

rundschau

Mai/Juni 1984



**AERO
PERS**



Bronschhofen (Wil/SG)

An herrlicher, unverbaubarer Aussichtslage, ca. 35 Auto-
minuten vom Flughafen, zu verkaufen

5¹/₂-Zimmer Landhaus (Villa)

mit grosszügigem, luxuriösem Innenausbau, Wohn-/Esszimmer
67 m², Cheminée, Elternzimmer 22 m², Kinderzimmer
13,5–22 m², Doppelgarage, heizbarer Swimming-Pool, usw.
Grundstücksfläche ca. 1830 m².

Die Liegenschaft wird unter den Erstellungskosten (Baujahr
1979/80) von Fr. 1 350 000.— veräussert. Preis ist Verhandlungs-
sache. Die bestehenden Hypotheken können übernommen
werden.

Kapitalkräftige Interessenten wenden sich an
Urs Dreier-Gonser, Ebnetstrasse 2, 8308 Illnau
Telefon P 052/44 10 44, G 01/980 11 11

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

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

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

Inhalt – Contents – Sommaires	Seite/Page
Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
I N T E R N	
Neuaufnahmen	9
Madrid-Rotation	10
GV 1984	11
Der neue Vorstand	15
List of Deficient Aerodromes	17
You Cannot Beat Experience	21
Aus dem Vorstand: Cees van Rijn	23
Le coin des Romands	28
rund-Schau	30
Daily irregularities – overduity?	33
Man sollte . . .	35
Crash for Safety	36
Briefe an die rundschau	39
From other publications	40

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 23. Juli 1984

Redaktions-Team:

Felix Rasumowsky (F.R., Vorsitz)
 Rolf Lengauer (R.L.)
 Henry Lüscher (H.L.)
 Jürg Schmid (J.S.)
 Dieter Schürer (D.S.)
Auflage: 1500 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

Vertrauen gegen Vertrauen



Jetzt, da Pierre Arnold auch Tantièmen aus unserem Ertrag erhält, darf ich diesen Spruch aus den Migros-Läden sicher ohne Rückfrage verwenden. (Wie werden eigentlich die neuen Verwaltungsräte bestimmt, die nur in der gleichen Anzahl zur «Wahl» anstehen, wie Sitze frei werden?)

Sie hatten bei den Vorstandswahlen der Aeropers elf Kandidaten für sieben Sitze zur Auswahl. Die nun für eine zweijährige Amtsperiode Gewählten danken Ihnen für Ihr Vertrauen, das Sie mit Ihrer Stimme ausgesprochen haben. Auch die Zurückgetretenen danken Ihnen für Ihre aktive oder passive Unterstützung während der vergangenen Amtszeit. An dieser Stelle möchten wir auch jenen vier Kollegen danken, die sich ebenfalls zur Wahl stellten und gewillt waren, aktiv ihren Beitrag zum Wohl der Aeropers zu leisten, jedoch dann am absoluten Mehr scheiterten.

Gedanken nach der Generalversammlung

Edy Brunner hat in seinem Rückblick mit Bedauern davon gesprochen, dass das Vertrauen in gewisse Swissairstellen etwas geschwunden ist, ein Zustand, der uns nicht befriedigt und jene Stellen ganz sicher auch nicht, wenn sie die Sache objektiv betrachten. Galt es früher, mit «Gurt eng» die Mitarbeiter zu motivieren, gemeinsam Anstrengungen zu unternehmen, um die Kosten einzudämmen, so grenzt es heute an Starrköpfigkeit, wie jene Stellen handeln (oder sind es bloss die strikten Direktiven von «noch höher oben»?). Aber selbstverständlich dürfen wir auf der anderen Seite Verhandlungen beiwohnen, wo in offenen Diskussionen nach idealen Lösungen gesucht wird.

Jürg Schmid, der neugewählte Präsident, drückte in seiner Eintrittsrede die Hoffnung aus, dass das Vertrauen wieder hergestellt werden kann. Denn es sollte das Gespräch wieder gefunden werden, das uns und unsere Partner an der Spitze der Swissair aus der Sackgasse der hierarchischen Befehlsausgabe nach dem römischen Motto «Teile und Herrsche» herausbringt.

Dass der Vorstand in der jüngsten Zeit genau auf der Linie der Mitglieder handelte, durften wir während der langen Diskussionen erfahren. Aus den Voten ging hervor, dass der Vorstand auf das Vertrauen der Mitglieder zählen kann, aber auch, dass sie der Verhandlungstaktik und den festgefahrenen Prinzipien der Swissair gegenüber genauso ratlos, ent-

täuscht, fast hilflos und doch erwartungsvoll hoffend gegenüberstehen. Das abgegriffene Wort Solidarität hat an der Generalversammlung 1984 eine Wiedergeburt gefeiert. Der Vorstand ist Ihnen allen dankbar für Ihren Vertrauensbeweis und wird alles daran setzen, Ihre Interessen wie bisher optimal und umfassend zu vertreten. Es geht jetzt nicht mehr um die gescheiterten Salärverhandlungen, die abgebrochene Übung «System Operator» oder andere «Steine des Anstosses», wir vertrauen auf die Swissair, dass sie in einer ruhigen Periode einmal Zeit findet, mit uns über den Stil zukünftiger Verhandlungen oder einfach über eine neue Grundlage der Gespräche zu diskutieren. Wir sind überzeugt, dass unsere Arbeitsgruppen und Kommissionen wertvolle Arbeiten leisten, die sehr oft die Swissairstellen entlasten, als Gesprächsgrundlage dienen und so mithelfen, die Kosten – wenn auch in bescheidenem Rahmen – einzudämmen.

Abschliessen möchte ich mit einem Wort von Zubi, das er mir anlässlich seines Letztfluges mitgegeben hat: «Jedes Mitglied muss sich in seiner Arbeit optimal einsetzen und die geforderte Leistung der Firma gegenüber so gut erbringen, dass der Vorstand der Aeropers aus einer eindeutigen Position der Stärke diskutieren kann.» Ich antwortete ihm, dass ich glaube, jeder setze sich in dieser Form ein und es besteht nur die Gefahr, dass sie ermüden, wenn es nicht die gewünschten Erfolge zeige. Haben Sie also noch etwas Geduld – vielleicht wirken die Worte von Dr. W. Berchtold doch noch, der gesagt hat, dass das Pilotencorps der grösste Aktivposten einer Luftverkehrsgesellschaft darstelle.

Henry Lüscher



Liebe Mitglieder

Ich möchte Ihnen allen zuerst recht herzlich für die Wahl an die Spitze unseres Berufsverbandes danken. Da ich nun schon einige Jahre in verschiedenen Chargen tätig war, erlaube ich mir, Ihr Votum auch zum Teil als Vertrauensbeweis zu betrachten; Vertrauen, dass der wieder- und neugewählte Vorstand imstande sein wird, die Anliegen der Majorität zu vertreten und die Bedürfnisse von Minoritäten seinen Zielen und seiner Marschrichtung integrieren kann.

Die erste Tat als eben gewählter Präsident ist mir keine Pflicht, sondern ein aufrichtiges Anliegen, nämlich die ehrenvolle Verabschiedung meines Amtsvorgängers. Edy, ich möchte Dir ganz herzlich für Deinen unermüdlich geleisteten Einsatz für die Pilotengemeinschaft danken. Ich hoffe, dass Dir diese doch selbstlose Arbeit nebst Verzicht, Belastung und Enttäuschung auch viel persönliche Befriedigung und einen vertieften Einblick in wirtschaftliche, unternehmerische und last but not least menschliche Zusammenhänge gebracht hat.

Du hast in der letzten **rundschau** selbst eine Kurzanalyse unserer Verbandstätigkeit durchgeführt und durftest dabei auf einen grossen Teil «Erledigtes» zurückblicken. Ich werde stolz sein, wenn ich bei meinem Rücktritt denselben Saldo aufweisen kann.

Nebst Edy Brunner beenden auch Walti Gubser und Kurt Kuratli ihre Verbandstätigkeit an vorderster Front. Walti war massgeblich an der Ausarbeitung unserer FDR's beteiligt und bekleidete nebst der Funktion als Chef EK und des Finanzministers auch den Posten eines Vizepräsidenten. Als «Finanzgewaltigem» ist es Dir, Walti, in Zusammenarbeit mit dem Kassier gelungen, trotz sich jagenden Dollarschwächen und -hausen, trotz stark schwankenden Kerosenpreisen und Transferschwierigkeiten, dank frühzeitiger und marktkonformer Einführung des Einklassenkonzeptes, uns schlussendlich eine gesunde Finanzgrundlage zu hinterlassen! Aber, sehr verehrte Mitglieder, – die Zukunft . . . sieht nicht so düster aus, wie auch Walti sie malen könnte.

Kurt, auch Dein Ressort, die Seniorität, hat in der letzten Vergangenheit durch die Probleme rund um den System Operator und die sich anbahnenden Gespräche bezüglich Copilotenseniortät einen Höchstgrad an Aktualität gewonnen. Ich möchte auch Dir für Deinen Einsatz und für Deine Kameradschaft recht herzlich danken und es freut mich, dass Du Deine Erfahrung und Kapazität auch weiterhin dem Verband in der EK zur Verfügung zu stellen gedenkst.

Im Gegensatz zu Politikern ist es mir vergönnt, eine Absichtserklärung erst nach der Wahl abzugeben. Ich bin somit in einem weit kleineren Masse der Versuchung ausgesetzt, Utopien zu versprechen, mit dem

genauen Wissen, dass zwischen idealistischem «Wollen» und realisiertem «Können» nicht immer Kongruenz herzustellen ist.

Was sind also konkreter meine Ziele? Ich werde versuchen, mit Hilfe von langfristigen Konzepten den status quo unseres Berufsstandes innerhalb des Gesamtunternehmens grundsätzlich zu erhalten und Teilaspekte davon zu verbessern. Daneben müssen wir vorrangig im Gebiet der VEF Lösungen suchen und verwirklichen, welche erlauben die Renten einigermaßen der Teuerung anzupassen, dauert der Rentenbezug doch fast gleich lang wie die aktive Pilotenlaufbahn.

Sie mögen denken, eine etwas magere Zielvorstellung. Sehr wahrscheinlich ist jedoch auch Ihnen nicht entgangen, wie sehr unser Berufsverständnis zusehends stärkerem Druck von verschiedenen Seiten ausgesetzt ist. Dazu nur ein Beispiel: Die Dead-Heading-Regelung. Sie mögen sich erinnern, wie die Besatzungen zuerst per Dekret – Verhandlungen fanden nicht statt – bei der Einführung des 3-Klassen-Konzeptes im Europasektor in die C- respektive Y-Klasse zurückversetzt wurden. Unsere damalige Intervention, welche nur den Erhalt des status quo anvisierte (andere wichtige europäische Airlines haben mindestens unseren DH-Beförderungstatus, z. T. mit Upgrading-Möglichkeiten weiterer Besatzungsmitglieder in die F-Klasse), wird uns heute noch in obersten Stellen als Erpressung ausgelegt. Auch zeigen die immer häufiger abgegebenen Rapporte, dass einige Swissair-Stationen die bestehenden Regelungen missachten und verletzen.

