those which recently became evident in Greece.

Finally, it can be stated that these problems are one of the many reasons for the existence of IFALPA and why there is a need to have a Member Association in **every** State, in order to provide a focal point for representations against the unfair application of national laws against airline pilots, and to provide an immediately available source of assistance to pilots in need of help — as was provided by Greece-HALPA in this most recent case.

Käufer oder Miteigener gesucht
für sehr gepflegte, überausgerüstete

Segeljacht (7,60 m)

Liegeplatz Zürichsee.
Telefon 01/54 67 76

SOFT-STAR

Wasserenthärtungsanlagen



zeichnen sich aus durch:

- sparsamen Salzverbrauch dank elektronischer Härtefühlersteuerung
- Einfache Bauweise
- 4-Stufen-Ventil
- Spezialanlagen für Schwimmbäder

★ NEU

- selbstdesinfizierende, daher keimfreie Harzfällung aus Silberharz
- Verschneidventil mit Skala

Ausführungen als:

- Ein- oder Mehrfamilienhausanlagen
- Pendelanlagen
- Heisswasseranlagen
- Automatische oder Handsteuerung
- Härtefühler-, Zeit- oder Volumensteuerung
- Baukastensystem

Zubehör:

- Schmutzfilter
- Dosierpumpen zur Bekämpfung der Leitungskorrosion

Referenzen stehen zur Verfügung. Weitere Aukünfte erteilt gerne:

AHEMO

Bau- und Industriemontagen A
Munotstieg 5
8200 Schaffhausen
Telefon 053 5 09 76

EUROPILOTE-Meeting in Frankfurt

Gedanken auf der Rückfahrt

- Teilnehmer:
- zwei Piloten des Aeropersvorstandes
 - Herr Kurtz, unser Sekretär
 - 21 Flight Engineers
 - W.M. (Wädi Meyer)

Wie kommt es, dass . . . ?

Hatte ich wohl etwas falsch gelesen, falsch aufgefasst? Nein, aber warum war ich dann der einzige «Truppenpilot»?

- Dass es den Flight Engineers um ein Stück «Brotkorb» geht und sie sich für einen optimalen Arbeitsplatz im A-310 einsetzen, begreife ich. Hat man doch vor mehr als 20 Jahren zu DC-4-, -6, -7-Zeiten richtig erkannt, dass ein «forward facing» Arbeitsplatz weder Fisch noch Vogel sei und konsequenterweise diesem geschätzten und hilfreichen Spezialisten einen vollwertigen Arbeitsplatz in den «Jets» eingebaut (m. E. ideal gelöst im DC-10). Warum soll etwas, das sich schon einmal als ungenügend erwiesen hat, wieder versucht werden? Technischer Fortschritt in Ehren! Aber, ist alles, was technisch lösbar ist, auch vernünftig?
- Dass aber die Aeroperspiloten, die jüngeren und mittelalterlichen, sich nicht darum kümmern, wie ihr Arbeitsplatz in Zukunft aussehen soll, ist mir nicht begreiflich.
- Wir reden von «Lebensqualität». Gehört denn dazu nicht auch «Erleichterung der Arbeit»? Ist die Informationsflut, die wir im Normalfall bei Start und Landung für unsere Entscheide verarbeiten, nicht jetzt schon so gross, dass ein dritter Mann absolut gerechtfertigt ist und, mit einem vollwertigen Arbeitsplatz ausgerüstet, unsere «Lebensqualität» tatsächlich verbessert?
- Wie oft habe ich, haben Sie, während des letzten Anfluges (IFR) in halbbatzigen VMC-conditions aus dem Cockpit geschaut? Look and see? Illusionisten sind wir!
- Wir sind diejenigen, die es wissen können, wollen und müssen, ob das, was uns die Geschäftsleitung an Werkzeug zur Verfügung stellen will, genügend ist. Wir tragen mit an der grossen Verantwortung durch unser Schweigen oder Nichtschweigen. Die Flugzeuge, die jetzt im Einsatz sind, wurden uns mit hervorragender Ausrüstung von der Swissair zur Verfügung gestellt; das sei gern und dankbar anerkannt. Was sich jetzt tut mit dem A-310 Cockpit, gefällt mir nicht. Es mag technisch noch so raffiniert sein und modern und teuer, wenn es nicht die Sicherheit und die Qualität unseres Daseins am Arbeitsplatz erhöht, ist es ungenügend.

