

# **rundschau**

September / Oktober 1977



Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals der Swissair  
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	7
I N T E R N	
EK-Information	11
Auswertung FDR-Umfrage der DC-9 Einsatz-Kommission	13
Rückblick	15
IFALPA/EUROPILOTE	17
Neuaufnahmen	19
Aktuelle Interviews:	
Fragen zur Flotten- und Streckenplanung	21
Besatzungsplanung: Pi-mal-Handgelenk?	27
Nebel in Kloten	40
Man sollte . . .	47
Briefe an die <b>rundschau</b>	48
From other publications	50

**Redaktionsschluss der nächsten Nummer: 15. November 1977**

**Redaktions-Team:**

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

## Gouverner, c'est prévoir!



Planen ist ein Vorausdenken von Aktionen, Abläufen und Ergebnissen! Vor etwas mehr als vier Jahren machte ich mich mit meinem Tonbandgerät auf den Weg, um das erste aktuelle **rundschau**-Interview zu realisieren; Thema: Planungsdienst. Think ahead! Schüchtern und unbeholfen versuchte ich die Fragen zu formulieren; ich war ungenügend vorbereitet. Gouverner, c'est prévoir! Freundlich und gewandt mein Gesprächspartner, wie aus einer Vokabularkanone donnerten sie herüber, die bestens eingeübten Phrasen und Begriffe: strategische Planung, langfristige Planung, mittelfristige Planung, dezentralisierte Planung, 5-Jahresplan, Wirtschaftlichkeitsrechnung, Budget! Interessiert und ohne Gegenwehr liess ich den betriebswirtschaftlichen Schnellkurs «Der Planungsdienst der Swissair» über mich ergehen: Proki-Folien, Statistiken, Kurven, Tabellen, Kosten-/Nutzenanalysen, EDV-Ergebnisse! Alles wirkte überzeugend, überwältigend. Hier in diesem Büro musste es zu fassen sein: das Gehirn des Unternehmens. Hier sitzen sie: die Zukunftsmacher. Und hier endlich befand sich die lang gesuchte ominöse Schaltzentrale, die über das Fortbestehen des Giganten Swissair bestimmt.

Assoziationen an meine Jugendzeit kamen auf: Gleispläne der Modelleisenbahn, Weichenstellungen, Signalanlagen, Relaischaltungen, Fahrpläne! War es nicht ein erhabenes Gefühl, vom Schalterpult aus den Zugsbetrieb zu überwachen und die verschiedenen Schnell- und Güterzüge meinen Kommandos gehorchen zu lassen — spielerisch. Planspiele?

Zurück zum Interview. Nach mehrmaligem Abhören des Tonbandes musste ich eingestehen, dass ich infolge fehlender Fachkenntnisse mit meinen Fragen nicht durchgedrungen war. Autoritäre Planung? Das Gespräch wurde zu einer leichtverständlichen Einführung in die Planungsbelange der Swissair umgearbeitet — und ich hatte meine Lehren gezogen.

Die Planung hat für ein Grossunternehmen einen zweifellos wichtigen Stellenwert; sie ermöglicht Entscheidungsgrundlagen und ist am Erfolg oder Misserfolg des Betriebes direkt beteiligt. Planen hat etwas Absolutes, Faktisches, Nacktes. Gerechnet wird in Einheiten; in Franken, Metern — Menschen. Planziele der Personalplanung! Um Ende des Jahres

doch noch einen kleinen Gewinn vorweisen zu können, entlässt man altgediente Flugkapitäne kurzfristig, strapaziert Airhostessen bis an die Grenzen physischer Belastbarkeit und enthebt qualifizierte Flightengineers ohne lange zu fackeln ihres Berufsstandes. Die Frage ist aktueller denn je: Welchen Stellenwert hat die Motivation des arbeitenden Menschen innerhalb eines Unternehmens? Genügt es, mit einer selbstgefertigten Tonbildschau an der jährlichen Personalorientierung das Bild des «im grossen und ganzen doch recht zufriedenen Mitarbeiters» zu präsentieren? Müsste man sich nicht auch Gedanken darüber machen, mit welcher Intensität man beispielsweise Sparmassnahmen auf den Schultern des Personals austragen darf, und ob es nicht möglich wäre, diesbezügliche Werte zu definieren, die allzu übertriebenen Planungsforderungen Einhalt gebieten könnten. Man bedenke: auch die Unzufriedenheit der lärmgeplagten Flughafenanwohner konnte sich über Jahre hinweg nicht eindeutig genug manifestieren, und dennoch ist sie heute zum entscheidenden Faktor der Flugzeugbeschaffung geworden.

Planen ist nicht nur Arithmetik, planen heisst auch Verantwortung tragen; und dies ist die andere Seite. Verantwortung tragen, wenn es beispielsweise darum geht, Arbeitsplätze nicht zu verlieren. Verantwortung also nicht nur bei problemlosen Schönwetterlagen, sondern auch bei heimtückischen Kaltluftpfropfen, schwer zu beurteilenden Gewitterzonen und ungewissen Pistenzuständen. Terminologie der Flugplanung! Planen in Zeiten wirtschaftlichen Wachstums ist ungleich einfacher als während einer aufkommenden Rezession. Unfehlbare Planung — Fehlplanung? Wie überheblich und unfair ist es doch, in der Rückschau vom grünen Tisch aus zu urteilen und die in aller Ruhe erarbeiteten Feststellungen in Vorwürfe umzuwandeln. Retrospektive Planung gibt es nicht, sie wäre ein Widerspruch in sich selbst. Konjunktivfragen mit «wenn» und «hätte» haben von vornherein wenig Sinn. Es ist falsch, von Fehlern oder von Fehlplanung zu sprechen — ungute Erfahrungen wäre wohl die treffendere Formulierung.

Umsichtige Planung ist ein zentraler Lebensnerv des Unternehmens, ohne sie kommen wir nicht aus; wir müssen und wir wollen mit ihr leben. Die Planung ist gerade dann zu unserem Vorteil, wenn sie nicht nur ökonomische Ziele verfolgt, sondern auch humane Anliegen berücksichtigt. Wir dürfen hoffen, dass man bei der Swissair nicht nur die in Sachen Fluglärm gemachten, ungunstigen Erfahrungen in die laufende Planung mit einbezieht. Gouverner, c'est prévoir!

Peter Clausen



# Hapimag

## **FERIEN ALS HAPIMAG-AKTIONÄR**

### **Jahr für Jahr Ferien**

für 2–6 Personen während durchschnittlich 2 Wochen (je nach Saison) mit einem einmaligen Kapitalaufwand von Fr. 6 000.— + Nebenkosten.

### **Ihr Vorteil**

Als HAPIMAG-Aktionär haben Sie das Recht, in über 850 komfortablen Appartements und Bungalows in 9 europäischen Ländern **mietfreie Ferien** zu verbringen.

### **HAPIMAG-Aktien**

gelten unbegrenzt und gewähren die freie Wahl des Ferienortes, der Ferienzeit und der Grösse des Appartements. Das Wohnrecht ist frei übertragbar, kann angespart und auch im voraus bezogen werden.

### **Ferien-Service**

Umfassende Information durch 200-seitigen Katalog, Hauszeitschrift HOLIDAY und regelmässige Aktionärsbriefe. Ferienbuchungen mit eigener Computeranlage. Eigene, geschulte Verwalter am Ferienziel. Reiche Sport- und Freizeiteinrichtungen und viele weitere Leistungen.

### **HAPIMAG**

Eine schweizerische Aktiengesellschaft, gegründet 1963. Bilanzsumme Fr. 54 014 000.—, Immobilien-Buchwert Fr. 45 763 000.—. Kurzfristig überbaubare Landreserven für ca. 150 weitere Appartements. Aktionärsfamilien aus 24 Ländern. Jede HAPIMAG-Aktie ist durch Immobilienbesitz gesichert.

**HAPIMAG-Ferien: einmal kaufen — nie mehr mieten.**

Verlangen Sie Ihre Informationsmappe:

HAPIMAG AG, Informationsdienst  
Zugerstrasse 53, CH-6340 Baar  
Telefon 042/31 23 33, Telex 78811

Machen Sie es doch wie schon einige Ihrer Kollegen!

Kaufen Sie sich ein neuerstelltes, komfortabel  
ausgebautes

## 5½-Zimmer-Reiheneinfamilienhaus

in **8217 Wilchingen** im sonnigen **Klettgau**, an ruhiger Lage in Waldnähe, mit unverbaubarer Sicht auf die Klettgauer Rebberge, in neuer kinderfreundlicher Siedlung mit zentralem Kinderspielplatz.

**Kosten:** Fr. 275 000.—, inkl. Bauland und Erschliessungskosten, inkl. Einzelgarage und zentralem Schutzraum-Anteil, schlüsselfertig und **sofort bezugsbereit!**

**Auskunft und Besichtigung:** H. U. Schönberger, Architekt, 8212 Neunkirch  
Telefon 053/6 16 04 oder 6 15 55

# 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

## Liebe Mitglieder

Es stimmt tatsächlich, ich bin eben erst von meiner fünfwöchigen Hongkong-Detachierung zurückgekehrt (notabene meiner ersten in mehr als 22 Dienstjahren!), habe anstatt frei zu machen, eine «crazy week» mit ad hoc Sitzungen, persönlichen Gesprächen, familiären und anderen Feuerwehrrübungen, mit Abtürmen des Pendenzenberges, Schreiben, Telefonieren, Militärfliegen und last but not least mit dem Sim-Check hinter mich gebracht und bin bereits wieder weggefahren — diesmal in meine, wie ich schon selber sagen muss, wohlverdienten Ferien. Somit bin ich für eine längere Zeit eigentlich nur indirekt an der Aeropersfront in Erscheinung getreten und vor allem in HKG, was die Aktualität des Informationsflusses anbetrifft, immer etwa eine Woche hinter den Geschehnissen «hergehunken».

Konnte ich Ihnen in meinem letzten **rundschau**-Artikel mit gutem Gewissen mitteilen, dass unser Aeroperskarren wie geschmiert rolle, so würde eine Wiederholung dieser an und für sich erfreulichen Aussage im heutigen Zeitpunkt näher beim Zweckoptimismus liegen. Mein Lagebericht heisst diesmal: «Einsatz an allen Fronten, leider auch an der rückwärtigen. Positionen mit einer Ausnahme alle gehalten, jedoch wesentliche Geländegewinne erzielt. Hauptaktionen stehen aber erst bevor.» Aus Erfahrung weiss ich, wie wenig sinnvoll es ist, Sie hier in der **rundschau** mit detaillierten Verhandlungsberichten zu beglücken über Probleme, die heute noch mitten im Kreuzfeuer stehen, die aber in vier Wochen, d.h. dann, wenn diese Zeilen hier erscheinen, längst überholt oder hoffentlich sogar gelöst sind. Ein Verbandsorgan, das wie unsere **rundschau** aus Kostengründen nur jeden zweiten Monat erscheint, kann in diesem Sinne nie richtig aktuell sein. Wenn's pressiert, behelfen wir uns bekanntlich mit Zirkularen, Bulletins und dem Infobrett im Flughafen.

Wie dem auch sei, jedenfalls sehe ich mich seit meiner zweiten Amtsübernahme zunehmend mit einem neuen, ausserordentlich mühsamen Phänomen konfrontiert, welches sich in unsern Tagen weltweit wie eine Seuche auszubreiten scheint und leider auch vor unsern Swissair- und Aeroperstüren nicht Halt gemacht hat: mit dem **Extremismus** und **Radikalismus**. Unter Extremismus verstehen wir eine äusserst übertriebene, im höchsten Grad übersteigert radikale Haltung, währenddem radikal an die Wurzel gehend bedeutet. Radikalismus ist eine rücksichtslose, bis zum äussersten gehende Geisteshaltung, die sich durch ein ebenso rücksichtsloses, unnachgiebiges, unerbittliches Vorgehen kennzeichnet. Extreme, radikale Persönlichkeiten gibt es leider überall. Wer seine Extremansichten mit radikalen, unerbittlichen Methoden durchzusetzen

versucht, beweist, dass er den Überblick über das gesamte Spektrum verloren hat. Er vergisst, dass Druck logischerweise zu Gegendruck führt, dass Härte zu Verhärtung und schliesslich zum Bruch führt, zu einem Trümmerhaufen, unter welchem alles in mühsamer Arbeit Aufgebaute begraben liegt. Es ist das «Verdienst» der Extremisten und Radikalen, dass die Entwicklung der Menschheit durch Kämpfe und Kriege immer wieder sinnlos gebremst und zurückgeworfen wird. Dabei verfügt jeder von uns über einen mehr oder weniger gesunden Menschenverstand, der uns genau sagt, wie wir unsere Probleme einigermaßen vernünftig lösen könnten, bis wir an der unerbittlichen Haltung von Extremisten nicht mehr weiterkommen. Die Gefahr ist nun gross, dass man Gleiches mit Gleichem beantwortet und mit grobem Geschütz auffährt. Linksextremismus ruft dem Rechtsextremismus, Gewaltanwendung dem Polizeistaat. Entscheidend ist nun aber, dass man in solchen Zeiten klaren Kopf behält, unbeirrt seinen Weg weiterverfolgt und sich die üblen Spielregeln der Radikalens nicht aufzwingen lässt. Dies ist allerdings leichter gesagt als getan. Natürlich führt der richtige Weg über das Gespräch, über das nochmalige Verhandeln, das Überzeugen.

Dies verlangt aber, dass man beim Partner nicht auf taube Ohren stösst. Sicherlich lassen sich die zwischen der Swissair und der Aeropers nach wie vor hängigen Probleme niemals durch Extremismus und Radikalismus lösen, sondern durch Verhandlungen. Als tragende, erfolgversprechende Basis dazu könnten m.E. die **Grundsätze und Ziele der Swissair Personalpolitik** dienen, die ich hiemit wieder einmal allen Lesern in Erinnerung rufen möchte:

### I. Grundlagen und Ziele der Personalpolitik

- Die Personalpolitik dient den Zielen der Swissair und ist ein Teil ihrer Unternehmenspolitik.
- Der wirtschaftliche Erfolg einer Unternehmung — vor allem eines personalintensiven Betriebes wie der Swissair — hängt entscheidend vom Leistungswillen und der Qualität des Personals ab. **Ziel der Personalpolitik ist, die Arbeitsverhältnisse so zu gestalten, dass sie wirksame Voraussetzungen für das Gewinnen und Erhalten einer leistungsbereiten und fähigen Mitarbeiterschaft bilden.** Diese Aufgabe ist somit eine wesentliche Unternehmerfunktion.
- Jede Unternehmung ist Bestandteil der Gesellschaft, innerhalb welcher ihr eine wesentliche soziale und volkswirtschaftliche Funktion und Mitverantwortung für eine gerechte Sozialordnung zukommt. Sie kann ihre Personalpolitik nicht unabhängig von der Gesellschaftsordnung gestalten; zwischen beiden besteht eine gegenseitige Abhängigkeit und Beeinflussung.

