

rundschau

Mai / Juni 1977



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 Vertrauens-
frage lautet: «Wie kann ich
rechtzeitig dafür sorgen, dass

meine finanziellen Verpflich-
tungen auch dann eingehalten
werden, wenn ich dazu nicht
mehr in der Lage bin?»

Wir von der Rentenanstalt
sind Spezialisten für Familien-
vorsorge und Einkommens-
sicherung. Wir beraten Sie für
Ihre Zukunft ohne Sorgen.

RENTENANSTALT
Schweizerische Lebensversicherungs-
und Rentenanstalt



Älteste und grösste
Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz
Hauptsitz in Zürich, General Guisan-Quai 40, Tel. 01/201 03 03

Generalagenturen in der ganzen Schweiz
Eigene Vertretungen in München, Paris,
Amsterdam, Brüssel, London, Madrid

208

24. Jahrgang

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair

Obwohl die **rundschau** das offizielle Organ der Aeropers darstellt, wider-
spiegeln die in den einzelnen Artikeln zutage tretenden Ansichten nicht not-
wendigerweise die Meinung des Vorstandes.

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

Inhalt — Contents — Sommaires

Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
INTERN	
Unser neuer Vorstand	10
Rückblick	13
Neuaufnahmen	17
IFALPA	19
Man sollte ...	25
Briefe an die rundschau	26
Berichtigung	28
From other Publications	29
Grossi Problem	35

Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 10. Juli 1977

Redaktions-Team:

P. Clausen (Vorsitz)
U. Baier, M. Cross,
H. Hürzeler, U. Marx,
W. Waeschle, 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

AEG

Der stärkste Schlagbohrer der Welt mit Electronic: Der neue SB 2E-600



600-Watt-Motor und ausgereifte Electronic sorgen für konstante Kraft in allen Drehzahlbereichen. Bei uns können Sie den neuen Schlagbohrer kritisch testen.

Byland AG

Eisenwaren — Werkzeuge
Rennweg 48, 8001 Zürich, Telefon 01 23 88 42

«Schweiz» Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung.

Sachversicherungen.

J. Häni-Baumgartner, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052/22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Ganz im Vertrauen gesagt



In fast jeder Diskussion wird diese, uns allen bekannte Redewendung immer wieder als Einleitung eines neuen Themas gebraucht. Ist das Gespräch dann langsam am abflauen, sind die Teilnehmer der Gesprächsrunde mit ihrer Aufmerksamkeit am Ende und geht der Inhalt der Gläser und Flaschen zur Neige, so hat derjenige, über dessen Lippen dieses Wort kommt die Gewissheit, mit einem Schlag die Zuhörer wieder alle auf seiner Seite zu haben. Es wird in der Runde ganz still, die Augen suchen forschend nach fremden Ohren, für die das nun auszusprechende tabu ist und die vorher lauten Stimmen werden um einige Dezibel leiser. Den Rest kennen Sie alle. Was am Ende der lebhaften Diskussion noch haften bleibt ist genau das, was unter dem Heading «Vertrauen» gesagt worden ist.

Es geht mir nun nicht darum, diese Geschichte der genannten Tischrunde weiter zu erzählen. Was mich beschäftigt ist der **Begriff des Vertrauens**. Was ist das für eine Beziehung zwischen zwei Menschen, in einem Arbeitsteam, zwischen Vorgesetzten und Untergebenen oder zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer?

Erlauben Sie mir eine mögliche Definition dieses Phänomens zu versuchen: «Jemandem vertrauen», heisst wohl unter anderem an ihn zu **glauben, sicher zu sein**, dass er eine ihm übertragene Aufgabe nach bestem Wissen und Können erledigt und die **Gewissheit** zu haben, dass er mit Hilfe seines normalen Menschenverstandes handelt. Ich wage nun die Behauptung, man könnte auf diese Weise eine Airline betreiben. Die Erfahrung hat uns aber das Gegenteil gelehrt. Vertrauen haben kommt nicht von alleine. Wir können Vertrauen aufbauen, gewähren, beweisen, entgegenbringen, suchen und finden. Vertrauen kann aber auch missbraucht, zerstört, abgebaut oder gar nie vorhanden sein. Sie sehen, das Vertrauensverhältnis zweier Partner ist unter Umständen einer ständigen Schwankung unterworfen. Dies ist mit ein Grund, warum zum Betrieb einer Airline auch noch Gesetze und Regeln vorhanden sein müssen.

Der Trugschluss liegt nun nahe, Flugzeuge zu operieren sei eine Sache des gegenseitigen Vertrauens unter Berücksichtigung der gültigen Gesetze. Vertrauen schenken beinhaltet noch einen weiteren, wichtigen Punkt. Wer sich des Vertrauens eines andern, dies kann ein Chef oder

eine vorgesetzte Stelle usw. sein, als würdig erweist, der wird normalerweise grosszügig und freudig mit **Kompetenzen** ausgerüstet. Natürlich bewegen sich solche Kompetenzen je nach Stufe in einem gewissen Rahmen. Es ist ein ungeschriebenes Gesetz, wonach Kompetenzen mit der Stellung in einem Betrieb steigen sollten — und das ist richtig so.

So weit, so gut. Nun muss aber der Kreis endlich geschlossen werden, Vertrauen entgegenbringen und Kompetenzen übertragen ist nur die eine Seite. Es gilt nun durch freudiges Übernehmen der dazugehörigen **Verantwortung** den Loop zusammen zu schweissen.

Sie, liebe Leser, haben mit Ihrer Stimme einen neuen Vorstand gewählt, Sie haben uns mit Ihrem «Ja» und «Nein» das Vertrauen geschenkt oder aber entzogen. Wir übernehmen dadurch die Verantwortung im Rahmen unserer Kompetenzen, die Sie durch das Bekanntmachen Ihrer Meinung abgesteckt haben.

Die Gesetze und Verordnungen der Luftfahrt bestimmen den Kapitän eines Flugzeuges als alleinigen Verantwortlichen an Bord. Die Swissair setzt tagtäglich ihr Vertrauen in uns, indem sie uns ihre Flugzeuge anvertraut. Wir übernehmen dafür die volle Verantwortung, werden aber bestraft, falls wir unsere Kompetenzen als Kommandanten wahrnehmen und über den, ach so leidigen, Cockpitsitz in alleiniger Regie verfügen ...

Ich hoffe, Ihnen einige Gedankenanstöße gegeben zu haben. Wir alle schätzen das **Vertrauen**, das wir Piloten geniessen, wir brauchen aber für eine optimale Operation unsere **Kompetenzen**. Dafür übernehmen wir mit Freude die **Verantwortung**.

Zum Schluss noch ganz im Vertrauen gesagt: Es gibt vorläufig keine pflegeleichteren, elegantere, knitterfrei, hautengere, kragenweiche und

Mit freundlichen Grüßen
Urs Baier

Zu vermieten

Wegen Auslandsaufenthalt, in Neftenbach, an sonniger, ruhiger Lage, alleinstehendes, möbliertes

4¹/₂ - Zimmer - Einfamilienhaus

Wohn-Essraum 36 m², Galerie 25 m²; grosser gedeckter Sitzplatz, zu Fr. 1300.— excl. Nebenkosten.

A. Schiesser, Heimstättenweg 17, 8413 Neftenbach
Telefon 052/31 26 89 nur abends

Liebe Mitglieder

da zwischen der Aeropers-GV und dem Redaktionsschluss für diese **rundschau**-Ausgabe ganze zwei Tage liegen, bin ich noch nicht in der Lage, Sie in diesem Präsidial-Artikel über die laufenden Aeropers-Geschäfte zu orientieren. Die konstituierende Sitzung des Vorstandes wird am 6. Juni stattfinden; momentan stecke ich noch mitten in der Übernahme-Phase. Deshalb veröffentliche ich für all jene, die nicht an unserer GV teilnehmen konnten, hier den ungefähren Text meiner Antrittsrede:

Ich hätte tatsächlich nie geglaubt, dass ich bereits nach drei Jahren wieder an dieser Stelle zu Ihnen sprechen würde. Doch erstens kam es anders und zweitens als man denkt. Jedenfalls danke ich Ihnen für die sogenannte ehrenvolle Wahl und muss Ihnen gestehen, dass ich vom Ergebnis fast erschlagen bin. Natürlich freut mich dieser Vertrauensbeweis, ebenso erfreulich ist die Stimmbeteiligung von fast 75% gegenüber 65% im letzten Jahr und rund 50% im vorletzten. Sie haben damit bewiesen, dass Sie wissen, worum es bei Wahlen und Abstimmungen geht, dass man sich dort engagieren muss, wo die Weichen gestellt werden. Die gute Stimmbeteiligung ist in meinen Augen aber auch ein Erfolg unserer **rundschau**-Redaktoren unter Peter Clausen, die sich letztes Jahr zum Ziel gesetzt haben, durch Aeropers-Poster und vor allem durch entsprechende Artikel Sie vom Wert der demokratischen Spielregeln und von der Notwendigkeit der persönlichen Teilnahme zu überzeugen.

Ich weiss, man erwartet nun etwas von mir, vom Vorstand und von der Swissair. Ich erwarte von Ihnen andererseits auch etwas, nämlich mitmachen, mitdenken, Solidarität und Vertrauen. Ohne dieses Getragenwerden, ohne Ihre positive Unterstützung wird der beste Vorstand zum sogenannten «frei schwebenden Gipfel», dem das Fundament fehlt.

