rundschau

Oktober / November 1990

AERO
PERS

Die SKA bietet mehr Informatik-Möglichkeiten als manches Computer-Unternehmen.

SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT
SKA

Mein Job:
kompetent
rasch
freundlich

SKA. DIE BANK MIT DEN RICHTIGEN PERSPEKTIVEN.

288

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	7
Termine	8
AEROPERS-Triathlon	9
Zuviel Frischlust ist ungesund	15
Yawspin	16/17
Route check on ground – ein Debriefling	19
Neue AEROPERS-Struktur	21
Pensionierung mit 60	24
EROPS – noch ein Schritt weiter	25
Forum	27
Callback	33
rund-Schau	35
From other publications	37
Light flight	40
Briefe an die **rundschau**	41
Völlig neues Fluggefühl	43

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 26. November 1990

Redaktions-Team:
Henry Lüscher (H.L., Vorsitz)
Albert Bargetzi (A.B., Lay out)
Christian Genolet (C.G.)
Felix Kuster (F.K.)
Ernst Scharp (E.S.)
Martin Waltenspühl (M.W.)

Auflage: 1850

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:

THUR DRUCK AG
Zürcherstrasse 179
8500 Frauenfeld
Telefon (054) 21 18 45
Telefax (054) 22 21 00

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

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

Reaktionen

EDITORIAL

Die letzte Nummer der **rundschau** wurde verteilt, als in verschiedenen Presseerzeugnissen Artikel erschienen, die sich nicht sehr sanft mit der Swissair befassten. Vor allem stach das «Weltwoche»-Elaborat von Sepp Moser hervor, das zu allem Überfluss auch noch an der «Motzwand» unter «mich freut» zu finden war. Er sprach vielen Geschäftsleitungsmitgliedern und sogar dem Verwaltungsratspräsidenten die Führungskompetenz ab und wusste zu berichten, dass Paul Frei der AEROPERS «geopfert» wurde. Herr Loepfe vermutete einer Besatzung gegenüber, dass hier die AEROPERS Informationen gestreut und so das Vertrauen missbraucht hätte. Sicher hat kein offizieller Vertreter der AEROPERS die Hände im Spiel gehabt, gegenüber Sepp Moser schon gar nicht, aber wenn ein Mitglied von sich aus Kontakt zur Presse aufnimmt, können wir nichts dagegen unternehmen. Wie allerdings ein Durchschnittsangestellter an die zitierten Verwaltungsratsprotokolle herankommen soll, weiss ich nicht. Da muss die undichte Stelle wohl höher oben gesucht werden.

Aufgrund einer anderen Behauptung in meinem damaligen Editorial hat sich Herr Baltensweiler mit mir in Verbindung gesetzt, er wollte die Quellen wissen, wonach die SBG in internen Studien der Swissair Führungsschwäche vorgeworfen habe. Er hatte auf höherer Ebene als mir zugänglich seinerseits Informationen bei der SBG geholt, gleich bei Robert Studer, dem Direktionspräsidenten. Dieser hat ihm bestätigt, dass nirgendwo in Protokollen oder Analysen eine derartige Schlussfolgerung zu finden gewesen wäre. Auch die anderen im Swissair-Verwaltungsrat einsitzenden Banken haben Herrn Baltensweiler dasselbe berichtet. Anfangs September haben die Grossbanken sogar in einer Pressemitteilung bestätigt, dass sie nicht die Absicht hätten, eine neue Führung bei Swissair zu verlangen. Ich bin offenbar einem Gerücht zum Opfer gefallen.

Seinen Einsitz bei Geschäftsleitungssitzungen hat mir Herr Baltensweiler auch näher erläutert. Da die Reorganisation – die er voll unterstützt und gefördert habe – doch etwas zu lange gedauert habe und einzelne Ziele noch nicht erreicht seien, habe er es angesichts der heutigen kritischen Situation als notwendig erachtet, unverzüglich über alle Informationen und Entscheide der Geschäftsleitung persönlich orientiert zu werden. Er sei jetzt über 40

Jahre in und für die Swissair tätig, und er würde auch sofort von seinem Verwaltungsratspräsidium zurücktreten, falls dies der Wunsch der Aktionäre sei, aber das Schicksal und die Zukunft der Swissair sei ihm noch zu sehr am Herzen gelegen, als dass er einen überhasteten Schritt machen würde. Er bat mich, an die Basis zu appellieren, nicht auch noch in das Gehetze gegen die Swissair einzustimmen, sondern den Herausforderungen entgegenzusehen und auf die Zukunft gerichtet zu urteilen, denn man werde die Probleme bald im Griff haben.

Eine andere Reaktion kam von der NZZ, deren Redaktor Saxer sich gefragt hat, was wir denn eigentlich noch wollen, jetzt wo das Gesamtpaket mit wesentlichen Zugeständnissen der Swissair in unseren Händen sei. Er hat sich auf das von mir erwähnte Zitat von Jean Ziegler berufen, der über die Politik sagt, es gebe in der Schweiz zwei Wege, entweder immer wieder höflich und nett anzufragen oder auf den Tisch zu schlagen und sagen: «jetzt wird diskutiert». Herr Saxer fragte mich: «ja, wollen Sie denn noch mehr Lohn oder noch weniger arbeiten?» Da Lohnfragen in der Schweiz tabu sind und in unseren Grössenordnungen jede Erklärung sowieso irrational erscheint, liess ich diesen Teil aus und beschränkte mich darauf, ihm anhand einiger Beispiele zu zeigen, wo die Swissair trotz Bekenntnis zu Partnerschaft und Vertrauen einfach Entscheide getroffen hat, die eindeutig gegen unsere Abmachungen waren. In diesen Fällen nützt es nun tatsächlich wenig, einen netten Brief mit der Bitte um möglichst baldige Korrektur des Versehens zu schicken, hier muss ein Einhalten von Verträgen gefordert werden.

Aber auch aus Mitgliederkreisen erhielt ich Hinweise auf das erwähnte Zitat. Einer meinte, wenn schon ein Ziegler Gastrecht in der **rundschau** habe, dann der von Airbus Industries!

Nicht nur gegenüber der Swissair, sondern z.B. auch gegenüber dem BAZL haben wir in letzter Zeit nur gute Erfahrungen gemacht, wenn etwas weniger Höflichkeit und Gummi in den Briefen ist, sondern unsere Wünsche und Ziele genau und klar formuliert sind. Wir schlagen nicht immer auf den Tisch und verlangen Diskussion, sondern, wie es auch Peter Bircher im Vorstandsbulletin anfangs September und als Nachdruck in dieser **rundschau** dargelegt hat, sind interessiert, dass wir innerhalb vernünftiger Frist zu einem Ergebnis kommen, das beide Seiten befriedigt.

Vielleicht wurde kürzlich wieder zuviel während laufender Verhandlungen an die AEROPERS-Öffentlichkeit gebracht und so die «Stimmung» angeheizt, aber wie am Beispiel der Crewlease von SAS und AUA ersichtlich ist, kommt als Endergebnis sehr oft das heraus, was die Swissair anstrebt.

Wenn diese **rundschau** erscheint, wird wohl bekannt sein, wer Paul Frei's Nachfolger wird, und ich hoffe, dass auch trotz des abgelehnten Vetoanspruches der AEROPERS die Wahl so sein wird, dass diese Person den Rückhalt der Basis spürt und unser Departement zu neuen Höhen führen wird . . .

Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Ein Artikel im Wirtschaftsmagazin Bilanz vom September 1990 darf m.E. nicht unwidersprochen hingenommen werden, da damit zum grossen Rundschlag gegen die Swissair, aber auch gegen die AEROPERS ausgeholt wird. Einiges stimmt, bei anderem ist die journalistische Fantasie durchgebrochen.

Mit der überzeugenden Annahme des Gesamtpaketes wurde unter anderem auch der Artikel 18 A (Unterwanderungsschutz) rechtlich verbindlich. Und gerade mit der Entscheidung, einen Einsatz des BAe 146 auf Swissair-Strecken zu unterbinden, hat Herr O. Loepfe bewiesen, dass es ihm ernst damit ist, sich an bestehende Verträge zu halten. Es wurde so ein Zeichen des Vertrauens gesetzt und die Basis für ein neues Verhältnis Swissair/AEROPERS erhärtet.

Dass in einer Zeitschrift, die sich in mehreren Artikeln in der Vergangenheit kritisch mit dem Produkt Swissair auseinandergesetzt hat, ein Einsatz von Crossair-Flugzeugen unter Swissair-Kursnummer angepriesen wird, erstaunt doch sehr und kann meiner Meinung nach nur dem Umstand zugeschrieben werden, dass Moritz Suter nach wie vor über den besseren Draht zu den Medien verfügt.

Mit unserem Fokker 100 haben wir ein **Swissair-Flugzeug** für Strecken, auf denen sich der Einsatz von Jets mit über 60 Passagieren lohnt und können so unseren Kunden **Swissair-Qualität** anbieten. Es ist und muss unser erklärtes Ziel bleiben, dass der Käufer eines Swissair-Tickets eine Swissair-Leistung erhält und der Einsatz von CTA/Crossair nach und nach abgebaut wird.

Sollte die Crossair für ihre «Jumbolinos» über kein eigenes sinnvolles und vor allem ökonomisch vernünftiges Streckennetz verfügen und sollte sie nur für zukünftige Swissair-Einsätze diesen Flugzeugtyp gekauft haben, dann wird und darf diese Rechnung nicht aufgehen! Der BAe 146 wird bei der Crossair zudem von Piloten geflogen, die mit Double Rating daneben noch

Fokker 50 oder Saab 340 fliegen, was nicht unproblematisch ist. Die Swissair hat schon vor vielen Jahren – zu recht – aus Sicherheitsgründen entschieden, keine Double Rating für ihre Piloten zuzulassen und auch der Pilotenverband der Crossair – siehe Leserforum «Aerokurier» 8/1990 – ist alles andere als glücklich mit dieser Lösung. Auf seine Anfrage teilte zum Beispiel das deutsche Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig am 12. Juni 1989 bezüglich Double Rating mit, dass sich nach eingehender Erörterung sicherheitsrelevanter Fragen das Ergebnis abzeichnet, dass für Flugzeugmuster für mehr als 19 Fluggastsitze keine Double Rating zugelassen werden. Eine Ausnahme gibt es **versuchsweise** nur für anerkannte Sachverständige (Instruktoren).

Ich möchte abschliessend noch einmal kurz auf unseren Brief an die Herren A. Baltensweiler und O. Loepfe bezüglich Veto-Recht bei der Neubesetzung der Position des Chefs O/FS eingehen. Es lag weder in unserer Absicht noch sind wir dazu in der Lage, vorschreiben zu wollen, wem diese Stelle übertragen wird; es geht uns vielmehr darum, zu verhindern, dass eine Person ernannt wird, von der wir schon heute wissen, dass sie keinerlei Akzeptanz im Korps finden würde.

In diesem Zusammenhang erstaunt mich immer wieder, wie weit verbreitet offensichtlich das Misstrauen gegenüber der Mitbestimmung von Arbeitnehmern unter der schweizerischen Arbeitgeberschaft ist, wenn man anderseits sieht, wie problemlos die gesetzlich verankerte Mitbestimmung in anderen Ländern von gerade diesen schweizerischen Unternehmen akzeptiert wird. Viele Zweigunternehmen im Ausland funktionieren nicht weniger gut, weil dort die Mitbestimmung der Arbeitnehmer eine Selbstverständlichkeit ist (siehe zum Beispiel SAS). Gerade wir haben ein vitales Interesse an einer funktionierenden Unternehmung und werden unsere Möglichkeiten der Mitbestimmung nicht dazu missbrauchen, der Firma Schaden zuzufügen.

Ernst Scharp

Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom August und September 1990 wurden folgende Piloten neu in die AEROPERS aufgenommen:

Mario Cerutti

Thierry Emery

Brigitte Girardin

Patrick Ritter

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Termine

Copi-Hock

Dienstag, 30. Oktober 1990, ab 19.30 Uhr. Restaurant Löwen, **Bassersdorf,** 2. Stock!