Die Personalpolitik hat auch Auswirkungen auf die Meinungsbildung über die Swissair und auf die Einstellung der Öffentlichkeit zu ihr. Das Betriebsklima beeinflusst das Vertrauen unserer Kunden und das Image der Swissair.

- Die Swissair wahrt in grundsätzlichen Anliegen, wie der vertragsrechtlichen Gestaltung der Arbeitsbedingungen, der Lohnpolitik, den Mitspracherechten, der Ausbildung und in der Anwerbung von Personal gemeinsame Arbeitgeberinteressen.
- Eine Unternehmung ist nicht nur eine technische und wirtschaftliche, sondern auch eine soziale Einheit. Ferner ist der im Betrieb arbeitende Mensch nicht nur ein Produktionsfaktor, sondern eine individuelle Persönlichkeit.  
  
Eine Personalpolitik, die den wirtschaftlichen Zielen der Unternehmung dient, richtet ihre Massnahmen nicht nur nach technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten aus: sie trägt auch den Gesetzmässigkeiten menschlicher Beziehungen und der Bildung menschlicher Gemeinschaften Rechnung. Ebenso hat sie davon auszugehen, dass Einsatzwille, Leistung und Verhalten nicht nur von rationalen, sondern auch von irrationalen Beweggründen (Gefühlen, Einstellungen, Erwartungen), abhängen. Die Personalpolitik berücksichtigt somit auch psychologische Gesichtspunkte.
- Die Personalpolitik bewegt sich im Spannungsfeld der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerinteressen sowie der betrieblichen Über- und Unterordnung. Der Ausgleich gegensätzlicher Interessen und die Ausnutzung gleichlaufender Bestrebungen sind ausschlaggebend für die Gesamtleistung der Angestellten und den Unternehmenserfolg. Die Integration der betrieblichen, technischen und organisatorischen Erfordernisse der Unternehmung mit den persönlichen Zielen, Erwartungen, Neigungen und Ansprüchen der Angestellten soll zur Identifikation mit der Unternehmung, ihren Zielen und zur Bildung einer wirklichen Leistungsgemeinschaft führen.
- Der Konflikt zwischen Zwang zur Anpassung und Wunsch nach persönlicher Freiheit, dem auch der Arbeitnehmer im Betrieb ausgesetzt ist, wird weitgehend überwunden, wenn Ziel und Notwendigkeit der Einordnung verstanden und bejaht sind.
- Neben ihrer betrieblichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ordnungsfunktion dient die Personalpolitik vor allem der Leistungsmotivation. Alle Arbeitsbedingungen, die Salarierung, Aufstiegschancen, eignungsmässiger Einsatz sowie Gestaltung des Arbeitsplatzes, Personalinformation usw. sind bewusst als Mittel zur Förderung des Unternehmungszieles einzusetzen.

- Die Personalpolitik und die daraus resultierenden Massnahmen und Regelungen müssen auch bei wechselnden Voraussetzungen wirksame Mittel zur Erreichung der Unternehmungsziele sein. Die fortschreitende Entwicklung der technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse erfordert stete Anpassung und sinnvolle Anwendung der personalpolitischen Grundsätze.
- Die Personalpolitik ist durch die Vorgesetzten aller Stufen zu verwirklichen. Die Vorgesetztenaufgabe schliesst die Pflicht ein, den Grundsätzen der Personalpolitik nachzuleben und Nachachtung zu verschaffen.

**Die Aeropers** kann sich mit diesen Grundsätzen voll und ganz identifizieren, **erwartet aber, dass ihnen auch die massgebenden Leute in der Swissair-Hierarchie nachleben!**

Mit freundlichen Grüssen  
Hano Hürzeler

Zu verkaufen  
fertigerschlossenes

## **BAULAND**

für Einfamilien-Haus

an schönster Lage in Russikon ZH  
950 m<sup>2</sup>, Fr. 130 000.—

Projektvorschlag ausgearbeitet

Architekturbüro Theo Speck  
Olivengasse 14, 8032 Zürich  
Telefon 01/34 11 90

## **EK-Information**

**intern**

Kaum zum Vorstandsmitglied gewählt, wurde ich bei der Konstitution des Vorstandes mit einem der «dornenvollsten» Ressorts betraut. Mittlerweile stehe ich schon mitten in der Arena und habe soeben die Verhandlungen über die Winterrotationen zu einem wenn auch nicht zum Jubeln veranlassenden, so doch akzeptablen Abschluss gebracht.

Anlass zu den recht zähen Verhandlungen gab die Situation, dass die EK erstmals, veranlasst durch eine generelle Verschärfung des Einsatzklimas, gewisse «Umwelt»-Bedingungen mit den vorgelegten Rotationen verknüpfte. Da dieses Vorgehen nach Ansicht des Chefs OF die bis anhin stillschweigend beachteten «Spielregeln» verletzte und die angebrachten Vorbehalte sich zum Teil auf der Ebene «neue FDR's» bewegten, war die Reaktion darauf entsprechend frostig und führte zu drei zähen Verhandlungsrunden, mit entsprechend illustrem Teilnehmerfeld.

Die Erfüllung von wenigen, aber umso wichtigeren Wünschen unsererseits scheiterte schlussendlich unmissverständlich am Problem der Bestände; bis Sie diese Zeilen lesen, hofft die EK aber, dass der Departementschef die dringend nötige und zum Teil wenigstens mit einem Federstrich zu lösende «corrective action» eingeleitet hat.

Die vorliegenden Kompromisse können von uns aus nur befriedigen, wenn alle daran Beteiligten dem Grundsatz von Treu und Glauben nachleben und verstehen sich in diesem Sinn als Probelauf; zugleich schaffen sie aber eine einigermaßen tragfähige Plattform für die bevorstehende FDR-Verhandlungsrunde.

Details über die Rotationsprobleme der einzelnen Flotten können Sie den inzwischen verteilten Bulletins der Typenchefs entnehmen.

Das Stichwort **FDR's** ist gefallen: Ich hoffe, dass ich in meiner nächsten Information Konkretes und sogar Erfreuliches über das Thema melden kann. Es sind je anfangs Oktober und November Verhandlungen über Langstrecken-FDR's und Ende Oktober über die endgültige Fassung der Kurzstrecken-FDR's angesetzt.

Für heute nur soviel: Die DC-9-Piloten haben uns mit der Beantwortung der Umfrage ihre Prioritäten klar umrissen (siehe S. 13).

Für die Langstrecke streben wir neben einer «Entsektorisierung» eine möglichst ausgewogene Verbesserung unserer Arbeitsbedingungen an; beim «Einkauf» von Freitagen durch eine Erhöhung der night duty time-Limiten scheint der heutigen Langstrecken-EK diese Ausgewogenheit zu fehlen und sie weiss sich darin einig mit der Mehrheit der Langstreckenpiloten.

Ich werde mich auch in Zukunft bemühen, dass die Information über die Probleme meines Ressorts Sie zeitgerecht und wohldosiert erreicht, dies, obwohl mir die Worte nicht so leicht aus der Feder fliessen wie andern Verbandsfunktionären . . . .

Mit freundlichen Grüssen  
Fritz Schmutz, Chef EK

## Auswertung FDR-Umfrage der DC-9 Einsatz-Kommission vom 5. August 1977

Frage 1: Die min. elf Freitage sind im FOM zu publizieren. Die Absenzen werden proportional auf elf Tage gerechnet gekürzt. Ja

	PiC	Copi
Ja	142	131
Nein	5	6

Frage 2a): Stört es Sie, dass die 36 resp. 60 Stunden Regelung der ein resp. zwei Freitage wegfällt? Ja

Ja	108	109
Nein	40	30

2b): Wenn ja, wären Sie soweit kompromissbereit, 30 resp. 54 Stunden zu akzeptieren, wenn klar in den Verhandlungen hervorgeht, dass 36/60 Std. die Flexibilität des Assigners zu stark einschränkt? Ja

Ja	63	61
Nein	45	48

Frage 3a): Sind fünf legs/Tag akzeptabel, so wie sie im jetzigen Einsatz vorkommen? Nein

Ja	27	18
Nein	114	113

3b): Sind fünf legs/Tag akzeptabel, wenn sie unabhängig der duty time eine ordentliche mealtime lt. TI FOM 2.1.3. sh. 3 TI c 3272 enthalten? Nein

Ja	49	41
Nein	78	81

3c): Sind fünf legs/Tag akzeptabel, wenn es pro Rotation nur einmal vorkommt, die restlichen Tage jedoch vier legs haben können, bis zum Maximum von 20 Landungen / 5-Tage-Rotationen? Ja

Ja	105	91
Nein	32	40

### 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



Frage 4: Nur zu beantworten, wenn bei 3a) – c) Nein: Nein  
 Muss die **Planung** auf max. vier legs/Tag be-  
 schränkt werden?

	PiC	Copi
Ja	29	Ja 35
Nein	—	Nein —

Frage 5: Sind 6-Tage-Rotationen mit den heutigen Ein-  
 sätzen vernünftig? Nein

Ja	11	Ja 11
Nein	132	Nein 135

Frage 6: Finden Sie es notwendig, dass nach Ferien ein  
 Kalendertag als Freitag eingesetzt wird für Revi-  
 sionen und Flugvorbereitung? Ja

Ja	137	Ja 128
Nein	12	Nein 11

Frage 7: Seit geraumer Zeit werden vermehrt night assignments  
 geflogen mit stundenlangen Wartezeiten (Grund: Nacht-  
 flugverbot ZRH/GVA/BSL). Ist für night assignments all-  
 gemein — Deplacements gibt es normal keines — eine  
 sogenannte  
 CREW MEAL BOX **62** oder ein HOTMEAL **225**  
 abzugeben?

Frage 8: Damit wir uns ein Bild davon machen können, wie Sie die  
 einzelnen Fragen gewichten, bitten wir Sie, uns von den  
 unten aufgeführten Punkten Ihre Priorität anzugeben, in-  
 dem Sie den zum Punkt gehörenden Buchstaben unter  
 die Prioritäten 1 ff. setzen.

- E Min. elf Tage frei pro Monat im FOM
- F 36/60 Stunden- bzw. 30/54 Stunden-Regelung für 1  
 resp. 2 Freitage
- T 5 legs nur mit mealtime
- R 5 legs nur einmal pro Rotation
- K Keine 5 legs mehr
- U 6-Tage-Rotationen nur mit max. 4 legs pro Tag
- S keine 6-Tage-Rotationen
- X Freitag nach Ferienabwesenheit

Priorität:

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
E	S	R	X	F	T	K	—

1.
Y

Eingegangene Antworten: PiC 150, Copi 139

## Rückblick

Ende August fanden die vertraglichen **Absprachen** betreffend die in  
 der **Winterflugplanperiode 1977/78** zu fliegenden Rotationsprogramme  
 statt. Eine Antwort auf die flottenweise angefallenen Sachfragen haben  
 Sie mittlerweile schon in Form eines Bulletins Ihrer EK erhalten. Blicke  
 nur noch nachzutragen, dass entgegen einer an sich etablierten Gef-  
 pflogenheit heuer eine zügige Erledigung aller Fragen am gleichen  
 Sitzungstage aus mehreren Gründen leider nicht möglich war.

Einerseits lag es daran, dass die EK DC-9 künftig einer allzu grosszügi-  
 gen Zuteilung von wenig populären 6-Tagerotationen Einhalt zu gebie-  
 ten dachte und zu diesem Zwecke bei der planerischen Bewältigung  
 einer sog. **temporary crew shortage** (ausgelöst z. B. durch konzentrierte  
 Ferienbezüge, massive Militärdienstleistungen oder namhafte Zusatz-  
 produktion) begrüsst werden wollte, was die Vertreter der Operation  
 zunächst ablehnten, andererseits waren in den Langstreckendrafts wie-  
 derum erhebliche **DH-Leistungen** (vor allem für DC-8) eingebaut, was in  
 erster Linie von den Copi-Vertretern gar nicht geschätzt wurde, da die-  
 se Kategorie von Besatzungsmitgliedern, zusammen mit den Bordtech-  
 nikern, oft ungewissen, beinahe an Willkür angrenzenden DH-Reisebe-  
 dingungen ausgesetzt sind, obwohl gemäss einer vor mehr als zwei  
 Jahren getroffenen Absprache gebuchte Sitze in der EY-Klasse vorhan-  
 den sein sollten. Da aber diese Regelung — anhand der zahlreichen  
 PVR's zu schliessen — nur selten klappt, war es nur verständlich, dass  
 nach der obendrein erfolgten Revision von FOM 6.3.4. Ziffer 213 von  
 dieser Seite der Ruf nach einwandfreier Neugestaltung der DH-Kon-  
 ditionen ertönte und in der einleitend erwähnten Absprache zur Forde-  
 rung erhoben wurde. Im Sinne eines Novums — zumindest für Rotations-  
 absprachen — wäre nun vom Verbandschronisten zu vermerken, dass  
 es der persönlichen Intervention unseres Präsidenten und des Vor-  
 standes bedurfte, um die blockierte Situation (u. a. wurde einmal mehr  
 die Kompetenzfrage von beiden Seiten aufgeworfen!) wieder zu be-  
 reinigen. Bezüglich des DH-Problems sind wir zuversichtlich, mit der  
 Personaldirektion in Bälde eine klare und saubere Lösung erarbeiten  
 zu können, widrigenfalls der Verband den DH-Leistungen anlässlich  
 von weiteren Rotationsabsprachen bestimmt eine ganz andere Gewich-  
 tung beimessen würde.