Trotz bestehenden und wohl immer wiederkehrenden Dissonanzen darf jedoch auch hier einmal erwähnt werden, dass wir gesamthaft gesehen einen GAV mit diversen Anhängen und Zusatzvereinbarungen haben, welcher sich im internationalen, wie im nationalen Umfeld sehen lassen kann. Dieses Fundament darf uns aber nicht verleiten, auf Lorbeeren auszuruhen, sondern soll uns Ansporn sein, eben erwähnte Dissonanzen aufzulösen. Erfolg in Verhandlungen ist jedoch nur auf der Basis realitätspolitischer Einschätzungen möglich. Wir müssen einen kritischen Blick für Wandlungen im Umfeld bewahren und Ziele auf innere und äussere Legitimation prüfen.

Damit bin ich auch schon zum «wie» gelangt. Unter welchem Heading sollen unsere Anliegen vertreten werden? Schon Hano Hürzeler hat deutlich gemacht, dass das Gesamtinteresse eine vorrangige Position einnehmen muss. Um diesen doch recht offenen Begriff etwas einzugrenzen, möchte ich mich mit ihm näher auseinandersetzen.

Die verschiedensten Gruppeninteressen, welche zwangsläufig entstehen, seien sie alters-, stellungs- oder typenbezogen, müssen erfasst, analysiert und gewichtet werden. Als gewähltes Organ und somit fast allen Piloten verpflichtet, muss der Vorstand eine Richtung einschlagen, welche der Majorität, ich spezifiere, dem «internen Gesamtinteresse», Genüge tut. Dass damit Einzel- und Gruppeninteressen tangiert werden,

ist der Sache immanent. Wir sind aber jederzeit bereit, Einzelinteressen zu vertreten, sei es um Präjudizien zu vermeiden oder den individuellen Schutz zu gewährleisten. Denn die Verfolgung solcher Einzelinteressen kann für das interne Gesamtinteresse einen sehr hohen Stellenwert besitzen.

Doch nicht genug damit, ein sich herauskristallisierendes internes Gesamtinteresse muss weiter mit der gesamtwirtschaftlichen Situation einerseits und den Firmenanliegen andererseits konfrontiert werden. Daraus resultiert ein **äusseres** Gesamtinteresse und **dieses** bildet den Rahmen, welcher uns erlaubt, berechnigte Anliegen ad limite zu verfolgen. Erfolgreich werden wir aber schlussendlich nur sein, wenn jeder gewillt ist, momentane Einzelanliegen dem langfristigen Gesamtwohl unterzuordnen. Fraktionskämpfe schaden uns selbst und schwächen die eventuell bitternotige Solidarität (divide et impera!).

Der Vorstand will den entsprechenden Swissair-Stellen ein kompetenter, verlässlicher und offener Gesprächs- und Verhandlungspartner sein. Abkommen, seien sie mündlich oder schriftlich, dürfen nicht zur Farce werden.

Liebe Mitglieder, ich werde meinen Posten als Steuermann des Aero-pers-Schiffes mit «ganzherzigem» Einsatz zu erfüllen suchen, sodass wir weiterhin voll zur Aussage stehen dürfen: Pilot: einer der schönsten Berufe die es gibt!
Jürg Schmid



Von Privat wegen Wegzugs zu verkaufen modernes, grosszügig konzipiertes

Landhaus

35 Autominuten von Kloten, 10 Min. von Schaffhausen an ruhiger Südhänglage mit schöner Aussicht über den Klettgau, im S und W an Landwirtschaftszone grenzend. 8 1/2 Zimmer (Wohnraum-Cheminée-Esszimmer 70 m²), 2 Badezimmer, 3 WC, 2 Balkone, div. Nebenräume, grosse Gartenhalle mit Cheminée, Doppelgarage. 1500 m² umb. Raum, sehr gepflegter Ausbau mit viel Holz, sehr gute Isolation. Grundstück 2100 m². Schulen, Bus, Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.

Interessenten erhalten nähere Auskunft unter Telefon 053 - 6 11 22.
Erreichbar ab 1. Juli 1984 (vom 10. — 30. Juni abwesend)



In **Hochfelden** (bei Bülach), an der Grabenstrasse
zu verkaufen und/oder zu vermieten

5 Einfamilienhäuser

Bezug: nach Vereinbarung

zu vermieten in

3 Mehrfamilienhäuser

2 $\frac{1}{2}$ - bis 4 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Wohnungen

Bezug: nach Vereinbarung

Auskunft und Unterlagen erhalten Sie bei
VETROPACK AG, Liegenschaften-Verwaltung, 8180 Bülach
Telefon 01 860 06 11, intern 241

Neuaufnahmen

intern

An den Sitzungen vom April und Mai 1984 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Hans Frei



Gerold Küttel



Marco Müller



Dieter Pfisterer



Daniel Stalder

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

Madrid-Rotation

Als Sekretär der Aeropers werde ich immer wieder mit Situationen der täglichen Arbeit des Piloten konfrontiert. Es ist nicht immer leicht, sich in diese Situation hineinzudenken und sich mit dieser doch sehr besonderen Art der Arbeitsleistung zu identifizieren. Dies galt vor allem für die Zeit vor Ende Februar, dann nämlich war es mir dank Mithilfe von OC und OCN vergönnt, einen Flug nach Madrid im Cockpit mitzuerleben. Es war für mich eine sehr wertvolle Erfahrung. Ich danke an dieser Stelle allen Beteiligten, insbesondere auch der Crew unter der Leitung von Capt. Kurt Reutemann.

Check-in mit Verzögerungen

Mein Wunsch war es, eine Rotation zu erleben, die zwar schöne Seiten zeigt, aber andererseits auch die Arbeit im Cockpit erleben lässt. Für den ersten Punkt sorgte Willi Kämpfer, indem er mir eine Rotation mit Night-stop in Madrid anbot, für das zweite Erfordernis sorgte der Wettergott, indem er Schnee bescherte. Die DC-9-81 kam bereits zu spät in Zürich an, was zur ersten Verzögerung führte. Ich war sehr froh darüber, so konnte mir Captain Kurt Reutemann und Copilot Fritz Herrmann das Planen des Fluges geduldig erklären, so dass auch ich als fliegerischer Laie etwas von den vielen Abkürzungen verstehen konnte. Bereits in dieser Phase war ich vom grossen Stellenwert der sicheren und mit Alternativen rechnenden Planung überrascht.

Mehr Schnee in Zürich

Auch im Cockpit konnte ich mich gut einrichten und einführen lassen. Wegen Schnees auf der Piste und auf dem Flugzeug wurde die Verzögerung grösser. So lernte ich die vielen Instrumente wenigstens vom Aussehen her kennen. Bald merkte ich auch, dass es grosser Konzentration bedurfte, von den vielen Meldungen, die via Kopfhörer an die Ohrmuschel drangen, jene herauszufiltern, die für dieses Flugzeug bestimmt waren. Ich war aufgeregt, würde ich nach diesem Start weiterhin so ruhig in ein Flugzeug steigen? Endlich war es soweit, wir konnten zur Startpiste rollen. Schon wieder eine Überraschung – ich merkte nur wegen eines aufblinkenden Lichtes, dass die Triebwerke gestartet waren, hören konnte ich nichts davon. Mit Interesse verfolgte ich die Startvorbereitungen mit dem Abarbeiten der Check-Lists. Dann der Start – alles verlief reibungslos und ruhig. Ich hatte das sichere Gefühl, dass die Zusammenarbeit zwischen Captain und Copilot bestens klappte. Wunderbar war der Flug nach Genf. Nachdem ich mich langsam mit der Cockpit-Atmosphäre vertraut gemacht hatte, genoss ich den Ausblick auf die Alpen, die aus dem Nebelmeer ragten und sich mit einem Zuckerguss präsentierten. Ohne dass ich noch kapierte wie, steuerten wir schon die Piste in Genf an, wo mir eine automatische Landung vorgeführt

wurde. Nach kurzem Zwischenhalt brachen wir zum Sprung nach Madrid auf, den nun der Copilot ausführte. Mit seiner weichen Landung in Madrid bewies er, dass der Mensch doch noch besser als die Maschine ist.

Noch mehr Schnee in Madrid

Ich glaubte es kaum, aber Madrid zeigte sich in einem weissen Kleid. Der Strassendienst in der spanischen Hauptstadt war nicht auf Nassschnee eingestellt, ebenso nicht meine dünnen Halbschuhe. Trotzdem genoss ich den Abend im freundlichen Kreis der Crew. Offenbar gehörte diese Crew zu jenen, die gut harmonierten; dieser Art Arbeitsklima sollte sicher Sorge getragen werden.

Rückflug und Gedanken danach

Auf dem Rückflug konnte ich mich etwas mehr mit der technischen Seite des Fliegens beschäftigen. Langsam begriff ich auch, wie die Navigationsgeräte zu gebrauchen waren, wie die Piloten den Weg durch die Lüfte fanden. Ich sah auch, wie der Flug laufend protokolliert und kontrolliert wurde, wie laufend die aktuelle Situation für die Planung des weiteren Fluges berücksichtigt wurde. Die Arbeit im Cockpit zeigte sich sehr verschieden von dem, was ich mir vorher vorstellte. Ich erlebte es nicht als das so viel bezeichnete Fliegen durch Knopfdruck und Warten bis der Autopilot landet, sondern als dauernde Zusammenarbeit des Captains und des Copiloten im konzentrierten Führen und Kontrollieren des Fluges. Heute bekenne ich klar, mit einer Cockpitbesatzung, wie ich sie erlebte, fliege ich auch in Zukunft gerne und mit einem sicheren Gefühl. Der Beruf des Piloten ist mir etwas näher gekommen, ich akzeptiere ihn als Beruf, der etwas Besonderes ist, und der nicht von jedermann ausgeübt werden kann.

Dieter Schürer, Sekretär

Aeropers-Generalversammlung 1984

Mit Genugtuung konnte der Vorstand am 24. Mai 1984 im Hotel Wallberg in Volketswil 166 Mitglieder der Aeropers zur diesjährigen Generalversammlung begrüßen. Dies war seit langem die höchste Beteiligung an einer Generalversammlung der Aeropers. Der erste Teil der Versammlung wurde vom bisherigen Präsidenten Edy Brunner geführt, der dann nach der Pause das Ruder an den neuen Vorstand mit Jürg Schmid als Präsidenten für den zweiten Teil übergab. Dieser gab nach seiner kurzen Antrittsrede bekannt, dass die Herren Heinrich Spörri (Captain DC-9-81) und – die Copiloten werden sich besonders freuen – Cees van Rijn (Copilot DC-10) vom neuen Vorstand als Vizepräsidenten bestimmt wurden.

Neben den üblichen Jahresgeschäften und der Vorstellung des neuen und Verabschiedung des bisherigen Vorstandes drehte sich die Diskussion vor allem um die Salärverhandlungen und die Probleme mit den DH-

Reisen. Die gehaltvolle und in geordneten Bahnen verlaufene Generalversammlung konnte schliesslich kurz vor Mitternacht offiziell abgeschlossen werden, worauf viele die Gelegenheit ergriffen, um in der Bar noch einige private Worte miteinander zu wechseln.

Dieter Schürer, Sekretär



Edy Brunner eröffnete die diesjährige Generalversammlung mit einer nachdenklichen, gehaltvollen Rede über die Lage der Aeropers, über die Beziehungen zu unserem Arbeitgeber und über seine nun abgelaufene Zeit an der vordersten Front der Aeropers.



