

rundschau

März/April 1984



**AERO
PERS**

Wir sind Spezialisten auf kleinen Werkzeugmaschinen

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

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

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

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

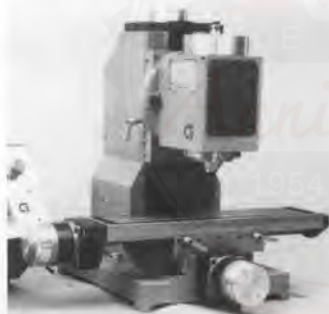
Plexiglas nach Mass, auch reflexfreies Plexiglas.

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

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

Tisch-Fräsmaschine

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



Neuheit

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

Im Grundzubehör inbegriffen sind bei der Drehbank:

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

Wieder lieferbar:

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



hobbyrama

8600 Dübendorf

do it yourself

Bettlistrasse 41 Telefon 01/8219747

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

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

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

Inhalt – Contents – Sommaires

Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
I N T E R N	
Es geht auch kooperativ!	7
Neuaufnahmen	8
GV 1984	9
Aus dem Vorstand: Walter Gubser	11
ATC und Piloten	15
Horsts Wochenchronik	18
KAL 007	19
Vom Sinn und Unsinn der Standardisierung	25
rund-Schau	27
Betrifft: VEF	31
Man sollte . . .	34
Briefe and die rundschau	35
From other publications	37

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 28. Mai 1984

Redaktions-Team:

Felix Rasumowsky (F. R., Vorsitz)
 Edy Brunner (E. B.), Henry Lüscher (H. L.),
 Dieter Schürer (D. S.), Heiner Spörri (H. S.),
 Beat von Tobel (B. v. T.)

Auflage: 1500 Expl.

Redaktions-Adresse und Versand:

Sekretariat Aeropers
 Ewiges Wegli 10
 8302 Kloten
 Telefon 01/814 15 15

Druck und Inseratannahme:

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

Die Schwarz-Blauen von AEG.

Testen Sie die AEG-Powermatic!

900 Watt Powermatic, 750 Watt Powermatic, 650 Watt Electronic – diese neue Schlagbohrer-Generation bedeutet: mehr Kraft, mehr Leistung, mehr Sicherheit, mehr Möglichkeiten. Kommen Sie, wir zeigen Ihnen gerne die Vorteile der Schwarz-Blauen.

SB 2 E-901 Fr. 475.– Netto
SB 2 E-751 Fr. 435.– Netto
SB 2 E-651 Fr. 345.– Netto

Byland AG



AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

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

YEARS
Anniversary
1954 → 2014

**Mit uns kann man rechnen.
Prompt und sicher.
Ca, c'est « La Suisse »
Versicherungen**

Generalagenturen in der ganzen Schweiz.
Generaldirektion: Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne, 021/2018 11

Weg vom Alltag



Der Aeropersvorstand befasst sich im Alltag mit Routineangelegenheiten, mit aktuellen und kurzfristigen Geschäften. Er bearbeitet Probleme einzelner Piloten, ist Auskunfts- und Kontaktstelle für Mitglieder und für Dienststellen der Swissair. Doch von Zeit zu Zeit müssen der Vorstand und auch Kommissionen einen Schritt zurücktreten, um das Ganze zu überblicken. Zwei Schritte gar sind nötig, wenn Probleme zu diskutieren sind, die heute bloss ein erstes Alpenglücken verursachen (ich bin gerade in den Skiferien). So begaben sich beispielsweise Aeropers- und Swissairvertreter in Klausur, um Antworten auf Fragen der Flight Engineer/SysOp-Probleme gemeinsam zu erarbeiten. Der Vorstand muss sich aber noch mit weiteren Themen beschäftigen:

FOR Im Crew Time Table ist der Swissair-Frachtkurs nach Glasgow mit FOR bezeichnet, was bedeutet: dieser Flug wird an eine englische Firma verchartert, die ihn mit einem Merchantman durchführt, der imposanten Frachtversion des Turboprops Vickers Vanguard. Ist dies eine willkommene Verschonung der DC-9-Besatzungen vor Nachtflügen? Oder werden die (teuren) Swissairpiloten und deren (ebenso teures) Flugzeug durch billigere ausländische Konkurrenz ersetzt? Wenn Sie Vorstandsmitglied wären, wie hätten Sie Stellung genommen?

Volksabstimmung Etwas weiter vom Aeropersalltag entfernt war eine Abstimmungsvorlage im Kanton Bern, bei der es um einen Kredit zur Verlängerung der Piste des Flugplatzes Bern-Belpmoos ging, das Volk sagte nein, die Piste bleibt kurz. Wie hätten Sie, lieber Swissairpilot, abgestimmt? Wie hätte sich die Aeropers, weil angefragt, äussern sollen? Einerseits fordern nämlich unsere Statuten (§ 3) die «Förderung der allgemeinen Interessen des zivilen Luftverkehrs», andererseits wäre Berne International Airport vor allem der flexiblen Crossair zugute gekommen, zuungunsten unserer Swissair, deren Hausverband wir ja (noch, siehe unten) sind. Bâle-Mulhouse beweist bestens, dass Bestand und Karriere im Swissairpilotencorps durch solche Entwicklungen beeinflusst werden.

CTA Ganz im stillen besitzt die Swissair noch eine Charterfluggesellschaft, die doch auch Piloten beschäftigt. Wer sind sie, haben sie einen Gesamtarbeitsvertrag, konkurrenzieren sie unsere Balair? Falls es aus

den Antworten auf all diese Fragen Konsequenz zu ziehen gilt: Muss sich die Aeropers mit strategischem Weitblick (oder wäre es Macht- und Einfluss hunger?) mit der Öffnung gegenüber diesen Piloten und jenen der Crossair befassen?

Die gestellten Fragen bleiben vorerst unbeantwortet. Ich wähle einige Themen aus, um Ihnen im Vorfeld der Wahlen zu zeigen, dass Vorstandstätigkeit bedeutet, neben Routinearbeit zu leisten, auch schöpferisch zu denken, mit Übersicht und weg vom Alltag.

Mit freundlichen Grüssen

Felix Rasumowsky

Korrigenda Im Editorial der Ausgabe 1/84 wurde ein Satz aus einem Swissair-Protokoll als «gilt nicht für die Aeropers» zitiert.

