rundschau

Januar/Februar 1990

AERO
PERS

284

37. Jahrgang

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
Walter Schläpfer	11
Neu im Vorstand	13
Termine	14
Verantwortung übernehmen	15
Versicherungen	18
Sicherheit – aus der Sicht des Endverbrauchers	19
Zur Ausbildung von Flugverkehrsleitern	21
Was lange währt wird endlich gut	23
Partnertausch	29
Light flight	30
Paul Frei ausgebootet!	32
Man sollte . . .	33
Briefe an die rund-Schau	34
rund-Schau	38
Yawspin	38/39
From other publications	42

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 28. März 1990

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
Telefax 814 16 86

Druck und Inseratannahme:

Vereinsdruckerei
Zürcherstrasse 179
8500 Frauenfeld
Telefon (054) 21 18 45
Telefax (054) 22 21 00

AEROPERS-Rundschau
60
YEARS
Anniversary
1954 → 2014

Attraktive AEROPERS

Ende letzten Jahres schrieb der Pilotenverband der CTA einen Brief ungewöhnlichen Inhaltes an unseren Herrn Loepfe: die Piloten möchten zusammen mit ihren vier Flugzeugen in die Swissair integriert werden!

Der Grund ist in den in ihren Augen unsicheren Zukunftsaussichten der CTA zu suchen. Einerseits habe die Swissair die Absicht, bis 1992 alle der CTA übertragenen Strecken wieder selber zu bedienen und andererseits seien der TEA soviele Flüge kampflos überlassen worden, dass der Wiedereinstieg in ein volles Charterprogramm als schwierig beurteilt wird.

Es ist daher nur logisch, dass die CTA-Piloten auch ein Gesuch an uns gestellt haben, eine Aufnahme in die AEROPERS wohlwollend zu prüfen, Swissairentscheid hin oder her.

Eine Integration der CTA in die Swissair käme wohl einer Auflösung gleich, was natürlich nicht ohne politische Wirbel über die Bühne ginge. Vielleicht müssten dann zur Strafe sämtliche Nordatlantikflüge über Genf geführt werden . . .

Die heutigen Vorstandsmitglieder haben die seinerzeitige Balairintegration – wenn überhaupt – nur als «Zuschauer» mitverfolgt und so wäre bei einer CTA-Integration ein völlig neuer Anlauf zu nehmen. Jedenfalls würde die Expansion der Swissair beschleunigt und keine upgradings in Frage gestellt, weil die CTA mit kleinerem Besatzungsindex und höheren Flugstundenleistungen arbeitet als die Swissair.

Eine andere Berufsgruppe – diesmal innerhalb der Swissair – möchte sich ebenfalls der AEROPERS anschliessen. Es sind dies unsere Dispatcher und -innen. Sie weisen auf die enge Zusammenarbeit in einigen Gebieten hin, auf die «Einheit der Materie» und auf das gegenseitige Verständnis für die jeweils andere Arbeit. Obwohl sie auch einen eigenen Verband haben und dem internationalen Dispatcherverband angeschlossen sind, lassen sie gegenwärtig ihre Interessen gegenüber der Swissair vom SKV vertreten. Sie sind überzeugt, dass die AEROPERS von diesem angebotenen «Bein am Boden» ebenfalls profitieren könne.

Der Vorstand der AEROPERS hat beide Anträge zur Prüfung entgegengenommen. Allerdings wird infolge grosser Auslastung wegen der konzentrierten Verhandlungen mit Swissair eine seriöse Stellungnahme nicht vor Mai

erfolgen und an der Generalversammlung diskutiert werden können. Eine Überprüfung der Statuten hat ergeben, dass eine Aktivmitgliedschaft anderer als Swissair-Cockpitleute und SLS-Fluglehrer ohne Statutenänderung nicht möglich ist. Zudem müsste der Zweckartikel anders formuliert werden. Dies könnte selbstverständlich mit einer Abstimmung relativ rasch erfolgen, aber es geht ums Grundsätzliche: wollen wir die AEROPERS weiter öffnen?

Der Vorstand ist in der Grundhaltung positiv, die Dispatcher und CTA-Piloten in irgend einer Form der AEROPERS anzuschliessen. Im Prinzip zeichnen sich konkret drei Möglichkeiten ab:

- Eine volle Mitgliedschaft mit entsprechender Statutenanpassung
- Die Übernahme eines Mandates gegenüber dem Arbeitgeber, im System ähnlich wie es von SKV und VPDO ausgeübt wird
- oder die Gründung eines Dachverbandes für alle luftfahrtorientierten Personalverbände.

Der Dachverband würde auch vom Crossair-Pilotenverband begrüsst sowie von den noch nicht organisierten TEA-Piloten, wie ein Meeting mit deren Vertretern im Dezember gezeigt hat. Ein Dachverband könnte zudem gegenüber nationalen und internationalen Gremien, Behörden, Verbänden oder Institutionen im Namen aller Cockpitmitglieder der Schweizer Charter- und Liniengesellschaften Stellung beziehen.

Teilen Sie uns mit, wie Sie über diese vorgesehene Öffnung der AEROPERS denken, welche Ideen und Vorschläge Sie haben und was Sie für Vorstellungen über die AEROPERS der 90er Jahre haben. Die AEROPERS hat nicht die gleiche Verpflichtung wie die Swissair, die Erarbeitung von Zusammenarbeitsverträgen, Fusionen oder Beteiligungen lange geheim zu halten, im Gegenteil, wir sind Ihnen als unsere Mitglieder und Träger von Anfang an Rechenschaft schuldig und sind auf Ihr Mitdenken und Ihre Mitarbeit angewiesen!

Ihre Meinung interessiert uns sehr! Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Es ist lange her, seit ich «meinen» **rundschau**-Artikel in der Meinung schreiben durfte, die Beziehungen zwischen Swissair und Aeropers hätten sich wirklich zum Besseren gewendet. Wie Sie bereits erfuhren, konnten die Gesamtaufwands-Verhandlungen am 15. Januar 1990 in beidseitigem Einvernehmen abgeschlossen werden. Direkte Folge davon ist, dass der Vorstand die Einsatzkommissionen wieder ermächtigt hat, in eigenem Ermessen Ausnahmen zu unsern FDR für Einzelflüge zu bewilligen. Diese Praxis wurde vor mehr als einem Jahr als Folge der damals gescheiterten Gesamtaufwands-Verhandlungen unterbrochen. Die Typen-EK's erhalten so wieder mehr Kompetenz, in Einzelfällen in Abwägung von Vor- und Nachteilen für unsere Mitglieder und die Swissair Entscheidungen zu treffen. Der Weg ist wieder frei für flexiblere Lösungen.

Auch bei den Verhandlungen über die andern Themen (GAV, Salärmodalitäten, FDR) können positive Entwicklungen angekündigt werden. Für unsern GAV liegt ein Entwurf für einen Artikel über den Unterwanderungsschutz vor, der von beiden Partnern positiv beurteilt wird. Die Bearbeitung erfolgt in weiteren Verhandlungen im Februar. Im Bereich Salärmodalitäten dauern die Verhandlungen ebenfalls an. Auch hier besteht der beidseitige Wille zur Annäherung der Standpunkte. Am schwierigsten und auch zeitraubendsten gestalten sich die FDR-Verhandlungen, da unerhört viele Einzelfragen geklärt werden müssen.

Die Swissair-Delegation unter der Leitung von Herrn Geitlinger setzte Ende März als Ziel zum Abschluss des Gesamtpaketes. Wir schliessen uns dieser ehrgeizigen Terminplanung an, sind doch auch wir daran interessiert, zum Normalbetrieb zurückzufinden. Wirkliche Ruhe kann aber nur eintreten, wenn die vielen Streitpunkte endgültig vom Tisch sind.

Vertrauen beruht auf gegenseitiger Achtung der Vertragspartner. Die Verhandlungen seit dem Dezember 1989 verlaufen eindeutig in diesem Sinne, wir werden wieder ernst genommen. Gleichzeitig steigt offensichtlich auch die Bereitschaft der AEROPERS, bei der Lösung der Probleme der Swissair

konstruktiv mitzuarbeiten. Hier denke ich vor allem an die akuten Bestandesprobleme. Wir sehen mit grosser Sorge, wie einzelne Besatzungskategorien kaum mehr zu bestätigten Ferien kommen, die Unzufriedenheit hierüber ist gross. Als Verband stehen wir vor einem Dilemma. Einerseits befürworten wir die geplante Expansion der Swissair mit **eigenen** Mitteln, sichert sie doch unseren jüngeren Mitgliedern Karrieremöglichkeiten für die Zukunft.

Andererseits wollen wir die Interessen der Mitglieder im sozialen Umfeld schützen. Hierzu gehört zweifellos die Sicherstellung der vertraglich vereinbarten Ferien. Kurzfristige Patentlösungen sind leider keine möglich. Wir werden mit einer Durststrecke leben müssen. Wie Henry Lüscher auf Seite 15 näher erläutert, sind Crash-Meetings über Notmassnahmen zur Verbesserung der Bestandessituation im Gange, diese werden aber nur mittelfristig wirksam. Es ist heute müssig, nach Schuldigen an der Situation zu suchen, sie wird dadurch nicht besser.

Mit einer Mitbestimmung in Bestandesfragen, wie wir sie verlangen, und wie sie von der Swissair grundsätzlich bereits zugestanden wurde, können wir versuchen, zukünftige Probleme zu mildern, für 1990 und 1991 ist es allerdings zu spät.

Ich bitte Sie zu bedenken, dass Ihre Kontaktperson bei der Ferienplanung, bei der Crew-Disposition, beim Assignment und beim Crew-Control auch keine Schuld am desolaten Zustand trifft, auch sie arbeiten unter grösstem Druck und sind dazu verdammt, Ihnen schlechte Nachrichten zu übermitteln. Wir erwarten von diesen Mitarbeitern Verständnis für unsere Anliegen, zeigen Sie auch Verständnis für deren Situation. Ich bin überzeugt, dass mit einer freundschaftlichen Zusammenarbeit mit allen Betroffenen die aktuelle Situation leichter zu ertragen ist.