Max Dübendorfer wurde mit grossem Applaus zum Tagespräsidenten gewählt und verlas mit seiner eindrücklichen Stimme die Wahl- und Abstimmungsresultate.

1954 bis 2014

Die neugewählten Vorstandsmitglieder Marcel Egger, Heiner Spörri und Richard Mérier (v. links) freuen sich über ihre bevorstehende Amtszeit. Marcel's kritischer Blick deutet offenbar darauf hin, dass er sich schon mit EK-Problemen befasst.





Nach dem obligaten Zeremoniell durfte Edy Brunner einen sehr langen Applaus als Dank für seine aufopfernde Tätigkeit mit in seine «Aeropers-Pension» nehmen.



Auch Walti Gubser freut sich an seinen Blumen, die ihm (und auch Kurt Kuratli) für die aktive Zeit im Vorstand übergeben wurden, mit den besten Wünschen für die Zukunft.

In der Diskussion, die bis um halb zwölf dauerte, legte Dave Brägger in einem engagierten Ton das Vorgehen der Salärkommission dar, worauf eine nützliche und fruchtbare Diskussion über dieses Thema entstand.

Unter den kritischen Blicken einiger Neu- und Altvorstandsmitglieder hält der neue Präsident, Jürg Schmid, seine Inaugurationsrede.





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

In Greifensee **zu vermieten** per sofort oder nach Vereinbarung:
zwei

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhäuser

freistehend, See- und Bergsicht, nahe Wald, neu mit Garage und Abstellplatz, Elektro-Heizung, Cheminée-Ofen, Spannteppichen, Holzdecken, gedecktem Sitzplatz, ca. 400 bzw. 500 m² Umschwung. Gute Verbindung zu Schulen, Einkaufszentren, Bahn, Autobahn. Monatlich Fr. 2250.—, bzw. 2500.— exkl. Nebenkosten. Langjähriger Mietvertrag möglich.

Auskunft:

Fam. E. Homberger, Sandbühlstrasse 31, 8606 Greifensee
Telefon 01 - 940 20 95 (18–21 Uhr)

Der neue Vorstand für die Amtsperiode 1984/85



Schmid Jürg, Präsident
1944
Captain DC-9-81



Egger Marcel
1938
Captain DC-9-81



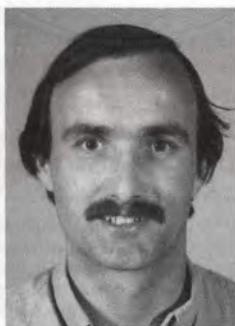
Mérier Richard
1942
Captain DC-9-81



Spörri Heiner
1944
Captain DC-9-81



Kok Hans
1952
Copilot DC-10



Lüscher Henry
1948
Copilot DC-10



Van Rijn Cees
1945
Copilot DC-10



am Dienstag, 26. Juni 1984, 20 Uhr im Saal des Restaurant Löwen, Kloten.

«Programm nach Ansage»

Aerocontrol Switzerland, SATCA und Aeropers laden Sie herzlich ein.

An bevorzugter Wohnlage Nähe Winterthur verkaufen wir im Auftrag

6½-Zimmer-Terrassenhaus mit Hallenbad

Baujahr 1972, sehr gut unterhalten. 2 Wohnzimmer: 39 und 27 m², je mit Cheminée, 4 Schlafzimmer: 20, 13,8, 13,8, 13,4 m², moderne Küche mit Durchreiche, Badezimmer, sep. Dusche, 3 WC, Bastel-/Spielraum 33 m², Sauna Hallenbad mit 10-m-Bassin (Thermodecke und Wärmepumpe), gepflegter Garten mit 80 m² Terrasse und gedecktem Sitzplatz, Geräteraum, Doppelgarage 38 m² (Türautomatik). Grundstück: 1154 m². Dieses zweistöckige Haus besitzt eine eigene Elektro-Speicherheizung und ist — wie auch der Garten — sehr einfach zu bewirtschaften. Verkaufspreis: Fr. 920 000.—. Auskunft erteilt:

E. Badertscher, Architekturbüro AG, Winterthur, Telefon 052 - 29 54 21

List of Critically Deficient Aerodromes/Airspaces

FLUSIKO
IFALPA

Die IFALPA bemüht sich, weltweit die Zustände auf den Flughäfen und in den Lufträumen zu überwachen und zu analysieren. Diese Aufgabe liegt in erster Linie bei den «RVP's» (Regional Vice Presidents), doch diese können nicht überall «vor Ort» recherchieren und oft befliegt ihre Gesellschaft, bei der sie Pilot sind, viele Strecken gar nicht. Also wurde an der Jahreskonferenz in Tel Aviv ein Aufruf an alle Mitgliedsverbände und deren Mitglieder gerichtet, die Zustände individuell zu betrachten und Meldungen über Verbesserungen oder Verschlechterungen an die RVPs weiterzuleiten.

Es gab an der Konferenz etwas komische Diskussionen, als auf Antrag von einigen Delegierten und gegen die Stimmen der zuständigen RVPs der Flugplatz Colombo/Katunayake sowie die FIRs von Belem und Manaus vom Status des «black star» zum «red star» angehoben wurden. Hintergedanke war dabei im Fall Colombo, dass man die 4,5 Mio Dollar Investitionen, die in den letzten Jahren gemacht worden seien, irgendwie honorieren müsse. Beanstandungen, die die IFALPA angebracht hatte, seien tatsächlich ernst genommen und die Zustände verbessert worden. Durch die aktivere Mitarbeit der Verbände hofft man jetzt, dass der «Annex 19», wo alle beanstandeten Regionen aufgeführt sind, bald einmal aktualisiert werden kann.

Ich habe mich durch die beiden Bände hindurchgearbeitet und die für unsere Operation wichtigen Plätze und Regionen aufgeschrieben. Die Kriterien zur Vergabe eines «orange», «red» oder «black» star richten sich nach der Qualität oder dem Vorhandensein von Nav aids, dem Pistenzustand, den Rollwegen und Aprons, Beleuchtungen, Meteo, ATC, Kommunikationen usw.

Einen «red star» haben u. a. folgende Flugplätze erhalten:

Ajaccio	Colombo/Katunayake	Taipei	Tampa
Bastia	Bangkok	Jakarta/Halim	Karachi
Marseille	Chiang Mai	Kuala Lumpur	
Kerkira	Beijing	Rangoon	
Tel Aviv	Guangzhou	Ovda	
Elat	Shanghai	San Francisco	

Für untenstehende Areas und Plätze wurden «black stars» vergeben. Begründungen in Klammern, Empfehlungen *kursiv*):

Nicosia FIR, northern part

(Wegen politischer Differenzen zwischen Zypern und der Türkei wurde die «Ercan Area» errichtet, die von der türkischen ATC bedient wird und den türkischen Hoheitsanspruch auf das Gebiet zwischen der Türkei und der Insel Zypern markieren soll. Dadurch sind zwei ATC-Stellen für dasselbe Gebiet zuständig, wobei jede Stelle ohne Kommunikation mit der anderen «kontrolliert».)

Pilots' requests for re-clearance should be addressed to the Nicosia ACC and in no circumstances should they accept clearances etc. from the «Ercan» Station without informing the Nicosia Centre.

Comm with Nicosia Control should be established at least 10 Min before crossing the Ankara/Nicosia FIR boundary.

Athinal

(Da seit über vier Jahren keiner Empfehlung der IFALPA über die Zustandsverbesserung in Athen nachgekommen wurde, erachtete es die Konferenz als angebracht, ein «downgrading» vom «red» zum «black star» vorzunehmen.)

The critical deficiencies are: RW surface extremely slippery when wet, heavy build-up of rubber deposits, poor drainage of runway, over-run area of RW 15 is unsafe; and the combination of NAP, terrain, inadequate vertical guidance and a displaced threshold on RW 15 may cause difficulties in achieving a stabilised approach.

So, special training and route experience is required.

Kabul

(Nav aids unsatisfactory, no glideslope guidance to RWs 11 and 29)

Operations should be restricted to daylight VMC only.

Los Angeles

(Inadequate noise abatement proc. ATC often requires to perform downwind landings to satisfy noise regulations.)

ATC should inform the pilots involved about the procedure and amount of tailwind to be expected.

Hong Kong

(Taxiway too close to the Runway, 'CH'-VOR shows fluctuations, obstructions on apr 13 and dep 31.)

No simultaneous use of TWY (B1) and RW when crosswinds exceed 22 kts (dry RW) or 17 kts (wet RW).

China and Rangoon FIR

(No SELCAL, no radar service, bad HF und VHF communication. Rangoon only: flight plan is seldom received.)

TIBA (Traffic inlight broadcast by AIC) to be applied, no level change should be accepted.

Khartoum FIR

(Poor VHF coverage, HF unreliable, bad flight plan mailing system.)

TIBA to be applied.

Kano FIR (incl. Kano and Lagos airport)

(HF unrel. and overloaded, VHF coverage unsatisfactory.)

TIBA to be applied, Holding fuel recommended for Kano and Lagos.

H.L.

Eine sinnvolle Investition für Individualisten.

Farmen aller Grössen in der

Dominikanischen Republik

als Kapitalanlage, für Freizeit/Hobby und die Zeit nach der Pensionierung.

Günstige Preise.

INVEST-COSULT AG, Via Pretorio 20, 6901 Lugano
Telefon 091 - 23 99 25

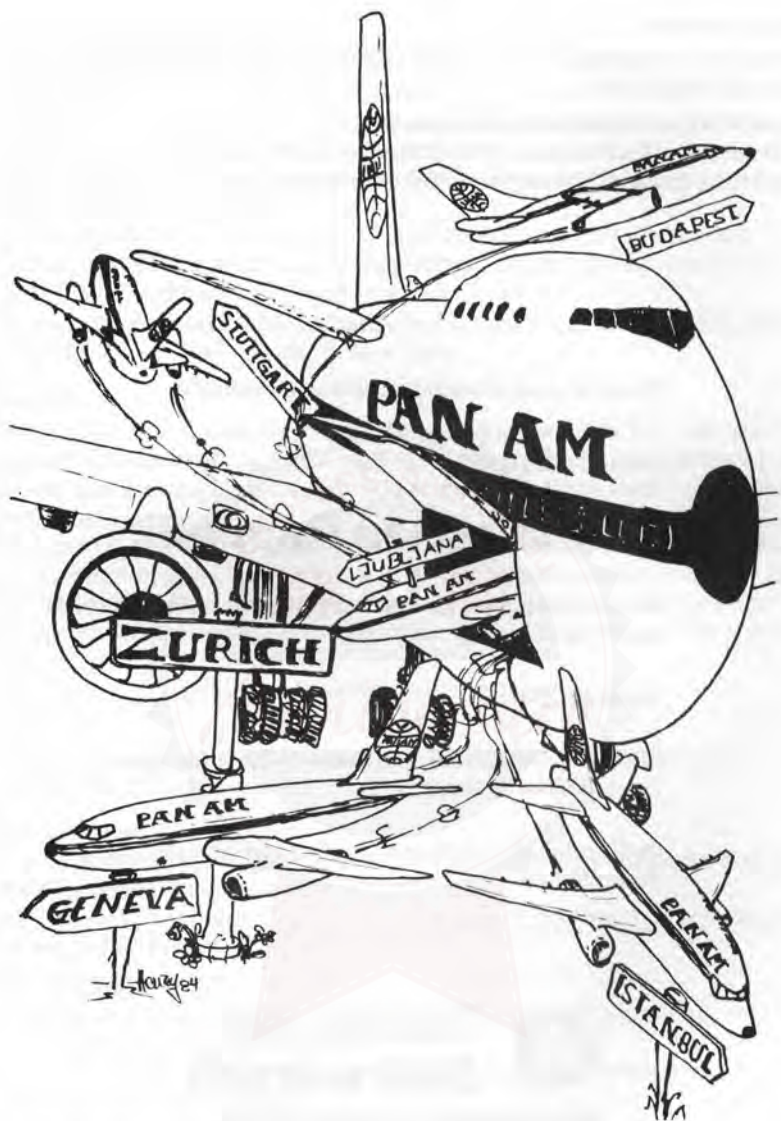
Ihr Berater für alle Fragen im Zusammenhang mit Investitionen.