Pensionierten-Jahresversammlung

Dienstag, 23. Oktober 1990
Vorgesehen ist ein Besuch bei den Pilatus-Flugzeug-Werken in Stans.
Einladung folgt.

Pensionierten-Stamm

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

Nächste Stämme:
Im Oktober: Jahresversammlung
Dienstag, 27. November 1990

Paarlauf dominierte am

AEROPERS-Triathlon

Es scheint, als ob die beiden Organisatoren des bereits zum fünften Mal seit 1985 ausgetragenen AEROPERS-Triathlon, Peter Küng und Ruedi Isenschmid, einen direkten Draht zu Petrus haben. Denn je näher der 18. August kam, um so weniger redeten die Nachrichtensprecher vom Regen, der eigentlich erwartet wurde. So konnten denn auch dieses Jahr die rund 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer wie gewohnt schönes Wetter geniessen. Obwohl die Ozonwerte nur bei 95 Mikrogramm lagen, beschränkte sich der **rundschau**-Berichterstatter ebenso traditionsgemäss aufs Fotografieren und Beobachten . . .

Trotz drastischer Personalreduktion in der Organisation des Triathlon musste sich Peter Küng nach Sponsoren umsehen, offenbar wurde er dank EROPS «drüben» fündig . . .

Regula Meier (vorne) und Claudia Isenschmid waren um exakte Zeitnahme bemüht, Claudia hatte aber zeitweise primär familiären Pflichten nachzukommen . . .

Gear trouble beim Landen

Die mit den roten AEROPERS-Badekappen ausgerüsteten Teilnehmer durchpflügten, eskortiert von Begleitruderbooten, in durchwegs sehr ansprechender Zeit den Greifensee. Bereits nach knapp 14 Minuten erreichte Mike van Berkel das Ufer in Niederuster. Ohne Zeit zu verlieren wollte er aus dem Wasser waten, wurde aber nochmals zu einem unfreiwilligen Zusatzbad gezwungen, weil er auf der glitschigen Betonplatte ausrutschte. Also fuhr er das «Bugfahrwerk» aus und erreichte das Ufer auf allen Vieren! Es sollte trotz Warnrufen der Zeitnehmerinnen und Organisatoren noch einigen weiteren dasselbe widerfahren.

Die als letzte den warmen Fluten entstiegene Schwimmerin kommentierte ihre Zeit mit dem erstaunten Ausruf: «Läck, die angere si de u huere schnäu gsy!»

Wer jedes Jahr so erfolgreich am Triathlon teilnimmt wie Willem Ruiter, kann sogar im vollen Saft bis 60 fliegen . . .

Das Siegerpaar Christoph Sali (links) und Mike van Berkel scheint noch lange nicht erschöpft zu sein – oder hat Mike einen so guten Deodorant?

Velofahrende Leuchtreklamen

Was mir als Laien aufgefallen ist beim Disziplinwechsel vom Schwumm aufs Velo, waren die im Vergleich zum Vorjahr reduzierten Tenuewechsel. Offenbar gibt es velogene Schwimmanzüge oder wasserfeste Veloschläuche. Bei anderthalbmal um den Greifensee pedalen dürfte auch die Gefahr der Blasenbildung an den später den Lauf beeinträchtigenden Stellen nicht sehr gross oder im Blick auf eine gute Klassierung in Kauf genommen worden sein.

Jedenfalls musste das Dress in den gängigen Leuchtfarben sein, sonst war man völlig «out» am Triathlon. Vielleicht waren die schlichten Turnhosen und das Durchschnittsleibchen von Eric van Dujn schuld daran, dass er nicht an die früheren Klassierungen anknüpfen konnte . . .

Nein, Erwin Müller hat nicht mit den Veloschuhen den See überquert – er wartet die Ankunft von Caroline ab (unten, ausgerutscht!), um die Paardisziplin in Angriff zu nehmen.

Heid Nick hebt ab – und hat kurz vor dem Ziel noch ein Lächeln für den Fotografen frei . . .

Dem erhöhten Risiko Rechnung tragend, waren schon einige Velofahrer mit den empfohlenen Helmen ausgerüstet. Da aber wegen des doch schon durch die «natürliche Schwimmselektion» auseinandergezogenen Feldes keine Massenspurts auszumachen waren, musste der ohnehin nicht anwesende Sanitätsdienst auch nicht wegen Unfällen ausrücken.

Zum Dessert: 6-km-Lauf

In einer Zeit von knapp über 60 Minuten beendete Christoph Sali die ersten beiden Disziplinen, warf das Velo in den Zielraum und hetzte auf die Laufstrecke, vorbei an idyllischen Maisfeldern, Bauernhäusern und Seegestaden. Noch immer fuhren Velos in den Zielraum, als er auf dem letzten Kilometer wieder auftauchte. Er hatte sich mit dem zweiten Velorückkehrer, Mike van Berkel, zum Paarlauf entschlossen!

Unter grossem Applaus liefen sie gemeinsam als Sieger des AEROPERS-Triathlon '90 über die Ziellinie. Die beiden nächstplazierten Peter Müller und Hanspeter Keller machten es ihnen nach, und erst mit der somit grossartigen Gesamtfünften Heidi Nick wurde mit Einzeleinlauf begonnen . . .

Peter Küng, der dieses Jahr als einziger OCV-Starter dabei war und deshalb den ganzen Parcours alleine bestritt, kam auf den im Team wohl kaum erreichten 7. Platz. Er wollte mit seinem «Bud light»-Dress offenbar die Akzeptanz künftig zu legalisierendem Einzelsponsoring abtasten. Der spätere Konsum von alkoholfreien Getränken liess aber durchblicken, dass Budwiser den Gesamtanlass (noch) nicht gesponsort hatte.

Mit soviel Aerosana-Unterstützung auf dem Rücken hat Olav Brunner keine Mühe, bei den Besten mitzuhalten!

Ein weiterer Werbeträger konnte unzweifelhaft als Olav Brunner ausgemacht werden, er warb für die Aerosana und wurde wohl wegen des grünen Logos auf dem Rücken für das Sanitätsfahrzeug gehalten.

Ohne aktive Unterstützung durch seine Töchter musste Wouter Dockheer heuer alle drei Disziplinen selber angehen – und er scheint mit seiner Leistung zufrieden!

Endlich: AEROPERS-Lorbeerkränze!

Beim Warten auf die Siegerehrung fiel angenehm auf, dass diesmal die Wespenplage in der Beiz praktisch nicht stattfand. So konnte man denn auch ungestört den Ausführungen von Ruedi Isenschmid folgen, der bedauerte, dass kein offizieller AEROPERS-Vorstandsvertreter anwesend war, um die Siegerehrung vorzunehmen.

Da es ein interdisziplinärer Anlass sei, schlage er den ranghöchsten Swissairler vor, nämlich Willy Kämpfer! Dieser relativierte: «Ich war Funktionär bis zum 31. Dezember 1989 – inzwischen haben ja auch andere den Rücktritt entdeckt!»

Er durfte zuerst den Damen Küsschen, Wein und der Ersten in der Damenrangliste, Heidi Nick, einen Lorbeerkranz übergeben. Er wird sicher jahrelang an den Erfolg erinnern, denn er ist aus unverwüstlichem Plastic!

Nach der Siegerehrung im Gesamt-, Familien- und Partnerklassement hob ein Getuschel am Organisationstisch an und ein entschuldigend lächelnder Ruedi rief Caroline Doka aus Schaffhausen aus, man habe sie leider übersehen, sie sei nämlich Zweite bei den Damen! Sie war aber unauffindbar, wohl schon wieder unterwegs zum nächsten Triathlon.

Auch der Sohn unseres Kollegen Martin van Berkel, Mike, musste gleich nach dem Sieg anderen Verpflichtungen nachrennen und kann den Applaus für seine Leistung – halt nur schwer schriftlich auszudrücken – hier in der **rundschau** bestätigt sehen.

Wir danken den Organisatoren – es war wieder ein toller Anlass, der den sportlichen Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie den Gästen positiv in Erinnerung bleibt! H.L.

AEROPERS-Triathlon 1990 – die offizielle Rangliste

Rang	Name	Kat.	Schwimmen	nach Velo	Total
1	Mike van Berkel	Pil	0:13,55	1:01,09	1:25,50
1	Christoph Sahli	FA	0:17,20	1:00,39	1:25,50
3	Peter Müller	FA	0:16,17	1:02,05	1:26,40
3	Hanspeter Keller	SLS	0:18,30	1:03,32	1:26,40
5	Heidi Nick	FA	0:16,05	1:02,55	1:27,45
6	Eric van Dujin	Pil	0:17,07	1:09,00	1:33,49
7	Michael Oklé	Pil	0:22,20	1:09,52	1:34,07
7	Peter Küng	Pil	0:20,00	1:08,27	1:34,07
9	Christoph Segmüller	Pil	0:18,46	1:08,29	1:34,55
10	Bänz Kummer+Nik	Tandem	0:20,00	1:05,29	1:35,50
11	Urs Schöni	Pil	0:24,39	1:16,10	1:37,00
12	Erwin Müller+Caroline	Fam	0:20,00	1:10,39	1:37,19
13	Wouter Dockheer	Pil	0:20,00	1:11,30	1:37,28
14	Richard Meier	Fam	0:14,56	1:10,23	1:38,15
15	Marcel Favre	FA	0:23,15	1:11,34	1:38,41
16	Thomi Frick	Pil	0:22,50	1:12,50	1:39,18
17	Hans Lässer	Pil	0:21,00	1:12,50	1:39,40
18	Bruno Baumgartner		0:23,00	1:12,50	1:40,18
19	Roli Kaufmann	Pil	0:20,30	1:11,42	1:40,18
20	Fritz Jaggi	Pil	0:21,30	1:08,53	1:40,23
21	Kurt Hunziker	Pil	0:15,21	1:07,52	1:40,58
22	Caroline Doka	FA	0:21,10	1:12,50	1:41,20
22	Yvonne Keller	FA	0:22,13	1:12,50	1:41,20
24	Urs Bär	Pil	0:23,15	1:12,50	1:42,10
25	Benno Hayoz	Pil	0:21,55	1:15,40	1:42,42
26	Hanspeter Hofer	Pil	0:19,40	1:13,23	1:43,55
27	Wally Ruiter	Pil	0:23,45	1:16,02	1:44,10
28	Noldi Kilcher+Co	Büro	0:23,55	1:23,40	1:44,55
29	Christoph Wepf	Pil	0:22,43	1:14,21	1:45,05
30	Max Tschopp	BB	0:22,00	1:13,16	1:45,40
31	Martin Fischer	Pil	0:19,20	1:13,50	1:47,58
32	Gut+Furrimann+Poffet	Fam	0:19,20	1:13,40	1:48,15
33	Willi Kämpfer+Anhang	Fam	0:20,30	1:10,50	1:49,40
34	Ernst Fehr	Pil	0:21,00	1:13,23	1:50,57
35	Bettina Zimmermann	FA	0:19,20	1:16,45	1:52,05
36	Toni von Känel	Pil	0:20,30	1:19,02	1:53,20
37	Röbi Baumgartner	Pil	0:23,05	1:23,09	1:56,25
38	Robert Weibel	Pil	0:23,55	1:24,25	1:56,30
39	Gabriella Pedroni	BB	0:22,13	1:29,20	1:57,08
40	Regula Lanz	FA	0:23,45	1:28,04	1:58,09
40	Urs Schlatter	Instr	0:23,35	1:28,04	1:58,09
42	Beat Kowaleff+Edith Banz	SLS	0:26,55	1:27,00	1:59,17
43	Burkhard Klesser	Pil	0:20,00	1:30,40	2:02,45
44	Beat von Tobel	Pil	0:21,30	1:26,35	2:04,34
45	Gilbert Widmer		0:21,41	1:27,30	2:04,53
46	Ursula Messerli		0:27,08	1:31,10	2:08,18
47	Anita Zedi	FA	0:23,05	1:32,47	2:11,45

Geschichte eines verlorenen Cockpitfensters

Zuviel Frischluft ist ungesund

Am 10. Juni 1990 wurde einer 19jährigen BAC-1-11 im Steigflug das linke Cockpitfenster wegen ungenügender Befestigung hinausgedrückt. Die Flugzeuge des Typs One-Eleven haben eine sehr robuste Zelle und praktisch unbeschränktes Betriebsleben; der Vorfall ist denn auch nicht auf die Konstruktion zurückzuführen, sondern auf die Verwendung falscher Schrauben beim Ersetzen dieses Fensters.

