

rundschau

September/Oktober 1983



**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
Brainstorming im Wattenmeer	9
Grosser Preis der AP- rundschau	11
Der Pilot und die Pensionierung	15
Zum Jumbo-Abschuss	17
Interview: Ernst Tröhler	19
Der Wertsack	24
Stimmungsbild aus Genf	25
Deregulation	27
rund-Schau	31
From other publications	34
Briefe an die rundschau	36
Man sollte . . .	44

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 18. November 1983

Redaktions-Team:

F. Rasumowsky (Vorsitz)
E. Brunner, H. Lüscher,
D. Schürer, H. Spörri,
B. von Tobel

Auflage: 1400 Expl.

**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

YEARS
Anniversary
1954 → 2014

**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

Hintergründe und Fragen



Le boycottage de l'URSS est un fait sans précédent dans l'histoire de l'aviation suisse et notre association a passablement influencé cette décision. La façon de procéder était déjà fixée dans un accord entre Aeropers et Swissair.

Ce sujet méritait d'être traité dans ces colonnes.

Mitte der siebziger Jahre geriet Algerien unter Beschuss, weil es Flugzeugentführern Unterschlupf gewährte; ein Boykott wurde ins Auge gefasst und die Aeropers musste feststellen, dass ein Boykott auch eine Verletzung des Gesamtarbeitsvertrages mit der Swissair bedeutete, weil im § 43 unseres GAV steht: «... ist der absolute Arbeitsfriede zu wahren... auch bei Streitigkeiten, die sich nicht auf den GAV beziehen». Diese Ausgangslage befriedigte nicht und führte unter Präsident Amsler zu einem Dreiecksbriefwechsel zwischen der Aeropers, der Swissair und dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED), worin sinngemäss festgehalten ist: Sollte die Aeropers, beispielsweise aufgefordert durch die Ifalpa, eine Destination nicht mehr anfliegen wollen, richtet sie einen Antrag an die **Swissair**, sie solle beim EVED um Befreiung von der Konzessionspflicht nachsuchen. Dazu schrieb der damals zuständige Bundesrat Ritschard: «Wir können Ihnen zusichern, dass ein derartiges Gesuch mit grösster Speditivität entschieden würde.»

Diese Abwicklung eines Boykotts führt nun aber dazu, dass die Einstellung des Flugbetriebes zum politischen Akt wird. Im aktuellen Fall wartete der Bundesrat einerseits die Entscheide ausländischer Pilotenverbände, Fluggesellschaften und vor allem Regierungen ab, andererseits wurde ihm, und wohl auch der Swissair, durch die Stimmung im eigenen Land die Entscheidung erleichtert. In sämtlichen Medien war denn auch die politische Willensäusserung Gegenstand der Berichterstattung. Hätte sich nicht der Aeropers-Vorstand bemüht, Agenturmeldungen abzusetzen und Stellungnahmen zu verbreiten, wäre dem uneingeweihten Nachrichtenkonsumenten gewiss entgangen, dass die **Piloten** diesen Boykott gefordert hatten, und zwar nicht nur für die symbolischen zwei Wochen, sondern für einen Monat und, falls die Sowjetunion nicht zu Garantien bereit gewesen wäre, noch für dreissig weitere Tage.

Durch das Engagement der amerikanischen Regierung geriet der Zwischenfall ohnehin viel zu schnell in den Griff der Politiker. Wo blieben in den ersten Tagen der Empörung die ICAO, der sämtliche beteiligten Länder angehören, wo die IATA, die offenbar nur in Geldfragen aktiv wird? Die USA benutzten den Zwischenfall so offensichtlich als willkommenen Trumpf im ideologischen Kampf gegen die Sowjetunion, dass diese aus der Defensive zum Gegenangriff ausholen musste, einer sachlichen Betrachtungsweise und einer exakten Untersuchung war von vornherein der Boden entzogen.

Es war tatsächlich die IFALPA, die sich in diesen Tagen um die Sicherheit an sich bemühte. Ihre Forderungen hätten sogar noch weiter gehen dürfen: Ein unlimitierter Boykott der Flüge nach Russland, bis eine gemischte Kommission aller beteiligten Staaten ihre Untersuchung hätte beginnen können, wäre durchaus angemessen gewesen. Heute müssen wir befürchten, dass viele Fragen unbeantwortet bleiben werden, denn jede Seite wird nur veröffentlichen, was ihnen propagandistisch von Vorteil sein kann.

Wie wird es weitergehen? Man wird nach zwei Wochen den Flugbetrieb wieder aufnehmen, ungeachtet der Möglichkeit weiterer «Verwechslungen» oder vermuteter Spionage seitens der russischen Militärs. Zugegeben: hier taucht ein Dilemma auf; auch anderswo ist man gegen schiessfreudige Militärs nicht gefeit, sowenig wie Irrtümer von Piloten oder Versagen der Technik je ganz ausgeschlossen werden können. Die Sowjetunion wird ein weiteres Mal gezeigt haben, wie weit sie fundamentale Gesetze des friedlichen menschlichen Zusammenlebens verletzen kann, ohne länger dauernde Konsequenzen befürchten zu müssen. Der erste Schritt dazu wurde vom Westen bereits selber getan: Die Getreide- und Maschinenlieferungen gehen gegen gutes Geld munter weiter.

F. Rasumowsky, H. Spörri

Exklusive Wohnungen am **Zürichberg**

10 Autominuten bis Flughafen Kloten, Nähe Hochschulen und Kantonsspital, ab sofort oder nach Übereinkunft zu vermieten. Je eine

3½-, 4½- und 5-Zimmerwohnung

in repräsentativem Neubau, Cheminée, Bad/WC, Dusche/WC, modernste Küchen, grosse Sonnenterrassen, Lift ab Garage, Kabelfernsehen.

Für Auskunft und Besichtigung bitte Telefon 01 - 251 12 47

Liebe Mitglieder

Kürzlich wurde in der Schweizerischen Maschinenindustrie zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern das sogenannte Friedensabkommen revidiert und neu unterzeichnet. Unter Sinn und Zweck ist folgendes zu lesen:

«Die Vereinbarung besteht im Wesentlichen darin, dass die **Partner** sich verpflichten, wichtige Meinungsverschiedenheiten nach Treu und Glauben zu erledigen (d. h. vom **Partner** nichts Unzumutbares zu verlangen und ihm das Tragbare zu gewähren), den Arbeitsfrieden zu wahren und die Arbeitsbedingungen zu regeln.»

In unserem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) gibt es keinen Titel «Sinn und Zweck», aber ich würde es begrüßen, wenn wir das obige Zitat wortwörtlich an den Anfang unseres GAV setzten. Es geht mir in erster Linie um die Partnerschaft, die vor allem während der vergangenen turbulenten Monate durch die Philosophie «Recht ist, was mir nützt» verdrängt wurde. Dabei habe ich mindestens nach unserer Aussprache auf höchster Ebene vom 5. Juli eine spürbare Kursänderung seitens unserer Partner erwartet. Gut Ding will Weile haben!

Dieser Satz ist offenbar auch auf das neue Disziplinarreglement anwendbar. Bei meiner Amtsübernahme vor zweieinhalb Jahren war dies das vordringlichste Postulat auf meiner Pendenzenliste, ein Jahr später gefolgt von einer Neuregelung des «Reporting Systems». In beiden Fällen haben wir von der Aeropers schon mehrmals unsere Zielsetzung klar dargelegt:

- Verbesserung der Flight-Safety
- Aufhellen der Dunkelziffern
- besseres Vertrauen zum Chef
- lernen aus incidents

Während unsere Ziele nicht in Frage gestellt werden, so hat man sich über die Mittel und Wege, wie diese Ziele zu erreichen sind, noch nicht einigen können. Der swissairseitige Antrag zur Überarbeitung des fast unterschrittsbereiten Reglementes hat diese Tatsache deutlich zum Ausdruck gebracht. Dieser Antrag datiert vom Mai. Seither hat ausser Informationsaustausch noch keine neue Verhandlung stattgefunden. Die nächste Verhandlung ist am 17. Oktober 1983 geplant.

Vor zwei Monaten habe ich Sie orientiert, dass es Aufgabe des Vorstandes und der Salärkommission ist, die gegenwärtige Wirtschaftskrise mit möglichst kleinen Narben zu überwinden. Wie nun die Entwicklung des laufenden Jahres zeigt, ist in unserer Sparte und allgemein im Dienstleistungssektor eine erfreuliche Erholung eingetreten. Meine ehemaligen Studienkollegen, die in der Industrie tätig sind (BBC, Sulzer, Sie-

mens u. a. m.) können allerdings nicht von einer erfreulichen Erholung berichten, sondern sind immer noch in Erwartung des oft zitierten Aufschwungs. Eine gesunde Industrie, vor allem Exportindustrie, ist aber eine wichtige Voraussetzung für das Wohlergehen der Luftfahrt. Es sind vor allem die vollzahlenden Passagiere aus der Wirtschaft, die für die Struktur der Swissair langfristig unerlässlich sind. Nicht nur die Piloten, sondern das ganze fliegende Personal verfolgt jedoch sorgenvoll die Abnahme der Anzahl Passagiere mit blauen Karten. Die Sparmassnahmen und der hartnäckige Verbleib beim Zweiklassensystem liessen unsere Vollzahler zu anderen Airlines abwandern. Diesen langfristigen Schaden wieder zu beheben wird weit mehr kosten, als die Sparmassnahmen eingebracht haben.

Wir haben in diesem Sinne gemachte Äusserungen von Passagieren gegenüber Piloten gesammelt und das entsprechende Papier am 5. Juli der Direktion überreicht. Unsere diesbezügliche Meinung wird übrigens auch in Chefetagen als richtig beurteilt. Warum unser Management, das sonst den guten Ruf der raschen Reaktion in Anspruch nimmt, noch keine Gegenmassnahmen eingeleitet hat, ist eine Frage, die uns alle brennend interessiert.

Mit freundlichen Grüssen Ihr

Edy Brunner



SHELL-HEIZÖL

Für Aeropers-Mitglieder stets zu Spezialpreisen

Wir bedienen Sie mit dem Heizöl stets

- Schnell
- Preiswert
- Zuverlässig

Wir beraten Sie gerne für

- Tankreinigung
- Tanksanierung
- Brennerservice

TERMOPLAN
Telefon 01-461 52 62

Neuaufnahmen

intern

An den Sitzungen vom August und September 1983 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Adrian Berner



Daniel Sturzenegger

1954 → 2014

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

Zu verkaufen in **Augwil**, Nähe Kloten

7¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

mit Umschwung, an unverbaubarer Aussichtslage, mit Aussenbassin und in zwei Wohnungen aufteilbar.

Nähere Auskunft: Telefon 01 - 813 46 53

CARIOCA
BOUTIQUE

**VIEL MODE.
FÜR DAMEN UND
HERREN.
IN DIELSDORF.**

10% für Swissair - Angestellte.

CARIOCA
BOUTIQUE

Mode für Damen
Lena LOWMAN

caroline
BRUNNEN

BO
LEVEG

lecomte

PARIGI

CR-4209

und Herren
CIAO

CR-4209

NB

B
BONAZZI
BROS.

plus bon
bruns

an der Bahnhofstrasse 1
mitten in Dielsdorf
Tel. 01-853 24 20

Brainstorming im Wattenmeer

The member of the board of Aeropers had the pleasure to be guests on board Hans Kok's «Bruine Beer» (which does not mean something to drink but is the name of his «yacht», a former freighter used for carrying peat in Holland's canals). During those three days in August we did not only sail to the Frisian Islands but also talked a lot about old and new problems Aeropers is confronted with.



Bereits zum zweiten Mal durften wir die Einladung von Hans Kok annehmen, unsere Vorstandssitzung an Bord seines Schiffes, fern der Heimat (ausser für Hans und Cees), in lockerer Atmosphäre durchzuführen. Zur Vorbereitung gehörte das Studium eines «Spiegel»-Artikels über das Wattenmeer, das wir besegeln wollten.

