

rundschau

September/Oktober 1989



**AERO
PERS**

Offizielles Organ der Vereinigung des Cockpitpersonals 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 – Content – Sommaire

Seite/Page

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Editorial | 3 |
| Liebe Mitglieder | 5 |
| Intern | |
| Neuaufnahmen | 9 |
| Termine | 10 |
| Neues Redaktionsmitglied | 11 |
| AEROPERS-Triathlon | 13 |
| Piloten und Fluglotsen | 19 |
| Yawspin | 20/21 |
| More than a double failure . . . | 23 |
| Drei Tage Arbeitskampf bei LTU | 27 |
| Aus alten Zeiten! | 29 |
| Unterwanderung im Cockpit: Facts | 31 |
| Flying Tigers 747 Freighter Accident | 33 |
| Impressionen | 35 |
| rund-Schau | 37 |
| Briefe an die rundschau | 39 |
| From other publications | 41 |

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 22. November 1989

Redaktions-Team:

Henry Lüscher (H.L., Vorsitz)
 Albert Bargetzi (A.B., Lay out)
 Michael Fraser (M.F.)
 Christian Genolet (C.G.)
 Jörg Kohler (J.K.)
 Felix Kuster (F.K.)
 Heiner Spörri (H.S.)
 Martin Waltenspühl (M.W.)

Auflage: 1800

Redaktions-Adresse und Versand:

Ewiges Wegli 10
 8302 Kloten
 Telefon (01) 814 15 15
 Telex 825 558 alps ch

Druck und Inseratannahme:

Vereinsdruckerei
 Zürcherstrasse 179
 8500 Frauenfeld
 Telefon (054) 21 18 45

SKA-Spar-Service *plus*

Möchten Sie Ihren Kindern einen Sprachkurs ermöglichen?

Macht Fr. 100.- im Monat.



Dann ist der SKA-Sparplan plus genau richtig. Denn mit einem monatlichen Beitrag von Fr. 100.-, 4 1/2% Zins und Bonus können Sie Ihrem Kind schon in 9 Jahren mit Fr. 14 022.05 einen Sprachkurs ermöglichen. Und damit Ihr Kind sorgloser ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten ziehen lassen. Über Details gibt die SKA-Sparbroschüre Auskunft. Bestellen und verwöhnen.

Coupon

Bitte senden Sie mir gratis die SKA-Sparbroschüre «Richtig sparen – mehr erleben».

Name/Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Tel. P: _____

G: _____

Coupon entsenden an die nächstgelegene Niederlassung oder Schweizerische Kreditanstalt, Abteilung P.v.z. Postfach 8021 Zürich



**SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT
SKA**

Es sind alli so nätt



Dies ist der Titel eines Liedes von Franz Hohler, an dessen Schluss sogar der Henker so «schampar nätt» ist und dem Verurteilten eine Zigarette offeriert – er ist ja nur Ausübender eines höheren Ortes gefällten Beschlusses. Dieser Henker ist natürlich nur das Ende einer zu Ende gedachten Geschichte über Sachzwänge und Interessenskonflikte von Politikern, Industriellen und anderen Persönlichkeiten und hat natürlich nichts zu tun mit dem Rest dieses Editorials.

Aufgrund der sistierten Verhandlungen erging die Einladung an den Vorstand der AEROPERS, am 12. September zu einer Aussprache in den Balsberg zu kommen. Herr Loepfe lud uns und die Geschäftsleitungsmitglieder ein, über die blockierte Situation zu diskutieren und wenn möglich Klärung in verschiedenen Fragen zu bringen. Ich will mich nicht über die Verhandlungspunkte und Diskussionen äussern, denn bis diese **rundschau** erscheint, dürfte wieder einiges in Fahrt gekommen sein, weshalb ich mich auf Beobachtungen und Betrachtungen zur Geschäftsleitung beschränke. Diese beanspruchen jedoch kein Recht auf tierischen Ernst.

Herr Loepfe hiess uns mit freundlichen Worten willkommen, die durch einen klaren Blick aus seinen blauen Augen unterstrichen wurden. Wir hatten ja wirklich keine Ahnung, ob sich böses oder gutes anbahnte, die Einladung erhielten wir fünf Tage vor dem Treffen. Es handle sich um eine Aussprache, keine Verhandlung, betonte er. Die Zustimmung seiner Direktionskollegen wurde wohl durch ihre zurückgelehnte, abwartende aber nicht drängende Haltung dokumentiert.

Ich weiss nicht, ob sich die legendären «Gurus» und «Technos» gruppiert hatten oder ob es ein buntes Durcheinander war. Jedenfalls schloss der linke Flügel (von uns aus gesehen) mit dem kaum mehr einer speziellen Vorstellung bedürftenden Herrn St.Fröhlich ab und der rechte mit dem uns ebenfalls gut bekannten Herrn P. Oes. Letzterer war sichtlich gelöst, wurde doch kurz vorher seine Berufung in das Ferienverbesserungsgeschäft Kuoni bekannt und es wird sich zeigen, ob der Kuoni-Werbegespräch abgeändert werden könnte: Oes – Ihr Managementverbesserer! Und es wird sich auch herausstellen, ob es an Bolli oder Crippa gelegen hat . . . Jedenfalls wird Herr

Oes dort das geniessen, was er uns (wohl im Auftrag der gesamten Schweizer Industrie) verweigern will: mehr Mitbestimmung. Wir werden wohl in den zukünftigen Verhandlungen auf ihn und sein manchmal unergründliches Lächeln verzichten müssen. Immerhin hatten wir ihm zu «verdanken», dass der ganze Presserummel einsetzte.

In der Halbzeit machte sich bei Herrn R. Krähenbühl – auch kein Unbekannter – eine menschliche Regung bemerkbar. Mit grossen Buchstaben schrieb er «Kaffee» auf ein Blatt Papier und schob es seinem ehemals untergebenen Vorgesetzten zu, nachdem er es vorher seinem Nachbarn E. Geitlinger gezeigt hatte, der heute ganz in grün war. Herr Loepfe liess dann noch zwei Fragen passieren, bevor er zur Pause lud. Zu Herrn Krähenbühl ist mir eine Bemerkung von Dieter Hildebrand in den Sinn gekommen, die sich allerdings auf Helmut Kohl bezog: Er ist eine herausragende Persönlichkeit – wenn er zwischen Blüm und Lamsdorf steht . . .

Herr W. Schurter wollte genaueres wissen über unsere Angst vor Unterwanderung. Hatte er wohl Bedenken, dass sein VPOD-Präsident Fuhrmann auch einen Artikel gegen Auslagerung von Arbeiten will? Aber auch in der Technik dürfte das gleiche Schema erhalten: Es sind ja dadurch (noch) keine Arbeitsplätze abgebaut worden, im Gegenteil! In guter Erinnerung blieb mir Herr Schurter durch die Vorstellung der Geschäftsleitung in der *Swissair-Gazette*, denn nur bei ihm kam das Wort «Mitarbeiter» vor. Die Herren Schmid und Reutlinger, die durch ihre blosse Erscheinung den Markt Europa 1 und 2 dominieren, freuten sich um unsere Sorge für das Produkt *Swissair*, das wir qualitativ hochhalten wollen.

«Unser» Herr P. Frei ist bei seinem Angebot zur FDR-Diskussion über seinen Schatten gesprungen, was bei seiner athletischen Erscheinung nicht wundert. Aber Herr Walser wurde als einziger etwas ungehalten, weil wir sein Vermittlungsangebot nicht gebührend lobten, da es nach AEROPERS erst im Verbund mit den anderen Themen relevant würde.

Wirklich, es blieb der Eindruck zurück, dass alle Herren der Geschäftsleitung sehr nett sind, umgänglich und voller Verständnis für unsere Arbeit und Anliegen – aber eben, Sachzwänge, Verwaltungsrat, die andern Mitarbeiter, Europa 93 (kein Schreibfehler, es hat sich offenbar durchgesetzt, dass die Liberalisierung erst am 31. Dezember 1992 in Kraft treten soll) sind nur einige der Kriterien, die die Geschäftsleitung zu vorsichtigem Vorgehen zwingen. Deshalb: absolut nichts gegen die Personen, es sind die Probleme, die ihnen zu schaffen geben!

Am Nachmittag jenes 12. September konnte sich die Geschäftsleitung – die uns übrigens eine halbe Stunde länger Zeit einräumte als vorgesehen – einem einfacheren Geschäft widmen, der ausserordentlichen Generalversammlung. 1389 Aktionäre stimmten allen Anträgen zu.

Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Ein denkwürdiges Kapitel in der Geschichte der Aeropers gehört der Vergangenheit an. Es erfüllt mich mit Freude und Stolz, dass wir vorerst unsere grundsätzlichen Ziele erreichen konnten – und dies ohne, dass die Auseinandersetzung für unsere Passagiere nachteilige Folgen zeitigte.

In dieser spannungsgeladenen Zeit, die mir selbst alles abforderte und manche schlaflose Nacht zur Folge hatte, waren wir für jeden aufmunternden, unterstützenden oder auch einmal kritischen Kommentar von Mitgliedern dankbar, sie bestätigten uns jeweils, den richtigen Weg eingeschlagen zu haben.

Meinen Vorstandskollegen, die die Entscheidungen selbstverständlich auch mitverantworteten, gebührt mein Dank. Ganz spezielle Anerkennung möchte ich unserem Sekretär, Felix Kuster, zollen, der sich ohne Rücksicht auf Freizeit mit vollem Elan in die Arbeit stürzte.

Ich bezeuge hier aber auch unserem Direktionspräsidenten, Herrn Loepfe, allen Respekt für seine besonnene Art, wie er den Konflikt beigelegt und eine wohl für alle akzeptable neue Verhandlungsbasis geschaffen hat. Sein Einlenken auf unsere Forderungen beweist, dass er uns Vertrauen für eine verantwortungsbewusste Handhabung der erworbenen Rechte entgegenbringt. Wir wollen dieses Vertrauen honorieren und auch erwidern. Noch einen Wunsch, den mir Herr Loepfe anlässlich der Unterzeichnung der gemeinsamen Information ans Herz gelegt hat, möchte ich an Sie weitergeben: Lösen wir uns etwas von der Vergangenheit, von den Fehlern, die hüben und drüben begangen wurden, und bemühen wir uns, persönliche Missfallenskundgebungen nicht öffentlich auszutragen.

Gestatten Sie mir an dieser Stelle eine kurze Würdigung der erzielten Resultate:

1. Wir erreichen einen Unterwanderungsschutz in unserem GAV, wie er in Europa noch wenig verbreitet ist, in den USA jedoch bei den grossen Airlines alltäglich ist (ausser bei Lorenzo's Imperium).



2. In der wichtigen Frage der Bestände erzielen wir mitentscheidende Befugnisse. Das heisst nicht, dass wir ab sofort genügende Bestände hätten, aber wir können Einfluss nehmen auf eine Verbesserung der Situation in der Zukunft. Die Aeropers wird künftig auch mitverantwortlich sein für Planungs-Fehler und gegenüber den Mitgliedern geradestehen.
3. Die Aeropers sichert der Swissair zu, weiterhin hohe Produktivität der Cockpitbesetzungen zu ermöglichen, wobei nach wie vor Einsatzstabilität und Lebensqualität unsere höchsten Ziele sind.
4. Die Beurteilung der Salärenwicklung erfolgt auf gemeinsam anerkannter Grundlage.

Neben den offensichtlichen Resultaten hat der «Showdown» einige wichtige Nebenwirkungen gehabt. Die Aeropers hat in der Öffentlichkeit einen Eindruck von Stärke, Kompetenz und Ernsthaftigkeit hinterlassen. Für die Medien sind wir als Vertreter der Cockpitbesetzungen anerkannt. Bei der gesamten Geschäftsleitung haben wir als Berufsverband und als Piloten und Bordtechniker einen Eindruck von Konsequenz, aber auch Vernunft hinterlassen. Ich hoffe, den lange erwarteten Wendepunkt in der Beziehung zwischen Geschäftsleitung und Cockpit-Korps erreicht zu haben. Die Verbesserung der Beziehungen ist wesentlich für eine erfolgreiche Zukunft der Swissair.