Richtig hiess es aber: «Auch die Verbände Aeropers und FEV erhalten das für sie interessante Material im Detail, aber selbstverständlich ohne Auftrag!»

F. R.



GV 1984

Die diesjährige Generalversammlung findet am

24. Mai 1984, 20.00 Uhr

*im Hotel-Restaurant Wallberg, Volketswil, statt.
Aeropers-Apéro ab 19.00 Uhr.*

Parkplätze finden sich vis-à-vis des Hotels.

Liebe Mitglieder

Zur Zeit, da ich diese Zeilen schreibe, müsste sich nach Kalender das wärmere Frühlingswetter durchsetzen. Statt dessen regiert immer noch der kalte Winter. Ähnlich frostig sieht auf einigen Teilgebieten auch das Klima zwischen Aeropers und Swissair aus. Ich möchte versuchen, einigen Ursachen dieser wenig erfreulichen Situation nachzuforschen. Dabei darf ich vorausschicken, dass wir einen vorbildlichen GAV haben, und dass FDR's, Ferien- und Freitage sowie auch das Displacement ebenso vorbildlich geregelt sind. Unter solchen Voraussetzungen ist es auch möglich, bei laufenden Verhandlungen Kompromisse zu erreichen, auch wenn diese oft erst nach zähem Ringen erkämpft worden sind. Schwieriger, wenn nicht sogar verheerend, wird es jedoch, wenn auf der einen Seite hoch oben Weisungen erlassen werden, die dann an tieferer Stelle kompromisslos durchgesetzt werden müssen (Lohnverhandlungen, DH-Reisen). Lediglich bei den fortgeführten Verhandlungen über das Disziplinarreglement sind wir einem Abschluss wieder näher gerückt.

Ein Gedanke zu den Salärverhandlungen scheint mir in diesem Zusammenhang noch bemerkenswert: Nach der Einführung der neuen Cash-flow- und Gebeleia-Regelung haben wir es sehr geschätzt, dass wir, d. h. die fliegenden Verbände, vom Finanzdepartement halbjährlich über den Geschäftsgang der Swissair umfassend orientiert wurden. Damit konnten wir das schlechte Jahresergebnis 1982 sozusagen an der Front miterleben. Dies, zusammen mit unserem unternehmerischen Denken, hat ohne grosse Diskussionen zum Abschluss 1982 geführt (degressiver, beziehungsweise kein Teuerungsausgleich). In gleicher Weise haben wir auch das neue Rekordjahr 1983 an der Front miterlebt, aber jetzt will man für eine noch so bescheidene Realloohnerhöhung kein Verständnis zeigen.

In zwei Jahrzehnten sind die Flugzeuge nicht nur grösser, sondern auch komplizierter geworden. Vom ursprünglichen manuellen «Flieger» entwickelte sich der Flugkapitän zum Manager eines technisch hochentwickelten Fluggerätes. Die Verantwortung ist grösser geworden. Die Umwelt hat mit den Flugzeugen nur zum Teil Schritt gehalten. Wenn ich an West-Afrika und andere Entwicklungsländer denke, so hat sich in 20 Jahren wenig verändert. Hier müssen wir auch mit dem modernsten Gerät in einer teilweise vorsintflutlichen Umwelt operieren können. Auch bei widerlichen Umständen gibt es kein Telefon zum Chef, sondern hier kommt Captaincy und Good Airmanship zum Zuge. In der Personalpolitik drehte die Swissair die Entwicklung jedoch in die entgegengesetzte Richtung. Anlässlich der Einführung der Business Class sollte der Captain bei DH-Reisen in Europa (inkl. Athen und Istanbul) aus der F-Class

verdrängt werden. Es ist selbstverständlich, dass Vorstand und EK sich hier energisch zur Wehr setzen mussten, zum Glück mit Erfolg. Zu Unrecht wirft uns hier die Swissair Erpressung vor. Es ging uns aber um die Erhaltung des status quo, beziehungsweise darum, ein weiteres Abbröckeln an unserem Berufsbild zu vermeiden.

Europäisch gesehen stehen die Saläre unserer Copiloten an der Spitze, nicht nur im absoluten Betrag, sondern auch im Verhältnis zum Captains-Salär. Dies wurde dadurch erreicht, dass seinerzeit bei der Abgeltung der Grossraumflugzeuge (der Ausdruck «Abgeltung» existiert nur noch im Archiv) hauptsächlich die Copiloten bessergestellt wurden. Das war ein weiser Entschluss, wenn wir die heutige lange Copilotenzeit betrachten. Trotz dieser finanziell komfortablen Lage ist bei den Copiloten seit einiger Zeit eine gewisse Missstimmung entstanden, weil ihre Karriere nicht zufriedenstellend geregelt ist. Da für ältere Copiloten nach dem Up-grading kaum noch zwei Umschulungen erreichbar sind, sollte diese Tatsache in der Copilotenlaufbahn mitberücksichtigt werden.

Ich habe Sie hiermit über meine eigene kleine Klima-Studie informiert. Wenn ich damit auch bei unseren Gesprächspartnern Ansatzpunkte für ein wärmeres Frühlingsklima aufgezeigt habe, so habe ich mein Ziel erreicht.

Ein Verein oder eine Institution kann nur jung und dynamisch bleiben, wenn sie auch laufend von jungen Kräften aufgeforstet wird (Dies ist allgemein gültig). Nach 7 Jahren im Vorstand, davon 3 Jahre als Präsident, finde ich es richtig, jüngeren Kräften Platz zu machen. Die Aeropers und die Anliegen unserer Mitglieder sind mir in dieser Zeit sehr ans Herz gewachsen, ich habe mich dafür eingesetzt. Ihnen allen, liebe Kollegen, möchte ich für Ihr Vertrauen herzlich danken und der lieben Aeropers wünsche ich alles Gute für die Zukunft.

Mit herzlichen Grüssen

Ihr Edy Brunner

Zu verkaufen in Münchwilen TG an sonniger Aussichtslage
neuerstelltes

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

Ländliche Bauweise, bezugsbereit. Kaufpreis Fr. 430 000.—.
Auf Wunsch freistehende Garage (Fr. 9000.—) oder Autounterstand, sowie Wintergarten und Sonnenkollektoren. Doppelgarage möglich. Anzahlung Fr. 85 000.—.
Anfragen und Auskunft bei Dr. A. Bäni, 9542 Münchwilen
Telefon 073 - 26 26 44.