Toscana und Südfrankreich

600 Bauernhöfe, Landhäuser, Rusticos
zum Ausbauen.

Anfragen bei **P. Aebersold, A. Digeni**,
Immobilien-Agentur, Walchestrasse 17,
CH-8023 Zürich, Telefon 01/362 95 05.



Trojanischer Jumbo?

PanAm erhält die Bewilligung, von und nach Zürich Dienste der 5. Freiheit anzubieten. Ist dies ein erster Schritt zur Gründung der PanAm European Airlines? H.L.

You Cannot Beat Experience

Unter diesem Titel stehen Teile der Werbekampagnen von PanAm. Die «experienced pilots» von Continental Airlines sind immer noch im Ausstand, was den US-ALPA-Präsidenten Duffy einmal zum Spruch: «Diese Airline wird praktisch nur noch von Copiloten in der Luft gehalten» veranlasst hatte.

Für die ALPA (Airline Pilots Association) ist der «Fall» Continental nicht nur eine Grundsatzfrage, sondern auch eine sehr grosse Belastung des Budgets der US-ALPA, die pro Monat ca. 4 Mio. Dollar für die Unterstützung der streikenden Piloten, die Gerichtskosten sowie die Kampagnen ausblt.

Die Werbung konzentriert sich auf ganzseitige Inserate in grossen Zeitungen, die vor dem Fliegen mit Continental warnen. Ebenso patrouillieren streikende Piloten vor den Schaltern dieser Gesellschaft mit ähnlichen Botschaften an die potentiellen Passagiere.

Ein solches Inserat aus «USA TODAY» ist uns zugeschickt worden. Unter dem Titel «Safety – 35 Reasons Not To Fly The New Continental» sind 35 Unregelmässigkeiten aufgeführt, die der Gesellschaft zwischen September 1983 und März 1984 zugestossen sind. Weitere 63 Vorkommnisse seien noch in der näheren Abklärung. Ein paar dieser incidents seien hier zitiert:

- 1 Continental (CAL) Flight 332 ... exceeded its altitude assignment by as much as 700 feet.
- 3 Both pilots ... forgot their landing charts for Burbank.
- 5 ... undershot its assigned altitude ... causing a near miss with another CAL flight.
- 6 CAL flight 435, with Continental Chairman Frank Lorenzo aboard, landed on a taxiway in Denver.
- 7 ... forgot to remove a gear pin in the nose wheel.
- 8 ... took off without takeoff clearance ...
- 10 ... exceeded its assigned altitude by 3000 feet ...
- 12 ... descended into a holding pattern of 4000 feet ignoring instructions to hold at 6000 feet.
- 19 ... CAL Flight 171 departed after Continental ground personnel brushed an inch of snow off its wings with a broom!
- 20 CAL Flight 462 landed at La Guardia nose gear first causing structural damage to the fuselage. The accident went unreported and the aircraft flew an additional six passenger flights before American Airlines employees noticed wrinkles on the top of the fuselage as the craft was taxiing for yet another takeoff on New Year's Eve.
- 22 ... 40 miles off course over the Gulf of Mexico.
- 24 ... CAL Flight 440 was informed that it was 37 miles off course.

- 25 CAL Flight 636 was about to land on the wrong runway . . .
- 28 . . . the crew had failed to remove the nosegear safety pin. The plane had to use up fuel to get below landing weight, return to the airport, and refuel before departing again.
- 32 After being cleared to land in Tampa, CAL Flight 110 failed to follow air traffic control instructions and, instead, flew across other aircraft approach paths . . .
- 35 CAL Flight 81 declared an emergency and landed at Denver with the rear stair door open. The aircraft had departed with the cockpit warning light illuminated.

Auch Republic Airlines ist in die Schlagzeilen geraten, als Inspektoren des FAA diese Fluggesellschaft unter die Lupe nahmen. Sie attestierten den Besatzungen eine schlechte Befolgung von Vorschriften, die aber auch von der Gesellschaft aus schlecht eingehalten würden. Einige Treibstoffprobleme gaben den Anstoss, dass das FAA diese Untersuchungen startete und der Republic rigorose Massnahmen androhte, falls die Operation nicht auf einen sicheren Stand gebracht werden könne. Offenbar hat die Deregulation den amerikanischen Passagieren und Touristen nur eine billigere Art des Fliegens gebracht, aber keine so sichere Art mehr wie vorher. Denn das FAA stockt seinen Bestand an Inspektoren um weitere 400 auf, um den Überwachungsaufgaben nachkommen zu können. Auch vom NTSB (National Transport and Safety Board) wurde in einigen Berichten über incidents und accidents die mangelnde Präsenz der FAA erwähnt.

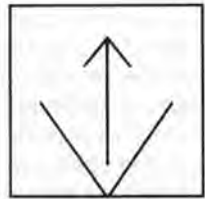
Who is paying for deregulation? The taxpayer again!

H. Lüscher

Pit's Segelschule Steckborn/Lago Maggiore

laufend prakt. Kurse für Anfänger und Fortgeschrittene.
Wochenend-, Wochen-Privatkurse.
Speziell Kleingruppenkurse für Teilnehmer mit unregelmässiger
Arbeitszeit.
Ab 9. 7. 84 Kurse auf dem **Lago Maggiore**.
052 - 41 13 81 (unsere Bürozeiten 8—9, 11—12.30, 18—19 Uhr)
Pit's Segelschule, Ihr Spezialist in Ausbildung für alle Scheine.

Cees van Rijn



Für den dritten Beitrag unter dieser Rubrik nahm uns Cees van Rijn beim Wort: Der 39jährige DC-10 First Officer ging die Redaktion um Unterstützung für seinen Bericht an, Wir vereinbarten, der Aufgabe mit einem Interview gerecht zu werden und führten ein intensives, persönliches und für die Interviewer gewinnbringendes Gespräch, das mit dem Verfasser zusammen redigiert und gekürzt wurde.

F.R.

Was sollte der Leser von Dir wissen, was ist für Deine Aeropersarbeit wichtig? Möchtest Du Dich vorstellen?

Ich bin auf einem Bauernhof als Ältester von neun Kindern aufgewachsen, in einem kleinen Dorf von siebenhundert Seelen. Ich glaube, dass mich dies prägt, es fällt mir der Begriff «bodenständig» ein, richtig verstanden als auf dem Boden stehend, nüchtern, sachlich. Für meine Aeropersarbeit bedeutet dies, die Relativität der Dinge zu sehen, sie nüchtern zu betrachten. In einem Bauernbetrieb müssen die Dinge über Generationen betrachtet werden; wer den Boden bearbeiten will, muss ganz langfristig vorgehen, um von ihm zu profitieren. Im Gegensatz dazu ist Aeropersarbeit oft sehr kurzfristig; wofür man sich vor zwei oder drei Jahren einsetzte, ist heute manchmal nicht mehr einzusehen.

Wie bist Du zur Fliegererei, zur Swissair, zur Aeropers gelangt?

Fliegen war ein Bubentraum, wie bei so vielen. Wenn in Holland schon jeder zwei Jahre zum Militär musste, wollte ich zur Fliegererei. So war ich von 1965 bis 1974 bei der holländischen Luftwaffe. 1973 suchte die Swissair auch in Holland Piloten, was sich in allen Staffeln herumgesprochen hatte, selbst eine schriftliche Anfrage aus der Schweiz lag vor. Ich schrieb Captain Ernst einen Brief, kam zur Selektion zum ersten Mal in die Schweiz und wurde –trotz Ölkrise – Ende Dezember 1973 telegrafisch über die Anstellung per 1. Mai 1974 orientiert.

Auswandern in ein neues Land ist ein Sichentkleiden; ich streifte Sprache, kulturelle und soziale Umwelt, Umgebung und vieles mehr ab, nur

wenig konnte ich mitnehmen. Ich musste neue Werte erlernen, ein neues politisches System, einen neuen Sprachgebrauch; ein umfassender Neubeginn also, der einen recht verunsichern kann. Wer in einem neuen Land bleiben möchte, und deshalb sagte ich ausdrücklich «auswandern», der muss sich mit diesen Problemen auseinandersetzen. 1978 wurden plötzlich alle Ausländer in der Schweiz der Quellenbesteuerung unterstellt. Von der darüber vorausgegangenen Vernehmlassung hatten die Betroffenen gar nicht erfahren. Ich beschloss, etwas zu unternehmen. Ein Rundschreiben an die Aeropersmitglieder war somit der Anfang meines Engagements für den Verband, die Piloten. Jetzt bin ich seit 1978 mit einem Jahr Unterbruch im Vorstand.



Was sind Deine Aufgaben im Vorstand?

Ich bin Delegierter des Vorstandes für IFALPA/Europilote und für Copiloten. Der Bereich Copiloten beinhaltet vor allem, die Verbindung zwischen Vorstand und Copigruppe herzustellen. Wie erinnerlich, steht die Copilotengruppe, die sich zweimonatlich zu einem Hock trifft, allen First Officers offen. Meinungen und Stimmung werden in den Vorstand eingebracht.

Der Bereich IFALPA/Europilote ist äusserst zeitaufwendig, weil ich eine Menge Informationen lesen und verarbeiten muss. Technische Belange kann ich an die hierfür zuständigen Flusiko-Mitglieder weiterleiten, mir bleibt das, was im Jargon «industrial» heisst, Politisches also, was dann

im ganzen Vorstand besprochen wird. Zudem erledige ich einen Haufen Korrespondenz. Wir erhalten viele Anfragen über unsere Anstellungsbedingungen und unsere Operationen im weitesten Sinne. Gerade in Drittweltländern sind Pilotenverbände, wenn sie überhaupt existieren, froh um unsere reiche Erfahrung. Auch aus Europa können Beispiele guter Zusammenarbeit gemeldet werden: Vor ein paar Jahren legte Luxair ihrem Pilotenverband die Kurzstrecken-FDR der Swissair als Modell vor – was für die Swissairpiloten gut ist, sollte den Luxairpiloten billig sein. Eine Rückfrage des Luxemburger Verbandes bei der Aeropers ergab, dass unsere Original-FDRs erst durch die Luxair abgeändert worden waren, bevor sie dem Pilotenverband als Swissairwerk, und somit als akzeptabel präsentiert wurden.

Auch umgekehrt gibt es Beispiele. Nach dem Unfall in Athen und während des Prozesses erhielten wir grosse Hilfe und viele Unterstützungsangebote. Der grosse Informationsaustausch fliesst aber auch in Verhandlungen mit der Swissair ein. Beim Disziplinarreglement und jetzt neu beim Suchen eines neuen Systems für Incident Reporting treten wir so mit fundierten Informationen und Vorschlägen in die Verhandlungen ein.

