

rundschau

November / Dezember 1985



**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
Letzte Meldung	6
I N T E R N	
Neuaufnahmen	7
Salär bei Militär	8
Die Aeropers lud zum Tanze	13
Aus dem Vorstand: Focus on Europe	17
Continental Pilots' Strike Settlement	21
Fussballfieber als Unfallursache	25
Aircraft Accident Investigation Course	29
FPAS Then and Now 1956 – 1985	33
rund-Schau	37
Der Swissair-Captain und seine 350 Kinder	40
Das alte Crew Control	44
Crew Globetrotter	45
Nico van Duyn	47
Briefe an die rundschau	48
From other publications	51
Neue Öffnungszeiten Sekretariat	55

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 20. Januar 1986

Redaktions-Team:

Felix Rasumowsky (F.R., Vorsitz)
 Burkhard Klessler (B.K.)
 Rolf Lengauer (R.L.)
 Henry Lüscher (H.L.)
 Jürg Schmid (J.S.)
 Dieter Schürer (D.S.)
Auflage: 1550 Expl.

Redaktions-Adresse und Versand:

Sekretariat Aeropers
 Ewiges Wegli 10
 8302 Kloten
 Telefon 01/814 15 15
 Telex 825 558 alps ch

Druck und Inseratannahme:

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

**AEG Zweigang
Schlagbohrer
SB2E-1001 RL**

Byland AG

- Vollwellenelectronic Powermatic
- Rechts-Linkslauf
- Direktaufnahme für Schrauberklingen
- Vollisolierter Metallgetriebekasten
- 1000 Watt Motor
- Bohr-Ø in Beton 20 mm

netto
Fr. 445.-

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



AEG



In Schutz nehmen, was Schutz braucht.

Generaldirektion

Av. de Rumine 13, 1001 Lausanne
Tel. 021 201811

«La Suisse»
Versicherungen

Zukunftsprognosen



In dieser Jahreszeit mehren sich bekanntlich die Personalorientierungen der Direktionspräsidenten. Neben dem Dank für die Mitarbeit am erfolgreich überstandenen Jahr wird dem Ausdruck der Sorge über das bevorstehende Jahr immer wieder ein grosser Stellenwert beigegeben. Die direktoralen Sorgen vermögen jedoch selten einen nachhaltigen Eindruck bei den Mitarbeitern zu hinterlassen, von Zurückhaltung bei Salärforderungen vielleicht abgesehen.

Ich möchte hier ebenfalls das erfolgreich zu Ende gehende Jahr mit all seinen vielen Aktivitäten loben, es war dem Jubiläum zum 40jährigen Bestehen der Aeropers würdig. Allerdings sehen auch wir Probleme auf uns zukommen, und es stellt sich die Frage, ob **unsere** Sorgen auf der «anderen Seite» ebenfalls wenig Eindruck hinterlassen:

Die grossen Pensionierungsabgänge kommen gegen Ende dieses Jahrzehnts auf uns zu. So ab 1988 werden 50 Piloten pro Jahr pensioniert! Später wird es sich auf einem tieferen, aber immer noch beachtlichen Wert einpendeln. So wie die Dinge jetzt liegen, werden wir uns dannzumal wieder mit den Folgen einer antizyklischen Nachwuchsförderung zu befassen haben, und zwar wird dies nicht nur der Vorstand zu spüren bekommen, sondern jedes Mitglied persönlich.

Da das Streckennetz der Swissair nicht kleiner werden wird und auch die Anzahl Flugzeugtypen gleich bleiben wird, kann die Produktion bei den absehbar knapperen Beständen im Cockpit nur über strengere Rotationen und Ausnützung der FDR aufrechterhalten werden.

Bezeichnend für das zögernde Vorgehen der Swissair sind einzelne Retouchen an der Peripherie des Problems, statt rasantes Aufstocken der SLS: Pensionierte PiC sollen vermehrt für die Ausbildung eingesetzt werden, und auch das Weiterarbeiten bis 60 soll überprüft werden. Die Ferienzuteilung sowie das Reservekonzept sollen (geringfügig) modifiziert werden und auch bei den flight duty regulations sollen die Ecken ein wenig abgerundet werden; ausserdem wird der Rotationsaufbau gestrafft. Diese Massnahmen würden nur kurzfristig etwas brin-

gen, vor allem könnte die Planung dann plötzlich wieder von «sehr guter Bestandessituation» reden, und alle könnten zurücklehnen und sagen: «Das hätten wir wieder einmal geschafft!»

Und dann kommt der erhöhte Umschulungsbedarf, die Verweilzeit auf den Flugzeugtypen wird kürzer, der Instruktorenbedarf wird grösser, die Bestände werden knapp.

Wie sagte doch Paul Frei am Regensdorfer Meeting 1985: «Was wir hier erreichen wollen, ist die sinkende Tendenz der statistischen Flugstundenleistung aufzuhalten, mit Massnahmen, über die wir hier diskutieren wollen.» Nun, ich glaube, dass auch ohne grosse Massnahmen die «Tendenzwende» bereits angefangen hat . . .

Mit freundlichen Grüssen, Ihr Henry Lüscher

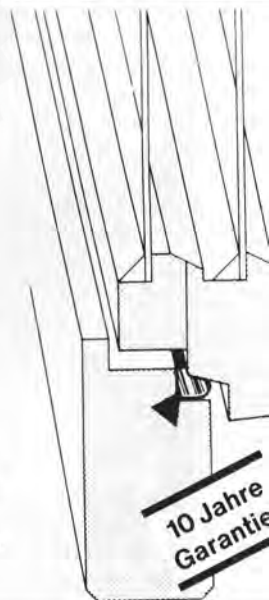
Rund die Hälfte der Heizenergie lassen wir unnötig verpuffen.

Senken Sie Ihre Heizkosten!

Das thermo-plan-Profil dichtet Türen und Fenster zuverlässig gegen Zugluft und Lärm ab.

Verlangen Sie von uns kostenlos weitere Informationen, die Ihnen alle Fragen beantworten.

Iseli + Co.
Bauelemente
Tiefenhofstrasse 23
8820 Wädenswil
Telefon 01-780 48 75



Liebe Mitglieder

1985 – ein äusserst reich befrachtetes Jahr – neigt sich langsam dem Ende zu. Verbandsintern vor allem befrachtet mit einer wahren Flut von Wahlen und Abstimmungen, wobei das Resultat der letzten, der eventuelle Markstein der FEV-Integration, im Moment, da ich diese Zeilen schreibe, noch nicht bekannt ist.

Zum Abschluss dieses Jubiläumsjahres der Aeropers fand auch ein weiterer interner Höhepunkt statt – der Aeropersball. Wo kann man dies noch erleben? Ein Gala-Abend mit so vielen gutgelaunten Ballgästen und man kennt praktisch jeden, eine Feststimmung die ihresgleichen sucht, ein Unterhaltungsprogramm mit Darbietungen professionellen Ranges, und dies alles aus den eigenen Reihen erschaffen, von Piloten gespielt, conferiert, musiziert, getanzt, parodiert und gezaubert. Ein tolles, fantastisches Fest, demnach zu schliessen wäre, dass man sofort 41 Jahre Aeropers feiern sollte.

Im letzten Teil des Jahres, Ende Herbst, Beginn Winter, fallen traditionsgemäss und wiederkehrend auch die alljährlichen Gesamtaufwandsverhandlungen an, ein elegantes Wort für die kühle Tatsache einer weiteren Lohnrunde.

Nach zweieinhalb Sitzungen konnten wir zur Zeichnung des Einigungsprotokolles schreiten und somit ein beidseitig akzeptierbares gutes Resultat unterschreiben. Die Geschäftsleitung erreichte ihr Hauptziel: Keine über die Teuerung hinausgehende wiederkehrende Befastung, und wir konnten dadurch am gemeinsam erarbeiteten Gewinn in einem ausgewogenen Masse teilhaben. Es gelang den Verbänden auch, zusammen mit der Swissair das erste Mal einen reduzierten Bonus den Pensionierten zuzuhalten, so dass für diesmal hoffentlich alle zufrieden sein dürften.

1985 wird wohl als guter «Jahrgang» in die Annalen eingehen, doch wie bei jedem Ende oder Neubeginn taucht natürlich die Frage nach der weiteren wirtschaftlichen Zukunft auf. Da ich selbst in diesem Gebiet nicht Fachmann bin, stütze ich mich auf Spezialisten ab und entnehme daher dem Vortrag des Generaldirektors der Schweizerischen Kreditanstalt anlässlich des Herbst-Pressegespräches vom 13. November 1985 einige doch auch für uns interessante Details:

«Der nun schon vier Jahre dauernde Konjunkturausschwung zeigt aufs Ganze gesehen noch keine Ermüdungserscheinungen. So dürfte das reale Wachstum der 13 grössten Industrieländer 1985 3% betragen. 1986 sollte in konjunktureller Hinsicht sogar noch besser ausfallen als das lautende Jahr und den Industrienationen eine reale Zunahme des Bruttosozialproduktes von 3,5% bringen. Sowohl der private Verbrauch

als auch die Investitionen der Wirtschaft zeigen eine steigende Tendenz. Verantwortlich dafür ist neben dem Rückgang der Zinsen der namhafte Gewinnzuwachs, den die Unternehmen wichtiger europäischer Länder erzielen.

Längerfristig gesehen dürfte sich dem guten Jahr 1986 ein weltwirtschaftlich ebenfalls noch befriedigendes 1987 anschliessen. Allerdings dürften dannzumal vermehrte wirtschaftliche Spannungen auftreten, welche die letzten beiden Jahre dieser Dekade zu eher schlechten Konjunkturjahren machen könnten. Eine eigentliche Rezession mit rückläufigem realen Sozialprodukt wie in den siebziger und den ersten achtziger Jahren erscheint mir aber wenig wahrscheinlich, gegen eine solchen Einbruch sprechen die Umorientierung der Wirtschaftspolitik, die in den letzten Jahren erfolgte, und die neuen grossen Investitionen, welche die Elektronik, aber auch der Umweltschutz und die Entwicklungsaufgaben in der dritten Welt erfordern.»

Dieser im gesamten doch sehr positive Ausblick in die kommende Zeit, für welche ein reales, also über der Teuerung liegendes Wachstum prognostiziert wird, welches im Prinzip auch ein Massstab für den individuell gültigen Zuwachs sein sollte, lässt uns ruhig, wenn auch wachsam dem Jahreswechsel entgegensehen.

Für das Interesse und die generell positive Haltung, die der Arbeit des Vorstandes und der Kommissionen entgegengebracht wurde, möchte ich Ihnen zum Abschluss dieses Jahres herzlich danken. Ich wünsche Ihnen, liebe Mitglieder, und Ihren Angehörigen schöne Festtage und ein erfolgreiches, unfallfreies 1986.

Ihr Jürg Schmid

Letzte Meldung

Kurz vor Laufenlassen der Druckerpresse erfahren wir: Die Abstimmung über die FEV-Integration wurde angenommen. Cockpitpersonal der Swissair (Piloten und Bordtechniker) jetzt in der Aeropers vereint.

96,8% Ja bei 75,2% Stimmbeteiligung

Neuaufnahmen



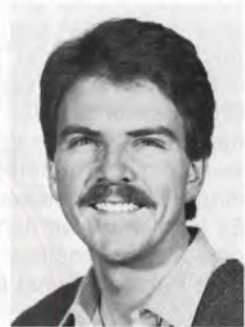
An den Sitzungen vom August, September, Oktober und November 1985 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Gerald Bassin



Paolo Corti



Hans-Georg Lässer



Heinz Weber

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

Salär bei Militär

Immer wieder kommen Fragen auf hinsichtlich der Salärzahlungen durch die Swissair bei Militärdienstleistungen, die über das übliche Mass der Wiederholungskurse hinausgehen. Der Gesamtarbeitsvertrag zwischen Swissair und Aeropers sieht im Anhang II vor, dass während der Rekrutenschule, der Unteroffiziersschule und dem entsprechenden Abverdienen 50% des Salärs und für übrige Militärdienstleistungen, die über 30 Tage im Jahr hinausgehen, zwischen 70% und 90% des Salärs ausbezahlt werden.