Es geht auch kooperativ!

intern

Das vergangene Jahr zeigte einige recht harzige Meetings mit diversen Swissair-Vertretern. Oft hatte man das Gefühl, an völlig verschiedenen Stricken und erst noch in entgegengesetzter Richtung zu ziehen. Dass es auch anders, nämlich kooperativ geht, zeigte ein Seminar im Oberhus in Greppen (LU), wo Swissair-, FEV- und Aeropers-Vertreter zusammen nach einer langfristigen und auch sicheren Lösung für das Problem der zukünftigen F/E-Unterbestände forschten. Das Seminar stand unter gelöster Atmosphäre, die gemeinsamen Mittag- und Nachtessen dienten der privaten Kontaktaufnahme ebenso wie der Vertiefung des Diskussionsstoffes. Es ist zu hoffen, dass die auf diesem Wege gefundenen Ergebnisse in gleicher Weise auch weiterverarbeitet werden. D.S.



Swissairvertreter, Aeropersmitglieder und Bordtechniker der FEV suchen am Seminar in Greppen, 12. und 13. März, Lösungsmöglichkeiten für die Zukunftsprobleme der Bordtechniker.

Neuaufnahmen

An den Sitzungen vom Februar und März 1984 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Andreas Müller



Markus Müller



Pierre Nussbaum

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

Erstvermietung in Pfungen

6¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

mit allem Komfort, freistehend, an ruhiger Lage, 10 Autominuten von Kloten, per 1. 6. bzw. 1. 7. 1984 zu vermieten.
Auskunft: 052 - 31 13 58

GV!

Am 24. Mai 1984 findet wieder die Generalversammlung der Aeropers statt. Dieses Jahr wird dieses Ereignis im **Hotel Wallberg in Volketswil** abgehalten. Bereits seit Wochen beherrscht dieses Thema die Arbeit des Sekretariates. Jeder Kommissionschef wurde angehalten, den Jahresbericht möglichst termingerecht einzureichen. Es zeigte sich, dass auch hier die Wendung «bis spätestens» oft als «frühestens» interpretiert wird. Es ist dann Aufgabe des Sekretariates, diese Berichte zusammenzufassen und in einem gesammelten Jahresbericht zu vervielfältigen. Diesen Bericht erhalten die Mitglieder gemäss Statuten zusammen mit dem Abstimmungsmaterial.

Dieses Jahr kamen noch die Wahlen in den Vorstand dazu. Auch hier wurde die im Februar-Bulletin veröffentlichte Frist nicht von allen eingehalten. Erfreulicherweise ist jedoch zu vermerken, dass sich mehr Kandidaten meldeten, als Sitze zur Verfügung stehen. Den Mitgliedern wird so eine echte Wahlmöglichkeit gegeben. Es kann auch gesagt werden, dass verschiedenste Gruppen durch die Kandidaten vertreten werden. An der Generalversammlung wird bekannt sein, welche Kandidaten den Sprung in den Vorstand geschafft haben. Auch im Präsidium wird sich ein Wechsel ergeben: Edy Brunner tritt nach einem strengen letzten Amtsjahr zurück. Er leitete viele Sitzungen und Verhandlungen in überlegter und konsequenter Art. Im Mai wird er seine verdiente Aeropers-«Pension» antreten, jedoch weiterhin seinen Dienst im Cockpit versehen.

Jürg Schmid als neuer Kandidat für das Präsidium

Für die Nachfolge von Edy Brunner stellt sich der bisherige Vizepräsident Jürg Schmid zur Verfügung. Er konnte sein Geschick als Leiter der Kommission für die Revision des Disziplinar-Reglementes und als Vorstandsdelegierter der Kommission Schule und Check im teilweise harten Verkehr mit den Swissair-Organen beweisen. Durch ihn wird die Kontinuität der Vorstandsarbeit sicher gewährleistet.

Kontrollstelle und Ehrengericht

Schliesslich wird nach Statuten auch die Kontrollstelle und das Ehrengericht zur Wahl anstehen. Das Ehrengericht, eine verbandsinterne Instanz zur Beurteilung von Verletzungen von Mitgliedspflichten, trat während der vergangenen Wahlperiode glücklicherweise nie zusammen. Die Kontrollstelle wird seit Jahren durch die Neutra gestellt, sie wird sich wieder zur Verfügung stellen. Dieter Schürer, Sekretär

Erstvermietung der Wohnüberbauung «Talacker» in Opfikon-Glattbrugg



Wir vermieten ab 1. 4. bis Herbst 1984 grosszügig gebaute und optimal besonnte Attika-Wohnungen im steuergünstigen Opfikon-Glattbrugg in nächster Nähe des Flughafens Kloten. Direkte Bahn- (im Takt) und Busverbindungen nach Zürich.

1½-Zimmer-Attika-Wohnungen

2½-Zimmer-Attika-Wohnungen

3½-Zimmer-Attika-Wohnungen

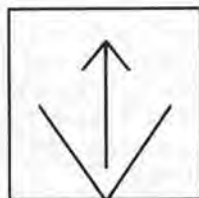
- grosszügig begrünte Terrassen bis zu 80 m²
- herrliche Panorama-Fernsicht
- Cheminée
- modernste Einbauküchen mit Eichennaturholzabdeckung
- beste Schall- und Wärmeisolation
- Einstellhalle für Autos mit direktem Zugang zu Treppenhaus und Lift

Besichtigungen: Mittwoch 12.00—15.00 Uhr
Samstag 9.30—13.00 Uhr
oder nach Vereinbarung



Spross - Immobilien AG

Spross Ga-La-Bau AG
Immobilien-Abteilung, 01 4 62 62 62
Burstwiesenstrasse 2, 8055 Zürich



In unserem zweiten Beitrag «Aus dem Vorstand» berichtet Walter Gubser. Der DC-10-PiC ist Aeropers-Vizepräsident und betreut die Kommissionen «Romands», «Finanzen» und «Flight Duty Regulations». Neben seinen weilläufigen Pflichten, die er als Vizepräsident wahrnimmt, ist das Amt «Chef der Einsatzkommission» seine Hauptaufgabe – darüber berichtet er heute. Nach seinem Rücktritt aus dem Vorstand Ende Mai 1984 wird er in der rundschau in einem etwas weiter gefassten Tour d'Horizon Rückschau halten.