Ich möchte nicht versäumen, an dieser Stelle unser neugewähltes Vorstandsmitglied, Captain Peter Bircher, willkommen zu heissen. Mit seiner langen AEROPERS-Erfahrung und seiner Dynamik wird er mithelfen, den Schwung in unsern Reihen aufrecht zu erhalten.

In der letzten **rundschau** informierte ich Sie über meinen Rücktritt per Generalversammlung 1990. Ebenfalls zurücktreten wird SF/O Henry Lüscher, der wegen der statutarischen Amtszeitbeschränkung von acht Jahren nicht mehr länger im Vorstand verweilen kann. Er wird der AEROPERS wenigstens als **rundschau**-Chefredaktor bis Ende Jahr erhalten bleiben.

Es ist wichtig, dass Sie über die zu besetzenden Sitze im Vorstand frühzeitig im Bild sind, damit aus dem Mitgliederkreis auch Kandidaten vorgeschlagen werden können. Beachten Sie, dass Kandidaten von einem weiteren Mitglied vorgeschlagen sein sollten. Entsprechende Formulare werden auf dem

Sekretariat aufliegen. Für Auskünfte stehen das Sekretariat oder auch ich persönlich jederzeit gerne zur Verfügung.
Für die Nachfolge als **rundschau**-Chefredaktor hat sich aus der gegenwärtigen Redaktion niemand erwärmen können. Es wäre wünschenswert, wenn allfällige Interessenten schon bald ins Redaktionsteam eintreten könnten.

Die **rundschau** ist für uns ein sehr wichtiges Publikationsmittel, das intern und extern gerne gelesen wird. Die Führung der Redaktion verlangt Engagement, schriftstellerische Begabung, Fantasie, Interesse an der Verbandsangelegenheit und auch eine Portion Zivilcourage. Die AEROPERS kann Zeit zur Verfügung stellen, da wir dank unsern Mitgliedern über wesentlich mehr FEROP-Tage verfügen. Henry Lüscher und ich sind gerne bereit, weitergehende Fragen zu beantworten.

Unsere Zukunft hängt von der engagierten Mitarbeit begabter Mitglieder ab!

Ihr Heiner Spörri

Wohn-Tip Nr. 51

Bei GS-MOEBEL finden Sie die **grösste SUPERBA-Matratzen- und Betten-Auswahl in Zürich . . .** Betten in jeder Grösse, für jeden Rücken und für jedes Budget.

Ein Prachtsbett ist das Modell «GS Grand Luxe» von SUPERBA mit auf Rollen ausdrehbarem Bettzeugkasten und «fugenloser» Liegefläche. Sie erhalten es in allen Massen bis 200/200 cm.

GS MOEBEL

8001 Zürich
Zähringerstrasse 32 (beim Central)
Telefon 251 11 84 und 47 14 61

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

Segelschule Steckborn

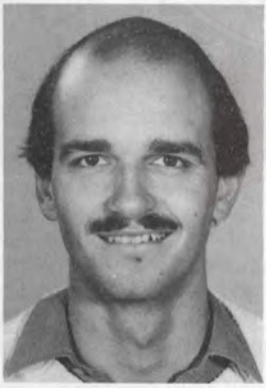
Salomon-Landoltstr. 3 CH-8450 Andelfingen Telefon 052 / 41 13 81

Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandsitzungen vom Dezember 1989 und Januar 1990 wurden folgende Piloten neu in die AEROPERS aufgenommen:

Urs Ehrbar



Urs Fiechter

Susanne Ginsig

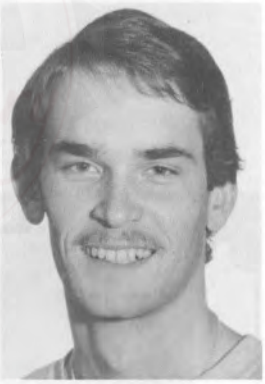
Andres Homs

Christoph Maag

Adrian Müller

Beat Siegfried

Max Weber



Christoph Widmer

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Walter Schläpfer SF/O DC-10

† 14. Dezember 1989

Mit glänzenden Augen schilderte mir Walti, im August, seinen Flug mit der DC-10 von Rom nach Zürich, er wusste es nicht, aber es sollte sein letzter sein. Kurz darauf musste er sich einer weiteren schweren Operation unterziehen. Die heimtückische Krankheit war ein unerbittlicher Gegner, schmerzvoll und unheilbar, am 14. Dezember durfte Walter Schläpfer ruhig einschlafen.

Mit gesundem, zielbewusstem Arbeiten und genauer Selbsteinschätzung erreichte er seine beiden gesteckten Ziele in der Fliegerei. Als Militärpilot in der Funktion eines Staffelkommandanten und als SF/O auf dem DC-10 überzeugte er jeden mit seiner Zuverlässigkeit, seinem Können und der steten Pflichterfüllung.

Im Formationsflug mit dem Hunter, als auch im Langstreckencockpit, wurde durch seine Persönlichkeit, Ruhe, Bescheidenheit und Wille, sich für etwas Gutes einzusetzen, sichtbar gemacht. Es brauchte wenig Worte, vielmehr brachten gekonntes Handeln sowie optimale Einschätzung der Geschehnisse für Walti jeweils den Erfolg.

Geblieben sind die Bilder der Erinnerung, das Gefühl, Kameradschaft im wahrsten Sinne erlebt haben zu dürfen. Im intensiven Erleben rasch wechselnder Bilder erfüllte sich Waltis Leben immer von neuem. Sein treffender, trockener Humor, zusammen mit seinem unerschöpflichen Optimismus, brachten gelockerte und fröhliche Stimmung in den Alltag.

Zu später Stunde griff Walti dann jeweils zu seinem Handörgeli, oder Härpfeli, wie er es zu nennen pflegte; zu frohen, unbeschwerten Klängen wurde

gesungen und gelacht, alle wussten, dass der Abschluss immer «das keuchende Grossmütterchen auf der Wendeltreppe» zu sein hatte.

Wir sind bewegt, die aufkommende Frage «warum» findet keine Antwort, vielmehr sollen uns die Gedanken über das «wozu» mit Mut und Zuversicht erfüllen.

Wir trauern und gedenken in Ehren, zusammen mit Susi und den beiden Söhnen Roger und Daniel, einem Fliegerkameraden und Freund.

Walti, Du hast uns vorgelebt, was es heisst: «Mehr sein als scheinen!».

John R. Huessy

Neu im Vorstand

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen

Um mich vorzustellen, möchte ich auf einen Lebenslauf verzichten, das können hohe Swissair-Manager besser, auch will ich Euch mit Hobbies, Lieblingsmusik, Lieblingswein und weiteren auch so wichtigen Einzelheiten aus meinem Privatleben verschonen.

Dafür möchte ich versuchen, in kurzen Worten mitzuteilen, was ich mir als AEROPERSvorstandsmitglied für die nähere Zukunft für Ziele gesetzt habe. Ich will kein stiller Beisitzer sein, der sich den sogenannt «unabänderlichen Tatsachen» beugt. Ich werde mich für das Wohl der Swissair, mit der ich als Pilot ja bekanntlich auf «Gedeih und Verderben» verheiratet sein soll, voll einsetzen. Das birgt aber gewissen Konfliktstoff, da nicht alle Leute dieselbe Vorstellung haben, was wirklich zum Wohl der Firma führt. Da habe ich einige schwerwiegende Vorbehalte.

Ich möchte daran arbeiten, dass jeder von uns wieder mit ungetrübter Freude an die Arbeit geht und stolz ist in gerade dieser Airline zu fliegen.

Es würde mich ausserordentlich freuen, wenn wir «Fliegenden» wieder ernst genommen würden, und ernstgemeinte aufbauende Kritik nicht auf so steinigen Boden fallen würde. Dazu müssen aber auch wir mit unserem Verhalten und Einfühlungsvermögen einiges beitragen. Demokratisierung und Mitspracherecht im personellen Bereich ist mir ein ganz wichtiges Anliegen.

Besonders freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit Euch. Ohne persönliches Engagement von jedem von uns ist es kaum möglich, in unserem Betrieb wieder ein Klima des Vertrauens und der Zuversicht für die Zukunft aufzubauen!

In diesem Sinne hoffe ich, dass Ihr Eure Wahl nicht bereuen müsst!

Peter Bircher

Termine

Copiloten-Hock

Montag, 26. Februar 1990, ab 19.30 Uhr, im Restaurant Welcome-Inn, Kloten (Frühstücks-Raum).

Pensionierten-Stamm

Jeweils ab 14.30 Uhr im Restaurant Welcome-Inn, Kloten (Amtsstube).

Nächste Stämme:
Dienstag, 27. Februar 1990
Dienstag, 27. März 1990.

Generalversammlung

Donnerstag, 31. Mai 1990, 20.00 Uhr, im Hotel Mövenpick, Glattbrugg; Apéro ab 19.00 Uhr.

Zu verkaufen an Toplage

St.Moritz/Surlej – Möblierte 1-Zimmer-Wohnung

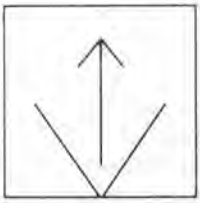
mit Südbalkon

Fr. 197 000.–

nächst Talstation Sessellift (200 m) und Skilift (30 m) Corvatsch, Silvaplanersee, für Sommersport; ruhige Südlage. Im Hause: Restaurant (grosse Sonnenterrasse), Dreistern-Hotel, Sauna, Bar-Dancing usw.

Anfragen unter Telefon 054 57 13 69 (lange läuten lassen).

Verantwortung übernehmen



Zu den drei bisherigen Verhandlungsgeleisen mit Swissair (GAV, FDR, Salärmodalitäten) ist ein viertes dazugekommen: der Pilotenunterbestand. An einer «Crash-Sitzung» im Dezember wurde von der Swissair die bedenkliche Situation beim Pilotenbestand jetzt und in der nahen Zukunft offen dargelegt. Gemeinsam mit der AEROPERS wollen sie nach Möglichkeiten suchen, diese Situation zu entschärfen.