Mike Fraser hat uns den folgenden Bericht des Accident Investigation Board zugestellt.

History of the flight

The accident occured during a scheduled flight from Birmingham to Malaga, Spain. The aircraft took off from Birmingham International Airport at 0720 hrs UTC and was initially cleared to FL 140. Having been transferred by ATC to the Bristol sector controller of London Air Traffic Control Centre, the crew were instructed to maintain a radar heading of 195 degrees and cleared for a further climb to FL 230.

At 0733 hrs as the cabin staff prepared to serve a meal and drinks, and as the aircraft was climbing through about 17,300 feet pressure altitude, there was a loud bang and the fuselage filled with condensation mist. It was at once apparent to the cabin crew that an explosive decompression had occurred. The commander had been partially sucked out of the aircraft through his windscreen aperture. The flight deck door had been blown onto the flight deck and lay across the radio and navigation console. The No 3 steward, who had been working on the cabin side of the door, rushed onto the flight deck and held onto the commander round his waist.

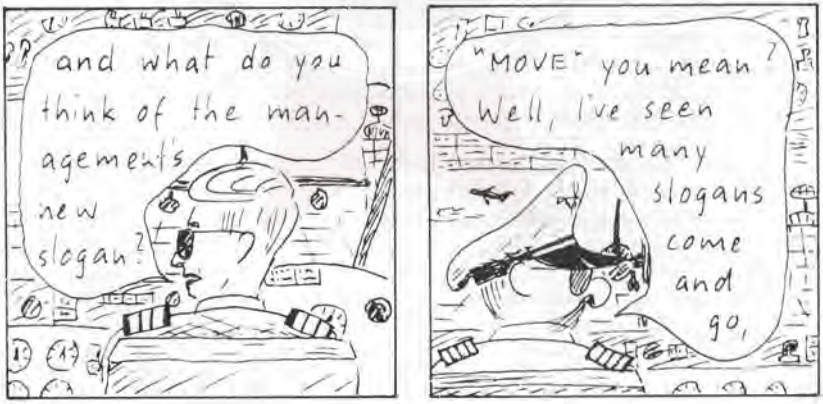
The co-pilot had immediately taken control of the aircraft and initiated a rapid descent to FL 110. He made a distress call on the frequency in use but was unable to hear its acknowledgment due to the noise of rushing air on the flight deck. The purser entered the flight deck and was able to assist in the restraint of the commander. The two men tried to pull the commander back within the aircraft and the effect of the slipstream frustrated their efforts. The No 2 steward entered the flight deck and strapped himself into the left jump seat whereafter he was able to relieve the original steward who was beginning to lose the strength in his arms as they suffered from frostbite and bruising from the windscreen frame. The No 2 steward grasped the commander's legs and held him thus until after the aircraft had landed.

Meanwhile, the aircraft had descended to FL 100 and slowed to about 150 kt. The co-pilot had requested radar vectors to the nearest airport and had been turned towards Southampton airport to which approach frequency he was eventually transferred. Having verified that there was sufficient runway length available for a landing, the co-pilot manoeuvred the aircraft onto a visual final for runway 02 and completed a successful landing and stop on the runway at 0755 hrs. As soon as the aircraft came to a halt passengers were disembarked from the front and rear airstairs while the airport and local fire services recovered the commander from his position half out of the windscreen frame where he had remained throughout the descent and landing. He was taken to Southampton General Hospital suffering from bone fractures in his right arm and wrist, a broken left thumb, bruising, frostbite and shock. The other crew members and passengers were medically examined but apart from one steward who had cuts and bruising to his arm there were no other injuries.

Engineering investigation

The windscreen was found near Cholsey, Oxfordshire, along with a windscreen corner fairing strip and some associated bolts. Of the 90 bolts used to attach the windscreen to the aircraft, 11 had remained in the windscreen, 18 were found loose nearby, and one had remained in the aircraft window frame.

Yawspin

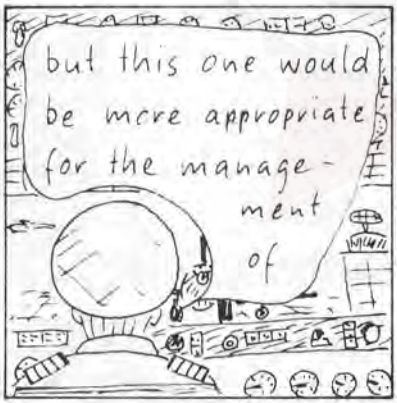


The Illustrated Parts Catalogue specifies that the attaching bolts should be part number A211-8D. Twenty six of the bolts recovered with the windscreen were new bolts part number A211-8C. The remaining four bolts recovered were re-used bolts part number A211-7D. The specifications for these bolts are:

Part No.	Shank length (inches)	Diameter (inches)
A211-8D	0.8	0.1865–0.1895
A211-8C	0.8	0.1605–0.1639
A211-7D	0.7	0.1865–0.1895

The left windscreen had been changed during the nightshift of the 8/9th June 1990 and the accident flight was the first since that installation. Eighty of the bolts which had attached the old windscreen were recovered from the work area during the investigation, and 78 of these were identified as A211-7D, the remaining two being A211-8D. The old windscreen had therefore been primarily attached by bolts which were 0.1 of an inch shorter than those specified.

The replacement windscreen had been installed with 84 bolts whose diameters were approximately 0.026 of an inch below specification, and 6 bolts which were of the correct diameter, but 0.1 of an inch too short.



© Aeropers 1990

(Aus «The Log», August 1990)

The bolts are fitted into «Kaylock» floating anchor nuts which are attached to the airframe; the self locking action is the result of part of the nut being an elliptical shape prior to the insertion of the bolt. The shape of the nut allowed sufficient grip for the reduced diameter bolts to be torque loaded to the required value, but insufficient grip to retain the bolts against the forces produced by cabin pressurisation during flight at altitude.

Zu vermieten
modernes, grosszügiges

5½-Zimmer-Reihenhaus

in Bassersdorf

Cheminée, 2. Untergeschoss Garagenplätze, per 1. November 1990

Mietzins Fr. 3500.– inkl. NK

Telefon (01) 836 97 23 abends

Im Geissbühl-Park in Elgg verkaufen wir per Winter 1990

7-Zimmer-Einfamilienhaus

Einseitig angebaut, an äusserst sonniger, ruhiger Lage. Grosse, helle Räume, Wohnen/Essen über 50 m². Herr T. Ammann zeigt Ihnen gerne unser Musterhaus.

ASP-Verkaufs-AG, Pumpwerkstrasse 40, 8105 Regensdorf
Telefon (01) 870 84 44

Route check on ground – ein Debriefing

Mein Artikel in der letzten **rundschau** zum Thema Route check on ground und in flight war zuwenig recherchiert und hat offenbar verschiedene Interpretationen zugelassen.

Nach einem längeren Gespräch mit dem DC-10-Chefpiloten Peter Merz und einem der «Väter» des Route check on ground (RG), Fritz Huggler, komme ich nochmals auf das Thema zurück.

Grundsätzliches
Ich stehe der Idee einer Wissensprüfung, verbunden mit der Vermittlung von Informationen und Hilfestellung bei allfälligen Schwierigkeiten positiv gegenüber. Die Gleichbehandlung aller Geprüften ist ebenfalls zu begrüssen. Die Erfahrungen aus vier Jahren RG zeigen, dass die Leistungen der PiCs durchwegs gut sind (mit 50% HS- und 50% S-Qualifikation) und die Diskussion im Anschluss an den RG rege benutzt wird.

Aufgrund dieser Erfahrungen verstehe ich auch den Widerstand bei der Jumbo-Flotte nicht. Dort kritisiere ich, dass versucht wird, den RG in flight durchzupauken, was trotz Dreimanncockpit einer optimalen Flugführung abträglich ist.

Fehlinterpretationen
Ich habe in meinem Artikel einen früheren Chefpiloten erwähnt, der auf einem Route check keine einzige flugrelevante Frage gestellt hatte. Ich lege Wert darauf festzustellen, dass es sich **nicht** um H.J. Binz handelt, das können wohl alle von ihm Geprüften bestätigen!

Der Begriff «Kindergarten», den der BAZL-Beauftragte E. Heiz anlässlich eines AEROPERS-Treffens mit Vertretern des BAZL im Zusammenhang mit dem RG erwähnt hatte, bezog er anscheinend nicht auf die Durchführung des RG, sondern auf das Verhalten einiger Teilnehmer und wie sie mit der Fehlerbewältigung umgegangen seien. E. Heiz ist der Meinung, dass der RG ein zukunftsweisendes Mittel zur Qualifikation von Piloten ist.

Weiter habe ich kritisiert, dass keine Fragensammlung verteilt würde und dass ein Kandidat nicht wisse, was auf ihn zukomme und deshalb das ganze Spektrum beherrschen müsse. Jeder PiC erhält aber ein mehrseitiges Briefing und die meisten Fragen beziehen sich auf einen ebenfalls beschriebenen Streckenflug. Dass keine Fragensammlung abgegeben wird, ist primär

darauf zurückzuführen, dass zuwenig willige Piloten vorhanden sind, die freie Kapazitäten haben, um die Fragen richtig zu formulieren (was nicht sehr einfach sei!) und später immer à jour halten zu können. Hingegen hat schon manche Fragestellung, Antwort oder Diskussion zu Berichtigungen in FOM oder PIH geführt. Es ist vorgesehen, über die Simulatorcheck-Fragen eine Sammlung abzugeben.

Zukunftsperspektiven

Da die DC-10-Flotte langsam am «Aussterben» ist und mit der MD-11-Einführung sowieso die Checks vorerst im Flug durchgeführt werden, gibt es eine «Denkpause» für die RG. Diese wird benutzt, um über neue Formen der Prüfungen nachzudenken.

Frau Ruckstuhl (OTE) beschäftigt sich intensiv mit der Frage, wie alle unsere Aus- und Weiterbildungskurse, die Route checks und die Simulatorübungen sinnvoll kombiniert werden und dem Einzelnen den grössten Nutzen bieten können.

Dass in diesem Sektor noch Potential für neue Formen vorhanden ist, und dass es das Ziel nicht nur von Swissair und AEROPERS, sondern jedes Einzelnen sein soll, gut ausgebildete Piloten, Pilotinnen und Flight Engineers in jeder Flotte zu haben, ist wohl unbestritten.

Es ware schön, wenn in der näheren Zukunft ein durchdachtes, für jede Flotte einheitliches Konzept eingeführt werden könnte, das von allen akzeptiert und mitgetragen wird.

H.L.

In Grüsch Cavadura GR auf 1200 m, an Skipiste

neue Ferienchalets!

Einzel- oder Doppelhaus, wintersichere Zufahrt, bei Mittelstation, eine Autostunde von Zürich bis Talstation. Ab Fr. 350 000.– inkl. gedecktem Garageplatz und Grundmobiliar.

Georg Seiler, Fach 1475 oder
Felix Seiler 01/252 12 57 (tagsüber)

Neue AEROPERS-Struktur

Anlässlich seines sommerlichen Seminars hat sich der Vorstand über die Zweckmässigkeit der aktuellen Organisationsform der AEROPERS Gedanken gemacht. Die intensive Auseinandersetzung mit verschiedenen Organisationsmodellen, das Analysieren von spezifischen Arbeitsabläufen sowie die Berücksichtigung der einsatzbedingten temporären Abwesenheit einzelner Vorstandsmitglieder mündeten in einer neuen Struktur, die ich Ihnen im folgenden erläutern möchte.

Wieso eine neue AEROPERS-Struktur?
Ausgangspunkt ist die vermehrte Mitverantwortung der AEROPERS durch unseren revidierten GAV, die damit vermehrte Auseinandersetzung mit anderen als nur verbandspolitisch bedingten Themen, ein gesteigerter Aufwand in der Verarbeitung des ständig wachsenden Informationsflusses.