Sie sehen aus meiner Beurteilung, dass der Vorstand überzeugt ist, dass das Resultat der Einigung vom Verwaltungsrat genehmigt werden wird und dass anschliessend die Verhandlungen über die Details in den Verträgen und bei den FDR konstruktiv verlaufen werden.

Auf Ende Jahr verlässt unser Vorstandsmitglied Ruedi Suter die Swissair. Er wird gemäss einhelligem Beschluss des Vorstandes, er selbst inbegriffen, seinen Vorstandssitz und sein Mandat als VEF-Destinatär-Stiftungsrat per Ende Jahr ebenfalls zur Verfügung stellen. Für beide Vakanzten werden wir Ersatzwahlen vornehmen. Kandidaten sollen sich bitte bis 23. Oktober bei mir oder dem Sekretariat melden.

In seiner kurzen Amtszeit hat sich Ruedi Suter als äusserst aktiv und vielseitig interessiert erwiesen. Allein, die Zeit war zu kurz, um alles in die Tat umzusetzen. Wir verlieren im Vorstand einen witzigen, redegewandten Kollegen, die VEF einen Stiftungsrat, der dank beruflichem Hintergrund kompetent mitarbeiten konnte.

Ich danke Ruedi für sein Engagement und wünsche ihm für seine berufliche und familiäre Zukunft viel Glück und Erfolg.

Neben diesen Neuwahlen kommt es zu einer Abstimmung über das F/E-90-Paket, das von Swissair und Aeropers nach langen, intensiven, aber fairen Verhandlungen unterzeichnet werden konnte. Dieses erfreuliche Resultat ging in der hektischen Zeit vor dem 20. September etwas unter.

Der Vorstand hat zudem beschlossen, bei gleicher Gelegenheit einen weiteren Antrag vorzulegen. Seit Jahren leiden wir und die Kommissionen unter Zeitdruck. Der von Ihnen alle zwei Jahre zur Verfügung gestellte Ferientag deckt wohl einen Teil der geopferten Freizeit ab. Der Arbeitsaufwand ist jedoch weiterhin im Steigen begriffen. Um Sie, liebe Mitglieder, noch besser betreuen und vertreten zu können, werden wir deshalb mit dem Antrag an Sie treten, uns ab 1990 jedes Jahr einen Ferientag zur Verfügung zu stellen. Wir versprechen uns damit auch, mehr Interessenten für Aeropers-Tätigkeiten zu finden.

Ihr Heiner Spörri



Mit freundlicher Empfehlung

Franz u. Marisa Frick

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

Zu verkaufen im attraktiven Weinbaudorf Hallau
(Kanton Schaffhausen)

6-Zimmer-Einfamilienhäuser mit Atrium

Unsere Kleinsiedlung (5 Häuser) erfüllt Ihre Wohnbedürfnisse:

- Standort angrenzend an sonnige Reblage
- 160 m² ebenerdige Wohnfläche, mit etwa 700 m² Umschwung pro Haus
- Neuzeitliche Architektur mit komfortablem Innenausbaustandard
- Berücksichtigung von baubiologischen Erkenntnissen
- Kinderfreundliches Siedlungskonzept mit kurzem, ungefährlichem Schulweg
- Zentrale Lage mit guten Einkaufsmöglichkeiten
- Abstellplatz, Garage, Schopf, Keller
- Fahrzeit nach Zürich 30 bis 40 Minuten
- Parzellen- und Modellbesichtigung nach Absprache
- VP Fr. 850 000.- bis Fr. 950 000.-

HARMO, Holz- und Montagebau, H. Rupli jun., 8215 Hallau
Telefon (053) 61 33 77, Telefax (053) 61 41 61



Neuhausen am Rheinfall, zu vermieten

Direkt am Rhein, grosszügige, luxuriöse (121 m²)

5¹/₂-Zimmer-Eigentumswohnung

Bad / WC, Dusche / WC, Warmluft-Cheminée, zwei grosse Balkone (15 x 13 m²), Doppelgarage mit Funksteuerung (35 m²), eigene Waschküche mit Tumbler. Baujahr 1986.

Bezugstermin sofort

Mietzins Fr. 2550.- / mtl.

Telefon (053) 22 45 45

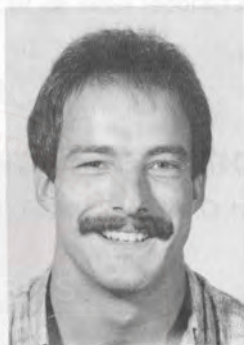
Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom August und September 1989 wurden folgende Piloten neu in die AEROPERS aufgenommen:



Christoph Mächler



Michael Oklé



Markus Stahl



Benno Tissi

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Termine



Copiloten-Hock

Montag, 30. Oktober 1989, ab 19.30 Uhr, Restaurant Löwen, Bassersdorf

Pensionierten-Stamm

Dienstag, 31. Oktober, 14.30 Uhr, im Restaurant Welcome-Inn, Kloten (Amtsstube).

Jahrestreffen für Pensionierte

Freitag, 17. November 1989, nachmittags. Ort: Verkehrshaus Luzern, wo unser pensioniertes Mitglied Harry Hofmann eine interessante Vorführung des Planetariums bietet. Die detaillierte Einladung folgt noch.

Europilote-Meeting

Winterthur vom 24. bis 26. Oktober 1989

IFALPA ATS (Air Traffic Services)- committee meeting

Zürich vom 31. Oktober bis 2. November 1989.

Neues Redaktionsmitglied

As the newest member of the **rundschau** editorial board I have been asked to introduce myself to you. A boring thought, but here it is anyway!

Date of Birth: 18 March 1953 (Scotland)
First Solo Flight: 19 March 1970 (Cessna 150)
CPL: 1973 (Oxford Air Training School)
ATPL: 1977



Career:

London School of Flying – Elstree (1974–1974)

Flying Instructor SE/ME

British Midland Airways Ltd (1974–1979)

F/O – Handley Page HP7 «Dart» Herald

F/O – Vickers VC8 Viscount (various marks)

F/O – Douglas DC-9 -14/-15

1978 October choice of Command with BMA or change to Swissair I may have got the priorities wrong here!

Swissair Transport Company Ltd (1979– ?)

F/O – DC-9 -32/-33/-34/-51

F/O – MD80

F/O – F-100

Taking the good points of Switzerland and those of Britain I find the mix quite good.

As a member of the «Redaktion», I hope to bring in some interesting articles and features of general interest, also to introduce a series on how other companies operate.

Caught in a vacuum!

Time flies
The career passes by.
So long in the right seat;
Can make you cry!

The grass is greener on the other side!
It was to start with –
Then it died.
A few of us speak our minds
The rest are happy
Left behind.

Whilst we look the other way,
Our routes are flown by CTA.
Crossair too – do their bit
And leave us rotting IN THE . . . !

Copis, Captains, that means YOU!
We have to tighten up the screw.
If we're to have have a good career
It takes more than talk and lots of beer!
Swiss compromise – it's out of place
If we do that; we'll lose this race.

M.F.

AEROPERS-Triathlon 1989



Um es vorwegzunehmen, OCV (Flight Recorder) hat nicht nur in der nachträglich kreierten Kategorie «Büro» den Sieg davongetragen, auch «literarisch» gewannen sie die Wette, wer zuerst den Triathlon-Bericht veröffentlichen würde, vor der **rundschau**. Deshalb mussten Sie lediglich ein wenig länger auf den letzten «Flight Recorder» warten . . .



Sind sich die Organisatoren Peter Kung (links) und Ruedi Isenschmid (rechts) wohl nicht über den einzuschlagenden Kurs einig? Hoffentlich hat sich Peter später wenigstens für ein einheitliches Schuhwerk entschieden . . .

Breitbandspektrum

52 Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten sich dieses Jahr wieder für unseren Triathlon im, am und um den Greifensee begeistern. Von vier Familien wurde die neu geschaffene «Familienkategorie» benützt, um kräfteschonend die Anstrengungen im Schwimmen, Velofahren und Laufen auf drei Köpfe zu verteilen. Bei drei Familien erwiesen sich die Läufer(innen) als das schwächste Glied, und Paul Tschiemer schaffte es, mit der schnellsten Laufzeit (22 Minuten 15 Sekunden) seine Familie vom letzten auf den viertletzten Gesamtrang emporzuziehen. Es bleibt nun ja noch fast ein Jahr Zeit, um die Disziplinen zu trainieren und optimal zuzuteilen...



Familienidylle: Willy feuert seine mitkämpfe(r)nde Tochter an.

Ausser den sportlichen Herren aus Swissair- und Militärcockpits waren auch wieder einige Swissair- und Balair-Flight-Attendants am Start sowie bodengebundene Mitarbeiter dieser Firmen. Erfreulich ist die Nachwuchssituation, denn auch eine SLS-Klasse rund um die vierte werdende Pilotin lockerte an jenem 12. Mai ihre IFR-Theorie sportlich auf.

900 Meter Wasser

Nach einem rudimentären Briefing (offenbar dachten die Organisatoren, für alle Teilnehmer sei's «déjà-vu») zündete Peter Küng den Start-1.-August-Kracher mit dem bekannten (déjà-vu!) doppelten Knalleffekt und erzielte wiederum den Effekt, dass in zwei Etappen gestartet wurde.

Begleiter, Supporter, Kinder, Reporter und andere Schlachtenbummler konnten mit einem gecharterten Kursschiff ans jenseitige Ufer fahren, um die Siegerin der ersten Disziplin, Heidi Nick, gebührend in Empfang zu nehmen. Gleich im Bad-Velo-Kostüm schwang sie sich aufs bereitstehende Rennvelo und ward nicht mehr gesehen. Ganze 15 Sekunden hinter ihr kamen erst die



Wegen Doppelzündung der Startschuss-Rakete gibt es «Frühstarter». Da diese zwei Sekunden als unwesentlich erachtet werden, verzichten die Organisatoren auf Wiederholung. 52 Teilnehmer und -innen durchpflügen den See.

drei Verfolger Eric von Duijn, Claude Meier und Kurt Hunziker. Eine halbe Minute später landeten bereits wieder zwei Damen, Katja Zimmermann und Andrea Bickel.

«Wer war das?» – «Wie heisst diese da?» wandten sich die Zeitnehmerinnen von nun an immer öfter an Auskunftspersonen. Ohne Startnummern, mit Badekappen und nur mit dem Ziel vor Augen, schnell aufs Velo zu steigen, flitzten sie an den Kontrollorganen vorbei. Glücklicherweise konnten wenigstens die Endresultate alle teilnehmergerecht zugeordnet werden.



Gerry Fritschi ist sichtlich erleichtert, dass er in der Familienkategorie nur zu einem Drittel zum Triathlon beitragen muss...



Willi kämpft verbissen für eine ideale Vorgabe, um den Sieg in der Familienkategorie zu ergattern. Rechts ist Heiri Vogler aktiv bemüht, Ordnung ins Zeitnahme-Chaos zu bringen, und zu kontrollieren, dass seinem Sohn die richtige Zeit eingetragen wird...

In corpore (AERO)SANA

Da unsere AEROSANA auch Sportsverletzungen bezahlt, schonte sich deren Gründer Olav Brunner nicht und erstrampelte in 47 Minuten und 20 Sekunden seit seinem Entsteigen aus den Fluten die Bestzeit in der Velodisziplin. Eine Minute länger hatte der ausgeruhte OCV-Drittel Peter Küng, der seinerseits eine Minute auf Paul Göttis Rundenzeit gutmachte. Die viertschnellste Zeit, kombiniert mit der achtbesten Zeit aus dem Schwamm, brachten den nachmaligen Sieger Markus Gygax bereits nach zwei Disziplinen auf den ersten Platz.