Es ist nun durchaus verständlich, wenn einige von Ihnen die Meinung vertreten, dass die Swissair selber auslöffeln soll, was sie sich eingebrockt hat. Doch ohne die Fehler der Swissair zu entschuldigen, stellen sich für den Vorstand folgende Fragen:

- Wollen wir eine moderate Expansion der Swissair ermöglichen?
- Können wir die Absicht der Swissair unterstützen, alle Leistungen, die die CTA für uns erbringt und einige der von Crossair ausgeführten Swissairflüge mittelfristig selber zu übernehmen?
- sind wir interessiert, die desolate Feriensituation weiterhin zu akzeptieren oder wollen wir versuchen, sie zu verbessern?
- sollen die selektionierten F/E speditiv zu Piloten umgeschult werden können oder wollen wir sie weiter als «Manöveriermasse» einsetzen?

Der Vorstand ist überzeugt, dass Lösungen gefunden werden können, die den langfristigen Zielen sowohl der AEROPERS als auch der Swissair entgegenkommen.

Wirtschaftliches Wachstum und Politik

In einem Punkt wurde nicht nur die Swissair total überrascht, nämlich in der ungebremsten Passagierzunahme in den letzten Jahren, die entgegen aller als seriös betrachteten Vorhersagen fast doppelt so hoch ausgefallen ist wie prognostiziert. Da heisst es nun mitzumachen, sollen nicht Marktanteile verloren werden.

Zu konservative Annahmen bezüglich des wirtschaftlichen Wachstums in der Schweiz führten zu Mangel an Facharbeitern in der ganzen Industrie. Durch die offerierten guten Stellen wurden auch viele potentielle SLS-Kandidaten an die Industrie «verloren», weshalb der Wunsch nach maximaler Klassengrösse der SLS ein theoretischer ist, das Reservoir ist etwas aus-

getrocknet und komischerweise sieht man nur Werbekampagnen für Flight Attendants.

Im Hinblick auf EG92 wurden vorsorglich einige Strecken – meist an Crossair delegiert – neu aufgenommen und «Airport slots» durch Swissairflüge besetzt, da die Erfahrung gezeigt hat, dass keine mögliche Abflugzeit ungenutzt bleibt, entweder wird sie von Swissair oder einer anderen Gesellschaft belegt. Es gilt auszuharren, bis sich die Luftfahrt in Europa arrangiert hat und dann kann die Swissairleistung wieder analysiert und durchkämmt werden.

Wie sich die Vorgänge im Ostblock (oder soll man schon vom «ehemaligen Ostblock» reden?) auswirken werden, wagt niemand vorauszusagen. Intensiviert sich der Handel, müssen die Frequenzen in den Ostblock erhöht oder die Flugzeugkapazität vergrössert werden.

Die Rolle der AEROPERS

Wohl zum ersten Mal wurden alle Planungsgrundlagen und deren Varianten so offen auf den Tisch gelegt. Die Swissair hat erkannt, dass *«ohne die AEROPERS nichts zu machen ist»*.

Da wir im Gegensatz zur Swissair der Meinung sind, dass keine überstürzten Massnahmen zu treffen sind, haben wir diesen Themenkreis in unser Verhandlungspaket eingebaut. Die gefundenen Lösungen oder abgelehnten Vorschläge müssen also im Rahmen des Gesamtpaketes gesehen werden. Und unsere Devise ist, Ihnen ein befriedigendes Gesamtpaket zur Abstimmung vorlegen zu können. Wir sind uns der Verantwortung für den einzuschlagenden Weg Ihnen und der Swissair gegenüber bewusst.

Diskutierte Massnahmen

Paul Frei hat in seinem Schreiben an Sie bereits einige Massnahmen angetönt, die zur Linderung der Situation führen könnten. Es kursieren selbstverständlich auch schon wilde Gerüchte über Phantasielösungen.

Richtig ist, dass alle von der Swissair oder von AEROPERS eingebrachten Diskussionspunkte gegenwärtig auf ihre Auswirkungen geprüft werden und dass ausser Machbarkeitsstudien noch nichts in Kraft gesetzt wurde.

Konkret abgeklärt wird die Möglichkeit, ausländische Piloten temporär oder fix anzustellen (Basisflugzeug, Copilot 1. Dienstjahr). Das wäre die beste Möglichkeit, rasch produktive Kollegen zu erhalten. Auch eine Art «Wiedererwägung» von ehemals abgelehnten SLS-Kandidaten, die heute über eine B-IFR-Lizenz und Flugerfahrung verfügen, wird diskutiert. Diese könnten eine abgekürzte SLS (ab Jettrainer) absolvieren.

Paradox wirkt vielleicht der Vorschlag, nochmals temporär einzustellende F/Es zu suchen. Die Kanadier wurden bekanntlich eingestellt, damit das F/E-Konzept über ihre Zukunfts-sicherung uneingeschränkt eingeführt werden konnte. Werden nochmals einige DC-10 F/Es gefunden, könnten die Pil-

F/Es nach Plan in die Basisflugzeugkurse zurückkehren und die selektionierten F/Es mögliche ungenutzte Kapazitäten der SLS ausnutzen und ebenfalls speditiv für die Arbeit im Pilotensitz geschult werden.

Diese Projekte sowie die Idee, in einer einmaligen Aktion Ferien der Swissair «verkaufen» zu können (auch hier sind die Modalitäten noch nicht greifbar) sollten massiv und schnell helfen. Daneben werden weitere Massnahmen eher «kosmetischer» Natur diskutiert, die aber in ihrer Summe ebenfalls dazu beitragen sollen, die gegenwärtige Situation zu verbessern. H.L.

Zu verkaufen in Hittnau im EFH-Quartier «Luri», an traumhafter, sonniger Hanglage mit Waldanstoss und einmaliger Panoramasicht, neu erstelltes und bezugsbereites

5½-Zimmer-Einfamilienhaus

Zugang von Auto-Einstellhalle mit Lift nach Untergeschoss und Erdgeschoss.

UG: Dusche/WC, Büro/Studio, Bastelraum, Waschküche mit Waschmaschine und Tumbler, Heizung, Keller, gedeckte Terrassse mit Sitzplatz.

EG: sep. WC, Garderobe/Windfang, moderne Wohnküche, Wohnraum/Essplatz mit Warmluftcheminée, Büro/Studio, gedeckte Terrasse mit Sitzplatz.

OG: Bad/Dusche, WC, 2 Schlafzimmer, Diele-Galerie mit Sicht in Wohnraum.

DG: Estrich-Zugang mit Zugtreppe.

Luxuriöser Ausbau, eigene Heizung, schöne Plattenbeläge, alle Zimmer mit Television- und Telefonanschlüssen, Parzellengrösse 660 m² plus 150 mm² sep. «Pflanzplätz», Doppelgarage in Einstellhalle.

Anfrage unter Chiffre-Nr. 1020 an die Administration der «Aeropers-Rundschau», Vereinsdruckerei, 8500 Frauenfeld

Versicherungen

Ein herzliches Dankeschön . . .

. . . für die vielen schönen Weihnachtskarten und all die lieben Neujahrswünsche.

Auch die Worte des Dankes für unsere geleistete Arbeit haben uns sehr gefreut. Wir hoffen, dass wir auf dem richtigen Weg sind und Ihnen auch in diesem Jahr bei Krankenkassenproblemen mit Rat und Tat beistehen können.

Das AEROSANA-Team startete motiviert ins neue Jahr!

Eveline Scheidegger
Maria Basauri
Therese Müller

« Mein Hab und Gut »
Wer zahlt, wenn's Scherben gibt ?
Generaldirektion, Av. de Rumine 13, 1005 Lausanne
32 Generalagenturen in der ganzen Schweiz
« La Suisse »
Versicherungen

Sicherheit – aus der Sicht des Endverbrauchers

Die Vulkane sind auch nicht mehr das, was sie einmal waren. Sie spucken unmotiviert in der Gegend herum und überziehen Anchorage mit einem gewaltigen Schirm aus Asche. Zum Glück verfügen Alaska Airlines, Reef Aleutean und andere Exoten über Jets, die gegen Vulkanasche offenbar immun sind.

Um die stark beeinträchtigte Operation noch zu retten, werde ich zusammen mit etwa 45 anderen Besatzungsmitgliedern nach Seattle in Marsch gesetzt. RF-001 ist die Flugnummer für den Charter, der kurzfristig unter Vertrag genommen werden konnte.

Da zur vereinbarten Abflugzeit noch keine Maschine am Gate steht, kann man in Musse den Tanz der herniederwirbelnden Schneeflocken bewundern. Der Flughafen scheint wie ausgestorben. In einiger Entfernung lässt sich der durch die Flugasche praktisch gänzlich ruinierte KLM-Jumbo erkennen, und ab und zu wird eine abgedockte Maschine auf dem Vorfeld enteist, bevor sie ihre Reise nach einem mir unbekannten Ziel unter die Flügel nimmt.

Flug im Antiquariat . . .

Endlich tut sich auch etwas an unserer Pier. Ein Traktor zerrt ein wahres Museumsstück von B-727-100 hinter sich her ans Gate. Ordentlich Schnee liegt nicht nur auf den Flügeln und dem Höhenruder, auch die teilweise ausgefahrenen Vorflügel sind mit offensichtlich gut haftenden Schneeablagerungen bestückt.

Wir erhalten den Hinweis, dass RF-001 nun zum Einsteigen bereit ist. Die ersten Fluggäste entern den Flugveteran über die vordere Treppe und stolpern über lose verstreutes Werkzeug. Ein Mechaniker rudert fluchend gegen die ihm entgegenströmende Menschenmenge an, über sich schwenkt er einer Trophäe gleich einen Teil der Verschalung von der mittleren Notrutsche. Einpassen, nochmals einpassen, dann ein kräftiger Tritt und das Ding hält. Auf die besorgte Frage einer Flugbegleiterin, ob der Schaden nun endlich behoben sei, kommt ein kurzes «looks good».

Brummelnd laufen die Motoren an. «. . . die Notausgänge befinden sich . . .» Ein mehrfaches uuji, uuji, uuji unterbricht die gutgemeinte Ansage

der Oberflugbegleiterin, die unbeirrt ihren Sermon herunterbetet. Die Zündanlage scheint also zu funktionieren. Noch zwei Sequenzen von uuji, uuji, uuji und schon wird zurückgestossen.