Wichtig ist aber auch der Absatz 2. Hier wird festgehalten, dass in besonderen Fällen eine über die normalen Ansätze hinausgehende Regelung getroffen werden kann. Dies ist meist der Fall, wenn es sich um taktische Kurse der Waffengattungen, Zentralschulen (ohne Offiziersschule) und damit verbundene Beförderungsdienste (Abverdienen) oder Dienstleistungen für hohe Kommandos oder Generalstabsfunktionen handelt. Alle diese Vergünstigungen können aber erst gewährt werden, wenn ein begründetes Gesuch an den Personaldienst (Hr. H. Wild, PFC) eingereicht wurde und dessen Prüfung einen Anspruch ergeben hat.

Es empfiehlt sich daher für alle Besatzungsmitglieder, deren Salär wegen Militärdienstleistungen gekürzt wird oder werden soll, sich mit dem Personaldienst in Verbindung zu setzen. D. S.



EVANGELISCHE SCHULE
BAUMACKER Baumackerstr. 15
8050 Zürich-Oerlikon

Die gesuchte Privatschule in Zürich-Nord

6. Primar-, ganze Real- und Sekundarschule
● 5-Tagewoche, eigene Mensa, offizielle Lehrpläne ● Neuaufnahmen auch während des Schuljahres ● Fragen Sie unsere jetzigen Swissair-Eltern! ● **Telefon 01/312 60 60.**

Arbeitstag des Verbandssekretärs

Oft fragen sich Besucher im Sekretariat, was denn der Verbandssekretär den ganzen Tag zu arbeiten hätte. Ist der Mann ausgelastet? Da das einzelne Mitglied immer nur mit einem Teil der Besatzungen Kontakt hat, wird wenig bewusst, dass die Aeropers über 900 aktive und über 200 passive Mitglieder hat, die mit ihren vielfältigen Problemen und Fragen Rat im Sekretariat suchen. Dazu kommen über 20 ständige Gruppen oder Kommissionen und noch für besondere Aufgaben eingesetzte Delegationen, für die Einladungen, Protokolle und Briefe verfasst und versandt werden müssen.

Ich war selbst interessiert, meinen Tagesablauf im Hinblick auf die Effizienz zu überprüfen und schrieb daher willkürlich am 7. November 1985 auf, mit welchen Arbeiten ich zu welchen Zeiten zu tun hatte. Hier meine Notizen (eingerückt jeweils Verschachtelungen von Arbeiten):

- 0800 Interne Post in den Fächern im OPS-Center abholen
- 0820 Brief schreiben an H. betr. VEF
- 0830 Tel. von PFC betr. Änderung des Saläranhanges
- 0835 Weiterschreiben Brief H.
- 0840 Brief schreiben an S. betr. VEF
- 0850 Verarbeiten von Buchungen für die APVK
- 0900 Tel. von H. betr. Aeropers-Ball
- 0905 Weiterbuchen
- 0910 Tel. von La Suisse betr. APVK
- 0914 Weiterbuchen
- 0920 Tel. von V. betr. Aeropers-Ball
- 0925 Weiterbuchen
- 0940 Tel. von OCPA betr. Freiplanungen
- 0943 Suchen von Info für OCPA
- 0947 Tel. an OCPA betr. Freiplanungen
- 0950 Weiterbuchen
- 0955 Tel. von G. betr. Aeropers-Ball
- 0958 Weiterbuchen

- 1000 Gast A. kommt ins Sekretariat für Info
- 1005 Weiterbuchen
- 1010 Kurler der Swissair kommt
- 1012 Journale per Computer ausdrucken
- 1020 Auskunft des Kassiers, Info
- 1025 Kontrolle der Journale
- 1027 Tel. an A. betr. Telex
- 1029 Weiterkontrolle
- 1030 Tel. von R. betr. Aeropers-Ball
- 1032 Weiterkontrolle
- 1035 Tel. von R. betr. APKK
- 1040 Weiterkontrolle
- 1043 Post im Briefkasten leeren und Post öffnen
- 1045 Tel. B. betr. Surf-Pool
- 1049 Post öffnen

- 1103 Tel. S. betr. Aeropers-Ball
 1104 Post öffnen
 1105 Gast W. kommt ins Sekretariat betr. Info Versicherung
 1120 Post öffnen
 1125 Gast T. kommt ins Sekretariat betr. Sitzung
 1127 Post öffnen
 1130 Tel. an E. betr. Telefon
 1133 Suchen eines unleserlichen Namens eines Briefschreibers
 1145 Tel. an V. betr. Aeropers-Ball
 1147 Weitersuchen
 1150 Post verteilen
 1205 Pause

 1225 Bürokassembuch Saldo nachführen und abschliessen
 1240 Pause
 1245 Cockpit Info durchlesen und vergleichen der Loss of Licence Versicherungsprämien
 1310 Installation des Telex
 1330 Suchen eines Programmfehlers im Computer für Kassier
 1355 Weiterrechnen Loss of Licence
 1405 Tel. von S. betr. Aeropers-Ball
 1410 Weiterrechnen
 1412 Programmfehler noch einmal durchprüfen für Kassier
 1413 Weiterrechnen
 1430 Tel. von G. betr. BaZL
 1435 Weiterrechnen
 1445 Tel. von R. betr. **rundschau**

 1505 Gast holt Wein ab
 1507 Weiterrechnen
 1515 Reorganisation der Computerfiles Zollkasse für Kassier
 1520 Tel. von OC
 1525 Tel. von M. betr. Unfall Athen
 1530 Tel. an S. (erfolglos)
 1532 Tel. an H. (erfolglos)
 1534 Einladungen für Redaktionssitzung schreiben
 1535 Tel. von B. betr. APKK
 1538 Weiterschreiben
 1540 Tel. von Y. betr. Aeropers-Ball
 1542 Weiterschreiben
 1546 Tel. von V. betr. Aeropers-Ball
 1548 Weiterschreiben
 1557 Ausdruck der Einladungen

 1600 Vervielfältigen der Einladungen
 1605 Ausdruck von Briefen
 1610 Beendigen der Reorganisation Zollkasse
 1613 Briefe versandbereit machen (einpacken, Briefmarken)
 1616 Tel. von X. falsch verbunden
 1617 Weiter Briefe bereit machen
 1620 Eintrag in Bürokassee von Ausgaben
 1621 Vorstandsbulletin schreiben
 1625 Tel. von K. betr. La Suisse
 1627 Weiterschreiben

- 1702 Tel. von W. betr. Swissair-News
- 1703 Tel. von A. betr. **rundschau**
- 1704 Weiterschreiben
- 1706 Post fertig packen
- 1710 Helfen bei Buchungsproblemen des Kassiers
- 1720 Auf dem Heimweg zur Post, die Briefe versenden

Wohl mag jetzt der eine oder andere sagen: «Das ist klar, schliesslich stand der Ball vor der Tür und die Sekretärin war abwesend», doch dem muss ich entgegenhalten, dass ich im August oder Mai oder ... zwar mit teilweise anderen Problemen beschäftigt bin, doch die Vielfalt und die Verschachtelung bleibt.

Diese Studie zeigte, dass wir im Sekretariat durch die Vielzahl der Unterbrechungen nur sehr ineffizient arbeiten können. Arbeiten, die Konzentration erfordern oder längere Zeit beanspruchen, verlangen dauerndes Wiedereinarbeiten, was viel mehr Zeit erfordert. Diesem Umstand musste im Interesse des Verbandes und damit des einzelnen Mitgliedes begegnet werden. Der Vorstand der Aeropers diskutierte die Möglichkeiten und legte in der Folge die Öffnungszeiten des Sekretariates ab 6. Januar 1986 neu fest.

Neu wird das Sekretariat für unangemeldete Gäste und für nicht dringende Telefonate zwischen 0900 und 1245 Uhr geöffnet sein. Die restliche Arbeitszeit des Sekretariates bleibt für angemeldete Besucher und interne Arbeiten frei. Anmeldungen werden während der Öffnungszeiten entgegengenommen oder während der übrigen Zeit vom Anrufbeantworter. Damit kann der Service besser gestaltet werden. Die Mittagszeit wurde auf später verschoben, um ankommenden Crews die Möglichkeit des Besuches innerhalb der Öffnungszeiten zu geben. In den geschlossenen Zeiten kann ein Gespräch zur Abklärung irgendwelcher Fragen ohne Unterbrechungen durch andere Besucher oder Telefonate geführt werden.

Wir, die Sekretärin und ich, freuen uns, Sie auch im neuen Jahr begrüßen zu dürfen und uns intensiver mit Ihren Fragen zu beschäftigen.

Dieter Schürer, Verbandssekretär

Komfortables Landhaus

zu verkaufen (Baujahr 1982)

An sonniger Hanglage in Klingnau. 6½ Zimmer, 4 Garagen, 10 oder 20 a Umschwung. Lux. Innenausbau wie Grossraumküche, Holzbackofen, Feuerstelle und vieles mehr.

Umschwung mit Biotop, Aussencheminée und Sodbrunnen.

Verhandlungsbasis Fr. 940 000.—, evtl. zu vermieten mit Vorkaufsrecht.

Chiffre 0141, Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich.

Der neue Audi 90.



Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Steinackerstrasse 20
Telefon 01/814 01 61

Die Aeropers lud zum Tanze

Ein Ball-Bericht, welch ein journalistischer Höhepunkt! Derart wurde um diese Aufgabe gedrängelt, dass sich alle Kollegen frühzeitig von der Redaktionssitzung verabschiedeten. So bleibe ich schreibend sitzen und entnehme meinen Notizen:

Als ich mit meiner Lieben die Strasse überquerte und im leichten Nieseln dem Hotel-Haupteingang zustrebte, gewahrte ich gegenüber etwa 30 Leute, nett versammelt, uns zunickend, worauf ich bangte, ob denn drinnen nicht alle Platz fänden. Aber nein: Für den Abend war auch eine polizeilich bewilligte Demonstration angesagt! Der Verband der Berufspiloten in der Schweiz (nicht die Aeropers!) wollte auf etwas hinweisen. Worauf, das blieb verborgen.

Gastgeber und Gäste

Im Foyer des Hotels gab's zum Willkommenstrunk Apéro-Musik von **Beat Küng** (DC-10-Copi), Violine, **Gerhard Pohl** (DC-10-Copi), Querflöte, **Marcel Roshard** (DC-10-Captain), Orgel, und **Heiri Saladin** (A310-Captain), Drehorgel. Den Ball eröffnend begrüßte Präsident **Jürg Schmid** charmant und gekonnt die Gäste, vorab die zahlreich vertretene Swissair-Führung mit Verwaltungsratspräsident **Armin Baltensweiler** an der Spitze, den Chefpiloten und seine (unsere!) Flottenchefs, Behördenvertreter vom BAZL, den Flughäfen und der Stadt Kloten, sie vertreten durch den Stadtpräsidenten **Hans Benz**, der ja vielen von uns als SLS-Vater bekannt ist. Für Jürg Schmid war vierzig als Vielfaches von vier ein würdiges Jubiläum für Piloten: Der Himmelsrichtungen sind vier und auch der Jahreszeiten; beides Elemente des Fliegens, des Lebens, räumliche und zeitliche Orientierungshilfen.

Für einmal waren die Buchstaben OC nicht das Kurzzeichen für den Chefpiloten, sondern die Abkürzung für «Organisations Comité», wie Conférencier **Kurt Züger** (B-747-Captain) in heimeligem Glarnerdeutsch einem Saal voller festlicher Gesichter kundtat. Diese Organisatoren haben überzeugt: **Ralph Kündig** (DC-10-Captain) und sein Team leisteten professionelle Arbeit – teilweise seit eineinhalb Jahren, teilweise kurzfristig für den Ball aufgeboten, als feststand, dass der Saal bis 15 Uhr durch einen Kongress belegt war. Dekorieren, Proben, Einrichten: alles fand kurzfristig-hektisch am späten Nachmittag statt.