Soweit die Füße tragen

Die Velos wurden zeitsparend parkiert und ab ging's, locker die fünf Kilometer unter die Sohlen nehmend. Hier legte Markus Gygax die zweitschnellste Laufzeit hin (22:20) und schaffte sich so einen komfortablen Vorsprung von über drei Minuten auf seinen UeG-Kollegen Claude Meier.

Als Dritter erschien unser Mann von der Planung, Noldi Kilcher, mit einem Rückstand von bereits vier Minuten auf den Sieger. 21 Sekunden fehlten Eric van Duijn, um einen Platz auf dem Podest für die AEROPERS einzunehmen, so blieb ihm der sogenannt «undankbare vierte Platz».

Heidi Nick schlug sich fantastisch und wurde hinter fünf Männern mit nur fünfminhalb Minuten Rückstand auf Gygax sechste, nachdem sie nach zwei Disziplinen noch auf dem dritten Platz lag!



Noldi Kilcher (links), der Drittklassierte, geht förmlich in die Luft! Eric van Duijn (Mitte) rennt offenbar traumwandlerisch dem vierten Platz entgegen, er wird der erste Aero-persianer auf der Liste sein! Heidi Nick hat konsequent auf Tenuewechsel verzichtet und belegt im Gesamtklassement den ausgezeichneten sechsten Rang und führt die Damenliste mit acht Minuten Vorsprung auf die zweitklassierte Lisa Voser an!

| Rang | Name | Schw | Yelo | Total |
|--|-------------------------|-------|---------|---------|
| 1 | Gygax Markus / UeG | 18.00 | 1:07:30 | 1:29:50 |
| 2 | Meier Claude / UeG | 16.55 | 1:10:15 | 1:33:00 |
| 3 | Kilcher Noldi / Pla | | 1:11:05 | 1:33:50 |
| 4 | van Duijn Eric / FO | 16.55 | 1:09:25 | 1:34:10 |
| 5 | Ringger Thomas | 18.50 | 1:09:15 | 1:35:10 |
| 6 | Nick Heidi / FA | 16.40 | 1:08:00 | 1:35:25 |
| 7 | Götti Paul / PIC | 23.10 | 1:12:35 | 1:36:15 |
| 8 | Meier Dani | 17.45 | 1:07:30 | 1:36:35 |
| 9 | Brunner Olav / PIC | 23.20 | 1:10:40 | 1:38:00 |
| 10 | Pfister Jean / FA | 25.10 | 1:16:00 | 1:38:30 |
| 11 | OCV | 23.40 | 1:12:00 | 1:39:05 |
| 11 | Fischer Roland / Fre | 21.20 | 1:09:20 | 1:39:05 |
| 13 | Yogler Walter / FO | 20.40 | 1:11:05 | 1:39:30 |
| 13 | Menz Roger / Fre | | 1:12:05 | 1:39:30 |
| 15 | Wittwer Hansruedi / PIC | 19.35 | 1:12:30 | 1:39:35 |
| 16 | Schneider Ralph / SLS | 18.05 | 1:10:10 | 1:41:50 |
| 16 | Kaufmann Roland | | 1:11:05 | 1:41:50 |
| 18 | Frick Thomi / FO | 23.40 | 1:14:30 | 1:42:35 |
| 19 | Sturzenegger Reto / FO | 20.00 | 1:12:00 | 1:42:40 |
| 20 | Kämpfer Willy / Fam | 19.10 | 1:11:05 | 1:43:15 |
| 21 | Moser Hans / Fam | 24.00 | 1:12:30 | 1:43:20 |
| 22 | Yoser Lisa / FA | 22.40 | 1:19:25 | 1:43:35 |
| 23 | Baummann Robert | 23.10 | | 1:44:15 |
| 24 | Schöni Urs / FO | 25.10 | 1:21:00 | 1:44:55 |
| 25 | Alder Ernst / FO | | 1:12:50 | 1:45:25 |
| 25 | Fritschi Gerry / Fam | 24.35 | 1:12:30 | 1:45:25 |
| 27 | Ruiter Wally / PIC | | 1:16:20 | 1:45:35 |
| 28 | Strausak Viktor / PIC | | 1:14:00 | 1:46:30 |
| 29 | Lässer Hans / FO | 21.30 | 1:16:20 | 1:46:45 |
| 30 | von Tobel Beat / PIC | 20.00 | 1:15:50 | 1:46:55 |
| 31 | Fritschi Thomas | 24.40 | 1:12:30 | 1:48:10 |
| 32 | Waesche Werni / PIC | 21.50 | 1:14:30 | 1:48:15 |
| 33 | Meier Regula / Fre | | 1:21:05 | 1:48:40 |
| 34 | Simon Manfred / SLS | | | 1:49:30 |
| 35 | Tschopp Max / BB | | 1:12:55 | 1:50:15 |
| 36 | Zimmermann Katja / FA | 17.25 | 1:15:00 | 1:50:45 |
| 37 | Wurlo Laurence / FA | | 1:14:00 | 1:51:30 |
| 38 | Spargaren Marco | | 1:18:30 | 1:51:40 |
| 39 | Rentsch Danielle / SLS | 20.40 | 1:18:20 | 1:51:50 |
| 40 | Wepf Christof / FO | 23.00 | 1:16:20 | 1:53:10 |
| 41 | Miller Stefan / SLS | 22.00 | 1:20:20 | 1:53:30 |
| 41 | Schuler Beat / SLS | 20.15 | 1:20:25 | 1:53:30 |
| 43 | Baummann Hansruedi / FE | 19.50 | 1:14:40 | 1:53:35 |
| 44 | Hünziker Kurt / Fre | 16.55 | 1:17:10 | 1:53:40 |
| 45 | Spieß Martin / FA | 26.10 | 1:27:55 | 1:55:20 |
| 46 | Dygli Alex / SLS | | 1:24:00 | 1:56:50 |
| 47 | Baumgartner Robert / FA | 23.10 | 1:21:40 | 1:57:55 |
| 48 | Spörry Heiner / PIC | 21.40 | 1:22:45 | 1:59:30 |
| 49 | Tschiemer Paul / Fam | 29.25 | 1:38:30 | 2:00:45 |
| 50 | Bickel Andrea / Fre | 17.35 | 1:22:40 | 2:01:55 |
| 50 | Mischler Susanne / BB | 21.00 | 1:22:40 | 2:01:55 |
| 52 | Isenschmid Gusti / FA | | | 2:07:20 |
| Legende: Pla(nung), Fre(und/in), Fam(ilie) | | | | |

Ein gelungener Anlass!

Nicht einmal die aufdringlichen Wespen konnten die Stimmung beim anschliessenden sogenannten «gemütlichen Beisammensein» trüben. Da «Scherzo» Giordani seinen Laptop nicht in diese schweisstreibende Umgebung mitnehmen mochte, dauerte die Handauswertung der Rangliste etwas länger . . .



Grossen Applaus erntet der Gesamtsieger Markus Gyga vom UeG.

In Ermangelung sinnvollerer Geschenke verteilte der AEROPERS-Präsident Heiner Spörri wie üblich – aber reichhaltiger – den AEROPERS-Wein als Siegesprämien.

Vielen Dank allen Sportlerinnen und Sportlern fürs Mitmachen und dem Organisatorengespann Küng/Isenschmid für die Arbeit – wir sehen uns im nächsten Jahr wieder!

H.L

Piloten und Fluglotsen

Captain Reg Smith, IFALPA-Präsident bis April dieses Jahres, hielt die folgende Ansprache anlässlich der Jahreskonferenz der Canadian Air Traffic Controller's Association im Mai 1989. Reg Smith's Art, die Dinge mit Humor und Satire zu betrachten, kommt vor allem in der Einleitung zum Zug. Die heutige Situation am Himmel, durch Sachzwänge ausgelöst, kann tatsächlich eine gesunde Portion Humor vertragen, will man sich nicht an den Problemen aufreiben!

Let's look back in time and establish some basics. Firstly, two wrongs don't make a right; so what do two Wrights make? Why airplanes, of course! Pilots invented the airplane, but then they got bored with bending metal and turning engines, so they turned this aspect over to Boeing, McDonnell Douglas and others. Along the way pilots also invented hauling people and cargo around and called it the «airlines», but they eventually got tired of never making any money, so they turned the idea over to people who never think of anything else but making money. They also invented air traffic control and sold the idea to the operators who recognised the need for such a system, but didn't want the headache and expense of running it, so they talked their poor, unsuspecting, governments into taking on the task and the governments haven't gotten over how badly they were «conned» to this day. Nor have they been able to figure out a way to get someone else to take it off of their hands.

It therefore follows by logic that all of the aviation-related problems that exist today, everything from air traffic congestion, near-misses, labour disputes, failed air traffic controller unions, hijackings, acts of unlawful interference, deregulation and lost luggage, to name but a few, could all be traced to the actions of just one small group of people – pilots – and if they hadn't invented such things to begin with, then all of these problems would simply never have existed and the world today would be a much happier place.

Pilots did one or two things right though. They kept the fun part of flying airplanes for themselves while passing on the associated purchasing, maintenance and operating costs totally and directly to the unsuspecting operators. What's even more amazing, they somehow managed to talk the airlines into actually paying them money for the time they spend flying around all over the world enjoying themselves and burning up the operator's expensive gas.

You have all heard about how air traffic has increased 60% from 1979 to 1988 and how it is going to increase dramatically over the next ten years and that predictions have been made that the number of passengers will double by the turn of the century to reach two billion a year.

Internationalism

Aircraft production and assembly is no longer a facet of just national interest and implications, as aircraft manufacturers weave complex international webs for the building of individual structures and components. The very popular McDonnell Douglas MD-80 is thought of as an American airplane; yet the wings, the entire tail section and most of the vertical and horizontal stabilizers are made here in Canada. Aeritalia of Italy furnishes the fuselage panels. Hawker de Havilland of Australia provides the elevators, while SAAB-Scania of Sweden contributes the wing flight-control surfaces. The overwing hatches are by CASA of Spain and Swiss Federal manufactures the wing leading edges. Mitsubishi makes wing components and many of the electronic components come from the UK or elsewhere in Europe. The People's Republic of China builds the nosewheel and main landing gear doors; and, by early in the 1990s, it will contribute complete nose sections and horizontal stabilizers. Even the lavatories are made in Japan. And we still think of it as an American aircraft!

In amongst all this we have a system of airports and an air traffic route system that is woefully inadequate in meeting current needs, much less capable of being expanded to handle a 100 % increase in traffic over the next eleven years. The system growth capacity just isn't there. Under intense pressure from operators to increase system capacity, States and ICAO have studied the feasibility of reducing vertical separation to 1,000' for a long time

Yawspin



and finally conceded that it could be safely implemented in a limited regional context, i.e. on the North Atlantic where we have what is largely a unidirectional system. But, lo and behold, States suddenly came to the realization that there was no way to get into or out of the NAT system at either end without expensive delays that totally negated the advantages gained in reducing vertical separation.

Other efforts are underway by ICAO to increase airport capacity to include improving surface guidance and control measures, installation of MLS, the introduction of airborne collision and avoidance systems and reducing the existing minimum distance between parallel runways, but they are not being enthusiastically embraced by pilots, by air traffic controllers, by environmentalists or by people who live near airports.

Even bigger aircraft?

The only workable solution towards solving the capacity problems seems to lean towards increasing the carrying capacity of the next generation of civil air transport aircraft and it seems likely that they will be multi-deck, most certainly multi-winged aircraft, with a wing-span and length similar to the 747-400's (which has reached the upper limit imposed by existing runway and taxiway dimensions) and which will be capable of carrying two thousand passengers. Such an approach would mostly avoid increasing both airspace and runway capacity problems but would create immense headaches for air-



© Aeropers 1989

port and transportation authorities on the ground side; but these are primarily governmental problems and expenses and not airline problems and expenses. The big airplane solution would also avoid increasing the number of air traffic controllers and pilot employees, occupations which are already in short supply and which are forecast to worsen.

