

rundschau

März/April 1982



**AERO
PERS**

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

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

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

Inhalt – Contents – Sommaires	Seite/Page
Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
INTERN	
Neuaufnahmen	7
Follow up!	10
Auto-Test 1982	10
Gedanken zum Absturz zweier SLS-Schüler	11
Interview: Vereinigung Cockpit	13
Forum: Typseniorität für Copiloten	19
«Henk, You're On Fire!»	21
Frei(tage)willige Feuerwehr	22
ATC-Verantwortung den Piloten übertragen?	25
Man sollte...	28
Briefe an die rundschau	29

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 20. Mai 1982

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
E. Brunner, H. Lüscher,
R. Kurtz, F. Rasumowsky,
J. Schmid, H. Spörr

**Redaktions-Adresse
und Versand:**

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

**Druck und
Inseratannahme:**

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

Die Schwarz-Blauen von AEG.

Testen Sie die AEG-Powermatic!

900 Watt Powermatic, 750 Watt Powermatic, 650 Watt Electronic – diese neue Schlagbohrer-Generation bedeutet: mehr Kraft, mehr Leistung, mehr Sicherheit, mehr Möglichkeiten. Kommen Sie, wir zeigen Ihnen gerne die Vorteile der Schwarz-Blauen.

SB 2 E-901 Fr. 475.– Netto
SB 2 E-751 Fr. 435.– Netto
SB 2 E-651 Fr. 345.– Netto

Byland AG



AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

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

Mit uns kann man rechnen.
Prompt und sicher.
Ca, c'est « La Suisse »
Versicherungen

Generalagenturen in der ganzen Schweiz.
Generaldirektion: Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne, 021/2018 11

Keine Feuerwehrrübungen mehr



Die letzte Ausgabe der **rundschau** hat ein Echo ausgelöst wie schon lange nicht mehr. Insbesondere die Artikel über die berufliche Solidarität waren Zielscheiben der Kritik, die von Zustimmung bis zur totalen Ablehnung reichte. Nur schade, dass die meisten es bei einer mündlichen Bei- oder Missfallenskundgebung bewenden liessen, statt uns mit einer kurzen Zuschrift zu beglücken. Der Aufruf betreffend «Man sollte...» hat genützt, die Rubrik hat sich belebt. Hoffentlich ergeht es dem FORUM ebenso, die Verfasser des Beitrags «Copiloten seniorität» (Seite 19) möchten Ihre Meinung kennenlernen.

Das Thema «Copiloten seniorität» kommt auch im Interview mit Uwe Holzwig, Pressesprecher der «Vereinigung Cockpit», zur Sprache (Seite 13). Dieses Gespräch bildet den Anfang einer kleinen Serie, die wir in loser Folge fortsetzen werden: Wir nehmen uns beim eigenen Namen und schauen uns in der Runde der europäischen Pilotenverbände etwas um.

Im vorliegenden Interview wird auch das Thema A310 nochmals kurz berührt. Die Auseinandersetzung um das Crew complement ist noch in bester Erinnerung, und es ist vielleicht gut, sich im Hinblick auf den nächsten technischen Entwicklungsschritt zu überlegen, wie ein solcher Konflikt in Zukunft vermieden werden kann. Ein wichtiger Punkt ist sicher das frühzeitige Gespräch zwischen den Verhandlungspartnern. Beim A310 wurden die Pilotenverbände vor ein fait accompli gestellt, was dann auch prompt eine entsprechende Reaktion auslöste – es war von Anfang an ein Gegeneinander statt Miteinander. Es gilt also jetzt schon, den nächsten Schritt gemeinsam vorzubereiten; in welche Richtung er geht, ersehen Sie aus dem Artikel von Henry Lüscher (Seite 25). Ich hoffe sehr, dass es nicht wieder zu einer Feuerwehrrübung à la A310 kommt!

Mehr über die Feuerwehr auf Seite 22.

Mit freundlichen Grüssen

Beat von Tobel

CLEAN POWER



DER FLÜSSIGE VERBRENNUNGSKATALYSATOR

Sehr geehrter Hausbesitzer

Vom Energiesparen reden heute fast alle; unzählig sind die Produkte die auf diesem Gebiet angeboten werden. Leider haben sie meistens einen Nachteil: Der Investitionsbedarf ist ziemlich hoch und es sind oft viele Jahre die vergehen müssen bis sich das entsprechende Produkt amortisiert hat.

Nicht so mit CLEAN POWER, das Sie vor dem nächsten Heizölkauf einfach in Ihren Heizöltank einfüllen!

DAS RESULTAT

Durch verbesserte Verbrennung, zwischen 10 - 20 % Minderverbrauch an Heizöl! Ausserdem saubere Brennerdüsen und einen weitgehend russfreien Heizkessel was nochmals Ihren Heizölverbrauch positiv beeinflusst. Ihr Kaminfeger wird es Ihnen beim nächsten Fegen bestätigen.

DIE KOSTEN

Zwischen 2 bis 2,5 Rp je Liter Heizöl oder z.B. für einen 5'000-Litertank rund Sfr 120.-- (Soll jedoch wie erwähnt ein Heizölsparnis von 500-1'000 Liter gegenübergestellt werden!).

BEZUG BEI:



CH-8304 Wallisellen ☎ (01) 830 22 44

(Inhaber ehem. SR-Pilot)

WEITERE PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN:

- Der preisgünstige und genaue Heizölzähler MINI-MAJOR.
(Damit Sie auf den Liter genau wissen wieviel Sie verbrauchen.)
- Persönliche Beratung um Ihre Heizanlage mit wenigen Investitionen optimal zu gestalten. Dies bedeutet in vielen Fällen eine weitere Einsparung von 10 bis 20% !

Liebe Mitglieder

Als ich vor einem Jahr zum Präsidenten unseres Berufsverbandes vorgeschlagen wurde, habe ich mir allerlei Gedanken gemacht, wie ich dieses Ehrenamt ausüben würde. Die Hauptmarschrichtung ist in unseren Statuten, im GAV und im Pflichtenheft für den Präsidenten festgelegt. Daneben gibt es aber eine Menge persönlicher Nuancen, die das Verhältnis im Vorstand, zu den Mitgliedern und zum Arbeitgeber wesentlich beeinflussen.

Nebst andern persönlichen Richtlinien habe ich mir vorgenommen, zur Lösung auftauchender Probleme den Faktor Zeit mitwirken zu lassen, um allfällige Stürme im Wasserglas zu verhindern. Ein kurz- und ein langfristiges Problem haben nun doch solche Wellen geschlagen, dass eine Information der Mitglieder angebracht ist.

Über die beanstandete Zufahrt zum Crew-Eingang habe ich schon im letzten Artikel berichtet. Inzwischen ist aber – besonders während Schnee- und Regenperioden – die Reklamationsflut weiter angewachsen, und zwar vorwiegend aus dem Langstreckensektor. Für Kurzstreckeneinsätze scheint das Provisorium akzeptabel zu sein. Wenn uns aber von Seiten der Swissair zugemutet wird, dass uns unsere Frauen für einen Langstreckeneinsatz im Parkhaus abladen, wir dort 10 bis 15 Minuten auf den Crew-Bus warten, den schweren Koffer in den unmöglichen und meist überfüllten Anhänger ein- und am Crew-Eingang wieder ausladen, so muss ich am guten Willen unserer Vorgesetzten berechnete Zweifel anbringen. Die Empörung über dieses Provisorium hat uns jedenfalls veranlasst, die geplanten Verhältnisse im neuen Ops-Center nochmals gründlich anzuschauen. Mit dem, was dort gebaut wird, werden die Besatzungen nämlich zwei bis drei Jahrzehnte leben müssen.