F. R.

Die Einsatzkommission

Gesamtarbeitsvertrag Swissair–Aeropers Artikel 16

Einsatzrichtlinien:

1. Die Einsätze erfolgen nach Richtlinien (Flight Crew Duty Regulations FOM), die im Einvernehmen mit der Aeropers festgelegt werden. Die in diesen Richtlinien gegebenen Limiten können im gegenseitigen Einvernehmen überschritten werden.
2. Neue Strecken-Einsätze, Slings und Besatzungsrotationen werden im Einvernehmen mit der Aeropers geplant.

Zur Ausübung dieser im GAV verankerten Rechte besteht die Einsatzkommission der Aeropers. Im nachfolgenden Aufsatz orientiere ich über die Arbeit dieser Kommission.

Karachi – Auf dem Boot von Capt. Ali dösen Cockpit- und Kabinenbesatzung von SR 194 an der herrlichen Februar-Sonne. Heute haben grosse Krabben angebissen – gestern nur kleine – wie wird es morgen sein? Ferien?! Nein – was können wir Besatzungsmitglieder dafür, dass der nächste SR-Flug erst in fünf Tagen vorbeikommt. Und nicht für jeden von uns sind fünf «Frei-Tage» in Karachi besonders erstrebenswert. Doch auch bei dieser Rotation – wie bei allen von uns geflogenen Einsätzen – hat die Einsatzkommission das OK erteilt.

Zur Ausübung der vertraglichen Rechte ist die Aeropers-Einsatzkommission bestimmt. Pro Flugzeugtyp besteht sie aus 2 Captains und 1 bis 2 Copiloten. Die 15 Mitglieder werden durch die EK der Flight Engineers wirkungsvoll unterstützt. Hier ziehen die Verbände am gleichen Strick

in die gleiche Richtung. EK-Mitglied kann nur sein, wer von der EK vorgeschlagen und nach einer Bewährungszeit von allen akzeptiert wird. Drei Hauptaufgaben sind der EK vorgegeben: 1. Festlegung der FDR im FOM, 2. Bewilligungen zum Überschreiten der FDR-Limiten und 3. Einvernehmen bezüglich Strecken-Einsätzen, Slings und Besatzungsrotationen.

Die letzten FDR-Verhandlungen dauerten 11 Jahre – 1970 bis 1981. Ein dornenvoller Weg bis zu den heutigen gültigen Vorschriften, welche hoffentlich noch für längere Zeit Bestand haben. Detailkorrekturen sind immer wieder nötig und möglich – am Konzept wagt wohl niemand mehr zu rütteln. Doch auch dieses Reglement ist gerade so gut wie die Menschen, welche damit umgehen – und es ist unmöglich, alle Sonderfälle zu reglementieren. Immer wieder bewilligen die Typen-EK Einsätze, welche die FDR-Limiten überschreiten. Auch das Gegenteil kommt vor – Ablehnung von Einsätzen innerhalb der FDR, weil zu streng!

Für die Beurteilung der von der Swissair vorgelegten Rotationsprogramme haben wir Grundsätze erarbeitet – konzentriert fliegen für genügend Frei-Tage auf DC-9 und A310; Rotationen vernünftiger Länge ohne zu grossen Stress für die Langstrecken. Unsere Erfahrung und das Einfühlungsvermögen aktiver Streckenpiloten hat zu Resultaten geführt, welche allgemein anerkannt sind. Der Pilotenindex (Piloten pro Flug-



zeug) als Mass der Produktivität hat seine Aussagekraft verloren infolge der Aufsplitterung in mehrere Flotten und der Auflagen der Swissair-Verkaufs- und -Verkehrspolitik. Unsere Einsatzplanung basiert zum Glück auf dem Grundgedanken gleichmässiger Verteilung. Dieses System ist gegenüber einem Bid-System wesentlich gerechter.

Durch die Wahrnehmung dieser drei Hauptaufgaben nimmt die EK Einfluss auf jeden einzelnen Piloten – bestimmt indirekt über einen Teil Lebensqualität. Dabei bearbeiten die EK-Mitglieder die Probleme rein sachlich, technisch. Politik wird vom Aeropers-Vorstand gemacht.

1980 wurde ich in den Aeropers-Vorstand gewählt. Von Anfang an durfte ich die Führung der EK übernehmen, eine nicht immer einfache Aufgabe. Vier Jahre Verhandlungen sind vorbei – mit einem lachenden und einem weinenden Auge wende ich mich neuen Gesichtern, einer neuen Aufgabe zu.

Walter E. Gubser

Eine sinnvolle Investition für Individualisten.

Farmen aller Grössen in der

Dominikanischen Republik

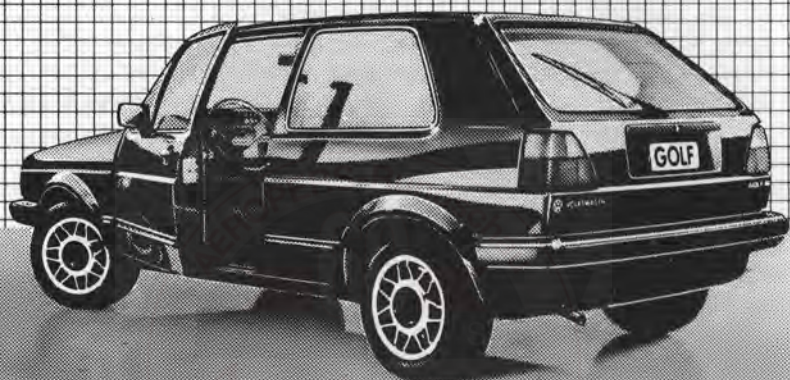
als Kapitalanlage, für Freizeit/Hobby und die Zeit nach der Pensionierung.

Günstige Preise.

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

Ihr Berater für alle Fragen im Zusammenhang mit Investitionen.

Der neue Golf ist da!