Da ich selber ja bald auf dem «Schrotthaufen» der Piloten landen werde, muss ich Sie fragen, wie Ihre Augen, Ihr Gehirn, Ihr Herz und Ihre anderen Organe «zweg» sein werden, wenn sie zehn Jahre lang an jedem Arbeitstag während Stunden auf eine Entfernung von ungefähr einem Meter der Strahlung von mehreren Kathodenstrahlröhren ausgesetzt waren? Ja, ich weiss schon, die «Wissenschaft» behauptet: «harmlos, absolut harmlos!»

Seit mehr als 30 Jahren habe ich jetzt die «Swissairfliegerei» ganz von innen erlebt und ich bin überzeugt, dass es unsere Pflicht ist, uns zu wehren für einen A-310, nicht nur mit einem Dreimann-Cockpit, sondern mit einem vollwertigen Arbeitsplatz für den dritten Mann, sideward + forward facing für den technischen Spezialisten. Warum muss ich das schreiben? Das wissen doch alle längst! Oder stehe ich neben den Schuhen?

W.M.





Eindrücke eines Bordtechnikers

11. Dezember 1979. Morgens 05.00 Uhr. Ich stecke dem viereckigen Blechportier die Parkkarte ins Maul. Ein Computer registriert den Code und gibt mir den Weg ins Parkhaus frei.

Mich befällt ein sonderbares Gefühl. Es ist nicht die innere Erwartung, ja Freude die ich verspüre, wenn ich zur Arbeit gehe. Nein — ein richtiges Unbehagen sitzt da irgendwo, gegen die Reise zum Informationsmeeting betreffend Crew Complement A-310 in Frankfurt. Und doch rechtfertige ich mich immer wieder — die Sache geht auch mich etwas an. Es geht um meine Arbeit, die künftig auf dem A-310 und vielleicht auch anderen Flugzeugtypen von einer entsprechend programmierten Maschine scheinbar billiger und besser verrichtet werden soll. Eine Arbeit, die ich liebe, weil mich Technik, Fliegen und Elektronik faszinieren.

Meine innere Spannung löst sich, als ich Kollegen zum wartenden Bus schreiten sehe. Wieviele werden es sein?

Es sind 4 Piloten und 17 F/E's. Ich bin enttäuscht!

Wir fahren los. Nach einem Kaffeehalt erreichen wir Frankfurt.

Die CP-Hotelhalle ist überfüllt. Ich sehe Uniformierte, Zivilisten, Südländer, Nordländer — Leute mit zwei, drei und vier Goldtressen — eine Gesellschaft von ca 700 Piloten und F/E's.

Um 13.30 Uhr eröffnet der Vorsitzende das Meeting. Ich bekomme sofort den Eindruck einer gut vorbereiteten Sache. Die Referenten, erfahrene, aktive Cockpittfachleute aus aller Welt, argumentieren ruhig und überzeugend. Es wird einem bewusst, wie wichtig es ist, die Problematik als ganzes, mit Einbezug des Menschen, zu diskutieren. Dies kann man von früheren Meetings und Infos nicht unbedingt behaupten. Bis anhin wurde dem technisch Machbaren zu grosse Bedeutung beigemessen. Es entstand der Eindruck einer euphorischen Wundermaschine, die da gebaut werden soll. Ein noch so ausgeklügeltes, programmiertes System wird in nächster Zukunft dem menschlichen Gehirn unterlegen bleiben. Dem System mangelt es an der Fähigkeit, eine Lage zu beurteilen, abzuwägen und daraus einen Schluss zu ziehen. Nur was programmiert ist, wird durchgeführt.

Wer hat schon ausgerechnet, wieviel dank menschlicher Denkarbeit durch Cockpitcrews gespart werden konnte? Ich meine auch Denkarbeit des dritten Mannes!

Während der Referate weicht meine innere Bedrücktheit allmählich der Freude. Freude über die Gewissheit, dass da noch andere Leute derselben Ansicht sind wie ich.

Schade, dass sich aus unserem Cockpitkorps nicht mehr Leute überwandern, sich hier zu informieren! Nicht jedermann setzt im Leben dieselben Prioritäten, das ist verständlich. Eine Sache aber, die um meinen Arbeitsplatz geht, verdient eine hohe Priorität. Darum war ich in Frankfurt dabei.