ATC in Europe

The language capability of ATC candidates is a critical factor that is of great concern in the European area and impacts on the efficiency of the overall system. The lack of an adequate level of proficiency in the English language has been a factor in the ability to implement new off-load airway routes in the past.

Another contentious item within Europe is the continuing trend towards the hiring of non-controller personnel to fill middle and upper management positions within Air Traffic Control Centres and Administrations. A sort of creeping bureaucracy that accepts non-controller personnel to manage controller activities as a means of keeping experienced personnel that are in short-supply at their posts and away from achieving normal career progression.

Finally, within Europe, we can see another creeping trend towards more FIR and airspace sectorization which is designed to reduce the number of ACCs and is a definite movement towards the EUROCONTROL idea.

The eradication of economic boundaries within the European Community, which is slated to go into effect in 1992, will inevitably increase the number of cross-border mergers, joint equity stakes and cooperative agreements between air carriers; something which will spill over into North America. We have already seen this as Midway, a U.S. airline, and Canadian Airlines International agreed last March to share cooperative schedules, joint shares and joint marketing to include tie-ins on frequent flyer programmes. Other US carriers, Northwest, Delta, United and Texas Air, have forged similar alliances with European operators. *(Aus: «IFALPA Quarterly Review»)*

More than a double failure . . .

Ein Unfall-Untersuchungsleiter des NTSB (National Transport and Safety Board) gibt uns in diesem auszugsweise publizierten Bericht eine eindrückliche Schilderung über den Unfall der Aloha-Boeing 737. Gespräche mit Besatzung, FAA und US-Kongressmitgliedern geben den Hintergrund zu Empfehlungen und Schlussfolgerungen.

The accident occurred on April 28, 1988. Aloha Airlines Flight 243, a Boeing 737-297 was on a regularly scheduled passenger flight from the Island of Hilo to Honolulu, Hawaii. Shortly after levelling the airplane at flight level 240 with the first officer at the controls the crew heard a loud «clap» or «whooshing» sound followed by rushing air behind them. They observed that the cockpit door was gone and noticed «blue sky» where the first class cabin ceiling had been. The captain immediately took control of the airplane and began a 4000 feet per minute emergency descent using the speed brakes while maintaining an indicated airspeed of 280–290 knots. ATC was advised of the emergency and approved a diversion to Maui. The captain stated that during this time, they were experiencing severe vibration and that the airplane handled very rough. He slowed the airplane to about 200 knots as the flight descended through 10,000 feet. The flaps were set to 5 degrees but when 15 degree flaps were tried, the airplane became less controllable so they were returned to the 5 degree position. It was also noted that they had lost power on the No. 1 engine. The captain attempted to slow the aircraft to the approach speed range but as it decelerated below 170 knots the airplane again became less controllable so the speed was maintained at 170 knots throughout the approach. Flight 243 landed on runway 2 at the Kahului Airport at 1358. A normal touchdown and landing was accomplished using the brakes and the No. 2 engine thrust reverser to stop on the runway. The entire episode from the time of the structural failure at FL240 to touchdown on Maui lasted approximately 22 minutes.

There were 95 persons on board – 89 passengers, 2 flight crew, 3 flight attendants, and an FAA air traffic controller in the jumpseat. The senior flight attendant in the first class cabin was lost during the explosive decompression. Fifty-nine passengers were taken to the hospital with injuries ranging from minor to serious.

All factors considered, it was a miraculous escape for all but one of those persons on board Flight 243 and is indeed a testimony to the skill of the flight crew and to the residual strength of the B-737.

Investigation disclosed that the aircraft sustained substantial airframe damage to the fuselage upper skin structure from the bulkhead aft of the passenger entry door to the fuselage circumferential structural frame just forward of the leading edge of the wings. The entire fuselage structure from above floor level beginning at fuselage station 360 to 540 (180 inches) was missing. All fractures associated with the perimeter of the missing structure were typical of static overload separations.

Several of the support beams beneath the floor were cracked and the floor panels had lifted up into the forward cabin area. The underfloor damage was subsequently found to have caused movement of the left engine fuel control cable to shut off position, and then the cable broke. The passenger oxygen lines from the oxygen bottle to the masks were broken when the roof separated, thus disabling the passenger oxygen system.

This was a high-time, high-use airplane. It was manufactured in 1969 and at the time of the accident had accumulated 35,493 flight hours. Of more significance, it had 89,090 cycles which equates to about 13 flights or pressurization cycles da day for 19 years. This was the second highest number of flight cycles in the worldwide B-737 fleet. A sister ship, also owned by Aloha Airlines, has accumulated 90,051 cycles, the highest number for any B-737. That aircraft was in the Aloha hanger for maintenance at the time of the accident.

Did the system work?

Notwithstanding the facts of this accident, it is my contention that the system almost worked and I say this for these reasons: Very early on in the service history of the B-737, the manufacturer issued several service bulletins pertaining to disbonding, corrosion, and fatigue cracking around the fuselage lap joints.

In accordance with the requirements of the AD issued by the FAA in November 1987, Aloha inspected its B-737 fleet and on the visual examination of the accident airplane, at least two areas of corrosion were found along the No. 4 stringer. These areas were properly repaired and, according to Aloha, the eddycurrent inspection along the entire stringer, as required by the AD, was also performed. According to the maintenance records, no other defects were found. However, after the accident, the airplane was again inspected by the NTSB and many other areas of detectable multi-site cracking were found along the No. 4 stringer as well as along many other areas of the fuselage lap joints.

In theory the system was working. All of the responsible parties were attuned to the problem and had, in fact, taken some form of action to correct a deficiency. Obviously, the actions that were taken were insufficient and, in this case, the system failed and an accident occurred.

I think Congressman Oberstar said it best at the Ageing Aircraft Conference in June of this year. He said, in part:

- What concerns us all is not that there isn't a tracking system for ageing aircraft – there is.
- It's not that the system wasn't used – it was.
- What concerns us, is that most of the right steps were taken but the system still failed.
- Boeing should have issued a service bulletin to inspect cracks along the Nos. 4 and 10 stringers – and they did.
- The FAA should have issued an AD requiring an inspection of the stringer No. 4 lap joint, and they did, about 6 months before the accident.
- Aloha should have acted on these warnings and they did – but they didn't find the problem.

Although in this case we did have an accident and, indeed, an example of how the system didn't work, I would like to conclude on a positive note by saying that I believe that this is an isolated exception to the proven record of safety by all of our transport aircraft. I base this conclusion on the thousands of air carrier hours that are successfully flown each day all over the world.

However, any failure, no matter how small or insignificant must be recognised and corrected before an accident occurs. Thus, while we did have a breakdown in the system in this case, we now have a tremendous effort underway to correct the deficiencies that were uncovered. This is, after all, the purpose of aircraft accident investigation – to effect corrective action – and it is the reason why all of us are dedicated to this profession.

(Aus: «IFALPA Quarterly review»)



EVANGELISCHE SCHULE
BAUMACKER Baumackerstr. 15
8050 Zürich-Oerlikon

Die gesuchte Privatschule in Zürich-Nord

5.+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.**

Schutz vor Einbruch!

Ein bewährtes Alarmsystem ist auf dem Markt: einfach zu installieren und wesentlich preiswerter als die herkömmliche Methode. Ideal für Einfamilienhäuser, Wohnungen, Büros usw., SEV-geprüft. Verlangen Sie Gratis-Dokumentation.

ARTAS Alarmanlagen
Hatzenbühlstrasse 48
8309 Nürensdorf
Telefon (01) 836 75 55

Name: _____
Strasse: _____
Wohnort: _____
Telefon: _____

**Verlangen Sie
das Unmögliche von mir!**

Ihr Versicherungsberater

«La Suisse»
Versicherungen

Generaldirektion:
Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne
Tel. 021 20 18 11

Drei Tage Arbeitskampf bei LTU

Ein Arbeitskampf bei einer deutschen Fluggesellschaft gehört nun nicht gerade zu den alltäglichen Erscheinungen. Deshalb sind sachliche Analysen der Geschehnisse von grossem Wert.

Wie kam es zu diesem vor einiger Zeit noch nicht vorstellbaren Arbeitskampf?

Man kann davon ausgehen, dass alle Initiatoren mit «Magenschmerzen» in die Urabstimmung und vor allem in den Arbeitskampf gegangen sind. Die Struktur der Beschäftigten eines Luftfahrtunternehmens ist so, dass man die Meinung, das Wissen und die Intentionen der Mitarbeiter nur schwer einschätzen kann; den Verantwortlichen fehlt einfach der ständige Dialog mit den Betroffenen.

Um so erstaunter waren alle Mitarbeiter der Tarifkommission und der DAG, dass tatsächlich 700 von etwa 1100 Beschäftigten der LTU einhellig der Meinung waren, dass ein Arbeitskampf unumgänglich war und vor allem dass er gemeinsam vom Mechaniker bis zum Kapitän, von der Mitarbeiterin der Passage bis zum Prüfer, unter einem (Zelt-)Dach durchgestanden werden muss.

«Spaltpilze» für diese Einheit gab es genügend.

- Die Geschäftsleitung liess schon vor Streikbeginn über die Presse mitteilen, dass die LTU einen Arbeitskampf problemlos durchstehen kann. Das förderte unerwartet die Streikbereitschaft.
- Für etwa 20 Prozent der Mitarbeiter wurde einseitig «Notdienst» verordnet, rechtlich unzulässig, und letztlich unwirksam bei den Kollegen.
- Unverbindliche Versprechungen der Geschäftsleitung wurden den Mitarbeitern täglich ins Haus geschickt, um über ihre Familienangehörigen Druck auszuüben. Aber die Zweifel der Streikenden blieben.
- Die Vorsitzenden von Personalvertretung und Betriebsrat wurden rechtlich belangt; der Prozess vor dem Arbeitsgericht fand am dritten Streiktag statt . . . und geriet zu einer Demonstration der Solidarität untereinander.

Alle Versuche, einen Keil in die Einheit der Streikenden zu treiben, scheiterten an deren gemeinsamer Angst vor dem Verlust ihres sozialen Besitzstandes, der *Angst vor Auslagerungen von Betriebsteilen*.

Die Vorstellung, sich auf seinen eigenen Arbeitsplatz in einem neuen Unternehmen der LTU zu schlechteren Bedingungen neu bewerben zu müssen, diskutierte man schon lange.

LTU hatte das Verfahren mit der Catering-Gesellschaft LTC 1987/88 zu deutlich vorgeführt, nachdem die Expansion schon lange an anderen Stellen – bei LTU-Süd und LTE – stattfand.

Die Geschäftsleitung nahm 1988 an, während die Diskussion um den Rationalisierungsschutz schon begann, dass fehlende Zukunftsperspektiven nur bei den Flugingenieuren zu Unruhe führten. Deshalb konnte nach langem Ringen im Dezember 1988 die Betriebsvereinbarung «Zukunftssicherung Flugingenieure» abgeschlossen werden. Doch die Geschäftsleitung irrte; alle Mitarbeiter sahen ihre Arbeitsplätze in Gefahr. Das führte zu der Einheit in der Belegschaft, die niemand – auf beiden Seiten – erwartet hätte.

Hervorzuheben ist die Bereitschaft der DAG, zur Erreichung des Ziels auch das letzte Mittel, den Streik, nicht zu scheuen.

Die DAG hat in diesen Tagen bewiesen, dass sie, wenn es darauf ankommt, hart sein kann bei den Massnahmen, bei gleichzeitig kompetenter und korrekter Verhandlungsführung.