Während des Zurückstossens weise ich einen Herrn von der Station ANC, der uns als Quartiermeister für Seattle an die Seite gegeben wurde, auf die Tatsache hin, dass unsere Maschine immer noch nicht enteist ist. Der Mann kennt sich offenbar mit den Gepflogenheiten vor Ort aus und versichert mich, dass erst nach dem Zurückstossen enteist wird. Doch auch nach dem Pushback wird nicht enteist: In flotter Fahrt rumpelt der Donnervogel in Richtung Startpiste. Mich packt blankes Entsetzen. Air Florida – Potomac – die bewusst knapp gehaltenen Besatzungsbestände . . .

Aktion pro Flugsicherheit

Ich wende mich an die neben mir sitzende Flugbegleiterin und sage ihr, dass das Flugzeug immer noch nicht enteist ist. Die junge Frau belehrt mich, dass der Captain die volle Verantwortung für die Maschine trage. OK? Nicht OK. Ich binde mich los und stürze nach vorne. In nicht sehr freundlichem Ton teile ich der vor dem Cockpit postierten Hostess mit, dass ich die Reise doch lieber nicht mitmache. Ich versichere sie, dass ich die Maschine notfalls über die Notrutsche zu verlassen gedenke, wenn der Captain nicht augenblicklich kehrt mache und mich aussteigen lasse.

Die Dame nimmt über das Mikrophon Verbindung zu den Herren im Cockpit auf. Die Maschine wird abgebremst, macht kehrt. Zurück zum Vorfeld. Die Triebwerke verstummen.

Störung des Flugbetriebes

Nun ist es die zuvorderst plazierte Hostess ihrerseits, die zu mir kommt und mich in den hinteren Teil der Maschine bittet. Der Vizepräsident persönlich – wie schnell doch in Alaska diese Leute aufgetrieben werden können – möchte mit mir sprechen. Der Herr Vizepräsident misst knapp zwei Meter, mag vielleicht 130 kg auf die Waage bringen, trägt eine kugelsichere Weste und von seiner Hüfte baumelt ein Prunkstück von einem Colt. Ein paar weniger voluminöse Kollegen von der Airport Security Force lugen zunächst hinter dem breiten Rücken ihres Vor-Gängers in die Kabine und nehmen mich dann am unteren Ende der Hintertreppe in Empfang.

Und so entfernten wir uns voneinander: die Rumpelkiste, die nun tatsächlich enteist wurde, in Richtung Seattle (mit meinem Koffer) und ich in Richtung District Judge und County Jail (ohne meinen Koffer).

Die Anklage lautet sinnigerweise auf «Reckless Endangerment». Und nun bin ich gespannt zu erfahren, wer denn nun wen gefährdet hat.

Alexander Ditze

Zur Ausbildung von Flugverkehrsleitern

In Ihrer neuesten Ausgabe der «AEROPERS-rundschau» haben Sie unter dem Titel «Besuch im ATC-Simulator» einen Bericht über die Flugsicherungsschule der swisscontrol in Bern veröffentlicht. Trotz ein paar Ungenauigkeiten, die Herrn Lüscher, dem Autor dieses Artikels, unterlaufen sind, möchte ich mich für das Interesse, welches Sie unserer Ausbildungstätigkeit entgegenbringen, herzlich bedanken.

Ohne auf Details eingehen zu wollen, ist es mir doch ein Bedürfnis, wenigstens den letzten Abschnitt «Ausbildung zum Flugverkehrsleiter» richtigzustellen. Einerseits dauert die Gesamtausbildung zum Flugverkehrsleiter (FVL) wesentlich länger als dargestellt. Anderseits scheint es mir doch wichtig zu wissen, dass Sie als Benützer der Flugsicherung, an fast sämtlichen Kontrollsektoren und Frequenzen, ob Tower, Approach oder ACC (die FVL-Ausbildungsrate ist inzwischen auf 30 Anwärter pro Jahr gestiegen), von «Stiften» betreut und kontrolliert werden. Selbstverständlich immer unter Überwachung von erfahrenen, lizenzierten Verkehrsleitern, welche während diesen Ausbildungsphasen die volle Verantwortung für das Tun ihrer Schützlinge tragen.

Die eigentliche Ausbildung zum Flugverkehrsleiter Kat.I erfolgt gemäss nachstehendem Schema:

Selektion: dreistufige Selektion durch SLS-OTR und swisscontrol; Ausfall-Rate ca. 1/12

Schnuppertage: zweitägige Besuche in ACC und TWR/APP

Ausbildungsvertrag

Ausbildung Flugverkehrsleiter Kat.I

Zentrale Ausbildung (Bern) 18 Monate	
1. Semester:	Ausbildung zum Flugverkehrsleiter Kat. II (Regionalflugplätze; VFR)
2. Semester:	Praktikum auf Regionalflugplatz (Kat. II) Fliegerische Ausbildung (PP)
3. Semester:	Grundlagen der gesamten Flugsicherung (IFR; Basic Planning und Radar-Simulation)

Regionale Ausbildung 21 Monate				
Lehrgänge* für:				
A) ACC Genf	B) TWR/APP Genf	C) ACC Zürich	D) TWR/APP Zürich	E) TWR/APP Bern
Lizenz FVL KAT. I Gesamtausbildungszeit 3¼ Jahre				

** In den Lehrgängen A–E werden die Kandidaten, nach Dienststellen und Arbeitsorten getrennt, für ihre speziellen Aufgaben an den entsprechenden Arbeitspositionen ausgebildet. Diese Lehrgänge bestehen jeweils aus mehrwöchigen Kursen (Theorie und Simulator), gefolgt von mehrmonatigen on-the-job-Ausbildungsphasen im Live-Betrieb unter Überwachung.*

In der Hoffnung, Herrn Lüscher nicht allzunahe getreten zu sein, und vielleicht auch ein bisschen Verständnis für unsere Ausbildungsbelange gefördert zu haben, verbleibe ich

mit freundlichen Grüssen

Guido Spescha
Chef Ausbildung
TWR/APPR ZRH

Die Swissair wird nicht uniformiert, sondern angezogen!

Was lange währt wird endlich gut

Es war ein langer Weg, seit Luigi Colani seine ersten Zeichnungen und die «designphilosophischen Betrachtungen über Uniformen» der Geschäftsleitung der Swissair im Dezember 1988 vorstellte, bis zur erfolgten Pressevorstellung der fertigen Uniformen am 26. Januar 1990 – und es wird noch eine hektische Zeit für die Uniformierung und alle Hersteller werden, bis die ganze Swissair eingekleidet ist!

Die Geschichte

Es sind nun gut zwei Jahre vergangen, seit erstmals über eine «Anpassung der Herrenuniform an die heutige Zeit» gesprochen wurde. Für uns vom Uniform-Team war aber klar, dass nur eine neue Uniform etwas bringt. Die namhaften Designer wollten nicht an einem Wettbewerb teilnehmen, einzig Schild und unser Flight Attendant Arturo Morandini legten Entwürfe vor, wovon letzterer zur weiteren Bearbeitung auserwählt wurde.

Es begab sich aber zu der Zeit, dass ich mit Luigi Colani darüber gesprochen hatte, ob er nicht einen «Pilot's wing» für die Cockpitbesatzungen entwerfen könne. Ich erwähnte dies in einer Sitzung, und die Leiterin des Uniformteams Sabeth Masciadri (seit der Reorganisation hiessen wir Task force...), Arturo Morandini und ich begaben uns daraufhin zum Maestro Colani nach Bern. Und dort kam die Sache ins Rollen.

Die Swissair akzeptierte nicht nur unseren Vorschlag, Luigi Colani mit dem Design zu beauftragen, sondern gab im Dezember 1988 darüber hinaus noch den Auftrag, die Damen auch gleich einzukleiden.

Also musste die Task force entsprechend erweitert werden, auch legte man Wert auf die Präsenz aller interessierten Verbände.

Eine weitere Skizzenphase begann anfangs 1989, als Colani gemäss Auftrag die Damenuniform angliedern konnte. Im März konnten die ersten Prototypen anprobiert werden, die von der beigezogenen Schneiderin, Frau Streit in Basel, angefertigt wurden.

Herr Gerber von der Uniformierung musste bereits die Fabrikation der Stoffe und die Produktion der Uniformteile langfristig und strategisch planen.

Unterstützung der Schweizer Textilindustrie

Das ehrenwerte Ziel und die Absicht der Swissair war, wenn immer möglich, die schweizerische Textilindustrie damit zu beauftragen. Und der Platz Schweiz hat gerade im Textilsektor nicht mehr gerade viel Firmen, die genü-

gend Kapazitäten haben. Viele sollen gesagt haben, dass sie noch nie in ihrer Geschichte einen solchen Auftrag erhalten hätten. Hier werden die Dimensionen der Neuuniformierung deutlich!

Das zweitletzte Wort hat die Task force
Bei jedem Detail an den Uniformprototypen – und unsere Uniform wird ja durch die Details erst exklusiv – konnten wir unsere kritische Meinung äussern und wo nötig, wurden Tests durchgeführt (Uniformstoff, Crewbag, Mantelfarbe und -stoff).

Durch die Diskussion mit dem Designer, der Schneiderin und den Mannequins aus unseren Reihen wurde unserer Meinung nach überall das Optimum herausgeholt, was zwischen dem Wünschbaren, Machbaren und natürlich auch Zahlbaren erreichbar oder erstrebenswert war.