Was die Aeropers-**Pendenzliste** anbelangt, sind derzeit ausser FDR  
 noch weitere Vertragsbereiche wie Ferien, Uniform und Deplacement  
 aktuell. Ausserdem ist ein in Aussicht gestellter Verbesserungsvor-  
 schlag der Personaldirektion für ein neues Freiflugreglement hängig.  
 In den vorerwähnten Vertragsgebieten werden die Verhandlungen fort-  
 geführt resp. stehen unmittelbar bevor.

Ferner war unsere Vereinigung gerade in jüngster Vergangenheit an mehreren Meetings verschiedener IFALPA Study Groups vertreten. Die regen IFALPA-Aktivitäten zeigen unter anderem auf, dass es in der zivilen Aviatik noch viele Probleme zu meistern gilt. Für die **Legal Study Group**, welche vom 6.–9. September a. c. in Washington D. C. tagte, wurde einmal mehr offenkundig, dass die in der technischen Entwicklung liegende Dynamik vom Gesetzgeber ebensolche Eigenschaften verlangt, um in diesem Gebiete auch nur einigermaßen das angeschlagene Marschtempo mithalten zu können. So kann es nicht verwundern, dass wir uns in verschiedenen Bereichen der Luftfahrt von der greifbaren Wirklichkeit überrumpelt sehen, da die entsprechenden Verhaltens- und Folgerregeln zur Bewältigung zwischenmenschlicher Ausgleichung teils diametraler Interessen (man denke nur an die Umweltbelastung) entweder ganz fehlen oder nur in ihren ersten Ansätzen vorhanden sind. Man denke etwa an das Problem des Sonic Boom, das vor allem haftungsrechtliche Fragen aufwirft, die auf multilateraler Ebene nach wie vor einer Lösung harren. Es wäre verfehlt zu glauben, dass dieses Problem eine exklusive Hausaufgabe für «Concorde-Operators» sei, zumal ja heute die meisten Nationen über Luftstreitkräfte verfügen, welche Operationen im Überschallbereich mit möglichen Folgeerscheinungen für Nachbarterritorien seit Jahren schon durchführen. Ebenso unbewältigt sind die kompetenzrechtlichen Probleme des Bordkommandanten bezüglich der Allwetter-Operationen Cat 3a, welche bereits stattfinden (Air Inter) oder demnächst vor ihrer Einführung stehen (British Airways und Swissair). Nebst der Verwirklichung der Postulate betreffend eine rasche Gesetzesanpassung in den skizzierten Bereichen gilt es aber auch, die generellen Normen des Luftfahrtsrechts weltweit zu standardisieren. Hier müssen unter anderem, säumige Länder zur Ratifizierung der internationalen Konventionen von Den Haag, Tokio und Montreal angehalten werden. Unsere Landesregierung wurde aufgefordert, die zur einzig noch ausstehenden Ratifikation der Konvention von Montreal notwendigen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen (u. a. Erfassung des Tatbestandes von Hijacking und Sabotage im Schweiz. Strafgesetzbuch). Die Vorarbeiten hierzu sind im Gange, so dass die Schweiz bald auch zu jenen ICAO-Mitgliedstaaten wird gerechnet werden können, welche alle international relevanten Abkommen der Zivilluftfahrt anerkennen und ihnen zur Nachachtung verhelfen.

Ein ganz spezifisches Anliegen der Study Group stellt das **Rahmenstatut** für die **Bordkommandanten** ziviler Luftfahrzeuge dar. Nachdem das Ibero American Institute of Air and Space Law hierüber im Jahre 1973 eine Publikation veröffentlicht hatte, welche ein Jahr später anlässlich einer Zusammenkunft der Latinamerican Association of Air and Space Law nahezu in allen Punkten gutgeheissen worden war, obwohl

diese Studie im Bereiche der zivilen und strafrechtlichen Haftung des Bordkommandanten das in der westlichen Hemisphäre praktizierte Mass deutlich überstieg und ausserdem den spezifischen Pilotenanliegen zu wenig Rechnung getragen worden war, sah sich die Legal Study Group veranlasst, an die Adresse der ICAO eine umfassende Stellungnahme abzugeben, welche sich zum Geltungs- und Kompetenzbereich des PiC, zu Beginn und Ende der Verantwortung des Bordkommandanten für eine Flugoperation, zur Verantwortung betr. Verletzung von Zoll-, Einwanderer- sowie gesundheitsmedizinischer Vorschriften, zu staatlichen Anordnungen, zur Frage der Gewährung der fundamentalen Menschenrechte, zum Thema Interchange sowie weiteren rechtlich relevanten Tatbeständen äussert. Dieser Katalog wurde ergänzt durch einen Wunsch auf Errichtung einer Fallsammlung betreffend sämtlicher multilateraler Konventionen unter Einbezug der sog. caselaws, um so zu einer international einheitlichen Rechtssprechung zu gelangen. Wenn Sie an der Bewältigung rechtlicher Probleme der Zivilluftfahrt Interesse haben, stehen Ihnen auf dem Sekretariat zahlreiche diesbezügliche Schriften und Dokumente zur Einsichtnahme offen.

Mit freundlichen Grüssen  
F. Woodtly, Sekretär

---

## IFALPA / EUROPILOTE

Am 17./18. September 1977 fand in Amsterdam ein EUROPILOTE-Meeting statt, an dem unser Vorstandsmitglied und Kommissionspräsident Laszlo Zsindely und der Schreibende teilnahmen.

An der diesjährigen IFALPA-Konferenz ist die EUROPILOTE als regionale Gruppe aufgenommen worden. Die Frage über eventuelle Reaktionen aus dieser Tatsache im Ablauf der Konferenz lag in der Luft. Befriedigt konnten wir feststellen, dass eher eine Klärung und Beruhigung eingetreten ist. Aus der Traktandenliste sei das Folgende herausgepickt:

## Membership

Vor Jahresfrist wurde der Status des Observers auf ein Jahr limitiert, um das laue Zuschauen abzuschaffen. Zurzeit sind keine Observers gemeldet. Mitglieder sind

A.B.P.N.L.	Belgien	I.A.L.P.A.	Irland
AEROPERS	Schweiz	ISLANDIC	Island
A.L.P.L.	Luxemburg	S.N.P.L.	Frankreich
A.N.P.A.C.	Italien	SWEDISH	Schweden
A.U.A.L.P.A.	Oesterreich	SUOMEN	Finnland
COCKPIT	Deutschland	V.N.V.	Holland
HELLENIC	Griechenland		

## ATC COM

Es wurde beanstandet, dass vermehrt ATC-Frequenzen nicht genügend überwacht werden, weil der Kontrolleur sich lediglich auf die momentane Arbeitsfrequenz aufschaltet. Am ATS Study Group Meeting vom 18.-20. Oktober in Rom wird mit Nachdruck eine rasche Verbesserung verlangt. Als Minimum soll auf jeder Arbeitsfrequenz simultan gesendet und empfangen werden.

## Cat. III

Vorerst informierten wir unsere Kollegen über die geplante Einführung auf den DC-10 der Swissair und über einen IFALPA-internen Gedankenaustausch in Zürich bezüglich policy. Einmal mehr konnten wir feststellen, dass hier Neuland betreten wird, von dem sich alle anwesenden Pilotenvertreter so lange als möglich heraushalten wollen. Durch eine offene Diskussion konnten wir verschiedene Vorurteile klären und Verständnis erwecken für das geplante Vorgehen.

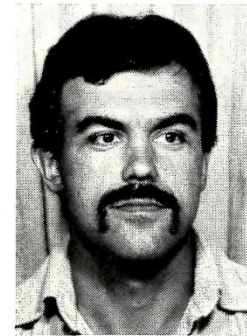
## Wahlen

Der amtierende Präsident Schmidleitner verzichtete aus rein privaten Gründen auf eine Wiederwahl. Gewählt wurde Mr. Tweedy, Irland, der bisher als Vize wirkte. Der neue Vize heisst Ten Duis von der VNV (Holland).

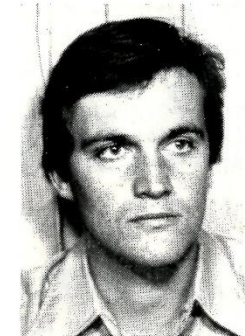
Eugen Heusser

## Neuaufnahmen

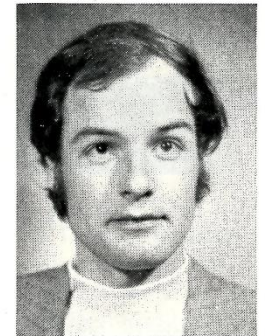
An der Vorstandssitzung vom 29. August wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen; wir heissen diese neuen Mitglieder in unserer Vereinigung herzlich willkommen:



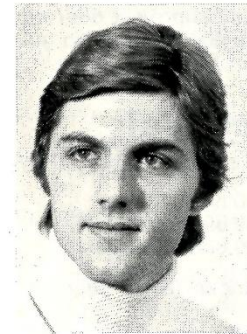
Bruno Bopp  
Copi DC-9



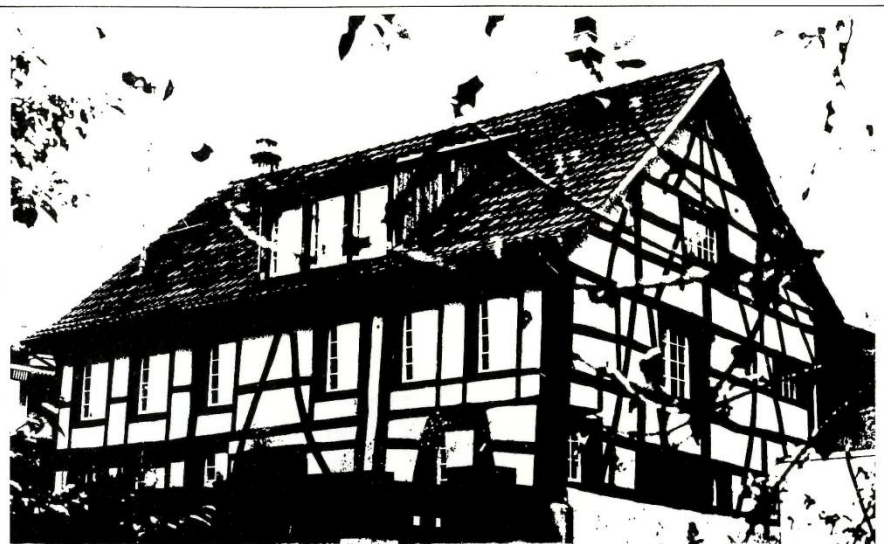
Otto Brunner  
Copi DC-9



Andreas Keller  
Copi DC-9



Hanspeter Stocker  
Copi DC-9



An herrlich sonniger Lage über den Dächern des Flurlinger Dorfkerns steht das rustikale

## Winzerhaus

aus dem 17. Jahrhundert. Wir haben versucht, das durch ungezählte Umbauten verunstaltete Haus aus seiner falschen Hülle zu befreien und ihm seinen ursprünglichen Charakter wiederzugeben. Wie dies gelungen ist und was mit dem «Kern» des Hauses passierte, möchte ich Ihnen am liebsten selber zeigen. Besuchen Sie meine

## Wohnausstellung

Sie werden richtungsweisende Möglichkeiten für Ihr Umbauprojekt oder eine geplante Neueinrichtung sehen. Vielleicht gefällt Ihnen das Ganze sogar so gut, dass Sie es gleich mieten oder kaufen möchten. Auch darüber lässt sich reden.

### Theo Häberli, Innenarchitekt

Vorstadt 44, 8200 Schaffhausen, Telefon (053) 5 73 39 (Geschäft), 7 69 52 (Privat)

Geöffnet:	Mittwoch und Freitag	19.30 bis 21.30 Uhr
	Samstag	14.00 bis 18.00 Uhr
	Sonntag	10.00 bis 12.00 und 14.00 bis 18.00 Uhr

Auf bald im Haus zum Eichbaum, Lahmerstrasse, Flurlingen (80 m oberhalb Rest. Frohsinn)

Im ganzen Haus Bilder von Rolf Forster, Hemishofen

## Aktuelle Interviews: Fragen zur Flotten- und Streckenplanung

Schon fast zur Tradition geworden: das **rundschau**-Interview mit **Herrn Erich Geitlinger, Chef Planungsdienst DX**, den wir unseren Lesern nicht mehr näher vorzustellen brauchen. Verständlich das immense Interesse, das den zentralen Swissair-Planungsbelangen von seiten des Pilotenkorps entgegengebracht wird. Allzustark steht die persönliche Fliegerkarriere mit der jeweiligen Flotten- und Streckenplanung eines Luftfahrtunternehmens in Zusammenhang.

Wieder einmal musste die Swissair ihre zukünftige Flottenstruktur überdenken und diesbezüglich wichtige Entscheide treffen — für uns: Bestätigung der erwarteten Umschulung oder des verfrühten Upgradings; für die Verantwortlichen aber: Vorentscheidungen, die für den Weiterbestand eines erfolgreichen Unternehmens massgebenden Einfluss haben.

AR: Herr Geitlinger, verschiedenen Tageszeitungen war Ende August zu entnehmen, dass man sich bei der Swissair für den Kauf von mindestens 10 DC-9-80 entschlossen hat. Einige Tage später folgte in den «Swissair News» die offizielle Bestätigung, und jedermann, der die Ansicht vertrat, dass es sich bei der in den Tageszeitungen erwähnten Typenbezeichnung um einen Druckfehler handelte, musste klammheimlich zurückbuchstabieren. Worin unterscheidet sich nun die DC-9-80 von der bislang bekannten DC-9-55?

G: Zwischen der DC-9-55 und der DC-9-80 besteht kein Unterschied. Verschiedene Interessenten haben aber den Wunsch geäussert, die Dash-Bezeichnung der Flugzeuge zu ändern, da sich der neue Typ doch wesentlich von der DC-9-51 unterscheidet. Diesem Wunsche Rechnung tragend, hat sich MDC für die Bezeichnung DC-9-80 entschieden.

AR: Warum gibt die Swissair der P+WJT8D-209 Variante gegenüber der zweifelsohne noch ausbaufähigen DC-9-60 mit ihren moderneren und leistungstärkeren CFM-56 Triebwerken den Vorzug?