Das langfristige Problem braucht nochmals eine beträchtliche Menge goodwill seitens unserer Vorgesetzten, um eine Lösung zu finden. Es handelt sich um das Vertrauensverhältnis zwischen Piloten und ihren Chefs. Wenn dieses Verhältnis stimmt, so sollte jeder Pilot auch bei einem kleinen Zwischenfall auf der Strecke zu seinem Chef gehen können, um Möglichkeiten zu diskutieren, wie solche Vorfälle in Zukunft vermieden werden. Wenn aber das Vertrauen fehlt und der Vorfall schliesslich via Aeropers zur Diskussion kommt, so stimmt etwas nicht, d. h. die 1980 von der Swissair lancierte Organisationsentwicklung (OE), die auf der Basis der Partnerschaft aufgebaut ist, ist in einigen Regionen noch nicht zum Tragen gekommen. Es gibt nur wenige uns bekannte Vorfälle, aber wenn wir die unbekannte Dunkelziffer mitberücksichtigen, so finde ich es an der Zeit, sich hierüber einige Gedanken zu machen.

Zum Abschluss meines Artikels habe ich die Ehre, wieder einem verdienten Aeropers-Funktionär ein Kränzlein zu winden. Capt. Paul Habegger hat sich über viele Jahre mit der Aeropers identifiziert und einen grossen Teil seiner Freizeit für deren Belange geopfert, als Vorstandsmitglied, in der Versicherungskommission, in der Schulungskommission und woher ihn jeder DC 10-Pi-

lot kennt, als langjähriger Chef der DC 10-Einsatzkommission, welchen Posten er kürzlich seinem Nachfolger übergeben hat. Pole Habegger hat sich seinen Mitarbeitern wie auch seinen Gesprächspartnern gegenüber darin ausgezeichnet, dass er eine Aufgabe gründlich überdachte, seinen Entschluss fasste und diesen mit der ihm eigenen Hartnäckigkeit vertrat. Wenn wir heute sowohl seitens der Aeropers wie auch der Swissair auf die in langen Jahren erarbeiteten FDR stolz sind, und über die DC10-Rotationen zur Zeit keine Beschwerden mehr zu hören sind, so ist dies zu einem wesentlichen Teil seinem unermüdlichen Einsatz zu verdanken. Ich darf ihm namens der Aeropers für seine guten Dienste herzlich danken und ihm für den Endspurt seiner fliegerischen Laufbahn noch schöne und angenehme Rotationen wünschen.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Edy Brunner

Corrigenda: In meinem letzten Artikel habe ich Sie über eine erfreuliche Neuerung in der Beurteilung beim proficiency check orientiert. Um allfälligen Missverständnissen vorzubeugen sei hier erwähnt, dass der darin enthaltene Satz wie folgt lauten soll: «Ist das grading im zweiten Anlauf genügend, so ist die zweite Note **für das Bestehen des Checks** massgebend». E. B.

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypothesen



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Neuaufnahmen



intern

An den Vorstandssitzungen vom Februar und März 1982 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Pietro Basso



Markus Brändli



Timothy Crowch



Heinrich Flück



Patrick Gosteli



Robert Gutmann



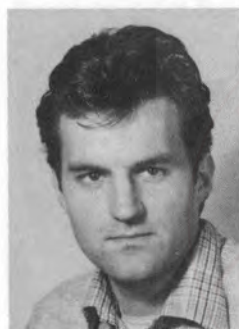
Markus Henzi



Mark Ingram



Peter Küng (II)



Ernst Moser (II)



Felix Senn



Norbert Siegfried



Daniel Stulz



Beat Wettstein



Eduard Wegmann

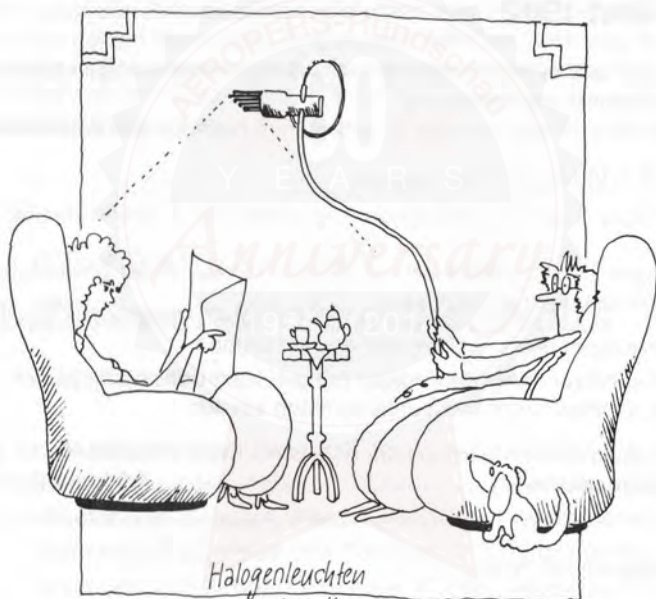


Rainer Hildebrand



Hans-Peter Reusser

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.



Halogenleuchten
setzen Ihren Besitz ins
rechte Licht!

Scherrer Wohnen

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

Follow Up!

Retired KLM Pilots Association

Enige tijd geleden, vond U indit orgaan, een aankondiging over de eventuele oprichting van bovengenoemde vereniging.

Het is nu zo ver, de vereniging bestaat nu! Volgens mededeling van de Heer Lars Blomberg, oud gezagvoerder KLM en tevens sekretaris van de nieuwe vereniging, kan een ieder die als vlieger bij de KLM indertijd dienst heeft gedaan, zich opgeven als lid. Zelfs een huidig actief dienstverband met een andere maatschappij vormt geen beletsel voor het lidmaatschap.

Op het Aeropers Sekretariaat vind U de benodigde aanmeldingsformulieren en verdere informatie ter inzage.

Kontakt adres: Capt. L. Blomberg, ch. Eysins 42, 1206 Nyon

Jan van Dierendonck

Auto-Test 1982

Auch dieses Jahr stehen uns von der AMAG AG in Kloten Wagen für unbegleitete Probefahrten zur Verfügung.

Zwischen dem 24. Mai und dem 5. Juni stehen beim Aeropers-Sekretariat für Sie

3 VW/Audi-Fahrzeuge

bereit. Welche Typen es sein werden, wird Mitte Mai in einem Zirkular mitgeteilt.

Bitte melden Sie sich telefonisch an (814 15 15), damit der gewünschte Wagen für Sie reserviert werden kann.

Die Bedingungen halten sich im bisherigen Rahmen:

- jeder Testfahrer bringt den Wagen mit gefülltem Benzintank zurück
- Auslandsfahrten dürfen nicht unternommen werden

Herr T. Fuglistaler, Verkaufsleiter der AMAG AG Kloten, Telefon 814 01 61, berät Sie gerne persönlich.

Aeropers-Sekretariat

Zu verkaufen von Privat

6-Zimmer-Einfamilienhaus

in Unterehrendingen, Nähe Baden. Unverbaubare, sehr ruhige Südlage, rustikaler Ausbau, 1100 m² Land, Schwimmbad 32 m². VP Fr. 575 000.—. Bezug Ende 1982. Anfragen Telefon 056/22 76 81.

Hundertern von Swissairpiloten ist der SLS-Alltag vertraut: Ein Flugzeug muss zur Revision von Hausen nach Grenchen oder Altenrhein überflogen werden. Der Fluglehrer teilt den Schülern die Aufgaben zu: A bringt das Flugzeug hin, B fliegt mit einer andern Maschine zehn Minuten hinterher. Man landet zehn Minuten nacheinander – schnell ein obligater Kaffee im Restaurant Flugplatz, ein ebenso obligates Formular. Später Startkurve, climb power, Klappen eingefahren, Kurs auf Hausen: B und A sind auf dem Heimweg. Nach siebenunddreissig Minuten der Landeanflug in Hausen, Piste 27, bremsen, auftanken, Formular, guten Tag Herr Fluglehrer, hallo Kollegen. Feierabend.