Der Vorstand ist die Institution innerhalb des Verbandes, die den Gesamtüberblick behalten muss, er legt die politischen und sachlichen Richtlinien fest, bestimmt mit anderen Worten die Marschrichtung. Die einzelnen Kommissionen sind die jeweiligen Fachgremien, denen die fachbezogene Detailerarbeitung der ihnen zugewiesenen Aufgaben obliegt.

Der Vorstand muss und soll sich von der Kommissionsarbeit entlasten, die Arbeit der Fachgremien akzeptieren können. Dies erhöht die Verantwortung der Kommissionsmitglieder, macht allerdings auch deren Auswahl bedeutungsvoller und entsprechend schwieriger.

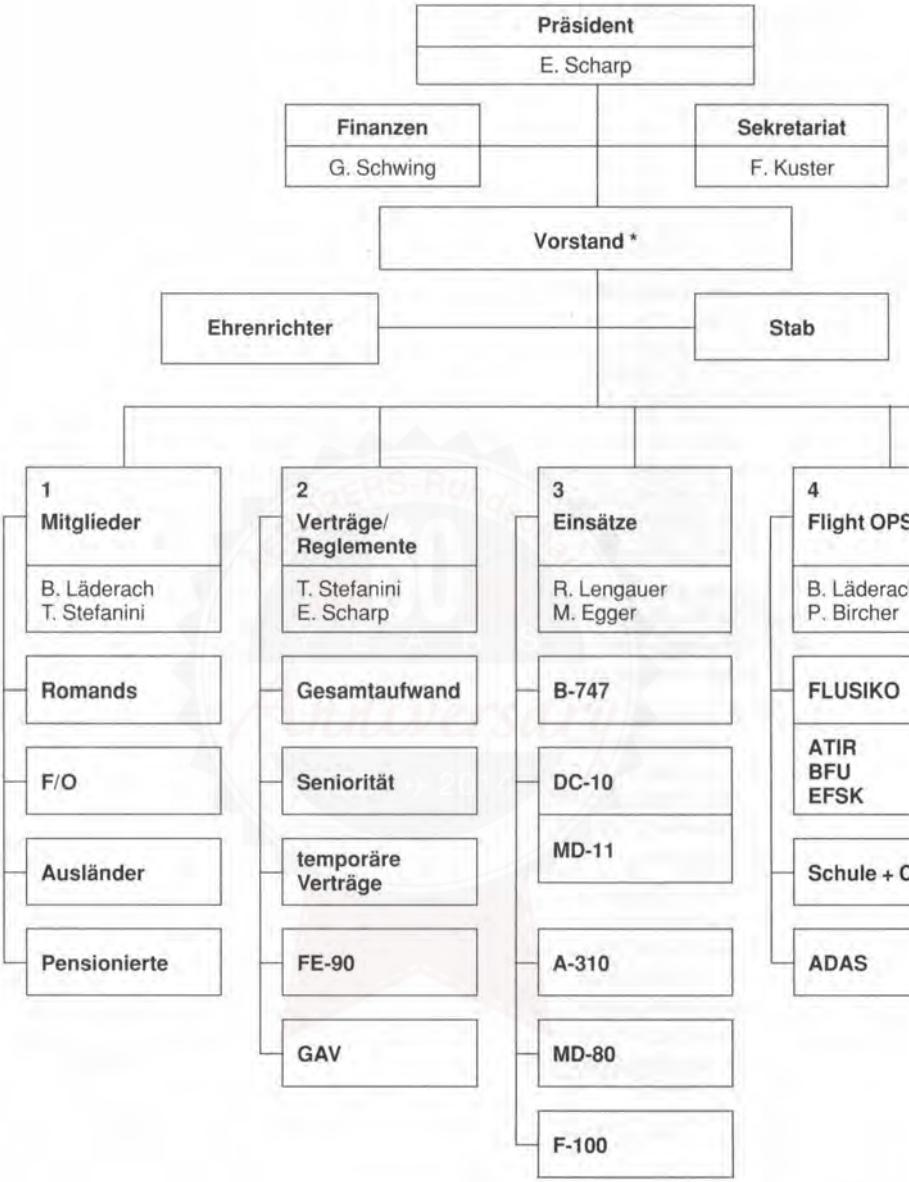
Es wurde versucht, durch die Zusammenfassung «verwandter» Kommissionen ins gleiche Ressort für die Ressortverantwortlichen Synergien frei zu machen und damit zeitraubende Parallelentwicklungen frühzeitig zu realisieren. Die Führung der einzelnen Ressorts durch ein Zweier-Team hat vor allem sachliche Vorteile wie Präsenzverbesserung, «closed loop», Info-Objektivierung usw.

Damit dieses Organisationsmodell spielt, ist die Information von entscheidender Bedeutung, nicht nur unter den Ressorts und den Kommissionen, sondern auch von Ihnen, liebe Mitglieder, zum Verband und umgekehrt. Diese Info muss durch die «Kommandozentrale» Sekretariat laufen, das heisst nach Möglichkeit keine Direktsendungen ohne gleichzeitige Kopie zuhanden Sekretariat, wo die entsprechende Dokumentation so abgelegt und eingeordnet wird, dass auch für die anderen VS-Mitglieder eine lückenlose Info gewährleistet ist.

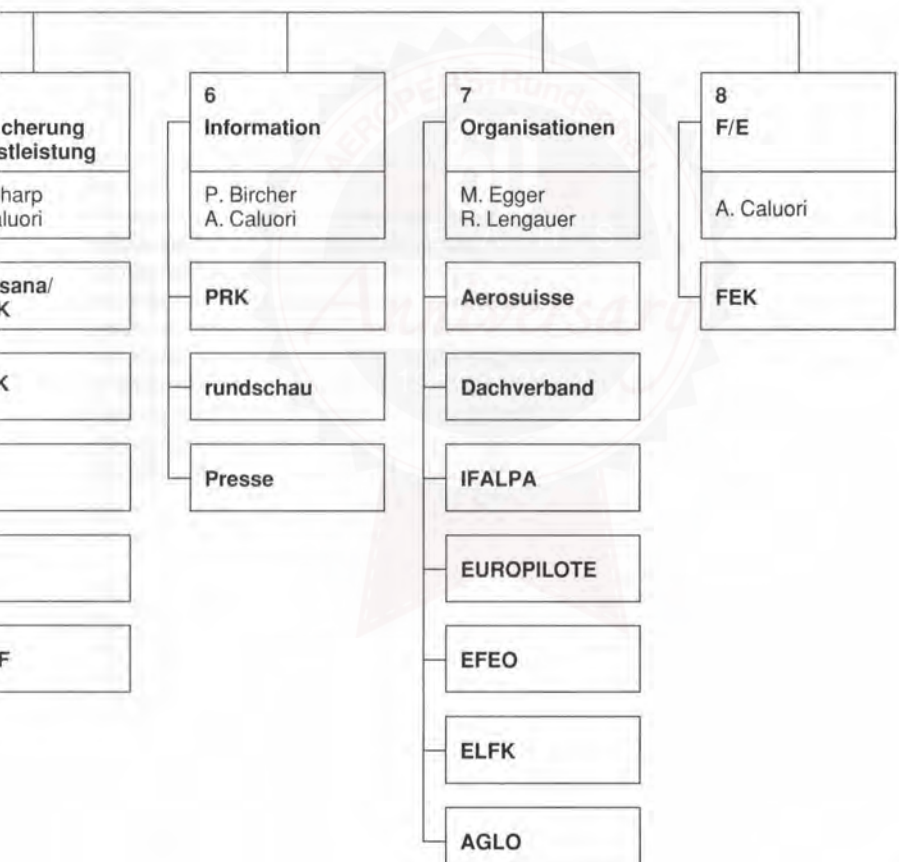
Diese neue Struktur wird fliessend eingeführt und sollte bis Ende Jahr vollzogen sein.

Aus dem beiliegenden Organigramm und dem «Who is Who» der AEROPERS können Sie Ihre jeweilige problemspezifische Bezugsperson eruieren.

B.L.


Präsident
E. Scharp
Finanzen
G. Schwing
Sekretariat
F. Kuster
Vorstand *
Ehrenrichter
Stab
1
Mitglieder
B. Läderach
T. Stefanini
Romands
F/O
Ausländer
Pensionierte
2
Verträge/
Reglemente
T. Stefanini
E. Scharp
Gesamtaufwand
Seniorität
temporäre
Verträge
FE-90
GAV
3
Einsätze
R. Lengauer
M. Egger
B-747
DC-10
MD-11
A-310
MD-80
F-100
4
Flight OPS
B. Läderac
P. Bircher
FLUSIKO
ATIR
BFU
EFSK
Schule + C
ADAS

P. Bircher
A. Caluori
M. Egger
B. Läderach
R. Lengauer
T. Stefanini



Pensionierung mit 60

Kommentar zur Copiloten-Umfrage
Die Umfrage P-60 vom 29. Juni 1990 hat für uns mündlich und schriftlich ein positives Echo erbracht. Trotzdem möchten wir die vereinzelten kritischen Bemerkungen und Angriffe gegen die Copiloten-Gruppe nicht übersehen und folgendes klarstellen:

Wir sehen unsere Umfrage als *Reaktion* auf den Brief eines Initiativ-Komitees um Herrn Miazza und lehnen weiterhin eine einseitige Erhöhung des Pensionierungs-Alters auf 60 Jahre ab. Andererseits wollen wir einer Diskussion über neue, flexiblere Pensionierungs-Modelle sicher nicht im Wege stehen. Viele Kommentare zu unserer Umfrage gehen übrigens in diese Richtung, nämlich der flexiblen Pensionierungsmöglichkeit zwischen beispielsweise 52 bis 60.

(Resultate der Umfrage siehe dem französischen Text folgend.)

Commentaire au sujet du sondage des copilotes
Notre sondage du 29 juin 1990 a rencontré un écho positif, aussi bien oralement que par écrit. Malgré cela, nous ne voudrions pas faire abstraction des remarques critiques ainsi que des attaques à l'encontre du groupe des copilotes et désirons clarifier la chose suivante: nous considérons notre sondage comme une réaction à la lettre du groupe autour de monsieur Miazza et sommes toujours opposés à une augmentation pure et simple de l'âge de la retraite à 60 ans. D'un autre côté, nous ne refusons pas la discussion quant à des modèles nouveaux et plus flexibles de pension. De nombreux commentaires dans notre questionnaire vont d'ailleurs dans cette direction, à savoir une retraite à la carte par example entre 52 et 60.

Voici les résultats:

– Verteilte Umfragen:	1120	
– Rücklauf:	540	48% (= folgend 100%)
– gegen P-60 ohne Kommentar:	416	77%
– für P-60 ohne Kommentar:	61	11%
– Befürworter von variablen Pensionierungs-Modellen:	60	11%
– ungültig:	3	

Mit freundlichen Grüssen
für die Copiloten: Hans Lässer

EROPS – noch einen Schritt weiter

Noch ist kein Jahr vergangen seit American Airlines für ihre Boeing 767-300 ER die Bewilligung für 180 Minuten EROPS (Extended Range Operations) erhielt, da werden die Luftämter schon wieder angefragt, zu definieren, wie sicher «sicher» sei. Boeing möchte nämlich für sein neues Flugzeug, die 777 (siehe **rundschau** 287), die EROPS-Freigabe gleich von der Ablieferung weg!

Bisherige Praxis
Die FAA erlaubt keinem zweimotorigen Flugzeug, eine Flugroute zu fliegen, die weiter als 60 Minuten von einem Flugplatz entfernt ist. Hat hingegen eine Fluggesellschaft bewiesen, dass sie mit einer bestimmten Triebwerk/Zellen-Konfiguration einen vorgeschriebenen Sicherheitsstandard an Systemzuverlässigkeit erreichen kann, so wird ihr 75, 120 oder 180 Minuten Ausweichzeit bewilligt. Die letzte Stufe kann aber erst erreicht werden, wenn mindestens 12 Monate Erfahrung mit 120 Minuten EROPS vorliegen und der «inflight shut-down rate» auf 0,02/1000 Stunden stabilisiert ist.