G: Beim Kauf neuer Flugzeuge stützen wir uns primär auf die Marktbedürfnisse. Langfristige Studien haben ergeben, dass wir auch gegen Ende der 80er Jahre im Kurzstreckenverkehr neben einem Grossraumflugzeug noch ca. 20 Einheiten mit einem Angebot von weniger als 140 Sitzen benötigen werden. Da bis dann der grösste Teil unserer DC-9-Flotte aus Altersgründen ersetzt werden muss, stellt sich die Frage deren Ersatzes. Ferner benötigen wir auch bei

den prognostizierten bescheidenen Zuwachsraten von rund 4,5% in Europa ab 1979 zusätzliche Kapazität. Wir haben deshalb den Herstellern unseren Bedarf für ein Flugzeug mit merklich geringerer Lärmbelastung mit weniger als 140 Sitzen für das Jahr 1979 angemeldet.

Diesem Wunsch am nächsten kommt die DC-9-80, die zwar mit 135 Sitzen eher gross und ab März 1980 eher spät verfügbar ist. Für die Ausrüstung des Flugzeuges mit den JT8D-209 Triebwerken ist in erster Linie die Grösse des Flugzeuges und der mögliche Zertifizierungstermin massgebend. Die optimale Anpassung der DC-9 an die CFM-56 Triebwerke würde ein grösseres Flugzeug bedingen (ca. 145 Sitze) und die Zertifizierung könnte erst 1981 erfolgen, also noch später als bei der DC-9-80. Sie sehen also, wir haben ein Flugzeug ausgewählt und nicht ein Triebwerk.

AR: Bekanntlich wird das JT8D-209 Triebwerk am Flügel einer YC-15 im Fluge erprobt. Welches sind die in Bezug auf Lärmentwicklung, Treibstoffverbrauch und technische Zuverlässigkeit gemachten Erfahrungen?

G: Mit der YC-15 konnten keine aussagefähigen Lärmtests gemacht werden, da 3 JT8D-17 natürlich viel lauter sind als 1 JT8D-209. Ausserdem diente der YC-15 Mixer primär einer besseren Strahlverteilung auf die Klappen sowie der Strahlkühlung. Eine Lärmsenkung stand nicht im Vordergrund.

Der Treibstoffverbrauch war ungefähr 2-3% besser als erwartet für das verwendete Prototyp-Triebwerk.

Die technische Zuverlässigkeit eines Triebwerkes lässt sich aufgrund einer kurzen Flugerprobung eines Prototyps noch nicht beurteilen.

AR: Den Forderungen einer zunehmend Fluglärm sensibilisierten Bevölkerung scheint man bei der Swissair grosses Gewicht beizumessen. Gemäss den von Ihnen verlangten Garantien soll der Lärmpegel der DC-9-80 innerhalb der fortschrittlicheren ICAO-Vorschriften CAN-5 liegen. Was geschieht, wenn diese Garantien vom Hersteller MDC nicht eingehalten werden können?

G: Wir kennen MDC seit Jahrzehnten und wissen, dass man diesem Hersteller alles vorwerfen kann, nur nicht, dass er leichtfertige Garantien abgibt. Wir sind auch aufgrund unserer eigenen Beurteilung zum Schluss gekommen, dass die CAN 5 Werte mit dem erlaubten Trade-off erreicht werden.

AR: Unser bisheriger Geschäftsverlauf für das Jahr 1977 übertrifft wohl auch die Erwartungen der kühnsten Optimisten. Die Schweizer Börsen sprechen da eine deutliche Sprache. Welche Wachstumsraten sehen Sie im Weltluftverkehr (Passagiere, Fracht, Post) für die nächsten fünf Jahre, und wie begegnen Sie der denkbaren Behauptung, die Swissair hätte mit der Wahl eines 135-sitzigen Flugzeuges eine allzu konservative Entscheidung getroffen?

G: Diese Frage habe ich teilweise vorhin schon beantwortet. Zu ergänzen ist, dass die Industrie (IATA) für Europa ein durchschnittliches Wachstum von 6,5% erwartet. Unsere eigenen etwas tieferen Werte lassen sich dadurch erklären, dass die meisten Poolpartner auf einer Produktionsteilung beharren, was für die Swissair ein unterdurchschnittliches Wachstum bedeutet. Da der 135-Sitzer in den mittleren 80er Jahren das kleinste Flugzeug der Swissair sein wird, bin ich überzeugt, dass unsere Entscheidung nicht konservativ ist. Auf den dichteren Strecken werden wir im übrigen ab ca. 1982 ein Grossraumflugzeug mit ca. 200 Sitzen einführen, so dass wir Frequenzen und Sitzzahl den Bedürfnissen der einzelnen Strecken entsprechend dosieren können.

AR: Welche Planungsalternativen kann die Swissair vorweisen, wenn MDC auf den Bau der DC-9-80 verzichtet?

G: Falls die DC-9-80 nicht gebaut wird, werden wir die heutige Europaflotte weiterbetreiben und das Wachstum mit zusätzlichen DC-9 abdecken, bis ein Konkurrenzprodukt verfügbar sein wird, das unseren Bedürfnissen nahekommt.

AR: Gehen wir nun von der Annahme aus, dass die Swissair im März 1980 ihre ersten DC-9-80 erhält. Eine Frage, die speziell uns Piloten interessiert: Werden diese Maschinen in operationellen Belangen in die bestehende DC-9 Flotte integriert, oder werden sie eine autonome Gruppe innerhalb unseres Flottenparkes mit einer eigens dafür bestimmten Besatzungskategorie bilden?

Infolge Wegzug auf Frühjahr 1978 zu verkaufen, grosszügiges

### **6½-Zimmer-Einfamilienhaus**

an verkehrsgünstiger, nebelfreier und ruhiger Lage zwischen Zürich und Winterthur. Wohn-/Esszimmer 44 m<sup>2</sup>, Küche mit Wirtschaftsraum 18 m<sup>2</sup>, 4 Schlafzimmer (38, 16, 16, 12 m<sup>2</sup>), Doppelgarage, ca. 1000 m<sup>2</sup> Umschwung. Verhandlungsbasis Fr. 480 000.— (evtl. Miete möglich).

Telefon 052/32 24 52

G: Für die DC-9-80 werden wir eine autonome Gruppe von Cockpitbesatzungen benötigen.

AR: Welches sind im Vergleich zu den heutigen DC-9 die wesentlichen technischen Neuerungen der DC-9-80?

G: Die wesentlichen technischen Neuerungen der DC-9-80 im Vergleich zu den heutigen DC-9 sind die folgenden:

- Im Cockpit:
- Digitaler Autopilot
  - Digitales Air Data System wie DC-10
  - Full-time Autothrottle wie DC-10
  - Digitaler Flight Data Recorder
  - Head-up Display
  - Cockpit Lay-out für CAT. IIIa Operation
  - Dial-A-Flap System

- In der Kabine:
- Separate Toilette für Erstklass-Kabine
  - Getrennte Galleys Erstklass/Economy

- Grössere Flügel, grösseres Höhenleitwerk.

AR: Den «Swissair News» ist zu entnehmen, dass die DC-9-80 «die bisherigen DC-9 in entsprechendem Umfang ablösen werden.» Wie soll man diese Meldung verstehen? Wäre auch eine Möglichkeit denkbar, bei der die ersten zehn DC-9-80 nicht nur die älteren -32 sondern auch -51 Einheiten ablösen könnten?

G: Der AVR der Swissair hat an seiner Sitzung vom 28. September 1977 der festen Bestellung von 15 DC-9-80 und der Aufnahme von 5 Optionen zugestimmt. Mit diesen Flugzeugen sollen in erster Linie die 10 DC-9-51 ersetzt werden, falls es nicht gelingt, durch den Einbau eines Mixers eine Lärmsenkung herbeizuführen. Wir hoffen aber, dass der Mixer für die bisherigen JT8D-Triebwerke entwickelt wird, und wir somit den Ersatz der älteren DC-9 nicht mehr nur nach Gesichtspunkten der Umweltfreundlichkeit vornehmen müssen.

AR: Planen, ein Vorausdenken von Aktionen, Abläufen und Ergebnissen, ist vor allem in die Zukunft gerichtet. Gibt es in Ihrem Fachgebiet auch so etwas wie eine retrospektive Komponente; oder anders gefragt: Vor ziemlich genau vier Jahren befand sich die Swissair in einer ähnlichen Situation wie heute. Damals gab man der DC-9-51 gegenüber der B-727 den Vorrang. Inzwischen hat sich aber gezeigt, dass das 51-Modell in Bezug auf Lärmentwicklung und in Bezug auf Nutzlast/Reichweite-Leistungen nicht vollumfänglich unseren Erwartungen entsprach. Wäre es für Sie in der heutigen Situation nicht wesentlich einfacher, «nur» die genaue Anzahl

von B-727 Nachfolgebestellungen herauszudüfeln, vor allem auch, wenn man die überdurchschnittlich hohe Liquidität unseres Betriebes in Betracht zieht?

G: Zu dieser Frage ist zunächst zu sagen, dass die DC-9-51 weder bezüglich Lärm noch Nutzlast/Reichweite unsere Erwartungen enttäuscht hat. Die DC-9-51 ist ein ausgesprochenes Kurzstreckenflugzeug, das auf über 90% unserer Europastrecken optimal eingesetzt werden kann. Wenn es auf den verbleibenden 10% unserer Europastrecken teilweise nur mit Schwierigkeiten eingesetzt werden kann, ist dies für uns keine Überraschung, sondern eine wesensfremde Verwendung eines Produktionsmittels. Auch den Lärm haben wir vor der Beschaffung praktisch auf das dBA genau gekannt. Die «Überraschung» lag hier bei der Lärmcharakteristik und bei der empfindlichen Reaktion unseres Schutzverbandes.

Eine Lösung mit Boeing 727, wie sie in der Frage vorgeschlagen wurde, wäre auch retrospektiv betrachtet aus Lärmgründen keinesfalls besser gewesen und zudem bedeutend unwirtschaftlicher. Wir tun also den Blick zurück nicht im Zorn!

AR: Wann und von welchem Flugzeugtyp werden unsere DC-8 voraussichtlich abgelöst? Hat die Airbus-Industrie nach den kürzlich abgegebenen Kaufabsichten des SAS auch bei der Swissair eine Chance ins Geschäft zu kommen?

G: Wir haben vor einiger Zeit mit der Evaluation der X-200 begonnen, die ab ca. 1982 unsere restlichen DC-8-62 und weitere DC-9 ersetzen sollen. Hinter der Bezeichnung X-200 versteckt sich ein Grossraumflugzeug mit ca. 200 Sitzen, einem frachtfreundlichen Belly und einer Reichweite bei maximaler Passagiernutzlast von ca. 1800 NM. Dabei kann es sich sehr wohl um ein Flugzeug der Airbus-Industrie handeln, mit der wir im Rahmen der KSSU in Verhandlungen stehen. Daneben studieren wir aber auch andere Typen, wie die DC-X-200 von MDC oder die 7S7 von Boeing. Erste Entscheidungen werden voraussichtlich im Frühjahr 1978 gefällt.

AR: Besteht die Möglichkeit, dass sich die Swissair bei einem eventuellen Kauf einer Airbus-Variante auch Partnern eine Zusammenarbeit anbieten könnte, die nicht der KSSU angehören?

G: Falls wir uns im Rahmen der KSSU nicht auf eine Definition und Spezifikation einigen könnten, würden wir sicherlich Anlehnung an einen anderen Partner finden müssen. Aber auch sonst ist es denkbar, dass z. B. eine Beschaffung des 200-plätzigigen A-300B10X mit KSSU- und anderen Partnern gemeinsam erfolgt.

AR: Wie steht es bei unseren Grossraumflugzeugen DC-10 und B-747? Ist in den nächsten fünf Jahren mit Nachfolgebestellungen (ev. SP) zu rechnen?

G: In den frühen 80er Jahren werden wir zusätzliche Langstreckenkapazität benötigen. Ob dies weitere DC-10-30 oder B-747 sein werden oder gar DC-10 stretch bzw. B-747 Combi, wird zur Zeit untersucht. Auszuschliessen ist die Möglichkeit B-747 SP zu kaufen.

AR: Wie wird sich der Flottenpark der Balair während den nächsten fünf Jahren entwickeln?

G: Die Balair wird Ende 1978 ihre erste DC-10-30 erhalten. Ein bis zwei Jahre später wird sie voraussichtlich eine DC-9-32 der Swissair übernehmen, um ihre Kurzstreckenkapazität zu verstärken. Wann auch die beiden verbleibenden DC-8 durch DC-10-30 ersetzt werden, hängt von der Marktentwicklung ab. Voraussichtlich wird die BB-Flotte in 5 Jahren aus 1 DC-10-30, 1 DC-8-55, 1 DC-8-63, 1 DC-9-34 und einer DC-9-32 bestehen.

AR: Eine abschliessende Frage, die vor allem fliegende Besatzungen immer wieder brennend interessiert: Wie präsentiert sich der Streckenplan der Swissair für die nächste Zukunft? Sind Änderungen oder sogar Neuerungen zu erwarten?

G: Spektakuläre Neuerungen dürfen im Streckenplan nicht erwartet werden. Die Bedienung neuer Destinationen wird zwar immer wieder geprüft, die entsprechenden Projekte scheitern jedoch jeweils entweder an der Wirtschaftlichkeit (Midatlantik/Mexico) oder an den fehlenden Verkehrsrechten (Australien). Es wird also auch in den kommenden 5 Jahren in erster Linie um Konsolidierung oder Ausbau des Bestehenden gehen und nur in geringem Umfange um die Erschliessung neuer Gebiete.

AR: Herr Geitlinger, besten Dank für dieses Gespräch.