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

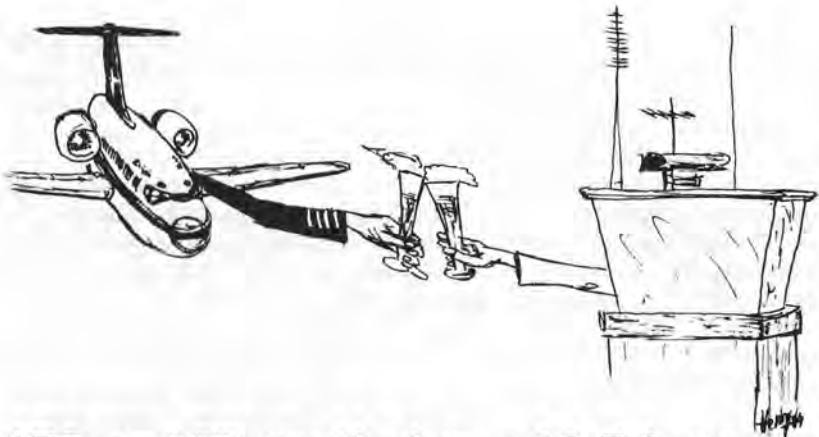


Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Steinackerstrasse 20
8302 Kloten
Telefon 01/814 01 61



Der Golf. Ein Europäer.



ATC- und Piloten-Hock vom 20. Februar

Trotz des ungünstigen braking coefficient von etwa 0,2, der an jenem Abend das Autofahren wieder mal zum Erfolgserlebnis machte, versammelten sich 20 Personen im 1. Stock des Restaurant Löwen in Kloten. Sieben Mitglieder der **Aerocontrol Switzerland**, eines vom **SATCA** (Swiss ATC Association) und 12 **Aeropersler** scharten sich «närlicherweise» um den Diskussionstisch, d. h. hier Piloten, dort ATC . . .

Vom start-up bis zum Rollen

«Warum nicht vermehrt Piste 34?» war natürlich eine der ersten Fragen. Die Leute von der ATC bestätigten uns, dass sie auch am liebsten die Piste 34 für alle Flugzeuge aus dem westlichen Sektor des Tarmac offerieren, und dies – auch ohne request – wenn immer möglich arrangieren. Ein interessantes Detail ist, dass die Swissair von Radio Schweiz (dem Arbeitgeber der ATC) eine bevorzugte Behandlung der NA-Kurse gewünscht hat, und somit wird diesen Flügen die Piste 34 automatisch zugewiesen, wenn's geht. Dabei kann es vorkommen, dass ein anfliegendes Swissairflugzeug verzögert wird, um den Start eines dieser Kurse zu ermöglichen. Die 34-er Starts bringen aber auch eine Entlastung auf den ohnehin gutbesuchten Rollwegen und wären somit auch aus dieser Sicht wünschenswert.

Bei den Rollwegen sind sich beide Parteien über die kritischen Punkte einig: Durch den Tarmac-Ausbau Richtung Norden ist die Kreuzung des Rollweges N mit der Piste 28 sehr grossflächig angelegt und bei schlechter Sicht unübersichtlich. Ausserdem wird die knappe Distanz zwischen RW 28 und Tarmac bemängelt, aber wegen der geografischen Lage lässt sich dort nichts ändern. Weiter wären Stop-Lichter bei allen Pistenkreuzungen wünschenswert, wenn auch die Situation seitens der

ATC gut im Griff ist; aber jedes Flugzeug, das eine Piste kreuzt, erfordert die volle Aufmerksamkeit (manchmal Betreuung) der ATC.

Luftraum ZRH, C-VFR Verkehr

Der Luftraum über dem Flughafen Zürich ist vor einem Jahr neu aufgeteilt worden. Mit der Einführung der C-VFR-Fliegerei (controlled VFR) entstanden Lufträume für IFR und VFR sowie einige «Mischräume», deren Entstehung von unserer Seite aus mit Skepsis entgegengeschaut wurde. Doch laut Aussagen der ATC seien nur positive Erfahrungen gemacht worden und der mit Transponder ausgerüstete C-VFR-Verkehr biete keine Probleme. Und da der Transit-VFR-Verkehr wie bisher über bestimmte Routen verfügen kann, sind Begegnungen IFR-VFR weitgehend ausgeschlossen.

Approach und Koordination

Eine weitere Frage, die unweigerlich auftauchen musste, war diejenige nach der Koordination zwischen ACC und Approach. Die etwas widersprüchlich anmutende Antwort lautete: «Zugunsten einer hohen Flexibilität beim Anflug wird weitgehend auf eine Koordination verzichtet!» Die Arbeitsbelastung der ATC ist ja am grössten, wenn wir im Holding auf unsere Sequenz warten; und wollte hier koordiniert werden, müsste ja wohl eine «übergeordnete Stelle» zur Koordination eingeschaltet werden. Das könnte sich dann aber zu einem «Staatsbetrieb» entwickeln nach dem Motto: pressieren und warten . . .

Natürlich weiss es die ACC, wenn alle Holdings voll sind, und kann den Luftstrassenverkehr einteilen. Aber da zwei Luftstrassen aus dem Ausland kommen und relativ knapp vor den Holdings an Zürich CTL übergeben werden, kann es schon vorkommen, dass rasch reduziert werden muss. Allerdings seien die Kontakte mit München und Rhein CTL gut ausgebaut und weitere Verbesserungen der gegenseitigen Koordination seien auf dem besten Weg.

Im Verlauf der Gespräche stellte sich heraus, dass präzise Informationen auf beiden Seiten erwünscht sind. So soll nicht nur «maintaining high speed» oder «reducing speed» verwendet werden, sondern die genaue Geschwindigkeit die man anstrebt oder anstreben soll. Über 10 kts oder so kann durchaus diskutiert werden, wenn dadurch die clean configuration beibehalten werden kann. Auch bei flight level changes nimmt die ACC an, dass eher speditiv gewechselt wird (500 ft rate über längere Zeit ist oft irritierend und kann dazu führen, dass man seine Approach-Sequenz verliert, wenn über dem Holding die gewünschte Höhe noch nicht erreicht ist). Da im Nahbereich die Radarüberwachung nicht immer eine Höhenidentifikation erlaubt, ist der Spruch «. . . approaching cleared level» oft nicht hilfreich, lieber wird die Information «. . . out of

FL 220 for 200» gewünscht, da dabei ein «continuous descent» eher koordiniert werden kann. Und dass wir nicht zugleich reduzieren und rasch absinken können, ist auch der ATC bekannt, aber oft kann es nicht anders arrangiert werden. Dafür gibt's ja die speed brakes . . .

Nächster Hock

Gegen Wirtschaftsschluss verabschiedeten sich die letzten und wir waren uns einig, dass diese Gespräche allen etwas bringen und zum gegenseitigen Verständnis der Arbeit beitragen können. Wurden auch nicht Welten bewegt oder das Fliegen neu erfunden, so konnten doch einige Vorurteile abgebaut und wertvolle Informationen vermittelt werden.