Es ging nicht um eine vergräme Verbandspolitik, nicht um Geld, nicht um Technik allein, nein — den Menschen wollen die Piloten und F/E's retten. Sie lassen sich nicht noch mehr zu Robotern degradieren, die weit über den Grenzen des Menschenmöglichen Geld in die Unterkassen bringen sollen. Lebensqualität und Technik sollen vereint werden. Dazu ist aber 1983 noch viel zu früh.

Als Teilnehmer dieser Demonstration war ich beeindruckt, wie sachlich argumentiert wurde. Wie klar und teilweise kompromisslos die einzelnen Verbände ihre Haltung bekanntgaben. Wie klar und gewagt auch die Aeropers ihr Statement abgab!

Es wird der Dialog mit den Unternehmern gesucht. Der Monolog der Managements soll gestoppt werden. Es war ein Schuss mit geballter Ladung, vor den Bug. Es war keine Farce. Es ist ein ernstes und ehrlich gemeintes Anliegen von nationaler und internationaler Bedeutung.

Gerade all dies hat mich tief beeindruckt. Und ich sage es nochmals: schade, dass nur so enttäuschend wenig Aeropers- und FEV-Mitglieder diesen Freitag geopfert haben. Ich weiss jetzt, wo ich international stehe. Wo stehe ich aber national?

Selbst ein Management wäre wahrscheinlich von dieser Tagung tief beeindruckt gewesen!

11. Dezember 1979 Mitternacht. Ich bin müde. Ich stecke dem viereckigen Blechportier die Parkkarte ins Maul. Ein Computer registriert meinen Code und gibt mir den Weg aus dem Parkhaus frei — oder etwa nicht? Ich bin müde. Doch das «oder etwa nicht» beeindruckt mich nicht gross, denn am viereckigen Blechportier hat es einen Knopf. Wenn ich darauf drücke und meinen Namen sage, gibt mir ein immer wachender netter Mensch den Weg aus dem Parkhaus frei — mit dem Computer wäre ich vielleicht jetzt noch im Parkhaus, oder eben in der Luft . . .

H. Degen, F/E DC-10

A large graphic in the center of the page features three stylized icons on a light grey background. On the left is an office chair icon with the text "Büromöbel: alles für die Büro-Einrichtung" below it. In the middle is a paperclip icon. On the right is a calculator icon with the text "Büromaschinen: alles fürs rationale Arbeiten" below it. Above the icons is a large, faint watermark logo for "AEROPERS-Rundschau 60 YEARS".

Büromöbel:
alles für die Büro-Einrichtung

Büromaschinen:
alles fürs rationale Arbeiten

Bürobedarf:
alles fürs Büro

Sagen auch Sie:
's isch ebe tschänter vom

waser bürocenter

Limmatquai 122, 8023 Zürich, 01.47 48 70
Theaterplatz 8, 3011 Bern, 031.22 84 32

Interview mit Moritz Suter, Direktor der Crossair

Im letzten Sommer hat eine neue Schweizer Fluggesellschaft ihren Dienst aufgenommen: die Crossair. Diese Commuter-Airline hat für uns etwas Besonderes an sich, ist doch ihr Mitbegründer und heutiger Direktor ein Arbeitskollege von uns. Moritz Suter, DC-9-Kapitän und Aeronautenmitglied, hat uns freundlicherweise einige Fragen beantwortet:

AR: Herr Suter, können Sie uns kurz den Werdegang der Crossair schildern?

MS: Zusammen mit einem Jugendfreund habe ich im Februar 1975 die Crossair gegründet, damals noch unter dem Namen Business Flyers Basel AG. Sinn und Zweck der Gesellschaft war die günstige Vermietung von Flugzeugen.

Es hat sich dann bald gezeigt, dass ein Bedürfnis für Taxiflüge besteht, und wir haben deshalb im Jahre 1976 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BZL) die Betriebsbewilligung für kommerzielle Flüge eingeholt. Nach weiteren zwei Jahren entschlossen wir uns, unsere Gesellschaft zu einer Commuter-Airline auszubauen, was im Herbst 1978 zur ersten Aktienkapitalerhöhung führte, verbunden mit der Umbenennung in Crossair AG.

AR: Wer ist die Crossair?

MS: Verwaltungsratspräsident ist Dr. Alfred Wiederkehr, Jurist in Zürich; Vizepräsident und zugleich Delegierter des Verwaltungsrats bin ich selber; weitere Mitglieder des Verwaltungsrats sind Dr. Diego Gruenberg, Thomas Heberlein, Michael Pieper und Lars Wirström. Herr Wirström ist der ehemalige Verwaltungsratspräsident der Transair Schweden, die heute im Besitz der SAS ist.