Die Initiative in Sachen Reportingsystem ging von der Aeropers aus und wurde von der Swissair sehr positiv aufgenommen. Wir möchten mit der Spitzelmentalität aufräumen und mithelfen, eine Regelung zu



Cees van Rijn (rechts) mit seinem Vorstandskollegen H. Lüscher an der diesjährigen IFALPA-Konferenz in Tel Aviv

finden, die es primär ermöglicht, Erfahrungen über Vorkommnisse zu teilen, damit alle Piloten daraus lernen können. Vor allem eine **selbst-gemachte** Erfahrung, von der man glaubt, sie könne auch andern passieren, sollte man allen andern Piloten kundtun können.

Durch die Erfahrungen der IFALPA profitiert also indirekt auch die Swissair, obwohl natürlich die Airlines ihre gegenseitigen Beziehungen meines Wissens fast noch mehr pflegen. Aus finanziellen Gründen schränken wir uns hier ein. Wir nehmen nur bei ausgewählten IFALPA study groups Einsitz, beispielsweise bei den Gruppen Aircraft Design und Operation, The Legal Status of the Aircraft Commander, Accident Analysis, deren Erkenntnisse uns wichtig dünken. Wir sind auch in der Gruppe Security aktiv. Wo wir bei der Swissair mitsprechen können, müssen wir eingehend informiert sein, um ein gleichberechtigter Gesprächspartner zu sein.

Ausserhalb der formellen Bereiche bin ich Verbindungsmann zwischen dem Aeropersvorstand und den entsprechenden Swissairstellen in Sachen Athen. Es ist ausserordentlich wichtig, dass der Informationsaustausch zwischen Swissair, Aeropers und den beiden Piloten voll spielt, dass gegenseitiges Vertrauen da ist. Zur Sache selbst gilt immer noch «no comment».

Fast von Anfang an war ich auch bei der Neufassung des Disziplinarreglementes dabei. Vor einem Jahr waren wir nahe daran, ein sehr modernes Instrumentarium in guter Atmosphäre zu vereinbaren. Beispielsweise wollten wir die Strafkompetenz (und -pflicht!) bei Disziplinarfällen an höhere Stellen delegieren, um das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und dem Corps möglichst zu entlasten. Bekanntlich wurde der Entwurf in letzter Minute höherenorts als nicht akzeptabel abgelehnt, die Verhandlungen mussten erneut aufgenommen werden.

Was ist Deine persönliche Ansicht zur Vorstandsarbeit? Was kannst Du beitragen, profitieren?

Vorstandsarbeit kann sehr frustrierend und zeitraubend sein – wir mussten uns in den letzten Jahren Monat für Monat gegen etwas wehren, was der Position der Piloten abträglich gewesen wäre. Unter dem gegenwärtigen wirtschaftlichen Druck müssen wir uns immer öfter kurzfristig verteidigen. Beispielsweise müssen wir uns gegen Versuche wehren, eingekaufte FDR-Verbesserungen wieder einzubüssen. Seit der Vorstand auf sieben Mitglieder reduziert worden ist, arbeiten wir aber intern geradezu ideal. Trotz heterogener Zusammensetzung herrscht ein grosser Teamgeist.

Was vom Vorstandsmitglied erreicht wird, muss für die Piloten, für den Verband gut sein, nicht fürs einzelne Vorstandsmitglied, das das Ergeb-

nis herbeiführt. Dahinter steckt ein Gedanke: **Im Hin und Her der Kräfte sollte Sachlichkeit vorherrschen.** Wird der Vorstand angegriffen, ist das weiter nicht schlimm. Nur das Resultat zählt. Auch wir müssen über den eigenen Schatten springen können, Fehler zugeben und verarbeiten. Eine einmal eingeschlagene Richtung muss geändert werden können, wenn sie nicht stimmte. Jeder sollte das können. Ich glaube, dass wir es in dieser Hinsicht im Vorstand recht weit gebracht haben.

Ich habe von meiner Vortandsarbeit profitiert, weil ich mich mit meiner neuen Umgebung, Schweiz, Swissair, Sprache, sehr intensiv auseinandersetzen musste, mehr als wenn ich ausschliesslich Pilot wäre. Wenn ich einem breiten Pilotenkreis vermitteln konnte, dass die Copilotenzeit nicht einfach eine «Stifti» ist, dass über zehn Jahre First Officer auf einem anspruchsvollen Verkehrsflugzeug keine Wartezeit auf das «wirkliche» Fliegen ist, sondern ein vollwertiger Beruf, dann wäre etwas erreicht. Was ich beitragen kann oder allenfalls beigetragen habe, müssen diejenigen beurteilen, die mit mir zu tun haben.

Interview: Felix Rasumowsky, Rolf Lengauer

Edel & Gerstl

WEINHANDELSHAUS

CH-7270 DAVOS PLATZ · TALSTRASSE 26 · TELEFON 083 3 35 20 / 5 47 27

Wir sind auf Bordeauxweine spezialisiert und bieten Ihnen:

- Ein preisgünstiges Angebot Primeurs-Bordeaux 1983
- Verschiedene Gewächse der grossen Jahrgänge 1981 und 1982
- Viele Jahrgänge der gesuchten Weine von Château Mouton-Rothschild
- Ein umfangreiches Angebot grosser, klassischer Jahrgänge und vieler Raritäten
- Die in der Schweiz einmalige Weinbörse, mit Weinen und Raritäten verschiedenster Provenienzen aus privaten Weinkellern

Bitte verlangen Sie unsere Preislisten und Unterlagen.

Le coin des Romands

Swissair: La classe ...

Un vol RIO-GVA: Elucubrations nocturnes sur le système intégral des 3 classes de notre compagnie nationale et appellation possible des diverses sections d'un aéroplane.



Actuellement, nos hôtes ont la chance de disposer des 3 classes:

- | | | | | |
|---|---------------------|-----------------|-----------------|----------------|
| F | la 1ère classe: | First class: | Fraiment Chic | (prononcer |
| B | la classe affaires: | Business class: | La Brasserie | avec l'accent |
| C | la classe écono: | Compact class: | The Coffee Shop | d'outre-Sarine |
| | | | | s. v. p.) |

Et pour le futur, à quand la 4ième classe de l'avion qui pourrait être par exemple tout à l'avant de la machine la loge intime de la classe A:

- A Aviator's class: le Salon des Aviateurs (personnel naviguant technique pour les non-initiés)

Bien sûr, la tenue de service de chaque membre d'équipage affecté à l'une des 4 classes ci-dessus sera régie par un règlement des uniformes assortis aux couleurs des cartes d'embarquement des gentils passagers que nous déplaçons autour du globe: cela pourrait donner:

Classe A:

Complet brun foncé, chemise claire. Le tout assorti à la nouvelle livrée des aéroplanes de la compagnie. Casquette rouge.

Nouveau: port obligatoire de la cravate élastique à fixation rapide à pression ou Velcro (particulièrement pratique sur DC-9 pour les nombreux changements d'équipage; les cravattes étant disposée sur un présentoir à la porte du cockpit)

F-class:

Le personnel féminin portera de charmants chandails rouges et chemisiers assortis aux rouges à lèvres sélectionnés par les chouettes instructeurs des cours de beauté.

Business class:

Classe sérieuse pour gens sérieux. Tout le personnel sera harmonieusement vêtu de bleu.

Classe économique:

Chaque préposé aura revêtu sa combinaison de travail vert-pomme avec swatch assortie.

Pour conclure avant l'atterrissage, revous aux noms magiques des futures classes «or-argent-bois», «cristal», «Plexiglas» que nos dingeaunts doivent déjà avoir au fond d'un quelconque tiroir. Gaston

Le choix: To eat or not to eat

ou les repas à bord de la classe économique de Swissair.

Ce qu'inspire la lecture d'un article de la Tribune de Lausanne du 11 mars 1984 concernant le choix des menus à bord de nos aéroplanes.

CHOIX	
Classes affaires	Classe économique
--- Service apéritif	--- 1 menu à choix
--- 2 menus à choix	--- entrée
--- entrée	--- plat principal (chaud)
--- plat principal (chaud)	--- dessert
--- fromage et fruits	--- café
--- dessert	
--- café liqueurs	
--- Toutes les boissons gratuites y compris le champagne	--- Toutes les boissons gratuites sauf le champagne
--- Ecouteurs « électrodynamique » (gratuits)	--- Ecouteurs « pneumatiques » améliorés (gratuits)
--- Chaussons de bord	
--- Petit cadeau	

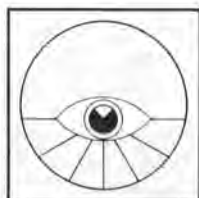
«Mais, choisissez donc cher Monsieur!»

Toute la différence se situe au niveau de l'estomac.

en Classe affaire: Alternative de menus

en Classe écono: Alternative de pensées uniquement donc pas de cadeau

Gaston



Neue DC-10 für Federal Express

Mit einer Bestellung für sechs DC-10 hält die Päcklifirma Federal Express die Produktionslinie von Douglas auch für die zivile DC-10 wieder für einige Zeit offen. Fünf dieser Maschinen sollen in reiner Frachtausführung geliefert werden. McDonnell-Douglas ist optimistisch, dass noch weitere Aufträge kommen und bietet wiederum eine als MD-XXX bezeichnete gestreckte Version der DC-10 an, die 50 Passagieren mehr Platz bieten und von drei PW 4000-Triebwerken angetrieben würde. H.L.

Rolls-Royce-Bankiers

Die neugegründete Jet Express wird mit vier Boeing 727 ihren Betrieb von Chicago aus aufnehmen. Diese Maschinen wurden von Rolls-Royce finanziert, als Gegengeschäft muss sich die Fluggesellschaft hingegen verpflichten, zwei Boeing 757 mit Rolls-Royce-Triebwerken zu kaufen. H.L.

Wind und Regen

Der bekannte Bernhard Oetli hat begründet, wieso die Passerelle zwischen Terminal A und Parkhaus F nicht vor den Unbilden der Natur geschützt werden soll, damit dereinst die umweltschonend zugefahrenen Besatzungsmitglieder trockenen Fusses und Uniform ins Operationszentrum gelangen können: Es sei den Passagieren gegenüber nicht zumutbar, dass jahrelang diese Verbindung ohne Plexiglasverkleidung zur Verfügung gestanden sei und nun plötzlich, nur weil die Crew dort durch müsse, soll dieser Weg wetterfest gemacht werden... Ich bin sicher, auch unsere Chefs, die ihre Parkplätze im «F» haben und im Terminal A arbeiten, würden dies schätzen, aber von ihnen darf man ja eine gewisse Widerstandsfähigkeit erwarten. Und, das dürften die Statistiker beweisen, ist der einzelne Passagier sicher ein sehr sporadischer Benützer dieser Passerelle, während sich die Besatzungen doch etwas öfter am Flughafen einzufinden haben. H.L.

Chefcopilot gesucht

Auch für den wohlbehüteten Flug des Papstes haben sich zwei begnadete Chefpiloten berufen gefühlt, sicher im Himmel und auf Erden zu steuern. Wie bei anderen speziellen Anlässen nimmt ein Chefpilot offenbar auch hier den Copilotensitz ein. Es wäre doch endlich an der Zeit, nach (oder statt?) der Copilotenseniortät auch ein Chefcopiloten zu ernennen. H.L.