Die «Zeit» schrieb:

«Die möglichen Folgen dieser Geschäftspolitik (gemeint sind Auslagerung und Ausflagung) für Arbeitsbedingungen und Gehälter der Arbeitnehmer hierzulande gilt es für die Gewerkschaft rechtzeitig zu mildern. Auch das mag ein Grund für den Arbeitskampf bei LTU gewesen sein.»

Hervorzuheben ist auch die Disziplin, mit der der Streik durchgeführt wurde. Als Freizeit hat niemand diese drei Tage angesehen. Es gab viele Kollegen, die täglich bis zu 22 Stunden im Streiklokal anwesend waren.

Am letzten Tag, gegen 23.30 Uhr, waren bei der Verkündung des Verhandlungsergebnisses mindestens 300 Mitarbeiter anwesend. Mit einem unbeschreiblichen Jubel wurde der gemeinsame Erfolg begrüsst, bejubelt wurde sicher auch das Ende des Streiks. Die eingangs erwähnten «Magenkrämpfe» lösten sich innerhalb von Sekunden, und die verantwortlichen TK-Mitglieder konnten endlich auch ihre Rostbratwurst geniessen.

Auf der Ausserordentlichen Mitgliederversammlung der VC am 12. Juli 1989 wurde unter anderem die Frage gestellt, wie es möglich sei, dass zu Zeiten knapper Cockpitbesetzungen niemand die Initiative ergreift und etwas unternimmt. Statt dessen starre man auf Auslagerung und Ausflagung wie das Kaninchen auf die Schlange.

Nun, das Personal der LTU hat es probiert. Es hätte auch schiefgehen können; aber wir haben erreicht, dass unsere Arbeitsplätze erheblich besser abgesichert sind als vorher.

(Aus: «Cockpit Info» 5/89 der Vereinigung Cockpit)

Aus alten Zeiten!

Die Swissair war in voller Expansion begriffen. Das zu Ende gegangene Jahr 1954 hatte ihr die aussergewöhnliche Erhöhung von 60 Prozent ihres Transportangebotes, das heisst, ihrer Produktion, gebracht. Daran beteiligt waren die Aufnahme des Flugdienstes nach Südamerika, eines besonderen Frachtkurses nach New York neben vermehrten Einsätzen nach den USA und dem Nahen Osten, sowie der Ausbau der Nachtstrecken in Europa.

Die tägliche Kleinarbeit, insbesondere die Auswahl der geeigneten Kräfte für die unvermeidliche Neubesetzung der leitenden Posten meines Departementes, nahm mich voll in Anspruch. Der sich immer deutlicher abzeichnende Mangel an Nachwuchspiloten führte am 23. Dezember 1954 zu einer Aussprache, zu welcher das Eidgenössische Luftamt den Kommandanten der Flieger- und Flabtruppen, den Präsidenten des Aero Clubs der Schweiz und mich als Vertreter der Swissair einlud. Hierauf schrieb Dr. Markus Burkhard, der Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, ein Exposé über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses, das als Grundlage für das Haupttraktandum der bevorstehenden Sitzung der Luftfahrtkommission vom 19. Januar 1955 dienen sollte.

Die Sitzung sollte den Auftakt für eine völlig neue Ära in der Bereitstellung des Pilotennachwuchses bilden, indem entgegen den Behauptungen des Kommandanten der Flugwaffe, er habe keine Nachwuchssorgen – solche nachgewiesen werden konnten und in der Folge der zivile Ausbildungsweg für Verkehrsflieger freigelegt wurde.

Von jeher gab die Swissair ausgebildeten Militärpiloten den Vorzug. Dieses Reservoir war nun versiegt. Dr. Heberlein wies anlässlich der Sitzung vom 19. Januar auf den eigentlichen Grund dieses Missstandes hin, die oben erwähnte ungenügende Flugstundenentschädigung der Militärpiloten. Eine grosse Anzahl junger Wehrmänner hatte vor dem Zweiten Weltkrieg mit der Flugstundenentschädigung noch eine akademische oder andere Berufsausbildung selber finanzieren können, was im Jahre 1955 infolge der Teuerung und der zusätzlichen Reduktion der Entschädigungssumme durch Versicherungsprämien nicht mehr möglich war.

Rudolf Heberlein führte unter anderem aus: «Die Entwicklung der Swissair kann heute noch nicht übersehen werden. Es wäre gefährlich, in einer so dynamischen Entwicklung anzunehmen, der endgültige Bedarf an Piloten werde höchstens 200 betragen, wie dies von gewissen Stellen postuliert

wurde. (Bis 1972 ist die Pilotenzahl dann auf 670 angestiegen – 1989 sogar über 1000!) Ich halte die Pilotenentschädigungen zudem heute als zu gering. Sie müssen der Kaufkraft des Geldes angepasst werden, wenn wir damit das Interesse für die Ausbildung zum Militärpiloten heben wollen. Den Instruktoren, an denen es ebenso mangelt, muss eine angemessene Funktionsentschädigung ausgerichtet werden, damit sie nicht abwandern. Wir müssen uns hier nach dem gegebenen Weltmarktpreis für Pilotengehälte richten. Auch in Zukunft wird der Militärpilot eine Vorzugsstellung bei der Swissair geniessen. Daneben aber müssen auch andere Möglichkeiten der Rekrutierung geprüft werden. Vor allem ist unter den jungen Leuten die Propaganda zu verstärken.

Dr. Heberlein schlug die Verdoppelung der jährlichen Flugstundenentschädigung von 4000 auf 8000 Schweizer Franken vor. Sein Vorstoss hingegen veranlasste den Chef des Militärdepartementes, Bundesrat Chaudet, auf den Herbst 1955 zwar nicht eine Verdoppelung, doch immerhin 50 Prozent Erhöhung anzuordnen. Die Wirkung war auch so noch verblüffend. Die Flugwaffe verfügte in kürzester Zeit wieder über den gewünschten Nachwuchs, was sich für die Swissair erst einige Jahre später auswirken könnte.

Heiterkeit erweckte an der erwähnten Konferenz der Vertreter der Eidgenössischen Finanzverwaltung mit der Bemerkung:

«Bis jetzt war ich der Überzeugung, Flieger werde ein junger Mann aus Idealismus. Nun vernehme ich, dass auch das eine reine Geldangelegenheit ist, indem auf das Fliegen verzichtet wird, wenn die jährliche Flugstundenentschädigung nicht erhöht wird.»

Taken from:

Swissair – Im Kampf und Aufstieg

by Robert Fretz

(Published in 1973 by Schweizer Verlagshaus AG, Zürich) pp188–190

Evidently nothing changes! Is it:

The eternal circle

The closed loop

or simply that people don't pay attention to history and thus never learn!

Thank you for your understanding!!!

M.F.

Unterwanderung im Cockpit: Facts

In letzter Zeit redete man oft und viel davon, aber nackte Zahlen wurden bis dato noch nicht publiziert, nämlich über die jährlich geleisteten Flugstunden fremder Fluggesellschaften zugunsten der Swissair.

Nimmt man sich die Zeit und Mühe, wie unser Vorstandsmitglied Ruedi Suter, auf Grund des offiziellen Swissair-Flugplanes eine entsprechende Zusammenstellung der jährlich geleisteten Flugstunden vorzunehmen, so kommt man auf das folgende Resultat:

Flugleistungen von fremden Piloten auf SR-Linienflügen (pro Jahr)

| | |
|-----------------|---------------|
| 1. Crossair | 33 200 h/Jahr |
| 2. CTA | 8000 h/Jahr |
| 3. Delta Air | 2200 h/Jahr |
| 4. Air Littoral | 1800 h/Jahr |
| 5. Ladeco | 400 h/Jahr |
| Total | 45 600 h/Jahr |

Anzahl fremde Piloten auf SR-Linienflügen bei ca. 600 h/Jahr Flugleistung

| | |
|---------------------------------------|------------|
| 1. Crossair (700 h/Jahr) | 48 Piloten |
| 2. CTA (620 h/Jahr) | 13 Piloten |
| 3. Delta Air (700 h/Jahr) | 3 Piloten |
| 4. Air Littoral + Ladeco (700 h/Jahr) | 3 Piloten |
| Total | 64 Piloten |

Das entspricht rund 7 Prozent der SR-Piloten.

Daraus lässt sich Folgendes ableiten:

- ① 50 Prozent der von Crossair angeflogenen Swissair-Destinationen (unter SR-Nummer) wurden vorher von SR-Piloten mit SR-Jets bedient.
- ② Die Swissair-Passagiere verbringen pro Jahr zirka 22 800 Flugstunden auf Swissair-Linienflügen, die von fremden Besatzungen auf fremden Flugzeugen operiert werden. (Basis SR-Flugplan 15. Juni bis 18. Oktober 1989.)
- ③ Um diese Flugleistungen mit Swissair-Piloten zu erbringen, müssten mindestens 64 zusätzliche Piloten eingestellt werden.
- ④ Kumuliert mit den Ferienübertragungen ergibt sich für Swissair momentan ein Piloten-Manko von mindestens 8 Prozent, um sämtliche SR-Leistungen zu erbringen.
- ⑤ Hätten die Bestände der Swissair-Piloten mit dem Wachstum der Swissair-Linienflüge aufgestockt werden müssen, so würde das Upgrading zirka eineinhalb Jahre früher stattfinden.

J.K.

Im Zürcher Weinland, zwischen Winterthur und Schaffhausen (mit Bahn-
verbindung), verkaufen wir an schöner Lage am Ortsrand von **Ossingen**

5¹/₂-Zimmer-Reihenhäuser

mit Doppelgaragen, Wohnen/Essen 35 m², attraktives Studio im Dachge-
schoss. Gepflegter Innenausbau mit viel Naturholz.

Verkaufspreise Fr. 715 000.-/Fr. 748 000.-.

Gerne geben wir Ihnen weitere Auskünfte und Unterlagen.

Marty Wohnbau AG, Sirnacherstrasse 6, 9500 Wil, Telefon (073) 22 36 36.

Unser **schönes**

Riegel-Landhaus

mit 6 Zimmern ist zu verkaufen. Es steht in **Unterstammheim**, im Zürcher Weinland, an einma-
liger, ruhiger und sonniger Wohnlage, mit schöner Aussicht über die behäbigen Ziegeldächer dieses
attraktiven Ortes.

Das Haus bietet ein grosszügiges Raumprogramm, z. B. Wohnzimmer + sep. Esszimmer mit 49 m², gros-
se Küche mit Massivholzmöblierung, Elternzimmer 19 m². Der gepflegte Innenausbau mit viel Holz, farbi-
ge sanit. Apparate und das Gartenbiotop geben diesem bezugsbereiten Neubau eine besondere Note.

Der Verkaufspreis beträgt Fr. 975 000.-.

Auskünfte und Unterlagen erhalten Sie von:

Marty Wohnbau AG, Sirnacherstrasse 6, 9500 Wil, Telefon (073) 22 36 36.

QUGA AG

Zu verkaufen

In Guntmadingen SH, freistehendes EFH, 6 Zimmer, drei Garagenplätze, Garten-
schwimmbad heizbar, etwa 800 m² Land, sehr sonnige, absolut ruhige, unverbau-
bare Lage auf dem Lande, etwa 40 Min. bis Flughafen Zürich. Hoher Ausbaukom-
fort, Baujahr 1977. Bezugsbereit September 1989.

Kaufpreis: Fr. 948 000.-

Auskunft Tel. (01) 867 42 88

QUGA AG

Zu verkaufen im Zürcher Weinland, nahe Rheinfal: Neuerstelltes, grosszügiges

4¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

einseitig angebaut, Wohnfläche etwa 145 m².

Das Haus liegt an sonniger, sehr schöner Hanglage, 15 Automin. von Winterthur,
30 Automin. bis Zürich-Flughafen.

Modernster Komfort, exklusive, etwa 450 m² Land. Zwei Garagenplätze.