Das nächste Meeting wird im Juni stattfinden und wir werden Sie wieder wie bisher informieren und einladen.

H. L.



HAUS B HAUS A
Wir bauen in Neunkirch
2 Einfamilienhäuser
Reich + Bächtold, Arch.
Kirchhofpl. 22, Schaffh.
Tel. 053 - 5 46 79

5 Zimmer mit Spielhalle und grossem
Bastelraum

Heizung mit Wärmepumpe

Cheminéeeofen

Sonnige Lage im Klettgau

Kt. Schaffhausen

Preis mit Bauland und Gebühren

Fr. 380 000.—

Baubeginn demnächst

Verlangen Sie unsere Dokumentation

Pit's Segelschule **Steckborn/Lago Maggiore**

laufend prakt. Kurse für Anfänger und Fortgeschrittene.

Wochenend-, Wochen-, Pfingst-Privatkurse.

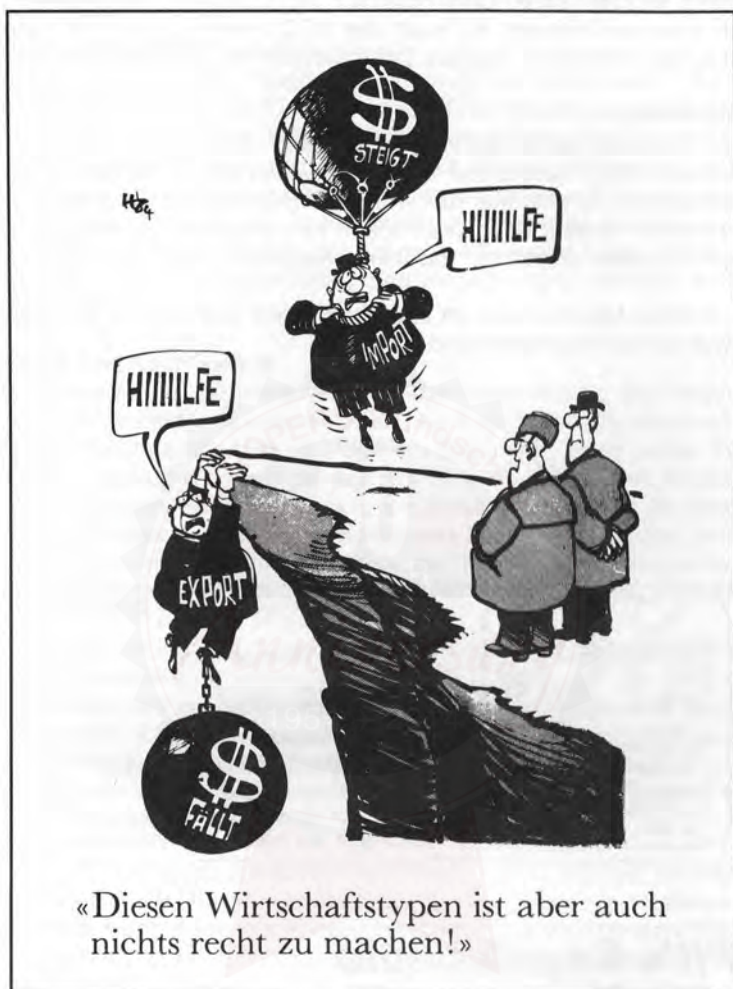
Speziell Kleingruppenkurse für Teilnehmer mit unregelmässiger
Arbeitszeit.

Ab 9. 7. 84 Kurse auf dem **Lago Maggiore**.

052 - 41 13 81 (unsere Bürozeiten 8—9, 11—12.30, 18—19 Uhr)

Pit's Segelschule, Ihr Spezialist in Ausbildung für alle Scheine.

Horsts Wochenchronik



Aus dem «Nebelspalter»

Eine bekannte Melodie, zur Abwechslung einmal nicht aus dem Swiss-air-Geschäftsbericht.

Die Aeropers hat einige Mitglieder in den diversen technischen Gruppen des eidg. Büro für Flugunfalluntersuchungen. So hat H. Sauter Einsitz in der eidg. Flugsicherungskommission und hat in dieser Funktion den 137 Seiten starken ICAO-Bericht über den Abschuss des Korean Airlines Jumbo erhalten. Dieser wurde im März von der ICAO-Jahreskonferenz mit 20 gegen zwei Stimmen bei 9 Enthaltungen gutgeheissen. Obwohl die Sowjetunion immer noch an ihrer Version festhält (die in diesem Bericht ebenfalls mit 17 Seiten vertreten ist), neigen die Experten zur Ansicht, dass dieses Unglück durch grosse Unaufmerksamkeit und Nachlässigkeit der Besatzung heraufbeschworen wurde («... a considerable degree of lack of alertness and attentiveness on the part of the entire flight crew but not to a degree that was unknown in international civil aviation.»).

Zufälle lassen sich im Nachhinein konstruieren, und die Tatsache, dass die russische Regierung erst 10 Stunden nach dem Abschuss durch ausländische Meldungen davon Kenntnis erhielt, lässt vermuten, dass die Luftwaffe doch nicht so sicher war, ob's tatsächlich ein Spionageflugzeug war. Dass der Flugdatenschreiber nicht gefunden wurde, ist grosses Pech und mit ein Grund dafür, dass dieser ICAO-Bericht auf Vermutungen und Rekonstruktionen beruhen muss. Die US Air Force dementiert eine Zusammenarbeit mit KAL 007 als Tarnung eines eigenen Spionageflugzeuges. Die Sowjetunion durfte sich aufgrund von Beobachtungen der Vorkommnisse in jener Nacht über ihren strategisch-delikatsten Gebieten durchaus eine Nervosität aneignen, die zu dieser verhängnisvollen Interzeptierung führte. Und spätestens seit dem Film «War Games» weiss ich, dass die Militärs nur sehr schwer an unglückliche Zufälle oder ungewollte Kursänderungen glauben ...