Es ist müssig zu sagen, dass sich die Beziehungen Swissair – Aeropers bis gestern Nachmittag wieder einmal in einem kritischen Stadium befunden haben. Ich bin froh über den Brief unseres Direktionspräsidenten, ich bin froh, dass der alte Vorstand demzufolge gestern noch sauberen Tisch gemacht hat und ich den Karren ab heute unbelastet übernehmen kann. Die Probleme sind zwar noch nicht gelöst, doch ist man wieder willens, sich an den Verhandlungstisch zu setzen, und zwar ohne Auflagen. Trotzdem erachte ich es als sinnvoll und als notwendig, uns zu überlegen, wie es überhaupt zu dieser Vertrauenskrise kommen konnte.

Aktion gleich Reaktion, dieses Gesetz gilt auch in zwischenmenschlichen Beziehungen, vor allem aber in der Politik. Wenn alle Beteiligten

davon überzeugt sind, dass sich eine Notlage nur durch harte Massnahmen überwinden lässt, können diese, wenigstens kurzfristig, zu gewissen Erfolgen führen. Fehlt jedoch der Zwang einer tatsächlichen Notlage, dann führen harte Massnahmen im zwischenmenschlichen Bereich unweigerlich zu Unzufriedenheit, Streit, Hass und Krieg. Diese Erfahrungstatsache sollte eigentlich nicht immer wieder von neuem bewiesen werden. Es ist aber nie zu spät, um aus der Vergangenheit zu lernen:

Es war ein langer, schmerzhafter historischer Prozess, der vom ungeordneten Arbeitssklaventum zur heutigen Sozialpartnerschaft geführt hat. Arbeitgeber und Arbeitnehmer waren seit jeher auf Gedeih und Verderb aufeinander angewiesen, sie haben es nur lange nicht gewusst. Sie bilden quasi eine Vernunft-Ehe im Interesse der ganzen Familie (noch besser wäre allerdings eine Liebesheirat!). Entwickelt sich nun aber einer der Partner auf Kosten des andern, so ist es nur eine Frage der Zeit, bis letzterer sich zu wehren beginnt. Dabei spielt es praktisch keine Rolle, ob es nun in unserm Fall der Arbeitgeber oder der Arbeitnehmer ist, der den andern drückt und kujoniert: Autoritäre, harte Arbeitgeber ruinieren die Wirtschaft ebenso wie übermächtige, sture Gewerkschaften, weil nämlich bekanntlich alle im selben Boot sitzen.

Erfahrungsgemäss schwingt das Pendel des sozialen Konfliktes leider immer noch hin und her. Herrschen Überkonjunktur und Arbeitskräftemangel, so pflegen die organisierten Arbeitnehmer diese Situation auszunützen und ihre Forderungen durchzudrücken, weil man schliesslich auf ihre Arbeitskraft angewiesen ist. Herrschen aber Krise und Arbeitslosigkeit, so können die Arbeitgeber ihre Bedingungen stellen, nach der Melodie: wenn es dir nicht passt, . . . oder: du kannst ja froh sein, . . .

Es sollte aber eigentlich allen klar sein, dass die Zeiten dieses primitiven Pendelschwingens, d. h. des egoistischen Ausnützens des momentanen Vorteils, längst durch das Zeitalter der wirklichen Partnerschaft abgelöst sein sollte, nämlich aus Einsicht und aus Erfahrung.

Wirkliche Partnerschaft beruht aus gegenseitiger Achtung und gegenseitigem Vertrauen: die Arbeitnehmer sind dann stolz auf ihr fähiges Management, die Arbeitgeber sind ihrerseits stolz auf die Leistungen ihrer fähigen Mitarbeiter. Kader und Belegschaft ziehen am selben Strick und sogar in der selben Richtung! (Alles schon dagewesen, auch bei uns!) Wirkliche Partnerschaft beruht nach wie vor auf der Basis von Treu und Glauben, sogar in Grossfirmen.

Gibt es zwischen zwei Partnern Differenzen oder verschiedene Standpunkte, so «cha me ja rede mitenand». Wer die bessern Argumente hat, sollte in der Regel gewinnen, d. h. den andern überzeugen können. Wo

aber einseitige Verfügungen getroffen werden, wo einseitig Gespräche oder gar Verhandlungen abgebrochen werden, dort hat das partnerschaftliche Prinzip aufgehört zu funktionieren. Da darf man aber nicht überrascht sein, wenn der brüskierte Partner sauer reagiert.

Es muss einmal klar und deutlich gesagt werden, dass es nicht die Aeropers war, die diesen Weg beschritten hat. Es ist ein Führungsfehler ersten Ranges, wenn man einen Berufsverband, der von Hause aus rechts steht, der unternehmerisch denkt und handelt, in die Opposition drängt.

Gottlob hat man die Gefahr der Lage noch knapp rechtzeitig erkannt, das Geschirr ist noch nicht zerschlagen, die Brücken noch nicht abgebrochen. Der Marschhalt hat anscheinend allen Beteiligten gut getan. Sie, liebe Mitglieder, resp. alle unter Ihnen, die mich kennen und mich deshalb gewählt haben, Sie wissen, dass ich primär weiterverhandeln werde, gemäss der Aeropers-Policy. Weiterverhandeln aber nicht auf einer schiefen Ebene, sondern auf einer partnerschaftlichen. An Argumenten fehlt es uns wahrlich nicht.

Ich habe immer noch Vertrauen in den beidseitig vorhandenen gesunden Menschenverstand, in das Wissen um die soziale Verantwortung, die beide Partner tragen. Ich vertraue aber auch in die demokratischen Spielregeln, die erfahrungsgemäss die einzig richtigen sind. Wer diese verletzt, wird garantiert über kurz oder lang durch Schaden klug werden müssen, ob er nun links oder rechts steht. Ich habe aber auch nach wie vor Vertrauen in meinen Mitarbeiterstab und in Sie, liebe Mitglieder. Denn wer in der Aeropers aktiv mitmacht, weiss, wum es geht. Es winken bei uns weder steile Karrieren noch finanzielle Vorteile, sondern freiwillige Mehrarbeit, Nervenverschleiss und weniger Freizeit.

Die Früchte unserer Arbeit kommen in der Regel dem gesamten Berufsstand zugute. Momentan müssen wir zwar aufpassen, dass sie uns nicht gestohlen werden. Wir haben in den letzten Jahrzehnten nämlich soviel erreicht, dass man uns vielerorts beneidet und versucht, abzuwickeln, wo und wann es auch immer möglich erscheint. Wenn ich die beruflichen und arbeitsvertraglichen Lebens- und Einsatzbedingungen von heute mit jenen vor 20 Jahren vergleiche, so hat die Aeropers in dieser Zeit ausgezeichnete Arbeit geleistet. Es ist ein Irrtum, zu glauben, die gebratenen Tauben wären uns von selbst, ohne Berufsverband, in den Mund geflogen. Wir wollen ja nicht undankbar sein, aber einen so pilotenfreundlichen Arbeitgeber haben wir bekanntlich nicht mehr. Jede kleinste Verbesserung, jedes Fortschrittchen musste mühsam erarbeitet, ausgehandelt oder erkämpft werden.

Ohne Aeropers stünden wir vermutlich dort, wo sich heute die Lokomotivführer befinden. Oder fragen Sie einmal unsere Kollegen, unter wel-

chen Bedingungen sie heute bei der SATA fliegen? Sie haben es vielleicht gelesen, wie es ihnen ergangen ist, als sie versuchten, sich zu organisieren: ihr designierter Präsident wurde fristlos entlassen, die Bildung eines Pilotenverbandes einstweilen verhindert.

Wenn es heute Aeropers-Mitglieder gibt, die sich fragen: Was nützt mir die Aeropers überhaupt noch? und ihren Austritt erwägen, so haben diese vergessen, dass sie ihre heutige berufliche Position mit allen sozialen und vertraglich geregelten Annehmlichkeiten und Sicherheiten hauptsächlich den Anstrengungen ihres Berufsverbandes verdanken und erst in der Folge ihrem Arbeitgeber. Ohne Aeropers stünden wir allesamt in jeder Beziehung massiv schlechter da und es herrschte auch unter uns ein wüstes Ge-ellenbögel und Velofahren. Gäbe es keine Aeropers, so müsste man sie sofort gründen!

Die Schwächung der Aeropers durch Einzel- und Gruppenegoismus ist meine Hauptsorge Nr. 1. Wegen diesen Tendenzen, liebe Mitglieder, habe ich in meinem vorletzten Vers für die liebe Aeropers geschrieben:

Wenn mit Gruppen-Egoismen
wir im Aeropersli lismen,
wenn kurzfristig wir uns spalten:
hie die Jungen — dort die Alten . . .

ja eben, dann erledigen wir uns selbst. Wir dürfen uns innerhalb der Aeropers nicht in Interessengruppen aufspalten lassen, sondern Verständnis füreinander haben, die Jungen für die Alten und umgekehrt, die Captains für die Copiloten und umgekehrt, die Langstreckler für die Kurzstreckler und umgekehrt, die Aktiven für die Passiven und umgekehrt.