Solche Routineflüge haben wir alle gekannt, und dieses Vertraute löst die Betroffenheit über den Absturz von Kurt Schwizer und Hans-Peter Gloor aus. Die wenigen unter den Swissairpiloten, die einen oder beide der Unglücklichen kannten (ich gehöre auch dazu), sind doppelt betroffen. Auch oder weil dies – so die Swissair-Pressestelle – der erste tödlich verlaufene Unfall in der SLS ist, geht mir der Tod der beiden Schüler nahe. Die **rundschau**-Redaktion drückt den betroffenen Angehörigen ihr tiefes Mitgefühl aus. Felix Rasumowsky

Per Sommer 1982 zu verkaufen

6-Zimmer-Einfamilienhaus

in Flughafennähe

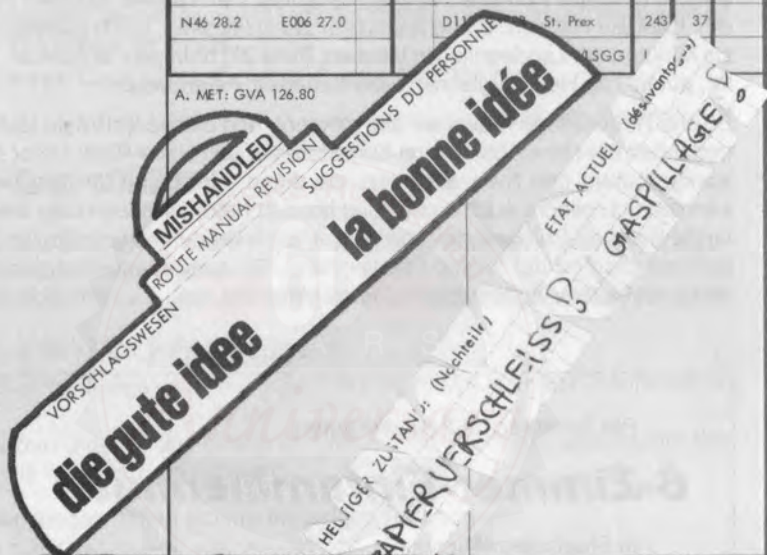
mit unverbaubarer Aussicht nach Süden über den Flughafen bis zu den Alpen, 3 Minuten von Bushaltestelle, 10 Minuten von Schulen. Einseitig angebaut. Wohnzimmer mit Cheminée, Esszimmer mit Terrasse. 3 Schlafzimmer, 2 Badezimmer, Gäste-WC, moderne Küche, heimeliger Partyraum, Schrankraum, Gegensprechanlage, Waschautomat und Tumbler, Garage für 1-2 PW mit Türöffnungsautomatik, el. beheiztes Schwimmbad mit gedecktem Sitzplatz in reich bepflanztem Garten. VP Fr. 840'000.—. Telefon 813 37 57

Hypothek vorhanden.

ROUTING

TT 234 ⁰	Av VAR 4W	28 JAN 82	ZRH-GVA		LSZH
Flightplan DIST	158	Ø13Ø	Zürich - Genève		LSGG
COORDINATES	WP	via	MT	DIST	ALT Level Change
		SID	ZRH/LSZH		13
N47 10.8	E007 54.4		Willisau D31 KLO	SID	31
N46 46.7	E007 13.5	G5	115.1 FRI Fribourg	232	37
N46 28.2	E006 27.0		DI St. Prex	243	37
				LSGG	

A. MET: GVA 126.80



FUER DIE DEUTSCHSCHWEIZER :

NUR DIE VORDERSEITE DRUECKEN LASSEN,
ALSO : RTNG ZRH - GVA ?

POUR LES ROMANDS :

NE FAIRE IMPRIMER QUE LE VERSO,
DONC : RTNG GVA - ZRH ?

Le coin des romands/CLA

Interview:

Vereinigung Cockpit (VC)

Zum bevorstehenden Jungfernflug des A310 hat sich die Redaktion darauf besonnen, dass ja die linke Seite des neuen Flugzeuges Lufthansa-Farben trägt und führte aus diesem Anlass ein Gespräch mit **Uwe Holzwig**, Vorstandsmitglied der deutschen «Vereinigung Cockpit». Das Interview fand am 17. März in Frankfurt statt.

ar: «Wie sieht die Situation in Sachen A310 für die Vereinigung Cockpit aus?»

H: Die VC hat sich eingehend mit dem A310 befasst. Nach unserer Meinung handelt es sich um ein für drei Mann konzipiertes Flugzeug, das aus dem A300 abgeleitet wurde. Wir haben ein mock-up gebaut und mit den procedures der Airbus Industrie versucht herauszufinden, was fliegerisch machbar ist und haben festgestellt, dass die Arbeitsbelastung zu gross ist, um von zwei Mann bewältigt zu werden. Wir stehen der neuen Technologie durchaus positiv gegenüber und haben eine Alternative konstruiert, wobei in einer Anlaufphase diese doch ganz neue Technologie von einem Flight Engineer überwacht werden sollte.

ar: «Sie fordern also einen Flight Engineer, zumindest anfänglich?»

H: Wir haben diese Forderung wohl aufgestellt, haben aber keine Chance mehr damit. Die A310 wurde ohne Zusammenarbeit mit den Piloten gebaut, im Gegensatz zum A300, und eine blossе Anhörung ist für uns nicht ausreichend, weil wir damit nicht rechnen können, dass Dinge, die wir für absolut notwendig halten, auch wirklich eingebaut werden. Wir wollen aktiv mitarbeiten. Eine ganze Menge Verbesserungen, die wir in unserem mock-up angeboten haben, ist übrigens vom AI übernommen worden.

ar: «Wer hat Ihnen die Mitarbeit verweigert, war das Lufthansa oder AI?»

H: Es war Lufthansa, sie hat nur angeboten, uns anzuhören, aber sich das Entscheidungsrecht ganz alleine vorbehalten. Das mag vom Geldgeber und Käufer her recht sein, ist aber insofern nicht akzeptabel, weil wir sagen, dass nicht die Wirtschaftlichkeit die Arbeit im Cockpit dominieren kann.

ar: «Wie sieht Ihr Streckennetz aus?»

H: Die A310 wird Strecken der B-737 und B-727 befliegen, bis hin in den Nahen Osten und Nordafrika, in Gegenden also, wo die maintenance, die klimatischen und die ATC-Bedingungen ganz anders sind, wo die 2-Mann-Crew viel mehr auf sich selber gestellt ist und auch mehr Arbeit zu erledigen hat. Das technologische Wunderwerk ist ja schön und für Europa konzipiert, aber das handling in technisch unterentwickelten Gebieten dürfte Probleme aufwerfen.

ar: «Die A310 fliegt also z. T. Strecken, die bisher 3-Mann-Flugzeugen vorbehalten waren. Wie sehen Sie die weitere Zukunft?»

H: Es ist durchaus möglich, dass z. B. die Condor eine A310 mit extremer Reichweite einsetzt. Die Lufthansa sieht auch bereits Möglichkeiten für Langstreckenflugzeuge mit nur zwei Piloten. Selbst der neue Jumbo dürfte einmal ein Zweimann-Cockpit erhalten. Bei Lufthansa ist klar ausgesprochen, dass man damit rechnet.

ar: «Gibt das spezifische FDR-Probleme?»