Dank dem holländischen «car pool» gelangten wir sehr schnell von Schiphol nach Harlingen, das jenseits des 30 km langen Dammes liegt, der das Wattenmeer vom Ysselmeer trennt. Cees und Henry wurden mit einer langen Liste ins Dorf geschickt, für die ersten zwei Tage einzukaufen. Die anderen Vorstandsmitglieder – ausser Jürg Schmid, der im Militär weilen durfte – und unser Sekretär machten inzwischen das Segelboot fahrbereit.

Nach einem briefing über die Fahrrinnen, Strömungen und Wassertiefen im Wattenmeer setzten wir bei einem Höchststand der Flut unsere 150 m² Segel. Zwischen den bei Ebbe freiliegenden Watten «Lange Zand» und «Ballast Plaat» ging's bei gutem Wind zügig voran. Unser Ziel war die grösste der friesischen Inseln, Terschelling. Beim «Jacobs Ruggen» kreuzten wir fast genau gegen den Wind und gegen die auslaufenden Wassermassen. Als wir pro Viertelstunde nur noch etwa 100 Meter Höhe gewannen, kam der Entschluss von Hans, dass wir uns von der Ebbe auf Grund setzen lassen und das Nachessen zubereiten sollten.

Beim Kaffee berechnete Hans unser Flottkommen, er kam auf halb acht Uhr. Doch die Natur liess uns erst um neun Uhr frei und so mussten Hans

und Kurt noch das Schiffsreglement studieren, um eine den nautischen Regeln entsprechende Beleuchtung anzubringen. Nun kam die navigatorisch anspruchsvolle Aufgabe, in der durch unbeleuchtete Bojen gekennzeichneten schmalen Fahrrinne nach Terschelling zu gelangen. Mit der Taschenlampe wurden die Nummern der Bojen abgelesen und mit der Karte verglichen. Nach mehrmaligem Ansprechen des «ground proximity warning systems» beschlossen die drei Steuermänner, doch nicht den direct track zu nehmen, sondern in der tieferen und besser markierten Wasserstrasse um den «Jacobs Ruggen» herum nach Terschelling zu fahren. So wurde auch die Rationierung des Remy Martin aufgehoben und um 23 Uhr machten wir im Hafen an einem Zweimaster fest.

Geweckt wurden wir am zweiten Tag nicht durch den herrlichen Sonnenschein und die Windstille, sondern durch einen lärmenden Cees: «Kommt, aufstehen, um halb Neun werden wir abgeholt!» Er hatte nämlich kurz vor Mitternacht einen Besuch des Schiessplatzes auf der Insel arrangiert und war so nervös auf Pünktlichkeit bedacht, wie wenn er selber wieder im Militär wäre. Es klappte aber alles zur Zufriedenheit der Organisatoren und so liessen wir uns per Unimog zum Schiessplatz der Flugzeuge schütteln. Dort wurden wir im Tower begrüsst, die Einrichtungen und Verfahren bekamen wir erklärt und bald kamen auch die ersten zwei F-104 und liessen ein paar Bomben, Raketen und Kanonen los. Vier F-5 der Holländer folgten und dann kam eine lange Kaffeepause, weil an Festland zum Teil Nebel lag und so die Flugzeuge am Boden hielt. Dann meldete sich aber noch eine F-111 an, die von Spanien kam und vor Beendigung eines über vierstündigen Einsatzes noch zwei Bomben ins Ziel warf. Wir bedankten uns für diesen Flugtag und fuhren zurück zum Schiff, um einen Imbiss einzunehmen sowie einen weiteren Punkt der Traktandenliste abzuhaken: **rundschau** und Information der Mitglieder.

Dank der immer noch anhaltenden Flaute kamen wir in den Genuss einer sportlichen Betätigung: Wir schwangen uns auf Velos und pedaltten die Insel ab. So bekamen wir einen besseren Eindruck von dieser schönen Heidelandschaft, den Dünen und dem Nordseestrand. Das Wetter war schön und warm, auch das gibt's in Holland! Noch ein weiteres Traktandum behandelten wir vor dem Nachessen: Die IMR-Mitarbeiterbefragung.

Auch am dritten Tag gab's früh Tagwache, denn wir wollten mit der einströmenden Flut den Weg Richtung Ysselmeer antreten. In stabilisierter Fahrt vor dem Wind, der auch jetzt nicht sehr stark war, hatten wir noch gut zwei Stunden Zeit, die Traktandenliste aufzuräumen. Nach der Schleuse zum Ysselmeer gingen Cees und Henry wieder von Bord, um die Autos zu holen, da der neue Bestimmungshafen Medemblik hiess und die Autos in Harlingen standen. Der Rest teilte sich in der Aufgabe, das Schiff zu reinigen, wobei noch eine »unprepared emergency« dazu-

kam, als plötzlich die Holzwand neben dem Auspuff des Motors in Brand geriet. Eine Schraube hatte sich gelöst und dadurch blies die heisse Luft aus dem Winkelstück gegen das Holz. Hans leerte den Staublöcher – und die andern hatten danach eine neue Putzaufgabe. Das hat eindrücklich demonstriert, warum der «Kidde» an Bord nicht im Cockpit verwendet werden sollte . . .

Gutgelaunt kehrten wir nach Amsterdam zurück, bestiegen die SR 797 und wurden plötzlich mit dem überraschend detaillierten Bericht in der «NZZ» über unseren Jumbo-Fall konfrontiert. Das gab gleich ein Traktandum mehr für die anderntags stattfindende ordentliche Vorstandssitzung . . .

Henry Lüscher

6. Grosser Preis der Aeropers-rundschau 1983

Bereits zum sechsten Mal seit seinem Bestehen konnte das Velorennen um den «Grossen Preis der Aeropers-rundschau» auch in diesem Jahr auf dem Gelände des Militärflugplatzes Dübendorf durchgeführt werden. Die absolut verkehrssichere Rennstrecke hatte es am 11. September trotz ihrer einfachen Topographie wieder in sich; ähnlich wie letztes Jahr wurde den anwesenden Athleten bei aufkommendem Westwind einiges an Kraft und Ausdauer abverlangt.

Beteiligung konstant

Dem nicht gerade einladenden Wetter zum Trotz schrieben sich über zwanzig Fahrer am Start in den bereitliegenden Meldelisten ein, eine Zahl, die zwar auf den ersten Blick etwas enttäuschen mag und da und dort die kritische Fragestellung nach dem Sinn und Zweck dieser von der Aeropers und dem Überwachungsgeschwader gesponserten Sportveranstaltung aufkommen lässt. Hält man sich aber die Tatsache vor Augen, dass verschiedene «prominente» Teilnehmer der Vorjahre (aus welchen Gründen auch immer) nicht an den Start gingen und dass, von einer Ausnahme abgesehen (Oberst Hans Stössel), das gesamte Pilotenkorps des Überwachungsgeschwaders durch Abwesenheit glänzte, so darf die Beteiligung auch in diesem Jahr als durchaus «normal» bezeichnet werden.

Unter den «prominenten» Abwesenden muss im besonderen der Vorjahressieger Peter Clausen erwähnt werden, der 1982, nach seinem dritten aufeinanderfolgenden Sieg, den Wanderpreis der Aeropers-rundschau endgültig in Besitz nehmen durfte und sich deshalb bereit erklärte den diesjährigen Anlass zu organisieren. In seiner gegenwärtigen Topform, die er u. a. mit einem ausgezeichneten 6. Rang an den Senioren-

Weltmeisterschaften 1983 in Oesterreich unter Beweis stellte, wäre der 38jährige DC-9-Captain auch dieses Jahr wohl kaum zu schlagen gewesen.

Leider zählten noch weitere Spitzenfahrer des Vorjahres zu den Abwesenden; allen voran Capt. Olav Brunner, der im Frühjahr dieses Jahres beim Velotraining Opfer eines Verkehrsunfalles wurde, von dessen Folgen er sich noch nicht restlos erholt hatte.

Als grosser Ferienabwesender musste auch DC-8-Copi Ronald de Jong auf eine Teilnahme verzichten, während Bill Palmer (Copi DC-10) und Hermann Bösch (Copi DC-9) aus privaten und einsatztechnischen Gründen nicht am diesjährigen Start erschienen.

Die namhaften Absenzen konnten zu einem gewissen Teil jedoch durch die Teilnahme von vier Fahrern des RC Swissair wettgemacht werden, dessen Mitglieder dieses Jahr erstmalig teilnahmeberechtigt waren.

Die Kategorien «Damen» und «Schüler» gelangten infolge fehlender Beteiligung nicht zur Durchführung; dafür hat sich unter Führung von Ex-Aeroperspräsident Capt. Hano Hürzeler eine Gruppe von Senioren gemeldet, die bereits 1984 auf Tourenrädern in einer eigenen Kategorie starten wollen.

Bei den «Gentlemen»: Kampf um Sekunden . . .

Während beim Massenstartrennen der Kat. «Gentlemen», das von DC-10-Copi Alain Bühler im Spurt gewonnen wurde, praktisch das gesamte Teilnehmerfeld zeitgleich am Ziel eintraf, musste der Gesamtsieger im 7 Kilometer langen Einzelzeitfahren ermittelt werden. Mit nur 1,07 Sekunden Vorsprung auf den Zweitplazierten M/C Gusti Koller konnte DC-8-Copi Werner Waeschle die begehrte Walliserkanne für sich gewinnen.

Auf den weiteren Plätzen folgten Theo Müller (M/C), Arthur Gähwiler (M/C) und Alain Bühler (Copi DC-10). Oberst Hans Stössel durfte als Gesamtachter den Wanderpreis des UeGs in Besitz nehmen.

Doppelsieg des RC Swissair bei den «Rennfahrern»

Mit einem Doppelsieg von Philipp Frommenwiler (Dep. Technik) und Ruedi Gschwind (Dep. Technik), beide vom RC Swissair, endete das voll auf Angriff gefahrene Rennen der Kat. «Rennfahrer». Einzig Felix Egolf (Copi DC-9) war mit einem Vorsprung von winzigen 14 Hundertstelsekunden auf den Viertplazierten Urs Stutz (Dep. Technik) dafür besorgt, dass doch noch ein Pilot «aufs Podest» steigen durfte.

Pechvogel des Tages war der DC-9-Captain Fritz Jaggi, der sich nach einem ausgezeichnet gefahrenen Einzelzeitfahren (nur drei Sekunden Rückstand auf Gesamtsieger Frommenwiler!) im Massenstartrennen berechnete Hoffnungen auf einen Spitzenrang machen konnte, infolge eines ärgerlichen Kettendefektes jedoch zur Aufgabe gezwungen wurde.