Interview: Peter Clausen

## Besatzungsplanung: Pi-mal-Handgelenk?

«Die Stimmung bei den fliegenden Besatzungen der Swissair ist nicht rosig!» «Infolge GurTeng- und anderen Ausgeburten arbeitsintensiven Bürokratismus hat sich die Situation der Besatzungsbestände derart verschlechtert, dass sie schon jetzt als unzumutbar betrachtet werden muss!» «Bei den Hostessen ist der Bogen nicht mehr überspannt, sondern bereits gebrochen!» «Eigenartig, wie schnell DC-9 Copiloten zu Schwerarbeitern avancieren können!» . . . — überall und immer wieder hört man sie, diese Ansichten und Meinungen, die, obwohl subjektiv geäussert, von einem erstaunlich gleichartigen Unterton getragen werden: Unzufriedenheit! Und immer wieder sind es die Arbeitsbedingungen (sprich: Einsätze), die beanstandet werden.

Erfreulich, dass sich **Herr A. Berbier, Chef OPR (Rotations- und Besatzungsplanung)**, spontan zu diesem (Streit-) Gespräch zur Verfügung gestellt hat. Die bewusst kritischen Fragen sollen Antworten provozieren, die — vielleicht — zum vielzitierten «bessern Verständnis» beitragen werden.

AR: Herr Berbier, verschiedene Staatsmänner geben alljährlich einen «Bericht zur Lage der Nation» ab, in dem sie auf das vergangene Jahr zurückblicken und anschliessend die wichtigsten Zukunftsperspektiven bekanntgeben. Sicher gibt es auch so etwas wie einen «Bericht zur Lage der Personalbestände bei den fliegenden Besatzungen der Swissair». Nehmen wir den Rückblick an den Anfang unseres Gespräches.

B: Das Jahr 1977 brachte uns, neben viel Erfolg, einen grossen Verkehrszuwachs und (oder gerade deswegen) einige Probleme.

Unseren Bemühungen, ausgewogene und gut bemessene Bestände bereitzustellen, war teilweise Erfolg beschieden. Cockpitseitig gab die erhöhte (und kaum erwartete!) Produktion auf B-747 einige Probleme bezüglich Stabilität des Einsatzes auf. Diese sollten auf 1978 mit einer Bestandes-Aufstockung gelöst sein.

Die DC-8 Flotte ist hauptsächlich durch die stark fluktuierende und zeitweilig äusserst aufwendige Operation der Balair (IDU!) beeinflusst. Ob und in welchem Masse dem unbefriedigenden Zustand begegnet werden kann, wird z. Z. untersucht. Doch auch höhere Bestände werden eine Produktion, die zu 1/3 aus aufwendigen Charterflügen besteht, nie analog einer scheduled operation abwickeln lassen.

Massiven Problemen sahen wir uns beim Kabinenpersonal gegenüber. Auf diesem Gebiet konnte vor allem die Personalbeschaffung



Am Südhang in Adlikon-Regensdorf erstellen wir sechs originelle, schlüsselfertige

**5½-Zimmer-Reiheneinfamilienhäuser**

Nähe Einkaufszentrum u. Busstation  
ab Fr. 318 000.— (inkl. Land).

Anfragen an: Baustudio 32, Klosbachstr. 123, 8032 Zürich, Tel. 01/34 87 76

unsere Ansprüche nicht befriedigen, und es ist sehr zu hoffen, dass in absehbarer Zukunft eine Verbesserung eintritt.

Dies sind jedoch nur einige Gedanken. Viele Details werden noch in den nachfolgenden Fragen berührt.

AR: Die Situation bei unseren Airhostessen mag wohl am wenigsten zu befriedigen. Analysiert man die Entwicklung, die zu den knappen Beständen geführt hat, so lässt sich leicht eine plausible Erklärung finden. Macht man es sich zu einfach, wenn man behauptet, dass übertriebene Sparforderungen im Personalsektor (GurTeng) eindeutig ihr Ziel verfehlten und zwangsläufig zu einer Fehlplanung führen mussten?

B: Im Zusammenhang mit dem Kabinenpersonal müssen verschiedene Gründe, die zur heutigen, tatsächlich unbefriedigenden Situation führten, auseinandergehalten werden.

– Die Straffung aller Personal-Kategorien im Zusammenhang mit dem Anstellungsstopp 1975 brachte wohl anfänglich eine verbesserte von jedermann akzeptierte Wirtschaftlichkeit des Einsatzes (Schulungsapparat praktisch auf Null). Die Jahre 1975/76 wurden denn auch nicht als untragbar empfunden.

– Probleme entstanden zu Beginn 1977. Zwei Gründe wirkten sich kumulativ tragisch aus: einer plötzlich angestiegenen Kündigungsrate November–Januar standen zuwenig Eintritte gegenüber. Wohlverstanden: der Unterbestand hat nichts mit Sparen zu tun, wir erreichten die Zahl der (bewilligten!) budgetierten Anstellungen nicht!

– Dazu kam, dass im Sinne verbesserter Einsatzrichtlinien «entschärfende» Massnahmen eingeführt wurden (Freitage nach 4-Tages-Rotationen, Freitage für ME/EU-Einsätze, diverse kleinere Verbesserungen). Dem Bestreben, die Einsätze zu verbessern, stand das Unvermögen, dafür die notwendigen Rekrutierungen zu tätigen, diametral gegenüber. Schlussendlich wurde der Fehlbestand mit zusätzlichen Aushilfen aufgefüllt. Dies ist sicher keine zufriedenstellende, aber die einzig mögliche Massnahme. Seit diesem Zeitpunkt (ca. Juni) verlief die Planung einigermaßen normal, d.h. der negative Feriensaldo vergrösserte sich nicht mehr, wenn wir auch bis heute nicht in der Lage waren, den «Schuldenberg» abzutragen. Dieses Ziel wird jedoch bis Ende März 1978 erreicht sein.

AR: Immer noch in Zusammenhang mit unseren Airhostessen zwei Fragen an die Statistik: Ist es zutreffend, dass die Anzahl der monat-

lichen Kündigungen in dieser Gruppe im Steigen begriffen ist und dass man die unerwarteten Abgänge mit der vermehrten Anstellung von Aushilfshostessen auffangen will?

B: Im Gegenteil: die Kündigungen der letzten Monate zeigen eine abnehmende Tendenz:

JUL	AUG	SEP	OKT	NOV
22	18	18	9	9

Der Forecast für Dezember sollte im langjährigen Mittel liegen (ca. 15–20).

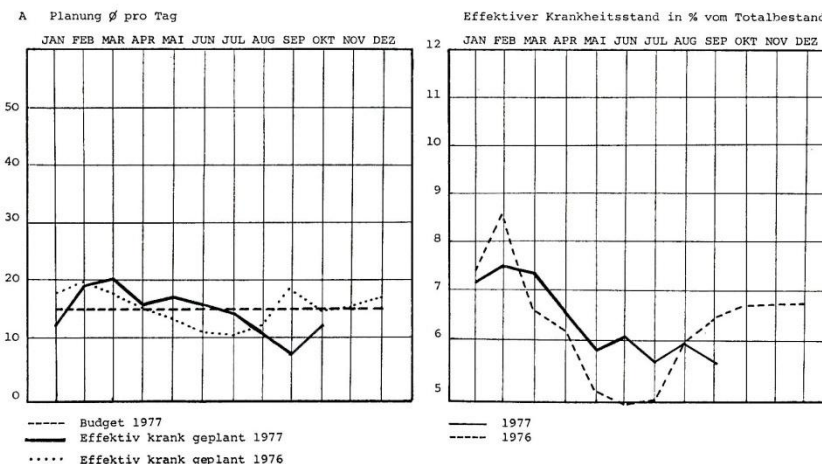
Austritte pro Jahr:

1974	1975	1976	1977 (-Nov)
167	188	173	178

Zur Frage der Aushilfs-A/H möchte ich auf meine vorangegangene Antwort verweisen.

Ergänzend dazu darf auch noch erwähnt werden, dass die Krankheitsrate keineswegs anwächst, wie oft behauptet wird. Seit 1974 ist die Tendenz rückläufig. 1977 haben vor allem die mittelfristigen Werte abgenommen.

KRANKHEITSTATISTIK HOSTESSEN





Im Zürcher Oberland  
in **Russikon**  
verkaufen wir an schönsten Lagen

## erschlossene Landparzellen

ab Fr. 110.—/m<sup>2</sup>

Auf Wunsch erstellen wir für Sie  
gerne im **Werkvertrag** oder als  
**Architekturauftrag** Ihr **Eigenheim**

Anfragen erbeten an Telefon 97 74 62, abends 97 69 82

Rosengartenstrasse 5  
8037 Zürich  
Postfach  
Telefon 01/44 47 44

**Wettlin Druck**  
**Druck**

Drucksachen  
massgeschneidert  
termingerecht

AR: Unser ausgezeichneter Kundendienst wird besonders erwähnt, wenn es darum geht, zu erklären, warum die Swissair ihrer Konkurrenz eine Nasenlänge voraus ist. Sicher sind wir uns darin einig, dass guter Kundendienst nicht zuletzt auf gesundem Teamwork innerhalb der Kabinenbesetzungen beruht. Ist diese Voraussetzung gegeben, wenn Aushilfshostessen ihre Anstellung in den meisten Fällen von sogenannten «Spezialwünschen» (Streckensektor, Einsatz nur an bestimmten Wochentagen usw.) abhängig machen, was nebst komplizierter Einsatzgestaltung mit ständig wechselnden Besetzungen auch zur begreiflichen Unzufriedenheit unserer festangestellten Damen führt?

B: Es werden in dieser Frage einige Probleme vermischt, die nicht zwangsläufig miteinander verbunden werden können. Die «ständig wechselnden» Besetzungen resultieren ausschliesslich aus unterschiedlichen Crew Complements (DC-8/DC-10, Jap. A/H), unterschiedlichen Rotationen für Cockpit, A/S und A/H und haben nichts mit Aushilfen zu tun.

Im übrigen sind auch wir daran interessiert, das Mass an Aushilfen wieder auf ein normales zurückzuführen. Zur Frage der Service-Qualität kann ich mich nicht äussern, dies ist Sache der Linie OB/OBC.

### Blockstunden pro Jahr

		1974	1975	1976
B-747	PiC/Copi	445/512	409/462	429/440
DC-10	PiC/Copi	335/366	397/409	409/457
DC-8	PiC/Copi	414/431	380/373	385/416
DC-9	PiC/Copi	424/380	446/424	424/455
Air Stewards		557	557	617
Air Hostessen		584	624	646

AR: In die gleiche Richtung zielt die nächste Frage. Früher war es üblich, dass beispielsweise auf DC-9 5-Tage-Rotationen geplant wurden, während denen Cockpit- und Kabinenbesetzungen zusammenblieben. Heute gehören derartige Einsätze eher zur Seltenheit. Sind die Einsparungen Ihrer kommerziell perfekt optimierten Rotationsplanung wirklich derart gross, dass man eine Verhaltensformel wie «gemeinsame Rotationen — mehr Zeit um sich kennenzulernen — guter Teamgeist — bessere Zusammenarbeit — erhöhte Motivation — besserer Kundendienst», deren Frankenwert in einer Kosten/Nutzenanalyse zugegebenermassen nur schwerlich einzusetzen ist, ganz einfach ausser acht lassen kann?

B: Hinter «ungleichen Rotationen» des DC-9 Einsatzes, wie wir dieses einmal nennen wollen, steht in keiner Art und Weise irgendeine kommerzielle Absicht, im Gegenteil. Die Basis-Rotationen werden seit dem Winter 1975/76 nach dem Grundsatz 100%iger Identität erstellt, alles andere gehört in die Welt der Gerüchte. Vor diesem Zeitpunkt wurde von keiner Seite (weder Personalverbände noch Linie) eine Priorität von gleichlaufenden Einsätzen angestrebt. Heute sind zumindest alle Tages-Assignments komplett identisch.

Was schlussendlich das von uns aus operationellen Gründen absolut wünschbare Ziel verunmöglicht, sind die berühmten «Pre Assignments», d.h. Blockierungen im Einsatz beider Seiten aus den verschiedensten Gründen (Ferien, MD, Frei, Checks, Meetings usw.) Also keine Kosten/Nutzen-Analyse.

Zusammen mit Linie und Verband versuchen wir, die Rotationen auch in der monatlichen Planung identisch zu lassen. Allerdings wird dies Auswirkungen auf dem Gebiet von Nice-to-have Items haben und schliesslich muss man sich dann über den Stellenwert (Priorität) des Wunsches nach gleichen Rotationen klar werden. Der Betrieb selber hat alles Interesse an gleichlaufenden Besatzungen (Daily Irregularities!).

AR: In massgeblichen Kreisen ist man immer wieder bass erstaunt über die anscheinende Unzufriedenheit innerhalb des fliegenden Besatzungskorps; unschuldig und unwissend wird nach möglichen Gründen gefragt. Darf ich Ihnen hiezu ein Beispiel nennen: Die wohl unbestritten positivste Änderung der neuen Kurzstrecken-FDR's liegt in der Struktur der Basisplanung (5 Tage Arbeit — 3 Tage frei). Für die Kabinenbesatzung wurde nun aber die Möglichkeit offengehalten, Einsätze in Europa und dem Mittleren Osten zu kombinieren; mit dem kleinen Unterschied jedoch, dass, im Falle wo letztere prozentual überwiegen, nach 5 Tagen Arbeit nur 2 Tage frei gegeben werden müssen. Warum wurde dieses «böartige Hintertürchen» benutzt, und können Sie begreifen, dass diese Art der Planung Missmut hervorruft?

B: Ich bin über diese Fragestellung einigermaßen erstaunt. Natürlich ist uns die psychologisch negative Wirkung dieser Regelung bekannt. Andererseits gilt z. B. für Cockpit DC-8 und DC-10-Einsätze noch immer die Grundregel von 5 Tagen Einsatz/2 Tage frei. Da nun das Kabinenpersonal nicht typengebunden eingesetzt wird, ist die aufgestellte Regel im Sinne gleichen Rechts nichts als logisch. Aber eben: psychologisch wird sie als «böses Hintertürchen» empfunden. Eine Neu-Beurteilung dieses Punktes mit Linie und Verbänden ist im Rahmen von FDR-Gesprächen sicher notwendig.

AR: Der DC-9 Sommerflugplan 1977 wurde erstmals nach den neuen Kurzstrecken-FDR's geflogen. Welches sind Ihre ersten Erfahrungen?