KAL 007 – Nachtrag

Marshal Alexander Koldunov, commander of the Soviet air defence force, says in a Pravda article marking Air Defence Forces Day that the shooting down of the Korean airliner last September «showed the vigilance of Soviet interceptors» and was a demonstration of his men's «high level of readiness to perform their military duty».

I suppose that's one way for a commander to describe an operation which, if you'll pardon the fighter-pilot parlance, was a complete bloody cock-up from beginning to end.

At first Russians lied about the shooting down of a civilian aircraft with the loss of all 269 occupants. It was a sickening lie, yet at least it admitted a particle of human conscience.

Aus «Flight International» «*Straight and level*»

Entführung nach Zerka als Roman

Frau Beta Steinegger, Airhostess, schildert ihre Erlebnisse und Erfahrungen bei der Entführung der Swissair DC-8 nach Zerka in einem Roman:

Heisse Himmel im September

Roman einer Flugzeugentführung

Zytglogge-Verlag, 3073 Gümligen

Dieser packende Tatsachenroman hat auch nach so vielen Jahren seit dem Vorfall nichts an Aktualität eingebüsst. Die Lektüre dieses Buches sei allen herzlich empfohlen!

H.L



Boesch
01 53 04 80
Gartenbau

**Beratung,
Projektierung,
Planung, Ausführung,
und Pflege von:**

- Wohngärten
- Siedlungsgärten
- Öff. Parkanlagen
- Schulhausanlagen
- masch. Erarbeiten
- Sportplatzbauten
- Pergolen + Lauben
- Natursteinarbeiten
- Gartenumgestaltungen
- Muldenservice

Georges Boesch AG, Eierbrechstr. 16, 8053 Zürich
Büro: 01 / 53 04 80 / Werkhof Fällanden: 01 / 825 38 36



INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR LINE PILOTS ASSOCIATIONS

Office of the President
ENTWOOD
23 BROOK COURT
MONKSTOWN
CO. DUBLIN
IRELAND

Telephone: DUBLIN 809681

Cables: INTERPILOT DUBLIN

President
CAPTAIN R. F. TWEEDY

Executive Secretary
CAPTAIN L. TAYLOR, O.B.E., F.R. Ae.S.

Administrative Headquarters
INTERPILOT HOUSE
116 HIGH STREET
EGHAM, SURREY
TW20 9HQ, ENGLAND

Telephone:
Int'l - 784-37361
U.K. - EGHAM 37361

Telex: 8951918 (IFALPA G)

Cables: INTERPILOT EGHAM SURREY

Executive Secretary – Vacancy

Applications are invited for the post of Executive Secretary of the International Federation of Air Line Pilots Associations based at Egham, Surrey, England. The successful applicant is likely to be not older than age 50 and to have a good knowledge of the civil air transport industry and of ICAO. Administrative experience and ability to conduct high level correspondence on aviation subjects is essential.

Experience in pilot association work, pilot experience, linguistic ability in the French and/or Spanish languages, and experience in dealing with the news media, are desirable qualifications.

Salary to be negotiated in a scale starting circa £ 18,000 p.a. Written application with c.v. to be received by the Executive Secretary of IFALPA,

Interpilot House,
116 High Street,
Egham,
Surrey, England, TW20 9HQ

not later than 2 July, 1984.



Daily irregularities - overtime?

Man konnte es vor einiger Zeit in den Bulletins lesen, es gibt immer wieder Anlass zu Diskussionen und verschiedenen Interpretationen, je nachdem, ob man vor oder hinter dem Chefpult sitzt, ob man in der Crew ist oder bei der ELS: Die Rede ist von der Arbeitszeit bei Unregelmässigkeiten im Flugbetrieb.

Kommt es zu Verzögerungen im Ausland, so ist es nicht nur der Wunsch der Passagiere und der ELS, ans Ziel zu gelangen, wenn auch mit erheblicher Verspätung, auch die eigene Besatzung drängt es oft, nach Hause zu gelangen (oder immerhin ein Stück weiter in diese Richtung). Wie stehen nun hier die Möglichkeiten und Grenzen eines Kapitäns, die Flugdienstzeit PIH- und Luftamtgerecht zu strecken, oder eben, einen Weiterflug abzulehnen?

Nach FOM, Kapitel 19, Paragraph 3021 ist ein Überschreiten von drei Stunden Extraleistung über die max. duty time hinaus nur ex Zürich ausdrücklich untersagt. Bei **«crew rest stations abroad»** gelten die drei Stunden immer noch, *however*, nachdem das Flugzeug mit dem Rollen begonnen hat, ist jede weitere Überschreitung *at PIC's discretion*. Bei **«crew transit stations»** ist von Anfang an *any exceedance of maximum duty time at PIC's discretion*. Zusätzlich ist bei jeder Verletzung der max. duty time ein PVR verlangt.

Also kann gefolgt werden: Wenig «Greifbares», viel Spielraum für die Beurteilung im Büro, die ganze Verantwortung über das «Puff» mit Verspätungen, Übernachtungen, Umstellungen usw. liegt beim PIC. Gibt es wirklich keine endgültige obere Limite?

Was das Luftamt meint

Von der Grundausbildung in der SLS her sind uns noch bruchstückhaft die gesetzmässigen Grundlagen des gewerbmässigen Luftverkehrs bekannt (während dieser Theorie in unserer SLS-Klasse herrschte ein wahnsinnig heisser Sommer . . .). Im Büchlein mit dem Titel VBR I, Verordnung über die Betriebsregeln für den gewerbmässigen Luftverkehr) stehen auf drei Seiten die Regeln über die «Besatzungszeiten».

Schon der fünfte Abschnitt unter «Allgemeines» tönt nicht schlecht:

Ein Flug darf nicht begonnen werden, wenn vorausgesehen werden kann, dass die Bestimmungen über die Besatzungszeiten verletzt würden.

Der weiter oben zitierte Paragraph aus unserem FOM lebt also fast dieser Bestimmung nach (Ausnahme: «crew transit stations»).

Aber auch im VBR I gibt's gleich anschliessend die «Sonderfälle»:

«Treten während eines Fluges unvorhergesehene Verzögerungen ein, die zu einer Überschreitung der höchstzulässigen Besatzungszeiten

führen könnten, so entscheidet der Kommandant unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Besatzungsmitglieder über die Weiterführung des Fluges. Werden dabei die Vorschriften über die Besatzungszeiten verletzt, so hat der Flubetriebunternehmer dem Eidgenössischen Luftamt unverzüglich schriftlich zu berichten.»

Wobei die maximalen Flugdienstzeiten in dieser Verordnung wie folgt angegeben werden (für Besatzungen mit 2 Piloten oder 2 Piloten und 1 F/E):

Bis 4 Landungen: max. 14 Stunden

Bis 5 Landungen: max. 13 Stunden

Bis 6 Landungen: max. 12 Stunden

Bis 7 Landungen: max. 11 Stunden

Für die Kabinenbesatzungsmitglieder darf die Flugdienstzeit höchstens 20 Stunden betragen.

Diese Werte gelten unter Vorbehalt zusätzlicher Belastungen wie Nachteinsätze, Zeitverschiebungen, klimatische Verhältnisse usw. Solche Belastungen müssen entweder eine Verkürzung der Flugdienstzeit oder eine Verlängerung der Ruhezeit bewirken. Inbegriffen in dieser Flugdienstzeit ist eine Stunde für die Flugvorbereitung und eine halbe Stunde für die Flugabschlussarbeiten. Weiter ist festgelegt, dass Dienstreisen vor einem Flug (DH) als Flugdienstzeit zu gelten hat.

Also: Überziehen à discrétion?

Im Prinzip ja; nach dem Studium dieser Vorschriften zeigt es sich, dass bei Verletzungen der Flugdienstzeiten lediglich eine Mitteilung an das Luftamt (pardon, an das Bundesamt für Zivilluftfahrt) zu schreiben ist. Dies geht ja mit PVR via Chefpilot an die zuständige Amtsstelle. Ein Dankeschreiben des Chefs wird Ihnen sicher sein, falls alles gut geklappt hat.

Ja, und wenn nach einer solchen Mammut-Übung nach der letzten Landung die Flügelspitze beim Rollen ein Gebäudeteil berührt (es könnte auch was Ärgeres sein)? Kommt dann der PiC immer noch gross heraus? Falls dies Ihre Gedanken sind, die Sie vor oder während einer massiven Überschreitung der Flugdienstzeit wälzen, dann hat auch hier das Luftamt eine Entscheidungsgrundlage bereit:

«Ein Besatzungsmitglied hat einen weiteren Einsatz abzulehnen, wenn es sich durch Müdigkeit in seiner Leistungsfähigkeit derart beeinträchtigt fühlt, dass die Flugsicherheit nicht mehr gewährleistet ist.»

Schlussfolgerung

Es gibt also höchstzulässige Flugdienstzeiten, aber keine Limiten um wieviel diese überzogen werden dürfen. Die einzige Beurteilungsgrundlage ist Ihr physischer Zustand, extrapoliert auf die mutmasslich letzte

Landung in der Übung. Selbstverständlich kommt es nicht nur auf die Verfassung des PIC's an, sondern auf die eines jeden einzelnen Besatzungsmitgliedes. Sobald also die Zahl der «Werk tätigen» unter die festgelegte Anzahl «minimum crew» fällt, ist der Flugtag zu Ende.

(Dieser Artikel bezieht sich nur auf das Überschreiten der Flugdienstzeit bei Unregelmässigkeiten, jede geplante oder ad hoc zusammengestellte Rotation, auch der Einsatz aus der Reserve oder bei Flugplanänderung, hat selbstverständlich in Übereinstimmung mit unseren FDRs zu geschehen.)

H. Lüscher

Man sollte . . .

- diejenigen Piloten auf DC-9-81 rehabilitieren, die je beim Simulator-Check ein MS nach Hause getragen haben, weil sie den ART-Switch (Automatic Reserve Thrust) bei der Cheklist für Engine Fire oder Shutdown nicht auf OFF gestellt hatten. Der Sinn dieser Schaltung wurde von vielen schon lange angezweifelt. Bei der neuesten AOM-Revision wurde nun dieser Punkt ohne Erklärung diskret eliminiert.

Um jedoch den Simulator-Check nicht allzu einfach erscheinen zu lassen, gehört nun neuerdings zu denselben Checklists ein zusätzliches «by heart item», das während des Endanflugs auszuführen ist. Wir freuen uns schon jetzt, dass wir in Zukunft in diese neue Falle gehen dürfen.

Heiner Spörrli

- um ein positives Jahresergebnis zu erreichen, den defizitären Europa-sektor einstellen.
 - oder den Flugbetrieb ganz schliessen, um nur aus den gewinnbringenden Nebenleistungen zu leben.
- Giuliano Moret
- sich nicht so optimistisch über das Jahresergebnis 1983 äussern, schliesslich war es das 52. schlechteste Ergebnis in der Geschichte der Swissair!
- H.L.
- allen Piloten die Möglichkeit eines eintägigen Voicekurses bei Walter Roos bieten, damit wir die neue ICAO-Standard-Phrasologie perfekt beherrschen
- Rolf Lengauer

Sörenberg 1166 m ü. M.