Ungekünstelt, aber voller kleiner Anekdoten, führte Kurt Züger durch einen Abend, der eine überraschende Dichte an Talenten offenbarte. Allen gemeinsam war nicht nur das Ungekünstelte, sondern auch das



Kunstvolle. Auffallend war, mit wie wenig technischen Mitteln die Künstler-Piloten auskamen, und wie viel Engagement und Niveau da war. Ausser dem Orchester, das wegen der Fülle von Darbietungen etwas wenig zum Tanz aufspielen durfte, wurde die ganze Vorstellung aus dem Pilotenkreis bestritten. Daraus und aus der an eigentlich an allen Tischen beobachteten guten Laune resultierte eine fast intime, festliche Atmosphäre, die für einen grossen Anlass nicht selbstverständlich ist, auch dadurch unterstrichen, dass sich so viele Leute kannten und sich über das Wiedersehen freuten.

Spieglein, Spieglein an der Wand

Die unter den Gästen weilende Hildegard Gansinger verlieh den nach ihr benannten Gansinger-Award für den schlechtest angezogenen Mann an Personalchef **Willy Walser**, der im Tenue «Salärverhandlung, Vorbesprechung» erschien. Die schönste Hos mit Streifen trug souverän Jürg Schmid, seinem plissierten Hemd hingegen erwuchs Konkurrenz aus allen vier Himmelsrichtungen. Dies subjektiv beurteilt von mir. Die schönste und bestangezogene «Frau an seiner Seite» war die blühende Begleiterin von Pilot Jadumeinegüte! Da ich weder als Pilot noch als Redaktor Mordesopfer werden will, habe ich hiezu nichts zu sagen. Nicht einmal eine eigene Meinung, als seltene Ausnahme.

Im glanzvollen Saal des Swissôtel – eine kluge Wahl der Aeropers – hing eine Aeropersfahne (klein) und eine Swissairfahne (gross), letztere allerdings mit seitenverkehrt aufgenähtem Signet. So flog – symbolisch – das Aeropersflugzeug richtig nach links, das Swissairflugzeug lätz nach rechts und schon waren zwei der präsidialen Himmelsrichtungen verkörpert. Die gute Zusammenarbeit spielte auch auf der Bühne. Direktor **Paul Frei** sah vor (gouverner c'est prévoir) und brachte einen verschnittfesten Propeller (das Ding am Hals) mit, aber Zauberer **Solino** (Ralph Kündig) zerschnipselte ihn, den Propeller, respektlos. Mit grösster Kunst zauberte er ihn nach einem erfolglosen Versuch wieder ganz, den Schadenfrohen in den hinteren Reihen zum Trotz.

Profis vor ausverkauftem Haus

Bill Palmer (DC-10-Copi) brachte mit seiner elektrischen Gitarre und seiner Playback-Begleitung zu seinen Songs Wärme in den Saal und eine Prise Fernweh. **Christoph Flügel** (DC-9-Copi) kontrastierte – nomen est omen – mit kühlerem Boogie am Klavier und das Aeropers-Cabaret mit **Jörg Kohler** (DC-9-Captain), **Henry Lüscher** (DC-10-Copi), **Martin Rau** (B-747-Copi) und **Gerhard Zumstein** (B-747-Copi) haute ironisch in die Kerben. Gery Zumstein überraschte zudem mit einem sinnigen Song à la Berner Troubadours. Leichtere Kost bot Sekretär **Dieter Schürers** Steelband Grapefruit mit karibischen Klängen, und ein Höhepunkt war sicher auch die Vorführung **Csaba Mesters** (DC-9-Copi)

Rock'n'Roll Tanztruppe, die akrobatisch durch die Gegend und die Luft wirbelte. Die Regie des Abends lag bei **Jan Berger** (DC-10-Copi).

Der grosse Gala-Abend vom 9. November 1985 im Oerlikoner Hotel International hat die Erwartungen übertroffen. Es waren etwa 600 Personen anwesend, der Ballsaal gefüllt bis auf den letzten Platz und auch die notfallmässig eingerichtete «Dependance» in einem Nebenraum (komplett mit Video-Übertragung) konnte nicht verhindern, dass einige Anmeldungen (man spricht von zirka 25 Paaren) nicht mehr berücksichtigt werden konnten. Ausstehende werden sicher verstehen, dass unter diesen Umständen die Einladungen an «zugewandte Orte» äusserst zurückhaltend ausgesprochen worden waren. F.R.



ALNO - EINBAUKÜCHEN mit 65 Euronormprogrammen für

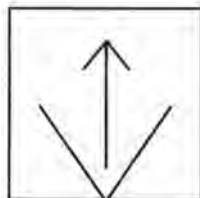
von Küchen, Büros und Arbeitsräume inkl. Pläne für
M Selbst- oder ALNO-Montage.

+ **NEUE KÜCHEN-** und **HAUSHALTSAPPARATE** aller
Marken, franko Haus direkt vom Hersteller

K M + K-Preise sind für Sie meistens günstiger

923 03 97 Metall- und Küchenbau, Tobelweg 35, 8706 Meilen

Aus dem Vorstand



Focus on Europe

Mit dieser Überschrift lud im September dieses Jahres BALPA (British Airline Pilots Association) interessierte Kreise zu einem zweitägigen Symposium nach London ein. Die Liste der Referenten war imposant, sie umfasste Persönlichkeiten wie Lord King, den Chairman von British Airways, Colin Marshall, den Chief Executive derselben Gesellschaft, Henri Sauvan, Generaldirektor der Air France, Heinz Ruhnau, Vorsitzender der Lufthansa, Sir Adam Thomson, Chairman von British Caledonian, sowie hohe Vertreter von British Aerospace, Airbus Industrie, Rolls Royce, Monarch Airlines, zwei englische Parlamentarier und einen Redaktor der Wirtschaftszeitschrift «Forbes Magazine». Ziel der Veranstaltung war, die Ansichten der europäischen Airlines und der Industrie zu einer europäischen «Deregulation» kennenzulernen und die Diskussion darüber zu fördern. An die 150 Teilnehmer, vor allem aus England, aber auch zahlreiche Vertreter vieler europäischer Pilotenvereinigungen folgten den Ausführungen und griffen auch in die Diskussion ein.

Grundsätzlich wurde allgemein erkannt, dass Europa nicht eine Deregulation nach amerikanischem Muster durchführen kann, zu sehr ist die Ausgangslage verschieden. In den USA wurde der Luftverkehr tatsächlich durch das CAB reguliert, bevor der damalige Präsident Carter die Deregulation in die Wege leitete. Der folgende Kampf um Marktanteile führte zu den bekannten Begleiterscheinungen wie Bankrotte, neue Airlines, Zusammenschlüsse und Arbeitskämpfe, denen eigentlich nur der Redaktor des «Forbes Magazine» positive Seiten abgewinnen konnte. Aus diesen teilweise chaotischen Zuständen bildet sich nun allmählich eine neue Struktur heraus. Die meisten Redner erwarten eine Konzentration auf etwa sechs sehr grosse Airlines, die bald den Markt beherrschen dürften.

Gesamteuropäisch existiert heute keine Regelung des Flugverkehrs. Abmachungen bestehen im bilateralen Bereich, wobei die staatlichen Organe die Verkehrsrechte, Tarife und Frequenzen aushandeln. Daneben finden wir Chartergesellschaften, die im freien Wettbewerb stehen, zudem in einigen Ländern zusätzliche Liniengesellschaften (British Caledonian, UTA etc.) deren Verkehrsanteile durch die Regierungen bestimmt werden.

Über den künftigen Weg in Europa herrschen sehr unterschiedliche Ansichten. Die Briten gebärden sich recht progressiv, während die Air-

lines auf dem Festland nur eine Liberalisierung in engen Bandbreiten als sinnvoll erachten.

Britische Blickwinkel

Colin Marshall von British Airways fordert eine Liberalisierung der Tarife und kundenfreundliche Flugpläne, die die Gesellschaften in eigener Kompetenz aufstellen. Er verschweigt dabei, dass gerade dadurch jede Airline die besten Abflugzeiten herauspicken wird, und so eine Konzentration der Flüge zu Spitzenzeiten entsteht, die nicht allen Kunden dienen kann und unweigerlich zu Kapazitätsengpässen der Infrastruktur führen muss. Die EG soll eine Luftverkehrspolitik formulieren, die einzelnen Regierungen sollen dann nur noch überwachen, nicht regeln. Seine Ausführungen sind sehr emotionell und allgemein gehalten, Komplikationen, die durch die verschiedensten Wirtschaftssysteme und sozialen Strukturen, beispielsweise zwischen Nord- und Südeuropa entstehen würden, erwähnt er nicht. Mir schien, es gehe heute bei BA nur darum, die Privatisierung schmackhaft zu machen. Es war kein Wort darüber zu hören, dass BA durch den Schrumpfungsprozess bereits Marktanteile an die andern britischen Gesellschaften abgegeben hat. Das Abkommen zwischen Grossbritannien und Holland wird gelobt, aber wie stellt man sich wohl ein ähnliches Vorgehen mit Spanien oder Portugal vor?

Sir Adam Thomson von British Caledonian wartet mit konkreten Vorschlägen auf:

- Preise können frei gestaltet werden, solange sie nicht von beiden Seiten abgelehnt werden (sogenanntes double disapproval)
- Abkommen über Kapazitäten bestehen zwischen den Airlines, nicht zwischen den Regierungen
- Regionale Airlines werden frei zum Markt zugelassen
- Staatliche Zuschüsse an die Flagcarriers sollen verboten werden.

BCal könnte wohl heute am meisten von einer Liberalisierung profitieren. Mittlerweile konnte man der Presse entnehmen, dass BCal die Association of European Airlines (AEA) verlassen hat, weil von dieser Vereinigung keine grundlegende Liberalisierung zu erwarten sei.

Als Vertreter der britischen Charterairlines sprach **Alan Snudden** von Monarch Airlines. Er wies darauf hin, dass 61% des innereuropäischen Flugverkehrs aus dem Sektor der Ferienreisenden stamme. Nur 20% der europäischen Flugreisenden sei wirklich auf bestimmte Schedules angewiesen. Ich frage mich, weshalb die freien Chartergesellschaften unter diesen Umständen auch nach diesem Markt streben, die Geschäftsleute, die heute im allgemeinen gute Flugpläne vorfinden, wären dann den Chartergesellschaften und deren «Schedules» ausgeliefert.

Ein Zuhörer fragte richtigerweise, ob mit dem tiefsten Preis allein die Kunden zufriedenzustellen seien.

Festland-Verhältnisse

Die konservative Linie wurde durch **Henri Sauvan** von Air France angeführt. Er wies auf die gesellschaftlichen, politischen und sozialen Verhältnisse in Europa hin, die von den USA grundverschieden sind. Europa ist der Tradition verpflichtet und hat das Leben nicht wie die Amerikaner simplifiziert. In Europa haben auch die Gewerkschaften mehr Gewicht, das ist unternehmerisch wohl unpraktisch, aber **moralisch und menschlich** wertvoller. Nicht jede Abmachung ist ein Kartell. Schlechtere Abflugzeiten des Partners auf einer Strecke werden durch Ausgleichszahlungen entschädigt, statt den Partner zu vernichten, was letztlich dem Konsumenten zugute kommt. Es wäre ungerecht, den Verkehr ungleichmässig aufzuteilen. Eine Liberalisierung würde auch eine Harmonisierung aller Grundlagen erfordern, was aber mit den europäischen Strukturen völlig unmöglich wäre.