H: Wir werden das Problem anhand der Projekte mal verfolgen. Airbus Industrie hat für den TA11, also die Langstreckenversion der A300 mit vier Triebwerken, Untersuchungen angestellt, ob die Zweimannbesatzung dahingehend enlarged werden kann, dass unten im Frachtraum eine crew lounge eingerichtet wird. Dann fliegen die einen nach New York, die zweite, «ausgeruhte» Besatzung kommt hoch und fliegt nach Los Angeles weiter, während sich die erste Besatzung zur «Ruhe» nach unten begibt.

ar: «Dann könnte man Rückflüge ohne eine Übernachtung gestalten, falls es gelingt, diese Zeit als «Ruhezeit» zu definieren?»

H: Ja, deshalb müssen wir uns schon jetzt Gedanken darüber machen, dass da nicht irgendwo Türen geöffnet werden, die diese Möglichkeit für die Gesellschaft reizvoll machen.



Karate

**Selbstverteidigung
Körper- und
Geistesschulung
für Damen und Herren**

Training:

Montag–Freitag abends,

Samstag nur vormittags

Montag, Mittwoch und Freitag
auch nachmittags

Besuchen Sie uns, oder rufen
Sie uns an.

Karateschule OKINAWA-TE

Mitglied der

Japan Karate Association (JKA)

Leiter: Bruno Diethelm

dipl. Trainer, JKA

8052 Zürich-Seebach

Köschenrütistrasse 6

Telefon 01/302 19 13 / 57 55 04

- ar: «*Sie fliegen Frankfurt–Rio seit einiger Zeit nonstop. Wie wurden die Probleme bei Ihnen gelöst?*»
- H: Die Hälfte der Besatzungen ist bei der OeTV (öffentliche Dienste, Transport, Verkehr), die andere Hälfte bei der DAG (Deutsche Angestellten-Gewerkschaft) organisiert. OeTV hat gesagt «gibt's nicht», also fliegen deren Piloten diese Einsätze gar nicht. Die andern fliegen diese Strecke mit einem Kapitän, zwei Copiloten und zwei F/Es.
- ar: «*So fliegen im cruise zwei Copiloten und der Kapitän schläft?*»
- H: Ja. Natürlich ist dies vom rechtlichen Standpunkt aus ein Unding, denn verantwortlich ist immer noch der Kapitän. Die Lufthansa sollte die rechtliche Situation eindeutig klären. Wir arbeiten daran.
- ar: «*Gibt es eine Copilotenseniortät?*»
- H: Die Copiloten sind auch in der Senioritätsliste drin. Falls nun Plätze auf A300, B-707, DC-10 oder Jumbo frei werden, die ja auch eine höhere Salärstufe bedeuten, müssen diese Plätze ausgeschrieben werden. Die Copiloten können sich nun bewerben, und falls mehr Bewerbungen als Plätze vorliegen, erhält der senioritätsältere den Vorzug.
- ar: «*Gibt es für Copiloten ein Verbleiberecht auf einem Flugzeugtyp?*»
- H: Ein Copilot braucht sich einfach nicht zu bewerben, dann bleibt er auf dem ursprünglichen Typ. Er darf dann nur nicht kommen und sagen, ein senioritätsjüngerer verdiene mehr als er, er hat ja freiwillig darauf verzichtet. Wenn allerdings von der Firma ein längeres Verbleiben gewünscht wird – im Fall der Ausmusterung der B-707 beispielsweise – muss der Lohn angehoben werden, sobald seine Senioritätsstufe umgeschult würde.
- ar: «*Gibt es Lufthansa-Piloten und Condor-Piloten?*»
- H: Aus rechtlichen Gründen gibt es zwei Gesellschaften. Die Piloten und F/Es durchlaufen dieselben Prüfungen und Schulungen. Sie können auf Flugzeugen beider Gesellschaften eingesetzt werden. Seit wir die gemeinsame Seniorität haben, ist die Möglichkeit für den Condor-Mann gegeben, in die Lufthansa einzutreten, wenn eine Stelle frei wird und er senioritätsmässig berechtigt ist und umgekehrt. Der Firmenwechsel ist nur eine Formsache, denn es gelten dieselben Bedingungen, auch in der Altersvorsorge.
- ar: «*Das Salär ist also typenabhängig?*»
- H: Zum Teil: Einerseits erhält jeder eine jährliche Gehaltserhöhung gemäss Anzahl Dienstjahren und dann kommen die drei Stufen für eine Umschulung dazu.
- ar: «*Wo ist die A300 eingestuft?*»
- H: 737 und 727 sind eine Stufe, dann kommen 707 und A300, DC-10 ist die zweithöchste Stufe und zuoberst kommt der Jumbo.
- ar: «*Also strebt jeder nach dem Jumbo?*»
- H: Die 737-Piloten kommen am schnellsten mit dem Wunsch zu wechseln, da die Kurzstrecke viel Stress bedeutet. Dies ist weniger der Fall auf der 727 und dem A300. Der Wunsch eines jungen Piloten, mal auf Langstrecke zu gehen, spielt natürlich eine Rolle.

ar: «Wieviele Umschulungen stehen einem Copiloten zu?»

H: Es gibt keine Limite. In der Praxis ist eine Grundschulung und eine Umschulung die Regel, wobei die Verweilzeit auf einem Muster für Copiloten mindestens drei Jahre betragen muss.

ar: «Stimmt es, dass Copiloten als Stewards eingesetzt wurden?»

H: Das war vor kurzem der Fall. Es wurden zu viele Piloten ausgebildet, die nach der Schulung etwa zwölf Monate unbeschäftigt gewesen wären bis zu ihrer Übernahme durch die Lufthansa. So hat diese ihnen angeboten, in dieser Zeit als Stewards zu fliegen, um etwas zu verdienen. Heute fliegen sie aber bereits alle als Copiloten.

ar: «Können Sie unseren Lesern die VC etwas näher bringen?»

H: Die VC wurde vor elf Jahren gegründet, mit dem Ziel, das gesamte Cockpitteam einzubeziehen, und das ist uns sehr gut gelungen. Wir sind nicht nur Piloten der DLH; sondern es sind Piloten und F/Es der Gesellschaften, die in Deutschland fliegen, eingetreten. Der Organisationsgrad liegt etwa bei 70%. Wir haben sieben Vorstandsmitglieder und den Beirat, der die Mitglieder vertritt und den Vorstand berät. Wir haben Unfalluntersucher und juristische Beihilfe sowie eine Anzahl von Arbeitsgruppen.

ar: «Wie steht es mit der Mitbestimmung?»

Betriebsverfassung, Aufsichtsrat und Mitbestimmung

Die Betriebsverfassungsgesetze von 1952 und 1972 gaben den deutschen Arbeitnehmern Mitbestimmungsrechte in sozialen und personellen Angelegenheiten sowie Gehör bei wirtschaftlichen Entscheidungen. Mit dem Mitbestimmungsgesetz von 1976 näherte man sich in der BRD noch mehr der «konstitutionellen Fabrik».

Vor allem in grösseren Betrieben haben die Gewerkschaften (bei DLH: DAG und OeTV; unser Schwesterverband «Vereinigung Cockpit» gilt als freier Berufsverband) entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung des Betriebsrates, in dem die Interessen der Arbeitnehmer wahrgenommen werden.

Im Überwachungsorgan der Aktiengesellschaft, dem Aufsichtsrat, sind nach einer komplizierten Regelung die Arbeitnehmer repräsentativ vertreten und damit in der Lage, ihre Mitbestimmungsrechte wirksam durchzusetzen.

R. K.

H: In Deutschland ist die Mitbestimmung gesetzlich verankert. In jedem grösseren Betrieb müssen Arbeitnehmer im Aufsichtsrat vertreten sein. In den Branchen der Luft- und Seefahrt, aus historischen Gründen, sind einige gesetzliche Bestimmungen ausgesetzt.

ar: «Wie ist die Vereinigung Cockpit in der Lufthansa vertreten?»