Zugegeben, ich habe volles Verständnis dafür, dass jetzt viele ältere Kollegen über das Nein zum Pensionierungsartikel enttäuscht sind. Es sieht nun auf den ersten Blick tatsächlich so aus, als hätten diesmal die Jungen wenig Verständnis für die Anliegen der Älteren gehabt. Ich glaube aber nicht, dass dies der einzige Grund für die Ablehnung gewesen ist. Der ganze Pensionierungs-Rummel ist doch eigentlich durch eine kurzfristige Sparübung einseitig ausgelöst worden. Und dieser Fehler hätte nun durch den jetzt bachab geschickten Artikel für die Swissair noch gewinnbringend, resp. kostensenkend korrigiert werden sollen. Es überrascht daher nicht, wenn dieser Swissair-Vorschlag trotz zahlreichen vertraglichen Verbesserungen schliesslich keine Gnade gefunden hat. Auch im Vorstand konnte er ja keine Mehrheit gewinnen. Das Nein gilt in meinen Augen nicht den sogenannten Alten, sondern diesem spezifischen Vorschlag. Es ist nun an uns, etwas noch Besseres vorzulegen. Hoffentlich haben jene, die über den Ausgang der Abstimmung enttäuscht sind, genügend Vertrauen in den neuen Vorstand.

Entschuldigen Sie bitte, wenn ich heute nochmals jenes Beispiel verwende, mit dem ich Ihnen vor fünfeinhalb Jahren Sinn und Zweck eines Verbandes zu demonstrieren versucht habe, nämlich jenes mit dem Liktorenbündel, dem St.Galler-Wappen: es zeigt, dass Einigkeit stark macht. Jeder von uns ist einem stärkern Gegner gegenüber wie ein solches einzelnes Steckli, das sich leicht zerbrechen lässt. Treten wir zusammen in grösserer Zahl auf, so sind wir zwar stärker, können aber einzeln nach wie vor der Reihe nach geknickt werden. Erst der Verband, der alle zusammenhält, erweist sich als effektiv stärker. Wirklich stark aber ist erst ein sehr fest geschnürter Verband, der aus vielen Einzelnen, Gleichgesinnten besteht, die durch dick und dünn zusammenhalten.

Ein solch starker Verband, liebe Mitglieder, ist mein erstes Ziel, und ich hoffe, Sie haben meine deshalb etwas langen Ausführungen in diesem Sinn verstanden. Die weiteren Ziele, die ich mir für die nächste Zukunft gesteckt habe, lauten:

Solidarität — eine einige Aeropers
Stop der Erosion — Stop der Demontage unseres Berufsbildes
Aktivere Verbandspolitik — Optimismus
Verbesserung der Lebensqualität — Verbesserung der Arbeitsbedingungen
Wieder mehr Freude an unserem Beruf, an Swissair und Aeropers!

Mit freundlichen Grüssen
Hano Hürzeler

FIAT

LANCIA

UTOBIANCHI

Central Garage

Attilio De Nucci

Oberdorfstrasse 19
8424 Embrach

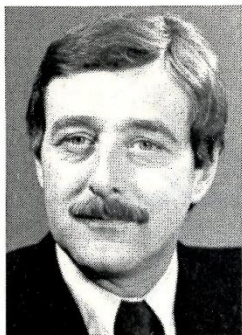
Tel. Geschäft: 01/96 21 52
Tel. Privat: 01/80 96 12

Spezial-Konditionen für Aeropers-Mitglieder

Unser neuer Vorstand



Hano Hürzeler
Präsident



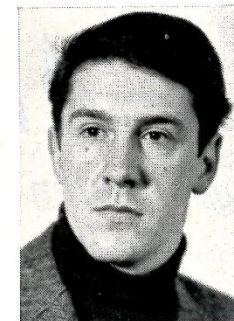
Urs Baier
Vizepräsident



Eugen Heiz
Vizepräsident



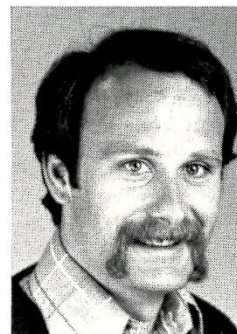
Malcolm Cross



Heinrich Ehrensperger



Willy Grütter



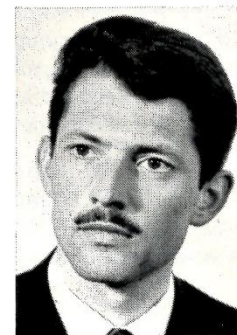
Beat Läderach



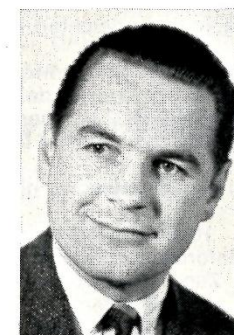
Flavio Marchesi



Kurt Rutishauser



Hansjörg Sauter



Fritz Schmutz



Laszlo Zsindely

Ferien-Aktien

... einmal Ferien kaufen
— nie mehr mieten!

Ferien-Aktien der HAPIMAG AG bieten keine Bar-Ausschüttung, dafür aber **mietfreie Ferien** in Hunderten von komfortablen, komplett ausgestatteten Appartements und Bungalows in der Schweiz, in Finnland, Schweden, Deutschland, England, Frankreich, Oesterreich, Italien, Spanien und auf Tenerife.

Die HAPIMAG ist eine schweizerische Aktiengesellschaft, gegründet 1963. Schon 14 000 Aktionärsfamilien sind wirtschaftliche Miteigentümer. Eigene Immobilien für 50 Millionen Schweizer Franken, das heisst: jede Aktie ist durch Immobilienbesitz gesichert.

Die HAPIMAG-Aktionäre verbringen ihre Ferien in internationaler, gepflegter, aber ungezwungener Atmosphäre. Alle HAPIMAG-Gäste und -Appartements werden durch eigene, speziell geschulte, orts- und sprachenkundige Verwalter betreut.

Die Hauszeitschrift HOLIDAY informiert regelmässig über alle Neueröffnungen und Neuigkeiten wie z. B. über das «Domino-System», das «American-Home-Paket», die «Holiday-Spezial-Arrangements», die «HAPOTEL»-Möglichkeiten, Vergünstigungen für Charters und Fähren, und vieles andere mehr. . .

Zahlreiche, dem Land entsprechende **Sport- und Freizeiteinrichtungen** stehen den Aktionären, ihren Kindern und Angehörigen zur Verfügung, wie: Golf, Tennis, Minigolf, Boccia, Sauna, Solarium, Fitnessraum, Tischtennis, Spielplatz, Hallenbad usw. Ein **200-seitiger Farbkatalog** informiert umfassend über die Ferenziele und erleichtert die Auswahl.

HAPIMAG-Aktien gelten unbegrenzt und gewähren die freie Wahl des Ferienortes, der Ferienzeit und der Grösse des Appartements. Jahr für Jahr, je nach Saison, durchschnittlich 2 Wochen Ferien für 2-6 Personen mit einem einmaligen Kapitalaufwand von Fr. 6 000.— + Nebenkosten.

HAPIMAG-Ferien: Einmal kaufen — nie mehr mieten.

HAPIMAG AG
Informationsdienst
Zugerstrasse 53
CH-6340 Baar
Telefon 042 - 31 23 33

Rückblick

intern

Einmal mehr haben wir die alljährlich wiederkehrende **GV** hinter uns. Sie brachte uns nicht nur einen neuen Präsidenten und einen teilweise neuen Vorstand, sondern auch ein in diesem Ausmass noch nie erlebtes volles Haus. Wo liegen die Gründe? Zum einen waren die diesjährigen Vorstandswahlen hart umkämpft, zum andern wusste man im voraus, dass der grandiose Film Supercanard von Peter Clausen gezeigt werden würde und ausserdem fielen mit der GV Abstimmungen über wichtige neue Vertragstexte zusammen, deren Resultate man im Wallberg erfahren konnte. Nicht zuletzt hat unsere rührige **rundschau**-Redaktion in der vorigen Ausgabe in Wort und Bild für eine bessere Stimmbeteiligung geworben und das Interesse am eigenen Berufsverband offensichtlich wieder zu wecken verstanden, woher würden wir sonst die glänzende Abstimmungsbeteiligung von sage und schreibe 75 Prozent herleiten wollen? Last but not least sah sich der alte Vorstand dank eines Vermittlungsangebotes des Direktionspräsidenten in der Lage, den unerfreulichen Zustand zwischen Swissair und Aeropers zu beenden — eine sicherlich erfreuliche Tatsache, über die man sich gerne an Ort und Stelle informieren wollte. Die nach der Pause durchgeführte Tischkontrolle ergab eine Präsenz von 215 Anwesenden, hingegen dürften zu Beginn des Abends sogar ca. 240 Mitglieder anwesend gewesen sein. Für alle jene unter Ihnen, die an der GV nicht teilnehmen konnten, sei der Ablauf kurz rekapituliert: Die Traktanden 1-5 betreffend Jahresbericht des scheidenden Präsidenten Jeannot Amsler, Genehmigung der Jahresrechnung, Bewilligung zur Beitragserhöhung, Budget für 1977 sowie Décharge an die Organe wurden ohne Voten aus dem Mitgliederkreise innert Minuten erledigt. Die unter Traktandum 6 behandelten Abstimmungsergebnisse ergaben folgende Zahlen:

neuer Gesamtarbeitsvertrag	502 JA	20 NEIN
neues Disziplinarreglement	446 JA	76 NEIN
neues Senioritätsreglement	488 JA	24 NEIN
Pensionierungsvorschlag 57	202 JA	322 NEIN

Somit haben die ersten drei Vertragstexte die Hürde des statutarisch geforderten qualifizierten Mehrs (50% aller Stimmen) einwandfrei genommen und können demnächst in Kraft gesetzt werden. Der von der

Wir verkaufen im steuergünstigen **Wallisellen** sonnig gelegenes, herrschaftliches

Einfamilienhaus

mit grosszügiger und funktionell ausgezeichnete Raumgestaltung (Wohnen/Schlafen/Nebenräume).