Heinz Ruhнау von der Lufthansa plädiert ebenfalls für stabile Verhältnisse, die allein Garant seien für gute Maintenance und Sicherheit. Trotzdem ist Konkurrenz nötig. LH hat heute rund 90 Konkurrenten mit verschiedensten Bedingungen. Der Referent weist auf die Airlines des Ostblocks hin, die für Devisen fliegen und wo Dumpingpreise an der Tagesordnung sind. Andernorts sind «Bakschisch» die einzige Möglichkeit, um zu Verkehrsrechten zu kommen. Unter den Hindernissen für einen offenen Markt in Europa erwähnt Ruhнау die Verantwortlichkeit der Behörden für die Verteilung der Infrastruktur, den Umweltschutz und auch die Zuteilung der Slots auf den Flughäfen. Er sieht in Europa eine gewisse Flexibilität der Preise und Abmachungen über Kapazitäten der Partner in Bandbreiten von 45–55% statt der heute üblichen 50/50%. Die Regionalairlines (z.B. Crossair) sollten nicht unter die Kapazitätsabmachungen fallen.

Die Vertreter der Flugzeugindustrie sehen der Zukunft gelassen entgegen. **Bernard Ziegler** von Airbus Industrie geht in seinen Mutmassungen von keiner signifikanten Deregulation aus. Im übrigen preist er die technischen Fortschritte seiner Produkte. Auf die Frage, ob für seine Firma eine Deregulation positive oder negative Folgen haben würde, kann er keine Antwort geben. Offenbar ist ihm der Sinn dieses Symposiums nicht sehr vertraut. Der Sprecher von **British Aerospace** sieht die Nachteile der Deregulation: In den USA kaufen die neuen Airlines vorwiegend alte Flugzeuge, die existierenden Fluggesellschaften schrumpfen und brauchen ebenfalls weniger neues Gerät, somit sinkt der Profit für die Industrie.

Mehrere Redner fordern, dass die Behörden die Infrastruktur vor und nach dem Flug von Bürokratie befreien und verbessern sollen. Dabei

werden vor allem Grenzformalitäten, Zollkontrollen, aber auch Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeiten erwähnt. Dadurch würde die Konkurrenzsituation gegenüber andern Verkehrsträgern besser. Es wird auch allgemein befürwortet, dass nicht die Regierungen, sondern die Airlines selbst über Preise und Kapazitäten verhandeln sollten. Die staatlichen Organe hätten lediglich Überwachungsfunktionen.

Ich bin nach dem Gehörten überzeugt, dass der europäische Flugverkehr nicht einer Deregulation amerikanischen Zuschnitts entgegensteuert. Gewiss Liberalisierungserscheinungen, vor allem im EG-Bereich werden sicher kommen, wobei dort Schwierigkeiten mit den südeuropäischen Partnerländern vorprogrammiert sind. Man sollte sich bei dieser Diskussion auch einmal an die andern öffentlichen Verkehrsmittel erinnern. Dort herrschen nicht einmal innerhalb der Landesgrenzen freie marktwirtschaftliche Bedingungen, selbst private Taxis müssen sich an vorgeschriebene Tarife halten, und das sogar in den USA. Der öffentliche Luftverkehr ist meines Erachtens kein Tummelplatz für risikofreudige Topmanager. Die Sicherheit des Passagiers muss Vorrang haben, sie hat ihren nicht unterbietbaren Preis.

Heiner Spörri

Mit freundlicher Empfehlung

Franz u. Marisa Frick

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

Continental Pilots' Strike Settlement

FLUSIKO
IFALPA

Following a number of circular letters and related documentation over a period of two years on the subject of the Continental Pilots' strike, members will be pleased to note the contents of the attached telex received today from the President of US-ALPA, Captain H. Dutty, reporting details of a long-awaited settlement.

The Continental strike and all outstanding issues have been settled by a court-imposed order and award.

On October 31, 1985, a U.S. bankruptcy judge issued an order that ends the pilot strike at CAL, and settles all outstanding issues between the parties. Here is a summary of some of the key terms of the court order:

1. ALPA must immediately cease all strike-related activities. This is being done now.
2. Neither side may engage in recriminations or reprisals. For example, ALPA must drop the fines imposed against strikebreaking CAL pilots. The company must end its actions against striking pilots. Neither side may castigate the other in public statements.
3. All pilots at the time the strike started, including furloughees, are eligible to return to work, in seniority order. They will retain their old seniority status after returning to work. Captain vacancies on the previously closed bid were reallocated and subsequent captain vacancies will be filled on a one-to-one ratio of striking and working pilots for a specified period of time. All striking CAL pilots eventually will be offered a chance to return to work. To provide a period of re-orientation, returning captains will be assigned initially to fly as first officer for up to the first four months. Those returning first officers upgrading to captain will be required to fly as first officer for up to six months before being permitted to upgrade.
4. Any subsequent furloughing will be in inverse seniority order and returned pilots will be protected according to their old seniority status. However, all furloughed non-ALPA pilots must be recalled before any additional ALPA pilots not previously recalled can be offered jobs.

6. The 40 «hostages» – striking pilots fired during the strike – may elect to have their cases arbitrated by an expedited procedure or may accept the severance pay option.

The court-ordered settlement means that the CAL strike, the second-longest in ALPA history, is now over. The U.S. ALPA executive board will meet next week to determine the final status of strikerelated activities and of the CAL assessment.

The CAL strike has been a long, often bitter struggle for CAL pilots and for all of us at U.S. ALPA.

I want to thank all who have helped us in this struggle. More detail will be made available to you following the meeting of the executive board.

Sincerely,
Henry A. Duffy, President ALPA

Informieren Sie mich über Perma-Plus

Name _____
Strasse _____
PLZ _____ Ort _____
An NOVIMPORT AG, Steinackerstr. 23, CH-8302 Kloten

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.



Redaktionsreaktionen

Pressestimme Ein bekannter schweizerischer Radio-Redaktor schrieb uns kürzlich: «Obschon die Beziehungen zum Swissair-Pressedienst ausgezeichnet sind, wäre die Information über das Unternehmen Swissair ohne Ihre Stimme unvollständig. Schon diverse Probleme begegneten mir beim Studium der **rundschau** zum ersten Mal. Ich gehe mit dem sonst sehr geschätzten Herrn Staubli auch nicht einig, dass der Grundton Ihrer Publikation «moderat» zu sein hat, weil sie auch auswärts gelesen wird (Ausgabe vom 10. November). Eben gerade deshalb nicht. Leserschriften, die in keiner Zeitung mit dem redaktionellen Kurs übereinstimmen müssen, sollten kein Zensursieb passieren.»

Pressefreiheit Obige Anmerkung ist für uns selbstverständlich, wie auch der unbequeme Leserbrief in der Juli/August-Nummer zeigt, dem wir wohlweislich anfügten: «Mit diesem Beitrag ist für die **rundschau**-Redaktion das Thema – unter welchem Schlagwort auch immer – einstweilen beendet, mit Dank für die eingegangenen Kommentare.» Wie Sie, liebe Leser, feststellen können, ist das Thema noch nicht beendet. Die Redaktion wollte sich dem Anliegen von Direktor Paul Frei, Chef des Departementes O, nicht verschliessen, antworten zu dürfen. Er ist als direkt Angesprochener daran interessiert, sich an den gleichen Leserkreis zu wenden. Einzige Bemerkung meinerseits: Auch wenn unbequem – Leserbriefe sind genehm. F.R.

Pit's Segelschule Steckborn

052 41 13 81

Praktische Ausbildung ab März 1986
Saison 1986: Yachtvermietung (Bare-Boat) in Griechenland
8 bis 14 m Yachten. Ab Athen – Rhodos – Lefkas
Verlangen Sie Unterlagen.

Pit's Segelschule, die Schule für Kenner.

Ihr Partner- wenn's ums Wohnen geht!


Verlangen Sie die äusserst
günstigen Swissairkonditionen

1954 → 2014

möbel
schwarz

Möbelfabrik E. Schwarz AG
8004 Zürich, Stauffacherstr. 16
Telefon 01 · 242 70 50

Montag geschlossen
Di-Sa über Mittag geöffnet

 im Hof - Eingang Werdstrasse



Gross-Ausstellung

Fussballfieber als Unfallursache

Samstag, 19. Juni 1954, ein Datum in der Vergangenheit für viele unter uns, nicht aber für den Swissaircaptain Marcel Jacob und seinen Copiloten Walter Flachsmann.

An diesem Samstag nahm die Karriere dieser zwei Piloten ein abruptes Ende. Nachfolgend die Zusammenfassung der tragischen Ereignisse, welche uns allen aufzeigen können, wie nahe beieinander Glück und Unglück oftmals liegen.

An diesem Samstag fanden in der Schweiz mehrere Fussballspiele anlässlich der Weltmeisterschaften in den verschiedensten Stadien statt. So auch das spannendste Spiel des Tages in Lausanne, zwischen Brasilien und Jugoslawien (Endstand 1:1, nach Verlängerung).

Dienstantritt der beiden Piloten in Genf um 19.30, Studium der Wetterunterlagen, die üblichen Flugformalitäten wurden durch die beiden Piloten speditiv erledigt, man bestellte 750 Gallonen (2850 Liter) Benzin, da man nur 5 Passagiere erwartete, diese Bestellung beinhaltet 50 Gallonen «additional fuel».

Vom Lademeister erfährt Kapitän Jacob, dass die Tankleute bereits wieder weggefahren seien, da bekannterweise die Fussballübertragung im Radio stattfindet, jedoch sei das Minimum von 700 Gallonen getankt worden.



Beim Flugzeug trifft Marcel Jacob nur seinen Kollegen Walter Flachsmann, kein Bodenpersonal, keinen Mechaniker und auch keinen Tankwart.

Zu diesem Zeitpunkt führt Jugoslawien mit 1:0.

Flachsmann, eben mit der «Outside-Checklist» beschäftigt, bestätigt seinem Kommandanten, dass die verlangte Menge betankt worden sei, der betreffende Vermerk sei in der Benzinquittung enthalten.

Acht Minuten nach 21 Uhr startet die Convair 240 als Flug SR 703 nach London.

Gegen 22.40 Uhr, die HB-IRW befindet sich bereits über dem Kanal, fällt der linke Motor aus; kurze Zeit später versagt auch der rechte Motor seinen Dienst.

Um 22.55 wassert Kapitän Marcel Jacob sein Flugzeug ca. zwei Kilometer vor der englischen Kanalküste in der Nähe der Stadt Folkestone. Drei der fünf Passagiere sind Nichtschwimmer und finden den Tod. Ursachen für den Tod werden schnell gefunden, zu diesem Zeitpunkt befanden sich an Bord der Swissairflugzeuge keine Schwimmwesten oder andere Rettungsgeräte, da die Kanalüberquerung nur zirka 10 Minuten dauert und die Chancen einer Notwasserung als gering bis unmöglich eingestuft wurden.

Die zwei restlichen Passagiere, wie auch die vier Besatzungsmitglieder, retten sich schwimmend in Richtung Ufer und werden nach einer halben Stunde von einem Rettungsboot aufgefischt.

Erste Aussagen des Kapitäns über die mögliche Ursache des Unglücks (Leck im Flügel) werden bald durch die furchtbare Wirklichkeit entkräftet, dass die HB-IRW während ihres Stops in Genf gar nie aufgetankt wurde.

Wohl war ein Tankwagen am Flugzeug, doch da die Mechaniker bei der Reportage des Spiels sassen, fuhr der Lastwagen nach kurzer Zeit davon und der Fahrer setzte sich ebenfalls vor das Radiogerät.