Sporticus

Resultate Kat. «Gentlemen»**Einzelzeitfahren (7 km)**

1. Werner Waeschle	10:12.02
2. August P. Koller	10:13.09
3. Theo Müller	10:27.08
4. Arthur Gähwiler	10:31.01
5. Alain Bühler	10:35.00
6. Roeland Mastenbroek	10:35.07
7. Peter Schultheiss	10:36.03
8. Hans Stössel	10:59.07
9. Didi Gugelmann	11:06.04

Massenstart (25 km)

1. Alain Bühler	34:05.00
2. Roeland Mastenbroek	gl. Zeit
3. Arthur Gähwiler	gl. Zeit
4. Werner Waeschle	gl. Zeit
Hans Stössel	gl. Zeit
Peter Schultheiss	gl. Zeit
August P. Koller	gl. Zeit
Theo Müller	gl. Zeit
9. Didi Gugelmann	34:12.00

Resultate Kat. «Rennfahrer»**Einzelzeitfahren (7 km)**

1. Phillipp Frommenwiler	9:04.00
2. Ruedi Gschwind	9:04.04
3. Fritz Jaggi	9:07.09
4. Felix Egolf	9:33.06
5. Ernst Bretscher	9:53.02
6. Urs Stutz	9:54.20
7. Rudolf Ringger	9:57.00
8. Jan de Jager	10:07.02
9. Thomas Ringger	10:08.09
10. Gerhard Fritschi	10:15.00
11. Burkhard Klesser	10:58.08

Massenstart (50 km)

1. Philipp Frommenwiler	1 h 17:03.00
2. Urs Stutz	17:10.00
3. Ruedi Gschwind	17:10.00
4. Felix Egolf	17:27.00
5. Gerhard Fritschi	21:15.00
6. Ernst Bretscher	21:15.00
7. Rudolf Ringger	21:15.00
8. Jan de Jager	21:26.00
9. Thomas Ringger	27:11.00
10. Burkhard Klesser	28:42.00
Aufgegeben infolge Defekt: Fritz Jaggi	

1954 → 2014

Gesamtwertung:**Kat. «Gentlemen»**

1. Werner Waeschle	44:17.02
2. August P. Koller	44:18.09
3. Theo Müller	44:32.08
4. Arthur Gähwiler	44:36.01
5. Alain Bühler	44:40.00
6. Roeland Mastenbroek	44:40.07
7. Peter Schultheiss	44:41.03
8. Hans Stössel (UeG)	45:04.07
9. Didi Gugelmann	45:11.04

Kat. «Rennfahrer»

1. Philipp Frommenwiler	1 h 25:59.00
(—8 sec. Bonifikation)	
2. Ruedi Gschwind	26:12.04
(—2 sec. Bonifikation)	
3. Felix Egolf	27:00.06
4. Urs Stutz	27:00.20
(—4 sec. Bonifikation)	
5. Ernst Bretscher	31:08.02
6. Rudolf Ringger	31:12.00
7. Gerhard Fritschi	31:30.00
8. Jan de Jager	31:33.02
9. Thomas Ringger	37:19.09
10. Burkhard Klesser	39:40.08

COLLINA VERDE
ASCONA



An absolut ruhiger Lage, inmitten eines Villenquartiers (nur 8 Gehminuten vom Zentrum von Ascona) entsteht unser neuestes Objekt

RESIDENZA 'COLLINA VERDE'

Zur Auswahl stehen luxuriöse 1-, 2- und 3-Zimmer-Appartements sowie 5 Attika-Wohnungen.

Auskünfte und Verkaufsunterlagen:



UTO-RING AG
Beethovenstrasse 24, 8022 Zürich
Tel. 01/202 43 10, (Visitenkarte genügt!)

Si tu vas à Rio

vergiss nicht, uns zu besuchen. Ein guter Cafezinho
steht für Dich bereit.

Spezial-Rabatt für die SWISSAIR von 20%.



SWISS AND DUTCH OWNERS

BRAZILIAN GEMS
&
FINE JEWELRY
FOLKLORE
SOUVENIRS

TRUSSY RIAND

24 RUA DUVIVIER - COPACABANA, RIO - BRASIL - PHONE: 541-37 47

Der Pilot und die Pensionierung

Als Mitglied der Redaktion steht mir das Privileg zu, den Artikel des 'Tagi-Magi' über 'Die Angst des Piloten vor der Pensionierung' im redaktionellen Teil dieser **rundschau** zu kommentieren. Aber sicher gibt es unter den Lesern auch viele, die der Gewohnheit zugetan sind, ein Magazin von hinten nach vorne durchzublätern, und die stossen dann zuerst auf Noldi Wagner's amüsanten Verriss des 'roten Linksblattes'. Tröstlich für uns beide, dass weder NZZ noch Tagi an die Auflage des Schweizers liebstes Blatt, den Blick, herankommen . . .

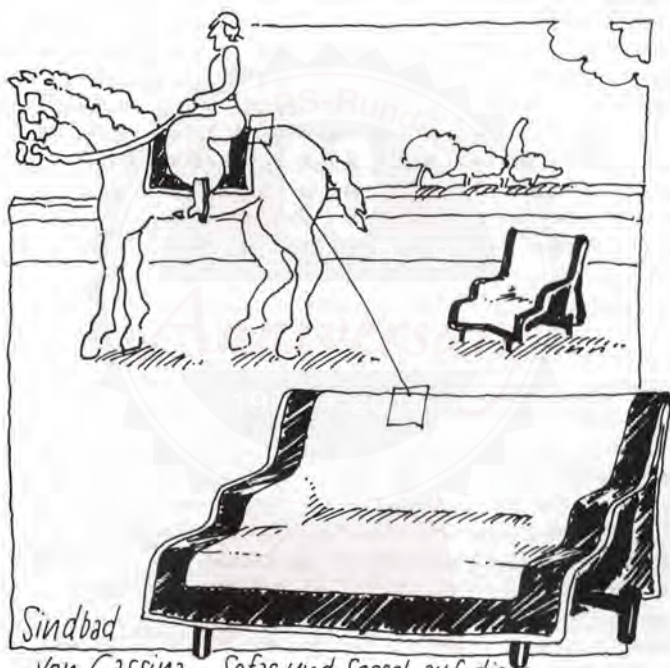
Nun, beim mehrmaligen Durchlesen des Artikels, auch nach längerer Zeit, ist es mir ergangen wie beim medizinischen Bericht in der **rundschau** 5/82 (Auf Herz und Nieren geprüft), der lauten Protest der Ärzteschaft nach sich zog: Ich kann nichts finden, was zu einem Aufschrei der Entrüstung führen müsste. Sicher sind da und dort – wie es in jedem Bericht über nicht alltägliche Dinge vorkommt – einzelne Details genüsslich ausgebreitet worden, aber über alles gesehen gefiel mir die Geschichte. Das haben mir auch Aussenstehende bestätigt. Ausser von A. Wagner traf überhaupt kein Leserbrief ein und kein Pensionierter hat sich bei uns gemeldet. Entweder sind wir nicht so empfindlich oder dann genoss der Artikel nicht mehr Interesse als der Fotowettbewerb des 'Flight Recorder'.

Wenn wir die IMR-Mitarbeiterbefragung bemühen, gibt es offenbar einen Respekt vor der Pensionierung. Auf die Frage, ob man schon vor 55 reduziert arbeiten möchte, antworten nur 24% der jungen, aber 54% der 46–57-jährigen Kollegen mit nein. Ähnlich ist's mit dem optimalen Pensionierungsalter: Zwischen 52 und 55 möchten sich 56% der jungen und nur noch 33% der älteren Piloten und F/E's pensionieren lassen. Die heutige Regelung wird von 32% der jungen und 48% der älteren Kollegen favorisiert. Der Wunsch nach einer Pensionierung nach 56 wird nur von 4% der jungen, aber von 15% der älteren Kollegen ausgesprochen. Dabei nimmt die 'Freude am Fliegen' von initially 92% auf nur noch 77% bei den Senioren ab.

Wenn wir jüngeren Piloten also von einem dynamischen Übertritt in den 'Ruhestand' träumen, wobei wir die Idee einer zweiten Karriere gebären (surfen allein füllt ja nicht aus . . .), dann muss es offenbar etwas geben, was wir im Moment noch nicht abschätzen können, wobei wir auf die Hilfe unserer pensionierten Kollegen angewiesen wären. Haben sie alle ihre Ziele erreicht, sind die Wünsche und Vorstellungen erfüllt worden, oder hat's doch irgendwo einen Haken? Wir sollten diesen Artikel im TAMagazin eher als Diskussionsgrundlage sehen denn als hässlichen Tintenfleck auf unserer stolzen und reinen Uniformweste (falls es Pelikan Königsblau wäre, sähe man ihn gar nicht).

Oder ist die Pensionierung ähnlich, nur endgültiger, wie nach einer schönen Rotation, wo man sich sagt: «Tschau, es war lässig, vielleicht sehen wir uns wieder mal?» Adiö, fort, die Swissair ist für mich nicht mehr da, ich bin für die Swissair nicht mehr da, Film gerissen!? Aber zum Trost sei gesagt, dass auch 'gewöhnliche Arbeiter' diesem Schicksal unterworfen sind, nur 10 Jahre später. So sagte eine Nachbarin vor längerer Zeit: «Jetzt wird dann mein Mann pensioniert, was soll ich auch mit ihm anfangen?» Nun, mittlerweile hat er sich in der Dachkammer eingerichtet. Keine Angst, er ist im Blaukreuz-Verein . . .

H. Lüscher



Sindbad
 von Cassina. Sofas und Sessel, auf die
 man Pferdedecken wirft.

Wohn-, Objekt- und Büro-Design

Scherrer

Zeughaus-/Mühlestrasse 10
 CH-8400 Winterthur 052 22 29 41
 11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung

Zum Jumbo-Abschuss

Als nichts anderes als vorsätzlichen Mord an 269 Passagieren und Besatzungsmitgliedern ist der Abschuss des Jumbo der Korean Airlines durch russische SU-15 zu qualifizieren. Wenn diese Piloten gemäss den Aufzeichnungen mindestens 14 Minuten vor dem Abschuss Sichtkontakt mit dem Flugzeug hatten, dann hat diese Zeit gereicht, um festzustellen, dass es sich um ein ziviles Flugzeug handelte.

Denn an jenem 1. September 1983 um 03 Uhr 26 Ortszeit war abnehmender Halbmond und auch ohne Logobeleuchtung muss die Silhouette des B-747 erkennbar gewesen sein. Eine Verwechslung mit einem Aufklärungsflugzeug der USAF kann nicht möglich sein, damit würden sich die russischen Piloten deutlich disqualifizieren. Beobachtungen deuten darauf hin, dass der Jumbo bereits seit 01.00 Uhr von acht russischen Flugzeugen verfolgt wurde. Also haben die Piloten und die Bodenleitstelle genau gewusst, wen sie vor sich hatten. Diese Zeit sollte gereicht haben, um sich der Boeing bemerkbar zu machen, deren Pilot gerade einen Funkspruch mit «This is KE 007 . . .» begann, als es bereits zu spät war.

Trotz dieses Schlages ins Gesicht der zivilisierten Welt bleiben einige Fragen zu beantworten. Ich erinnere mich, dass Maastricht Control peinlich genau darüber wacht, dass kein Benutzer der Luftstrasse G5 zu nahe an den Luftraum der DDR gelangt. Wieso haben die Japaner, die um die navigatorische Gefährlichkeit des R20 wussten, keine Verbindung mit der KAL oder mit Anchorage aufgenommen, um die Besatzung zu warnen? Nun wissen die Russen ja doch, dass ihr Radar so weit in ihr Territorium reicht, falls sie es nicht schon vorher gewusst hatten. Die ameri-



kanische Luftabwehr war über den Alarmstart auf Sachalin ebenso wie über den Funkverkehr und den Flugweg orientiert und meldeten auch nichts nach Anchorage, deren Kontrollzone die KAL kurz zuvor verlassen hatte. Warum flog die KAL die nördlichste, gefährlichste Route, wenn die vorherige Besatzung Ungenauigkeiten im Navigationssystem meldete? Hatten sie etwa doch Aufklärungsgeräte an Bord (wie alle Aeroflot-Maschinen auch) und ignorierten die Jagdflugzeuge, da sie bald wieder in japanischen Luftraum gekommen wären? Falls es zivile Flugzeuge irgendwelcher Nationalität gibt, die unter dem Deckmantel einer Airline Spionage betreiben, so muss auch das rigoros verboten werden, im Interesse einer sicheren Passagierbeförderung. In der Genfer Konvention über die Kriegsführung, oder wie das Papier heisst, steht doch auch, dass z. B. Sanitätsautos und -flugzeuge nicht zum Transport von Truppen oder Waffen verwendet werden dürfen, dass aber im Gegenzug solche Transporte auch nicht angegriffen werden dürfen. Genau so sollte es sich mit Zivilflugzeugen auch verhalten. Auch dass Zivilflugzeuge von Jägern zu Übungszwecken angefliegen werden, sollte verboten oder dann sehr genau koordiniert werden. Vor Sizilien liegt noch immer das Wrack einer DC-9 der Itavia auf Grund des Meeres, die plötzlich vom Radarschirm verschwand. Vermutungen, wonach die DC-9 von einer Luft-Luft-Rakete irrtümlich abgeschossen wurde, sind bis zur Hebung des Wracks jedenfalls nicht vom Tisch. In jener Gegend belauern sich täglich bewaffnete Flugzeuge vieler Nationen und führen ihre Übungen durch. Haben Sie übrigens schon in unserem Route Manual die Seite mit dem AD Briefing über Teheran gelesen? Da steht über Danger- und prohibited-Areas: 'the most critical prohibited area is P4, the oil refinery 13NM SE of THR. Violation may activate the Iranian anti aircraft artillery . . .'! Auch zwischen Zypern und der Türkei befliegen wir gefährliches Gebiet, da aus politischen Streitigkeiten heraus ERCAN entstanden ist, das die Türken zwischen Ankara und Nicosia Control eingeschoben haben, um nicht mit den Zypern reden zu müssen. Obwohl ERCAN nur advisory area ist, wurde uns auch schon ein level change angeboten, den wir sehr dankend abgelehnt hatten . . .