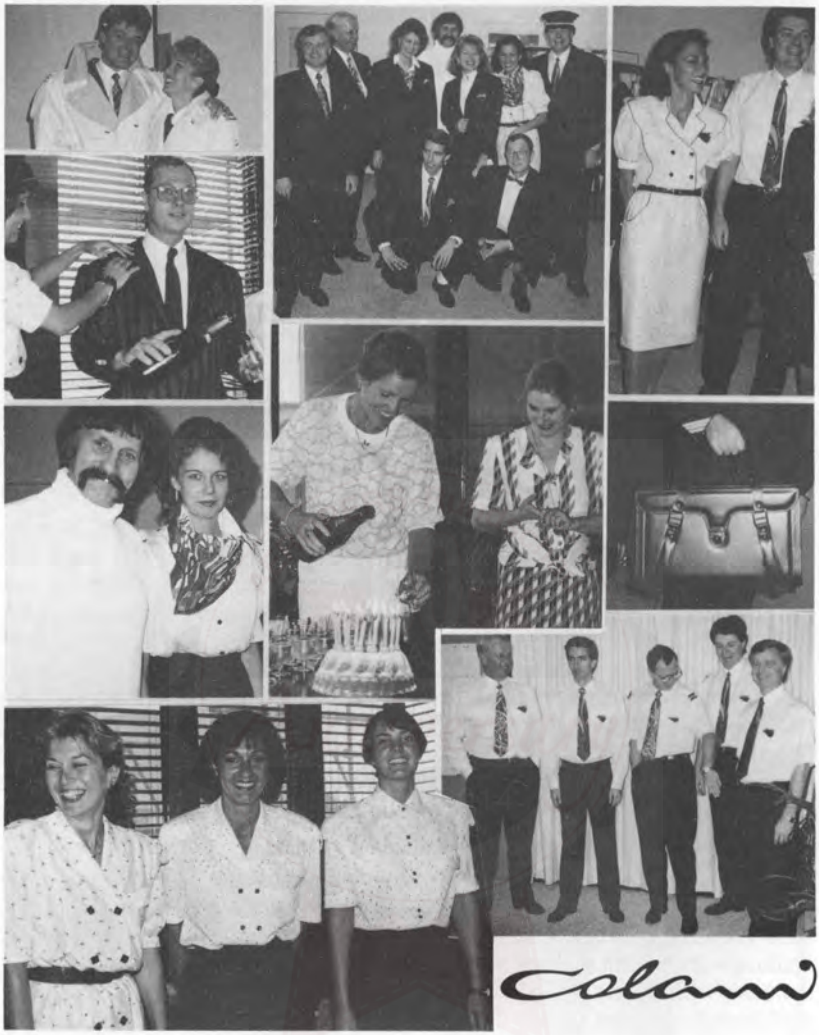
Das Engagement der potentiellen Hersteller in dieser Angelegenheit war ebenfalls erfreulich. Sie wurden angesteckt von unserer Begeisterung, eine Uniform zu gestalten, bei der auch ungewöhnliche Ideen nicht zum vorneherein abgelehnt wurden und jedes Detail eine grosse Aufmerksamkeit genoss. Natürlich interessierte sie auch die Zusammenarbeit mit Colani!

Bevor ein Produkt in die Fabrikation ging, musste natürlich Luigi Colani seinen «Segen» dazugeben, Farben, Nahtführungen, Qualität und oft auch die Produktionsmethode begutachten und die ersten Vorserienexemplare wieder bewerten.

Das Uniform-Puzzle und die Arbeitsmethoden eines Künstlers
Neben dem effektiven Uniformanzug, Hemd, Bluse oder Rock ist noch an unwahrscheinlich viele Einzelteile zu denken, die die Uniform erst abrunden. Foulards, Krawatten, Pochettli, Rangabzeichen, Namensschilder, Logos, Hut, Gurt und Gurtschnalle, Tasche und Crewbag usw. usw. würden alle eine eigene Geschichte ergeben!

Als Beispiel diente das kombinierte Logo/Namensschild, der eigentlich ursprüngliche Grund für das Involvement Colanis. Ich weiss nicht mehr, wie viele Vorschläge er gemacht hat, die alle von der «Steuergruppe Produktgestaltung» abgelehnt wurden, weil sie nicht der noch immer nicht formulierten Swissair-«Corporate Idendity» entsprächen. Im November 1989 wurde schliesslich die jetzt gewählte Form akzeptiert – sie stellt nach Colani die Umrisse eines kommenden SST (Supersonic Transport) dar, vielleicht kommen Hobbyornithologen eher auf einen stilisierten Adler. Wie dem auch sei – der Badge ist praktisch und passt zur Uniform!

Die Zusammenarbeit mit einem Künstler musste von uns auch erlernt werden – es brauchte mitunter viel Geduld! Colani hatte nicht immer dieselben Prioritäten wie wir, setzte die Zeitlimiten eher grosszügig an und war von grossem Optimismus erfüllt, «dass wir das schon auf die gewünschte Zeit hinkriegen». Manchmal war er auch gerade in Toulouse beschäftigt, an ei-


Colam

nem Fernsehinterview oder in Japan, statt an einer Sitzung mit uns. Dann gab es Momente der Verzweiflung, wenn ein versprochenes Detail nicht eintraf, aber eine Sitzung später war alles wieder in Butter und er schon einen Schritt weiter – alle Aufregung umsonst!

Champagner mit der Geschäftsleitung

Der 19. Dezember 1989 war der interne Höhepunkt für die Task force. Die Damen- und Herrenuniformen wurden der Geschäftsleitung vorgestellt. Auch Armin Baltensweiler liess sich diese Präsentation nicht entgehen und unterhielt sich (da er eine Viertelstunde vor der Geschäftsleitung eintraf) eingehend mit Luigi Colani, da wie er sich ausdrückte «uns ein gemeinsamer Hintergrund verbindet – ich komme auch aus der Aerodynamik». Colani offerierte sogleich seine Hilfe, um die «keinem Passagier zumutbaren» Toilettenanlagen auf den Flugzeugen neu zu stylen sowie die Galleys auf Vordermann zu bringen. Herr Baltensweiler verprach ihm jedenfalls, mal in Bern vorbeizuschauen . . .

Die Modeschau im Balsberg-«Rittersaal» war ein voller Erfolg! Die Uniform hatte ihren ersten kritischen Test bestanden. Mit Champagner wurde diese «Feuertaufe» gefeiert – auf das Budget von 17 Millionen machte dies auch nicht mehr viel aus!

Der Preis der Qualität

Von Anfang an war klar, dass die Uniform nicht nur klassisch-schön, sondern auch bequem und qualitativ hervorragend sein soll. Die Stoffe und alle Accessoirs sind Swissair-exklusiv und mit bestimmten Normen oder Vorschriften (z.B. wegen der Wäscherei/Reinigung) belegt. Die Muster sind von Colani vorgezeichnet und ausgearbeitet worden, die Fertigungsqualität hat er mit Schild (Herrenanzüge), Weil (Damen), Kauf (Hemden) u.v.a. erarbeitet. Der Schnitt und die Nahtführung sind nicht von vorneherein auf bestehende Verarbeitungsmaschinen kompromittiert worden, weshalb der Zeitaufwand pro Uniformstück grösser ist als bisher. Auch der Stoffverbrauch (Bequemlichkeit!) ist grösser.

Deshalb erstaunt nicht, dass die neue Uniform etwa 30% teurer ist als unser gegenwärtig rund 15 Modejahre alter Anzug. Es mag Leute geben, die sagen «mir ist doch egal, was ich trage, es ist ja ein Arbeitskleid». Doch wir wollen angezogen sein, nicht bloss eine Uniform tragen. Und wer selber seine Kleider einkauft, der weiss auch um die Preissteigerungen im modischen Bereich und kann abschätzen, dass der kalkulierte Preis von Fr. 650.– für eine Uniform mit zwei Hosen durchaus im Rahmen liegt!

Ich wünsche Ihnen allen viel Spass in und an der neuen Uniform – und möchte mich für die gelbe Mantelfarbe keineswegs entschuldigen, sie ist es, die Sie «herausputzt» in kühleren oder regnerischen Zeiten! H.L.

Partnertausch

Da der Entscheid über unseren fernöstlichen Partner erst einen Tag nach Auslieferung der letzten **rundschau** bekanntgegeben wurde, sind wir eigentlich «fein raus» mit der Neujahrszeichnung *«Hello Partners»*. Das Signet der lange favorisierten Thai International war zwar als Fragezeichen interpretierbar, aber es ist doch ärgerlich, wenn die Zeichnung nicht mehr stimmt.

Da es keine Vektorzeichnung mit Apple Macintosh IIcx und Adobe Illustrator 88, ausbelichtet mit Linotronic 300 ist (aus dem Inhaltsverzeichnis des Flight Recorders), musste ich unseren Partner Singapore Airlines vermittels eines Talens 331-Pinsels sowie Gouache-Farben Caran d'Ache 2001-1 und -9 retouchieren.

Ich gratuliere Herrn Loepfe zu dieser Partnerwahl, die ausnahmsweise mal nicht von Sepp Moser, sondern von Tagi-Journalist Marcel Waeber vor einem Jahr vorausgesehen wurde. Wenn die partnerschaftlichen Übereinkommen zu greifen beginnen, sind wir Teil eines starken Luftfahrtverbundes. Und da auch Delta und Singapore 5% ihrer Aktien ausgetauscht haben, können wir unseren Partner in den USA sowohl über den Nordatlantik als auch über den Pazifik greifen und sind so weltumspannend geworden! H.L.

Light flight

A possible explanation for the engineer shortage, seen at Gatwick.

McDonnell Douglas is going to streamline development and certification of the MD-90 by flight-testing some of its systems – including the new V2500 engines – on a modified MD-80. This will, says MDC, avoid having to incorporate design changes on early production aircraft as they go down the line. Now why hasn't anybody thought of that before?

From the UK Civil Aviation Authority's Air Navigation Order 1985:
« . . . may record therein the particulars specified in paragraph (7) of this article in a legible or a non legible form so long as the recording is capable of being produced in a legible form . . .»
Bless'em.

«A working atmosphere of clannishness, mistrust and lack of cooperation is rampant at SAS's station at Frankfurt Airport . . . They have to do with not feeling appreciated on the job, not being entrusted with enough responsibility, not being properly informed, bad management/staff relations and lack of confidence in management», ist says here. Where? In SAS's widely distributed and therapeutic company newspaper.
Megalines manager: «Why so glum, minion?»
Minion: «I don't feel appreciated, your highness.»
Manager: «You're fired.»

Out of the mouths of babes departement: Nephew Capt Michael Starkie's six-year-old daughter, examining the inflight safety leaflet showing a man head in hands, braced for emergency landing, next to a No Smoking sign, asks: «Is the man crying because they won't let him smoke?»