AR: Wie wird man Aktionär der Crossair?

MS: Die Aktien der Crossair sind aus Gründen der Gesetzgebung des BZL vinkulierte Namensaktien und befinden sich zur Zeit nicht im Handel. Es ist möglich, dass wir anlässlich der Aktienkapitalerhöhung im kommenden Frühjahr etwaige Interessenten berücksichtigen können.

AR: In den letzten Jahren haben verschiedene schweizerische Luftverkehrsunternehmen Pleite gemacht. Hat die Crossair vor diesem «geschichtlichen Hintergrund» überhaupt eine Chance?

MS: Ich glaube wohl. Es gibt neben den negativen Beispielen in der Schweiz sehr erfolgreiche Unternehmen im Ausland, insbesondere in den USA.

Was die früheren Pleiten betrifft, sind bei uns die Voraussetzungen insofern anders, als wir erstens über eine solide Kapitalbasis verfügen und zweitens keine hochfliegenden Charterprojekte anvisieren.

AR: Ein häufiger Grund für den Misserfolg ist eine zu schnelle Expansion. Die Crossair verdoppelt schon diesen Frühling ihre Commuterflotte. Sehen Sie hier keine Gefahr?

MS: Natürlich ist diese Expansion mit einem gewissen Risiko verbunden; aber wir als junges Unternehmen müssen expandieren, denn die geschaffene Infrastruktur im administrativen Bereich ist imstande, eine grössere Produktion zu verdauen. Unsere heutige Aktivität mit nur zwei Flugzeugen könnte diese Infrastruktur langfristig nicht tragen.

Aktienkapital: 4 Mio. Franken voll einbezahlt. Die Aktien sind auf einen kleinen Personenkreis verteilt.

Flotte:	1 Piper L-4 (Fotoflugzeug)	2 Plätze
	1 Cessna T210G	6 Plätze
	2 C-T310Q	6 Plätze
	2 C-421B (Golden Eagle)	8 resp. 10 Plätze
	1 C-550 Citation II	2 + 9 Plätze
	1 Learjet 24	2 + 6 Plätze
	1 Learjet 35	2 + 8 Plätze
	2 Swearingen Metroliner II	2 + 19 Plätze
	2 Metroliner II werden im Verlauf des Frühlings 1980 abgeliefert	
	3 Metroliner III (Optionen 1981)	

Personal: 28 Festangestellte, 8 Teilzeitangestellte

Im ersten Betriebshalbjahr betrug die durchschnittliche Passagierauslastung auf den Linienflügen 47%. Es wurden auch kleinere Frachtsendungen transportiert, zirka 14 000 kg.

AR: Werden die Expansionspläne das Verhältnis zur Swissair, das bis jetzt ja sehr gut ist, nicht belasten? Werdet Ihr nicht zu einem Konkurrenten der Swissair?

MS: Ich glaube nicht, dass diese Gefahr besteht. Wir sind eine Ergänzungsfluggesellschaft zu den grossen Gesellschaften. Man kann unsere Tätigkeit mit jener der VBZ vergleichen, die zum Bahnhof fahren und der SBB Passagiere bringen.

Selbstverständlich haben wir die Swissair über unsere Pläne orientiert, und wir werden keine Schritte unternehmen, die nicht im Interesse unserer Zusammenarbeit mit der Swissair sind. Im weiteren möchte ich darauf hinweisen, dass von den 13 000 Passagie-

ren, die wir im ersten Betriebshalbjahr befördert haben, einige Tausend mit der Swissair weitergefliegen sind.

AR: Sie sind gleichzeitig Kapitän bei der Swissair und Direktor der Crossair. Ist diese Doppelbelastung überhaupt zu bewältigen?

MS: Ja, ganz sicher. Meine Tätigkeit als Kapitän bei der Swissair hat natürlich Priorität. Die Belastung bei der Crossair, die vor allem am Anfang gross war, hat sich in der Zwischenzeit verringert, da ich mich heute auf ein gutes Team von Mitarbeitern abstützen kann. Zu erwähnen ist auch, dass vor allem der Verwaltungsratsausschuss aktiv am Aufbau der Gesellschaft mitwirkt. Im übrigen ist meine Belastung wohl kaum grösser als diejenige anderer Piloten, die bei der Swissair als Funktionäre tätig sind und eine ungemein grössere Verantwortung tragen.