Zurück zum Jumbo-Abschuss. Ich glaube oder befürchte, dass die Welt diesen Vorfall leider bald vergessen wird, wie Afghanistan, Polen und andere Beleidigungen, die die Sowjetunion der Welt geboten hat. Hier sind nun alle internationalen Organisationen verantwortlich, dass so etwas nie wieder passiert! 269 Tote sind zuviel, um Anstand und Diplomatie zu wahren; dem Bären gehört eins in die Presse! H. Lüscher

Interview:

Ernst Tröhler zum neuen FOM

Le 14 décembre 1951, aéroport de Schiphol, météo défavorable, l'avion de la swissair (HB-ILO, DC-4) casse du bois à l'atterrissage. L'accident incite la direction de l'entreprise à passer sous la loupe les procédures de vol en vigueur et à les comparer à celles des compagnies américaines.

«Le niveau de formation ainsi que la précision dans les procédures de vol sont, chez nos pilotes, inférieurs aux prestations exigées auprès des compagnies américaines.» (Ouvrage de W. Berchtold: Durch Turbulenzen zum Erfolg.)

Le corollaire de la réorganisation qui s'ensuivit fut l'introduction du FOM, copie plus ou moins conforme de celui de SAS. Déjà deux fois revu et corrigé cet ouvrage en est aujourd'hui à sa troisième révision dont l'édition devrait paraître l'an prochain. C'est à ce sujet que nous avons rencontré le commandant Ernst Tröhler, OFO.

ar Vor mehreren Jahren fiel eine Swissair DC-9 in Rom einem raffinierten Raubüberfall zum Opfer. Dieser Vorfall hatte eine neue Vorschrift zur Folge (FOM 3.10.4.314.). Wurde diese Vorschrift erlassen, damit eine Erfahrung erhalten bleibt, oder um ein nächstes Mal den Kommandanten zur Verantwortung ziehen zu können?

T Man will natürlich nicht jemandem etwas vorwerfen können; es geht lediglich darum, zu verhindern, dass so etwas nochmals passieren kann.

ar Doch heute besteht diese Vorschrift, und eine Schuldzuweisung wäre möglich...

T Das ist richtig. Es gibt sicher Vorschriften, die als Reaktion auf betriebliche Vorfälle entstanden sind, sicher aber nicht im Sinne von «Schuldzuweisungen».

ar Wer ist zuständig dafür, ob und wie eine neue Vorschrift ins FOM aufgenommen wird?

T Grundsätzlich ist OF (Chef Herr W. Stierli) fürs FOM und das was drin steht zuständig. OF entscheidet aber nicht allein darüber, ob eine Vorschrift neu aufgenommen oder abgändert wird, sondern legt seine Vorschläge am Policymeeting zur Diskussion vor. Dort sind vertreten: QC, die Flottenchefs, die Schule, OFT, OFL, OS und OFO.

ar Das FOM schreibt vor, die Navigationslichter seien auch am Tag einzuschalten (FOM 2.4.1.221.), die Kopfhörer seien unter 15000 Fuss immer zu tragen (FOM 2.4.3.313.); das Uniformenreglement schreibt gar vor, wann ich das kurzärmelige Hemd mit und wann ohne Krawatte tragen

kann. Wie weit kann und soll das FOM Fälle abdecken, bei denen es darum geht, wenige Einzeltäter zu disziplinieren?

- T Das ist eine ganz grundsätzliche Frage. Wenn aber einzelne Fälle dem Ansehen oder gar die Sicherheit des Swissair-Flugbetriebes schaden können, versuchen wir dies natürlich zu verhindern. Andererseits sind wir ebenfalls daran interessiert, unnötige Detail-Vorschriften abzubauen.
- ar Zuviele Vorschriften bedeuten eine zu starke Einschränkung der Kompetenz und Verantwortung des Kommandanten . . .
- T Das kann ich nicht bestreiten. Niemand ist jedoch an einer Einschränkung der Kompetenzen oder des Spielraumes des PiC interessiert. Die Ansichten darüber, ob eine Vorschrift aus betrieblichen Gründen notwendig sei oder nicht, gehen aber gelegentlich auseinander.
- ar Laut «Klimastudie» sind mehr als fünfzig Prozent der Besatzungsmitglieder der Meinung, die Vorschriften seien zu einschränkend . . .
- T Wir versuchen, wenn immer möglich, die Vorschriften tolerant zu gestalten, um dem PiC einen gewissen Spielraum zu gewähren. Ein Minimum an Vorschriften wird aber immer notwendig sein. So wird beispielsweise die «Authority to start an approach» immer geregelt bleiben. Dort, wo keine juristischen oder betrieblichen Gründe dagegen sprechen, sollte jedoch die Entscheidung dem PiC überlassen bleiben.



ar *Ist ein normal begabter Pilot ohne juristische Ausbildung überhaupt in der Lage, das FOM zu beherrschen?*

T Das Buch ist tatsächlich immer umfangreicher geworden, weil ganz einfach die Materie zugenommen hat. Die Fliegerei ist komplexer und komplizierter geworden – nicht nur durch die Technik, sondern auch durch staatliche Vorschriften, dichteren Verkehr usw. Wir kommen nicht darum herum, mehr zu wissen; das schlägt sich dann halt in vielen Vorschriften und Weisungen nieder. Ich glaube aber, dass der Pilot in der Lage ist, die Materie im richtigen Umfang zu beherrschen. Piloten sind ja ausgewählte, qualifizierte Leute, und eine der Anforderungen muss sein, mit den Vorschriften zu Rande zu kommen.

ar *Was muss ein Pilot auswendig kennen, was ist «Need to know» und was «Nice to know»?*

T Da gibt es keine klare Grenze. Was er sicher kennen muss, ist die Grundphilosophie des FOM. Er muss die grundsätzlichen Limiten und Policies kennen, beispielsweise Fuelpolicy, Planungsgrundlagen usw. Er muss seine Kompetenzen (Authority) kennen, also wissen, was er selber entscheiden kann.

ar *Sie zeigen eigentlich einen viel grosszügigeren Zugang zum Vorschriftenbuch, als wir ihn aus der Copilotensicht kennen . . .*

T Ich habe keine Beispiele genannt; aber alles zu kennen ist wohl kaum möglich, das verlangt auch niemand. Dort wo Zeit und Umstände ein Nachschlagen gestatten, ist das Auswendigkennen meines Erachtens nicht erforderlich.

ar *Nun steht also sozusagen ein neues FOM vor der Tür. Wie ist es dazu gekommen?*

T Die Neukonzipierung des FOM wurde von Piloten angeregt. Nach reiflichen Erwägungen der Zweckmässigkeit, der Kosten und des Aufwandes, haben wir im Juli 1982 beschlossen, den Versuch einer Neukonzeption zu wagen. Zu diesem Zweck bildeten wir eine «Arbeitsgruppe FOM».

ar *Müsste man nicht präzisieren, dass bereits vorher eine Aeropers-Arbeitsgruppe bestand, die das Kapitel «Approach and Landing» als Beispiel komplett revidierte, und dass Beat Läderach aus dieser Gruppe «übernommen» wurde?*

T Das ist richtig, die Initiative kam aus dieser Gruppe. Ich möchte hier erwähnen, dass wir eine sehr gut funktionierende Gruppe geworden sind, in der Herr Läderach sehr kreativ wirkte. Wir haben uns jeden Monat während vier bis fünf Tagen getroffen, um dieses Neukonzept zu erarbeiten.

ar *In einem Brief an die Aeropers-Arbeitsgruppe hielten Sie fest, dass diese Arbeitsgruppe ihre Aktivitäten einzustellen hätte. Wollten Sie das Heft an sich reissen und vermeiden, dass auf einem so heiklen Gebiet ein allentfalls unbequemer Vorschlag diskutiert werden müsste?*

T Capt. Schmid hat ausdrücklich festgehalten, dass er nicht eine Aero-
pers-, sondern eine Pilotengruppe leite. In diesem Sinne war das ein-
gebrachte Beispiel eine Anregung aus dem Pilotenkorps. Aufgrund
dieses Beispiels beschloss die Swissair, die Neu-Konzipierung an die
Hand zu nehmen.

ar *Erfreulicherweise ist zu berichten, dass jetzt ein Neuentwurf vorliegt.
Wann wird er in Kraft treten?*

T Bis Ende September läuft die Vernehmlassung; im Oktober tritt dann
unsere Arbeitsgruppe zusammen, um die eingegangenen Kommen-
tare zu verwerfen. Ende Jahr wollen wir das Buch in Druck geben.
Wir rechnen damit, das neue FOM ab 1. Januar 1984 zur Verfügung
zu haben und am 1. Februar in Kraft setzen zu können.

ar *Wieviele zusätzliche Vorschriften, die aus der Vernehmlassung kom-
men könnten, wollen Sie akzeptieren?*

T Ich glaube, dass eher gestrichen werden wird. So sind beispielsweise
die Chefpiloten gar nicht auf zusätzliche Vorschriften erpicht. Die
Stimmung für eine Straffung der Vorschriften ist zweifellos vorhan-
den. Das haben wir im Juli 1982 an einer grossen Sitzung festgestellt.

ar *Sind die Swissairpolicies grundsätzlich beibehalten worden?*

T An der Substanz haben wir nichts geändert.

ar *Also hat der Captain die gleichen Kompetenzen und bindenden Vor-
schriften wie heute?*

T Ja. Eine Änderung in der von Ihnen erwähnten Richtung ist ein Pro-
zess, an dem kontinuierlich gearbeitet werden muss.

ar *Was war denn das Ziel der Arbeitsgruppe?*

T Unser Hauptziel war es, das FOM übersichtlicher zu gestalten. Das
ist uns durch eine sinnvollere Gliederung der einzelnen Kapitel ge-
lungen. So sind die Vorschriften nun weitgehend nach Flugablauf ge-
ordnet, also z. B. Flugplanung, Rollen, Start, Steigflug usw. Neu haben
wir auch die Non-routine-operation dem jeweiligen Normal-operation
Kapitel angefügt. Ein weiteres Ziel des Neuentwurfs war die Besei-
tigung von Doppelspurigkeiten.

ar *Konnte eine Trennung zwischen Vorschriften und Empfehlungen erreicht
werden, wie wir es von den «Flight Procedures» im AFM/AOM her ken-
nen?*

T Im ersten Entwurf, der nun vorliegt, wurde das noch nicht gemacht.
Wir werden jedoch versuchen, mit Hilfe einer anderen Schriftart eine
Strukturierung zu erreichen.

ar *Finden sich im Neuentwurf noch gleichviele «Notes» und Querbezüge
(crossreferences) wie im heutigen Buch?*

T Nein, diese konnten wir ganz wesentlich abbauen. Notes gibt es nur
noch an wenigen Stellen, und Querbezüge haben wir praktisch eli-
miniert.

ar Wurde für den Neuentwurf jemand vom Rechtsdienst zugezogen?


T Nein, überhaupt nicht.

ar Was finden Sie an unserem FOM gut, was weniger gut?

T Unser FOM kann im Vergleich mit denen anderer Fluggesellschaften durchaus bestehen. Der Neuentwurf ist klarer als die meisten anderen, die ich gesehen habe. Unser FOM kann textlich noch besser auf den Verbraucher abgestimmt werden. Hier sind noch Verbesserungen möglich und wir werden daran arbeiten.

ar Herr Tröhler, besten Dank für das Gespräch.

Interview: F. Rasumowsky und B. von Tobel



Bronschhofen SG (bei Wil SG)

An herrlicher, unverbaubarer Aussichtslage

herrschaftliches Landhaus

zu verkaufen.