H: Die VC ist ein Berufsverband, der keine gesetzliche Grundlage zur Mitbestimmung hat. Wir können nur versuchen, Mitglieder durch die Gewerkschaften in verschiedene Gremien zu bringen. Bei der Lufthansa ist die Personalvertretung nahezu vollständig mit Mitgliedern der VC besetzt. Im Aufsichtsrat sind ebenfalls Mitglieder der VC vertreten, die aber als Vertre-

ter der Personalverbände gewählt wurden. Im Rahmen eines Tarifvertrages haben wir erreichen können, dass die Mitbestimmung auch bei der LH eingeführt wurde, obwohl Luft- und Seefahrt davon ausgenommen wären. Die Personalvertretungen haben Einfluss auf die Einsatz- und Ferienplanung. In weiteren Gremien ist die VC vertreten mit Sitz und Stimme.

ar: *«Sie erhalten einen neuen Vorstandsvorsitzenden. Das hat offenbar nicht überall Beifall ausgelöst.»*

H: Ja, das ist ein Staatssekretär aus dem Verkehrsministerium, über den der Aufsichtsrat abgestimmt hat, wobei sich die Arbeitnehmervertreter gegen ihn entschieden haben. Und hätte er sich selber nicht auch gewählt, wäre er nicht reingekommen. So muss Herr Ruhnau sehr viel Gutes bringen, bis er das Personal wieder auf seiner Seite hat.

ar: *«Sind Sie als Vorstandsmitglied bezüglich Einsatz oder Freitage beim Arbeitgeber begünstigt?»*

H: Nein. Das ist eine Forderung, die uns sehr am Herzen liegt. Die Lufthansa hat uns gegenüber immer eine ablehnende Haltung eingenommen, was uns eigentlich unverständlich ist, denn ein Berufsstand hat das Recht, einen Verband zu gründen. Unser Ziel ist es ja nicht, gegen eine Fluggesellschaft zu arbeiten, sondern im wohlverstandenen Interesse zusammenzuarbeiten. Wir haben überhaupt keine Erleichterungen, im Gegenteil ist man versucht anzunehmen, dass manchmal versucht wird, uns einen Strich durch die Rechnung zu machen. Die Arbeiten für die VC geschehen ausschliesslich während der Freizeit.

ar: *«Wieviele Piloten und FIEs sind in der VC vertreten?»*

H: Ganz genau kann ich es nicht sagen, es sind etwas über 2000 Mitglieder.

ar: *«Wie steht es mit den Austritten?»*

H: Wir haben die normalen Abgänge durch die Pensionierung, dann gibt es welche, die mit unserer Politik nicht einverstanden sind und uns verlassen, und natürlich sind bei Entlassungen – bei Hapag Lloyd zum Beispiel – Piloten dabei, die ihren Beruf nun nicht mehr ausüben können. Für diese haben wir allerdings eine Spezialregelung geschaffen, die können für einen geringen Betrag noch dabei sein und alle Rechte der VC geniessen.

ar: *«Wie hoch sind die Beiträge?»*

H: Ein Prozent des Gehaltes. Das ist der übliche Ansatz in Deutschland, der von Gewerkschaftern gefordert wird.

ar: *«Das ist etwa das Doppelte, inkl. Ferroptag, was wir für die Aeropers verlangen...»*

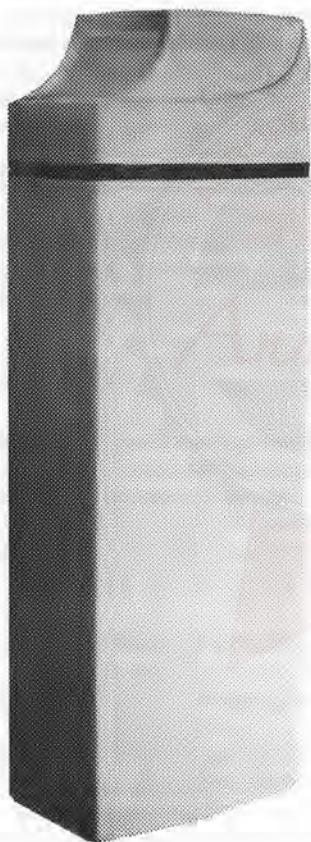
H: Ja, ich weiss. Wir haben uns das vorher genau überlegt und sind zum Schluss gekommen, dass die Leute relativ gut verdienen und sich diesen Betrag leisten können. Und wir können nur gut arbeiten, wenn wir finanzielle Möglichkeiten haben. Dieses Haus zum Beispiel ist Teil unserer Rücklagen, die gerichtlichen Anstrengungen sind teuer und das A310 mock-up, das wir gebaut haben, hat auch etwa 30 000.— Mark gekostet.

ar: «Machen Sie «Erfolgskontrolle», lohnen sich z. B. die Gerichtsfälle?»

H: Wir können sagen, dass etwa die Hälfte der Rechtsschutzfälle, die wir behandeln, positiv auslaufen, vor allem, weil sie eine grundsätzliche Klärung eines Problems beinhalten, sodass man sich später an das Urteil bei einem ähnlichen Fall halten kann.

ar: «Herr Holzwig, es hat uns gefreut, bei Ihnen hereinschauen zu dürfen, und wir danken Ihnen sehr für das informative Gespräch.»

Interview: Henry Lüscher und Felix Rasumowsky



Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis



Die langjährige Praxis, dass jeder Copilot einmal auf der Langstrecke zum Einsatz kommt, ist mit der Einführung des A310 in Frage gestellt. Für die betroffenen Kollegen ist diese Tatsache ein echtes Problem, das sie im FORUM zur Diskussion stellen möchten. Die Verfasser der nachstehenden Zuschrift warten gespannt auf Ihre Stellungnahme.

Die Redaktion

Problem Copilotenumschulung A310

Auf Initiative der Copilotengruppe starteten wir eine Umfrage über die Umschulungswünsche von Copiloten. Dabei wurden alle Copiloten mit Senioritätsnummer 700 und höher angeschrieben.

Die definitive Auswertung lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor, es ist jedoch eindeutig feststellbar, dass zu viele Copiloten eine Umschulung auf die A310 ablehnen, und dieses Problem die meisten sehr beschäftigt.

Zusätzlich zu den im Aeropers Bulletin 3/1982 vom Vorstand aufgeführten Argumente möchten wir an dieser Stelle auf weitere, unseres Erachtens wesentliche Punkte aufmerksam machen:

1. Ein Copilot der (gegen seinen Willen) auf die A310 umgeschult wird, muss damit rechnen, dass er 20 bis 25 Jahre Europa fliegt. (12 Jahre Copi, 4 bis 6 Jahre PIC DC-9, 4 bis 6 Jahre PIC A310). Diese Rechnung basiert auf den heute bekannten Daten.
2. Für die beim Eintritt älteren Copiloten bedeutet das eine Swissair-Karriere ohne Langstrecke, zudem noch auf nur zwei verschiedenen Kurzstreckentypen. «How about complacency?»
3. Vielfach wird in Diskussionen der Vergleich mit ungewollten Umschulungen auf die DC-10 herangezogen. Hier besteht ein erheblicher Unterschied darin, dass ein als Copi auf die DC-10 Umgeschulter als PIC wieder Kurzstrecke fliegt, der als Copi auf A310 Umgeschulte in Europa bleibt.
4. Bei der Grösse der geplanten A310-Flotte, ist die jetzt zur Diskussion stehende Zwangsumschulung nicht nur ein kurzfristig konjunkturelles, sondern auch ein anhaltend strukturelles Problem.
5. Eine solche Personalpolitik hätte zur Folge, dass es in der Swissair in Zukunft zwei verschiedene Pilotentypen geben würde: Denjenigen mit einem weltweiten fliegerischen Horizont und den durch das Los zum Kurzstreckler

verknurrten. (Ein gelegentlicher Golfausflug kann diese Einschätzung nicht grundlegend ändern.)