Wohnfläche ca. 180 m², insgesamt 8 Wohnräume. Halle/Wohn-Esszimmer 75 m², mit hohem Balkendach, Cheminée. Gartensitzplatz mit Cheminée. Garage für 3 PW. Sehr guter baulicher Zustand. Reich bepflanzter Garten.

Kaufpreis: Fr. 790 000.—

Verlangen Sie den Verkaufsbeschrieb, telefonische Auskunft oder eine Besichtigung bei

METRO TREUHAND AG, Bahnhofstrasse 29, 8702 Zollikon, Tel. 01/65 40 00

Swissair vorgeschlagene **Pensionierungsartikel** wurde deutlich verworfen. Aufgrund zahlreicher Gespräche, welche ich mit vielen unserer Mitglieder schon während der Abstimmung führen durfte, konnte über den Ausgang dieser Abstimmung gar kein Zweifel aufkommen. Es wäre verfehlt, die zahlreichen Nein-Stimmen nur unseren jüngeren Piloten unter Hinweis auf persönliche Karrierebeschleunigung anlasten zu wollen. Die vor zwei Jahren eingeleitete Pensionierung per Alter 55 ist einerseits noch in frischer Erinnerung sowie die im heutigen Vorschlag enthalten gewesene «VEF-Prämiensparübung» zwischen Alter 55 und 57 andererseits sind nun einmal klare Facts, die vom Pilotenkorps negativ gewertet werden.

Unter Traktandum 7 wurde Wädi Meyer mit grosser Akklamation zum Tagespräsidenten gewählt. Die Wahlresultate in die verschiedenen Verbandschargen konnten Sie einerseits dem Bulletin 7/77 entnehmen, ausserdem sind alle gewählten Herren samt ihren Chargen auf der letzten Seite der **rundschau** aufgeführt. Allen gewählten, vorab unserem neuen Präsidenten Hano Hürzeler und den neuen Vorstandsmitgliedern gratuliere ich recht herzlich zur ehrenvollen Wahl.

Im weiteren behandelte die GV **zwei Einzelanträge**. Der eine betraf die senioritätsmässige Neueinstufung zweier ehemaliger BB-F-27 PiC's, welche als Folge der Integrationsabsprache heute als Copi DC-8 eingesetzt sind und keine Möglichkeit mehr haben werden, jemals in den linken Sitz zurückzukehren. Wir erleben es bald an jeder GV, dass deutlich der Mahnfinger gegen jedwelche Senioritätsbastelei erhoben wird. So auch diesmal. Eingeweihte waren denn auch nicht überrascht, dass dieser zwar gutgemeinte Antrag in der Konsultativbefragung der Anwesenden klar verworfen wurde. Ein gleiches Resultat war dem anderen Antrag beschieden, der sich für eine Wählbarkeit der EK aussprach, nachdem offenbar zu wenig greifbare Gründe für eine Preisgabe der bisherigen Regelung, d. h. Ernennung der EK-Mitglieder durch den Vorstand, vorgetragen werden konnten. Somit bleibt auch hier alles beim Alten.

Das GV-Protokoll werden Sie im Laufe des kommenden Monats erhalten und alle abgegebenen Statements dort ausführlich nachlesen können.

Mit freundlichen Grüssen
F. Woodtly, Sekretär

**Zehntausende gehen gesund in warme Länder und in die Tropen.
Tausende kommen krank zurück!**

Darum ist das Buch

Gesundheitsführer

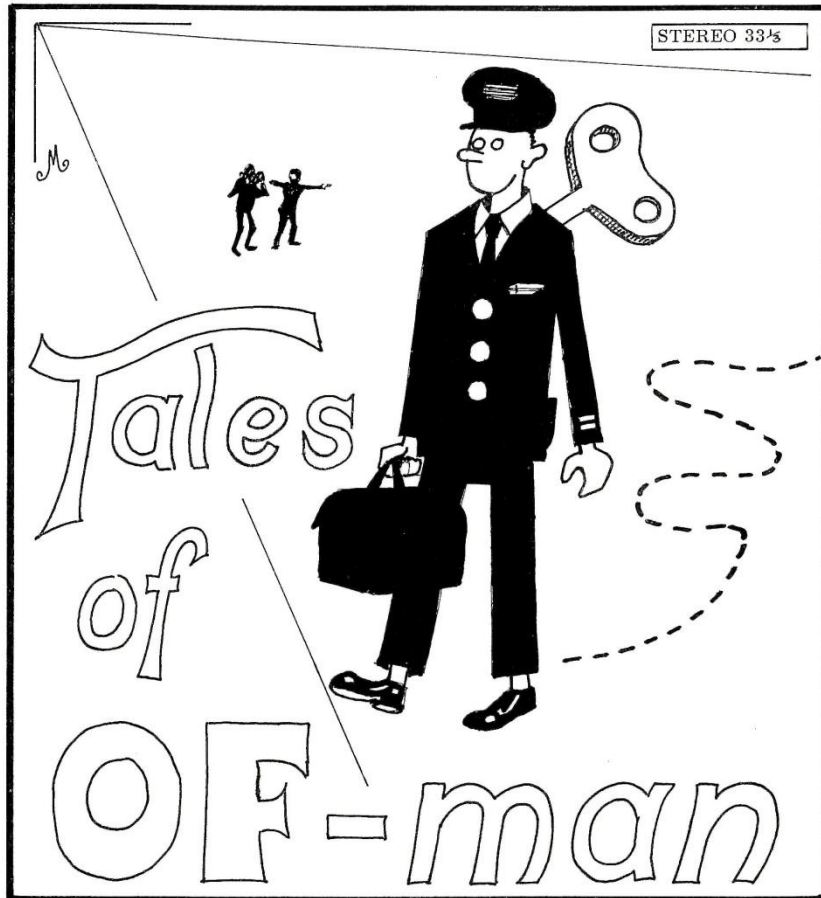
durch südliche Länder, Subtropen, Tropen und Wüstengebiete

geschrieben worden, um Tausende von Menschen vor bakteriellen und parasitären Infektionen zu bewahren, welche in vielen Fällen Krankheit, Siechtum und Tod nach sich ziehen können. Der «Gesundheitsführer» von dem bekannten Naturarzt, Forscher und Weltreisenden A. Vogel ist ein Standardwerk über Tropenkrankheiten, das für jedermann leicht verständlich geschrieben wurde.

Bisher erschienen in deutscher und englischer Sprache.

424 Seiten, 32 vierfarbige Abbildungen, Format: 11 x 18 cm, in flexiblem Plastikeinband, in praktischem Taschenbuchformat. Nur Fr. 28.—. Zu beziehen vom Verlag A. Vogel, 9053 Teufen.

NEW L.P.'s



«Tales of OF-man» is an album based loosely on the opera by Jacques Offenbach and traces the story of OF-man's fascination with Dr Sparmassnahmzani's mechanical doll. The doll is so perfect that it could be mistaken for a pilot, or vice-versa. Act IV is printed in «Music Lover's Bulletin» No. 9C of 28. 4. 77 under «Uniformdiziplin».

Another title worth collecting is «Glass Runway» issued under the Famous Old Masters label, Serial No. 3.7.1. 1TI. It's a new rendition of an old number and demonstrates that certain orchestral instruments may be disregarded if cotton wool is placed between the ears.

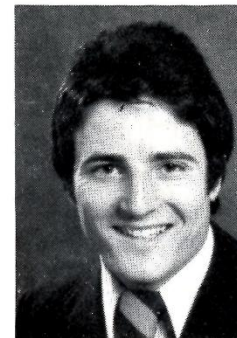
The eagerly-awaited «Snow on my Wings» is still not released for public sale, as it would appear that the author is concerned with problems of copyright. Those who have been privileged to hear the test pressings state that it is sensational, highly unconventional, and unlikely ever to be repeated.

Good listening! By the way, I am writing these notes at the end of Runway 28, which the «Bulletin» states is perfectly safe for listening, provided that — aaaaaaaaaaagh!

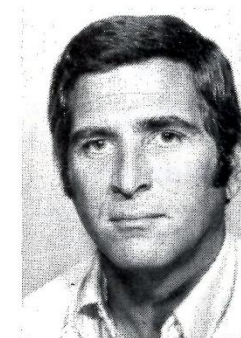
MSC

Neuaufnahmen

An der Vorstandssitzung vom 16. Mai wurden die folgenden beiden Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



Hanspeter Candrian



Dirk van Maren

Zu verkaufen in Obfelden (35 km bis Kloten)

4 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Reiheneinfamilieneckhaus

an Grünzone angrenzend. Wohnesszimmer 35 m², EZ 16,7 m², KZ 13 und 12 m², 2 WC, Cheminée, Waschküche, Einstellplatz in Tiefgarage, Abstellplatz, Gemeinsamer Spielraum. Bezugsbereit 1. Januar 1978; Fahrzeit nach Kloten 40 Min., nach Ausbau N2 25 Min.