Grosszügiges Raumprogramm (z. B. Wohnen/Essen 67 m²).
Sehr schöne Umgebung mit **heizbarem Swimmingpool**, gedeckter Sitzplatz, Gartenhalle, Doppelgarage.

Grundstückfläche ca. 1800 m².

Verkaufspreis Fr. 1 350 000.—. Finanzierung geregelt.

Weitere Auskünfte erteilt gerne

Diethelm + Kesselring Immobilien AG

Witikonstrasse 231, 8053 Zürich, Telefon 01 - 55 14 44

Alles über den Wertsack

Nach der ersten Lektüre des folgenden Textes, den wir in den Mitteilungen der Arbeitsgemeinschaft junger Erzieher abgedruckt fanden, wurden rege Zweifel in uns wach, ob es sich dabei in der Tat – wie behauptet wird – um eine amtliche Verlautbarung der Deutschen Bundespost handeln konnte. Rückfragen bei der Oberpostdirektion München brachten indessen Gewissheit, dass hier kein Satiriker, sondern ein ernsthafter Vorschriftenverfasser am Werke war. An FOM- und Route-Manual-Hersteller als Anregung, wie Klarstellungen unklarer Texte klargestellt werden könnten. Alles klar?

Die Redaktion

In Dienstanfängerkreisen kommen immer wieder Verwechslungen der Begriffe «Wertsack, «Wertbeutel» und «Wertpaketsack» vor. Um die sem Übel abzuhefen, ist das folgende Merkblatt dem § 49 der ADA vorzuheften:

Der Wertsack ist ein Beutel, der aufgrund seiner besonderen Verwendungen im Postbeförderungsdienst nicht Wertbeutel sondern Wertsack genannt wird, weil sein Inhalt aus mehreren Wertbeuteln besteht, die in den Wertsack nicht verbeutelt, sondern versackt werden.

Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass die zur Bezeichnung des Wertsackes verwendete Wertbeutelafahne auch bei einem Wertsack mit Wertbeutelafahne bezeichnet wird und nicht als Wertsackafahne, Wertsackbeutelafahne oder Wertbeutelsackafahne.

Sollte es sich bei Inhaltsfeststellung eines Wertsackes herausstellen, dass ein in einem Wertsack versackter Versackbeutel statt im Wertsack in einem der im Wertsack versackten Wertbeutel hätte versackt werden müssen, so ist die in Frage kommende Versackstelle unverzüglich zu benachrichtigen.

Nach seiner Entleerung wird der Wertsack wieder zu einem Beutel, und er ist auch bei der Beutelzählung nicht als Sack, sondern als Beutel zu zählen. Bei einem im Ladezettel mit dem Vermerk «Wertsack» eingetragenen Beutel handelt es sich jedoch nicht um einen Wertsack, sondern um einen Wertpaketsack, weil ein Wertsack im Ladezettel nicht als solcher bezeichnet wird, sondern lediglich durch den Vermerk «versackt» darauf hingewiesen wird, dass es sich bei dem versackten Wertbeutel um einen Wertsack und nicht um einen ausdrücklich mit «Wertsack» bezeichneten Wertpaketsack handelt.

Verwechslungen sind insofern im übrigen ausgeschlossen, als jeder Postangehörige weiss, dass ein mit Wertsack bezeichneter Beutel kein Wertsack, sondern ein Wertpaketsack ist.



So friedlich präsentierte sich der Flughafen anlässlich der Palästina-Konferenz dem Besucher.

Stimmungsbild aus Genf

Als militärisch zurückhaltendem Menschen bleibt mir der Sinn von Panzern auf einem Flughafen verborgen. Bisher dachte ich, diese würden gegen andere Panzer und grössere Menschenansammlungen eingesetzt. Doch Attentäter sind eher Einzelpersonen, die sich kaum als Zielscheibe für Panzer eignen. Vielleicht kann mir ein Fachmann den Sachverhalt erläutern.

Für die Besatzungen kam es noch schlimmer. Der Crew-Eingang war mit Sandsack-Barrikaden verschönert worden, darauf war beidseits des Durchgangs ein vermutlich geladenes Sturmgewehr in Position. An deren hinteren Enden stand je ein Soldat, eben diese Waffe im Hüftanschlag haltend. Es war unangenehm, vor den beiden Mündungen durchzugehen, derartiges hatte ich auf der ganzen Welt noch nie erlebt. Wenn ich daran dachte, dass diese Wehrmänner, wie auch die allenthalben patrouillierenden Kollegen, ihre Fertigkeit mittels jährlichem 300-Meter-

Liegendschiessen im heimeligen Schützenhaus üben, war mir noch weniger geheuer.

Mich haben diese Bilder erschreckt und abgeschreckt. Die Stadt des Roten Kreuzes und die Armee hätten sich ihrer Aufgabe etwas diskreter entledigen können, dem Image der friedlichen Schweiz wäre ein besserer Dienst erwiesen worden.

H. Spörri

Im Zürcher-Oberland, ca. 25 km von Zürich entfernt, an sonnigem Südwest-Hang, mit Aussicht auf den Uetliberg, an der Waldgrenze und mit einer Quartierstrasse erschlossen

ca. 2200 m² Bauland für Einfamilienhäuser

(ohne Architekturverpflichtung) zu verkaufen.

Anfragen sind zu richten an:
Architekturbüro Remo Egeter, Neulandenstrasse 18, 9500 Wil,
Telefon 073 - 22 30 59.

LAAX GR

An einmaliger Südlage verkaufen wir komfortable

Eigentums-Wohnungen

Jede Wohnung mit separatem Eingang, Cheminée, Bad/WC getrennt, Holzdecken und -Ausbau, Wollteppiche, Sauna und Fitnessraum. Unverbaubare Panorama-Sicht.

- 1 2½-Zimmer-Wohnung mit Gartenplatz Fr. 235 000.—
- 2 3½-Zimmer-Wohnung mit Gartenplatz Fr. 328 000.— resp.
Fr. 337 000.—
- 1 4½-Zimmer-Dachwohnung Fr. 435 000.—

Garage oder Abstellplatz. Finanzierung bis 80% möglich.

Prospekte und Anfragen an Telefon 01/784 53 80.

Deregulation – Opfer und Gewinner

Despite of the tariff agreements among the major American airlines there is one rather new airline which is going to expand fast and offering low fares just like Braniff and Laker did, the first victims of the American 'deregulation'. It's People Express (PE), which is «rapidly clearing the world's narrowbody glut on its own» (Flight). PE has ordered 20 ex-Braniff 727s, 14 from Delta and is possibly taking over Alitalia's 17 aircraft of that type due to trade in to McDonnell Douglas in part exchange for DC-9-80s. PE's fleet consists right now of 23 Boeing 737s, 6 Boeing 727s and one Jumbo used for the daily Newark—Gatwick flight.

Braniff aircraft are not only flying for low fare companies but also for 'Air 1', which is offering first class seating only and 'First Air' with its 'luxury trans-continental service'.

The following article tells about what's going on in the USA at the very bottom and the very high end of the fare scale.

Eastern Airlines war im Frühjahr nahe daran, Zahlungsunfähigkeit anzumelden, wie kürzlich bekannt gegeben wurde, und Delta schreibt seit über einem Jahr mit roter Tinte, was beweist, dass auch Unternehmen, deren Belegschaft nicht gewerkschaftlich organisiert ist, Mühe haben können. Die anderen grossen Fluggesellschaften der USA oszillieren um die Null-Linie, während Regional- und Kleinunternehmen offenbar im Aufwind fliegen, da sie sich auf ganz bestimmte Strecken beschränken, deren Rentabilität sorgfältig analysiert wurde (analog Crossair).

Von einem dieser 'Aufsteiger' an der Billigfront soll hier die Rede sein, dessen expansive Flottenpolitik allerdings zu denken gibt: **People Ex-**

*Der Aeropers-Schaukasten
informiert Sie über neuste
Geschehnisse in der
amerikanischen Airline-Industrie*

press. Diese Fluglinie meldet eine Auslastung von durchschnittlich 80%, auf der Newark-Gatwick-Strecke sogar 93% (Juli) und einen Halbjahresgewinn von 6,3 Mio \$. Geld wird in der Zukunft sicher benötigt, wenn alle 51 Bestellungen und Optionen auf Boeing 727 übernommen werden.

Der Preis pro Flugzeug liegt noch bei 4 (Braniff) bis 7 (Delta) Mio \$. Die Unternehmensstruktur kann mit dem Schlagwort 'dynamisch' umschrieben werden: Keine Gewerkschaften, relativ niedrige Löhne, dafür aber Mitbeteiligung durch Aktienbesitz, kein weltweites Reservierungssystem, einfacher Ticketverkauf, 'junges' Management (wo sogar der Direktor mal zupacken soll! Spätestens seit dem Umzug von Dübendorf nach Kloten ist die Swissair sicher von der Unwirksamkeit solcher public-relation-Aktionen überzeugt).

Das Abkommen der 'Grossen' über die angemessene Berechnung der Streckentarife liess die niederen Tarife von PE unbeeindruckt. Wohl aber hat die Verbindung von New York Newark nach London Gatwick zu einem Preis von 149 \$ in England einiges zu sprechen gegeben, und so kam die Bewilligung des Departement of Transport erst einige Stunden vor dem



Erstflug am 26. Mai. Und nun ist der 'Fall Laker' seitenverkehrt, denn sollten andere englische Gesellschaften ihre Tarife auf das Niveau von PE senken, kann das amerikanische Justizdepartement Klage einreichen wegen Verletzung des Anti-Trust-Gesetzes.

Selbstredend, dass der Service an Bord von People Express-Flügen auf das notwendige Minimum reduziert wurde. Also ist diese Airline nichts für den Cadillac-gewohnten Manager, der mindestens business class zu fliegen pflegt, solange es diese noch gibt. Ihm nehmen sich zwei neue Gesellschaften an, die diese Marktlücke gefunden haben und nun exklusiv bearbeiten: 'Air 1' und 'First Air', beide operieren mit ex-Braniff B-727. Bis im Juni konnte 'Air 1' mit einem prominenten chairman, dem früheren Astronauten Eugene Cernan, aufwarten. Die Boeing 727-100 haben nur 76 Sitzplätze für 'first-class service at full coach fare amount', die dem Geschäftsmann die angenehmere Art des Reisens zurückbringen soll, die die anderen Gesellschaften zugunsten der Billigflieger aufgegeben haben. 'Aviation week' war dabei und einige Punkte aus dem Bericht (Heft vom 25. April) sind bemerkenswert: Der Service wurde als langsam bezeichnet, das F/A in der vorderen Sektion kam mit dem 'basic service' nicht durch (Flugzeit 1h 20), hot towel service wurde teilweise ausgesetzt, um Zeit zu gewinnen ('flight attendants were having problems with this extra service'), Essen und Getränke sollen bereits am Gate bestellt werden, um Zeit zu sparen, aber das Essen sei 'first class' gewesen, wenn auch wenig Gebrauch vom vorhandenen grossen Weinkeller gemacht worden sei ... Break-even load factor ist bei 42% (30 PAX), was mit niedrigeren Lohnkosten und billigen Flugzeugen erklärt wird, obwohl 4 Flight Attendants und drei Piloten für das Wohl der Passagiere besorgt sind!

Ebenso wie 'Air 1' widmet sich **Midway Airlines** fast nur dem Geschäftsreisenden, hier werden DC-9-30 mit 84 Sitzen (two-by-two seating) eingesetzt. Auf der Strecke Chicago-New York, die täglich 10 Mal (!) befliegen wird, kosten die Tickets zwischen 170 und 149 \$.

Ebenfalls aus der Konkursmasse von Braniff übernahm 'First Air' drei B-727, rüstete sie mit extrem schallisolierenden Wänden und hochflorigen Teppichen aus, installierte 20 very-first-class Sitze, vier Konferenzräume, Photokopiergeräte, air-to-ground Telefon, Börsentelex und was der Geschäftsmann so braucht. Dafür zahlt er denn auch 1500 \$ für Los Angeles-New York. Um kostendeckend zu fliegen, braucht's 14 Passagiere. Der Präsident umschreibt die Leistungen von 'First Air' als «90% service and 10% transportation, a luxury travel which hardly exists anymore». Hoffen wir, dass die Passagiere existieren, die diesen Service in Anspruch nehmen möchten.