Preis: Haus Fr. 798 000.-

je Garagenplatz: Fr. 30 000.-

Auskunft Bürozeit: Tel. (01) 867 42 88

Flying Tigers 747 Freighter Accident

The history of a non-precision approach

A Flying Tigers Boeing 747-200F freighter that crashed near Kuala Lumpur's Subang International Airport appeared to be about 1,800 ft. below the minimum altitude for that part of the approach. The four crewmen were killed and the aircraft was destroyed in the crash near the Malaysian capital.

The aircraft crashed on a remote wooded hill southeast of Subang, along the approach path to Runway 33, and apparently before reaching the «Kayell» nondirectional beacon (NDB) located 7.5 mi from the airport. The minimum approach altitude before crossing the Kayell NDB is 2,400 ft. above mean sea level (MSL), but the aircraft hit terrain at roughly 600 ft.

The crash occurred at 6:36 a.m. local time on Feb. 19, before sunrise. Weather at the time consisted of low clouds and fog, with poor visibility. Winds were calm and temperature and dewpoint were about 20°. The Subang instrument landing system was out of service due to runway construction and the aircraft was performing a nonprecision NDB approach. Weather minimum for this approach is 2 km. visibility.

Along the approach path at 2.1 mi. from the airport, there is another NDB called «SM,» with a frequency of 355 KHz., compared to 255 KHz. for Kayell. After crossing Kayell heading towards SM, the minimum altitude is 760 ft. MSL. After crossing SM, an aircraft should not go below 550 ft. MSL minimum descent altitude without seeing the runway, according to the Jeppesen charts used by Flying Tigers. Touchdown elevation is 89 ft.

Unusual approach

Most airports' NDB approaches use a single NDB. Subang's dual NDB approach is fairly rare. The accident aircraft was equipped with two NDB receivers displaying information on the pilot's and copilot's radio magnetic indicators, and each receiver could be retuned to another frequency for quick transfer to the next NDB after the instruments indicated the aircraft had passed the first NDB.

The aircraft took off from Singapore with a new crew as Flight 66, and directly entered a straight-in approach to Runway 33 after the 200-mi. flight. Takeoff weight was about 478,000 lb. and landing weight was planned at 465,000 lb. The aircraft was less than half loaded with textiles, electronic parts and mail. No hazardous cargo was believed to be on board.

The aircraft caught fire after the crash. The four engines were found near the wings. Preliminary reports said the wreckage was oriented roughly in line with the runway heading. No evidence of foul play has been found so far. The crew gave no sign of trouble to ground controllers. The cockpit voice recorder and flight data recorder appeared to be in good shape and are being examined at Farnborough in the U.K.

Killed in the crash were Capt. Frank W. Halpin, 59; First Officer R. J. «Jack» Robinson, Jr., 54; Second Officer Ronald Penton, 70; and Flying Tigers flight mechanic Leonard W. Sulewski, 53. The crew members had 21 to 33 years experience with the company.

The aircraft, tail number N807FT and Boeing Line No. 408, was delivered new to Flying Tigers on Dec. 11, 1979. It was powered by Pratt & Whitney JT9D-7Q engines and had accumulated about 34,000 hr. and 9,000 landings at the time of the crash. There were no outstanding discrepancies on the aircraft, according to Flying Tigers.

The crash is the 19th 747 hull loss due to all causes, including terrorism and hangar fires. Flying Tigers' last fatal accident was in 1970 when a Douglas DC-8 slid off the runway at Okinawa.

(Aus: «Aviation Week», 27. Feb. 1989)



...segeln...segeln...segeln...segeln...segeln.....

Ausbildung in Theorie und Praxis für alle Scheine, Privatunterricht

Karibik Ferientörn

über Weihnachten / Neujahr 1989 / 90 und Feb. 90 auf 16-m-Super-Luxus-Yacht

Shark 24, **Vermietung** auf Bodensee (Ober- und Untersee), Lago Maggiore

Yacht-Charter in Griechenland, Karibik

Privat Intensiv-B-Scheinurse

Pit's Segelschule und KEA-Reisen AG, Fax-Nr. 052 / 28 28 75



Segelschule Steckborn

Salomon-Landoltstr. 3 CH-8450 Ändelfingen Telefon 052 / 41 13 81

Impressionen



Zu vermieten per 1. April 1990

6-Zimmer-Einfamilienhaus

in Nürensdorf, zwei Bäder, Doppelgarage, grosser Bastelraum, pflegeleichter Garten, sehr ruhiges Quartier, 400 m zur Primarschule, nur 7 km zum Flugplatz. Langjähriger Mietvertrag erwünscht.

Anfragen Telefon (01) 836 58 34 oder Fach 231.

Brunnadern bei Wattwil
im nebelfreien Neckertal verkaufen wir modernes

4¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

Bijou mit viel Holz

riesiger Balkon – Bastelraum 33 m² – Wintergarten mit Cheminéeofen – Garage mit div. Autoabstellplätzen – Umschwung mit Naturgarten und vielen Rosen, schönes Gartenhaus – Mischwald – Waldsitzplätze – Säntisblick. Nähe Bahnhof – 50 Autominuten bis Zürich – 1200 m² – Baujahr 1984/85.

Anfragen unter Chiffre-Nr. 1018 an die Administration der «Aeropers-Rundschau», Vereinsdruckerei, 8500 Frauenfeld.

Zu verkaufen grossräumige

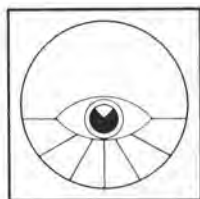
4¹/₂-Zimmer-Wohnung

in Meilen – Zürichsee rechtes Ufer – Hochparterre, an ruhiger, erhöhter Lage am Waldrand – Strasse nicht durchgehend – Blick ins Grüne

Wohn- und Esszimmer zusammen 50 m² mit Cheminée.
Zwei Schlafzimmer 15,5 m² und 11,5 m²,
Küche 10,5 m², Bad, sep. WC
Eingangshalle 15 m² mit Fenster
Balkon 10 m²

Fr. 720 000.–
1–2 Garagen zu Fr. 30 000.–

Chiffre Nr. 1017 an die Administration der «Aeropers-Rundschau», Vereinsdruckerei Frauenfeld, 8500 Frauenfeld



A-340 first flight in mid-1991

Production work on the A-340 is advancing on a schedule that calls for first flight of the four-engine long-range transport in mid 1991. The A-340 shares the same basic fuselage and wing as the twin-engine A-330. About 300 orders for both crafts have been booked by Airbus Industries.

Hopefully the MD-11 will be in service by that date . . .

C.G.

Götterdämmerung im Ops-Center?

Im OC-Bulletin vom September beklagte sich Urs Baier über unvorhergesehene Schwierigkeiten beim Umsetzen der Namenstäfelchen, da sie mit *Nimbus*-Schrauben befestigt waren. Wir wissen ja, dass einige Leute in jener Etage schon etwas abgehoben sind, aber dass ihre Beschriftungen mit «Heiligenscheinschrauben» angemacht sind statt mit *Inbus*-Schrauben scheint doch etwas hochgegriffen. Urs, besten Dank für Deinen Verschreiber, er brachte mir bei einer Wette über die Bedeutung des Wortes eine Flasche Wein als Siegesprämie. Wir stossen dann an!

H.L.

Uniformen von Douglas?

«Roll-out» und «Erstflug» der neuen Uniformen sind zwar noch nicht fix festgelegt, doch zeigt es sich, dass mit einer Verspätung von etwa drei Wochen auf die ursprünglich vorgesehene Einführung per 1. April 1990 gerechnet werden muss. Nicht nur Flugzeugzulieferanten, auch die Stoff-Fabriken haben offenbar lange «lead-times» . . .

H.L.

Lösung der Bestandesprobleme?

Falls – wie schon im Flight Recorder angetönt wurde – durch einen unglücklichen Umstand die Abstimmung am 26. November falsch herauskommen sollte, hätten wir auf einen Schlag über 30 Positionen im Cockpit mehr zur Verfügung! Aber da sich der Schweizer nicht irreführen lässt, leben wir halt mit einem Unterbestand im Jahr 1990 von einer (!) Position und bis zu 80 im darauffolgenden Jahr.

H.L.

Tough?

Delta Air Lines has fired 3 flight crewmembers, charging that their failure to set a 727 flaps and slats properly for takeoff resulted in a crash that killed 14 persons last year. The captain, first officer and flight engineer were fired Aug 1st following an exhaustive internal investigation during which every other possible explanation was carefully analyzed. «The crew failed to set as aircraft's flaps and slats in the proper takeoff configuration as required by established Delta practices and procedures, accordingly, the airline has accepted responsibility for the accident on that basis and has dismissed the flight crew,» was the comment of Delta Air Lines. C.G.

Unfalluntersuchung in eigener Regie

Libyen hat zwei Experten von McDonnell-Douglas die Einreise verweigert. Sie wollten sich an den Untersuchungen über die Absturzursache der Korean DC-10 beteiligen. Normalerweise haben Experten des Herstellers Zugang zur Unfallstätte. Vielleicht wollen Korea und Libyen ohne äussere Einwirkungen zu einem Schluss kommen, wieso die DC-10 vier Kilometer vor der Piste Bodenberührung hatte. Laut «Flight» betrug die Sichtweite 400 Meter, und die ILS war als unbenützbar im Notam aufgeführt.

Der Flugdatenschreiber wurde nach Frankreich zur Auswertung geschickt.

H.L.

Food for thought

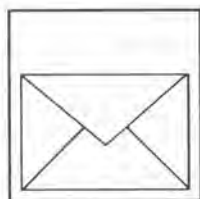
In two recent accidents, the wearing of a «crotch strap» (= «centre belt») significantly reduced the injuries to the flight crew. In the A-320 accident in Habsheim, France, in June 1988, and the B-737-400 accident in the United Kingdom in January 1989, the pilots not wearing «crotch straps» sustained far greater injuries than the pilots wearing them. M.F.

For the Guinness book

A Boeing 767-200ER from Air Seychelles was flown 8892 statute miles non-stop, establishing a new record for a commercial twinjet. The 16-hr 49min flight on July 27th from Grand Rapids, Mich. to the island of Mahe in the Indian Ocean was conducted under instrument flight rules and landed with 2 hr. of fuel remaining.

A new distance record was established by a Qantas Boeing 747-400 flying from London to Sydney. The flight took 20hr and 9min, covered 9720n.m. and the airplane landed with 4 tons remaining from its 183,5 tons take-off fuel load. The fuel used was a special high-density version of Jet A1 (.84 specific gravity) and the aircraft was towed to the runway before starting to save as much fuel as possible. Four Qantas pilots and one Boeing pilot comprised the crew, the Qantas aircrew taking turn at controls. The 747-400 has a crew rest area and it will be standard procedure to carry two two-man crews on future long-range flights. C.G.

Briefe an die rundschau



Ça fait plaisir d'être Suisse

En apprenant dernièrement que notre compagnie allait engager une dizaine de FE canadiens, je me suis dit que je devrais peut être déménager au Canada. Vous vous demandez sans doute pourquoi? Tout simplement parce que la Swissair vient de créer un «home base Toronto». Ainsi, ce qui est inconcevable à Genève pour diverses raisons devient soudain très simple sur le nouveau continent. Il faut dire qu'avec un vol par jour qui dessert Toronto, la planification des engagements d'équipages est beaucoup plus flexible que depuis Genève... Et puis, tout cela me fait rêver.

Si j'habitais à Toronto, on me transporterait «dead heading» à ZRH. Plus besoin de faire la queue au check-in à GVA, plus besoin de monter à 7 h du matin à ZRH pour travailler à 10 h 30 simplement parce que la SR111 est toujours en retard, plus besoin de courir à travers le tarmac pour arriver à l'heure au «crew control» parce qu'on a tourné une demi-heure dans le «holding» à EKRON. Et puis, si par hasard il neige et que je reste bloqué à l'aéroport, je ne recevrai plus d'invitation dans le bureau de mon chef pour lui expliquer pourquoi je n'ai pas installé un centre de prévision météo dans mon jardin et pourquoi je n'ai pas sauté dans ma chenillette privée afin d'atteindre l'OPS à tout prix. Mais c'est vrai qu'à Toronto, il ne neige pratiquement jamais.