B: Wir befinden uns eigentlich noch mitten in der Testphase. Immerhin ist festzustellen, dass die durch die Aeropers und OFCH gesteckten Ziele erreicht wurden: «konzentriertere Arbeit — mehr Freitage». In einer Testphase geht man üblicherweise an die Grenzen des möglichen, so auch hier. Wir mussten allerdings bereits im Sommerflugplan 77 etwas «Gas» zurücknehmen.

Die Produktivität in Form von Flugstunden lässt sich durchaus mit 1976 vergleichen. Allerdings ist der Gewinn an Freitagen zurzeit höher als die Mehrproduktion der einzelnen Duty-Assignments (= geringer Mehrbedarf).

Nettobedarf	Wi 76/77		So 77		Wi 77/78	
Einsatztage	74	100%	70	100%	72	100%
Rotationsbedingte Freitage	29	40%	41	59%	43	60%
Tage total =						
Nettobedarf	103	140%	111	159%	115	160%
A/C in Operation	29		31		31	
N-Index pro A/C	3.6		3.6		3.7	

AR: Die neuen DC-9 FDR's ergeben keine verbesserten Arbeitsbedingungen, sie entsprechen in ihrer «Philosophie» eher einer Schwerpunktverlagerung: bei gleichem Besatzungsindex möchte man mit strengeren Tageseinsätzen mehr Freizeit herausholen.

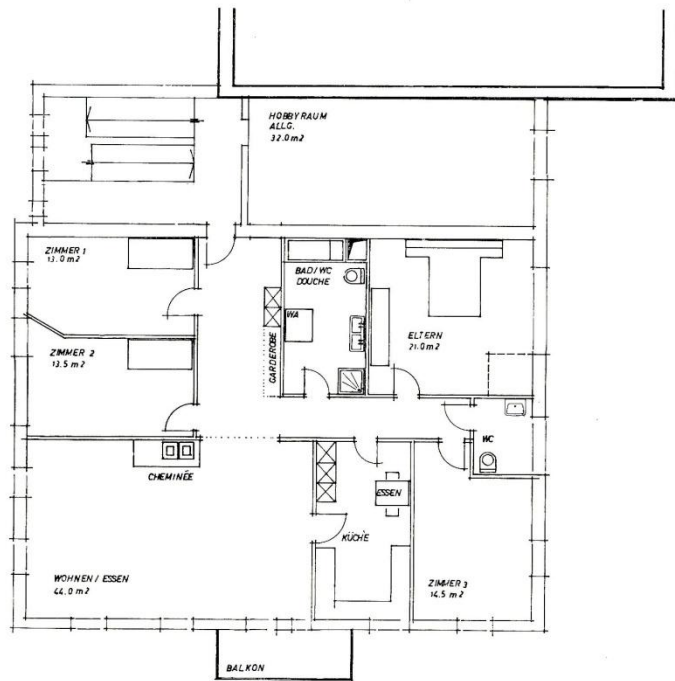
Verbesserte Arbeitsbedingungen würden erst dann erzielt, wenn man auf die zusätzlichen Verbesserungsmöglichkeiten der DC-9 Einsatz-Kommission (detaillierte Umfrage August 1977) einginge. Wie gross wäre der bei unveränderter Flotten/Streckenstruktur erforderliche Mehrbedarf an Besatzungen?

B: Die hier zitierte Philosophie der äquivalenten Produktivität ist tatsächlich der Grundgedanke der neuen DC-9 FDR's. Auf diese Formel einigten sich Swissair und Aeropers vor der Diskussion um neue DC-9 FDR's. Allerdings entspricht das heutige Konzept grundsätzlich den Ideen der damaligen EK DC-9.

Die «Umfrage-August 1977», die Sie erwähnen, ist mir noch nicht bekannt. Was Sie antönen, ist vermutlich in einem der folgenden Punkte nochmals erörtert. Jede Veränderung richtet sich grundsätzlich — zumindest kurz- und mittelfristig — nach Massgabe der Möglichkeiten.

Zu verkaufen  
im malerischen Weindorf Hallau SH  
40 Minuten von Kloten ZH  
in 4-Familienhaus

**3 luxuriöse 5½-Zimmer-Eigentumswohnungen**  
**1 luxuriöse 5½-Zimmer-Attika-Dachwohnung**  
**mit Dachterrasse**



Wohnflächen: 160 m<sup>2</sup>  
Ausbauwünsche können noch berücksichtigt  
werden.  
Preis ab Fr. 159 000.— bis Fr. 189 000.—

Anfragen:

Jörg Ammann, Architekturbüro  
Bahnsteig 1, 8212 Neuhausen, Tel. 053/2 40 60

AR: Stichwort DC-9 Copiloten! Jahrelang verfügte man in dieser Kategorie über ein «dickes Fettpolster» in Form eines beträchtlichen Überbestandes, der bei etwaigen Unregelmässigkeiten angebraucht werden konnte. Mit den drastischen Sparmassnahmen hat sich aber auch hier die Situation geändert: mit Mühe nur können Bestände für die notwendigen DC-10 Umschulungen abgegeben werden, und nicht eingeplante Qualifikationsprobleme in SLS-Klassen bringen Planungsstellen arg in Verlegenheit. Ist man, ähnlich wie bei den Airhostessen, nicht auch hier schon zu weit gegangen?

B: Es entspricht den Tatsachen, dass bisweilen 30 oder mehr Copiloten DC-9 in Überbestand geführt werden. Sprüche über den «Gango-Club» wurden ja auch oft zitiert.

Vor allem in Jahren starker Expansion war man auf eine «Bereitstellungs-Reserve» angewiesen, wenn die auch zeitweise reichlich angefallen ist.

Seit der Verflachung der Expansions-Kurve (1975 wurde praktisch 0-Wachstum gepredigt), wurde zielbewusst dieses «dicke Fettpolster» — wie Sie es nennen — abgebaut. Da wir uns nun wieder einem gedämpften Wachstum gegenübersehen, müssen wir mittel- und langfristig einen gewissen Aufbau betreiben. Allerdings kann mit Verschiebung des Pensionierungsalters das Problem nur zeitverlagert werden. Mit zunehmender Anzahl Pensionierungen (normale Zunahme aus grösseren Jahrgängen) reduziert sich der «Netto-Zuwachs» (Zuzüge aus SLS minus Pensionierungen und andere Abgänge) in einem Masse, dass die Pilotenbestände früher oder später zu einem limitierenden Faktor für das Wachstum der Swissair werden können.

**Ferien-Überträge in Tagen**

		1974/75	1975/76	1976/77
B-747	PiC/Copi	44/ 2	77/—	68/—
DC-10	PiC/Copi	254/ 70	225/15	476/ 7
DC-8	PiC/Copi	110/ 15	58/41	50/ 8
DC-9	PiC/Copi	61/103	127/28	143/31

(inkl. Funktionäre, Homeleave, Restanzen wegen Krankheit usw.)

AR: Was sagen Sie zum «holländischen Modell»; wäre es nicht auch in der Schweiz möglich, all jene Kandidaten zu berücksichtigen, die einem allgemein gültigen Piloten-Standard genügten? Die Erwei-

# Die Underground- Interieurs

Der gute Geschmack von morgen!

Ein möglicher Weg, das totale Wohnenerlebnis zu verwirklichen, ist das Underground-Interieur. Dieser Wohnstil macht Spass, weil er so fröhlich ist, so lebenslustig, so geistreich und so optimistisch. Es ist eine fröhliche Revolution, ein Aufstand, genauso ausgelassen, so verspielt wie seinerzeit der von Mary Quant gegen die allmächtigen und allgegenwärtigen Pariser Couturiers. Mary Quant kam, sah und siegte — und ist inzwischen selbst schon wieder zu einem Begriff geworden neben Yves Saint Laurent und seinen Kollegen, die übrigens sehr viel von ihr gelernt haben.

Im Underground-Interieur bekommt das Spielelement wieder Bewegungsfreiheit. Das Interieur darf wieder Dekoration sein, Milieu, Umgebung. Es gibt wieder Raum für eine neue Choreographie des Alltags, Gelände wird zurückgewonnen, das nach dem Tag verloren ging, an dem der Dekorateur sich auf Veranlassung des «Bauhaus» hin fortan «Innenarchitekt» nannte. Die Bewegung des Underground-Interieurs geht bezeichnenderweise nicht aus den Kreisen der Innenarchitekten hervor, sondern aus den Kreisen bildender Künstler.

Was wir den Leser bitten möchten, ist, das hier Beschriebene auf den ihm innewohnenden Trend hin zu betrachten. Es kündigt sich eine andere Auffassung an, die heute noch bizarr anmutet, in einigen Jahren aber vielleicht allgemein akzeptiert wird: dass das Ende einer Zeit gekommen ist, in der das Interieur vor allem noch ein Ausdruck des Status war — dass die Jugend sich nicht mehr schämt, sich ein teures Möbelstück nicht leisten zu können — dass die Menschen sich selbst im Interieur ausdrücken wollen — dass die Zeit der teuren Sammlungen vorbei ist. Es braucht nicht mehr Gold oder Silber zu sein. Auch eine Sammlung alter Automummern ist gut. Oder eine Sammlung kleiner indischer Puppen.

Es handelt sich bei unserem Trend nicht mehr darum, ob ein Interieur ein Leben lang gut bleibt, sondern ob es eine richtige Dekoration ist für das Theaterstück, das wir darin aufführen wollen. Ist unser Vorschlag, die Underground-Interieurs ernst zu nehmen, bizarr? Vielleicht haben einige von uns bereits ein Underground-Interieur, ohne dass sie es realisieren.

## Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse  
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41  
11 Schaufenster 1000 m<sup>2</sup> Ausstellung

10% Rabatt für Swissair-Angestellte

terung unserer Senioritätsliste auf noch nicht festangestellte Positionen brächte eine zumindest billige Planungsreserve, deren Grösse sich vermutlich schon nach wenigen Jahren auf einen natürlichen Wert einpendeln würde.

B: Das «holländische Modell», in den USA in Form von «furloughing» praktiziert, lässt sich nur dann anwenden, wenn ein eigentliches Überangebot an Piloten besteht.

Abgesehen davon, dass derartige Mittel arbeitsrechtlich bei uns nicht abgedeckt wären und auch kaum der schweizerischen Mentalität entsprechen, darf nicht übersehen werden, dass amerikanische Gesellschaften das Verfahren auch im umgekehrten Sinne anwenden. Das heisst, bei Produktions-Rückgang wurden Piloten auf die «Furlough-Liste» (Strasse) gesetzt.

AR: Nach den Erfahrungen der letzten Jahre wird man den Eindruck nicht los, Besatzungsplanung bestünde einzig und allein darin, aus nackten Zahlen, Statistiken und Kostenberechnungen das Unmögliche möglich zu machen, um das von höherer Warte geforderte Planungssoll zu erreichen. Verschiedene Warnungen der Berufsverbände wurden glattwegs überhört. Können Sie mich in dieser Beziehung eines Besseren belehren?

B: Nach wie vor versuche ich, Besatzungsplanung als «exakte Wissenschaft» zu verstehen. Allerdings kommen wir da und dort nicht um Interpretationen und subjektive Beurteilungen herum. Zu viele Variable verhindern (teilweise zum Glück), dass Crewplanning mit Maschinen-Einsatz verglichen werden kann. Allerdings muss zur Kenntnis genommen werden, dass substantielle Veränderungen 1/2–1 Jahr (im kurzfristigen Rahmen, z. B. Kabinenpersonalbestand, neue FDR's, neue Einsatzphilosophien) oder 2–3 Jahre (Pilotenbestand) Verzögerungsdauer beinhalten. Die Personalbeschaffung, zum mindesten der Piloten, ist nicht zuletzt auch ein Kapazitätsproblem, das in einem 6 Millionen Volk eine andere Rolle spielt als anderswo.

Wenn nun andere Länder, andere Airlines, in bezug auf Produktion — in Flugstunden oder Arbeitstagen ausgedrückt — ähnliche (höhere oder tiefere) Werte aufweisen, so kann u. E. behauptet werden, dass das fliegende Personal der Swissair zumutbar eingesetzt wird. Es ist uns aber bewusst, wie sehr der Einzelfall im täglichen Einsatz von der Norm abweichen kann. Das ist aber ein weltweites Problem des Luftverkehrs.

## Verbrauchte Freitage

	CV-990		DC-9		DC-8		DC-10		B-747		Stew.	A/H
	PiC Copi		PiC Copi		PiC Copi		PiC Copi		PiC Copi			
1974	57	63	100	130	287	344	84	103	nicht ausgew.	646	ausgew. ab Juli 74	612 ausgew. ab Juli 74
1975	—	—	129	109	203	296	318	301	nicht ausgew.	1436		1674
1976	—	—	116	82	219	263	254	252	144	199	897	1115
1977 bis Aug. inkl.	—	—	66	46	154	175	118	94	101	216!	569	816

Beim Kabinenpersonal ist zu beachten, dass OEC die Planung 1974 übertragen wurde (früher bei OB) und erst gegen Ende 74 ein Reservekonzept entwickelt werden konnte, das im Verlaufe 75 laufend verbessert wurde.

AR: Um an den Anfang unseres Gespräches zurückzukommen und um Ihren «Bericht zur Lage der Personalbestände bei den fliegenden Besatzungen» zu vervollständigen: Wird man auch in Ihrer Planungsstelle «durch Schaden klug»? Anders gefragt: Bleiben Sie Ihrer harten Linie auch weiterhin treu, oder sind in Zukunft doch gewisse Lockerungen zu erwarten, die dazu beitragen könnten, die angespannte Lage etwas zu entschärfen?

B: Besatzungsplanung ist sicher nicht das Produkt eines einzelnen. Diese Sparte, sowohl cockpit- als auch kabinenseitig, muss als Teil der gesamten Geschäftspolitik betrachtet werden.

Die langfristige Entwicklung lässt sich nicht ohne Berücksichtigung des gewünschten Wachstums (der Firma) und des möglichen (der Besatzungsbestände) darstellen. Extreme Wünsche und Vorstellungen im einen oder anderen Zusammenhang gehören ins Reich der Utopie und werden sich kaum verwirklichen lassen.

AR: Herr Berbier, besten Dank für dieses Gespräch.