Eine weitere raffinierte Geschäftspraxis hat die amerikanische Deregulation (=weniger Staat) hervorgebracht: Bestehende Airlines gründen

Tochterfirmen, die z. T. mit den gleichen Flugzeugen wie sie operieren, aber mit Billigspiloten und -kabinenpersonal. **Frontier Airlines** ist das neueste Beispiel, die 'Frontier Horizon' gründete, um durch die niedrigen Lohnkosten gegen die mit modernen Flugzeugen (B-767) fliegenden grossen Airlines zu konkurrieren. Die Befürchtungen der organisierten Piloten bei 'Frontier Airlines' sind verständlich: Wenn die 'Tochter' expandiert und die Strecken der 'Mutter' übernimmt, kann sich diese diversifizieren, eine Holding werden, das Flugbusiness ganz aufgeben und ihren Piloten eine Anstellung bei der 'Tochter' offerieren. Zu neuen Bedingungen, versteht sich natürlich . . .

H. Lüscher

Im Sommer- und Winter-Ferien-Sportort

Klosters

entsteht auf 1984
das aussergewöhnliche, vegetarisch geführte
★★★★★ **AABA HEALTH APART-HOTEL**
für gesunde Lebensweise und Erholung
in der Erkenntnis «**Das Leben besser leben**».

Ein Teil der luxuriösen, modernst
ausgebauten

**1-2 Zimmer-Apartments
und Suiten sind
zu verkaufen**

Ausländerbewilligungen
vorhanden, Finanzierung
geregelt.

Interessenten wollen sich melden bei:

Bauherr/Architekt W. D. Fischer, CH-8053 Zürich
Trichtenhausenstr. 130, Tel. 01/53 57 33, FS 53 329



Zu verkaufen an schöner Hanglage

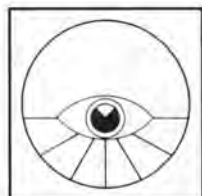
Bauland in Embrach

für individuelle Einfamilienhäuser, Parzellen 900 – 1400 m².
Preis Fr. 220.— pro m², mit Architekturverpflichtung.

Anfragen an

H. P. Aebi, Rötelstrasse 88, 8057 Zürich, Telefon 01/361 21 61

rund-Schau



Schlafende Bordkommandanten

Kürzlich flog ein Jumbo-Captain der Cathay Pacific mit uns im Cockpit nach London. Wir nutzten die Gelegenheit zu einem kleinen Gedankenaustausch. Er hatte beispielsweise am nächsten Abend den direkten Kurs von London nach Hongkong zu fliegen, was eine Flugzeit von über zwölf Stunden bedeutet. Selbstverständlich wird mit einer erweiterten Cockpitbesetzung geflogen. Diese besteht aus **einem** PiC, zwei Copiloten und zwei Flight Engineers. Natürlich darf auch der Captain während des Reisefluges schlafen, und zwar im Crewbunk ausserhalb des Cockpits. Die Führung des Flugzeuges wird also zeitweise zwei Copiloten und dem F/E überlassen. Der Bordkommandant verletzt dabei offenbar in keiner Weise das in ihn gesetzte Vertrauen, wie das bei uns formuliert worden ist.

HS

Presseberichte über «Schlaf im Cockpit»

Ein befreundeter Industrieller meinte zu mir nach der Lektüre über den Vorfall an Bord von SR 110: «Es ist ja klar, dass das an die Öffentlichkeit kommt, wenn die Gewerkschaft die Finger drin hat!» Was für eine Diskriminierung unseres bürgerlich dominierten Vorstandes! Ich stellte dann die Dinge richtig und erklärte ihm, dass z. B. in der «NZZ» Dinge standen, die selbst wir zu jenem Zeitpunkt noch nicht wussten ...

HL

Notabstieg

Jedes Jahr üben wir im Simulator die 'by heart items' eines emergency descent, dessen Auslösemoment aber nur schlecht geboten werden kann (metallisches 'bäng' und annunciator light). Nun ist dies ja auch schon auf der Strecke vorgekommen (nicht erst seit dem A310, wo solch unvorhergesehenes Verlassen des cruise levels nun 'rapid descent' benannt wird). Auffallend ist bei einigen mir bekannten Fällen, dass die Piloten, die das vielfach geübte procedure Live durchgespielt haben, nachdem mit Ohrensausen, 'cabin' emergency light, oxygen mask deployment das Versagen der Automatik einwandfrei bemerkt wurde, zum Chefpiloten zitiert wurden. Dort erklärte man ihnen – ausgearbeitet am stress-

freien Bürotisch – wie sie hätten reagieren sollen, nämlich mit trouble shooting. Und das im Zweimanncockpit! Also muss sofort die Checkliste abgeändert werden:

Emergency descent (by heart items)

- check outflow valve, close it manually if not already closed
- if cabin rate stops to climb: proceed according to procedure 'manual cabin pressurization'
- if cabin continues to climb: check throttles out of idle switch on 'wing anti ice' (gives a higher overtemperature limit)
- if cabin rate stops to climb: monitor carefully all pertinent instruments, continue to destination
- if cabin continues to climb: continue with emergency descent checklist below.

Always remember: An emergency descent costs a lot of money and causes inconvenience to our passengers!

HL



Da soll doch tatsächlich letzthin ein DC-10-Kommandant einen Rapport gegen einen Kollegen vom DC-8 geschrieben haben, nur weil er zwischen Douala und Genf den Achter nie achtern, sondern immer voraus hatte . . .

BvT

This hard to break secret code is the readback of a clearance issued to an airliner that was on the same frequency with us on a recent New York flight. At the immigration counter waiting to be cleared we met the respective crew and exchanged nods and grins. I almost commented on their radio proficiency – but then I saw the wrinkles on their seasoned faces, the gold on their uniforms and heard their deep voices . . .

Oh, you do not understand the code? New York ACC said: «Flight five-seven-four, you're cleared to maintain FL two-four-zero to be level four-zero miles east of Hampton with speed two-five-zero». He acknowledged 574's readback equally professional by saying: «New York, roger.» FR

Two-type rating

Kürzlich hat das amerikanische Luftamt das gleichzeitige Fliegen der neuen Boeing 767 und 757 mit nur einer Lizenz erlaubt. Da die Cockpit-auslegung und das handling dieser beiden äusserlich doch sehr unterschiedlichen Flugzeuge nahezu gleich sein soll, sieht das FAA keinen Einwand gegen die von Boeing beantragte crossqualification.

ATC: «What's your aircraft type?» — «Ah – let me check that . . . according to the manual, it's a 767!» HL

Wir verkaufen in **St. Margarethen bei Münchwilen** (35 Autominuten ab Zürich) in der Überbauung Pfaffenbühl an sonniger Lage, abseits vom Verkehr, zwei freistehende

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhäuser

in ländlichem Charakter.

Wohnen/Essen 32 m² mit gedecktem Sitzplatz, Eltern 16 m², Zimmer 13 m², 14 m², 15 m², Bad, sep. WC und sep. Dusche/WC. Grosser Bastelraum 40 m², Kellerabteil 10 m², Waschküche.

Sonnenkollektoren für Verbrauchswasser, Heizung Holzofen und Elektrospeicherofen, Nutzung der Sonnenenergie durch Wintergarten.

Bezug per sofort oder nach Vereinbarung.

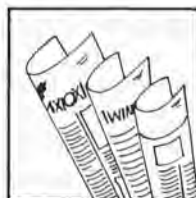
Verkaufspreis: Fr. 472 000.—/Fr. 478 000.— inkl. Abstellplatz.

Auskunft, Prospekte, Besichtigung:

Eugster Immobilien AG,

Postfach, 8600 Dübendorf, Tel. 01/820 04 33

From other publications



IFALPA News Bulletin, August 1983

ETOPs

Wie die Angriffe auf die 90-Minute-rule verschleiert werden . . .

The above four letter word is the ICAO acronym for Extended Twin Operations, which has nothing to do with medicine, pregnancy, multiple births, or elongated children being shortened by drastic surgery. In IFALPA terms «ETOPs» equals the «90-minute-rule» and ICAO has now invited the Federation to make available an expert to serve on a Study Group named the ETOPs Study Group. The IFALPA expert nominated is Jack Howell of ALPA-USA, with Steve Last of BALPA-UK as his adviser. Members of the ETOPs Study Group are to be the nominees of the States of France, Germany, UK, USA, plus nominees from Boeing, Douglas, Airbus, Pratt & Whitney, General Electric and Rolls Royce, plus the nominees of IATA and IFALPA.

FLIGHT International, 10. September 1983

According to Budgie News, the Air Canada 767 fuel exhaustion «makes six public transport total power failures in one year». Now a seventh: a United 767 glide on August 19.

Hello Airworthiness nedly here. Your request to fly twins across the Atlantic. Forget it. According to my shirt-pocket computer, tap tap bleep, the industry has in one year consumed its total power-loss probability quota for 22 years.

Bronschhofen bei Wil

Wenn Sie diese komfortable, mit Blick ins Grüne gelegene

4-Zimmer-Attikawohnung

in neuertelltem 4-Fam.-Terrassenhaus (73 m² Dachterrasse) gesehen haben, werden Sie sicher begeistert sein.

Zins monatlich Fr. 1380.— exkl.

Daselbst

3¹/₂-Zimmer-Wohnung

Grosse Zimmer mit schöner Wohnküche.

Zins monatlich Fr. 980.— exkl. Möglichkeit zum Kauf.

Telefon ab 18 Uhr 073/22 10 84 oder 072/68 13 72

Texas Firms Will Complete Saudi King's 747-300

Dee Howard Co., San Antonio, Tex., and E-Systems, Inc., Dallas, will collaborate on completion of a Boeing 747-300 to the specifications of King Fahd Ibn Abdul Aziz of Saudi Arabia.

The 747-300 is scheduled to be delivered from Boeing in green condition to Dee Howard's modification and business aircraft completion center in late December or early January for installation of interior, subsystems and painting.

E-Systems personnel will install a worldwide telecommunications system, utilizing satellite links, under a \$21-million contract. The work will be completed at the Dee Howard facility concurrently with installation of the interior.

The contract calls for the aircraft to be completed in 344 calendar days, with a \$10,000 per day penalty for overrunning this schedule.

Interior design includes using all three decks of the aircraft for living and work space, with an elevator connecting the three floors. The aircraft will have a built-in airstair, which will have an elevator platform attached to it.

Interior design includes rooms measuring 17 x 30 ft., and a critical care medical facility. Accommodations for up to 168 persons will be available.

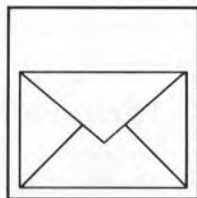
Dee Howard will construct an approximately 180-ft. extension to a hangar at its San Antonio modification facility to meet a Saudi requirement that the aircraft be enclosed completely during the project.

A Boeing 747SP belonging to a member of the royal family was brought to both Dee Howard and E-Systems so personnel there could examine its furnishings in preparation for working on the king's 747-300.

Dee Howard recently recalled more than 50 workers laid off earlier this year to assist in this and other new projects.

Gigantismus in diesem Ausmass fordert den Neid der Besitzlosen (besonders im eigenen Land) geradezu heraus. Das Schicksal des Schah-Regimes im Iran hat dies deutlich genug bewiesen.

H.S.