Hätte das nicht wesentliche Auswirkungen auf das Klima innerhalb des Pilotenkorps'?

Unter Berücksichtigung der Punkte 1 bis 5 sowie dem vorläufigen Ergebnis unserer Umfrage, ist die jetzige Regelung unserer Ansicht nach sowohl für die betroffenen Copiloten aber auch für die Swissair unbefriedigend.

Wäre nicht, in Anbetracht des innerhalb der SR-Flotte völlig neuen Flugzeuges A310 und wegen der zu erwartenden Copizeit von mindestens 12 Jahren, eine jeden zufriedenstellende, geplante Karriere für Copiloten am Platz?

Unser Vorschlag:

Einführung eines neuen Senioritätsreglements, das eine Typenseniorität für die *ganze* Pilotenlaufbahn vorsieht, analog der jetzigen Regelung für die Kapitäne.

Mit freundlichen Grüssen

Christoph Häfeli
Thomas Stefanini
Toni van Yzendoorn
Arend Versteeg

Shell - Qualitätsheizöl zum günstigsten Preis für Aeropers-Mitglieder

Ausserdem verfügen wir über eine Spezialabteilung, welche sich mit Tankrevisionen, Sanierungen von Alttankanlagen und mit dem Erstellen von kompletten Neutankanlagen aller Art befasst.
Wir beraten Sie gerne unverbindlich.

Bitte beziehen Sie sich bei Anfragen auf dieses Inserat.

Termoplan

Heizöl – Tankreinigung – Tanksanierung – Brennerservice



Ihr Partner für **Shell Produkte**

Birmensdorferstrasse 273 8055 Zürich Telefon 01/461 52 62

«Henk, You're On Fire!»

A nice sunny day in the late fifties or the early sixties. An Air Force base somewhere in Holland (it could have happened anywhere). Henk and Pete are coming back from a mission. Henk is leading the element and Pete joins up in close-formation shortly before Initial Point. From there they join the pattern at 1500 feet altitude: Henk trying to fly as smooth as possible and Pete showing a tight formation for those who might be watching on the ground.

Below them on the runway is another element preparing for take-off and lining up. Their leader too is called Henk, and his «Bravo» Frank is trying to taxi into a comfortable position for the briefed formation-take-off. After receiving the clearance, both pilots advance their throttle and while the engines are accelerating Frank suddenly sees smoke and fire emerge from somewhere below his leader's belly. He presses the mikebutton and yells: «Henk, you're on fire!»

A split-second later, the other Henk, flying at a comfortable 1500 feet in the landing-pattern squeezes the handles and bails out...

It is a nice story about a time when both aviation and we were much younger. — But similar misunderstandings still occur, if you don't use full callsigns or if similar callsigns are used on the same frequency. This illustrates the following article from Aviation Week, February 8th, 1982, page 29.

DC-10 Overruns Runway After Takeoff Abort

Washington — United Airlines McDonnell Douglas DC-10 ran off the end of the runway at Philadelphia International Airport on Feb. 3 after aborting takeoff following a radio transmission indicating that there was a possible engine fire.

United Flight 99 was bound for Los Angeles with 144 passengers and a crew of 11. During takeoff roll the pilot heard a radio transmission that some aircraft had a possible engine fire. The United pilot aborted the takeoff after reaching the critical engine speed, and the aircraft came to rest in the mud approximately 250 yd. beyond the departure end of the runway. Three people were treated for minor injuries after being evacuated from the DC-10 by the emergency chutes.

The National Transportation Safety Board's preliminary investigation shows that USAir Flight 199 had taxied out to the runway on one engine, and while starting its other engine a wet start occurred causing flames to come from the exhaust. Another USAir flightcrew called Flight 199 and said there was an engine fire.

Initial inspection of the United DC-10 found no engine malfunctions, and there was only one broken hydraulic line as a result of the overrun.

Cees van Rijn

Frei(tage)willige Feuerwehr

Auf einem Flug erzählte mir ein Kapitän von seinem Problem, dem er sicher nicht als einziger ausgeliefert ist, und dessen Lösung möglicherweise durch diesen Bericht oder den Aeropers-Vorstand angeregt werden kann.

Da meldet sich also einer auf den Aufruf der lokalen Feuerwehr, sich der Gemeinschaft der starken Männer anzuschliessen und fortan zum Wohle der Bevölkerung das Wendrohr zu führen. Warum sollte nicht auch ein Pilot in der Lage sein mitzumachen, zumal die Erfahrungen in der Brandbekämpfung und -verhütung auch in seinem Beruf sehr nützlich sind?

Männiglich trägt eine Uniform, die Hierarchie ist militärisch gestaffelt, man erhält Aufgebote und führt Befehle aus. Doch so paramilitärisch das alles tönt, einen grossen Haken weist die Feuerwehr gegenüber Militär und Zivilschutz auf: Für die fünf (obligatorischen) Übungen pro Jahr wird in den Chefetagen ganz selbstverständlich vorausgesetzt, dass die Freiwünsche draufgehen. Und dass «Frei ab 17 Uhr...» planungsmässig einem ganzen Freiwunsch gleichkommt, sollte ja auch hinlänglich bekannt sein. Da nützt es auch nichts, wenn man «nur» noch einen gewöhnlichen WK pro Jahr macht, im Zivilschutz ein paar Tage verbringt oder gar nur einen Tag Inspektion benötigt, um den militärischen Pflichten nachzukommen.

Sind – aus welchen egoistischen Gründen auch immer – Ende Jahr keine Freiwünsche mehr verfügbar, so bleibt nach einer verpassten Feuerwehrübung ein



scharfer Verweis nicht aus, denn berufliche Abwesenheit bürgt nicht immer für einen Absenzgrund.

Die einfachste Lösung – neben einem Austritt – wäre wohl die, dass sich diese aviatischen Feuerwehrmänner zu Kommandanten aufschwingen, um dereinst die Übungen «according schedule» anzusetzen... Aber ich hoffe doch, dass konstruktivere Lösungen eintreffen!

H. Lüscher

Die Generalversammlungen 1982

Aeropers am 27. Mai 1982

APKK am 10. Juni 1982

im Hotel Mövenpick, Glattbrugg

LAAX und FALERA

Zu verkaufen an sehr ruhiger und sonniger Lage grosszügig ausgebaute

3 ½ -Zimmer-Eigentumswohnungen

Sämtliche Wohnungen mit Warmluft-Cheminée, Bad/WC, sep. WC/Dusche, Barküche, Geschirrspüler, 275-Liter-Kühlschrank wovon 75 Liter Tiefkühlung. Gemeinschafts-Fitnessraum, Sauna und Solarium.

Preise ab Fr. 309'000.—

Garage Fr. 17'500.—

Abstellplatz Fr. 7'000.—

Bezugstermin ab sofort.

Auskunft und Unterlagen durch

ZANI Willy

Landvogt-Wasserstrasse 70

8405 **Winterthur**

Telefon: 052/29 49 81 oder 086/2 36 67



Uetikon am See

Nur 25 Autominuten von Kloten entfernt! (Autobahn, Uster, Egg)

Wir verkaufen an erhöhter, sonniger und ruhiger Lage, neue grosszügige

5 $\frac{1}{2}$ - und 6 $\frac{1}{2}$ Zimmer Einfamilienhäuser

Optimal isoliert. Mit grossem Estrich, 2 Bäder, Ankleide- und Nebenräumen. Heissluftcheminée, Doppelgarage.
Parzellengrösse ca. 720 m². Bezug ab Mai 1982.