Interview: Peter Clausen

#### Zwei Fragen blieben unbeantwortet!

Im Zusammenhang mit dem Interview «Besatzungsplanung: Pi-mal-Handgelekt?» sind zwei Fragen nicht beantwortet worden. Wir haben Verständnis dafür, dass unser Gesprächspartner, Herr A. Berbier, diese beiden Fragen unberücksichtigt lassen musste, da sie thematisch nicht in seinen Aufgabenbereich gehören. In der Absicht, dem Informationsbedürfnis unserer Leser zu entsprechen, wurden die erwähnten Fragen gleichwohl abgedruckt. Sicher werden sie von den zuständigen Stellen nicht übersehen und, so hoffen wir, zu einem gegebenen Zeitpunkt doch noch öffentlich beantwortet. (Red.)

#### Fragen

- Im Zusammenhang mit den personellen Einsparungen darf man zwei weitere «Blitzaktionen» nicht unerwähnt lassen. Während die vorzeitige Pensionierung altgedienter Flugkapitäne hinlänglich bekannt ist, scheint die Übung «F/E-Galley Steward» lautloser über die Bühne gegangen zu sein. Können Sie unseren Lesern den Hergang dieser Geschichte in Fakten kurz schildern?
- Mit der Umschulung von F/E's zu Galley Stewards wollte man in erster Linie Arbeitsplätze erhalten — zweifelsohne eine begrüßenswerte Absicht. Trotzdem muss nachträglich die Frage erlaubt sein, ob das Organisieren dieser aussergewöhnlichen Aktion durch die verschiedenen Dienststellen nicht Mehrkosten gebracht hat, die einem kurzfristigen F/E-Überbestand gleichzusetzen sind. In diesem Falle wäre aber — wiederum nicht in Franken auszudrücken — weniger Porzellan zerbrochen worden.

## Nebel in Kloten

In klaren Nächten sinkt die Temperatur der Erdoberfläche durch Abstrahlung. Die unmittelbar über dem Erdboden lagernde Luft wird in der Folge vom Boden her ebenfalls abgekühlt. (Abb. 1)

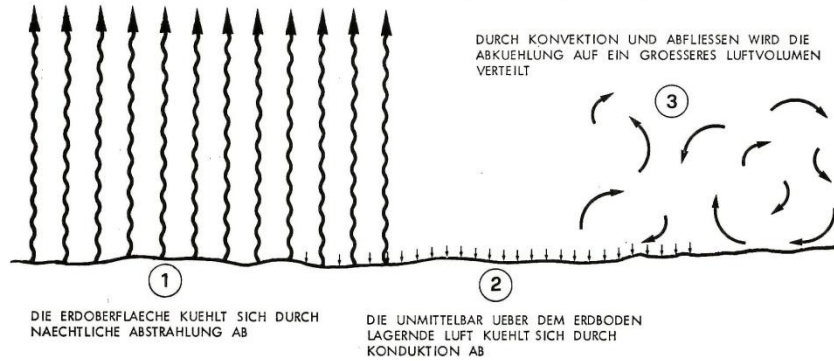


Abb. 1

Bei genügend hoher Luftfeuchtigkeit kann die Luft dadurch den Sättigungspunkt erreichen. Bei weiterer Abkühlung wird der überschüssige Wasserdampf ausgeschieden. Es bildet sich zuerst Tau, danach kondensieren Wassertröpfchen an die in der Luft schwebenden mikroskopischen Partikel (Kondensationskerne). Bei genügender Anzahl werden diese Wassertröpfchen sichtbar als dünne Nebelschleier (shallow fog), die sich allmählich verdichten und zu Nebelbänken werden. Diese Nebelbänke (fog patches) schliessen sich mit der Zeit zu einer homogenen Nebelschicht zusammen. (Abb 2)

1. WIESENNEBEL (SHALLOW FOG)

DUENNE SCHLEIER, NICHT HOEHER ALS 2 m

2. NEBELBAENKE (FOG PATCHES)

SICHT IN DEN BAENKEN UNTER 1 km

3. NEBEL (FOG)

SICHT IM GANZEN GEBIET UNTER 1 km

Abb. 2

Da die Luftfeuchtigkeit nicht auf dem ganzen Flughafengebiet die gleichen Werte erreicht, beginnt die Nebelbildung nicht überall gleichzeitig. So lassen sich die ersten Nebelbänke meist im Bereich der Pistenenenden 16 und 14 beobachten (Einfluss der Glatt und des Himmelbaches).

Während des Tages wird die Luft vom Boden her erwärmt. Die Nebeltröpfchen verdunsten, optisch vollzieht sich der Übergang von Nebel zu Hochnebel. Die Basis dieses Hochnebels steigt immer weiter an, die Hochnebelschicht wird dünner und löst sich schliesslich bei genügender Einstrahlung ganz auf (Abb. 3). Bei dünnen Nebelschichten kann sich der Nebel am Boden auflösen.

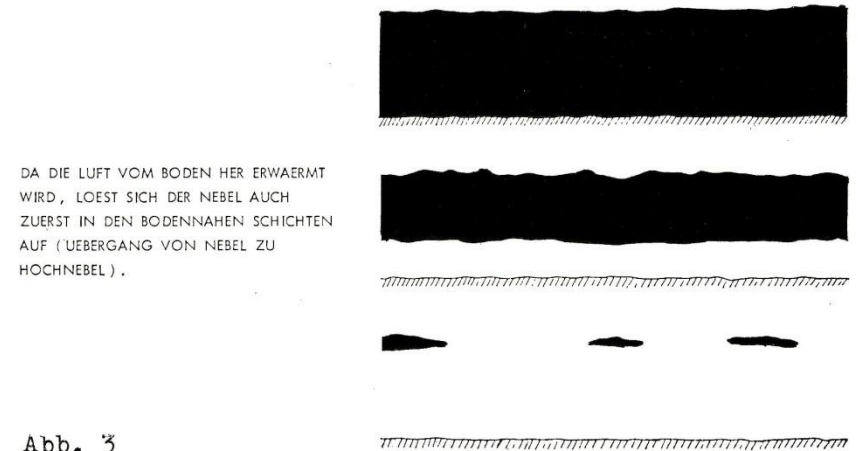


Abb. 3

Wichtig für die Nebelbildung ist eine hohe Luftfeuchtigkeit und eine starke Abkühlung der bodennahen Luftschichten. Klare, windschwache Nächte begünstigen also die Nebelbildung.

Zu verkaufen

### BAULAND IN RUSSIKON

voll erschlossen, ruhige Aussichtslage, preisgünstige Parzellen (zu Franken 98 000.—) für 3 individuelle Häuser.

Anfragen an

Walter Moser, dipl. Arch. ETH, Steinstrasse 65, 8003 Zürich, Telefon 01/35 94 94

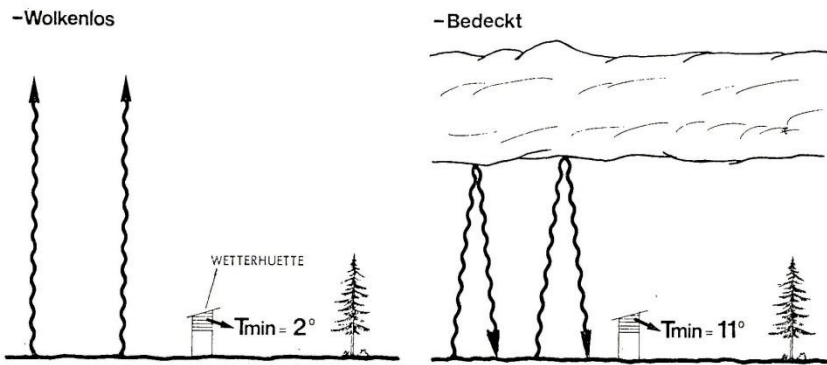


Abb. 4

Bei wolkenlosem Himmel wird die nächtliche Tiefsttemperatur bedeutend tiefer liegen als bei bedecktem Himmel (Abb. 4).

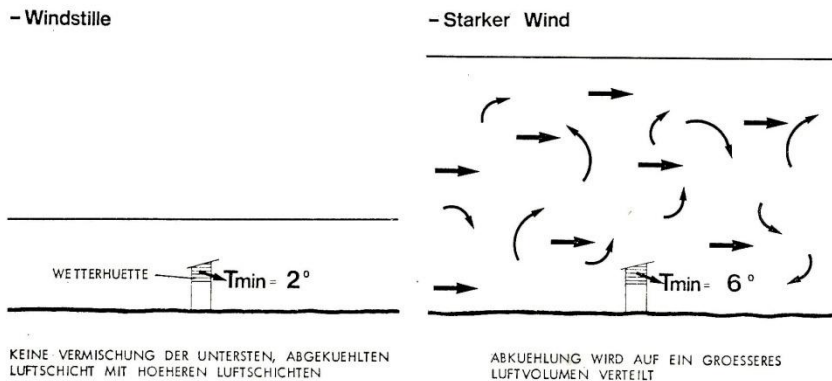


Abb. 5

Bei Windstille wird die Temperatur in den bodennahen Schichten tiefer sinken als bei mässigem oder starkem Wind (Abb. 5).

Diese genannten Bedingungen sind natürlich erfüllt bei Hochdrucklagen. Untersuchungen haben ergeben, dass etwa 40% aller Nebelfälle in Kloten bei Hochdrucklagen (Hochzentrum über oder östlich bis südöstlich der Schweiz) aufgetreten sind. Liegt das Hochzentrum westlich bis nördlich der Schweiz, ist in Kloten eher Hochnebel zu erwarten; in Basel hingegen bildet sich bei dieser Druckverteilung häufig Nebel.

Etwa ein Viertel aller Nebel treten bei Föhnlage auf. Diese Tatsache lässt sich dadurch erklären, dass der Föhn in Kloten in den meisten Fällen nicht bis zum Boden durchzugreifen vermag. Eine mehrere hundert

Meter dicke Grundschicht wird vom Föhn überströmt. Da bei Föhn die Bewölkung in Kloten nur gering ist, kann die schwachwindige Grundschicht bis zur Sättigung abgekühlt werden.

Bei dieser Wetterlage ist bei Start und Landung unbedingt zu berücksichtigen, dass oberhalb der Inversion an der Nebelobergrenze plötzlich starke Winde aus südöstlicher Richtung auftreten können (starke Scherung).

Etwa 15% der Nebel entfallen auf «Flache Druckverteilung» (Bewölkungs- und Windverhältnisse im Winter ähnlich wie bei Hochdrucklagen).

Die restlichen Nebelfälle verteilen sich auf gradientschwache Südost-, Bisen-, West- und Staulagen, bei denen die Grundschicht nicht ausgeräumt wurde.

	mittlerer Nebelbeginn	mittleres Nebelende	frühester Nebelbeginn	spätestes Nebelende
1.-15. Jan.	1800 z	1130 z	ganztägig	
16.-31. Jan.	1930 z	1100 z	ganztägig	
1. -14. Feb.	2130 z	1030 z	ganztägig bis 3. Feb.	
15.-29. Feb.	2330 z	1000 z	1830 z	1300 z
1. -15. März	0130 z	0930 z	1930 z	1130 z
16.-31. März	0230 z	0830 z	2100 z	1030 z
1. -15. April	0300 z	0800 z	2200 z	0930 z
16.-30. April	0230 z	0730 z	2300 z	0900 z
1. -15. Mai	0200 z	0630 z	2330 z	0830 z
16.-31. Mai	0200 z	0600 z	2330 z	0800 z
1. -15. Juni	0200 z	0530 z	2330 z	0800 z
16.-30. Juni	0200 z	0530 z	0000 z	0800 z
1. -15. Juli	0200 z	0530 z	0000 z	0800 z
16.-31. Juli	0200 z	0530 z	0000 z	0800 z
1. -15. Aug.	0230 z	0600 z	2330 z	0900 z
16.-24. Aug.	0230 z	0630 z	2200 z	0900 z
25.-31. Aug.	0230 z	0700 z	2030 z	0900 z
1. -15. Sept.	0100 z	0730 z	2000 z	1000 z
16.-30. Sept.	0000 z	0800 z	1900 z	1100 z
1. -15. Okt.	2230 z	0830 z	1800 z	1200 z
16.-31. Okt.	2130 z	0930 z	1600 z	1330 z
1. -15. Nov.	2000 z	1000 z	ganztägig ab 2. Nov.	
16.-30. Nov.	1830 z	1100 z	ganztägig	
1. -15. Dez.	1630 z	1200 z	ganztägig	
16.-31. Dez.	1700 z	1200 z	ganztägig	

Mit der jahreszeitlichen Änderung der Tag- und Nachtlängen verschieben sich auch die Zeiten des mittleren Nebelbeginns und des mittleren Nebelendes. In untenstehender Tabelle ist angegeben, um welche Zeit bei ungestörter Ab- und Einstrahlung mit Nebelbeginn resp. Nebelende gerechnet werden kann (met. vis < 1 km).

Die untenstehende Tabelle zeigt die Häufigkeit dichter Nebel (RVR < 400 m) in den Jahren 1966–1972. Zu jeder Stunde sind die Anzahl Tage pro Monat mit RVR < 400 m angegeben. Ausgezählt wurde jeweils derjenige Monat mit der höchsten Nebelstundensumme im Zeitraum 1966–1972. Die Zahlen geben also die Höchstwerte an, mit denen in einem Monat gerechnet werden muss. Im nebelreichsten Oktober des Zeitraums 1966–1972 wurde also beispielsweise um 08 GMT an 7 Tagen eine Pistensicht von weniger als 400 m gemessen.

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	GMT
Sept.										4	6	7	3	4	4	3	3	3	2						
Okt.																									
Nov.																									
Dez.																									
Jan.																									
Feb.																									
März																									

Bei gewissen Wetterlagen kann Bewölkung und Windstärke ein solches Ausmass erreichen, dass Nebelbildung unwahrscheinlich ist. Um abzuschätzen, bei welchen Bedingungen Nebelbildung noch möglich ist, wurde auf Grund langjähriger Erfahrungen eine Checkliste geschaffen, die verschiedene Wetterelemente berücksichtigt.