Der Kopilot Walter Flachsmann kontrollierte nur den Eintrag im Benzinbuch, welcher besagte, dass 750 Gallonen betankt wurden, übersah jedoch, dass dieser Eintrag aus London stammte. Erschwerend bei der ganzen Sache ist der Faktor, dass die Benzinhähne bei der Convair 240 meist unbrauchbar waren, was eine Kontrolle der betankten Menge aus dem Cockpit verunmöglichte. Nicht weniger als 22 mal hatten Swissair-Piloten in schriftlichen Rapporten berichtet, dass die Tankinhaltsangaben um bis zu 200 Gallonen (760 Liter) vom korrekten Wert abwichen – eine Menge die für einen Flug von über einer Stunde reichen würde!

Vor Gericht in der englischen Stadt Ashford/Kent wurde Flugkapitän Marcel Jacob von der Anklage, den Tod dreier Briten verursacht zu haben, freigesprochen.

Der Lizenzentzug in der Schweiz wurde rückgängig gemacht und beide Piloten setzten ihre fliegerische Karriere fort.

Marcel Jacob flog bis zu seiner Pensionierung den Firmenjet des Krupp-Konzerns.

Vergleicht man die Entstehung dieses Unglücks mit anderen Vorfällen, kann man folgende Schlüsse ziehen:

- Bei Unfällen werden immer Fehler begangen, welche vermeidbar sind.*
- Wir, das heisst die Piloten, tragen jedoch letztendlich die alleinige Verantwortung für das uns anvertraute Flugzeug und dessen Insassen.*

Es gäbe noch viele weitere Punkte, die man der Illustrierten Stern Nr. 43 aus dem Jahre 1967, wie auch dem Begleitschreiben von Captain Marcel Jacob entnehmen könnte, doch möchte ich mich auf diese zwei Problemkreise beschränken. Wenn man diese Gründe analysiert, kommt man zum Schluss, dass eine kritischere Haltung unsererseits unsere Versicherung ist. Persönliche Probleme wie auch Interessen gehören nie in ein Cockpit während eines Fluges. Es liegt mir fern, hier als Belehrer zu wirken, wir alle sind Menschen, aber mit einer von Zeit zu Zeit stattfindenden geistigen Auseinandersetzung mit diesem Problemkreis, tragen wir alle zur Sicherheit unseres Produktes bei.

R.L.



SHELL-HEIZÖL

Für Aeropors-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

25 Autominuten vom Milchbucktunnel/Flughafen Kloten
verkaufen wir 2 neue familienfreundliche

Einfamilienhäuser

in ländlichem Charakter. 5½ Zimmer, Bastelraum, mod. Küche, Bad/WC etc. Baumgarten, Blumenwiese, Gartenbeete, grosse Vordächer als Gartensitzplatz, Holzlager etc. Gepfl. Baumat., optimale Isolation. Nutzung der Sonnenenergie durch Vorbau eines Wintergartens, Sonnenkollektoren, Holz-Speicheröfen. Nur 2 km von Autobahn Mönchwilten, völlig ruhig gelegen. Schule u. Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.

VP ab Fr. 450 000.—

Paul Aebersold, Walchestrasse 17, 8023 Zürich, Tel. 01 - 362 95 05

STETTLER

THUNERSEE ☆



BERNER OBERLAND

SIGRISWIL

☆ SCHWEIZ

Komfortable Appartements ☆ Studios ☆ Hotelzimmer ☆ Aufenthaltsräume



7 Nächte mit Frühstücksbuffet plus
1 Tageskarte für das
Skigebiet Schwanden - Sigriswil

ab **Fr. 280.—**
pro Person, inkl. Taxen



Spezialkurse Feb. 1986
Kinderskischule:
6 Halbtage, inkl. Skilift für **Fr. 85.—**

Schweizer Skischule ☆ 20 km Abfahrtspisten ☆ Übungshügel mit Lift
Wander- und Schlittelwege ☆ 15 km Langlaufloipen auf 1000 m

Aircraft Accident Investigation Course

FLUSIKO
IFALPA

Die Aeropers unternimmt in letzter Zeit grössere Anstrengungen, um in den verschiedenen Fachgruppen der IFALPA aktiver teilzunehmen. Um entsprechendes Grundlagenwissen als Mitglied bei der Gruppe «Aircraft Accident Investigation» zu erlangen, nahm ich an einem zweiwöchigen Kurs der University of Southern California teil.

«USC» ist eine Privatuniversität und hat zur Zeit etwa 14 000 Studenten eingeschrieben. Sie ist bekannt und begehrt bei «Postgraduate Students», das heisst, bei Studenten die ihr Bachelor- oder Masters-degree bereits haben, sich aber noch in einem speziellen Gebiet weiterbilden möchten.

Eine Abteilung von USC ist das «Institute of Safety and Systems Management». Hier sind etwa 2000 Studenten eingeschrieben. Von diesem Institut wird auch der Kurs «Aircraft Accident Investigation» durchgeführt. Der Kurs dauerte 2 Wochen, umfasste 71 Theorielektionen zu 50 Minuten und 2 Tage praktische Flugunfalluntersuchung. Die Aufteilung der Theorie erfolgte in folgende Fächer:

Flugunfalluntersuchung	24 Lektionen
Aerodynamik	14 Lektionen
Flugzeugstruktur	10 Lektionen
Psychologie	7 Lektionen
Bio-Medizin	7 Lektionen
Wettergefahren	6 Lektionen
Juristische Aspekte	3 Lektionen

1. Flugunfalluntersuchung

Dieses Thema wurde wie folgt unterteilt:

a) Problemstellung

Wichtigster Punkt ist: Der Sinn einer Flugunfalluntersuchung liegt im Verhindern von weiteren Unfällen.

b) Vorbereitende Tätigkeiten

Hier wurde detailliert über folgendes gelehrt:

- Die staatlichen Behörden und Organisationen, ihre Tätigkeiten und Funktionen.

- Benötigtes Untersuchungsmaterial entsprechend der Art des Unfalles und der Lokalität.
- Benötigte schriftliche Unterlagen, wie Manuals, Publikationen, Berichte usw.
- Zugeteiltes Personal beurteilen, nach Ausbildung, Wissen, Charakter und Motivation im Team einteilen.

c) Personelle Organisation

Die personelle Organisation ist nach der 4 M Methode aufgebaut:

- Management
- Mensch
- Maschine
- Medium
- Das Management hat die Aufgabe, die Untersuchung zu koordinieren, die Arbeiten der einzelnen Gruppen (Mensch, Maschine, Medium) zu prüfen.
- Aufgabe der Gruppe «Human Systems» (Mensch) ist die physiologische und psychologische Analyse der Besatzung vor und während dem Unfall.
- Die Materialgruppe (Maschine) macht eine flugmechanische und strukturelle Analyse des Flugzeuges.
- Die Gruppe physische Systeme (Medium) untersucht den Einfluss von Meteorologie, Navigations- und Bodenanlagen, Funkverkehr, Flughafen usw.

d) Unfallbericht

Die Management-Gruppe erstellt einen Unfallbericht, aufgeteilt in die Kapitel: Vorgeschichte, Untersuchung, Zusammenfassung, Beurteilung, Empfehlung.

2. Aerodynamik

Hier gab's eine Auffrischung der allgemeinen Aerodynamik von Flächenflugzeugen und Helikoptern im speziellen Blickwinkel der Flugunfalluntersuchung. Das Ziel war: Erkenne, wann welcher Experte für eine Untersuchung zugezogen werden muss.

3. Flugzeugstruktur

wurde wie folgt aufgeteilt:

- Strukturelle Anforderungen eines Flugzeuges
- Belastungen im Flug, am Boden, und beim Unfall
- Materialkunde und Festigkeitslehre
- Bestimmen der Belastungsarten bei Materialbrüchen

4. Psychologie

war folgendermassen aufgebaut:

- Zeugeneinvernahmen
- Wahrnehmungsfähigkeit und Bewusstseinslimiten eines Menschen
- Wahrnehmungsprozess beim Orientieren im Flug
- Emotionen und ihre Auswirkungen
- Persönlichkeitsentwicklung für das Stressmanagement

5. Biomedizin

wurde aufgeteilt in die Kapitel

- Die Informationsverarbeitung beim Menschen
- Motivation und Einstellung
- Die Augen
- Disorientation
- Äussere Stressfaktoren (Sauerstoffmangel, Lärm, Vibration)
- Innere Stressfaktoren (Ermüdung, Ernährung, Zirkadischer Tagesrhythmus, Alkohol)
- Incapacitation
- Flugunfall-Untersuchungsablauf

6. Wettergefahren

Dieser Kurs befasste sich mit den Gefahren der Meteo für die Luftfahrt

- Gewitter, Low level windshear, Mountain waves, CAT, Icing, Ozone.

7. Juristische Aspekte

Hier wurden wir in einem kurzen Abriss über die sehr komplizierte amerikanische Gesetzgebung informiert.

8. Praktische Flugunfalluntersuchung

Am ersten Samstag und am Mittwoch in der zweiten Kurswoche führten wir Kursteilnehmer eine praktische Unfalluntersuchung durch. USC hat mit der Airforce ein sogenanntes «Crash-Labor» aufgebaut in der Norton Airforcebase in San Bernadino. Hier wurden verschiedene Flugzeugwracks entsprechend ihren Unfällen wieder ausgelegt. Die Kursteilnehmer wurden in 4 Gruppen (Management, Mensch, Maschine, Medium) eingeteilt und mussten entsprechend ihren Checklisten die Untersuchung durchführen. Der Chef der Untersuchung war auch ein Kursteilnehmer, ihm stand der Kursleiter als Berater bei.

Die Übungen und deren Ablauf waren sehr lehrreich und interessant aufgebaut.

Abschliessend möchte ich diesen Kurs wie folgt beurteilen:

Sehr lehrreich, intensiv, verlangt sehr viel eigenes Engagement und Selbststudium, um voll zu profitieren. Ausser dem Fach «Legal aspects», das zu sehr auf amerikanische Verhältnisse abgestimmt ist, kann dieser Kurs für Flusiko-Mitglieder oder angehende Flugunfalluntersuchungs-Experten sehr empfohlen werden.

Ulrich Tröhler



Villen, Bungalows, Appartements, Fincas an der

COSTA BLANCA, DENIA

Grundstücke direkt am Meer, in Orangenhainen oder an Hanglage.
Ihre individuellen Wünsche werden berücksichtigt.

Informationen und Unterlagen über unser umfassendes Programm
erhalten Sie durch **Playamar CH**, R. Bossert, Swissair, Box 498

6-Zimmer-Einfamilienhaus

Schönste, sonnige nach Süden gerichtete Lage. Grosses Wohn-/Esszimmer mit Cheminée. Grosszügige Bäder und Dusche. Doppelgarage. Fussbodenheizung. Langjähriger Mietvertrag möglich.

Nettomietzins Fr. 2500.—.

Bezug ab 1. Dezember 1985 oder nach Vereinbarung.

Für weitere Auskünfte und Unterlagen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.



UTO AG
Treuhand und Verwaltungen
Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich
Tel. 01 - 315 72 86

FPAS Then and Now 1956 – 1985

Die Redaktion bat Captain Chris Milne-Fowler um einen Bericht über die FPAS, ohne den die Geschichte der Aeropers unvollständig wäre. Die Freude, mit der unsere Anfrage quittiert wurde und die prompte Ablieferung eines umfangreichen Manuskriptes zeigen ebenso sehr wie der vorliegende Text, dass verkramptere Zeiten hinter uns liegen. Der Artikel ist englisch geschrieben, er wendet sich aber vor allem an Schweizer. F.R.

The Foreign Pilots Association in Swissair – otherwise known as the FPAS – has been around for half the life of Swissair. In 1956 when the writer joined the airline it was made clear to Non Swiss Pilots that they were «Foreign» and therefore not welcome in Aeropers.