Also benötigt eine Fluggesellschaft mindestens zwei Jahre erfolgreiche Operation, bevor sie daran denken kann, 180 Minuten EROPS zu betreiben. Während die englische CAA erklärt, sie sei mit den jetzigen Vorschriften voll zufrieden, bestätigt die FAA die Gespräche mit Boeing und will im September die Vorschläge von Boeing entgegennehmen.

Druck vom angepeilten Markt
Die 777 soll in Reichweiten-Versionen von 7400 bis 10 220 Kilometern angeboten werden. United möchte ihre DC-10 auf den Strecken nach Honolulu ablösen, All Nippon denkt an den Einsatz in Südostasien. Boeing will mit der 777 einen Ersatz der DC-10 und Tri Star anbieten und will als Verkaufsargument die 120-Minuten-EROPS vom Start weg und die 180-Minuten-EROPS nach einem Jahr «mitverkaufen» können.

Obwohl das Flugzeug einen neuen Rumpf und neue Flügel haben wird, propagiert Boeing das Prinzip der «frühzeitigen Zuverlässigkeit» mit folgenden Rechtfertigungen:

- die meisten EROPS in-flight shut-downs sind wegen fehlerhaften Warnungen oder anderen Systemfehlern erfolgt und daher werde die Zuverlässigkeit dieser Systeme energisch gesteigert;
- das FMS wird vom 747-400 übernommen und hat bis zum Linieneinsatz der 777 über fünf Jahre Erfahrung gesammelt;
- hydraulische und elektrische Systeme werden von der 767 übernommen und nur leicht modifiziert;
- das völlig neue fly-by-wire wird mit einem Vorserienflugzeug ein Jahr lang (mindestens 1000 Starts und Landungen, Strecken-Flüge) erprobt;
- zwei der drei Triebwerkofferten sind Derivate von bestehenden Motoren;
- die Entwicklungszeit bis zur Ablieferung beträgt fünf statt vier Jahre, damit alle Sicherheitsbedenken ausgeräumt und die Systeme gründlich getestet werden können.

Die Triebwerke

Rolls Royce und Pratt & Whitney offerieren schubstärkere Versionen ihrer RB211 beziehungsweise PW4000, die allerdings einige völlig neu konstruierte Komponenten aufweisen werden. General Electric ist mit dem CF6 an die Leistungsgrenze gestossen und bietet das neue «GE90»-Triebwerk an. Aber auch GE hat das Vokabular von Boeing übernommen und hebt hervor, dass «nur das Layout» neu sei, aber die Materialien, die Grundlagen, die Basiskriterien und das Design in anderen GE-Triebwerken bereits erprobt worden seien.

Keines der drei Triebwerke ist vor 1992 betriebsbereit und hat bis zur geplanten Inbetriebnahme der 777 im Jahr 1995 nicht viel Zeit, die Zuverlässigkeit (statistisch erheblich) zu demonstrieren.

Arbeit für Werbebüros!

Das «Flight International» schliesst seinen Artikel über die 777 mit folgendem Satz:

Convincing the airline community, and more pertinently a sceptical travelling public, however, that a twinengined aeroplane which has not yet proved itself in service can be trusted to stray up to 2,200 km from the nearest airfield will be a challenge to test the ingenuity of the slickest of marketing men. H.L.

AEROPERS-Politik

forum

...und noch ein Wort zur Vorstandspolitik!
Seit einiger Zeit geniesst die AEROPERS vermehrt Publizität und ihre Vorstandspolitik ist nicht unumstritten, wie sich aus diversen Briefen an den Vorstand und Gesprächen auf der Strecke heraushören lässt. Dies veranlasste die Redaktion, eine Diskussion im Forum mit kontradiktorischen Artikeln zu eröffnen.

«Wo gehobelt wird fallen die Späne!» – Dieses alte Sprichwort kommt mir in den Sinn, wenn ich die zahlreichen Mitgliederreaktionen auf die Politik des neuen Vorstandes vor Augen habe. Dass die Palette von überzeugter Unterstützung bis zur wütenden Austrittserklärung reicht erstaunt nicht. Nur wer nichts macht, begeht keine konkreten Fehler. Ob er aber so richtig handelt, ist eine andere Frage.

Von Anfang an hat die neue Mannschaft klargemacht, dass sie nach einem durchdachten Konzept zu arbeiten und mit offenen Karten zu spielen gedenkt. Die Zeiten sind vorbei, in denen es reicht, in netten Worten Wünsche und Vorstellungen in nette Briefe zu fassen, um nach der ersten netten negativen Antwort – wenn überhaupt eine kommt – einen zweiten netten Brief zu schreiben, um eine weitere nette negative Antwort zu erhalten. Das Spiel kann beliebig weitergeführt werden bis zur Resignation der einen Seite . . .
Mit bestem Gewissen können alle Vorstandsmitglieder dazu stehen, dass wir keine Konfrontationspolitik betreiben wollen. Wir möchten der Swissair helfen, die anstehenden Probleme so zu lösen, dass wir alle die nicht einfache Zukunft möglichst unbeschadet überstehen. Da die Swissair nicht eine Person ist, sondern ein Gefüge von unzähligen fähigen und unfähigen, netten und arroganten, hilfsbereiten und selbstsüchtigen Menschen darstellt, geht es eben nicht immer ohne entsprechende Druckmittel.
Wenn wir – was in vielen Bereichen eine Notwendigkeit darstellt – auf Mitbestimmung bestehen, erhalten wir diese nicht freiwillig!

Systeme, die während Jahrzehnten selbständig, autoritär (um nicht zu sagen selbstherrlich) funktioniert haben, besitzen ein ungeheures Verharrungsvermögen. Wollen wir ein für die Zukunft entscheidendes Ziel erreichen, müsen wir zum Teil verkrustete Strukturen aufbrechen, was nicht ohne entsprechende Geräusche möglich ist.

Ich möchte als aktuelles Beispiel unseren Brief an die Herren Loepfe und Baltensweiler erwähnen. Das darin geforderte Vetorecht bei der Besetzung des Chefs FS wurde zum Teil als eigentlicher Kanonenschuss empfunden. Mit unserer Forderung wollen wir keinesfalls Geschäftspolitik betreiben beziehungsweise Geschäftsleitungs-Mitglieder bestimmen; dazu sind wir nicht ausgebildet. Es geht uns vielmehr darum, zu verhindern, dass jemand an die Position kommt, der *zum vornherein* keine Chance auf allgemeine Akzeptanz hat. Es sind in den letzten Jahren genügend Fehler gemacht worden, neue können wir uns nicht mehr leisten. Ohne partnerschaftliche Zusammenarbeit innerhalb unseres Departementes kann der Vorstand seinen Auftrag nicht erfüllen.

Wir leben alle in einem demokratischen Staatswesen. Es ist selbstverständlich, dass wir auf jeder Stufe unsere politischen Vertreter, die wir meistens nicht einmal kennen, wählen und über wichtige Sachgeschäfte abstimmen können. – Warum sollen wir ausgerechnet im Betrieb, in dessen Klima wir täglich leben müssen und wo wir die meisten Vorgesetzten kennen, nicht bestimmen dürfen, wer einen gewissen Posten *nicht* bekleiden sollte?

Es ist nicht unser Bestreben – einer Gewerkschaft gleich – unsere Vertreter in wichtige Positionen zu hieven. Wir wollen aber verhindern, dass ungeeignete Funktionäre, die keine Akzeptanz geniessen, an wichtige Positionen gesetzt werden! In diesem Sinne streben wir ein Mitbestimmungsrecht der Basis in der Flottenführung inklusive Chefpiloten-Posten an. Akzeptierte Vorgesetzte haben es bedeutend einfacher, auch unpopuläre Massnahmen durchzusetzen. Dieser Gesichtspunkt – so logisch er auch tönt – bedingt ein Umdenken auf Funktionärsebene. Assessment-Entscheide sind eben nur so gut wie die Leute, die in diesen Gremien sitzen. Da sind, wie die vergangenen Jahre zeigen, einige Fragezeichen zu setzen.

Im übrigen kann ich versichern, dass die Zusammenarbeit mit den meisten Swissairstellen sehr gut ist, viel besser jedenfalls als manche Leute wahrhaben wollen.

Oft ist es klüger, wenn beide Seiten ihre Position klar abstecken. Eine gangbare Lösung ist so rascher gefunden. Zu lange wurde in der Vergangenheit oft um den Brei herum geredet, und keine Seite wusste genau, was die andere eigentlich wollte.

Wenn es den Partnern wirklich um die Lösung eines Problems geht und nicht um das Verlieren des Gesichts in einer schon bezogenen Position, kann auch eine etwas härtere Gangart der Sache nicht schaden!

Nun noch ein Wort zum Problem der Information: Jedes Geschäft hat seine Vorgeschichte. Oft werden in einer Sache Vorverhandlungen geführt, Briefe geschrieben und Gespräche geführt, die zu keinem Ergebnis führen. Wenn wir nun zum Druckmittel der Veröffentlichung greifen, tun wir das nur, wenn alle anderen Mittel versagt haben und die Sache für uns von entscheidender Wichtigkeit ist.

Wir sind uns auch bewusst, dass durch die beschränkte Infrastruktur der AEROPERS oder durch politische Überlegungen (jede Publikation findet den Weg in die Medien) es nicht möglich ist, Euch alle Hintergrund-Informationen zu liefern; Informations-Fülle und Schnell-Lebigkeit in der heutigen Zeit tragen zudem das ihrige auch noch bei . . .

Wir möchten Euch bitten, nicht jede einzelne Äusserung und jedes Statement auf die Goldwaage zu legen, sondern zu versuchen, die jeweilige Problematik in einem grösseren Zusammenhang zu verstehen.

Für den Vorstand
Peter Bircher

AEROPERS – Quo vadis? Ein offener Brief

Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kollegen,
seit geraumer Zeit – besonders seit der unglücklichen «Salärumfrage» vom vergangenen Herbst – beschäftigt und beunruhigt mich das Auftreten des Verbandes gegenüber unserem Arbeitgeber. Es ist mir ein dringendes Bedürfnis, Ihnen das damit verbundene Unbehagen und dazugehörende Überlegungen zur Kenntnis zu bringen.

Unsere SWISSAIR durchläuft zurzeit eine äusserst schwierige Phase. Zum einen Teil selbstverschuldet durch hausgemachte Fehler und Unterlassungen, zum andern nicht unbeträchtlichen Teil aber auch als Folge von Veränderungen des wirtschaftlichen Umfeldes. Diese Feststellung dient in keiner Weise der Inschutznahme des SWISSAIR-Managements, ist aber nötig, um bei der Analyse des heutigen Zustandes nicht einäugig zu werden. Gross ist die Versuchung, bei der Schuld- und Fehlerzuweisung stehenzubleiben, den anderen exogenen Teil und was man zu dessen Meisterung beitragen könnte, zu übersehen. Da beginnt mein Unbehagen mit Ihrer Politik zur Krisenbewältigung.

Mir erscheint das als eklatanter Widerspruch zu unserem Status als Kaderangehörige. Lassen wir doch keine Gelegenheit aus, auf diesen und die damit einhergehende Mitverantwortung hinzuweisen. Und bekommt diese Mitverantwortung einmal Inhalt und Raum, brächte Gelegenheit zum Beweis unserer Unternehmensidentifikation und unseres vorbehaltlosen Einsatzes

in ausserordentlichen Situationen, soll uns nichts Besseres einfallen, als über Verlust an Lebensqualität zu lamentieren und zu fordern, «. . . dass jetzt keine Fehler mehr gemacht werden dürfen»?! So geht es nicht! Die AEROPERS ist zwar ein Berufsverband – aber keine Gewerkschaft unternehmerfeindlicher Gesellschaftsveränderer oder wehleidiger, von Sättigung und Wohlstand verformter Schwächlinge; und schon gar nicht eine solche schadenfreudiger Besserwisser. Die AEROPERS ist eine Interessengemeinschaft von Aviatikförderern, deren Existenz auf Werten wie unternehmerisches Denken und Einbezug des Gesamtwohls fusst. So interpretiere ich unsere Verbandsgeschichte und Vereinsstatuten. Und meine, dass wir und SWISSAIR damit sehr gut gefahren sind.