Wir haben für Sie also diesen Bericht studiert und versuchen, Ihnen in diesem Artikel die wichtigsten Informationen daraus weiterzugeben:

The Facts

On August 31st, a Korean Air Lines Boeing 747, designated KE 007, departed JFK on a one-stop flight for Seoul, Korea. The en-route stop occurred at Anchorage. The Flight departed Anchorage at the planned estimated time of departure which was separately calculated for each flight of KE 007, so that its arrival in Seoul was at its scheduled arrival time of 0600 (LT) or as close there to as possible, because no passenger services would be available before that time.

KE 007 was airborne at 1300 (GMT) and was directed by radar towards Bethel VOR. Radar Service was terminated at 1327 when the aircraft was on ATS route J501 (SR-RFC 95) Radar data indicated that the aircraft started deviating from its assigned direct track to Bethel and was about 6 NM north of the track. The crew of KE 007 was not advised of this minor deviation. The subsequent position reports (5-letter code reporting points, not related to Lat/Long) have been made to Anchorage control and later Tokyo control via HF.

No evidence was found during the investigation to indicate that the flight crew of KE 007 was, at any time, aware of the flight's deviation from its planned route in spite of the fact that it continued along the same general off-track flight path for some five hours and twenty-six minutes. The crew had been penetrating Russian airspace for at least three hours. At 1815 hours, KE 007 requested FL 350, and got the clearance five minutes later. KE 007 reported reaching FL 350 at 1823. At 1827 hours, KE 007 called Tokyo Radio but the signal was noisy and weak and not readable. Tokyo attempted to establish contact with KE 007 but all transmission remained unanswered.

There had been 240 passengers, 6 DH-crewmembers and 23 active crewmembers on board. The crew was very experienced with min. 2600 and max. 6600 hours of 747-flying and between 15 and 30 flights on the airway R 20 from Anchorage to Seoul.

The Search

At 1856 hours, after repeated attempts to re-establish communication had failed, Tokyo ACC notified several ATS units and military units via direct-speech links of its inability to establish radio contact with KE 007, and requested them to conduct a communication search. These units include Sapporo ACC, the Japan Defense Agency (JDA), Tokyo TWR and Yokota APP. Also Anchorage and Honolulu had been informed. Tokyo ACC later requested the Japan Maritime Safety Agency (JMSA), the JDA and the United States Forces in Japan to conduct the search and rescue operations.

JMSA received information from JDA that the track of an aircraft had been observed on radar about 100 NM northeast of Wakkani, moving in southwesterly direction (the radar echo was still in Sovjet territory, but heading towards Japan airspace). This track disappeared at 1829 hours.

At 0202 hours, Tokyo ARO queries Khabarovsk ATC, Irkutsk ATC and Moskva Ministry of Civil Aviation for information on KE 007. Receipt of the request was acknowledged. Shortly after 1300 hours a message was received that the USSR Ministry of Civil Aviation had no information concerning KE 007.

On September 2, 1983, vessels and search aircraft from Japan, USA and USSR patrolled in the vicinity of NOKKA reporting point, where KE 007 hit the water.

Analysis

According to the ICAO report several theories have been developed to have an idea why the big track deviation might have occurred. Some of them could be discarded after a brief investigation:

- Incapacitation: There was no indication of incapacitation in radiocommunications with ground stations or with the crew KE 015 (used to relay messages).
- Deliberate short cutting of routes: It was alleged by some sources that pilots of KAL have in the past made a practice of taking short cuts when operating on the North Pacific routes. There were no records of such deviations.
- Intelligence mission: There is no supporting evidence that the departure time of KE 007 was planned for any other purpose or to accommodate an intelligence mission.
- Instrument failures: The flight crew did not report any problem. Wind readings, ETA's and position reports were given with no indication that any of the three INS had a failure.

Simulation

Several theories which might explain the error in navigation which caused KE 007 to be more than 300 NM to the right of its assigned track were considered. The simulations and calculations covered the following possibilities:

1. Great circle track from 12 NM north of Bethel VOR to Seoul.

IFALPA und KAL 007

An der Jahreskonferenz (20. – 26. März 1984) betonte der IFALPA-Präsident Bob Tweedy, dass er den Bericht der ICAO über den Abschuss der KAL 007 vollständig unterstützt. Aber die Annahme, dass ein Ausfall von Instrumenten (z. B. ein Defekt in allen INS) anscheinend nach kurzer Beratung als «sehr unwahrscheinlich» ad acta gelegt wurde, könne nicht befriedigen. Der Bericht sollte nicht darin gipfeln, dass der Navigationsfehler allein der Unaufmerksamkeit der Besatzung unterschoben wird.

2. Great circle track from R 20 through the approximate last known position to Seoul.
3. Maintaining a constant magnetic heading of 240 degrees from the time the aircraft was cleared to proceed on its own mode of navigation.
4. The simulated following on a constant magnetic heading of 246 degrees from the time the aircraft was cleared to proceed on its own mode of navigation.
5. A simulation of the results of an erroneous insertion of the ramp position (10 degrees too far east) into all three inertial navigation systems.
6. Insertion of the ramp position (10 degrees too far east) into the controlling INS only.

After simulation (carried out by Litton and Boeing) it was concluded that scenarios 1, 2, 3 and 5 could be discarded. The simulated flight **following on a constant heading of 246** reached the area south of Sakhalin Island very close in time to that of the actual flight though 80 to 100 NM south. The track resulting from the simulation using the **ten degree INS position error** followed a path that was consistent with information supplied in the radar track provided by the USSR and by Japan. The time of the simulated flight's arrival over southern Sakhalin Island was comparable with that of the actual flight.

Thus, scenario 4 or 6 could be regarded as a possible explanation for KE 007's off-track navigation.

The Interception

According to information provided by the Soviet Air Defense Force, a U.S. military RC-135 was flying east of Kamchatka. At 1601 hours the blip of a second aircraft came close to the RC-135 and their blips merged for about ten minutes. ICAO procedures call under such circumstances that advice be given to ATS units in the event that a military unit observed that an aircraft, believed to be a civil aircraft, was approaching, or had entered an area in which interception might become necessary. No such information was given.

The report from the Soviet Accident Investigation Commission stated, that «the intruder aircraft was flying with its navigation and strobe lights switched off». But the radio communication tape showed that the interception pilots mentioned the strobe light flashing. There was no indication that the pilots were aware of being intercepted, besides the fact that they obviously did not even recognise the track error.

The report said that altogether 120 shells were fired but the intruder aircraft still did not react to this action.