There were only 35 of us, some having been in Swissair since 1948; all came from Airlines and some had worked in KLM and SAS where pilots were not divided. It was evident that an association was necessary and had to be part of IFALPA. Dennis Martin, a CV-440 Captain did the initial paperwork, Captain Morton Henningsmoen was elected the first president. With the backing of the Dutch and Australian Pilots Association we became part of IFALPA with Captain Micky Schaanning our first delegate to a conference, all in the course of a few months. FPAS was on its way. Why, you might ask? The hostility that was shown to the new pilots by the president and committee of Aeropers at that time and the fact that each pilot was employed on an individual contract and very few were the same. To protect our professional status and work out working conditions for day to day life, it was evident that the FPAS was necessary.

The Good Old Times . . .

FPAS members had no seniority, were paid a fixed sum towards retirement and there was no pension fund. With pressure from the FPAS and the understanding of the personnel manager, the late Mr. Suter, a pension fund was started in 1957, known as the Old Age and Survivors' Fund (OASF); it was administrated by a board drawn from FPAS members and Swissair. Salaries were low and had to be raised. FDR's were a joke, a Captain in Europe could be called upon to work 6 days straight with 13 hours a day, 6 days a month free. Safety was another issue. Home base checks which were always actual flying checks, were often carried out below published weather minima and it was not unknown for some company pilots to continue this practise on the line with immunity!

FPAS voiced strong objections till things were changed, in some cases with reluctance.

In 1961 our status changed when Swissair decided to offer unlimited contracts to FPAS members. The association with Max Nibloe as president and assisted by David Lampard and many others worked out the details of the new collective working agreement.

... were sometimes tough

In 1965 when the writer was president the toughest period of the association was forced upon us. In December 1964 Aeropers cancelled their collective working agreement with Swissair, of the issues involved one was the promotion of foreign pilots to PiC. Unfortunately for the FPAS there were management personnel who did not want to make tough decisions, and eventually Swissair cancelled the FPAS working agreement, and it was not till the president of Swissair took a firm hand, with major changes made in Flight Operations; the result was a somewhat contentious integrated seniority list. Things had not been helped by the President of Aeropers who made many trips to Bern to try and get government pressure on the foreign pilots. It took all the energy of FPAS and the untiring work of Colin Henry and Peter Bois to get things sorted out. Not till 1966 did tranquility return.

A Marriage of Convenience . . .

The next major chapter was in 1969. Swissair had for many years had ideas the foreign pilots were to stay and in 1969 they set forth with reserved support from the committee of FPAS, hard work, pressure, and many meetings to create a marriage of convenience between FPAS and Aeropers. The result was integration of the two associations in the latter half of 1969. It certainly was not a unanimous vote and many were against it. It was required that the OASF stay separate and under the sole control of FPAS, as it is today. An observer committee was formed from FPAS as «overseers» of the integration. Stan Patch, John Sterndale and Douwe Staal had the honour of being the «Peace Keeping Force»; and the foreign pilot after more than 20 years stopped being a second class citizen. The President at the time was Stan Patch.

During all of its existence the FPAS was always active with IFALPA. Some people were delegates for many years, the record would go to John Sterndale. The outstanding secretary of FPAS to Jan Elfring. The present President of FPAS, Douwe Staal is a nominated panel member in ICAO, AWOP MLS Panel, and represents IFALPA, the first time in Aeropers history that a member has been nominated for a position of this standing.

The future looks calmer and a lot more harmonious. When Balair joined up with Swissair all Balair Pilots could stay in their own Pension fund or join VEF. If age precluded a full career from a pension point of view, pilots were offered a reduced pension from VEF on retirement. Great and as it should be. Unfortunately a reduced pension was never offered to FPAS members who found themselves in the same position due age and money available. It was «pay up or stay out» when members were contacted to join VEF, many members actually having to pay larger sums of money than had built in their previous pension fund. Today it is still an unanswered question. But for FPAS members who had done many years of service before a pension fund was founded, and were employed at the Balair integration, it showed old attitudes had not completely disappeared.

... and other Social Affairs

Today FPAS exists as an umbrella for the OASF; but also has another side, fun. We use some of our energy for a big party every two years, old members sometimes make pilgrimages from far off lands to meet old friends. Departing members have a presentation, normally a Swiss cow bell and flowers for their ladies. Last time the party was with a Dutch Dixieland Band brought in from Holland. A great time was had by all, luckily 1986 will again be party time.

As far as can be traced from records the following gentlemen had served in the capacity of President of the FPAS from 1956 to 1985:

Morton Henningsmoen
Claude Oscroft
Max Nibloe
Colin Henry
Peter Bois
Bill Pink
Stan Patch
Chris Milne-Fowler
Douwe Staal

The president committee members are Douwe Staal, Chris Milne-Fowler, John Fosbrooke. For the years ahead the association will work to look after members' special needs where required. FPAS will continue to take an active part in the Ausländerkommission and work with our Swiss colleagues to further the professional standing of Swissair pilots. Back IFALPA and help in developing new technical advances and contribute to closer cooperation between other pilot groups in advancing our professional status.

This is a very condensed story of an organisation that contributed to the development of Swissair. The problems that were faced and overcome, the attitudes it helped change. It was a major force in the working life of every foreign pilot, especially from 1956 to 1969 when we were integrated with our colleagues in Aeropers.

As the last original member of FPAS still flying in Swissair who lived through it all; it has been a great pleasure to be asked to put this short history together, for your reading, interest and understanding.

Chris Milne-Fowler



Albis Jubiläums-Angebot

Top-

2¹/₂-Zimmerwohnungen

und

3¹/₂-Zimmer-Dachwohnungen

Kloten, Reutlenring

in unserer neuen, **im Landhausstil** gebauten repräsentativen Liegenschaft, an sonniger Lage am Waldrand, **frei von Fluglärm**, vermieten wir auf **Winter/Frühling 86** erstklassige, gediegene

2¹/₂-Zimmerwohnungen ab Fr. 1125.— exkl. NK

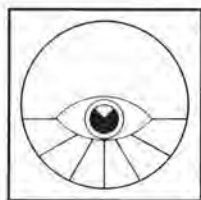
3¹/₂-Zimmer-Dachwohnungen mit Cheminée zu Fr. 1730.— exkl. NK

Interessante Mietkonditionen. Ergreifen Sie die Gelegenheit, eine der schönsten Wohnungen von Kloten zu mieten.

Besichtigung und Auskunft über Tel. 01 - 47 88 22 w. Geschäftszeit



ALBIS BAU UND VERWALTUNGS AG
Weinbergstrasse 59, 8035 Zürich



Aging Pilots

Federal Aviation Administration's mandatory age 60 retirement rule for airline pilots again came under attack in congressional hearings held last week before the House's Select Committee on Aging. The arbitrary commercial pilot retirement rule was imposed by the FAA in 1959, and in the past 10 years has **almost annually been the topic of various congressional bodies or lawsuits brought by airline pilots.** The hearings, chaired by Edward R. Roybal (D.-Calif.), are a follow-up to studies conducted by the National Institutes of Health over four years ago. The study concluded that there was no basis for the age 60 rule or any other specific age for mandatory retirement. The NIH report also said that there were new medical tests available to the FAA to monitor the health of pilots. One of the witnesses in the hearings, retired USAF Brig. Gen. Charles «Chuck» Yeager (age 62 and still flying), said that as long as a person passes the medical exams and flight tests in the aircraft, «I see no reason why he can't fly.»

Wie uns Herr Dr. Holdener erklärte, gibt es in der Medizin keine neuen Tests, die für eine raschere und umfassendere Beurteilung der fliegerischen Tauglichkeit nun plötzlich neue Erkenntnisse liefern würden. Nach wie vor wird das **Gesamtbild** massgebend sein, das aus allen Tests erarbeitet wird. H. L.

825 558 alps ch

Sicherlich haben Sie, liebe Leser, schon von den Air Line Pilots of Switzerland, kurz «ALPS» gehört. Ähnlich dem für einigermaßen sensible Ohren schrecklichen Kürzel «BALPA» für den Verband der Britischen Piloten stand auch schon zur Diskussion, ob die Aeropers nicht ALPS heissen sollte, was zwar auch englisch, aber schön und lustig wäre. Jene, die damals nicht zum Zuge kamen, können heute einen Teilerfolg buchen: Die Aeropers besitzt nun mit dem neu installierten Telex die Abonnentenidentifikation «alps ch». Unter der Telexnummer 825 558 kann das Sekretariat jederzeit und aus der ganzen Welt mit Fernschreiber erreicht werden. F. R.

Bätsch, Tätsch, weg.

Da war der Pilot X, vom Letztflug zurück, pensioniert, mit Blumenstraus in der einen Hand, einen Zettel mit der Aufforderung, im Büro OC vorzusprechen, in der andern. Die elektronische Zutrittskarte zum Ops-Center, zu deutsch Badge, war auch schon abgegeben, wer pensioniert ist, ist es ab sofort. Nächstentags vor dem Ops-Center, Einlass begehrend zwecks Vorsprache bei OC: Nein, Pensionierte haben hier keinen Zutritt.

Etwa so, aber sehr erbost dem Aeroperssekretär mitgeteilt . . . F. R.

Nicht nur Schweizerdeutsch – auch Englisch ist schwer

Ich knüpfe hier an den Artikel «Vom Bürgersteig zum Trottoir» von B. K. aus der letzten **rundschau** an. Eine Redewendung, die im Englischen eine andere Zeitform braucht, wurde meinen Beobachtungen zufolge nicht nur von sehr vielen Leuten im täglichen Sprachgebrauch falsch übersetzt, sondern sie erschien auch schon im «Flight Recorder» und in der letzten **rundschau** falsch. Wie würden Sie den Satz «ich lebe hier seit fünf Jahren» übersetzen? «I'm living here since five years» vielleicht? Zwei Fehler sind in diesem Satz: Es braucht die Vergangenheit (I have been living here) und dann folgt «**for** five years». Nur wenn der Beginn der Handlung erwähnt ist (1980, last monday, four o'clock), wird «since» verwendet. H. L.

Stolze Luft

Einige ehemalige Continental Piloten haben eine eigene Fluggesellschaft gegründet, die «Pride Air». Mit billig erworbenen Boeing 727 sollen Continental und andere Billiggesellschaften konkurriert werden. Die Seniorität der Piloten richtet sich nicht nur nach ihrer Dienstzeit bei Continental, sondern nach der Höhe ihrer Einlagen in die «Pride Air» (im Durchschnitt \$90 000). Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Flugpreise so niedrig gehalten werden können, weil niemand gewerkschaftlich organisiert sei. (Der Vorsitzende von «Pride Air» war vorher Präsident des Pilotenverbandes innerhalb von Continental. . .) H. L.

My Opinion

Have you ever been in a courtroom, where lawyers, defendants, witnesses and the public alike, try to explain the judges the difference between Indicated Airspeed, True Airspeed and Groundspeed?

Did you ever watch a lawyer, trying to explain to the judges that a higher than normal groundspeed at touchdown did not have to be due to too high an airspeed, but could as well be the result of a normal airspeed plus a tailwind component?

Did you ever hear a judge ask the pilot why he did not reduce his airspeed to such an extent as to land with the correct groundspeed?

I did! And you will most certainly agree that such a court cannot be an acceptable body to decide on your future as a professional pilot, your continued employment, your future lifestyle, your criminal record and your personal honour.

Who on earth would base his own assessment on the verdict of a court like that? Swissair!

Cees van Rijn

Zu vermieten in **Waltalingen** (Zürcher Weinland)
in neu umgebautem **Riegelhaus** an ruhiger, sonniger Lage

5-Zimmer-Maisonette

mit gepflegtem Innenausbau, mod. Wohnküche mit Geschirrspüler, Cheminée, Dusche/WC od. Bad/WC auf jeder Etage, ausgebauter Dachraum, Garage, Sitzplatz. Auf Wunsch Garten.

5¹/₂-Zimmer-Maisonette

rustikaler Ausbau mit viel Holz, grosse Holzküche, Kachelofen, Dusche/WC oder Bad/WC auf jeder Etage, ausgebauter Dachraum, Sitzplatz, Garten. Auf Wunsch sep. Garage mit Holzschopf.