Die AEROPERS ist zurzeit aber daran, diese Werte zu verlieren. Sie glaubt offenbar, durch Kräftemeierei und an Arroganz grenzendes Verhandlungsgebaren dem letzten SWISSAIR-Mohikaner klarmachen zu müssen, wer die Macht in der Unternehmung in Händen hält. Dies ist nicht nur ein aussergewöhnlich schlechter Stil, sondern einer, der keineswegs zur Zukunftsbewältigung beitragen kann. Und es wird ja wohl kein Kenner der Materie ernsthaft annehmen, das dergestalt Erreichte werde uns lange Zeit erhalten bleiben! In der heutigen, von gegenseitigen Abhängigkeiten gekennzeichneten Sozialpartnerschaft kann keine Seite ungestraft vom Wege des Miteinander abweichen. Diese sich zurzeit auch in der politischen Landschaft durchsetzende Erkenntnis *zum Zwang des Miteinanders* ist Teil des Lehrgeldes, das unser Arbeitgeber zurzeit entrichtet. Dies darf uns aber nicht dazu verleiten, nun unsererseits vom Schwächezustand und der Handlungsunfähigkeit des Sozialpartners profitieren zu wollen. Wahre Stärke zeigt sich in der Beharrlichkeit und Ausdauer auf dem Weg zum Ziel, Fairness in der Wahl der Mittel und im Umgang mit dem «Gegner» ist für den Starken eine Selbstverständlichkeit, sie wird nur von Schwächlingen als Schwäche interpretiert.

Ich habe selbst jahrelang auf beiden Seiten der Sozialpartnerschaft AEROPERS/SWISSAIR mitgearbeitet. Auch kenne ich die damit verbundenen Sachzwänge, Profilierungs-Übungen und -Notstände hüben wie drüben. Je schwieriger und folgeträchtiger Entscheide sind, um so wichtiger ist deren besonnene Überprüfung auf obige Ursachen. Die Zukunftssicherung unserer Unternehmung, sofern das noch nicht der Letzte begriffen hat, wird uns künftig noch mehr beschäftigen. Wir tun gut daran, frühzeitig und aus freien Stücken auf das Hick-Hack «wie du mir, so ich dir» zu verzichten. Die AEROPERS sollte und kann aus einer Position der Stärke heraus der SWISSAIR mehrere Schritte entgegenkommen. Ein stures Verharren in selbst mühsam ausgehobenen Gräben ist keine Überlebensversicherung und wird nicht einmal eine stilvolle Bestattung sein. Wer die Verflechtung heutiger Sozialpartnerschaft kennt, weiss, wie wenig bis nichts die SWISSAIR ohne Verständnis oder Ein-Verständnis der AEROPERS tun kann. Dies, sehr verehrte Vorstandskollegen, ist die grössere und schwierigere Herausforderung als das blosse Rühren von Forderungstrommeln. Verbandsführung heisst nicht

blosse Sachverwaltung, quasi sich in Richtung der Resultierenden treiben lassen. Führung muss jetzt auch Überzeugung der Mitglieder zur besseren Akzeptanz unpopulärer, die Lebensqualität «mindernde» Massnahmen beinhalten. Das ist Mitverantwortung! Ich wage die Behauptung, dass so Ihre Akzeptanz im Korps grösser ist, als beim Sichausrichten auf stets und überall vorhandene Buhmänner.

Ich weiss, mit diesen Ausführungen setze ich mich aus, provoziere ich. Aus unzähligen Gesprächen mit Kollegen, denen die Säbelrasslerei der AEROPERS seit längerem aufstösst, weiss ich, dass damit nicht nur meine Solidarität strapaziert wird. Als Mitglied erwarte ich auch meine Interessen als mitvertreten. Damit ist es unumgänglich, Sie über meine Interessenlage ins Bild zu setzen. Ich ersuche Sie, diesen offenen Brief in der **rundschau** zu publizieren. Sollte sich daraus eine Diskussion ergeben, kann das nur im Interesse des Verbandes liegen. Eine trügerische Solidarität bei anhaltendem Muskelspiel dürfte in niemandes Interesse sein.

Mit freundlichen Grüssen
Max Wipf

Keep the pot boiling

Die deutlichen Worte in Ihrem **rundschau**-Editorial (Sommer 1990) beeindrucken mich. Zwar habe ich die Swissair-Reorganisation nur aus der Ferne, und damit ziemlich verschwommen, mitbekommen, doch weckte sie nicht zuletzt deshalb mein Interesse, weil ich mich vor Jahren über die Verteidigung des Zweiklassensystems erheitert hatte. Und wieder gibt es einen eher distinguishable als distinguished service zu vertreten.

Lassen wir dem von Ihnen angesprochenen Schulpflegepräsidenten seine Probleme. Er hat eine Wählerschaft zu vertreten, und da ist ein Règlement de comptes par vote, ganz nach französischem Muster, eine – wenn auch vielleicht nicht die beste – Lösung. Der Unternehmer hat andere, zumal seine Fehler sich in der Regel längerfristig auswirken. Im Gegensatz zum Politiker sollte er sich nicht in erster Linie um das Vertrauen einer im Grunde genommen inexistenten Basis bemühen, sondern quasi in der Galley stehen und im Kaffeesatz lesen. Ist er ein persevering Leader, so wird er die Frontnähe seiner Leute schätzen und auf ihre Mithilfe zählen können.

Die «**rundschau**» zeichnet sich aus im Kampf gegen die pertinacious Managers, die im festen Wissen um Bedürfnisse «keep the pot boiling». Sie tut damit viel, die Basis für einen unternehmerischen Take-Off bei der Stange zu halten. Hoffen wir, dass nicht verordneter Service von der Stange dem Unternehmen einen eventful Flight beschert.

Mit freundlichen Grüssen

Fred M. Wagner, Akademikergemeinschaft Ciba-Geigy

An herrlicher, unverbaubarer Südwesthanglage in **Nussbaumen TG** (30 Minuten ab Kloten) verkaufen wir das letzte

5½-Zimmer-Landhaus

mit 200 m² BGF und 576 m² Landanteil. Exklusiver Ausbau wie **Rundbadewanne,** lux. Küche, 2-Schalen-Mauerwerk, drei Nassräume, Warmluftcheminée, Wintergarten. Dies sind nur einige Vorteile dieses Objektes. Der Innenausbau kann noch mitbestimmt werden.

Bezug: Dezember 1990
Preis schlüsselfertig Fr. 915 000.–

Detaillierte Verkaufsunterlagen erhalten Sie über
Telefon G. (077) 91 30 60 / P. (01) 784 87 82.
Möbliertes Musterhaus kann besichtigt werden.

In **Wohlen AG**, Freiamts Metropole, mit mod. Infrastruktur (Schulen, Shopping, Freizeit) 40' to LSZH verkaufen wir an ruhiger, gepflegter Wohnlage, neuerstelltes

7-Zimmer-Einfamilienhaus

Exklusive Architektur mit hochwertiger, geräumiger Gestaltung für luxuriöse Wohnansprüche.

Interessante Finanzierungsmöglichkeiten, Festhypothek 6,75%/3 Jahre.
VP Fr. 1,5 Mio., bezugsbereit Oktober 90 oder nach Vereinbarung.

Auskünfte (auch abends oder samstags) unter
Telefon (057) 27 25 94 Fax (057) 27 25 55 Hr. Portmann

Callback

Cockpit Resources

Cockpit Resource Management (CRM) has become the buzz-word of air transport training programs in the 1980s. CRM goes far beyond Captain's training to include the way a crew integrates all available cockpit resources – machine, informational, and human – to achieve safe flight.

Aviation safety incidents frequently involve CRM failures, particularly those of distraction management, task delegation, and setting of priorities. Another thread in many CRM-related incidents reported to us is the way people are (or aren't) used as cockpit resources. A Captain's (•) and First Officer's (••) reports of the same incident cast interesting – and slightly different – lights on this subject:

• . . . After engine start, it is company procedure to perform «After Start Checklist» and set flaps for takeoff. Area was confined out of the gate. Flaps were called for as part of the «litany», but the First Officer was looking around to clear aircraft and finishing up the checklist items – he didn't get around to actually setting the flaps. I was busy looking around . . . and didn't watch him move the flap handle. With the short taxi for takeoff and confined area, throttles were not advanced – just residual power was used for taxi. Since power was not advanced, takeoff warning horn did not sound to jog anyone's memory as to flap position.

Takeoff checklist was called for and performed. However, distraction interrupted its proper performance. We were cleared for takeoff (a rolling takeoff) and we finished the final items on the checklist (normally done after clearance is received). The First Officer hurriedly put the checklist away and took the controls (it was his leg), advanced the throttles for takeoff and immediately got the takeoff warning horn! . . . He called aborting (to Tower) and then called out that the flaps were not set for takeoff. We cleared the runway . . .

We screwed up!! . . . This was an event where haste and human error entered into normal routine and it was left to the installed warning systems to prevent possible disaster. I am still doing soul-searching because of this occurrence.

•• . . . The Captain and I . . . had become fairly comfortable with each other's idiosyncrasies. One of the Captain's was to call for the pre-takeoff check and (call for) the flaps prior to the First Officer completing his after-engine-start checklists, setting the stage for a rushed environment. This particular incident was no different . . .

Zu verkaufen in **Kreuzlingen** sehr schöne

4½-Zimmer-Attikawohnung

(8. Obergeschoss) mit Rundsicht auf Berge und Stadt, auf allen Seiten Terrasse (ein Einfamilienhaus auf dem Hochhaus), gehobener origineller Ausbau, Innen- und Aussencheminée, Bad mit sep. Dusche mit WC und sep. WC, eigene Waschmaschine mit Tumbler, eigenes Kellerabteil und Autoabstellplatz in Einstellhalle. **Vpr. Fr. 690 000.–.** Kreuzlingen ist ab Flughafen in 40 Minuten erreichbar; in unmittelbarer Nähe liegt Konstanz mit seinem ganzen Kulturangebot.

Selbstinteressenten wenden sich an Administration der AEROPERS-Rundschau, Thurgauer Volkszeitung, Chiffre-Nr. 1027, 8500 Frauenfeld.

Trin-Mulin (5 Minuten vor Flims) verkaufen wir **für Naturfreunde**

1½- bis 4½-Zimmer-Wohnung

- an unverbaubarer und schöner Lage
- super sonnig
- sehr gute Bauqualität mit gehobenem Innenausbau
- grosse Balkone, Wohngarten bis ca. 150 m²
- in ca. 15 Minuten beim idyllischen Crestasee
- Nähe Langlaufloipe

Weitere Auskünfte und Besichtigung:
Telefon: Geschäft (081) 22 30 55 / Privat (081) 27 15 65

An Südhang im Klettgau, ruhig und unverbaubar gelegenes

8½-Zimmer-Landhaus

zu verkaufen. Grosszügiger Grundriss (Wohnzimmer-Cheminée- Esszimmer, 70 m²), diverse Nebenräume. Grosse Gartenhalle mit Cheminée, Doppelgarage. Grundstücksfläche: 2100 m². Lage: 35 Autominuten von Kloten, 12 Autominuten von Schaffhausen. Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und öffentliche Verkehrsmittel in der Nähe.

Interessenten erhalten weitere Auskunft unter Chiffre-Nr. 1025 der Administration der AEROPERS-Rundschau, Thurgauer Volkszeitung, 8500 Frauenfeld.

Zu verkaufen

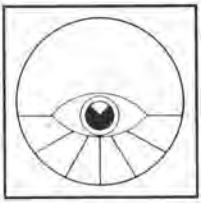
Toggenburgerhaus

in Kirchberg SG

Grosszügiges Haus mit 9½ Zimmern, Zentralheizung, Garage, Dachterrasse und Garten. Renoviert 1973 und 1985. Sehr ruhige und sonnige Lage. Optimale Verkehrslage: 35 Minuten von ZRH-Flughafen und nur 5 Minuten von Wil SG entfernt. **Verkaufspreis: Fr. 760 000.–.**

Interessenten: Telefon (intern) 5494 oder Telefon (privat) 074 / 7 61 71.

rund-Schau



Avianca crew was aware of low fuel

The captain of the Avianca flight that crashed in New-York last January repeadly urged his copilot to declare a fuel emergency but the copilot apparently failed to do so.