Preis ab Fr. 770 000.—
Finanzierung gesichert.

J. Both, Dipl. Arch. ETH/SIA
Telefon 01/920 49 00

ATC – Verantwortung den Piloten übertragen?

Der «neue Besen» im amerikanischen FAA, Lynn Helms, hat im Januar ein 20-Jahreprogramm zur grundlegenden Neugestaltung der Flugsicherung vorgestellt, das ca. 9 Milliarden Dollar kosten und über Kerosen- und Billettsteuer finanziert werden soll. Dadurch könnten die Flugsicherungszentren um einen Drittel reduziert werden, und die Zahl der ATC-Angestellten würde sich bei 9500 einpendeln, verglichen mit 16 000 vor dem Streik. Doch Helms demotiert, dass dieses Programm aufgrund der Massenentlassungen gestartet worden sei, die Planung hätte schon viel früher begonnen.

Die kürzlichen Erstflüge der modernsten «Bildschirmflugzeuge» und die Installation des ersten MLS (Microwave Landing System) in Lake Tahoe stellen die Grundlagen dar, worauf sich Helms' Programm im wesentlichen aufbaut. In diesem Artikel möchte ich die grundlegenden Neuerungen vorstellen, und in der nächsten Nummer gehe ich auf einige technische Details ein, wie sie sich uns im «Cockpit der Neunzigerjahre» präsentieren werden.

Start-up

Im Interesse der «Fuel Conservation» und zur Vermeidung von langen Warteschlangen in den Holding Positions soll eine wirksamere Verkehrsfluss-Steuerung geschaffen werden. Dabei müssen Daten über die Luftstrassen, Zielflughäfen, Flugpläne und einzusetzende Flugzeuge verfügbar sein, die dem Koordinator (natürlich ein Computer) erlauben, genaue Start-up-Zeiten an die Flugzeuge weiterzugeben. Was in London noch Handarbeit ist, wird dereinst vom ATC-Computer an den Bordcomputer weitergegeben, der die Mitteilungen auf dem CRT publiziert. Auch Clearances sollen schriftlich, via Bildschirm, gegeben werden, um Katastrophen wie jener von Teneriffa vorzubeugen.

En Route

Da der gegenwärtig eingesetzte IBM-Rechner für die Streckenkontrolle zuwenig Erweiterungsmöglichkeiten bietet, wird ein AERA-Netz (Automated En-Route ATC) aufgebaut, das auch noch Verkehrskonflikte automatisch erken-

Schöner wohnen auf dem Lande!

Luxuriöses 10-Zimmer-Landhaus mit grossem Schwimmbad (heizbar)

Alleinstehend, Doppelgarage, sehr schöner, moderner Ausbau, Cheminée, ruhige Lage, sehr schöner Garten, in Oberembrach ZH, 10 Min. von Kloten, 20 Min. von Zürich, zu verkaufen. Grössere Anzahlung erwünscht. Kaufpreis 1,25 Mio. Franken. Antritt kann sofort erfolgen.

Anfragen an: Postfach 933, 8021 Zürich.

nen und lösen kann. Weitbereichsradar werden ausser Dienst gestellt, und das Automatic Radar Tracking System wird verfeinert und modernisiert. Dem Transponder wird eine grössere Rolle als gegenwärtig zukommen. Die bordseitig erfassbaren Wetterdaten werden direkt an die Bodenleitstelle übertragen und erlauben eine schnellere Information über das Streckenwetter. Als «Gegenleistung» können Meldungen über Flugplatzwetter oder SIGMET über die «Datenbrücke» (wie dereinst der Transponder bezeichnet wird) empfangen und auf dem CRT gelesen werden. Die gesamthafte Erfassung des Luftverkehrs gestattet kostenwirksame Streckenflüge, wenn ein zentraler Computer den gesamten Verkehr so koordiniert, dass nirgendwo Holdings auftreten, sondern durch Geschwindigkeits- oder Höhenanpassungen (die zu jeder Zeit jedem Flugzeug mitgeteilt werden können) einen kontinuierlichen Flug vom Start- zum Zielflughafen gestatten. Diese Entwicklung dürfte in naher Zukunft aus politischen Gründen vorerst nur in den USA möglich sein. Um eine weltweite Überdeckung zu erhalten, müsste ein dem früheren «Aerosat»-Projekt ähnliches Satellitensystem aufgebaut werden, das von einer zentralen internationalen Institution (wie z. B. Intelsat für Satelliten-Kommunikationsnetze) geleitet wird.

Approach

Die ILS sollen vorerst durch MLS ergänzt und gegen Ende des Jahrhunderts ganz ersetzt werden. Mit der MLS und einem Darstellungsgert im Cockpit soll – vereinfacht ausgedrückt – die Freiheit und Anpassungsfähigkeit des VFR-Fluges auch unter IMC-Bedingungen möglich werden. Nach Lynn Helms ist der Platz für die Ausrüstung zur automatischen Verkehrsberatung, und damit zur Kollisionsverhütung, im Cockpit. Wie sich das technisch realisieren lässt und im Cockpit präsentiert, lesen Sie detailliert in der nächsten **rundschau**. Die Einrichtungen der ATC werden allerdings in der Lage sein, als «backup»-System zu arbeiten und können zusätzlich dem Flugzeug Warnungen übermitteln, z. B. wenn Minimalhöhen unterschritten werden, wind shears oder Turbu-

Ferien im Bündnerland

zu vermieten

Nähe Lenzerheide neue, komfortable

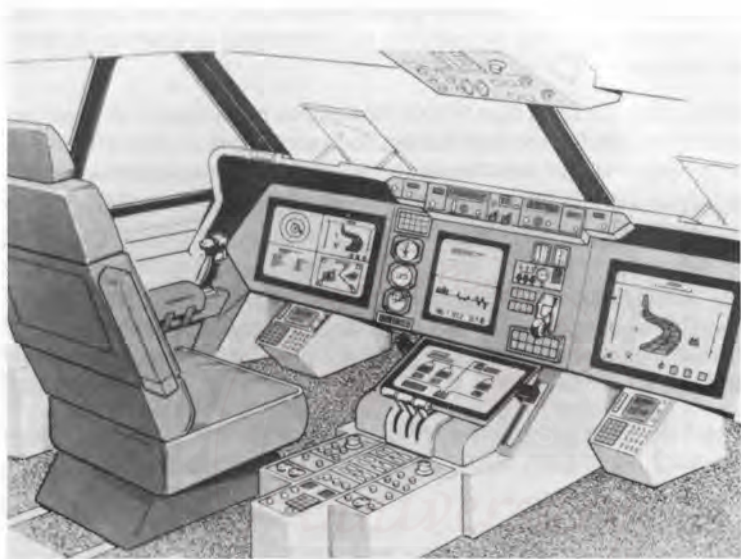
2½ -Zimmer Ferienwohnung

mit 2–4 Betten, Cheminée, 6 CTV Programme, Frei ab sofort.

Auf Wunsch senden wir Ihnen Unterlagen mit Bild zu.

Mindestmietdauer 1 Woche. Telefon 081/22 67 77 **ab 19 Uhr**

lenzen im Anflug auftreten. Auch die im gleichen Sektor verkehrenden Flugzeuge tauschen Daten untereinander aus, die über Position, Höhe und Geschwindigkeit informieren.