Robert Schmid, Telefon 054 - 45 15 03

Der Swissair-Captain und seine 350 Kinder

Adoptionen von Kindern aus der Dritten Welt sind schon beinahe zu einer Modesache geworden. So war es auch nicht weiter aussergewöhnlich, als sich Captain Kurt Bürki und dessen Frau Edeltrud entschlossen, zu den eigenen drei Kindern hinzu noch ein kleines Kind aus Indien aufzunehmen. Das liess sich im Jahre 1976 – aber nicht mehr heute – am schnellsten und einfachsten durch Vermittlung von «Terre des hommes» arrangieren.

Schon bald erhielten die Bürkis Foto und Personalien eines kohlen-äugigen Mädchens und setzten sich ins Flugzeug. Zumindest wollten sie sehen, wo das Kind herkäme, dessen Leben sie total verändern würden. Und dann Kalkutta, die Stadt, die einem selbst noch bei vierzig Grad im Schatten eiskalte Schauer des Entsetzens über den Rücken jagt, die Stadt, die einem das Fürchten lehrt.

«Wir kamen uns arrogant vor», erinnert sich der Captain. «Auch beschlichen uns plötzlich Zweifel am Sinn der Adoptionen, denn diese ändern nichts an der Situation. Sie sind bloss die zweitschlechteste Möglichkeit in Fällen, in denen Verhungern die schlechteste Möglichkeit wäre.» So besprachen sie mit dem indischen Projektleiter und Terre-des-hommes-Vertreter Milton McCann andere Wege der Hilfeleistung. Man müsste den Kindern in Indien selber bessere Chancen verschaffen, sie ausreichend ernähren, schulen, ärztlich betreuen. Zudem wurde gerechnet: Ein Betrag, der in der Schweiz für den Unterhalt eines einzigen Kindes reicht, reicht in Kalkutta für fünfzig oder mehr Kinder. Doch wie geht man konkret vor? Wo fängt man an?

Wieder zurück in der Schweiz, wollte Kurt Bürki Rat bei Terre-des-hommes-Gründer Edmond Kaiser einholen. Dieser erklärte kurz und knapp: «Wenn man sieht, wie die Kinder in den Strassen sterben, philosophiert man nicht lange. Geht hin und tut etwas!»

Wo Bänke überflüssiger Luxus sind

Also wieder Kalkutta.

Mit einem Startkapital von 10 000 Franken gingen die Bürkis zusammen mit Milton auf die Suche nach einem Dorf in der Umgebung, das geeignet wäre zum Bau einer Schule.

Usthi zum Beispiel.

Der Ort wirkt auf den ersten Blick beinahe idyllisch: eingebettet zwischen Reisfeldern und beschattet von Bäumen, da und dort ein Wasserbüffel, ordentliche Lehmhütten, kaum irgendwelcher Unrat auf der Strasse. Doch Usthi ist bitterarm. Nur wenige der 6000 Dorfkinder ha-

ben genügend zu essen, kaum eines lernt lesen, fast alle wären gerne in die neue Schule eingetreten.

«Fünfzig können wir nehmen», meinte Kurt Bürki.

«Fünfzig Kinder sind für indische Verhältnisse viel zu wenig», gab Milton zu bedenken. «Hundert sollten es sein.»

Man einigte sich auf achtzig und gab bei der Auswahl den Bedürftigsten und Jüngsten den Vorzug. Dazu nochmals Milton: «Wenn ein Kind in Indien die ersten fünf Lebensjahre überstanden hat, ist es fähig, sich selber durchzuschlagen.»

Die Schule samt dazugehöriger Kantine, samt Brunnen, Arztzimmer und Gemüsegarten war schon nach wenigen Monaten bezugsbereit. Allerdings beschränkte man sich bei der Ausstattung auf das Notwendigste. Selbst Bänke wurden als überflüssiger Luxus abgelehnt. Die Kinder sollten in der Schule nicht wesentlich anders leben, als daheim bei den Eltern. Dieses Prinzip gilt natürlich auch für die Ernährung. Sie besteht aus Linsensbrei, Reis, Kartoffeln und Brot, hinzu kommt etwas Fisch, ein Ei und eine Banane.



Fehler schnell korrigieren

Heute werden in Usthi 350 Kinder geschult und ernährt, wobei die Finanzierung allein auf den starken Schultern von Captain Bürki liegt. Er

hält Vorträge, schreibt potentielle Gönner an, führt zusammen mit seiner Frau einen florierenden Usthi-Laden – und findet das alles ziemlich selbstverständlich. «Geld ist zu finden», sagt er und fügt selbstkritisch bei, «mein Beruf hilft mir. Zu einem Swissair-Captain haben die Leute Vertrauen.»

Mehr als die Finanzierung geben andere Probleme zu denken. Manche Eltern holen ihre Kinder vorzeitig aus der Schule heraus, damit diese arbeiten, andere Familien ziehen weg. Bei den verbleibenden Schülern aber stellt sich die Frage: «Was nachher?»

«Stellen sind schwer zu finden», sagt Kurt Bürki. «Wir achten deshalb auf eine möglichst vielseitige Ausbildung, vermitteln Lehrstellen und haben zudem Land gekauft, das später von Absolventen gemeinsam angebaut werden soll.»

Intellektuelle Spitzenleistungen sind dagegen kaum gefragt. Im Land am heiligen Ganges gibt es schon jetzt zuviele arbeitslose Akademiker, die in die Städte drängen und dort fast unweigerlich das Proletariat vergrössern. Milton McCann, der das Usthi-Projekt an Ort und Stelle überwacht, legt deshalb vor allem Wert auf Disziplin und gute Zusammenarbeit.

«Die Kinder müssen lernen, nichts als gegeben hinzunehmen», erklärt Milton und fügt hinzu: «Wenn in Indien eine Pumpe kaputt ist, holen die Leute das Wasser einfach wieder am Fluss. Sie denken nicht daran, dass man Pumpen reparieren kann.»



Milton und Kurt Bürki bestimmen allein, was in Usthi zu geschehen hat. Dies hat den grossen Vorteil, dass Entscheidungen rasch gefällt werden können. Ebenso ist es aber auch möglich, Fehler sofort zu korrigieren. Als beispielsweise zu einem Mütter-Schulungskurs nur sehr wenige Frauen erschienen, schaltete man fast augenblicklich um. Statt die Mütter ins Schulhaus kommen zu lassen, schickte man ihnen Helferinnen ins Haus und siehe da – die individuelle Beratung funktionierte auf Anhieb prima.

Nachahmer gesucht

Nach dem Vorbild von Usthi funktionieren in und um Kalkutta noch einige andere schweizerische Hilfswerke, alle unter der Oberaufsicht des geradezu leidenschaftlich tüchtigen Inders Milton McCann. Doch es könnten noch viel mehr sein. Alles, was gebraucht wird, ist eine initiative Persönlichkeit und ein Freundeskreis, um die finanzielle Sicherstellung zu garantieren. Wenn **rundschau**-Leser helfen wollen: Es besteht ein Konto bei der «Bank vom Linthgebiet», Rapperswil SG, Postcheck 80-4484, Vermerk «Malancha Usthi Kinderdorf». Allerdings hat die Wohltätigkeit auch ihren Preis. «Fast meine gesamte Freizeit gehört Usthi», sagt Captain Bürki. «Auch hat sich unser Freundeskreis total verändert.»

Ein Opfer? Bürki lehnt entschieden ab. Kein Opfer – ein Gewinn.

(nach einem «Züri-Woche» Artikel)

Charlotte Peter

Embrach

zu verkaufen neuerstellte, überdurchschnittliche

4½-Zimmer-Eigentumswohnungen oder originelle, grosse
2½-Zimmer-Dachwohnungen

Ruhige und sonnige Lage Nähe Tennisplätze, Schwimmbad und Einkaufsmöglichkeiten.

Auskünfte und Besichtigung: 01 - 42 86 93

Das alte Crew Control



Eigentumswohnungen und **Einfamilienhäuser**

an der **Wilerstrasse, Rorbas**

Dank Starthilfe zum Eigenheim.

Mit Fr. 1750.— pro Monat und Fr. 50 000.— Anzahlung
wohnen Sie im eigenen Haus.

Auskunft: Raetia AG Zürich, Gotthardstrasse 55, 8002 Zürich,
Telefon 01 - 201 36 55

Crew Globetrotter



Chicago or a day in the country with a flying machine



If you have a day to spare in Chicago and you've always wondered what it would be like to fly an ultralight or what Orville Wright must have felt when he left the ground for the first time, I could recommend the following:

Call Russel Aviation at Greater Kankakee Airport, Illinois (815-932 0291), and ask them if you can come down the next day. Take the AMTRAK from UNION STATION at 9 am and after a delightful ride through the Illinois countryside you arrive at 10.10 am at Kankakee, which is a nice country town alongside a river about 50 miles south of Chicago. Call Russel Aviation and Joe or Bo Russel will pick you up and take you to their flying school which has its own grass-strip in a corner of Kankakee airport. A few words of instruction, a pair of earplugs, a helmet and a little courage is all what's needed for the first flight.

Their flying machines are of the «Robertson Bird» type and they look just what an airplane was supposed to look like, with the engine and propellor up front and the tail at the back. It has conventional control surfaces, stick and rudder, some instruments and a throttle, no problem there, just like a DC-10. The landing is slightly different however, from

a circuit at 200' you aim for a spot on the ground and only about the time you think «this is it, goodbye Folks» you pull back slightly on the joystick and, voilà, you're rolling gently through the daisies. It took about 5 circuits with Bo Russel to master this terrifying technique, where upon I left happily on my own to explore the Illinoise countryside from around 500'.

The AMTRAK leaves Kankakee again at 7.55 pm, there are also Trailway buses at 5.15 and 11.15 pm and a Greyhound at 9.20 pm. A terrific experience, that real flying feeling again, just make sure your assisting pilot yells «100» at you when landing back in Zurich or even better, let him do the landing.

Henk Benninga

Ebmatingen (Maur)

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

an ruhiger, sonniger Lage, 15 Autominuten von City, 20 Min. von Kloten, ab Sommer 86 **zu vermieten**

mit gepflegtem Garten, grossem Schwimmbad, Doppelgarage, Wohnzimmer 40 m², sep. WC.

Anfragen unter Telefon 980 09 37 (P) und 740 85 13 (G).

Dättlikon

5¹/₂-Zimmer-Doppel-Einfamilienhaus

zu verkaufen, evtl. zu vermieten, ideal für französisch- oder deutschsprachige Familie mit Kindern. 15 Min. von Kloten und Bahnhof Winterthur, unverbaubare Südhanglage. Bezug Ende Februar 1986. Preis je nach Ausbauwünschen ca. Fr. 680 000.—.

Telefon 01 - 865 08 71 oder Box 166.

Nico van Duyn



My Bedwetting started right after reading some articles telling me that we are unproductive, arrogant people, with a disturbed relation towards work. As a foreign pilot, I feel responsible for 80 percent of incidents, accidents and disciplinary cases.

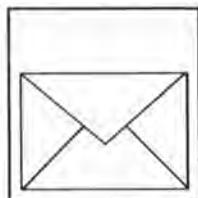
1954 → 2014

Man sollte . . .

- Burkhard Klesser mitteilen, dass **wir** uns nicht als «leidige Ausländer» vorkommen.
- sich allenfalls fragen, ob sein Artikel autobiographisch war.
J. W. Mooij (Holländer)
- nicht für einen Stückpreis von über 200 Millionen Franken neue Langstreckenflugzeuge anschaffen wollen, dabei als neueste Technologie das Zweimann-Cockpit anpreisen und gleichzeitig die bestehenden FDR's in Frage stellen, damit geplante A310 Langstrecken-Rotationen nicht mit drei Piloten geflogen werden müssen.