Die Badi

Aussichten und Eindrücke von Christian Scholz
(Bild und Text)

Nach dem bekannten Wochenstress in der Werkstatt komme ich am Samstag endlich 25 Minuten vor Startup im Cockpit der IDZ bei meinem zweiten Turnaroundflug in der Woche zu einem Moment der Entspannung. Leider ist kein Blick da, und so greife ich mit bösen Vorahnungen zum roten Linksblatt TA, bzw. zum Magazin Nr. 33 vom heutigen 20. August 83. Eine Hühnertreppe von unten als Titelbild und auf den obersten 2 Stufen 1½ Beinabschnitte. Dazu der Text: «Violettes Höschen, nackt die Brust. Vor knapp einer Minute dem Wasser entstieg. Sie mag 18,

19 Jahre alt sein . . .» Himmiherrgott, warum lichtet denn dieser Trottel die Treppe ab? Christian Scholz heisst er und die Fortsetzung sei auf Seite 6. Aber weder auf dieser noch auf den Gross-Farbaufnahmen der Seiten 7, 10 und 11 zeigen sich irgendwelche Sinuskurven. Ein Ellbogen in einer Ecke, der Rest Brettverschläge . . . alte Badehäuschen etc. Beinahe hätte ich dem Impuls nachgegeben und das Blättchen der Hostess zum Auflegen in der vorderen Toilette in die Hand gedrückt. Aber die Tatsache, dass das Glanzpapier möglicherweise auch bei den weniger verwöhnten Fluggästen der Balair reibungstechnisch nicht befriedigen könnte, veranlasst mich zum Zurückblättern, und dabei stosse ich auf den Leitartikel von Peter Frey, «Der alte Mann und das Niemehr». Es ist der pensionierte Pilot, nicht der Fischer vom Hemingway-Plagiat. Erst 19 soll es geben, da kann doch etwas nicht stimmen. (In der Folge entpuppt sich diese Zahl als schludrige Über«fliegung» des Beitrags durch den Leitartikler.) Das Blabla der Editorial-Begleitmusik (Geistesgegenwart, Konzentration, Nervenkitzel, Krebs, Droge, süchtig, Entzugerscheinungen, Nie mehr usw. usf.) wird kaum registriert, auf Seite 16 geblättert, wo jedoch nur der Titel (**Die Angst der Piloten vor dem Alter**) und eine missratene Karikatur von gefiederten Stelzengängern zu sehen ist. «Ein Körper fällt, wenn das Lot durch den Schwerpunkt über die Standfläche hinaustritt», und «Die Flügelfläche wird durch die Grösse der minimalen Fluggeschwindigkeit bestimmt», diese Erkenntnisse sind dem Zeichner suspekt oder fremd . . .

Ein Martin Woker verbreitet sich dann über einen saufenden Ex-Kollegen namens P. (Wer zum Teufel könnte das sein? Die Säufer, die ich kenne heissen B. und B.) Dieser P. beschreibt unseren zukünftigen Ruhestand als nahezu höllisch. Und dann kommt der Reinfall unseres freundlichen Edi Brunner. Sicher hat er nicht gesagt (Zitat) «wenn einem mit 55 suggeriert werde, er sei ein ausrangierter Mann, dann glaube er nur noch daran. Sage man hingegen nichts, so vergesse einer seine Schwierigkeiten und fange nochmals etwas Neues an . . .» Aber der Spitzenjournalist Moser hat ja unseren Manitu mit Fragen über die Fluggesellschaften der Schweiz auch dazu gebracht, etwas herauszulassen, was nachher peinlich dementiert werden musste, pikanterweise gerade zum Zeitpunkt, als derselbe hohe Geist uns Unterknaben in einem Zirkular zur Vorsicht bei Interviews anhielt. Schreiber Woker stösst hier, zwischen den Zeilen zwar und erstaunlich bei seinem sonst konstanten Zug Richtung Trauerflor, auf die Lösung des Pensioniertenproblems: Man klopfte den alten Knackern auf die Schulter und entlasse sie unter der Versicherung, sie seien für die heutige Fliegerei zu gut geworden . . .

Dann kommt Jimmi Schnell zum Zug und aus den 19 Pensionären des Leitartikels sind nun 182 geworden. Pro-Senectute-Abraham kommt zum Schluss, (Zitat) «dass der (Pilot) doch ganz häufig herumsitzen und war-

ten muss» und dass das «Tätigkeiten mit wirklich geringem Handlungsspielraum» seien, und ergo «für persönliche Reflexionen kein Raum mehr übrig bleibe». Und «dass man selten höre, dass Piloten in ihrer Freizeit speziell kreativ seien, und wenn ein Berufstätiger neben seiner Arbeit nur Golf spiele, dass er dann im Ruhestand nichts zu tun habe, wenn es einmal regne . . . (sic!)»

Und weiter geht es zu den FLIGHT-RECORDER-Vorstellungen, wonach alle Piloten sportlich sind (Bin ich das? Gut, früher die Aerobatik, heute noch etwa eine Motorrad-Zuvi auf dem Ring). Kaum einer, der in seiner Freizeit nicht Squash oder Tennis spielt, im Wind surft . . . (Mein Gott!). Hobby sei die Familie, Kochen liebste Beschäftigung, ein unverschnittenes Glas Rotwein direkt vom Bauern aus der Toscana . . . , ein Haus an bevorzugter Hanglage, ein Wagen der gehobenen Mittelklasse . . . sind das unsere Erkennungszeichen? Mit uns lasse sich keine Reklame mehr für Whisky und Zigaretten machen. In Bombay am Strand sprächen wir über Beruf, Aeropers-Verhandlungserfolge (hört, hört!) und Militärdienst, Sport und Häuserbau (. . . verdammt, jetzt habe ich über diesem Quatsch doch tatsächlich den Schlussgang vom Eidgenössischen verpasst!). Copilot B. hat in fünf Jahren erst einmal mit einem Captain ein persönliches Gespräch geführt.

(Der Leser wird bemerken, dass der ruhige Moment vor Startup in ZRH schon lange vorbei ist und ich nach der Rückkehr von HER das Käseblättchen verbotenerweise nach Hause genommen habe. Auf dem Flug haben wir sehr persönliche Gespräche geführt, u. a. darüber, dass der Vatti jetzt wieder aus der Kiste kommt und dass es nicht möglich war, ihn in Witzwil zusammen mit dem Swami in derselben Zelle zu halten, und warum die Leute immer wieder auf solche Schwindel hereinfliegen. Es zog sich dann metaphysisch hin bis zu den Spottliedern wie «Der Hitler kam geritten auf einem Fass Benzin . . . » oder «Der Papst lebt herrlich und in Freuden . . . ». Ist jetzt das die Ausnahme in fünf Jahren?)

Für Capt. E. ist Bergsteigen sehr ähnlich, «wie wenn man so mit dem Flugzeug in den Tag hineinfräst, die aufgehende Sonne vor sich». Was zum Teufel hat das mit der Pensionierung zu tun? Woker hat jedoch keine Mühe, von da einen Sprung zu Unfallziffern zu machen, die laut Jimmi Schnell firmenintern so hoch sind, dass man swissairseitig die Hände zurückziehen musste . . . Beim Personaldienst würde sich eine Frau Hotz nicht wundern, wenn Piloten sich fast den Kopf einrennen müssten, um sich selbst zu spüren. Und nach Captain E. gibt es sie noch unter uns, die Haudegen, Draufgänger und Wildsäue, die alles machen, was Gott verboten hat. Die jeden zweiten (warum jeden zweiten?) Abend sich volllaufen lassen und so ein (was für ein . . .?) Leben führen mit vielen Frauen und allem, was eben dazu gehört (was denn?). (Wer gehört

denn zu diesen Rowdies, und was «hat Gott verboten»? Etwa die Ziel-landungen oder Mundart am Publicaddress?)

Und dann kommt es hageldicht. Heute wird nicht mehr geflogen, sondern operiert. Haben die Alten deshalb Probleme in der Pensionierung, weil sie offenbar im Gegensatz zur Jugend noch fliegen konnten? Dass die jungen Piloten bräuer, zuverlässiger und wahrscheinlich intelligenter seien, passt vorzüglich zur nachfolgenden Aussage Jimmi's, der Pilot sei ein einfach strukturierter Mensch. Da müssen ja die dümmen Alten geradezu unter dem Terminus Simplex subsumiert werden können! Und dann verweist der Pfarrer einer Flughafengemeinde, deren Name nicht genannt wird, aber mit K beginnt, auf die latenten Alkoholprobleme bei aktiven wie pensionierten Piloten. (Es wurde uns seinerzeit einmal mitgeteilt an einem der wenigen CCM's, welches ich besucht habe, dass bei 60% der vorzeitigen Pensionäre der Alkohol beteiligt gewesen sei. Es würde mich einmal interessieren, ob tatsächlich nur 60% mehr oder weniger ins Glas schauen, persönlich vermute ich nämlich mehr. Falls meine Vermutung zutrifft, wäre der Alkoholiker länger für den Pilotenberuf geeignet als der Temperenzler . . .)

Weiter gehts mit dem Gebet am Tagesbeginn bis zum betenden Copi beim Approach. Da muss ich nun tatsächlich sagen, dass ich als Copi auch vereinzelt Anflüge erlebt habe, bei denen nicht mehr viel übrig blieb, als himmlische Gedanken. Da müsste jedoch die Pensionierung geradezu heilsam wirken, oder etwa nicht? Und dann kommt Schreiber Woker endlich zu den Pensionierten, mit dem bekannten Do-it-yourself-Gestelleinräumerparadebeispiel. Dass von Seiten der «Firma» «kein Interesse» besteht, Piloten weiterzubeschäftigen (mit Ausnahme der Funktionäre natürlich) und dass das «Senior Expert Corps» von «Swisscontact» abwinke, sind Aussagen, die ich hier eigentlich nicht so unverzerrt erwartet hätte. Sie läuten den Schlussgang ein mit der unvermeidlichen Darstellung von Klimawechsel und Zeitverschiebung. Toubib Holdener mit seiner Langlebensstudie und die Vereinigung Cockpit e. V. mit der Gegendarstellung kreuzen dabei die Klingen, und dann wird angesetzt zum schönen epischen Schluss, der hier wegen seiner Einmaligkeit wörtlich zitiert werden soll:

«Wenn sich zwei der älteren Semester auf einer Rotation zufällig einmal treffen, am Strand von Dakar oder bei einem Bummel um Hongkongs Peak – ihre erste Frage bleibt sich gleich: 'Wie lange darfst Du noch?'

Nun, wenn ich (gottbehüte) in nicht mehr allzu ferner Zeit nach Dakar an den Strand verschlagen würde, weiss ich jetzt, was ich dannzumal sagen muss. Heute jedoch kann ich mit Bestimmtheit feststellen, dass das TAMagazin mit seinen Beiträgen im Journalismus Geschichte machen wird. Das Interesse des geneigten Lesers wird sich nämlich nach den Arbeiten der Herren Woker und Scholz eindeutig darauf konzentrieren, das Blatt

auf das eingangs erwähnte Örtchen zu tragen. Und da, wie gesagt, heute die Papierindustrie für diesen Zweck Besseres liefert (man denke an Hakle feucht), wird der bis heute noch abonnierte Leser der Nachlieferung solchen Schmarrens durch Abbestellung ein Ende bereiten, was dann wiederum möglicherweise ein Blattsterben (nicht zu verwechseln mit Baumsterben) zur Folge haben dürfte. Schliesslich sind wir immer noch in einem Land, wo Leistung zählt. Und da muss ja die TA-Magazin-Aufnahme von der Baditreppe mit 1½ zerschnittenen Beinen schlussendlich vor der Qualität der Blick Photo täglich auf Seite 3 gerechterweise zum kommerziellen Absturz führen . . . Arnold Wagner

Pensionierung vor 55

Vor mir liegt die Auswertung der Mitarbeiterbefragung vom Mai 1983. Die Kommentare der Betroffenen sind bereits angekündigt und werden nicht auf sich warten lassen. Mir persönlich haben einige Zahlen Anlass gegeben, mir einmal Gedanken über unser bestehendes Pensionierungsmodell zu machen.

Auf die Frage nach dem Pensionierungsalter antworteten

7,7%	vor 52 Jahren
46,9%	zwischen 52 und 55 Jahren
36,9%	zwischen 56 und 58 Jahren
8,5%	nach 58 Jahren.

(Leider gab es keine Spalte «Nach 60» oder «Nach 65», sicher hätten auch dort noch einige ihr Kreuz gemacht!)

Und eine weitere Frage doppelt in der gleichen Richtung nach:

63,8% befürworten ganz oder teilweise die Möglichkeit, vor 55 Jahren bei Lohnabstrichen reduziert zu arbeiten.