Hier im heimeligen Ferienparadies der Zentralschweiz, dem Sommer- und Wintersport-Kurort im Luzerner Entlebuch sind in Ferienchalets zwei neue Wohnungen günstig **zu verkaufen:**

2 1/2-Zimmer-Wohnung 62 m² VP Fr. 205 000.—

4 1/2-Zimmer-Wohnung 106 m² VP Fr. 295 000.—

inkl. je 1 Garage-Einstellplatz.

Grosszügig, solid und komfortabel gebaut. Auskunft und Planunterlagen über Tel. 01 - 813 00 81 oder 041 - 23 99 77.

Crash for Safety

Flying aircraft into the ground to learn about their ultimate structural characteristics has until now been limited to work carried out by NASA on small general-aviation machines.

The restriction will end dramatically one weekend in late July when, in the world's first deliberate crash of a large transport aircraft, a radio-controlled Boeing 720 running on fuel treated with ICI's FM-9 anti-misting additive will be flown into a prepared crash site at Edwards Air Force Base, California.

Mit diesem Absturz soll natürlich nicht nur getestet werden, ob dieser von der englischen Firma ICI entwickelte Kerosen-Zusatz tatsächlich einen Brand verhindern kann oder nicht, dazu ist die Gelegenheit zu aufwendig und zu «günstig». Bereits im Jahr 1980 begannen die Vorarbeiten zu diesem Absturz, wobei sich die Federal Aviation Administration (FAA) für das Programm-Management und die Planung der Experimente zuständig erklärte, und die NASA für die Instrumentierung, Datenübermittlung, Fernsteuerung und den Absturz an sich verantwortlich zeichnete. Das ganze Programm wird ungefähr 10,5 Millionen Dollar kosten.

Zündpunkt

Eine Analyse von Unfällen der letzten Jahre ergab, dass die «optimalsten» Resultate bei einer Anfluggeschwindigkeit von 150 kts, einem sink rate von 17 ft/sec und einem Gleitweg von 3–9 Grad erwartet werden können. Ein Anstellwinkel von 1 Grad soll garantieren, dass der Aufschlag an der stärksten Stelle der Flugzeugzelle erfolgt, hinter dem Flügelkasten.

Der Aufschlagpunkt in Edwards wird mit Eisenpfählen ausgestattet, die die Aufgabe haben, die Flügel vom Rumpf zu trennen. Das auslaufende Kerosen würde sich üblicherweise in diesem Zeitpunkt durch den Funkenwurf oder die Triebwerke entzünden. Aber um ganz sicher zu sein, installiert die NASA noch separate Zündeinrichtungen um den Treibstoffzusatz im Kerosen auf seine Wirksamkeit zu testen.

Weitere Experimente

Elf vollständig instrumentierte «dummies» sollen Daten über die Beschleunigungen, Bewegungsrichtungen und möglichen Verletzungen liefern, denen Besatzung und Passagiere bei einem solchen Absturz ausgesetzt sind (es wird von einem «survivable impact» gesprochen). Ausserdem sind noch 53 weitere Puppen im hinteren Rumpfteile untergebracht, die aber nicht instrumentiert sind. Eine Kinderpuppe soll Aufschluss über die Sicherheit von Kindergurten geben. In verschiedenen

Sitzen, in einigen Gepäckablagen und im Galley werden Beschleunigungsmesser eingebaut.

Die Flugzeugzelle wird anschliessend ebenfalls untersucht und anhand der angebrachten Markierungen erhofft man sich genauere Daten über die Widerstandsfähigkeit der Konstruktion.

Für den Fall, dass trotzdem ein Feuer ausbrechen sollte, werden hitzebeständige, unbrennbare Sitzüberzüge und Innenfenster montiert, um auch deren Widerstandsfähigkeit zu testen.

Eine Hochgeschwindigkeitskamera wird im Seitenleitwerk montiert, um das Treibstoffauslaufen und die Rumpfdeformationen zu filmen. Weitere Kameras werden das Kabineninnere, das Cockpit und die Sicht in Flugrichtung festhalten.

Fernsteuerung

Ein Cockpit am Boden soll als «Kommandozentrale» für den ferngesteuerten Flug dienen. Der Empfänger an Bord wird auf den Bendix Autopiloten einwirken und so einen mehr oder weniger normalen Flugablauf



Das grösste ferngesteuerte Flugzeug der Welt – eine B-720 «wird abgestürzt».

gestatten. Auf einer ILS wird die B-720 zum Aufschlagplatz geführt. Sollte die Kontrolle verloren gehen, übernimmt ein bei anderen ferngesteuerten Flugzeugen erprobtes «flight termination system» die Arbeit, um das Flugzeug «sicher» zum Absturz zu bringen.

Mindestens sechs bemannte Flüge sollen durchgeführt werden, bevor der Letztflug stattfindet. Die Besatzung wird die Arbeit der Fernsteuerung überprüfen und kann im Notfall selbstverständlich von Hand übersteuern.

Datensammlung

Zwei unabhängige Arrangements mit je 176 Sensoren an verschiedenen Plätzen im Flugzeug liefern Daten an zwei 14-Kanal-Tonbänder an Bord. Diese Daten werden mit einer Leistung von einem Megabit pro Sekunde an die Bodenstation übermittelt, und zwar mit vier Funkgeräten gleichzeitig, um die grösstmögliche Sicherheit zu gewähren.

Es wird natürlich einige Zeit brauchen, bis alle diese Daten ausgewertet sind. Die NASA wird aber dann Empfehlungen ausarbeiten, um aufgrund dieses Experimentes die Flugzeuge und deren Inneneinrichtungen noch sicherer zu machen.

Eines hoffe ich jedoch, dass es unserem «Safety-Muser» gelingt, am nächsten GSR dieses interessante Material und die Filme vorzuführen!
H.L.

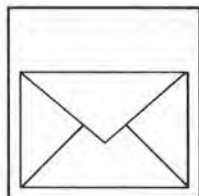
GARAGE ZÜRICH NORD DER NEUE AUTOSALON BEIM HALLENSTADION



ECKE THURGAUER-/BINZMÖHLESTRASSE, 01/301 07 77



Briefe an die rundschau



A propos Edy Brunner's comments in the Jan/Feb **rundschau** re Captain Paul Frei's statement of intent to invoke American type managerial practices: One searches for a definition here – but has to settle for assumptions.

The assumption being that a certain form of very hard-line disciplinary actions might be set in motion to the disadvantage of those who, in management's view, failed to exercise good, common airmanship for instance, or other vague misdemeanours not precisely definable under the current disciplinary regulations.

Captain Frei should be aware that American labour/management practices today frequent a two-way street. Labour has been known to resort to certain methods in order to persuade management to amend their points-of-view. I suggest that the stable Swiss labour relationships in general, and Swissair's in particular, are indeed the envy of many American (and, for that matter, European) corporations. Abrasive statements aired by responsible managers can only lead to mistrust and deterioration of the proven good-will and loyalty traditionally demonstrated by Swissair's aircrew.

John L. Fosbrooke, Captain

Zu verkaufen im Kt. Thurgau, ca. 3 km von Wil/SG an ruhiger, sonniger Hanglage

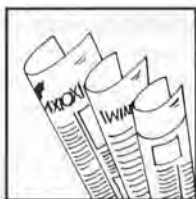
6¹/₂-Zimmer-Einfam.-Landhaus

2 Seiten an Grünzone grenzend, Doppelgarage, Aussen- und Innencheminée, Baujahr 1970, ca. 1100 m² Umschwung.

Verhandlungspreis ca. Fr. 680 000.—.

Telefon 073 - 26 29 23 abends.

From other publications



Der Spiegel, 20. Februar 1984

Mit 55 von Bord

Flugkapitäne haben die Lufthansa verklagt, weil sie zu früh aufs Altenteil gesetzt wurden.

Für Flugkapitän Ulrich Reifenstein, 58, ging es bei der Lufthansa steil nach oben. Der Pilot startete 1961 mit der zweimotorigen Propellermaschine vom Typ Convair Metropolitan, steuerte danach die Düsenjets Boeing 727 und 707 und stieg nach erfolgreicher Umschulung mit 52 Jahren auf das Grossraumflugzeug DC-10 um.

Vor dem Landesarbeitsgericht (LAG) in Frankfurt läuft derzeit ein Prozess, in dem Reifenstein gegen das Luftfahrtunternehmen auf Weiterbeschäftigung als Kapitän klagt. Das Verfahren richtet sich gegen eine umstrittene Neuregelung der Lufthansa, entgegen langjähriger Übung die Arbeitsverträge mit dem Bordpersonal über das 55. Lebensjahr hinaus grundsätzlich nicht mehr zu verlängern.

Gegen diese Entscheidung, die ganz im Trend vielseitiger Bestrebungen zur Verkürzung der Lebensarbeitszeit liegt, hat auch schon ein Kapitän aus Hamburg Klage erhoben. Und die Zahl der Betroffenen bei der Lufthansa wächst von Jahr zu Jahr: 1990 werden insgesamt 53 Piloten mit 55 Jahren aufhören müssen, auch wenn sie weiterhin tauglich sind und weiter fliegen wollen.

Der Prozess wird womöglich auch zu klären helfen, ob es so etwas wie ein Recht auf Arbeit im Alter gibt. In der ersten Verhandlung vor dem LAG Frankfurt deutete der Vorsitzende Richter Hanns Eberhard Schäcker am Mittwoch letzter Woche an, dass «Revision zum Bundesarbeitsgericht zugelassen» werden sollte – wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Sache.

Andererseits hat der Umgang mit dem älteren Personal bei der Lufthansa seine Eigenheiten. Während andere Unternehmen ihren Arbeitnehmern die Wahl lassen, ob sie bei reduzierten Bezügen früher aufhören wollen, haben es laut tarifvertraglicher Regelung die LH-Chefs in der Hand, nach ihrem Ermessen Piloten bis zum gesetzlich festgelegten Höchstalter von 60 Jahren weiter zu beschäftigen oder sie bei Zahlung eines Übergangsgeldes zu entlassen.

Die Sondervereinbarung brachte lange Zeit keine Probleme. Die Verträge mit dem fliegenden Personal wurden von der LH-Führung auf Wunsch stets verlängert. Als Kapitän Reifenstein jedoch 1981 um Weiterbeschäftigung bat, erhielt er eine Abfuhr. Wegen der verschlechterten wirtschaftlichen Lage, so teilte ihm LH-Vorstandsmitglied Werner Utter mit, habe der Vorstand «entschieden, dass ab sofort für über 55-jähriges Bordpersonal keine Vertragsverlängerungen mehr möglich sind». Die Führungsspitze sei «zuversichtlich, dass es uns mit dieser und anderen Entscheidungen gelingen wird, die Lufthansa wieder auf Erfolgskurs bringen zu können».

Der Beschluss, der nicht einstimmig gefasst wurde, weckt Zweifel, ob die Lufthansa nicht am falschen Ende spart. Durch die Verlängerungssperre, so Reifensteins Anwalt Peter Kehrberger, trete «gerade eine wirtschaftliche Verschlechterung» ein: Die Lufthansa lasse «höchstqualifiziertes Personal» gehen, bei dem die «Ausbildungskosten weitgehend amortisiert» sind.

Die ausscheidenden Kapitäne, rechnet Kehrberger vor, «müssten durch neu auszubildende Nachrücker ersetzt werden, deren Ausbildung ungleich teurer wäre als die der alten». Auch das Argument, es würden neue Arbeitsplätze geschaffen, zieht nach Ansicht der Kläger nicht. Vorstandsmitglied Utter selbst hatte die Verlängerungssperre mit «Personalüberhängen» im Nachwuchsbereich begründet. Rechtsanwalt Kehrberger: «Weil die Planung nicht gestimmt hat, sollen die Älteren jetzt früher gehen.»