Zu verkaufen: geräumiges, geschmackvoll

**renoviertes Haus**

(ehemaliges Gemeindehaus) im ruhigen Weinbaudörfchen Trasadingen, 25 Autominuten vom Flugplatz Kloten.  
7 Zimmer (Wohnzimmer 5 x 10 m), schöner Keller, Garten.  
Preis ca. Fr. 275 000.—

Auskunft erteilt abends Telefon 053/6 21 23

Checkliste N E B E L

Rahmenbedingungen, die unbedingt erfüllt sein sollten:

- A. Gradient Kloten - Stuttgart > -1 < 4 mb
- B. Taupunktdifferenz in Kloten um 12z  $\Delta T_d < 10^\circ$
- C. Prognostizierte nächtliche Bewölkung ( Nm ) über Kloten  $\leq 3/8$  (Satellitenbild beachten)

1. Gradient über Kloten	850 mb	dd 00 - 180	ff < 15	.....
		dd 180 - 360	ff < 25	.....
	700 mb	dd 00 - 180	ff < 20	.....
		dd 180 - 360	ff < 30	.....
		dd 180 - 360	ff < 20	.....
	500 mb	dd 00 - 180	ff < 20	.....
		dd 180 - 360	ff < 40	.....
		dd 180 - 360	ff < 25	.....
2. Bodengradient Kloten - Stuttgart			$\geq 0$ 42 mb	.....
	Genf - München		$\geq -2$ < 3	.....
	Genf - Montélimar (07577)		< 4	.....
	Payerne- Strassburg		$\geq 0$ < 3	.....
3. Wind Feldberg		dd 00 - 180	ff < 15	.....
		dd 180 - 360	ff < 30	.....
		dd 180 - 360	ff < 20	.....
4. Wind Lägern			ff < 15	.....
	Taupunktdifferenz Lägern Td		Td $\geq 4^\circ$	.....
	Zunahme Td Lägern zwischen 12z und 15 z		$\Delta T_d > 2^\circ$	.....
5. Temperaturgradient Kloten - Lägern			$\Delta T \leq 2^\circ$	.....
	"		$\Delta T \leq 0$	.....
6. Taupunktdifferenz in Kloten		um 09z	Td < 3	.....
	"	um 15z	Td < 8	.....
7. Regen im Verlaufe des Tages in Kloten				.....
8. Nebel in vorangegangener Nacht in Kloten				.....
		in Wynau (06643)		.....
9. mittlere Gesamtbewölkung Alpennordseite			N $\leq 6/8$	.....
	Reduktion der mittleren Gesamtbewölkung zw. 18z und 21z		N $\geq 2/8$	.....
10. Sonde Payerne Inversion unter 1200 m				.....
	Sonde Stuttgart Inversion unter 1200 m			.....
11. Nebel in Advektionsrichtung				.....
Total Punkte				.....
Nebelwahrscheinlichkeit für Kloten in der kommenden Nacht				...../0

Jede erfüllte Bedingung in dieser Checkliste ergibt einen Punkt. Die Wahrscheinlichkeit für Nebel ist abhängig vom erhaltenen Punktetotal:

14 Punkte	Wahrscheinlichkeit	70%
16 Punkte	Wahrscheinlichkeit	80%
18 Punkte	Wahrscheinlichkeit	90%
20 Punkte und mehr	Wahrscheinlichkeit	100%



Zu einer wichtigen Prognosehilfe könnte ein Gerät werden, das gegenwärtig am Rande des Neeracher Riedes Nebelbildung in diesem Gebiet registriert. Der Nebel bildet sich im Neeracher Ried in den meisten Fällen früher als auf dem Flughafen Kloten (höhere Feuchtigkeit). Sollte sich bei den während dieses Winters weiterlaufenden Versuchen herausstellen, dass diese Zeitdifferenz genügend gross ist (1–2 Stunden), könnte die Kurzfristprognose (TREND) weiter verbessert werden.

Karl H. Hack, Flugwetterzentrale Zürich



Wir sind Spezialisten

# autokraft

embraport



offiz. BMW- und  
Peugeot-Vertretung  
Occasionsmarkt

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

«**Meteorologie für Piloten**», von Karl H. Hack, ist ein neues ausgezeichnetes Buch über Flugwetterkunde, das demnächst zum Standardwerk der Schweiz. Luftverkehrsschule bestimmt wird. Es erscheint im Verlag des Aero Clubs der Schweiz und kann von der Aeropers zum verbilligten Gruppentarif von Fr. 18.50 bezogen werden. Interessenten können das Buch mittels Bestellschein beim Aeropers-Sekretariat reservieren lassen. Einsendeschluss: 31. Januar 1978. (Red.)



Hier abtrennen!



### Bestellschein

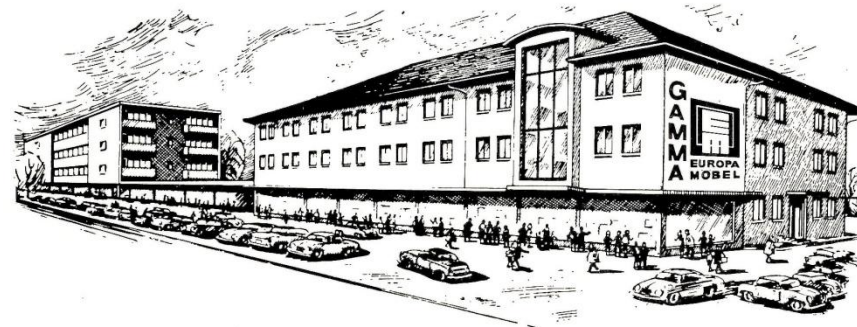
Der Unterzeichnete möchte \_\_\_\_\_ Exempl. «Meteorologie für Piloten», (Karl H. Hack) zum Preis von Fr. 18.50 bestellen.

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_ Box: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

## Man sollte...

- unserem Präsidenten die Bedeutung des Wortes «RUDIMENTÄR» erklären, damit er einsieht, dass zu ausgewogenen und vernünftigen FDR's nicht nur ein rudimentäres Familienleben gehört.  
J. C. De Jager
- nicht unbedingt annehmen, Flotten-Chefpiloten hätten keine Kompetenzen, wenn sie Dépl.-Anträge mit Speisekarten belegen müssen — oder vielleicht doch? H. T.
- sich einmal erkundigen, wieso die über 55-jährigen Captains nicht mehr in der Senioritätsliste aufgeführt werden.
- sich fragen, ob punkto Pilotenbeständen alles in Ordnung ist, wenn es sich immer wieder als notwendig erweist, 2 Captains zusammen auf die Strecke zu schicken, um die Operation zu retten.
- nicht aufhören zu fragen, wann endlich auch das fliegende Personal in den Genuss des 13. Monatslohnes gelangt!
- hoffen, dass die aufwendige Arbeit der DC-9 EK (FDR-Umfrage) nicht umsonst gewesen ist!

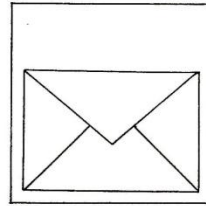


## Ostschweizer Möbelzentrum GEBR. GAMMA AG 9500 WIL

Direkt an der Autobahn Winterthur – St. Gallen. Stets genügend Parkplätze. Jeden Dienstag Abendverkauf. Grösste Auswahl der Ostschweiz. 3000 m<sup>2</sup> Ausstellung.

**Spezial-Konditionen für Aeropers-Mitglieder**

## Briefe an die rundschau



### Serviceangestellte im Utalii Hotel Nairobi

Wie wir leider von kompetenter Seite aus dem Utalii-Hotel erfahren mussten, gibt es immer noch Swissair-Crews, die das Gefühl haben, es gehe ihnen zu lange bis das Essen auf dem Tisch steht. Dann geht man auf den Kellner los. Mit Unrecht, denn es geht soweit, dass Kellner deprimiert zur Direktion gehen, mit dem Wunsche, die Swissair-Crew nicht mehr bedienen zu müssen. Grund: Sie werden schikaniert. Ich möchte hiermit in Erinnerung rufen, dass das Utalii-Hotel ein «Schulhotel» ist und die meisten Angestellten dort Hotelfachschüler sind, die den Mut haben, eine Lehre abzuschliessen. Das ist sicher in Afrika nicht so selbstverständlich.

Wenn man vom Hotelfach nur ein wenig versteht, so ist der Service und das Essen im Utalii-Hotel hervorragend und excellent. . . . Ich muss zugeben, es geht hie und da langsam. Aber dem Service- und Küchenpersonal muss man vieles zeigen, damit sie etwas lernen, und das braucht wohl oder übel Zeit. Ich hoffe, man versteht mich: Lieber ein bisschen länger warten, dafür aber einen «tiptopen Service» und gute Qualität. Zur Erinnerung: beides gab es im Hilton Nairobi nicht. Bitte, seid nett zu den Leuten, sie sind Euch dankbar. Eine schöne Safari und einen angenehmen Aufenthalt im Utalii-Hotel wünscht Euch

Gusti Koller, A/S

### Geneva im Winter — aktive Erholung durch Skilaufen!

Pit's Country ist mit Skiträgern ausgerüstet. 6 Paar Roy-Skis stehen im Crew-House-Keller bereit. Ins Crew-Gepäck gehören also nur noch: Skischuhe, warmer Pullover, Windjacke, Handschuhe, Skihosen, Ski-brille und Sonnencreme.

Verschiedene im Winterflugplan 77/78 erscheinende Rotationen eignen sich bestens zum Skifahren, z. B.

Day 6 806/819 langer Aufenthalt im Crew-House  
Day 6 430/431/929 später Abflug in GVA am Sonntag  
Day 5 940/730/731 früh zu Bett und am Samstag auf die Bretter!

(Diese Angaben sind aus dem First Draft und werden, wenn nötig, mit Anschlag am Crew-Control korrigiert).

Wer vorausplant hat mehr vom Leben. Das Zusatzgewicht im Gepäck lohnt sich! Viel Freude am Wintersport wünscht

T. Bircher, Capt. DC-9



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

Nicht wenn Sie den **Suntherm Wasserenthärter** besitzen.

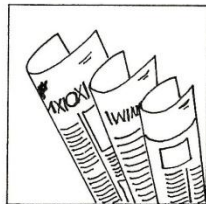
Schützen Sie die teuren Installationen und Apparate mit einem **Suntherm Wasserenthärter**

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

## From other publications



Aus «Tages-Anzeiger» vom 21. September 1977

### Swissair erwartet Rekordgewinn

Zürich, 20. Sept. (R) Die Swissair, Schweizerische Luftverkehrs AG, erwartet für das laufende Geschäftsjahr per 31. Dezember einen Rekordbetriebsgewinn, der das bisher beste Ergebnis von 257 (213) Mio. Fr. des Jahres 1976 in den Schatten stellen dürfte, wie ein Firmensprecher bekanntgab. Für 1978 rechnet die Gesellschaft mit einem ähnlich guten Ertrag wie 1977. Im ersten Halbjahr 1977 expandierte der Betriebsgewinn gegenüber der vorjährigen Vergleichsperiode um 53,7% auf 132 Mio. Fr., bei Gesamteinnahmen von 1,150 (1,030) Mrd. Fr.

Aus «Neue Zürcher Zeitung» vom 20. September 1977

### Neue Runde in einem alten Kampf

#### Zwei oder drei Mann im Cockpit der DC-9-80?

-hr. Die Swissair hat sich, wie unlängst bekanntgegeben wurde, für die DC-9-80 als zukünftiges Kurz- und Mittelstreckenverkehrsflugzeug entschieden. Ob sie von McDonnell Douglas wirklich auch gebaut wird, ist noch eine offene Frage. Sie würde rasch beantwortet, wenn der Hersteller noch weitere Bestellungen erhält.

Wie die DC-9-51 im Vergleich zur DC-9-32 ist die DC-9-80 gemessen an jener eine wiederum gestreckte Version, die bei der Swissair-Sitzanordnung 136 Passagieren statt 120 wie bei der DC-9-51 Platz bieten soll. Die DC-9-80 hörte zuerst auf den wenig glücklichen Namen DC-9-55; dieser erinnert allzusehr an die DC-9-51, mit der man in bezug auf ihre Umweltfreundlichkeit eine unangenehme Überraschung erlebte. Die DC-9-80 dagegen mit ihren JT8D-209-Triebwerken soll auch jene strengeren Lärmvorschriften erfüllen, die noch gar nicht in Kraft sind. Grob gesagt, würde der Lärm fast auf die Hälfte gedämpft.

Nun ist dem Projekt Widerstand erwachsen. Dieser kommt, wie nicht anders zu erwarten war, vom Dachverband der amerikanischen Verkehrspilotenvereinigung (ALPA) aus. Erneut spielte er die leidige Frage hoch, ob für die DC-9-80 nicht eine Dreimannbesatzung im Cockpit verlangt werden müsse. Er hat seine Forderung schon früher bei amerikanischen Fluggesellschaften durchsetzen können. So fliegt Western ihre 23 B-737 mit einer Dreimannbesatzung, fordert nun aber, dass ihre Piloten einer Zweimannbesatzung zustimmen. Boeing schätzt, dass die unnachgiebige Haltung der ALPA in dieser Frage sie um den Verkauf von 450 B-737 gebracht hat. Auch Eastern lässt verlauten, dass sie, ihren Piloten zuliebe, auf einer Dreimannbesatzung bestehen müsse.

McDonnell Douglas hat die DC-9-80 bisher nur mit einem Cockpit, das für zwei Piloten vorgesehen ist, angeboten, hält aber offenbar im Hintergrund noch Pläne für eine Dreimannauslegung bereit.

Die Swissair hat bei ihrem Entscheid selbstverständlich wie bei den bisherigen DC-9 an eine Zweimannbesatzung gedacht. Sie müsste diesen noch nicht endgültigen Entscheid überdenken und allenfalls widerrufen, wenn die Pilotenverbände es durchsetzen könnten, dass die DC-9-80 nur mit einer Dreimannbesatzung zertifiziert wird. Denn eine Dreimannbesatzung lässt die Betriebskosten erheblich in die Höhe schnellen, während an Flugsicherheit nichts gewonnen wird.

**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**

# Organisation des Vorstandes

<b>Präsident:</b>	H. Hürzeler	Fach 17
<b>Vizepräsidenten:</b>	U. Baier	Fach 370
	E. Heiz	Fach 90

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

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

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

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

**DC-9:** U. Bodmer (Typenchef)  
 W. Widmer, 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