Verkaufspreis schlüsselfertig alles inbegriffen Fr. 218 000.—

Zu verkaufen in Hausen a. A. an vorzüglicher Lage

5 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Reiheneinfamilieneckhaus

Wohnesszimmer 29 m², Entrée 12 m², EZ 17 m², KZ 13,5, 12 und 10 m², Bastelraum 11 m², Cheminée, 2 Badzimmer, Waschküche/Trockenraum, Keller, 50 m² Dachterrasse, Rasensitzplatz, Gemeins. Hallenbad, Kindergarten in der Überbauung, Garage in Halle, Abstellplatz. Bezugsbereit spätestens 1. Mai 1978; Fahrzeit nach Kloten 40 resp. 25 Min.

Verkaufspreis schlüsselfertig alles inbegriffen Fr. 288 000.—

Zu verkaufen in Gommiswald am Ricken, 50 Min. ab Zürich

4-Zimmer-Gartenferienwohnung

mit allem Komfort, Gartensitzplatz, Autoabstellplatz, sehr schön möbliert, inkl. Farbfernseher. Fr. 152 000.—

Auskunft und weitere Unterlagen durch H. Wiederkehr, Fach 223

Zu verkaufen in Dietikon an ruhiger, aussichtsreicher Hanglage, einseitig versetzt angebautes

6 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Einfamilienhaus

aussergewöhnlicher Ausbau, aller Komfort, inkl. Doppelgarage und gedeckter Gartensitzplatz, Bezug nach Vereinbarung. Preis Fr. 550 000.—

Auskunft: G. Ungricht, Baugeschäft, 8953 Dietikon, Telefon 740 80 76 oder H. Wiederkehr, Fach 223.

IFALPA News

Reduced takeoff thrust

Many carriers are using procedures which involve less than the normally allowed takeoff power settings. The settings are based on the assumption that should an engine fail at the critical phase of takeoff, the aircraft performance will remain equal to or better than the minimum required, in other words, the level of safety is maintained.

The benefits of using reduced thrust can be considerable. Temperatures inside the engine are reduced significantly and this increases the life of the critical engine components. Pratt & Whitney suggest that a 0.4 EPR reduction from the normally-used settings will increase turbine blade fatigue life by 35% and turbine vane cracking life by 20% under normal conditions and under 'hot day' temperatures by 45% and 57% respectively.

At the March/April 1976 conference, IFALPA formulated a policy on this subject. Many airlines use reduced thrust takeoff procedures under regulations which specify that after failure of one engine and **without increasing the thrust on the remaining engine(s)** all takeoff performance requirements must be met. However, the F.A.A. proposes to go a stage further and to use 'throttle pushers' to **increase the power of the remaining engine(s)** automatically, and to take this into account in determining takeoff flight path and climb requirements.

To counter moves of this kind which reduce the currently established safety levels, IFALPA policy states:

Any use of flexible takeoff thrust procedures is not acceptable unless:

- any flexible thrust takeoff should be at Captain's discretion,
- directional control should not be jeopardised if the pilot applies full power after critical engine failure,
- the gross takeoff path performance requirements should be met with the reduced setting which is selected at the beginning of the takeoff,
- the net takeoff flight path should be such that the height gained on reaching any point on the path is not less than 1.0% of the horizontal distance between that point and the point of commencement of the net takeoff flight path,
- warning systems should not be compromised by reduced throttle settings,
- flexible thrust should not be used on contaminated runways,

- flexible thrust should not be used if any retardation device is unserviceable or the aircraft is in non-standard configuration (affecting performance),
- normal power takeoffs should be made (periodically) to check full power availability (once per ten takeoffs),
- procedures for determining thrust setting should be simple, not involving interpolation or alteration after starting engines,
- information should be provided in an easily accessible form to indicate which takeoff parameter is limiting (i. e. Weight, Altitude and Temperature limit, Takeoff distance, Obstacles etc.),
- all relevant gauges should be provided with bugs, digital readout or similar unambiguous presentation for both normal and reduced thrust settings.

To cover the use of automatic throttle pushers and similar devices the Federation adopted the following policy: «The Federation is opposed to the allowance of performance credit for automatic thrust control systems which operate to increase thrust in order to achieve the takeoff performance requirements in the event of a partial or complete power loss»

Die Neuen sind da

Audi 80: Der Perfekte

Golf GTI: Der Volltreffer

Jetzt bei uns zu sehen und zu fahren.
Täglich durchgehend freie Besichtigung

Geöffnet von 08.00 Uhr
bis 18.30 Uhr —

Samstag bis 16.00 Uhr



Steinackerstrasse 20, Tel. 01/814 01 61

The following extracts from an article by Capt. Tom Foxworth (PANAM), chairman of the IFALPA Airworthiness and Performance Committee, highlights the factors and problems involved.

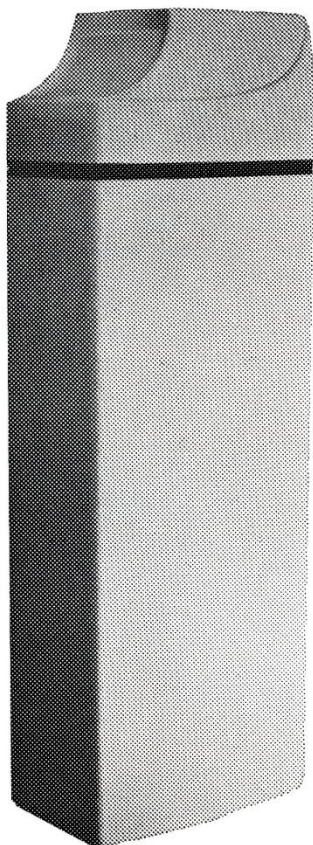
We can see that, currently, any push on the throttles of the remaining engines would provide, presumably, an extra margin of safety. In conjunction with this it should be noted that the airplane can be dispatched such that, upon engine failure, it could achieve only the gross climb gradient—but even this does not insure avoiding obstacles, since the obstacle clearance planes climb at steeper angles! This incompatibility has been a knotty problem, so far insoluble, between virtually warring groups within the industry for years! The obstacle people want the minimum performance allowable to be jacked up, but this would be costly to operators. The operators want the obstacle surveys extended, but this would be costly to airports and municipalities. Meanwhile, many SID charts contain built-in mousetraps (perfectly legal) and an unbelievable, almost ludicrous incompatibility continues to exist.

Thus, the gross climb gradient must be achievable with the original, reduced thrust throttle setting. But more of that juicy payload could be hauled if the remaining throttles were pushed, from reduced thrust to certified takeoff power. If the pilot, during this critical phase of flight, is under such a heavy workload that a manual throttle push to takeoff power is not assured, then let's relieve the pilot—let's install another black box, attach it to the throttles, and let it push to takeoff power. All it has to do is sense any engine spooling down, and slam! The throttles are up—automatically!

Great, you say.

Hold on a minute. We haven't heard the whole story.

Once the **principle** of automatic throttle pushing is established, why stop the push at certified takeoff power? Obviously, the throttle push will now be subject to the refined precision of a computer, not the vagaries of a human hand. And certainly that computer knows exactly where to stop pushing, perhaps the very point just before it destroys the engines. In World War Two the fighter pilots called it «combat power». Today, to make the idea more palatable for fare-paying passengers, it's called «contingency thrust». An afterburner is a fair illustration of the idea of contingency thrust, except that you want afterburner performance from an engine not equipped with one. British-certificated helicopters already can use «super-contingency» power: you get one shot of super-contingency; if you can walk away from it, the engine has to be overhauled—or thrown away. The idea isn't that you shouldn't use it if you need it, and get away with it. The idea is that it's become legal that you must use it; you will need it.



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

Throw on even more of that juicy payload, and then, if we lose the engine, the automatic pusher will push the remaining engines up, past takeoff power, to contingency thrust. In fact, if they don't, we won't make our required climb gradient.

Equivalent Safety

So far the US industry hasn't gone quite that far, but is being seriously discussed. What has happened is that during December 1974, five months after the application for APR was filed, a huge, industry-wide consultation called the Airworthiness Review was held—but the subject of APR was never brought up specifically for discussion. Instead, a brief meeting was held May 23, 1975, and the Special Conditions—in effect, a supplement to Federal Air Regulations Part 25—were issued July 11, 1975. The Special Conditions limited the automatic push to 10% thrust, the maximum amount of reduction currently allowed for reduced thrust takeoff procedures.

It is quite interesting that these Special Conditions were issued under a hoary, gray-bearded principle called **equivalent safety**. Paragraph 21.16 of the FAR specifies that Special Conditions for «novel» devices, and certainly the APR is a novel device since it has never been used before in the history of air transportation, «must establish a level of safety equivalent to that in the current regulations».

But note: the current regulations require the performance to be there, with no throttle push of any sort.

The current standard recognizes that machines can fail, the same as men. With an automatic throttle pusher installed, the success of the takeoff will depend on the proper functioning of the device. There is a risk it will fail—a brand new risk factor that didn't exist before. Any additional risk, however small, reduces the previously established level of safety.

Thus, a case can be made that the principle of equivalent safety was violated.

Indeed, the whole concept of how equivalent safety is implemented has come under mounting criticism because today there are no rational criteria to define equivalency, no standards or guidelines to apply to insure the principle is scrupulously upheld. All too often the implementation is left up to the purely subjective opinion of individuals in the rule-making hierarchy. In the past, inconsistencies have crept in, indiscriminate and unwarranted determinations of just what supposedly constitutes equivalent safety.