Americans value British tradition – but not always. William Kaufmann, author of a Brookings Institute analysis of US defence spending, says: «The great British tradition, now becoming thoroughly Americanised, is to muddle through from one year to the next, without any clearly defined operational goals or programmes.»
Thanks Bill, it is a great tradition. By the way, what exactly is an «operational goal»?

PJ McGoldrick, silverhaired chief of upstart Irish airline Ryanair, reveals that the average age of the carrier's staff is 24. «Running Ryanair is the equivalent of getting 400 kids all to sit down at the same time», he remarks.

Indianersprache vs Aviation

KUUJJUAQ	to	KUJACK	(NDB & VOR/DME)
KUUJJUARAPIK	to	JARPIK	(NDB)
ATTAWAPISKAT	to	WAPISK	(NDB)
KAPUSKASING	to	KASING	(NDB)
NATASHQUAN	to	NATASH	(NDB & VOR/DME)
CHIBOUGAMAU	to	CHIBOO	(NDB)

Transport Canada finally recognises certain navaid names cause problems

Aus: «Flight International»

Vorsicht, Glosse!

Paul Frei ausgebootet!

Diesmal hatte die AEROPERS die Hände wirklich nicht im Spiel, deshalb wohl erging auch die Einladung an «Präsident und Vizepräsidenten AEROPERS», an der schlichten Gedenkfeier zum Auszug aus dem Balsberg teilzunehmen. Schreibender war der erstaunlich kurzfristigen Entscheidung wegen nicht in der Lage, der Einladung Folge zu leisten und war deshalb auf Überlieferungen angewiesen.

Wieso war Paul Frei derart in Ungnade gefallen, dass er das Swissair-Pentagon Hals über Kopf – mit seiner Sekretärin – verlassen musste?

War sein siebenseitiges offenes Bekenntnis gegenüber seinen Untergebenen, worin er sich «auch nur als Mensch» zu verstehen gibt und sogar möglicherweise begangene Fehler gesteht und um Verständnis wirbt, der Grund für seinen Rauswurf? Denn dass ein Manager Fehler zugibt, darf doch nie vorkommen. Wohl trifft er Entscheide, über die man «im nachhinein durchaus geteilter Meinung sein kann», aber Fehler? Die kann man ja auf die zuständige Steuergruppe oder Task force delegieren . . . Also, vielleicht wurde befürchtet, das Beispiel könne Schule machen innerhalb der Geschäftsleitung und müsse deshalb entsprechend geahndet werden?

Der Grund ist aber in Wahrheit kein spektakulärer! Da Otto Loepfe angetönt hat, dass er weniger auf vertikale denn auf verbreiterte Hierarchie setzt, wollte man dies nun auch geographisch dokumentieren. Da im Balsberg offenbar keine Besatzungsengpässe aufgetreten sind, wurde der Platz zu eng, weshalb ausgebootet wurde in benachbarte Verwaltungsgebäude. Unser Oberchef residiert deshalb heute im wohlklingenden «Panalpina-Haus», und da er wahrscheinlich der sportlichste in der Geschäftsleitung ist, kann er alleweil zu einem «Spurt auf den Balsberg» ansetzen, wenn es pressiert.

Aber auch ihm Untergebene wurden disloziert, die Inflight-Organisation ON flog auch aus, und darf sich statt im Ops-Center ebenfalls im «Panalpina-Haus» in Kloten wohlfühlen.

Sollte dereinst das Ops-Center nicht schon bei der Eröffnung wieder zu klein sein, dürfen wir alle, alle wieder bei uns willkommen heissen!

H.L.

Man sollte . . .

. . . au moins trouver un Romand pour remplacer un des membres démissionnaires du comité de l'AEROPERS. Cela suffit que la minorité Romande ne soit plus représentée au sein de la direction de notre compagnie nationale.

Dans le même ordre d'idées, penser que Genève prendra une place capitale lors de l'ouverture du marché économique européen de 1993 et se rappeler que l'utopie d'une base GVA pourrait devenir réalité.

Se souvenir qu'une autre facon de penser, un esprit franc-tireur et une mentalité différente peuvent aussi apporter un souffle nouveau, une impulsion régénératrice ou des idées nouvelles bienfaisantes pour tous.

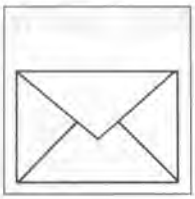
Pour finir demander aux membres Romands d'aiguiser leurs crayons ou de ressortir leurs plumes et leurs encriers afin de créer une rubrique Romande dans le **rundschau** car enfin 17% des membres de l'AEROPERS sont de langue maternelle française.

C.G.

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.**

Briefe an die rund-Schau



Reallohnerhöhung
Die Salärrunde 89 hat uns immerhin etwas im Überfluss gebracht – nämlich Papier, Briefe und Infos aller Art: Von Herrn Walser und Herrn Oes über Herrn Frei und Herrn Loepfe bis zur AEROPERS und dem Generalsekretariat. Der Brief als Einwegkommunikationsmittel wird dabei offenbar immer beliebter. Wenn das Gespräch (Verhandlung) zu keinem Ziel führt, greift man zu Feder und Papier, da kann man ungestört seine Fäden spinnen, aus falschen Grundlagen beliebige Schlüsse ziehen und vor allem wird einem nicht widersprochen. Widerspruch und Opposition sind sich unser Management nicht gewöhnt. Jahrelang hat die AEROPERS versucht, sich ohne besonderen Nachdruck mit minimalen, wirklich moderaten Forderungen Gehör zu verschaffen – ohne Erfolg. Die Swissair ist heute überrascht, dass sie erstmals seit langem wieder auf einen Verband trifft, der sich seriös vorbereitet, sich nicht übertölpeln lässt und willens ist, sich auch durchzusetzen. Dies ist nicht die Verhandlungsart, an die man sich in den Swissair-Etagen in den letzten Jahren gewöhnt hatte. Entsprechend fallen auch die Reaktionen aus: Von Entschuldigungen bis Drohungen («Loepfe: «ich werde das so nicht unbegrenzt hinnehmen») ist alles enthalten.

Schade, dass es soweit kommen musste.
Hätte die Swissair den Dialog früher gepflegt und dem Gedanken der Partnerschaft wirklich nachgelebt, wäre es heute nicht zu dieser angespannten Situation gekommen. Denn mit zufriedenen und motivierten Mitarbeitern, deren Anliegen in der Vergangenheit respektiert wurden, kann man auch in Zeiten erhöhter Belastung rechnen. Dass heute von der Basis nicht mehr alles stillschweigend hingenommen wird, ist ein deutlicher Hinweis, dass sehr viele Fehler gemacht worden sind.

Dass wieder Ruhe ins Swissair-Schiff einkehren wird, ist in unserer aller Interesse. Ob das ohne personelle Änderungen so ohne weiteres möglich ist, wage ich zu bezweifeln. Das Vertrauen ist angeschlagen. Es ist viel Porzellan zerschlagen worden, vieles ist unglaubwürdig; so einfach mit ein paar Briefen und Versprechen wird der verlorene Goodwill nicht wieder hergestellt. Einmal die Wahrheit erzählen, bringt noch kein Vertrauen, wenn vorher xmal die Unwahrheit verbreitet wurde. Appelle an die Solidarität im Gesamtinteresse haben in der heutigen (politischen) Zeit eher einen fahlen Beigeschmack.

Vor diesem Hintergrund erhitzen sich nun die Gemüter an der Frage, ob das Angebot der Swissair ein Minimalangebot ist, wie es die AEROPERS-Delegation behauptet, oder ob es ein konstruktives Angebot ist, wie es Herr Loepfe bezeichnet. Die Antwort scheint mir klar. Betrachtet man nur dieses Jahr (Geschäftsjahr 1989), so ist das Angebot auch im Vergleich mit dem schweizerischen Umfeld zweifellos als gut zu bezeichnen. Bezieht man jedoch die Vergangenheit in die Überlegungen ein, so ist es tatsächlich ein absolutes Minimalangebot, das man in der momentanen Situation (Wirtschaftslage, Wachstum, Arbeitsmarkt) nicht akzeptieren darf.
Seit Jahren herrscht in der europäischen Wirtschaft ein Trend zu weniger Arbeitszeit bei real mindestens gleichem Lohn. Dieser Trend hat seit langem auch bei andern europäischen Fluggesellschaften Einzug gehalten. Nicht so beim Swissair Cockpit-Personal: Wir arbeiten mehr und verdienen weniger. Das Cockpitpersonal arbeitet heute mehr und effizienter als noch vor Jahren, unsere Produktivität ist unbestritten höher.

Wir fliegen im 2-Mann-Cockpit Langstreckenflugzeuge mit zwei Motoren, wir machen CAT-3-Anflüge im 2-Mann-Betrieb usw.
Dennoch verdient ein Swissair-Kapitän heute real weniger als sein Kollege im gleichen Dienstalter vor einigen Jahren. Daran ändern auch die dazwischenliegenden Schaltjahre nichts und die GAV-Salärschritte können daran ebenfalls nichts korrigieren, obwohl man uns diese Salärschritte immer wieder als Reallohnerhöhungen zu verkaufen versucht.
Dass ein finanzieller Nachholbedarf besteht, ist eine belegbare Tatsache – auch im Vergleich mit andern Wirtschaftszweigen. Dass dieser heute in guten Zeiten nachgefordert wird, ist legitim. Dass es soweit gekommen ist, liegt daran, dass das Swissair-Management in früheren, ebenfalls guten Jahren unsere Ansprüche nicht respektiert sondern zurückgewiesen hat.
Unsere Verdienste wurden zwar oft und ausgiebig erwähnt. Seit Jahren dankt uns das Management mit denselben stereotypen Redewendungen für unsere Professionalität, für die engagierte Mitarbeit, den Einsatz und die gezeigte Flexibilität, für unsere Bereitschaft zu den vielen Mehrleistungen, für die zusätzlichen Belastungen, die erbrachten Opfer und unseren Goodwill. Gleichzeitig mit diesen Anerkennungen wurde aber immer auch gefordert: – Wir müssen den Gürtel enger schnallen – die Zukunft erfordert noch mehr Einsatz – es sind zusätzliche Anstrengungen nötig, um die bevorstehenden Klippen zu überwinden – es braucht noch mehr Engagement von uns allen, um die neuen Herausforderungen zu bewältigen, usw.