The transcript of the cockpit voice recorder indicates that the captain had difficulties hearing his copilot. It showed also that the copilot never declared an emergency despite his assurances to the captain that he had. During the first approach leading to a go-around the flight engineer reviewed and briefed the captain about the procedures for executing a missed approach with low fuel. After the G/A the captain told the copilot: «Digale que estamos en emergencia.» The copilot did not inform the ATC. Seconds later, after having received the same order the copilot answered: «I already told them» despite the fact he did not do it. Eventually the plane ran out of fuel and crashed minutes later.

Why the copilot assured his captain he informed the ATC when in fact he did not might never be answered. More important is the fact that this total collapse of cockpit intercommunication and mismanagement of cockpit resources leaded unfortunately to a fatal crahs.

Something to think about again and again. C.G.

Retour de manivelle

Le 3 septembre tout était prêt pour l'inauguration de la nouvelle liaison aérienne tant attendue Sion – Zürich. Le ciseau pour couper le ruban était aiguisé, les discours déjà rédigés, la viande séchée presque coupée, le fendant mis au frais, même la fanfare était commandée. Hélas trois jours avant l'ouverture de la ligne, un vol de contrôle officiel démontrait quelques imperfections techniques de l'installation au sol et la licence d'exploitation fut refusée. Aux dernières nouvelles, l'installation fonctionne parfaitement mais l'inauguration est reportée au mois d'avril 1991. Peut-être une leçon de fédéralisme pour les Valaisans souvent frondeurs et réticents aux décisions de la capitale . . . C.G.

Verlust – 60 Manager entlassen
Der Rückgang des Tourismus in Australien wegen der Kündigung von 1642 Piloten der inneraustralischen Gesellschaften im November 1989 hat auch Qantas betroffen, obwohl sie keine Probleme mit ihren Piloten hatte. Die im gleichen Zeitraum gestiegenen Treibstoffpreise halfen mit, aus dem Gewinn von 117 Mio. A$ im Geschäftsjahr 1988/89 einen vermuteten Verlust von 100 Mio. A$ im laufenden Geschäftsjahr zu machen. Als erste Massnahmen wurden 60 Manager entlassen und die Ablieferung einer B-747-400 hinausgeschoben. H.L.

Handelsgesellschaft beteiligt sich an der Entwicklung der MD-12
Im Jahr 1987 bestellte die japanische Handels- und Leasinggesellschaft Mitsui fünf MD-11, um Starthilfe für das Programm zu geben. Heute finden Gespräche über die Lancierung der MD-12, einer gestreckten und mit neuem Flügel versehenen MD-11 statt. McDonnell Douglas (MDC) nennt Entwicklungskosten in der Höhe von 2 Milliarden $ und Gebäudekosten von 1 Milliarde $, die vorgängig bereitgestellt werden müssen.

Mitsui will nun MDC unter die Arme greifen, indem die bestellten MD-12 im voraus bezahlt werden sollen, immerhin beläuft sich der Preis für diese Optionen auf 1 Milliarde $. Nach 1995, wenn die Ablieferung beginnt, wird Mitsui mit jeder MD-12 einen zu vereinbarenden «Zins» erhalten. H.L.

In kleiner Gemeinde **Nähe Frauenfeld** (5 Minuten ab Autobahn), in schöner, ruhiger Lage (ob Naturschutzgebiet) mit herrlicher Fernsicht

2 Bauparzellen

mit projektierten und bewilligten Einfamilienhäusern (6 Zimmer) zu verkaufen.

Anfragen an: (044) 2 13 62 (Herr Linder verlangen)

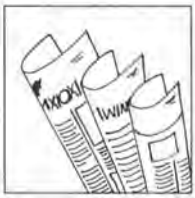
Mike Wiegele Helicopter Skiing

Swiss Representative:
Markus Saegesser
Rietstrasse 33, 8152 Glattbrugg

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

PS. Verlangen Sie unsere kostenlose Broschüre, Sie erreichen uns unter Telefon 01 / 810 01 58, Fax 01 / 810 71 16

From other publications



Study blames pilot error

A Boeing analysis of civil transport accidents during the last ten years shows more than 70% were caused primarily by pilot error. Major safety improvements could be achieved through proper application of existing technology and emphasis on basic airmanship the company says.

The study draws on a database kept since the introduction of jet transport. This contains 850 accidents and thousands of incidents recorded since 1958.

The analysis considers accidents over the last ten years, when the accident rate, adjusted to compensate for the growth in the number of aircraft flying, has remained fairly stable, after years of steady improvement.

Of the 121 known hull-loss accidents between 1980 and 1989 (not including sabotage or military action), 72,5% were caused primarily by aircrew error. Many of these involved pilots deviating from approved procedures.

As a result, this sector offers the greatest scope for reducing accident rates, according to Earl Weener, Boeing's chief engineer for airworthiness, reliability, maintainability and safety.

Weener identifies three prime categories associated with crew error: approach and landing, rejected take-off (RTO) and controlled flight into terrain (CFIT), which he calls «. . . probably the ultimate human-factors accident». Of the 44 CFIT accidents since 1975, two-thirds involved aircraft which either had no ground-proximity warning system (GPWS), or in which the system was disabled.

Although there was a marked fall-off in CFIT accidents after the introduction of GPWS in 1974, Weener says the number of false alerts caused by firstgeneration equipment led many pilots either to ignore GPWS warnings, or to disable automatically the system on entering the cockpit. Some non-US carriers have still not introduced GPWS and many which acquire secondhand aircraft from the US register simply disable the system beause they do not use it in the rest of their fleet.

As a result 2,300 out of 6,000 fatalities during the period were caused in CFIT accidents.

Approach and landing accidents account for 52% of all hull losses, with the main causes being either a lack of glideslope guidance, particularly at Third World airports, or failure to stabilise the approach. Weener says: «At some stage, the pilots felt that things were not going right in all of these accidents, but they did not decide that something needed to be done about it.»

«Most pilots can count on one hand the number of approaches they have aborted for reasons other than ATC or weather, as if there was some stigma attached to it. We would like to encourage them to do more go-arounds.»

Finally, RTOs are now so rare that two-thirds of RTO decisions made at, or near, decision speed are incorrect. Weener says: «Deceleration forces are so great with a high-energy RTO that you can't reproduce them accurately in a simulator. Consequently, the pilot thinks he is braking as hard as possible when he isn't and he has the risk of an overrun. There are several things we can do about that and one is to emphasise the 'go' part of the decision.»

(Aus: «Flight International»)

Fuel emergency – or language problems?

An air traffic controller declared a fuel emergency for Avianca Flight 020 on July 31 after confusion arose over the aircraft's fuel supply. En route controllers in Washington and New York guided the Boeing 767 directly to the New York Terminal Radar Approach Control's airspace after the flight crew reported low fuel. The Tracon controller declared emergency after he was unable to clarify whether the flight had only 15 min. of fuel remaining. According to the FAA, the flight's captain and Avianca's station manager at John F. Kennedy International Airport reported that Flight 020 had about 13,700 lb., or about 2 hr. worth, of fuel on board when it landed there at 9:24 p.m.

(Aus: «Aviation week», August 13, 1990)

Ein nicht ganz frei-williger Rücktritt:

He will not be missed . . .

Frank Lorenzo has left Continental Airlines. He will not be missed. In his 26-year career, he did material damage to the U.S. airline business. There should have been a clause in the Airline Deregulation Act of 1978 qualifying other U.S. airlines to collect compensation from Lorenzo for the damage he caused.

Capitalism needs entrepreneurs and pioneers but it needs them to make the system work; to expand companies in cooperation with employees. In this, Lorenzo failed, and it was his own fault. Coworkers at Continental blame the unions – who, by the way, did little to help him. But Lorenzo made a mockery of the dictum, «the buck stops here.» He collected millions of bucks while others, employees as well as stockholders, suffered through two bankruptcies and numerous liquidations.

In a statement that could be interpreted variously as self-pitying, self-serving, humble or responsible, he described himself as a «lightning rod». He portrayed himself as taking the union «hits» during Continental Airlines' drive to rebuild from the ashes of a 1983 bankruptcy. Whatever his emotions, he clearly had reached the conclusion that his presence at Continental had become untenable. In that, he was dead right.

Even his close associates cannot explain why Continental went through six presidents in seven years, not counting one term by Lorenzo and the current position held by Hollis Harris, former president of Delta Air Lines.

The usually aloof Lorenzo made a departing statement bordering on the personal. «By stepping aside», he said «the hard work and dedication of our people can continue and we can accelerate our progress toward excellence.»

Under the executive supervision of Jan Carlzon, chairman of Scandinavian Airlines System, and Harris, Continental has a better chance to achieve this goal. Carlzon is a consummate businessman who inspires his employees. Harris is cut from the same mold.

Lorenzo will not be missed, but he will be remembered. He will be remembered for initiating the airline merger mania and collecting huge profits in the bargain. Lorenzo's company gained $ 46 million from the sale of National Airlines stock to Pan Americain World Airways in 1979–1980.

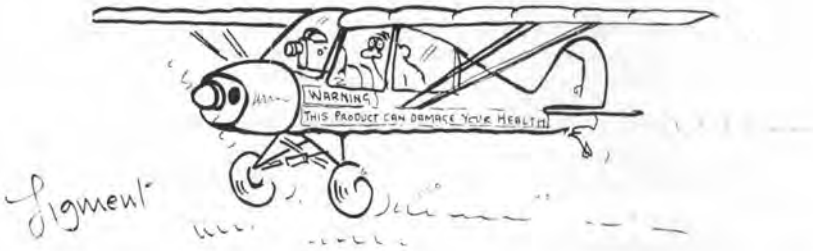
Eastern creditors will remember him, too. When Eastern's bankruptcy was in the early stages, Lorenzo promised the creditors 100 cents on the dollar. The final offer was 27 cents on the dollar, and it was refused. The court pronounced his management incompetent. In that, the court was dead right.

(Aus: «Aviation week» August 20, 1990)

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.**

Light flight

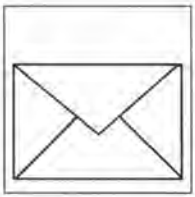


(Aus: «The Log», August 1990)

Nach einer Anchorage-Rotation oder: der Pilot, das unverstandene Wesen . . .

(Aus: «The Log», August 1990)

Briefe an die rundschau



Interessengemeinschaft Flughafen Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

Sicher blieb Ihnen nicht verborgen, dass der Flughafen Zürich und der Luftverkehr ganz allgemein in jüngster Zeit oft ungerechtfertigt ins Schussfeld der Kritik geraten sind. Auch eine massvolle Entwicklung unseres Flughafens soll gestoppt werden; dringend nötige bauliche Sanierungen oder Erweiterungen werden mit allen Mitteln torpediert oder verhindert. Eine eben angelaufene Unterschriftensammlung für eine kantonale Volksinitiative richtet sich ganz klar gegen eine vernünftige und nötige Entwicklung von Luftverkehr und Flughafen. Offen wird von den Initianten unter anderem vom Abbau von 5000 Arbeitsplätzen am Flughafen gesprochen! Unsere exportorientierte Wirtschaft wird im Zusammenhang mit EG 92 ohnehin wesentlich verschärfte Wettbewerbsbedingungen vorfinden und einen noch schwereren Stand als heute schon haben. Soll mit kurzsichtigen politischen Aktionen zunichte gemacht werden, was wir während 40 Jahren in mühevoller Kleinarbeit aufgebaut haben?

Als operationeller Mitarbeiter (pens. Flugkapitän) unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft und als politisch interessierter Bürger habe ich mir zum Ziel gesetzt, eine Interessengemeinschaft (IG) ins Leben zu rufen, welche die vitalen Interessen unseres Flughafens Zürich schützt. Diese IG wird politisch vollständig neutral sein. Beitreten sollten möglichst viele Arbeitnehmer und Arbeitgeber der Firmen und Dienststellen am Flughafen und in seiner Umgebung, Arbeitnehmer und Arbeitgeber von Unternehmen, die mit dem Luftverkehr in irgend einer Weise verbunden sind sowie Angehörige, Freunde, Verwandte und Bekannte, schweizerische und ausländische Staatsbürger – kurz alle, die sich der volkswirtschaftlichen Bedeutung unseres Tores zur Welt bewusst sind und die Wert auf einen gut funktionierenden Luftverkehr legen.