AR: Diese Funktionäre werden aber im Flugbetrieb nur zu 50% eingesetzt.

MS: Das ist richtig. Natürlich geht die Tätigkeit bei der Crossair voll zulasten meiner Freizeit, was vor allem für die Familie einen grossen Verzicht bedeutet und von ihr viel Verständnis verlangt. Ich möchte anfügen, dass viele meiner Kollegen in ihrer Freizeit Geschäfte wie Teppich-, Chemikalien-, Auto- oder Immobilienhandel nachgehen, die im Gegensatz zu meinem Engagement der Swissair keinen Nutzen bringen.

AR: Wie stellt sich die Swissair zu dieser Nebenbeschäftigung?

MS: Ich habe die Swissair über meine Tätigkeit orientiert und habe dafür gemäss GAV Art. 3 um Erlaubnis gebeten. Ich bin bei der Crossair nicht fliegerisch tätig.

AR: Stimmt es, dass Ihnen die Swissair das Ultimatum gestellt hat, sich bis Ende 1980 von der Crossair zurückzuziehen oder die Swissair zu verlassen?

MS: Nein, es wurde vereinbart, die Situation unter Berücksichtigung der Entwicklung neu zu prüfen.

AR: Sie sind gleichzeitig Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Haben Sie dadurch mehr Verständnis für die Probleme Ihrer Angestellten als ein «Nur-Arbeitgeber»?

MS: Es ist sicher von Vorteil. Die meisten Arbeitgeber sind ja ehemalige Angestellte, so auch die Direktoren der Swissair. Mein Verständnis für die Mitarbeiter ist sehr gross, und ich bin bemüht, einen sozialen Betrieb aufzubauen.

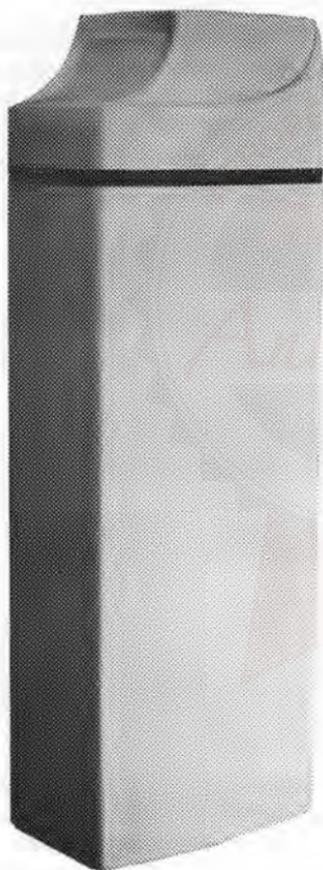
AR: Wie steht es mit der Mitbestimmung?

- MS: Ein Kleinbetrieb bringt es mit sich, dass der Kontakt zwischen Direktion und Angestellten viel enger ist als in einem Grossbetrieb. Dadurch haben die Angestellten automatisch einen gewissen Einfluss auf die Geschäftsführung.
- AR: Haben Ihre Piloten einen Gesamtarbeitsvertrag?
- MS: Ja, er wird zwar nicht GAV, sondern allgemeiner Arbeitsvertrag genannt, lehnt sich jedoch stark an unsern Vertrag mit der Swissair an. Es besteht auch ein Senioritätsreglement; im weitern haben wir ähnliche Versicherungseinrichtungen wie das fliegende Personal der Swissair, natürlich mit anderen Leistungen.
- AR: Könnten Sie sich vorstellen, dass Ihre Piloten in die Aeropers eintreten?
- MS: Warum nicht? Es dürfte jedoch mit Schwierigkeiten verbunden sein, ist doch die Aeropers vorläufig noch die Vereinigung der **Swissair**-Piloten. Ich meinerseits wäre sicher nicht dagegen, habe ich doch selber meinen Piloten vorgeschlagen, sich zu organisieren. Die Mitarbeit eines Berufsverbandes, vor allem bei der Schaffung der Sozialwerke, ist auch für den Arbeitgeber von grossem Nutzen.
- AR: Die Swissair hat Mühe, ihre Piloten in der Schweiz zu rekrutieren. Wie ist die Situation bei Ihnen?
- MS: Sicher ist es nicht einfach, in der Schweiz gut qualifizierte Piloten zu finden. Trotzdem ist es uns gelungen, dieses Problem zufriedenstellend zu lösen. Natürlich werden an unsere Piloten andere Anforderungen gestellt als an einen angehenden Swissair-Kapitän, ich möchte jedoch betonen, dass alle unsere Kapitäne lizenzierte Blindfluglehrer sind. Dieses Team wird durch pensionierte Swissair-Kapitäne erfolgreich ergänzt.
- AR: Sie haben also keine ausländischen Piloten angestellt?
- MS: Nein.
- AR: Diesen Frühling nimmt in Oesterreich die «Austrian Airservice GmbH» den Betrieb auf. Laut Zeitungsberichten erhält diese Gesellschaft von der Crossair technische und betriebliche Hilfe. Ist die Crossair nach erst einem halben Jahr Flugbetrieb schon in der Lage, einer andern Gesellschaft «Geburtshilfe» zu leisten?
- MS: Die Hilfe die die «Austrian Airservice» von uns erhält, besteht hauptsächlich darin, dass wir ihr unser FOM zur Verfügung stellen; ferner sind wir ihr bei der allgemeinen Organisation behilflich. Natürlich ist die Crossair erst ein halbes Jahr als Commuter tätig, es gilt jedoch zu beachten, dass der Aufbau der Gesellschaft eine