In nächster Zeit wird weiterverhandelt und zwar stehen so wichtige Dinge an wie:

- neue FDR's
- 2-man stick time MD-11
- Einmietung von ausländischen Piloten
- Ausbezahlen von Ferien usw.

Auf der anderen Seite des Verhandlungstisches sitzen dieselben Swissair-Leute, die uns in die heutige kritische Situation hineinmanövriert haben. Angesichts dieser Konstellation drängt sich folgende Frage auf, die es zu beantworten gilt – emotionslos und ehrlich!
Sind unter diesen Voraussetzungen vernünftige, weitsichtige und grosszügige Lösungen für die anstehenden Probleme überhaupt möglich?

Fehlentscheide im Flugbetrieb und Missstände in unserem Departement wirken sich immer unmittelbar auf die Lebensqualität (Einsatzstabilität, Ferienzuteilung usw.) des fliegenden Personals aus. Aus diesen Gründen sind wir alle zweifellos an einer starken, qualitätsbewussten und sicheren Swissair interessiert. Es bleibt zu hoffen, dass von Partnerschaft in Zukunft nicht nur viel geredet wird, sondern dass dieses Wort endlich mehr als ein Schlagwort wird.

Gaudenz Ambühl

Unterwanderung im Cockpit: Facts
Stellungnahme zum Artikel in der **rundschau** Sept./Okt. 1989:

Da der Beitrag von Jürg Kohler (J.K.) zu falschen Schlussfolgerungen verleitet, bitten wir um folgende Richtigstellung in der nächsten **rundschau:**

- Wir möchten daran erinnern, dass die Crossair in erster Linie für die Swissair Linien bedient, die von Ihnen gar nicht kostendeckend betrieben werden können.
- Korrekterweise müsste J.K. die Gründe auflisten, warum die Linien nicht mehr von SR-Piloten bedient werden. Ein eindrückliches aktuelles Beispiel ist der Auslastungsgrad auf der Strecke ZRH–Tirana (Albanien). Sehen Sie selbst nach und machen Sie sich Gedanken darüber.
- Die gezogene Schlussfolgerung (Upgrading Verzögerung) hat daher nur theoretischen Wert, ist praxisfremd und bedarf somit einer Korrektur.

Wir bitten um Kenntnisnahme und würden uns freuen, wenn wir im neuen Jahr nicht immer im Schussfeld der Kritik durch Swissair-Piloten wären.

Mit freundlichen Grüssen

Crossair-Cockpit-Personal
HJ. Lienhard, Aktuar

A non-political view on the «Umfrage»
As a non-political member of Aeropers, I would like to write a note to you, as I feel the last «Umfrage» ist not detailed enough to explain my feelings.

Firstly, «Well done» in the peacemaking round of talks this year, in which Aeropers finally showed Swissair that it, too has teeth. Swissair has always been constant in its dealings – constantly hard, but Aeropers has changed from hard, to amenable too many times in the past.

Having said that, I find it a shame, that the latest Swissair offer could not be accepted. I don't think that we should worry about upsetting other personnel by «going behind their backs». We certainly give them something to criticise when we break off talks.

I also don't find that there can be a comparison between «days off», «leave», or «ground personnel – hours per week». We are, and always have been, a special case. Ground personnel also realise this.

Now would have been the time to argue from a position of respect and strength – where to make a compromise is a sign, not of weakness, but of character?

As regards «foreign carriers», there has been so much criticism of our colleagues in Crossair & CTA, that I find it embarrassing to look them in the eye. A solution to the problem may be to offer them associate membership of Aeropers, and then negotiate, for every Swissair flight, a Swissair equivalent wage. In this way the «foreign carriers» would be less attractive to Swissair, and we would have shown some «Esprit de Corps».

I hope this «supplement» to the questionaire shows at least this member's feelings on the situation.

Good luck,
Bill Palmer

Mike Wiegele Helicopter Skiing

Rietstrasse 33, 8152 Glattbrugg

«Ein Traum wird wahr!» Heliskiing in Kanada. Cariboos und Monashees, zwei Tiefschneegebiete im Herzen der Rocky Mountains mit unglaublichen Schneemengen! Verlangen Sie meine kostenlose Broschüre.

PS. In unserer kleinen Gruppe mit dem Ex-Olympia-Crack **Werner Mattle,** sind vom 14. bis 21. April 1990 noch 2 Plätze frei! Auskunft erteilt:
Telefon 01 / 810 01 58, Fax 01 / 810 71 16

rund-Schau

Organigramm reorganisiert
Die neue Swissair-Organisationsstruktur präsentiert sich nun mit den abgerundeten Kästchen weniger eckig und anstössig als bisher, und gibt die tatsächliche Situation auch besser wieder, nämlich horizontal: niemand ist mehr Chef! Oder hat man sich auf den Flugbetrieb zurückbesonnen und einfach übertragen, was dort seit jeher gilt? Links ist der Chef, der PiC (heute auch nicht mehr das was früher . . .), dann der F/O und F/E, in der Mitte der M/C und rechts die Kabinenbesatzung.

Druckfehler des Jahrzehnts
Es ist noch nicht soweit, dass wir wegen der strengen Einsätze keine Zeit hätten, Ihnen alle zwei Monate eine neue **rundschau** zu präsentieren. Wer die letzte **rundschau** vom Titelblatt her begonnen hat zu lesen, mag diesen Eindruck gewonnen haben, wurde doch jene Ausgabe mit *«November/Dezember 1988»* datiert. Wir vermuten dass dem Drucker der Abschied von den achtziger Jahren so schwer gefallen ist, dass er sie noch etwas verlängern wollte. Wir entschuldigen uns für dieses Versehen und setzen alles daran, dass bis zum Ausgang dieses Jahrhunderts jedes Jahr den ihm gebührenden Platz erhält . . .

Yawspin

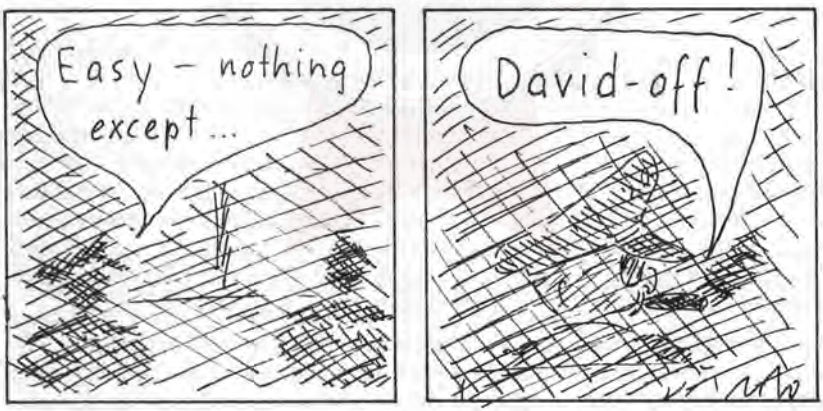
Unterlaufen Swissair-Kapitäne CTA-GAV?
Ein Abkommen zwischen CTA und deren Pilotenverband APC besagt offenbar, dass pensionierte Swissair-Kapitäne nur für Instruktions- und Ausbildungszwecke bei CTA angestellt werden können. Jüngst wurde aber ein älterer Swissair-Kapitän nicht als Instruktor, wohl aber als normaler Kapitän akzeptiert. Das hatte zur Folge, dass die APC eine Klage gegen CTA eingereicht hat.

Piloten, die mit 58 noch nicht genug haben, müssen sich daher wohl anderweitig umsehen . . .

Reorganisation der Reorganisation oder: wer will die Flight Safety?
Solange es den Herrn Stierli und sein OF-Büro noch gab, hiess das Flight Safety Büro OFH. Als sein designierter Nachfolger kein OF mehr vorfand, und seine Aufgabe im Abgeben eines nie bezogenen Büros ein Ende nahm, musste die Flight Safety anderswo untergebracht werden. Jim Schnell von OD, der eigentlich zu höherem ausersehen gewesen wäre, nahm das Büro 1989 unter seine Fittiche und fortan hiess es ODS.

Anglophobisten haben in der Kombination dieser Buchstaben «odds» herausgehört, was natürlich nicht mit Flight Safety vereinbar ist, denn im Büro ist wohl nichts «at odds» . . . Im neuesten Organigramm verlor das Büro daher einen Buchstaben, wurde zu OQ erhöht und Paul Frei unterstellt. Q wie Qualität oder QGO?

Ob nun auch die Saläre im OQ-Büro steigen, die sich ja indirekt proportional zur Buchstabenansammlung verhalten, ist nicht bekannt.



© Aeropers 1990

Grenzenloses Wachstum?
Boeing will das neue Modell 777, das als Konkurrenz zur A330 und MD11 das letzte Marktsegment, in dem Boeing noch nicht präsent ist, abdecken soll, zuerst mit einer transkontinentalen Reichweite von 7800 km anbieten. Spätere Versionen dieser grossen Zweimotorigen sollen über 10 000 km weit fliegen können.

Die Triebwerkhersteller bekunden offenbar keine Mühe, die ständig steigenden Schubansprüche zu befriedigen. So bietet Rolls Royce den Trent 710 (vormals RB211 genannt) mit 32 670 kg Schub für die A330 oder B777 für 1994 an, mit späterer Schubsteigerung auf 34 500 kg. Da eine gestreckte, schwerere Version der B777 absehbar ist, studiert Rolls Royce Möglichkeiten, durch Vergrösserungen des Fan-Durchmessers auf 3,05 m (!) einen Schub von 40 800 kg zu erreichen.

Pratt & Whitney sieht das Potential des PW 4000 bei maximal 36 300 kg und glaubt im Moment kein Bedürfnis der Flugzeughersteller zu erkennen, darüber hinaus zu gehen. General Electric offeriert das neue GE90-Triebwerk für den Schubbereich ab 36 600 kg, da die Grenze für das heutige Paradepferd von GE, das CF6-80-Triebwerk, bei etwa 33 000 kg liegt.