Walter Müller, F/E B-747

Briefe an die rundschau



Le «paradis fiscal» des Romands

Le tableau ci-dessous compare les impôts (canton + commune) exprimés en % pour un salaire brut de 100 000 Fr/an (moyenne cantonale):

	GE	VD	ZH	SH	ZG
Célibataire	21.6	19.8	17.5	18.6	12.8
Marié sans enfant	18.1	18.9	14.2	15.5	11.3
Marié avec 2 enfants	16.4	17.3	12.5	14.1	10.0
Rentier (pensioniert)	20.7	22.7	12.5	18.2	9.7

source: journal Coopération n° 45, 7. 11. 85

NB: les déductions autorisées ne sont pas considérées

On peut se demander finalement pourquoi il y a encore des gens pour habiter à Genève ou sur Vaud.

J. P. Muller, F/O DC-9-81

Reizwort Produktivität

Der Leserbrief an die **rundschau** vom Juli/August 1985 mit dem Titel Reizwort Produktivität hat auch mich gereizt. Gereizt nämlich, zur Feder zu greifen und den Versuch zu unternehmen, einige der in diesem Leserbrief aufgestellten Behauptungen oder Thesen in ein etwas anderes Licht zu rücken.

«Gouverner c'est prévoir». Diese eigentlich doch schon ziemlich alte Management-Lehre gilt auch in den modernsten Theorien immer noch praktisch unverändert. Sie will nichts anderes, als jeder Geschäftsleitung die Pflicht auferlegen, in guten Zeiten dafür zu sorgen, dass nachfolgende schlechtere Zeiten möglichst gar nicht eintreten, oder zumindest stark entschärft werden können. Einer Geschäftsleitung, die diese Handlungsweise nicht als oberste Zielsetzung verfolgen würde, müssten mit Fug und Recht massive Management-Fehler vorgeworfen werden.

Produktivität ist ein Schlagwort, kaum aber als solches ein Reizwort. Erst der Begriff Produktivitäts**steigerung** dürfte Reaktionen auslösen, und um diese Steigerung geht es schliesslich. Der Schreiber des Leserbriefes bemängelt die Vielflottenpolitik auf der Kurzstrecke oder den 2-Typen-Einsatz im Far East. Diese Entscheide werden als grobe Management-Fehler taxiert. Tatsache ist natürlich, dass ein Mehrtypeneinsatz in einem Sektor normalerweise eine Kostensteigerung hervorruft. Da eine Unternehmung aber nicht kosten-, sondern ergebnisorientiert arbeiten muss, sind die Erträge als mindestens ebenso gewichtiger Faktor wie die Kosten in die zweite Waagschale einzusetzen. Daneben gilt es noch, eine ganze Anzahl weiterer Faktoren, wie z. B. Verkehrsrechte, Poolabkommen, oder wie speziell im Far East Frachtaufkommen, etc. zu berücksichtigen. Unter Einbezug all dieser Faktoren kann es sich dann zeigen, dass ein 2-Typen-Einsatz in einem Sektor trotz gewisser Mehrkosten ein insgesamt besseres Ergebnis bringt.

Doch nun wieder zurück zur angesprochenen Produktivität der Besatzungen. Es ist selbstverständlich klar, und wurde auch von keiner Stelle jemals bestritten, dass Flottenpolitik und Flugplangestaltung einen ebenso grossen Einfluss auf die Arbeitsmöglichkeiten der Besatzungen haben wie Flight Duty Regulations. Es geht hier aber darum: das eine tun und das andere nicht lassen! Wir sind seit längerer Zeit dabei zu versuchen, in den kritischen Sektoren mit gewissen Flugplananpassungen die Einsatzmöglichkeiten der Besatzungen zu verbessern. Das hindert uns aber nicht, auch auf dem Gebiet der Flight Duty Regulations und Rotationsabsprachen nach weiteren Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen.

Es geht mir dabei nicht darum – und ich möchte dies hier klar betonen – substantielle Veränderungen an einem einmal abgesprochenen FDR-Paket anzubringen. Ich möchte lediglich die Erfahrung der letzten Jahre mit den neuen FDR's auswerten, und einige Korrekturen anbringen, die einerseits den einzelnen kaum belasten, andererseits aber doch bessere Kombinationen zulassen. Ich bin überzeugt, dass Korrekturen auf den verschiedenen möglichen Ebenen uns unserem Ziel näherbringen. Es liegt doch wohl in unser aller Interesse, dann echt zu arbeiten, wenn wir on duty sind, um die Freizeit zu Hause geniessen zu können. In diesem Sinne kann es hier ganz sicher nicht darum gehen, befristete Notpakete im Sinne vorbehaltener Entschlüsse zu schnüren, sondern etwas langfristig Tragfähiges zu schaffen, das uns auch langfristig und nicht nur in guten Zeiten über die Runden bringt. Ich glaube doch, ohne der Schwarzmalerei bezichtigt zu werden, dass das wirtschaftliche Umfeld und vor allem die sozialpolitische Richtung der Schweiz – unbeschränkter Wohlfahrtsstaat – uns alle zu gewissen Über-

legungen bezüglich unserer Tätigkeit und unserem Verhalten anregen sollte.

Der Passagier spürt, wenn die Besatzung harmoniert! Ein grosser Beitrag, sozusagen die Initialzündung zu dieser Harmonie geht vom Cockpit, und hier wiederum im speziellen vom Kapitän aus. Dass mit einem solchen Verhalten auch die persönliche Befriedigung bei der Arbeit gesteigert werden kann, ist eigentlich selbsterklärend.

Im Interesse eines guten Verhältnisses an Bord, im Interesse unserer Kundschaft rufe ich hier deshalb alle auf, pflegen Sie den von uns erwarteten schweizerischen Qualitätsbegriff.

Paul Frei, Chef Operationen

Antwort auf die «Sicht eines Copiloten»

In Ihrem Leserbrief «Aus der Sicht eines Copiloten» in der **rundschau** Juli/August 1985 schreiben Sie, ich zitiere:

«1. Der Copilot sollte den Start und die Landung bis zum Stillstand des Flugzeuges beherrschen lernen.»

Was nützt Ihnen das Bremsenlernen, wenn Sie noch zu unerfahren sind, um zu wissen, wann **Sie** bremsen **müssen**.

In Ihrem Artikel sprechen Sie auch die Justiz und damit den Fall Athen an. Fragen Sie den dabeigewesenen Copiloten, warum er nicht gebremst hat. Die technischen Möglichkeiten jedenfalls waren und sind immer vorhanden. Der Bremsvorgang selber ist bei den heutigen technischen Systemen unter normalen Umständen denkbar einfach. Nur draufstehen, das ist alles. Als Copilot aber wann?! Dies, lieber Herr Schaupp, kann Ihnen kein Brems-UK vermitteln.

Mit freundlichen Grüssen

Walter Müller, F/E B-747

Zu verkaufen in **Laax/GR** an wunderschöner Lage mit Sicht auf Laaxersee

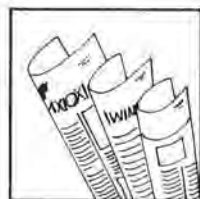
3¹/₂-Zimmer-Eigentumswohnung (möbliert)

in 4-Familienhaus, ca. 75 m² Wohnfläche, grosser Balkon, 2 WC, Bad/Dusche, Warmlufcheminée, Garage, mit Anteil an Fitnessraum und Sauna.

Auskunft erteilt:

Schmidli AG, 8197 Rafz, Tel. 01 - 869 05 15 (W. Schmidli sen.)

From other publications



Flight, 2. November 1985: Can pilots think any more?

«Repetitious performance of the line flight standard operating procedure (SOP) and use of the computerised flight plan has resulted in a decrease in thinking on the part of the crew,» claims Capt Hidemaro Nagano, special assistant to the president of Japan Air Lines. Nagano's statement is part of a paper on «Mental fitness for duty and control of arousal state» which was presented at the Aerotech conference at Long Beach.

The increasing use of advanced automation system such as performance and flight management systems is weakening the skills of pilots, Nagano says: «Many pilots are lulled into thinking that nothing untoward is going to happen, that emergency situations occur only in the simulator». He says that Japan lags behind in the study of human factors, especially the study of human behaviour resulting from differences in culture, customs, and thinking between East and West, and even within the Orient.

«Increased automation in the cockpit has brought an increasing tendency to wait passively for data from the automatic systems. This can cause delayed responses, even mistakes». Nagano claims that ways must be found to stimulate the pilot's arousal level so that the traditional airmanship practices of thinking ahead and «flying the aircraft» do not die.

Nagano believes that pilots should continue training in traditional skills even where computers now do the work. Far from believing that pilots of the future are to become computer operatives with skills only in pushing buttons, Japan is now insisting that its airmen should be university or college graduates.





Wir wünschen allen unseren Lesern frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

Die Redaktion

Nous souhaitons à nos lecteurs un joyeux Noël et une heureuse nouvelle Année.

Les Rédacteurs

Auguriamo ai nostri lettori buone feste e tante cose per il nuovo anno.

I Redattori

Wy wensen de lezers van de **rundschau** een vrolyk Kerstfeest en een gelukkig Nieuw Jaar.

De Redactie

A Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year to all our readers.

The Editors



Berg am Irchel

3¹/₂-Zimmer-Hausteil

in umgebautem Bauernhaus **zu vermieten.**

2 Badezimmer, eigene Waschküche, Cheminée,
grosser Garten, 3 Autoabstellplätze
Monatlich Fr. 1600.— inkl., Frühjahr 1986

Box 134, Telefon 052/42 12 20

Zu vermieten in **Oberstammheim** an Toplage **exklusive**

4¹/₂-Zimmer-Wohnung

(135 m²)

2 Balkone mit 55 m², Sauna, Doppelgarage, Estrich mit 21 m²,
Gartenplatz mit Biotop. Mietzins Fr. 1800.— exkl.

Telefon 054 - 45 10 73

KNELLER

Bauelemente Zürich



- von rheinischen Fachleuten konzipiert und montiert,
- robust, sicher und leise,
- elegant auf seine Weise,
- mit automatischem Licht,
- mit einer VHF-Weite die besticht,
- zum 1000 mal selbstcodieren,
- zum fröhlichen Ausprobieren!

Ihr moderner, bequemer Torantrieb
mit KNELLER reeller

KNELLER

Bauelemente Zürich

KNELLER ING. AG

8005 Zürich, Pfingstweidstr. 31, 01 42 40 40
8309 Nürensdorf, auf der Halde 28, 01 836 65 17

**Öffnungszeiten
Sekretariat AEROPERS
ab 1. 1. 1986:**

neu: 09.00 – 12.45 Uhr
nachmittags geschlossen

Das Aeroperssekretariat bleibt
vom 23. Dezember bis 6. Januar 1986
geschlossen.

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 GVA

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	SR-Fach
Versicherungen	H. M. Kok	D. Schürer	Aeropers
Salär-/Gesamtaufwand	R. Mérier	G. Brun	1078
GAV mit Anhängen			
AIDS	J. Schmid	H. Spörri	402
Seniorität	C. van Rijn	P. Bircher	274
Flight Duty Regulations	M. Egger		
Finanzen	J. Schmid	G. Schwing	1486
Einsatz	M. Egger		
Schulung und Check	H. Spörri	H. P. Buchmann	22
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. J. Sauter	1448
Security	H. Spörri	H. J. Sauter	1448
info/rundschau	H. Lüscher	F. Rasumowsky	1165
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn		
Copilotengruppe	H. Lüscher	Th. Stefanini	296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	1414
Romands	R. Mérier	J. J. Stähli	1317
Personierte	M. Egger	R. Schilliger	95
Dachverband	H. Spörri	J. Schmid	1335

Sekretariat

Dieter Schürer, lic. iur.
 Cristina Bernasconi-Curi
 Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
 Telefon 814 15 15, SR-Fach «Aeropers»
 Telex 825 558 alps ch

Öffnungszeiten

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

APKK-Verwaltung

Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
 Telefon 814 15 15, SR-Fach «Aeropers»