Die Lufthansa verzichtet womöglich auf ihre besten Flieger. Untersuchungen in den USA jedenfalls haben ergeben, dass die Flugsicherheit bei gesunden Piloten über 60 eher gewährleistet ist als bei jüngeren. Die amerikanischen Luft- und Raumfahrtbehörden haben daher das Alterslimit von 60 Jahren aufgehoben. Und die Swissair setzte Anfang 1983 die Beschäftigungsgrenze für ihre Piloten von 55 auf mindestens 58 Jahre herauf.

Auch Arbeitsrechtler greifen die vorgezogene Ruhestandsregelung der Lufthansa an. Das Unternehmen, stellt der Frankfurter Professor Manfred Wolf in einem Gutachten fest, habe seine «Fürsorgepflicht» verletzt. Kapitän Reifenstein hätte aufgrund «betrieblicher Übung» weiterbeschäftigt werden müssen.

Die Luftfahrtgesellschaft will ihre harte Linie gleichwohl weiterverfolgen. Vor dem Landesarbeitsgericht Frankfurt erklärte LH-Rechtsanwalt Wolfgang Hakker letzte Woche, es sei «besser, den Nachrückenden eine Chance zu Lasten der Älteren zu geben».

Was kommt nach dem CAB?

Das US-Zivilluftfahrtamt CAB hat dem Kongress einen eigenlobvollen Bericht über die Durchführung der Deregulierung und die Vorbereitungen zur Selbstauflösung noch in diesem Jahr vorgelegt. Wird das CAB als strahlender Held abtreten?

Die Deregulierung war ein kühnes Experiment – ob es erfolgreich war, lässt sich erst später sagen. Rückblickend ist aber jetzt schon klar, dass die Zeit zwischen Inkrafttreten des Airline Deregulation Act von 1978 und Auflösung des CAB zu kurz war. Der Zeitplan liess keinen Spielraum für die Bewältigung unvorhergesehener Ereignisse, die in Gestalt der Wirtschaftskrise und des Fluglotsenstreiks auch prompt eintraten. In welchem Umfang jeweils die Deregulierung und die übrigen Ereignisse für die finanzielle Lage der Branche verantwortlich gemacht werden können, steht noch keineswegs fest.

Die Befreiung der Luftverkehrsgesellschaften von Kontrollen über Streckenzugang und Tarife hat den Verbrauchern natürlich Vorteile gebracht. Sie machte den Weg frei für Neulinge (fünfzehn – ohne die Commuter-Gesellschaften – allein in den ersten fünf Jahren der Deregulierung), was wiederum die Überlegungen der Etablierten auf Themen wie Effizienz, Kostenkontrolle und tatsächliche Verbrauchsbedürfnisse konzentrierte. Zweifel bestehen freilich in mehreren Punkten. Aus der jüngsten Entwicklung erhellt, dass noch eine ganze Reihe von Fragen zu beantworten ist. Wird die Luftverkehrsbranche von den Investoren mit einem höheren Risikofaktor belegt als bisher, der dann eine entsprechend höhere Verzinsung bedingt? Wenn ja, werden die Gesellschaften in der Lage sein, eine angemessene Kapitalbasis aufrechtzuerhalten? Manche derzeitige Prognosen zur Ertragsentwicklung lauten in dieser Hinsicht nicht sehr ermutigend.

Werden die Sicherheitsnormen unter das hohe Niveau sinken, das unsere Erwartungshaltung gegenüber der US-Industrie geprägt hat? Die in den dreissiger Jahren erlassenen Vorschriften für die Luftverkehrsgesellschaften gingen unter anderem davon aus, dass sich ruinöser Wettbewerb vermutlich nicht mit Sicherheit vereinbaren lässt. Dass das US-Verkehrsministerium die FAA jüngst angewiesen hat, ihr Inspektionspersonal um ein Viertel aufzustocken und ihre Überwachungsbemühungen zu verdoppeln, sind sichtbare Anzeichen gegenwärtiger Besorgnis. Generell wurde vorhergesehen, dass die Deregulierung eine Gefahr für die Bedienung kleiner Gemeinden werden könnte, wenn sich die grösseren Gesellschaften auf gewinnträchtigere Märkte zurückzögen. Das Subventionssystem für unentbehrliche Dienste wurde umorientiert und sämtlichen Gesellschaften geöffnet. Daraus ergaben sich Riesenchan-

cen für Commuter- und Regionalgesellschaften wie auch eine wirksamere Vergabe der Subventionen, die mit \$ 51 Millionen in diesem Jahr weniger als die Hälfte gegenüber 1981 ausmachen.

Tatsache bleibt aber, dass viele kleine Gemeinden schlechter bedient werden als vor der Deregulierung. Das Community Air Service Program läuft bis 1988, und dann muss ermittelt werden, wie sich die Probleme mildern lassen.

Keine Luftverkehrsindustrie, die der Allgemeinheit dienen soll, kommt völlig ohne Vorschriften aus. Mit der Auflösung des CAB wird eine Unzahl einschlägiger Funktionen – manche nicht sehr wichtig, andere, wie die internationalen Angelegenheiten, von ziemlicher Bedeutung – zunächst einmal in der Luft hängen und vermutlich auf sechs oder sieben Ministerien und Behörden verteilt, so dass ein hohes Risiko von Doppelarbeit und Zersplitterung abzusehen ist.

Fehler in dieser Richtung werden die Verfechter einer erneuten Regulierung ermutigen, die bereits im Hintergrund lauern. Vielleicht wäre es besser gewesen, das CAB mit seinen 46 Jahren Erfahrung für die Erfüllung dieser Aufgaben – trotz aller Schwächen – beizubehalten.

Hartes Wasser bringt Verkalkung. Weiches Wasser bringt Korrosion.

Perma-Plus verhindert beides! Perma-Plus ist der Permanent-Wasseraufbereiter mit 7 Vorteilen:

1. Alter Kalk verschwindet.
2. Neuer Kalk wird verhindert.
3. Schützt vor Korrosion.
4. Kein Strombedarf.
5. Energieeinsparung.
6. Naturbelassenes Trinkwasser.
7. Keine Wartung, kein Nachfüllen.

Wichtig für alle, die hartes Wasser haben:

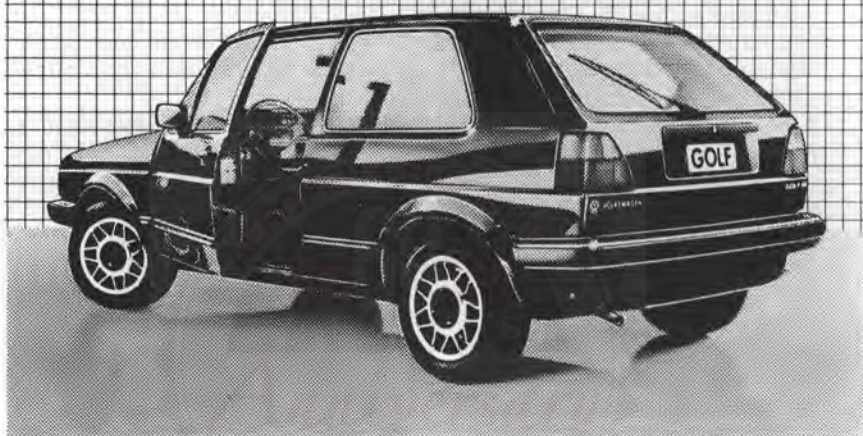
PERMA-PLUS®
SCHÜTZT OHNE
CHEMIE VOR
KALK UND
KORROSION.



PERMA-PLUS®

Strasse
PLZ
Ort
An NOVIMPORT AG, Steinsackerstr. 23, CH-8302 Kloten

Der neue Golf ist da!



Kommen Sie jetzt zu uns und sehen Sie sich dieses attraktive und aussergewöhnliche Auto an. Oder lassen Sie sich auf einer Probefahrt von den besonderen Qualitäten des neuen Golf überzeugen.



Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Steinackerstrasse 20
8302 Kloten
Telefon 01/814 01 61

V·A·G



Der Golf. Ein Europäer.

Organisation des Vorstandes

Präsident:	J. Schmid	Fach 1335	Mitglieder:	M. Egger	Fach 204
				H. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	H. Spörri	Fach 402		H. Lüscher	Fach 189
	C. van Rijn	Fach 219		R. Mérier	Fach GE 58

Kommission

Versicherungen
Salär-/Gesamtaufwand
GAV mit Anhängen
 AIDS
 Seniorität
 Flight Duty Regulations
Finanzen
Einsatz
Schulung und Check
Flugsicherheit
Security
info/**rundschau**
IFALPA/EUROPILOTE
Copilotengruppe
Ausländer
Romands
Pensionierte
Dachverband

Delegierter des Vorstandes

H. M. Kok
R. Mérier
J. Schmid
C. van Rijn
M. Egger
J. Schmid
M. Egger
H. Spörri
H. Lüscher
H. Lüscher
H. Lüscher
C. van Rijn
H. Lüscher
H. M. Kok
R. Mérier
M. Egger
H. M. Kok und H. Spörri

Sekretariat

Dieter Schürer, lic. iur.
Cristina Curi
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach «Aeropers»

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag, 9–12 und 13–17 Uhr

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77

Wir sind Spezialisten auf kleinen Werkzeugmaschinen

In Dübendorf finden Sie das Geschäft mit der **persönlichen und fachmännischen Beratung**.

Ein Geschäft mit **30 000** Artikeln für Do-it-yourself.

2 Schreiner, 1 Maler und 4 Eisenwaren-Fachleute stehen zu Ihrer Verfügung.

Holz nach Mass, über 70 Sorten und mehr als 400 Holzprofile.

Plexiglas nach Mass, auch reflexfreies Plexiglas.

Messing-, Kupfer-, Eisen- und Alubleche. Über 400 verschiedene Profile.

Parkplatz (35 P) direkt vor den Geschäften Hobbyrama und Samen-Küderli. Nur 200 m vom Bahnhof und 10 Autominuten von Kloten.

Tisch-Fräsmaschine

mit und ohne autom. Vorschub, auch CNC-gesteuert. Aufnahme MK II oder W 12 Spannzangen. Stufenlose Geschwindigkeitsregulierung.



Neuheit

Diese neue Super-Präzisions-Kleindrehbank, hergestellt von einer Kamerafabrik, haben wir für Sie am Lager zum **sensationellen Preis von nur Fr. 796.—**. Bohr- und Fräseinrichtung dazu kostet nur Fr. 495.—.

Im Grundzubehör inbegriffen sind bei der Drehbank:

- Vorschubgetriebe für autom. Vorschub
- Präzisions-Dreibackenfutter Ø 75 mm
- Stahlhalter für Stähle 8x8 mm
- Kugelgelagerte Mitlaufkörnerspitze MK 1
- Antriebsmotor 220 Volt, Bedienungsanleitung und Werkzeuge

Wieder lieferbar:

Gewindeschneidesatz mit Filieren M 3 bis M 12 statt Fr. 250.— nur Fr. 98.—.



hobbyrama

do it yourself

8600 Dübendorf

Bettlistrasse 41 Telefon 01/8219747