Si j'habitais à Toronto, on me logerait quand je viendrais à ZRH. Finies les nuits d'insomnies dans une cave sans fenêtre où l'ambiance rappelle une chambre mortuaire, finies les journées de réserve trépidantes dans un «crew room» aux allures de placard à balais, finis les téléphones à onze heures du soir pour trouver une chambre d'hôtel libre à un prix raisonnable.

Si j'habitais à Toronto, on me donnerait tous les cours à ZRH en anglais et non en «Schriftdeutsch»; on ne pourrait pas m'en vouloir, venant d'un pays si lointain, de ne pas maîtriser la langue de Goethe.

Mais ce qui me rassure dans tout cela, c'est que la réputation d'hospitalité de notre pays reste intacte puisqu'on accorde à des non-résidents des conditions de travail meilleures qu'aux gens du terroir. Alors ça fait quand même plaisir d'être Suisse.

François Keller

I thank you for your understanding

To be said with the same enthusiastic tone as heard on most SR flights

To those of you who came to Swissair, with no removal allowances, no salary increments for previous experience and licences held, who now see others joining, with all these things offered:

I thank you for your understanding.

To those of you who have sat in the right hand seat for 15 years, waiting for a command, yet seen other carriers, using Swissair callsigns, on Swissair routes, with non Swissair crews:

I thank you for your understanding.

To those of you who could not get your holiday as requested this year, due to the shortage of crews:

I thank you for your understanding.

To those of you who did not get a salary rise for the last 8 years, and watched your standard of living decrease over the same period (1981) by 11 %:

I thank you for your understanding.

To those of you who were unable to use your rebated travel allowance, because of the meagre seat allotment on Swissair flights, and who have had the entitlement for their relatives, reduced:

I thank you for your understanding.

Colin E. Griffiths

Zu verkaufen
auf 15. November 1989

Mercedes Combi 230 TE

weiss, 1989, alle Extras, etwa 6500 km, neuwertig.

Telefon (01) 836 58 34 oder Fach 231.

From other publications



Developing your own distinctive P. A. Style?

Anyone tempted to develop their own brand of P. A. should perhaps take note of the following two contributors. For the first example I am indebted to a colleague and for the second to Bruce Palling of the Independent newspaper.

In the first example the Captain was clearly anxious to avoid being labelled garrulous, and my colleague's story goes something like this:

The flight was from «a small satellite» airfield close to Los Angeles to another «provincial airfield» close to New York. Although aware that this was a

«frills» flight, my informant could not help noticing that apart from the emergency briefing, given by the stewardess, there were no announcements of any sort from the flight deck. Matters continued thus until around two hours in the sector when a loud crackling noise was heard coming from the P. A. speaker system. After some few seconds a gravelly voice suddenly announced the words «half way», and with the end of that communication there were no further announcements of any sort.



For the second example the newspaper cutting is printed below: a glorious specimen of original P. A. style.

My own favourite Captain's message was when I was on a Qantas flight to Sydney a few years back. «Giddy, it's Captain Dezzie Tregenza here on QF001 all the way to Steak and Kidney. There's some union bludgers on strike back home so you might have to carry your own gear off the plane. To make up for it, all the booze is on the house tonight – in fact, you can have anything on board except the hosties.» (Aus: «The Log», August 1989)

Fizzed-out

Britain's pilots have been warned that drinking too many lowcalorie diet Colas and fizzy drinks could be dangerous. The warning, from the Civil Aviation Authority, comes in a «General Aviation Safety» information leaflet.

DRINK ON THE COKE ... IM FLYING IN THE MORNING !!



The CAA warns pilots that various American aviation magazines have recently pointed out the «possible serious side effects» of a substance called Aspartame – better known as Nutra Sweet.

Symptoms include headaches, nausea, blurred vision and dizziness. The CAA says that in America, a national campaign based in Texas is lobbying to get NutraSweet banned.

It adds that many low calorie drinks also contain significant amounts of caffeine, which taken in excess, can cause similar problems.

The leaflet asks pilots and their families: «If any pilots have been suffering such unexplained symptoms, perhaps they should review their own intake of Aspartame.»

A spokesman for the Authority made it clear that the leaflet «is NOT an order to stop drinking low calorie drinks». But he adds «we feel that in the light of ongoing research, pilots should be aware of problems that might arise. When more scientific evidence is available, we will advise our pilots again.»

Dr Erik Millstone, lecturer in Science Policy at Sussex University, is currently researching the alleged effects of Aspartame. He told The Log «I think the CAA have been sensible to issue such advice. I would go as far as to say it would be prudent for pilots not to take any drinks containing NutraSweet at the moment.»

Dr. Millstone says that his research has so far uncovered at least one «guinea pig» who believes that just ONE can of fizzy drink triggered a seizure. He hopes to complete his scientific investigation within the next few months – so we will keep you informed of developments.

The American-based company NutraSweet have always maintained that their product is safe. The company claim that experts in more than 60 countries have reviewed scientific data and give the substance Aspartame the «all clear».

(Aus: «The Log», August 1989)

United und British Airways: Auch hier reden die Piloten mit

Nachdem die Wirtschaftsdiplomatie der USA gegenüber dem Ausland härter geworden ist, ist der Deal zwischen der United Airlines und der British Airways gar nicht mehr so sicher. Ein Schwachpunkt: die hohe Fremdfinanzierung. Aber auch die Piloten reden ein gewichtiges Wort mit.

Washington. Die Übernahmeofferte der Piloten und Manager der United Airlines, die die zweitgrösste Fluglinie Amerikas mit Hilfe der British Airways kaufen wollen, ist vom Verwaltungsrat gutgeheissen worden und beginnt diese Woche zu laufen, aber ob der Deal im Wert von 6,75 Mrd. \$ durchgeht, steht noch nicht fest. An der Börse liegt der Aktienpreis von United bisher erst bei 280 \$, also einiges unter dem Offertpreis von 300 \$; Wall Street betrachtet offenbar die Übernahme noch nicht gänzlich als «done deal».

Neue Politik Washingtons

Der Grund sind weniger Zweifel an der Finanzierung oder an der Loyalität der Mechaniker- und Flugbegleiter-Gewerkschaften als vielmehr die Frage, ob der Plan von den Behörden bewilligt werden wird. Die Reagan-Administration hatte in den letzten Jahren jede der vielen Fusionen in der US-Luftfahrtindustrie akzeptiert, aber jetzt scheint die Politik des Weissen Hauses geändert zu haben. Das US-Transportministerium, das die Übernahme bewilligen muss, könnte sich an zwei Aspekten des United-Deals stossen: Der hohe Anteil der Fremdfinanzierung sowie die Rolle der britischen Grossfluggesellschaft British Airways. Die Briten sollen 15% des Aktienkapitals sowie einen Sitz im Verwaltungsrat erhalten, als Entgelt für einen Kapitaleinschuss von 750 Mio. \$. Die 750 Mio. aus Grossbritannien sind fast das einzige Eigenkapital in der Übernahme. (Die 35 Top-Manager von United, die das Konsortium anführen, tragen nur 15 Mio. an Eigenkapital bei; die Piloten wollen 200 Mio. aus dem Reservefonds ihrer Pensionskasse beisteuern.) Der ganze Rest des Übernahmepreises von 6,75 Mrd. \$ soll auf Pump finanziert werden – zwar nicht mit «Junk Bonds», aber mit Bankkrediten. Citicorp und Chase Manhattan haben 3 Mrd. \$ zugesagt; den Rest wollen sie von anderen Banken aufbringen, vermutlich nicht zuletzt von Auslandsbanken.

Sowohl die Rolle der Briten als auch die Modalitäten der Finanzierung könnten die Behörden zum Einschreiten veranlassen. Vor zwei Wochen hat ein hoher Beamter des Transportministeriums erklärt, die Regierung werde in Zukunft eingreifen, wenn eine Handänderung bei einer Fluglinie entweder zu übersetzter Verschuldung führe oder mit massgeblicher Hilfe eines ausländischen Partners zustandekomme. Die zunehmenden Kapital-Engagements europäischer Fluggesellschaften an US-Fluglinien (KLM und Northwest, SAS und Continental, Swissair und Delta, Japan Airlines und Hawaiian Airlines) haben die Bush-Administration offenbar veranlasst, ihre bisherige «laissez faire»-Politik zu modifizieren. Laut Gesetz können ausländische Gesellschaften zwar bis zu 25% von US-Fluggesellschaften erwerben, aber wie der Luftfahrt-Beamte in dem Zeitungsinterview erklärte, könnte das

Transportministerium in Zukunft auch bei kleineren Beteiligungen ein Veto einlegen. Vermutlich will Washington im Hinblick auf kommende Verhandlungen über die Rechte von US-Fluglinien in Europa einige Trümpfe sammeln.

Härte in der Wirtschaftsdiplomatie gegenüber dem Ausland ist gegenwärtig «in», denn das handelspolitische Aggressivitäts-Barometer ist in Washington wieder im Steigen begriffen, vor allem im Kongress.

Die Rolle der Piloten

Ein anderer höchst ungewöhnlicher Aspekt des United-Deals hat bisher in Washington keine offizielle Reaktion hervorgerufen: die Rolle der Piloten. Die Piloten-«Gewerkschaft» soll an der neuen Gesellschaft 75% erhalten, also die überwiegende Mehrheit. (Im Verwaltungsrat werden die Piloten drei von 15 Sitzen haben, gleich viele wie die Manager.) Weil sie jede Fluglinie problemlos lahmlegen können, spielen die Piloten-«Gewerkschaften» bereits seit Jahren bei jeder Handänderung im US-Luftverkehr eine entscheidende Rolle. Ohne Lohnkonzessionen der Piloten beziehungsweise ihre Zusage gewerkschaftlichen Wohlverhaltens lässt sich eine US-Luftlinie nicht erwerben. Ein weiterer Trumpf der Piloten-Gewerkschaft ist ihre finanzielle Stärke – Kunststück bei einem durchschnittlichen Piloten-Einkommen von 83 000 \$ – sowie ihre ausgefeilte Organisation. Die computerisierte Datenbank der Piloten-Gewerkschaft über Flugunfälle beispielsweise ist vollständiger als die Kartei der Flugsicherheitsbehörde des Bundes.

Wenn die Übernahme der United gelingt, haben die Piloten ihren bisher grössten Erfolg erzielt und auf ihrem Weg von der traditionellen Gewerkschaft zum Börsen-Player einen weiteren Meilenstein zurückgelegt. Bereits 1987 hatten die Piloten United übernehmen wollen. Die damalige Offerte scheiterte, aber der von den Piloten gehasste damalige Präsident der Fluglinie musste gehen, und die Diversifikation von United in andere Tätigkeitsbereiche, gegen welche die Piloten ebenfalls opponiert hatten, wurde rückgängig gemacht. Auch bei der Übernahme der TWA durch Carl Icahn im Jahr 1985 gaben die Piloten den Ausschlag.

(Aus: «Basler Zeitung» Nr. 219, vom 19. 9. 1989)

Betr. Auslagerung von Arbeit

More than 100 Lockheed workers at the company's Burbank and Palmdale production plants cancelled their savings bond purchase commitments to protest a subcontract award to Korea's Daewoo Heavy Industries, Ltd. Lockheed had awarded the approximately \$109-million contract to Daewoo in late August for assembly of outer wing panels on the Navy's P-7A antisubmarine warfare aircraft.

Keine Zeit für Lernphasen.

In der «Interavia» Nr. 4/1976 fand ich folgenden Artikel unseres damaligen Direktionspräsidenten Armin Baltensweiler über die Lage des Luftverkehrs. Der idealistische Appell an die Solidarität hielt, wie die Gegenwart zeigt, nicht lange an: zwei Jahre danach wurde die Deregulation eingeführt.