Wir sind Spezialisten
autokraft
embraport



offiz. BMW- und
Peugeot-Vertretung
Occasionsmarkt

im Areal Embraport
8423 Embrach-Embraport
Telefon 01/80 01 61

When considering risk of failure, it has been suggested that the greater risk may not be that the device won't work when you need it, but may in fact be that it might activate when you do not want it to. You are hurtling down the runway; twenty knots before V_1 you ingest a flock of seagulls in one engine. You are startled; you analyze, deliberate, react; you decide you want to reject the takeoff. But by then you have your good engines roaring at maximum emergency power, increasing acceleration at the very time you want to reduce it. The sudden increase of power can add to the momentary confusion, and may even mask the severity of failure, delaying decision. Maybe — if you are below V_{meg} . — you could be veered off the side of the runway as well. In any event, these factors were not addressed in the Special Conditions. According to the FAA, they are apparently not important enough to consider.

Even if you got a spurious signal at shutdown and suddenly found yourself, amid the tinkle of broken glass, nosed into the waiting lounge, engines straining against the terminal building, it would be embarrassing.

D. Staal

(Fortsetzung folgt)

Since 1949 — educational and holiday experience for thousands of children throughout the world

THE INTERNATIONAL RANGER CAMPS Switzerland and Denmark

Camp Lake Geneva On sun-terrace of the Alps, Leysin, for a combined holiday and learning vacation. Language instruction by the Modern Language Institute of the American College of Switzerland. Flexible program of recreational and sports activities.

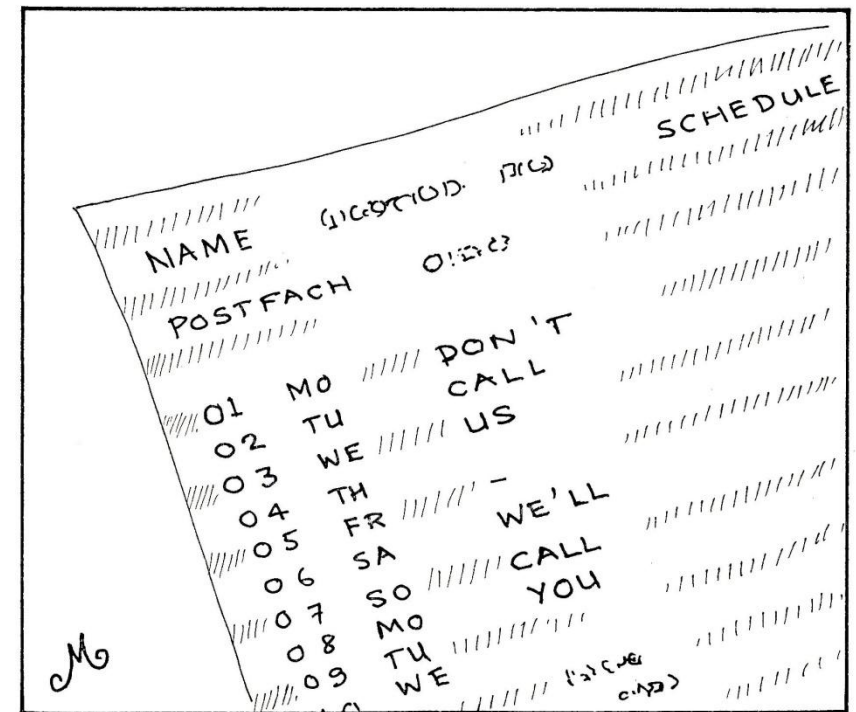
Camp Viking Holidayland Denmark, near Copenhagen and the sea-side. Specializing in water sports, exploring Denmark's nature and historic sites by bicycle.

For boys and girls, age 7 - 14. First accredited camps outside the USA by the American Camping Association. Rewarding vacations for the young adventurers.

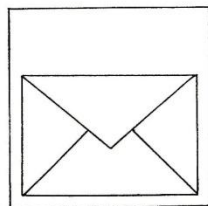
For information please write or call: 025/6 21 50
International Ranger Camps, 1854 (Z) Leysin

Man sollte...

- Declare the aviation article contained in «Time» magazine, 11 April 1977, as **compulsory** reading for Swissair's management. — With particular emphasis placed on the sub-heading: «Pilots». J.F. (see p. 33, this issue. Red.)
- daran denken, dass auch strenge Uniformvorschriften unsere billigen Hosen nicht weniger abgewetzt und unsere farbechten, blauen Hemden nicht weniger zerknittert machen. Christian Stalder
- sich in den führenden Büros einmal fragen, wie das Image der Swissair aussehen würde, wenn der 8. Mai 1977 nicht der 8. Mai 1977, sondern der 14. Januar 1977 gewesen wäre. A. Perret



Briefe an die rundschau



die gute idee — Glosse unter diesem Titel

Jeden Monat stellen ca. 2000 Angestellte der Swissair dieser einen Betrag von etwa Fr. 185.— zur Verfügung, indem sie das anfallende Deplacement aus der eigenen Tasche vorstrecken. Genaugenommen sind es 15 Tage, da es sich um die fortlaufenden Tage eines Monats zusammengefasst am Monatsende handelt. Hinzu kommen allerdings noch weitere 25 Tage, bis es tatsächlich zurückgezahlt wird. Auf diese Weise überlässt also jedes Mitglied des fliegenden Personals der Firma das 1 1/3-fache seines durchschnittlichen Monatsdeplacements. In SFr. ausgedrückt bedeutet das also SFr. 245.— pro Person oder 490 000.— vom gesamten fliegenden Personal.

Vorschlag I

Erhöhung der einmaligen Einlage zugunsten der Swissair seitens des fliegenden Personals auf das 2 1/3-fache durch Verzögerung der Deplacementauszahlung um einen weiteren Monat. Dieses bringt der Swissair eine Erhöhung des gegenwärtigen zinslosen Darlehen auf SFr. 865 000.—

Vorschlag II

Bitte an das übrige, der Firma sicherlich ebenso dankbar verbundene Personal, um eine einmalige Einlage in gleicher Höhe, wie sie das fliegende Personal leistet. Ergebnis: Der Firma stünden SFr. 2 940 000.— zur Verfügung, die sie praktisch nur im Moment eines Konkurses zurückerstatten müsste.

Vorschlag III

Sollte der erste Vorschlag offene Ohren finden, dann dürfte man wahrscheinlich auch vom übrigen Swissair-Personal Wohlwollen erwarten. Es müsste also jeder der etwa 12 000 Mitarbeiter etwa zweieinhalb Monate auf die geringfügige Summe von SFr. 185.— verzichten. Diese Variante würde die augenblickliche Einlage von SFr. 490 000.— auf SFr. 5 190 000.— emporschnellen lassen.

Bei einer eventuellen Entschädigung meiner gedanklichen Schwerarbeit bin ich bereit, diese Prämie der Swissair als zinsloses Darlehen zu überlassen.

P.S.: Bei der monatlichen Deplacementssumme von SFr. 185.— handelt es sich um den Durchschnittswert der Deplacements, errechnet aufgrund der **Deplacement-Ansätze Sommer 1977** vom 22. April 77. Balair-deplacements für das Cockpit wurden nicht mitgerechnet und in Zweifelsfällen immer abgerundet.

Rolf Würdemann, Copi DC-8

Zum Geleit

Geistlicher Zuspruch für alle DC-8- und andere Charterpiloten, frei nach Matthäus 6,26.

Sorget Euch also nicht ängstlich: Wohin werden wir fliegen. Wo werden wir schlafen. Wo werden wir Speise und Trank finden. Wo wird man uns verdorbene Speise reichen. Wo wird unser Gepäck verschlampt werden.

Wer wird uns die Überflugbewilligung geben oder uns mit Abschuss drohen. Wer wird uns geschlossene Flughäfen als Alternate anbieten. Wer wird uns in die Lüfte heben, wenn wir mit Minimum Fuel um Tonnen über dem maximalen Startgewicht liegen. Wer wird uns Treibstoff geben und wer wird uns aus dem Gefängnis befreien, wenn wir letzteren nicht bar bezahlen können. Wer wird unser Flugzeug entladen. Wer wird unsere Ladung beschlagnahmen und uns festnehmen. Werden 17 Stunden Crew-Duty-Time ausreichen . . .

Vielmehr sehet die Vögel des Himmels: Sie säen nicht, sie ernten nicht, und die ELS hat (vermeintlich) stets alles unter Kontrolle.

A. Ditze

Zu verkaufen an sonnigen, ruhigen Wohnlagen in **Kloten** und **Russikon** (Zürcher Oberland) konventionell projektierte, freistehende

5-7-Zimmer-Einfamilienhäuser

mit Satteldächer ab Fr. 320'000.— inkl. Landparzellen, Umgebung und Gebühren.