langjährige Vorarbeit erfordert hat und viel Knowhow darin investiert ist. Auch wir haben fremde Hilfe beansprucht, vor allem von amerikanischen Commuterairlines, die verschiedene Mitarbeiter und ich selber besucht haben.

AR: Herr Suter, wir danken Ihnen für das Gespräch und wünschen der Crossair viel Erfolg.

Interview: Beat von Tobel



15 Jahre

Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis

Crew Globetrotter



Unser «Globetrotter» ist aus seinem Dornröschenschlaf erwacht — geben Sie ihm weitere Tips, damit er nicht wieder einschläft.

Lomé/Togo

Restaurant «Alt-München» (que le nom ne vous effraye pas . . .), à 400 m de l'hôtel «SARAKAWA». Excellente cuisine française, africaine et internationale. Préparée par nos compatriotes M et Mme Bruderer, qui reçoivent volontiers nos équipages.

Maurice Decoppet



Man sollte ...

- sich als verantwortlicher Kapitän, auch wenn man unter Aquaplaning-Conditions theoretisch und legal auf RW 28 in Zürich starten darf, überlegen ob die Anwendung von FOM 3.7.1 Artikel 424 nicht eigentlich doch die vernünftigere Lösung wäre. (20. Dezember 1979)

Paul Barth

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200
	E. Brunner	Fach 173

Resorts	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	F. Rasumowsky	Fach 1165
Versicherungen VEF/APKK	A. Huggenberger	Fach 141	M. Wipf	Fach 372
Finanzen/Kasse	F. Rasumowsky	Fach 1165	R. Kurtz	
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
Flight Safety/Security	H. Sauter	Fach 1148	L. Zsindely	Fach 200
Copiloten	H. Robitzkat	Fach 312	H. Spörri	Fach 402
Information	H. Spörri	Fach 402	F. Rasumowsky	Fach 1165

Sekretariat

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

Einsatzkommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
Vorsitzender: F. Schmutz

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

DC-10: P. Habegger (Typenchef)
L. Ritzli, W. Weibel

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

DC-9: M. Egger (Typenchef)
U. Burkhard, W. Widmer

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission

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

Eidg. Luftfahrtkommission

E. Heiz

Eidg. Flugsicherungskommission

E. Heiz, H. Sauter (Stellvertreter)

Flugsicherheitskommission

Vorsitz: E. Heiz
U. Baier, O. Grunder, P. Merz, H. Sauter,
R. Suter, D. Staal, H. Thut

VEF-Stiftungsratsmitglieder

H. Ehrensperger, A. Huggenberger,
A. Sooder, M. Wipf

Versicherungskommission

Vorsitz: A. Huggenberger
H. Ehrensperger (Stellvertreter)
O. Brunner, P. Habegger, P. Kongsted,
A. Kunz, R. Kurtz, A. Sooder, W. Schatzmann,
M. Wipf

Aeropers-Delegation im Dachverband

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

Salärkommission

Vorsitz: E. Fischli
P. Bircher, D. Brägger, G. Fritschi,
G. Moret, P. Rittler, 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