Fazit: Wenn man die Umfrage bei einem Rücklauf von 88,9% als repräsentativ ansieht, so lebt die Mehrheit unserer Cockpitmitglieder mehr schlecht als recht mit den bestehenden Pensionierungsmöglichkeiten innerhalb der Swissair. Die Forderung ist unübersehbar: Die Mehrheit der Mitglieder will eine individuelle, flexible Lösung mit der Möglichkeit der frühzeitigen Pensionierung vor 55.

Woher diese plötzliche Trendumkehr? Warum will die Mehrheit den Beruf aufgeben, der ihnen doch so gut gefällt (68,4%)? Warum das frühzeitige Aussteigen, wenn die Freude am Fliegen so gross (84,5%) und die Erfüllung der Berufserwartung (92,0%) überwältigend ist? Irgendwie passt das doch schlecht zusammen. Sicher spielt der amerikanische Einfluss mit der Idee des early retirement eine gewisse Rolle. Ich persönlich jedoch glaube, dass die wahren Gründe für diesen Stimmungs-

wandel im persönlichen Bereich liegen und in der Vergangenheit zu suchen sind. Die Gestaltung des Lebensabends ist wohl ein so wichtiger Entscheid, der fast ausschliesslich von persönlichen Motiven bestimmt sein sollte. Familienstatus, Kinderzahl und Alter der Kinder, Gesundheitszustand und die vorhandenen Lebensbedürfnisse (vor allem finanzieller Art) sind wohl die tragenden Pfeiler bei der Entscheidung des Pensionsalters. Daneben gibt es noch eine Reihe weiterer Motive, ich denke da z. B. an die allgemeine Wirtschaftslage, die persönliche Lebenseinstellung, die Hobbies, die Reiselust, die Herausforderung zu etwas Neuem, den angestrebten Domizilwechsel eines Ausländers in sein Heimatland, oder schlicht der Wunsch nach mehr Lebensqualität und mehr Freiheit. Man könnte diese Liste endlos erweitern.

Wie aber sehen diese Wunschvorstellungen gegenüber der Realität aus? Ich kann mir eine Bestandsaufnahme des geltenden AHV-Gesetzes ersparen, da es für uns nicht relevant ist. Massgebend für die Beendigung unseres Arbeitsverhältnisses sind der Gesamtarbeitsvertrag Swissair/Aeropers und das Versicherungsreglement der VEF. Mit diesen Verträgen wurde in den 50er und 60er Jahren ein Grundstein gelegt, der den damaligen Vorstellungen bezüglich Pensionsalter weitgehend entgegenkam. Berufsstress und vorzeitige Verschleisserscheinungen schlugen sich in der damaligen Regelung nieder: Pensionierung mit 55 (Regel), Weiterfliegen bis 58 auf der Basis eines gentleman agreement (Ausnahme). Durch diese Vertragsverlängerung, die zwar juristisch nicht einwandfrei war und keinen Kündigungsschutz über 55 gewährte, bestand doch die Möglichkeit, die eigene Pensionierung individueller zu gestalten. Allerdings einseitig, auf's obere Ende bezogen. Aufgrund eigener Erfahrungen weiss ich, dass die kleine Gruppe der Befürworter einer Pensionierung vor 55 zu diesem Zeitpunkt keine Chance hatte.

Dann folgte 1975 die Swissair-Übung Zwangspensionierung mit 55, über deren wirtschaftlichen Sinn oder Unsinn ich mich nicht auslassen möchte. Plötzlich schien das Pilotenkorps nur noch aus Ausnahmen zu bestehen. Die Stimmung war gereizt, von Vergewaltigung, Vertragsbruch und mangelnder Solidarität war die Rede, und der Graben zwischen Jung und Alt öffnete sich zusehends. Die Aeropers betrieb Meinungsforschung bei den Mitgliedern und nach langen Diskussionen stimmte die Mehrheit für den neuen Artikel 9 des GAV, der seit 1. 1. 1981 in der vorliegenden Form gilt. Obwohl sich formaljuristisch an der Beibehaltung des Pensionsalters 55 nichts geändert hat, liest sich der Text im GAV heute anders:

- 9.1 Das Arbeitsverhältnis endet in der Regel auf den Zeitpunkt der Vollendung des 58. Altersjahres.
- 9.2 Das Besatzungsmitglied kann auf das vollendete 55. Altersjahr und danach in den Ruhestand treten.

Frage: Was ist denn jetzt die Regel und was die Ausnahme?

Ich habe – wie viele meiner Kollegen – dieser Vertragsänderung nur widerwillig zugestimmt. Bestimmt nicht aus Überzeugung, sondern eher aus Gründen der Solidarität gegenüber den Betroffenen und der Aeropers gegenüber.

Heute haben wir eine völlig veränderte Situation. Aus dem kleinen Grüppchen der Befürworter einer Frühpensionierung ist eine respektable Gruppe geworden. 54,6% aller Befragten sprechen sich für die Möglichkeit einer Pensionierung vor 55 aus, einige davon sehen die untere Grenze sogar unter 52. Dass dies nicht ohne finanzielle Abstriche möglich ist, dessen sind wir uns bewusst. Ausserdem ist es klar, dass unsere Forderung nicht in Kürze realisierbar ist. Es geht nicht nur um ein bisschen versicherungstechnische Zahlenakrobatik, sondern es geht um wichtige Änderungen des GAV und des Versicherungsreglementes. Andererseits müssen wir aber nicht revolutionäre Pionierarbeit zu leisten, es gibt Gesellschaften (z. B. Finnair), bei denen ein ähnliches Pensionierungssystem bereits besteht.

Noch ein Wort zu den oben zitierten Prozentzahlen: Sie sind nicht absolut und man sollte nicht an ihnen kleben. Mehrheiten verschieben sich erfahrungsgemäss je nach Situation zur einen oder anderen Seite. Und nicht jeder, der heute eine Frühpensionierung fordert, wird auch tatsächlich davon Gebrauch machen. Schliesslich müssen wir jedem Einzelnen das Recht zubilligen, seine Meinung innerhalb eines ca. 30-jährigen Berufslebens zu ändern.

Zum heutigen Zeitpunkt ist es sicher verfrüht, für eine Sache zu werben, von der noch nicht einmal ein Modell existiert. Es ist jedoch sicher nicht zu früh, Überlegungen anzustellen, über Fairness, Toleranz und Solidarität innerhalb der Aeropers. Dank dem Vorstand und aller Mitglieder ist es uns gelungen, den Wünschen der 55- bis 58jährigen entgegenzukommen. Vielleicht haben die Frührentner diesmal eine Chance. Wenn es in der Vergangenheit möglich war, dass eine Mehrheit für eine Minderheit stimmte, so sollte es heute möglich sein, eine Mehrheit für eine Mehrheit zu finden.

Heinz Flamm, PiC DC-9

Betrifft: «Swissairhemden repräsentieren die Swissair»

Als noch 100% fliegende AP und Partnerin eines Ihrer Mitglieder habe ich mich schon unzählige Male über den schlechten Bügelservice geärgert. Diesbezügliche Schreiben haben keine Verbesserung erbracht. Ja, es soll sich z. Z. um die beste Arbeitsqualität handeln, die auf dem Platze Zürich erhältlich ist. Leider fehlt mir die Zeit und angesichts des

Desinteresses unserer Firma auch die Lust, jedes Hemd nachzubügeln. Nach wie vor ist mir jedoch dieses Uniformstück ein «Dorn im Auge».

Christine Ziegler

I appreciate your article about our Swissair laundry service. I think it is time to put the blame where it belongs. In the days when we paid for the service, I used to put numbers in my private shirts. Even my \$ 4.95 «Specials» from Filene's Basement, as well as my Van Heusens had none of the problems you describe. The fault is definitely the shirt – not the laundry.

C. Kubler

Take Off Alignment Distance

Sehr geehrte Herren,

in obigem Beitrag in Nr. 245, Seite 19, beschreibt der Verfasser R. Zuberbühler/H.L. den seiner Meinung nach resultierenden Einfluss des Wegverlustes beim Line-up. Dabei geht er von der unrichtigen Meinung aus, dass die Swissair-Zuschläge bei «wet» und «contaminated» die Verlängerung der Piste vollständig darstellen. Wie jedoch Untersuchungen von Incidents und Angaben von OFT übereinstimmend ergeben, handelt es sich bei «wet»- und «contaminated»-Rechnungen um reine «Policy-Zuschläge, die in den meisten Fällen der wirklichen Verlängerung der Bremsstrecke beim Aborted-Take-off bei weitem nicht entsprechen. In der Praxis wird bei diesen Bedingungen und dem kritischen Fall immer ein overrun resultieren. Es ist daher abwegig und unzulässig, den Einfluss in Tonnen anzugeben, soweit es sich um die erwähnten Fälle handelt.

Schon vor Athen haben wir von OFT mehr Transparenz in unsere Unterlagen gefordert, d. h. es sollte dargestellt werden, wo die «Aircraft-capability» liegt und nicht, welche Zuschläge SR-Funktionäre als tragbar erachten. Leider war das einzige Resultat, dass der Hinweis «to be able to stop within the given RWY distance» aus den Büchern verschwand. Da dies völlig ungenügend im Text dargestellt wird, sei hier diese bedauernde Tatsache wieder einmal zuhanden der **rundschau**-Leser festgehalten . . .

Arnold Wagner

Anmerkung der Redaktion:

Wir danken Herrn Wagner für diese Ausführungen aus beruhenem Munde. Tatsächlich haben wir übersehen, dass die Reduktion bei nasser Piste ein sehr rudimentärer und willkürlicher Wert ist. Um die Sache weiter zu verfolgen, müsste also eine Policy-Änderung gemacht werden, die aber nicht mehr in der Kompetenz der Flusiko wäre. Im übrigen wartet ein Kollege von uns seit drei Jahren auf eine Antwort des Luftamtes auf seine Frage, was

passieren würde, wenn ein max. TOW mit WET-IRTs berechnet, bei einem Startabbruch die Piste überfahren würde. Wir sind immer noch gespannt auf die Antwort.

Man sollte . . .

- hoffen, dass die unrealistische Vorschrift, zum Poloheind in Zürich, Genf und Basel sei die Kravatte zu tragen, bald der Vernunft angepasst wird. A. Kunz
 - ein Besatzungsmitglied mehr als fünf Tage im voraus orientieren, dass es sechs Wochen ins Ausland abkommandiert wird (A310-Umschulung), da meines Erachtens sonst die in unserem Beruf erwartete Flexibilität überschritten wird. B. Steiner
-

A Pilot was questioned by a little boy
who was interested in knowing why
so many of Swissair's aircraft fly
usually on their trip so high?

The man's answer was wise and funny:
You know we always like it sunny!
And more, Swissair has to fly for money,
because only bees fly just for honey!

Ernst Frei

Weiningen

An ruhiger, sonniger Wohnlage am «Rebhügel» im Dorf
(VBZ-Netz) verkaufen wir

4¹/₂ -Zimmer-Einfamilienhaus

30-40 m² Wohnzimmer, 3 Schlafzimmer, sep. Esszimmer, 2 sep.
WC, Gartenhalle, Bastelraum.
Fr. 585 000.— bis Fr. 725 000.— je nach Lage und Landanteil.
Bezug ab Sommer 83. Telefon 01/750 38 52

Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	K. Kuratli	Fach 186
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	W. Gubser	Fach 304		H. Lüscher	Fach 189
	J. Schmid	Fach 1335		C. van Rijn	Fach 219

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	H. M. Kok	D. Schürer	Fach 20
Salär-/Gesamtaufwand	E. Brunner	D. Brägger	Fach 89
GAV mit Anhängen			
AIDS	E. Brunner	J. Schmid	
Seniorität	K. Kuratli	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	J. Schmid	H. P. Buchmann	Fach 22
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Info/ rundschau	H. Lüscher	F. Rasumowsky	Fach 1165
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn	L. Zsindely	Fach 200
Copilotengruppe	C. van Rijn	Th. Stefanini	Fach 296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	W. Gubser	M. Baudat	Fach GE 49
Pensionierte	E. Brunner	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Kok	W. Gubser	

Sekretariat

D. Schürer
Frl. C. Curi
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 9-12, 13-17 Uhr

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