Anfragen an Tel. 01/53 22 60 und 01/97 69 82 (auch abends)

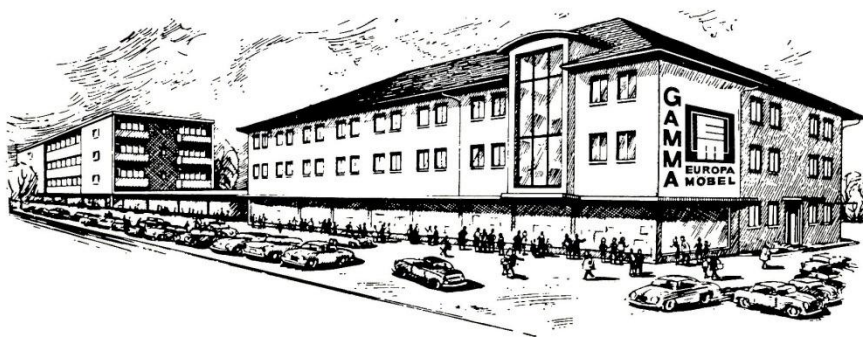
Berichtigung

betrifft Artikel: «Haben Jetpiloten mehr Mädchen als Knaben?»
(Ausgabe März/April 1977, Seite 25)

Tabelle 1: Aufteilung in die verschiedenen Einsatzarten als Militärpilot.

		Knaben	Mädchen
Jetpiloten	UeG	100	112
* Leichtflieger	UeG	14	13
Jetpiloten	SWR	169	144
* Leichtflieger	SWR	10	9
Jetpiloten	Miliz	62	63
* Leichtflieger	Miliz	39	52

* Piloten, die zur Zeit der Untersuchung als Leichtflieger (d. h. auf Flächenflugzeugen und Helikoptern) eingesetzt waren, wurden nur dann berücksichtigt, wenn sie zur Zeit der Geburt ihrer Kinder noch auf Jetflugzeugen geflogen waren.

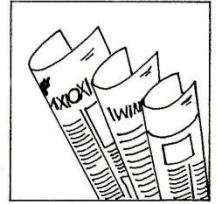


Ostschweizer Möbelzentrum GEBR. GAMMA AG 9500 WIL

Direkt an der Autobahn Winterthur – St. Gallen. Stets genügend Parkplätze. Jeden Dienstag Abendverkauf. Grösste Auswahl der Ostschweiz. 3000 m² Ausstellung.

Spezial-Konditionen für Aeropers-Mitglieder

From other publications



Aus «Stern» Nr. 23 vom 26. Mai 1977

Die Flieger proben den Ausstand

Piloten, Flugingenieure und Stewardessen der Lufthansa wollen erstmals in der fünfzigjährigen Geschichte ihres Unternehmens streiken.

Zuerst fallen die innerdeutschen Flüge aus. Jede Maschine, die in Frankfurt landet, bleibt auf dem Vorfeld stehen. Dann werden die Flugzeuge aus dem Ausland zurückgeholt. Auf dem Rhein-Main-Flughafen stellen Piloten und Flugingenieure die Triebwerke ab, steigen aus und verweigern den Weiterflug.

So sieht es ein Streikplan vor, den das fliegende Personal der Lufthansa ausgetüftelt hat. Piloten, Bordingenieure und Stewardessen wollen ihrer Firma höhere Gehälter und bessere Arbeitsbedingungen abtrotzen.

Ende Mai/Anfang Juni soll, sofern sich bei der Urabstimmung mindestens 75 Prozent für Streik entschieden haben, der Luftkampf beginnen. Den Termin haben die Flieger mit Bedacht gewählt: Am 27. Mai gibt es anderthalb Gehälter — ein normales Monatsgehalt und das Urlaubsgeld für alle. «Da es immer eine ganze Reihe von Leuten gibt, die gerade finanziell eng sind», verriet ein Flugkapitän dem STERN, «ist es wichtig, dass sie genug Geld auf dem Konto haben.»

Nur die Frage, ob auch der Charterflieger «Condor», die Tochtergesellschaft der Lufthansa, mitbestreikt werden soll, ist noch umstritten. Einige Condorianer wollen auf den Konkurrenzdruck Rücksicht nehmen, unter den ihre Firma durch die Fusion der beiden Charterfluggesellschaften «Germanair/Bavaria» und «Hapag-Lloyd» geraten ist (STERN Nr. 20/1977). Vor allem aber fürchten die Streikplaner, sich — wie die Fluglotsen vor vier Jahren — unbeliebt zu machen, wenn sie die Chartisten behindern. Schon geht die Parole um: «Ein Streik bei Condor würde täglich 6000 Urlauber treffen.»

Doch bei der Muttergesellschaft scheint der Streik nur noch vermeidbar zu sein, wenn Piloten, Ingenieure und Stewardessen ihrer Tarifgemeinschaft, der «Deutschen Angestellten-Gewerkschaft» (DAG), bei der Urabstimmung die Gefolgschaft verweigern. **Die Lufthansa will hart**

bleiben. «Es gibt keinen Spielraum mehr für weitere Angebote» liess sie ihre Belegschaft wissen.

Das letzte Angebot sollte den Fliegern **Gehaltserhöhungen zwischen 5,2 und 6,8 Prozent** bescheren, was den Spitzenverdienern unter ihnen, den Kapitänen auf den sieben Jumbo-Jets, immerhin 704 Mark zusätzlich zu ihrem Gehalt von 13 545 Mark eingebracht hätte. Doch den Piloten geht es nicht allein ums Geld. **Beim Streit um den neuen Tarifvertrag geht es auch um die Arbeitsbedingungen, die viele Piloten für zu beschwerlich halten:** um Höchstflugzeiten und Zahl der Flüge pro Tag, um mehr verfügbare Freizeit und einen Ausgleich für zusätzliche Belastungen, denen sich Kapitäne und Piloten zunehmend ausgesetzt sehen. Zum Beispiel reklamieren sie:

- Die Arbeit im Cockpit sei schwieriger geworden, seit dem die Lufthansa Navigatoren und Bordingenieure «wegrationalisiert». Die Arbeit der Navigatoren, die den Kurs berechnen, erledigen die Piloten jetzt mit Hilfe aufwendiger elektronischer Einrichtungen selber. Auf den Kurzstreckenflugzeugen überwachen die Piloten auch schon die Triebwerke und technischen Systeme — ursprünglich eine Aufgabe der Bordingenieure.
- Der «Sitzladefaktor», der Prozentsatz der Sitze, die mit zahlenden Passagieren besetzt sind, war noch nie so hoch wie im letzten Jahr (59,6 Prozent). Folge: Die Piloten haben mehr Verantwortung, die Stewardessen mehr Arbeit.
- Bei der Modernisierung der Flotte tauscht die Lufthansa zudem alte kurze gegen neue lange Flugzeuge ein, die mehr Passagiere fassen und grösseren Verdienst einbringen, aber von der Kabinenbesatzung mehr Einsatz fordern.
- Die Lufthansa hat ihre Jets in den letzten Jahren für «Kategorie-II-Anflüge» umgebaut, die Landungen unter erschwerten Wetterbedingungen erlauben (Sicht waagrecht 400, senkrecht 30 Meter). Die Piloten fühlen sich durch Schlechtwetter-Anflüge zusätzlich belastet.
- Seit der Ölkrise sind die Piloten gehalten, nur so viel Kraftstoff zu tanken, wie der Flug — einschliesslich vorgeschriebener Reserven — unbedingt erfordert. Früher tankten sie zur grösseren Sicherheit «voll». Diese «Minimum-Sprit-Fliegerei» — so der Piloten-Jargon — engt den Spielraum des Kapitäns in Krisensituationen ein und zwingt ihn, schärfer zu kalkulieren, wie weit der Kraftstoff noch reicht.
- Bürgerproteste gegen Fluglärm erzwingen immer neue und kompliziertere Flugrouten gerade beim Start und bei der Landung, den ohnehin schwierigsten Flugphasen. «Wahre Schnittmusterbögen» müssten sie abfliegen, klagen die Piloten.

Zu vermieten exklusive 6-Zimmer-Villa für 8 Personen

in nächster Nähe von BAGUR/Costa Brava, an ruhiger, erhöhter Südlage, direkt über dem Meer gelegen.

Eine grosszügige Ferienwohnung (180 m² Wohnfläche mit allem Komfort, u. a. 4 Doppelschlafzimmer, modernste Küche mit Geschirrspülmaschine, Waschküche mit vollautomatischer Waschmaschine, Doppelgarage, Cheminée, Radio, Gartenmöbel.

Auskunft und Reservation durch:
«DESTEMAR»
Postfach 1048, 8058 Zürich-Flughafen

Tolle Abholpreise

für Leute mit Kombiwagen

**Kühlschränke, Tiefkühlschränke, Waschautomaten,
Geschirrspüler, Kochherde** Bauknecht, Bosch, Elektrolux

mindestens 25% Rabatt

SR-Ausweis

Auf Wunsch auch Hauslieferung
und Anschluss

Rabatt-Shop ist meist
günstiger!

Rabatt Shop

Öffnungszeiten:

Di-Fr 10.00–12.15
13.30–18.30

Sa 09.00–16.00
Montag geschlossen

TONI HAGNAUER

Schaffhauserstrasse 520

8052 Zürich

Telefon 01/51 70 06

Der «Cockpit»-Vorsitzende Gades, seit 20 Jahren bei der Lufthansa und zur Zeit DC-10-Pilot kommentiert die unerfreuliche Situation wie folgt: **«Wenn Sie den beträchtlichen Gewinn der Lufthansa aus dem letzten Jahr nehmen, da kann ich Ihnen sagen, wo der herkommt. Der kommt daher, dass Lufthansa aus dem fliegenden Personal mehr Leistung her-ausholt als die vergleichbare Konkurrenz».**

Als Beispiel nennt Gades die Langstrecken: «Wenn ich ausländischen Kollegen erzähle, dass wir die Strecke Amsterdam-Los Angeles mit einer Drei-Mann-Crew im Cockpit ohne irgendwelche Ersatzleute fliegen, dann fassen die sich an den Kopf.»