Wenn Sie sich als Arbeitnehmer(in) angesprochen fühlen, teilen Sie mir dies bitte umgehend mit (Hans Wiederkehr, Schützenstr. 40, 8953 Dietikon). Mit Ihrer Unterschrift gehen Sie keinerlei Verpflichtung ein. Allerdings ist vorgesehen, bis Anfang 1991 Statuten auszuarbeiten und einen bescheidenen Jahresbeitrag von etwa 10 Franken festzulegen.

Ich rufe Sie auf, der «IG Flughafen Zürich» beizutreten: Der Flughafen braucht uns – wir brauchen unseren Flughafen!

Mit freundlichen Grüssen
Hans Wiederkehr, Kantonsrat und AEROPERS-Passivmitglied

Wie auf der Geisterbahn

Unser Heiner, seines Zeichens emeritierter Aeropersprä̈side, erteilte einst weisen Rat: Man solle nicht nach den Schuldigen für die exorbitanten Unterbestände suchen. Recht hatte er. Denn die für die Misere Verantwortlichen muss man gar nicht erst suchen, sie sind omnipräsent und gleicherweise gute Bekannte.

Frage an PF: «Was geschieht, wenn bis zum Jahresende drei Dutzend Piloten die Kündigung einreichen?»
Antwort PF: «Dann sollen sie halt künden». (Januar 1990)
Frage an PF: «Was beabsichtigt die Swissair für die von ökonomischen Sachzwängen Bedrohten zu tun?»
Antwort PF: «Nichts.» (Mai 1990)

Nun, drei Dutzend – wie prognostiziert – werden es wohl nicht werden. Aber angesichts einer ausserordentlich beklemmenden Pilotenknappheit (die just zusammenfällt mit dem grössten ausbildungstechnischen Kraftakt aller Swissair-Zeiten) auch nur einen einzigen Kollegen so einfach ziehen zu lassen, das gibt zu denken.

Die Vorschläge, die für Swissair und für die VEF Einsparungen in Millionenhöhe bedeutet hätten, lagen auf dem Tisch, wurden aber nicht einer Prüfung für wert gehalten.

Vier Monate später werden äusserst erfahrene Kollegen, die in der Notlage einspringen und ihre Arbeitskraft über die Alterslimite hinaus der Firma zur Verfügung stellen wollten, achselzuckend auf das Senioritätsreglement verwiesen, die Verantwortlichkeit der AEROPERS überbunden. Fünf Monate später bejubelt ein OCL-Bulletin bevorstehende Produktionseinschränkungen wie einen durchschlagenden Erfolg. Sechs Monate später werden für sündhaft teures Geld fremde Crews eingemietet (to hell with the seniority list), obwohl die Finanzstrategen nicht müde werden, die angeblich explodierenden Personalkosten zu geisseln. Und indes die einen immer noch Kundennähe, Qualitätsbewusstsein und Qualitätssicherung beschworen, ist der massive Leistungsabbau in Richtung Kanada bereits beschlossene Sache, werden ganze Bereichssegmente der Konkurrenz überantwortet.

Angesichts solcher atemberaubender wie unverständlicher Zickzackentscheidungen bleibt nur zu hoffen, dass die Loyalität der Mitarbeiter – über Jahrzehnte hin grösstes Aktivum der Unternehmung – nicht tatsächlich einmal auf den Prüfstand genötigt wird.

Alexander Ditze

Völlig neues Fluggefühl

Nicht schlecht staunte der Kopilot einer «nicht genannt sein wollenden westdeutschen Fluglinie», als er während eines Abnahmefluges einer brandneuen Boeing 737-400 plötzlich das Steuer lose in der Hand hielt, es hatte sich von der Steuersäule gelöst! Da dieser Zustand mit Fliegen nicht mehr vereinbar war, übernahm der Kapitän mit seinem noch intakten Steuer vorsichtig die Flugführung.

Eine Überprüfung bei Boeing ergab, dass der Sicherheitsstift des Gewindebolzens schlichtweg fehlte! Seine Aufgabe wäre gewesen, den Bolzen, der das Steuer mit der Säule verbindet, am Herausdrehen zu hindern. Das Gewinde selbst sei auch beschädigt gewesen.

Die FAA verschickte darauf eine Weisung an alle Betreiber von B-737 der Versionen -300 bis -500, die Steuer zu überprüfen. In der Folge wurden sechs Flugzeuge entdeckt, die ohne Sicherheitsstift im Dienst verschiedener Luftverkehrsgesellschaften flogen! Auch bei Boeing wurde noch eine fehlerhafte Maschine auf der Produktionsstrasse entdeckt.

Die FAA untersuchte im Anschluss, ob bei Boeing ein temporärer Einbruch bei der Qualitätskontrolle stattgefunden habe. H.L.

«Sag mal, ist das jetzt fly-by-wire??»

Organisation des Vorstandes

Präsident: E. Scharp

Vizepräsidenten: P. Bircher
R. Lengauer

Mitglieder: A. Caluori
M. Egger
B. Läderach
T. Stefanini

Kommission	**Delegierter des Vorstandes**	**Vorsitz**
Versicherungen	E. Scharp	M. Kuhn
Salär-/Gesamtaufwand	E. Scharp	J. Isler
Datenaufzeichnungsgeräte	P. Bircher	vakant
Seniorität	T. Stefanini	R. Plüss
Finanzen	E. Scharp	G. Schwing
Einsatz	R. Lengauer	
Schule und Check	P. Bircher	G. Riedel
Flugsicherheit	B. Läderach	H. G. Schmid
Security	R. Lengauer	P. Rüedi
rundschau	B. Läderach	H. Lüscher
Int. Organisationen	M. Egger	T. Crowch
Copilotengruppe	T. Stefanini	H. Lässer
Flight Engineers	A. Caluori	W. Jenni
Ausländer	E. Scharp	G. Schwing
Romands	B. Läderach	B. Wettstein
Pensionierte	P. Bircher	H. Hürzeler
Dachverband	E. Scharp	P. Bircher
Rechtsfragen	M. Egger	vakant
Öffentlichkeitsarbeit	B. Läderach	vakant

VEF-Stiftungsräte: Jürg Franz
Ruedi Gretler
Alfred Huggenberger
Erwin Kaiser
Alois Buchegger

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

Golf spielen?

auf dem

Golfplatz obere alp
D-7894 Stühlingen

18 Loch-Platz
9 Loch-Kurzplatz
Driving Range

1 Stunde von
Zürich

20 Minuten von
Schaffhausen

sun golf

Baubeginn 1990

Informationen bei:

SUN GOLF AG
Rundbuckstraße 6
8212 Neuhausen am Rheinfall
Tel. 053 / 22 17 40 · Fax 053 / 22 48 67

« 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

Aeropers-Kommissionen

RESSORT 1: MITGLIEDER
(VS-Delegierte Beat Läderach/Thomas Stefanini)

Kommissionen	Vorsitz	Mitglieder
1.1 Romands	Bernard Wettstein	Robert Emeri, Thierry Rosselet, François Keller
1.2 F/O	Hans-Georg Lässer	
1.3 Ausländer	Gerhard Schwing	Gerald Grocott, Roy Holland, Henri Drost, Alexander Ditze, Hans Tolen, Rüdiger Steffen, Hermann Bender, Karl Niess, Günter Scherer
1.4 Pensionierte	Hano Hürzeler	

RESSORT 2: VERTRÄGE/REGLEMENTE
(VS-Delegierte Ernst Scharp/Thomas Stefanini)

Kommissionen	Vorsitz	Mitglieder
2.1 Gesamtaufwand	Jürg Isler	Thomas Jacob, Stephan Künzli, Jürg Franz, Urs Bänziger, Franz Müller
2.2 Seniorität	Rolf Plüss	Christoph Kühner, Michael Kuhn, Wouter Dockheer
2.3 temporäre Verträge		
2.4 FE-90	Anselmo Caluori	Ernst Scharp, Walter Jenni, (Thomas Müller, Jürg Schneeberger)
2.5 GAV		

RESSORT 3: EINSÄTZE
(VS-Delegierte Rolf Lengauer/Marcel Egger)

Kommissionen		Vorsitz	Mitglieder
3.1 FDR/ ROT/	B-747	Marc Baudat	Richard Meier, Eric Bieler, Fritz Meng
Ferien/	DC-10	Christoph Kühner	Rolf Lengauer, Jürgen Schott
Bestände/C5W	MD-80	Christian Hofmänner	Bernard Wettstein
	A-310	Martin Toet	Gerhard Weiss, Jean-Paul Muller
	F-100	Beat Weber	Hugo Bühlmann, Eric Hauert
	(MD-11	Jürgen Schott	Peter Briner [ab 1991])
3.2 SEC		Peter Rüedi	Hans Hüssy, Siegfried Christen (pens.), Heinz Weber, Marc Sigrist (Kapers)

RESSORT 4: FLIGHT OPS
(VS-Delegierte Beat Läderach/Peter Bircher)

Kommissionen	Vorsitz	Mitglieder
4.1 Flusiko (ATIR/BFU/EFSK)	Hans-Georg Schmid	Heinz Degen, Timothy Crowch, Ulrich Tröhler, Peter Rüedi, Michael Fraser, Thomas Weder, Martin Gremlich, Louis Bielmann, Markus Gossweiler, Gaby Musy-Lüthi
ATIR	Thomas Weder	Gaby Musy-Lüthi
BFU	Hans-Georg Schmid	Hanspeter Buchmann, Heinz Degen, Gaby Musy-Lüthi, Thomas Weder, Jean-Pierre Tappy, Arnold Wagner, Jürg Schneeberger, Ulrich Tröhler, Timothy Crowch
EFSK	Thomas Weder	Ulrich Tröhler
4.2 Schule + Check	Günter Riedel	Johannes de Jager, Peter Holtz, Beat Ebersold
4.3 ADAS	Beat Läderach	

RESSORT 5: VERSICHERUNG/DIENSTLEISTUNG
(VS-Delegierte Ernst Scharp/Anselmo Caluori)

Kommissionen	Vorsitz	Mitglieder
5.1 AEROSANA/APKK	Wouter Dockheer	Matthias Kuhn, Markus Müller, Jürg Franz, Claude Tapparel, Jacques van Scherpenzeel, Jean-Claude Ribaux
5.2 APVK	Wouter Dockheer	
5.3 LOL	Wouter Dockheer	
5.4 VEF	Alfred Huggenberger	Rudolf Gretler, Jürg Franz, Alois Buchegger, Erwin Kaiser
5.5 OASF	Jacques van Scherpenzeel	Henri Drost, Douwe Staal, H. Busschers

RESSORT 6: INFO
(VS-Delegierte Peter Bircher/Anselmo Caluori)

Kommissionen	Vorsitz	Mitglieder
6.1 PRK	Peter Clausen	Marco Müller, Richard Mérier, Othmar Helfenberger, Peter Wepfer
6.2 rundschau	Henry Lüscher	Albert Bargetzi, Christian Genolet, Martin Waltenspühl, Ernst Scharp, Felix Kuster
6.3 Presse	Peter Clausen*	

RESSORT 7: ORGANISATIONEN
(VS-Delegierte Rolf Lengauer/Marcel Egger)

Kommissionen	Vorsitz	Mitglieder
7.1 Aerosuisse	Marcel Egger	
7.2 Dachverband	Ernst Scharp	Rolf Lengauer, Peter Rüedi
7.3 IFALPA	Timothy Crowch	(siehe auch Flusiko) und LEG: Pedro Albert
7.4 EUROPILOTE	Timothy Crowch	Marcel Egger
7.5 EFEO	Walter Jenni	
7.6 ELFK	Heiner Spörri	(bis Neuwahlen 1992)
7.7 AGLO	Thomas Weder	Gaby Musy-Lüthi

RESSORT 8: F/E
(VS-Delegierter Anselmo Caluori)

Kommissionen	Vorsitz	Mitglieder
7.1 FEK	Walter Jenni	Thomas Müller, Roman Fust

* wird erst später konstituiert

AEROPERS-Rundschau
60
YEARS
Anniversary
1954 → 2014