Das Cockpit der Neunziger-Jahre

So überschreibt Lockheed diese Studienskizze. In diesem Cockpit soll des Piloten Aufgabe die Festsetzung der Prioritäten und die Lösung unvorhergesehener Konfliktsituationen durch eine Änderung des Ablaufs des (programmierten) Flugverlaufes sein. Dabei sind die Bordcomputer für die Beschaffung der Daten über das Umfeld verantwortlich und so vorprogrammiert, dass vorhersehbare Umstände mitberücksichtigt werden. Navigation, Kraftstoffmanagement und Ausweichmanöver erfolgen automatisch. Die Steuersäule wird durch einen kleinen Knüppel (wie der «Storzen» im F-16) in der Armlehne ersetzt.

Sie sehen – es gibt noch viel zu tun...

INTERAVIA/H. Lüscher

Man sollte...

... die pauschale Abstempelung von Nicht-Aeropersmitgliedern zu «A-Sozialen, Trittbrettfahrern und Verweigerern» (R. Kurtz, letzte **rundschau**) als stray-error betrachten, der einer Aeropers unwürdig ist. René Krumm

... auch jemanden, der nicht in unseren Verband eintreten will, grundsätzlich in Frieden lassen. Werte wie – *unabhängiges Denken* und *Toleranz dafür* – sind doch wohl noch etwas höher einzustufen als unbedingte Solidaritäts-Ansprüche einer Gruppe. R. K.

... erkennen, dass nur dank dem FFCC, für welches sich unsere Firma so tapfer eingesetzt hat, die Piloten auch künftig noch vorne raus zu schauen haben. Denn wenn heute mit dem beschlossenen A310 Zwei-Mann-Cockpit auch immer noch gleich das FFC-Konzept hervorgetan wird, muss man doch annehmen, dass auch eine Variante «Zwei-Mann-SFC» (sideward facing) erhältlich gewesen wäre. G. Zumstein

... sich die einträglichen Möglichkeiten der SFC-Konzeption vorstellen: «Bella Vista Lounge» gegen Aufpreis, F/E-Lohnskala für Piloten, weil dank einer raffinierten Risikowahrscheinlichkeitsrechnung auf den Look-out verzichtet werden kann, usw. G. Z.

... da überall die Rede vom «2 Man FFCC» ist, sich überlegen, welche andern «Facings» für 2 Mann noch möglich wären – etwa «Sideways» oder «Backwards»? Bill Palmer

... eine kurzfristige Amnestie für die «Trittbretler» machen, die nur deshalb nicht Mitglieder werden, weil sie finanziell «bestraft» werden. B. P.

Zu vermieten (evtl. zu verkaufen) in **Hettlingen**, ca. 20 Min. ab Flughafen, hübsches, freistehendes

7¹/₂ -Zimmer-Einfamilienhaus

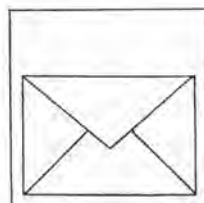
mit Doppelgarage an ruhiger, sonniger Lage. Grosszügiger Grundriss und komfortabler Ausbau, gepflegter Garten.

Mietzins Fr. 2 500.— p. Mt.

Mietbeginn 1. Juni 1982 oder nach Übereinkunft.

Tel. 052/39 13 01, wenn keine Antwort 052/23 82 21 (Geschäftszeit)

Briefe an die rundschau



Interview Tropenkrankheiten

Wir gratulieren Ihnen zum kürzlich veröffentlichten Interview mit Herrn Dr. Bühn betreffend Amöbiasis. Auch wir kennen ihn als einen ausgezeichneten Experten, und wir sind froh, dass auch Fachärzte der Tropenmedizin aus ihrer Praxis heraus unseren Besatzungen sagen, auf was sie zu achten haben.

In einem Punkt aber fühlen wir uns etwas betroffen: In der einleitenden Bemerkung, das einschlägige Kapitel im MEM sei ja seit 1964 nicht mehr neu aufgelegt worden. Wir können es uns nicht leisten, Manualblätter, die noch anwendbar sind, periodisch neu zu drucken, nur weil sie ein bestimmtes Alter erreicht haben. Wir wissen ja: wie in der Fliegerei ändert sich auch in der Medizin sehr vieles, aber es ändert sich auch hier nicht immer alles. H..Gartmann

Solidarität und Toleranz

Als «stilles» Aeropers-Mitglied, aber doch aufmerksamer Leser der **rundschau**, habe ich mit grossem Interesse – und Entsetzen – die beiden unter dem Titel Editorial und Intern – Leistungen für Nichtmitglieder – publizierten Artikel gelesen.

Jede Vereinigung oder Gewerkschaft muss heute mit der Tatsache leben – und dies ist absolut nichts Neues – dass es Menschen gibt, die eine Mitgliedschaft in einer Vereinigung, aus was für Gründen auch immer, ablehnen. Diese Tatsache haben wir *unter allen Umständen* zu respektieren. Eine *vernünftige* Werbung um Mitglieder ist sicher erlaubt und auch wünschenswert.

Wenn das Ziel der Verfasser dieser beiden Artikel nun gewesen ist auch noch die letzten Zweifler an der Aeropers – sprich Nichtmitglieder – zu einem Eintritt in unsere Vereinigung zu bewegen oder schmackhaft zu machen, so sind sie mit diesen Veröffentlichungen weiter vom Ziel entfernt als je zuvor. Falls der Begriff «Toleranz» den beiden Autoren abhanden gekommen sein sollte, bin ich gerne bereit die Definition zu liefern.

Allein der Hinweis, einen sogenannten Solidaritätsbeitrag für Nichtmitglieder evtl. einzuführen – rechtlich wohl eine sehr fragwürdige Angelegenheit – oder Ausführungen wie «asozialer Mangel an beruflicher Solidarität» erachte ich als Unverschämtheit, und zwar nicht nur für Nichtmitglieder. Dies ist ein Schlag ins

Gesicht aller Aeropersangehörigen. Ich muss mich allen Ernstes fragen, in was für einer Vereinigung ich mich da eigentlich befinde.

Wenn sich Vorstandsmitglieder und Mitglieder des Sekretariats auf Grund von zwei konkreten Vorfällen dermassen aus der Reserve locken lassen, und dabei der Rest der Nichtmitglieder in einen Topf geworfen und pauschal abgeurteilt wird, zeugt dies von wenig Weitsicht und Einfühlungsvermögen. Wo ist unser Verständnis für den Mitmenschen, aber auch vor allen Dingen für den Andersdenkenden, geblieben? Liege ich hier völlig falsch oder ist das Ganze nur ein Hirngespinnst von mir? Vielleicht findet sich jemand, der mich auf den rechten Pfad zurückführt!?

Rudolf Dietrich



Wettlin Druck
Druck

Rosengartenstrasse 5
8037 Zürich
Postfach
Telefon 01/44 47 44

Drucksachen
massgeschneidert
termingerecht

Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	J. Schmid	Fach 1335
				H.M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	W. Gubser	Fach 304		C. van Rijn	Fach 219

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	H.M. Kok	R. Kurtz	Fach 20
Gesamtaufwand/Salar	E. Brunner	E. Fischli	Fach 85
GAV mit Anhängen			
Ferienreglement	H. Spörri	H. Güdel	Fach 1334
AIDS	E. Brunner	L. Zsindely	
Seniorität	J. Schmid	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	J. Schmid	A. Zuberbühler	Fach 163
Flugsicherheit	C. van Rijn	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Spörri	H. Sauter	Fach 1448
Info/ rundscha	H. Spörri	B. von Tobel	Fach 252
IFALPA/EUROPILOTE	L. Zsindely	C. van Rijn	
Copilotengruppe	C. van Rijn	H. Robitzkat	Fach 312
Ausländer	H.M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	L. Zsindely	M. Baudat	Genf 49
Pensionierte	E. Brunner	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Spörri		

Sekretariat

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

APKK-Verwaltung

Max Riolo
 Chasernweg 38, 8302 Kloten
 Telefon 814 11 77