Zum Ausgleich für solche Belastungen haben Piloten zwar eine 20-Stunden-Woche. Pro Monat haben sie Anspruch auf elf freie Tage — zusätzlich zu 32 bis 42 Tagen Jahresurlaub. «Nur — diese freien Tage erfährt man am 27. des Vormonats», erläutert Gades die Unzufriedenheit mit der Freizeit, «dann liegt nämlich der Plan für den nächsten Monat vor. Und von diesen elf freien Tagen, die in meinem Plan stehen, sind hinterher nur noch fünf verwertbar, weil der ganze Plan ständig über den Haufen geworfen wird.»

Als Freizeitstörer erweisen sich immer wieder **die berüchtigten «roten Zettel»**, die Änderungen im Einsatzplan wegen kranker Besatzungsmitglieder oder technischer Ausfälle ankündigen. Dann ist es mit der Freizeit erst einmal vorbei. Gades: «Das ist das Urthema aller Flieger auf der Welt, dass sie so wenig verwertbare Freizeit haben.»

Dem Lufthansa-Management sind solche Klagen nicht unbekannt. «Die angebliche Flut der 'roten Zettel' ist ein heisses Thema», räumte die Verwaltung kürzlich in einer «Information zum Tarifkonflikt» ein. Ebenso sei ihr **die hohe Belastung der Piloten und Stewardessen auf den Kurzstreckenflügen mit ihren häufigen Starts und Landungen bewusst.**

Ein Schlichtungsvorschlag des ehemaligen Staatssekretärs im Verteidigungsministerium, Hans Birckholtz, der den seit Monaten schwelenden Konflikt beilegen sollte, sah denn auch deutliche Einschränkungen der Höchstarbeitszeiten gerade bei den Kurzstrecken-Fliegern vor: von 80 auf 74 Flugstunden im Monat, von 820 auf 700 Flugstunden im Jahr. Die Piloten sollten mehr unverrückbar festgelegte Freizeit (alle zwei Monate «vier unantastbar freie Tage») und einen Kündigungsschutz wie Beamte erhalten: «Nach einer Beschäftigungszeit von 15 Jahren ist eine ordentliche Kündigung sowie eine Änderungskündigung ausgeschlossen.» Die Lufthansa stimmte diesem Schlichtungsspruch «knirschend zu» — nicht aber die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft (DAG), der sich die Vereinigung «Cockpit» angeschlossen hat.

Aus «Time», 11. April 1977

The Constant Quest for Safety

The pilots. The men who occupy the left — or captain's — seat of jet airliners operated by the world's major carriers are without question superb flyers. They have risen to the top of their profession through a system designed to weed out the incompetent. In the U.S., typically, the captain of a 747 is in his mid-50s, and has been flying for 30 years or longer. He may have joined his airline in his early 30s and served as a co-pilot for seven years or more before making captain.

Whatever his rank, the training never stops. He is constantly practicing instrument landings and emergency procedures, both in the cockpit of a jet and in remarkably realistic flight simulators. Twice a year, the FAA requires the airline to check out his proficiency. In addition, an FAA inspector — completely unannounced — may show up just before take-off, occupy the jump seat in the cockpit — and «lift» (start revocation

Aus konkursamtlicher Liquidation zu verkaufen

5 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus

mit Doppelgarage und geheiztem Schwimmbad.

Alleinstehender Flachdachbau, Baujahr 1969, komfortabler Ausbau, total unterkellert (mit 4 Keller-, Bastel-, Luftschutzräumen); mit 900 m² (neun Aren) Gebäudegrundfläche und Umgelände

in Kloien

an der alten Landstrasse (extrem ruhige und schöne Lage).

Notwendiges Eigenkapital: mindestens Fr. 100 000.—.

Auskunft und Besichtigung:

Heinz Zumstein-Gremaud, Rechts- und Steuerpraxis, Nöschikonerstr. 16, 8155 Niederhasli, Telefon 01/850 10 48

proceedings) the captain's license on the spot if he detects a major failing during the flight.

Every six months the pilot must pass a demanding FAA physical, and every year the company also looks him over. His job is one of the few in which advancing age is considered an asset, for it means he has been in charge of a jet for a reassuring length of time. A 747 captain often has 20,000 or more hours of flight experience. He flies no more than 65 to 70 hours a month and is paid as much as \$ 100,000 a year. It is safe to say that few people riding behind him in the passenger compartment begrudge him a nickel.

From the «Indian Express» 11th May, 1977

Air-India pilots are on warpath with the management. The Indian Pilots Guild, a representative body of Air-India pilots, has appealed to the Janata Government at the Centre to revoke Clause 119 (1) of the Defence of Internal Security of India rules, under which Air India was declared an essential service.

This clause has made the employees of the airline «bonded labour and infringed fundamental rights», the IPG alleged. Under this clause none of the employees, especially the pilots, were allowed to leave the airline. Under Air-India Corporation service rules an employee may voluntarily retire after attaining 55 years of age or with not less than 25 years of service, after giving three months notice.

A senior pilot who wants to lay down the «controls» after 28 years of flying has been forced to fly under duress.

The lame excuse of the management according to the pilots, seems to be shortage of pilots.

The IPG alleges that management has been deliberately and blatantly violating the 1971 agreement entered into with the pilots on the question of transshipment. (transshipment = deadheading. Red.)

The agreement clearly states that «crew scheduling will be planned in such a manner that transshipment of crew from one station to another will be avoided as far as possible». This has been included in the standing orders of the Corporation which are of a mandatory nature.

The pilots claim that transshipment is a regular feature in the new pattern for summer schedule.

Grossi Problem

**Dr chleini Hansli froogt dr Babbe:
Träg ich rächt so mini Chappe?
Wird ächt min Schuelsack toleriert
Und s'blaue Hemmli akzeptiert?
Sind mini schwarze Schueh beid zue
Und mini Höörli au churz gnue?
Due ich en guete Idruck mache?
Muess wirklich niemer ab mir lache?**

**Dr Babbe luegt sin Sprössling aa
wo in die erschti Klass sött gah
Und seit zum Bueb wo chuun chan warte:
Du gosch jetz nüm in Chindergarte.**

J. Kohler, Copi DC-8

Sie suchen einen partner zur lösung
Ihrer b a u p r o b l e m e -
wir sind Ihr t e a m .

i n d i v i d u e l l e s bauen
mit liebe zum detail ist unsere
stärke, preiswert die devise.

bauland vorhanden.

architekturbüro arcon
kanzleistrasse 11
8427 rorbas
01 96 22 38

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Hürzeler	Fach 17
Vizepräsidenten:	U. Baier	Fach 370
	E. Heiz	Fach 90

Ressort	Verantwortlicher	Stellvertreter
Information und Administration	Sekretariat	U. Marx Fach 1307
Einsatzfragen	F. Schmutz Fach 333	M. Cross, Langstr. Fach 260
Schulfragen/Seniorität	W. Grütter Fach 391	B. Läderach, Kurzstr. Fach 130
Versicherungen/VEF/APKK	K. Rutishauser Fach 159	U. Baier Fach 370
Finanzen	F. Marchesi Fach 1490	H. Ehrensperger Fach 1322
Ausländerfragen	M. Cross Fach 260	Sekretariat
Dachverband	U. Baier Fach 370	E. Bruinsma Fach 1443
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely Fach 200	H. Ehrensperger Fach 1322
Security	H. Sauter Fach 1448	E. Heiz Fach 90
Flight Safety	E. Heiz Fach 90	E. Heiz Fach 90
Copiloten	B. Läderach Fach 130	H. Sauter Fach 1448
Navigatoren	F. Schmutz Fach 333	F. Marchesi Fach 1490
		M. Bethge Fach 845

Sekretariat

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

Einsatzkommission

Hauptvorsitz: H. Hürzeler
Vorsitzende: F. Schmutz, M. Cross

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

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

DC-8: E. Heusser (Typenchef)
K. Kuratli, K. Lichtenstein

DC-9: U. Bodmer (Typenchef)
J. Elfring, M. Egger, B. Läderach

IFALPA/EUROPILOTE-Kommission

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

Eidg. Luftfahrtkommission

E. Heiz

Eidg. Flugsicherungskommission

E. Heiz, D. Friolet (Stellvertreter)

Flugsicherheitskommission

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

VEF-Stiftungsratsmitglieder

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

Versicherungskommission

Vorsitz: K. Rutishauser
A. Huggenberger (Stellvertreter)
H. Ehrensperger, P. Habegger, A. Kunz,
O. Kristiansen, W. Schatzmann,
H. Wiederkehr, F. Woodtly

Aeropers-Delegation im Dachverband

Präsident: H. Hürzeler
U. Baier, H. Ehrensperger

Salärkommission

Vorsitz: E. Fischli
W. Grütter (Stellvertreter)
P. Bircher, K. Bürki, G. Fritschi

Romands

M. Baudat, M. Decoppet, F. Dyens

OASF-Kommission

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

Kontrollstelle

Neutra Treuhand AG, Zürich

Stimmzähler

H. Hofmann