Piloten vom Fliessband
Northwest Airlines hat einen Bedarf von 3000 Piloten über die nächsten fünf Jahre. Die Flugschule der Gesellschaft, «Northwest Aerospace Training» (NATCO), wird dieses Jahr 780 und die folgenden vier Jahre je 720 Piloten auszubilden haben, damit die bestellten 16 Boeing 747-400, 40 B-747, 100 A320 und später A330 sowie A340 optimal bewegt werden können. Damit die Trainingsgeräte auch Schritt halten, wird 1990 alle drei Monate ein Simulator installiert.

Leasen oder nicht leasen, das ist die Frage
Die irische Leasingfirma GPA (Guiness Peat Aviation) fordert von Braniff Schadenersatz, die unter dem berühmten Kapitel 11 Konkursanmeldung gemacht hat. Bekanntlich hat Braniff die Produktionsslots für die 25 von PanAm bestellten A320 für je etwa 5 Mio. Dollar übernommen und gleich noch Optionen für weitere 75 angemeldet. Um die Expansion zu beschleunigen, wurde von GPA eine Anzahl A320 gemietet, bevor die eigenen vom Band rollten. Nun gab sie Braniff zurück und GPA fordert Schadenersatz, weil sie vor Ablauf der Leasingfrist zurückgegeben werden.

Eine andere Gesellschaft, die erst vor kurzer Zeit gegründete englische Paramount Airlines, musste ebenfalls Konkurs anmelden, da in England wegen steigender Hypo- und Mietzinsen die Charterbuchungen stark zurückgingen. Ihre MD83 sind auch bloss gemietet und müssen wohl oder übel zurückgenommen werden.

Ein Walfisch erbricht
Das Marriott Hotel in Atlanta soll von der Hallen-Architektur her einem Walfisch gleichen (Hallo Jonas!). Dieser Walfisch wurde zu Sylvester 1989 von etwa 2000 Jugendlichen heimgesucht, die gemäss Aussagen unserer Crew die ganze Eingangshalle belagerten und auf «Discount-Zimmer» warteten. Klar, dass das Jahr mit etwas «Action» zu Ende gehen muss . . .

Feuerlöscher wurden geleert und bis von einer Höhe des 37. Stockes aus in den Innenhof geworfen, Blumenkistli folgten, Matratzen und sogar Fernseher. Die massiven Glastische in der Lobby lagen in Scherben. Die leeren Alkoholgebinde segelten ebenfalls runter, Lifts waren bis auf einen ausser Betrieb, in der Nottreppe wurden Glühbirnen zerstört! Hilflose Polizisten versuchten, das Chaos unter Kontrolle zu bringen, hoffnungslos! Gegen drei Uhr im neuen Jahr kippten die Jugendlichen langsam um, und Ruhe kehrte ein.

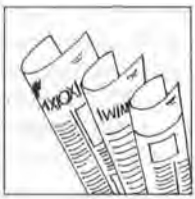
Am Morgen sah das Hotel ungefähr so aus, als wenn eine Grossgärtnerei explodiert wäre . . .

American Airlines führend in EROPS
Bereits über 20 000 Transatlantikflüge hat AA mit ihren 17 Boeing 767-200 und 15 B-767-300 geflogen, etwa 600 bis 700 Flüge pro Monat! In dieser Zeit mussten sechs Triebwerke abgestellt werden, alles General Electric CF6-80A der Boeing 767-200, was einen «In flight shut down rate» von 0,019 pro 1000 Flugstunden ergibt, also weit geringer als die für EROPS verlangten 0,05. Die CF6-80C2 der B-767-300 haben bisher 175 000 Stunden ohne Probleme funktioniert, weshalb American Airlines auch die Bewilligung für 180-Minuten EROPS erhielt.

Triebwerkabwurfanlage
Am 17. April 1985 «verlor» eine B-727-200 der American Airlines über New Mexico eines ihrer drei Hecktriebwerke und am 4. Januar 1990 passierte dasselbe einer Northwest Airlines B-727-200 über Florida.
Ein Passagier gab in einem Interview die Auskunft, dass der Kapitän die Durchsage gemacht habe: «We lost an engine», aber er glaube, dass er nicht gemerkt habe, dass es im Sinne des Wortes «lost» gewesen sei . . .

Wie Boeing bekanntgab, sei eine Art «Sollbruchstelle» bei der Aufhängung definiert, um zu verhindern, dass bei einer Triebwerkblockierung die nicht unerhebliche Energie auf den Rumpf übertragen werde. H.L.

From other publications



Auditions for Carmen
Swissair and Lufthansa German Airlines have ordered test installations of the Carmen crew management system from VTS Transportation Systems Corp., a Volvo Group company. Carmen, which originated within Volvo as a general resource management system, is based on scientific developments in mathematics and operations research, combined with an advanced graphic user interface. Scandinavian Airlines System, the first airline customer for Carmen, began using the system in October for crew assignment. Lufthansa will evaluate the system for pairing construction. Swissair will look at its crew assignment capability.

(Aus «Aviation week» Dec 11, 1989)

Volcano flames out KLM 747
A KLM Boeing 747-400 suffered a simultaneous flameout of all four engines after flying into a cloud of volcanic ash over Alaska on 15 December.

The aircraft was operating on the scheduled service from Amsterdam to Tokyo via Anchorage, Alaska with 233 passengers.

Mount Redoubt erupted an hour before the 747 arrived in the area, at night, and the crew did not realise that the dark cloud they were penetrating was ash.

The flame-outs came simultaneously at 23.50 as the aircraft was descending through 31,000 ft. The crew, Captain Karel van der Elst, Senior First Officer Imme Viascher and First Officer Waltar Vuurbomm, managed to relight two engines as the aircraft passed through 13,000 ft and the other two came back on line at 6,000ft. The aircraft landed safely at Anchorage. None of the passengers was reported injured, although several were said to be shaken.

KLM grounded the aircraft for all four engines to be changed and for damage inspection, particularly to transparencies, from the abrasive dust. A British Airways 747 suffered a similar four-engine flame-out after penetrating a volcanic cloud over Indonesia several years ago.

(Aus «Flight International», 3–9 Jan 1990)

Crew blamed for Habsheim air show A320 crash
The crash of an Air France Airbus A320 at Habsheim on 24 June, 1988 was

caused by the crew putting themselves in a situation that was beyond their experience and ability to control fully say French investigators.

The crew was late locating the airfield and started descent at 10 km with the engines at flight idle and speed reducing; rate of descent when 100 ft was reached was 600 ft/min. The aircraft was levelled at 30ft with the engines at flight idle and the attitude increasing. The pilot did not have time to stabilise the angle of attack at the maximum value he had selected.

Rapid application of full power then occurred, angle of attack was 15° and speed 122 kt. The engine response was normal. The rear section of the A320 touched the trees and the aircraft sank slowly and decelerated into the forest.

The commission says the cause of the accident was the low flypast height; slow speed; engines at flight idle and late application of go-around power. The commission also believes that, if the descent below 100 ft was not deliberate, it may have resulted from poor visual and aural height information cue interpretation. Other factors included planned crew task sharing being incomplete; neither pilot had experience of applying go-around power from flight idle and late identification of the airfield led to a rush of events.

(Aus «Flight International», 3–9 Jan 1990)

Swissair trains Libyan pilots for Airbus A310

Swissair is training Libyan pilots to fly Airbus A310s which Libyan Arab Airlines (LAA) acquired three years ago in defiance of US sanctions, although the airline claims that the courses were approved in advance by Washington.

The LAA pilots are attending seven-week courses at Swissair's Kloten Airport training centre in Zurich. The first group of six started training on 4 December. They have completed their basic instruction, and are soon due to undergo training on Swissair's Airbus A310 simulator. A second group of Libyan pilots will arrive in Zurich in late January for similar training.

The training is being organised by the Zurich firm, Homac Aviation, which has longstanding links with LAA. Homac chief executive Paul Hoegen says that the first course had originally been planned to start on 27 November, but was delayed pending the arrival of a down-payment from Tripoli.

Andrew Auer, the head of nonscheduled services and multilateral relations at the Swiss Ministry of Transportation's Federal Office for Civil Aviation, confirms that Swissair is training Libyan pilots.

Auer says that three groups of Libyans are involved in the training. One group is already in the country, a second is set to start training this month and a third group is planned to arrive later this year.

(Aus «Flight International», 3–9 Jan 1990)

Mit freundlicher Empfehlung

Franz u. Marisa Frick

Eidg. dipl. Küchenchef

Restaurant ✿ Cafeteria

Rosengarten

8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

Wir führen Sie nicht aufs Glatteis.

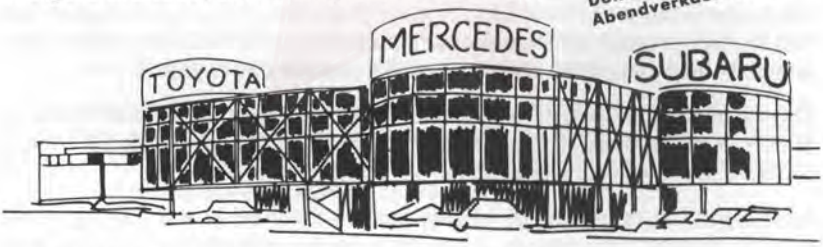
Emil Frey AG

Fairplay: unsere seriöse Beratung. Schliesslich sind uns zufriedene Kunden das Wichtigste.

Emil Frey AG, Garage Zürich Nord

Thurgauerstrasse 35, 8050 Zürich, Telefon 01/301 07 77

Donnerstag Abendverkauf bis 20 Uhr



MERCEDES-BENZ TOYOTA RANGE ROVER LAND ROVER SUBARU

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Spörri	Fach 402	**Mitglieder:**	R. Lengauer	Fach 1083
				T. Stefanini	Fach 296
Vizepräsidenten:	E. Scharp	Fach 1323		P. Bircher	Fach 274
	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	P. Bircher	H. Lüscher	189
Seniorität	T. Stefanini	R. Plüss	1279
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	T. Stefanini	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	P. Bircher	vakant	

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

Sekretariat
Felix Kuster
Doris Leuzinger
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach «AEROPERS»
Fax 814 16 86

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

AEROPERS-Rundschau
60
YEARS
Anniversary
1954 ✈ 2014