Seit den 70er Jahren arbeiten die Liniengesellschaften, als Gesamtheit genommen, mit Verlust, und der Bedarfsluftverkehr gerät offensichtlich ins gleiche Fahrwasser. Die Gründe für diese Talfahrt sind bekannt:

Inflation, rapider Anstieg der Brennstoffkosten, Überkapazität als Folge des Heilsglaubens an die Rettung durch den billigeren Massenverkehr mit seinen Discountingexzessen, und schliesslich haben die Liniengesellschaften immer mehr darunter zu leiden, dass sie stärker und stärker reglementiert werden, während die Charterunternehmen nach wie vor vergleichsweise unbehindert schalten und walten können.

Im Klima des gnadenlosen Überlebenskampfes zeigen die Vereinbarungen unter den IATA-Gesellschaften Auflösungserscheinungen. Wer ausschert, ergattert sich für den Moment Vorteile, veranlasst aber die Ausgespielten zum sofortigen Gegenzug, und von einem neuen Niveau der Regellosigkeit aus beginnt das Schaukelspiel von neuem.

Ins Interessengewebe ihrer nationalen Gesellschaften verstrickt, sind die Regierungen ihrerseits ratlos. Somit bleibt es der Lufttransportindustrie überlassen, weiterhin ihr Schicksal in die eigenen Hände zu nehmen.

Vergessen wir schliesslich nicht, dass sich die Flugzeughersteller selber ebenfalls in grossen Schwierigkeiten befinden. Bei stagnierendem Bestellungseingang nehmen die selbsterarbeiteten Mittel so stark ab, dass heute darauf verzichtet wird, jene Flugzeuge zu entwickeln, die anfangs der 80er Jahre zur Verfügung stehen müssten. Mit einiger Wahrscheinlichkeit lässt sich demnach auf Beginn des nächsten Jahrzehnts mindestens für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr eine Unterkapazität voraussagen und – ebenfalls folgernd – auch wieder der Wettlauf in die Überkapazität.

Was wäre zu tun, um endlich aus solchen Teufelskreisen auszubrechen?

Ohne Reglementierung geht es offensichtlich nicht. Aber es muss ein neues, umfassendes System gefunden werden, das die Linien- wie auch die Chartergesellschaften einschliesst und die Unterstützung der Regierungen erhält. Drei Elemente müsste es enthalten: Erstens eine sinnvolle Kontrolle der angebotenen Kapazität, wie dies besonders dringlich für das Verkehrsgebiet des Nordatlantiks wäre. Hier sind ja alle Gesellschaften daran, alles wieder zu verlieren, was sie in dieser Region je erarbeitet haben. Sodann muss die Rückkehr zu kostengerechten Tarifen gelingen. Als dritte Massnahme scheint die Festsetzung von Minimaltarifen für den Bedarfsverkehr unumgänglich.

Die IATA sollte spätestens ab Anfang des nächsten Jahres ihren Kompasskurs kennen. Unbekannt bleibt aber noch die Distanz zum Ziel. Hoffen wir, dass die Solidarität, wenigstens unter den wichtigen und massgebenden IATA-Gesellschaften, so gross ist, dass diese Wegstrecke nicht zu lang wird. *(Armin Baltensweiler, Direktionspräsident Swissair)*

Eastern Jet turns wrong way after landing

An Eastern Airlines 727 turned the wrong way after landing at Gainesville Regional Airport, blowing out hangar windows and knocking down a fence with its jet exhaust while turning back toward the passenger terminal.

No one was injured on Flight 547 from Atlanta Wednesday night, and passengers took the incident in stride.

«People on the plane were laughing», said passenger Megan Anderson. «Nobody was scared or upset at all.»

The plane, scheduled to arrive at 10:55 p.m., landed shortly after 11. Eastern spokesman Jim Ashlock said that because the tower closes at 10:30 p.m., pilot William Morris was probably lost and had trouble seeing in the dark.

A police officer, however, said that Morris was given faulty directions by the U.S. Flight Service station, which provides reports to pilots on weather and wind conditions.

Morris was instructed to turn right when he should have been told to turn left, said Gainesville police officer Joe Conn.

Morris, a 22-year-pilot, taxied past the passenger terminal and turned toward the general aviation area.

The 727 pulled into a docking area for light planes and turned around.

As it turned, its jet exhaust blew down a fence, whisked the roof off a picnic shelter and blew out six 12 by 18-inch glass panels in a hangar door, said Casey Williams, operations manager for Kenn-Air Aviation Corp., located at the general aviation area.

Morris stopped the jet and the co-pilot got off to ask for help.

Conn arrived and led the plane back to the passenger terminal in his patrol car, using his flashing lights.

On the way, the plane taxied for about 40 feet in the grass.

The plane was undamaged.

But Roger Meyers, a spokesman for the Federal Aviation Administration in Atlanta, said the plane's landing gear should be inspected because the aircraft plowed through the dirt. *(Aus: «Miami Herald», Aug 26, 1989)*

What pilot shortage?

I have followed with amusement your articles on the «pilot shortage» the air carrier industry is now experiencing.

There is no pilot shortage. We are right here, working in other industries that are less glamorous but pay good salaries. We are no longer interested in pursuing costly degrees or ratings for a questionable position in an unstable market. These positions no longer pay as well as they once did.

I personally could not afford the cut in salary to start as a pilot for a major air carrier, and I certainly will not attach the now-required \$25 nonrefundable administration fee for an application.

Your problem, gentlemen, is we are no longer willing to outlay the time and money for a minimal return as a flight officer. A similar outlay in other professional fields has a much larger financial rewards.

If you find the contents of this letter somewhat harsh, cold and definitely mercenary, you are correct. Welcome to the real world.

(Leserbrief aus «Aviation Week» vom 11. Sept. 1989)

Malaria-Medikament gefährlicher als die Malaria?

Angesichts der gefährlichen Krankheit ist das Risiko von «Lariam»-Nebenwirkungen in Kauf zu nehmen

Das Malariamittel Lariam gilt als hochwirksames Medikament zur Vorbeugung und Therapie von Malaria, besonders, wenn Resistenz gegenüber anderen Malariamitteln vorliegt. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) warnt jedoch psychisch gefährdete Personen vor dessen Einnahme, da in Einzelfällen schwere psychische Störungen auftreten können.

Wie jedes Medikament kann auch Lariam Nebenwirkungen verursachen. Im Beipackzettel steht allerdings nichts von allfälligen schweren psychischen Störungen, die bei der Einnahme von Lariam auftreten können. Zwar sind Nebenwirkungen am Zentralnervensystem wie Schwindel und Gleichgewichtsstörungen seit langem bekannt, aber nur in seltenen Fällen seien psychische Störungen wie depressive Verstimmungen, Verwirrtheit, Angst, Halluzinationen und Verfolgungswahn beobachtet worden, schreibt der Hersteller von Lariam, die Firma Hoffmann-La Roche, in einer Stellungnahme. Mittlerweile hat aber die Roche mit der WHO vereinbart, sich weltweit um die notwendigen Anpassungen der Lariam-Beipackzettel und der Produkteinformation zu bemühen.

Als Prophylaxe ist Lariam nach der Meinung von Robert Steffen «ziemlich sicher». Steffen, Leitender Arzt des Impfinstituts der Universität Zürich und WHO-Experte in Sachen Malaria, weist auf Schweizer Untersuchungen.

Darnach sind von 5000 Schweizern, die vorbeugend Lariam einnahmen, nur zwei Personen mit schweren psychischen Störungen bekannt. «Doch auch bei diesen lassen sich die Symptome», so Steffen, «nicht eindeutig dem Larian anlasten.» Bei 29 Prozent von rund 200 Personen, die in der Selbstbehandlung therapeutische Dosen einnahmen, traten hingegen Nebenwirkungen auf. «Die Personen berichteten vor allem von Schwindel und Übelkeit, aber nicht von eigentlichen neuropsychiatrischen Nebenwirkungen», kommentierte Steffen.

Für Millionen lebensrettend

Die Wirksamkeit von Lariam für die Behandlung und Vorbeugung von Malaria sollte laut WHO nicht geschmälert werden. «Man sollte nicht vergessen, dass jedes Jahr etwa eine Million Kinder an Malaria sterben. Nicht zu sprechen von den sozialen Kosten, welche die 100 Millionen Malariakranken jährlich verursachen. Diese Zahlen muss man den Fällen mit Nebenwirkungen gegenüberstellen», so Tore Godal, Direktor des Tropical-Research-Programms der WHO.

In der Tat lebt heute noch die halbe Menschheit mit der Malariagefahr. Bei jeder Malariaform erfolgt die Ansteckung, wenn Anophelesmücken durch ihren Stich Malariaerreger auf den Menschen übertragen. Die krankmachenden Malariaerreger wurden in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder resistent gegen neue Malariamittel.

(Aus «Tages-Anzeiger», 15. September 1989)

Grundstück zu verkaufen in Griechenland

550 m² am Meer in Marmari auf der Halbinsel Eubea. Eine Stunde Schifffahrt von Athen entfernt. Verhandlungspreis Fr. 16 000.–.

Für weitere Auskünfte Frau Antille anrufen.
Tel. (021) 28 88 47 (abends)

Organisation des Vorstandes

| | | | | | |
|-------------------------|------------|-----------|--------------------|--------------|-----------|
| Präsident: | H. Spörri | Fach 402 | Mitglieder: | R. Lengauer | Fach 1083 |
| | | | | T. Stefanini | Fach 296 |
| Vizepräsidenten: | E. Scharp | Fach 1323 | | R. Suter | Fach 1110 |
| | H. Lüscher | Fach 189 | | A. Caluori | Fach 534 |

| Kommission | Delegierter des Vorstandes | Vorsitz | SR-Fach |
|--------------------------|-----------------------------------|----------------|----------------|
| Versicherungen | E. Scharp | M. Kuhn | 1230 |
| Salär-/Gesamtaufwand | E. Scharp | G. Brun | 1078 |
| Datenaufzeichnungsgeräte | R. Suter | H. Lüscher | 189 |
| Seniorität | T. Stefanini | P. Bircher | 274 |
| Finanzen | H. Spörri | G. Schwing | 1486 |
| Einsatz | R. Lengauer | | |
| Schule und Check | H. Spörri | G. Riedel | 1352 |
| Flugsicherheit | T. Stefanini | H. G. Schmid | 1240 |
| Security | H. Spörri | P. Rüedi | 1311 |
| rundschau | H. Lüscher | | |
| Int. Organisationen | H. Lüscher | | |
| Copilotengruppe | R. Suter | Ch. Häfeli | 86 |
| Flight Engineers | A. Caluori | W. Jenni | 513 |
| Ausländer | E. Scharp | G. Schwing | 1486 |
| Romands | H. Spörri | B. Wettstein | 1289 |
| Pensionierte | E. Scharp | H. Hürzeler | |
| Dachverband | R. Lengauer | H. Spörri | 402 |
| Rechtsfragen | A. Caluori | J. P. Tappy | 1413 |
| Öffentlichkeitsarbeit | R. Suter | vakant | |

| | | | | |
|---------------------------|---------------------|----------|--------------|-----------|
| VEF-Stiftungsräte: | Jürg Franz | Fach 448 | Erwin Kaiser | Fach 242 |
| | Ruedi Gretler | Fach 71 | Rudolf Suter | Fach 1110 |
| | Alfred Huggenberger | Fach 141 | | |

Sekretariat
Felix Kuster
Doris Leuzinger
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach «AEROPERS»
Telex 825 558 – alps ch

Öffnungszeiten
Montag bis Freitag, 9–12.45 Uhr

Versicherungen
Eveline Scheidegger
Maria Basauri, Therese Müller
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 813 53 90, SR-Fach «AEROSANA»

Öffnungszeiten
Montag bis Freitag, 9–12.45 Uhr