On instructions from ground control unit the pilot of the SU-15 interceptor launched two rockets at 1824 GMT to terminate the flight of the unknown intruder aeroplane, believed to be an intelligence aircraft.

The level change KE 007 had made just minutes before that time might have been interpreted as an avoiding action. The last radio transmission by KE 007 was hardly readable but the following words were discernible: «Korean air zero zero seven . . . rapid compressions . . . descending to one zero thousand.».

Nothing in this transmission suggested that the flight crew was aware of being intercepted or the reason for a rapid decompression.

Conclusion

It was possible to postulate that either the holding of a constant magnetic heading (246°) or an undetected error of 10 degrees east in longitude at insertion of the present (ramp) position into one of the three INS units, would have produced a track to the area of KE 007's destruction that was also consistent with the radar track information provided by the USSR and by Japan. Each of those postulations assumed a considerable degree of lack of alertness and attentiveness on the part of the entire flight crew but not to a degree that was unknown in international civil aviation.

Let me finish this article with «Uncle Roger's» view point in his «Flight»-column «straight and level»:

«You still hear people say that the shooting down of the Korean 747 by Soviet fighters was no different in principle from the shooting down of the Libyan Airlines 727 by Israeli fighters over Sinai in 1973.

There was a war on between Israel and Egypt at that time; the Libyan airliner was over Israeli – occupied Sinai – presumed by the Israelis to be a kamikaze aimed at Tel Aviv; and the Israeli pilots correctly followed the standard ICAO international interception procedures. The Israeli Government apologised, paid compensation, and did not lie about what its pilots had done.

A bit different.

We had forgotten that, just as we shall forget what the Russians did. Or shall we?»

H. Lüscher



SHELL-HEIZÖL

Für Aeropers-Mitglieder stets zu Spezialpreisen

Wir bedienen Sie mit dem Heizöl stets

- Schnell
- Preiswert
- Zuverlässig

Wir beraten Sie gerne für

- Tankreinigung
- Tanksanierung
- Brennerservice

TERMOPLAN
Telefon 01-461 52 62

New Jersey - Richland/Atlantic-City

zu verkaufen: In wunderschöner bewaldeter Gegend 35 Meilen westlich von Atlantic-City in Richland, 1 Acres Bauparzellen (4050 m²) zu \$ 6450.— und je 10 City-Lots à 2320 m² zu \$ 3750.— Alle Parzellen sind über moderne Autobahnen von Atlantic-City und von Philadelphia bequem zu erreichen. Es ist ein sehr beliebtes Ferien- und Erholungsgebiet. Anfr. und Unterlagen von AVISO-SERVICE AG, Badenerstr. 141, 8004 Zürich, Tel. 01 - 242 36 90 od. abends Hr. Ammann 01 -710 29 67 oder Hr. Bühler 01 -720 01 77.

Architektengemeinschaft verkauft

Bauland in Neerach

Fr. 240.—/m².

Einfamilienhaus-Zone, voll erschlossen, erhöhte Aussichtslage. Es sind noch zwei Parzellen à 900 m² frei. Entsprechende Vorprojekte vorhanden.

Weitere Auskünfte erteilt Telefon 01 - 53 93 35.

Vom Sinn und Unsinn der Standardisierung

Vor mehreren Monaten wurden auf der DC-9-81 die Procedures für den Autoland-approach geändert: Statt des Copiloten wurde der Captain zum «flying pilot» für diesen Anflug erkoren. Ich habe bis jetzt noch keinen DC-9-Piloten getroffen, der in diesem Vorgehen Vorteile erkannt hätte. Vorher war der Captain in der Lage, in aller Ruhe den Anflug des Copiloten zu überwachen, die Vorteile des «monitored approach» kamen voll zum Tragen. Erst ab 500 Fuss war der Captain «at controls» und verfolgte den Anflug im HUD. Heute muss er den Anflug selbst einteilen, Kapazität wird damit von vornherein gebunden. Der Copilot seinerseits sitzt in Sandsackfunktion im Cockpit. Seine wichtige Funktion besteht im Überwachen der Anzeigen, aber er wird weniger eng in den «closed loop» einbezogen. Ein Downgrading zum immer noch existierenden «monitored coupled approach» bis spätestens 1000 Fuss ist nicht mehr gestattet, da bekanntlich nach FOM der «flying pilot» ab «final intercept heading» das Flugzeug führen muss.

Die beschriebene Änderung der Procedures wurde am sogenannten «policy meeting» beschlossen, um den automatischen Anflug mit demjenigen der DC-10 zu standardisieren, und damit im FOM niederzulegen. Nun muss man wissen, dass bei diesen policy meetings etwa acht DC-10-Piloten (aktive und zurückgetretene) und nur drei DC-9-Piloten teilnehmen. Diese letzteren wurden gegen ihren besseren Willen überstimmt. Proteste zahlreicher DC-9-Piloten fruchteten nichts.

Mir scheint, hier werde die flottenweite Gleichschaltung zu weit getrieben. Ausser dem Endziel, der automatischen Landung nämlich, sind die Systeme von DC-10 und DC-9-81 grundsätzlich verschieden aufgebaut, insbesondere was die Redundanz betrifft. Zudem sitzen bei der DC-10 drei Mann im Cockpit, die Arbeitsverteilung wird dadurch ebenfalls entscheidend verändert. Die Frage nach der Standardisierung für alle Swissair-Flugzeuge ist in diesem Fall völlig irrelevant.

In anderen Fällen, wo Standardisierung Geld kosten würde, wird auf dieses Postulat auch keine Rücksicht genommen. Ich greife hier als Beispiel die Präsentation des aktuellen Windes heraus. Jeder Pilot wäre heute sehr glücklich, wenn er im Cockpit jederzeit den Wind präsentiert bekäme, wie das auf den Grossraumflugzeugen der Fall ist. Es wird in letzter Zeit viel über windshears geschrieben, die Gefahren sind bekannt. Die einfachste Weise, sich auf mögliche Windshears vorzubereiten, besteht im Vergleich des angezeigten Windes im Flugzeug und des gemeldeten Windes am Boden, wenigstens für anfliegende Flugzeuge. Diese Möglichkeit wird den DC-9-Piloten nicht geboten, ein INS oder OMEGA Navigationssystem kostet eben Geld.

Die geballte Menge Intelligenz, die bei den policy meetings zusammenkommt, hat leider einen Entscheid hervorgebracht, der der Ausrüstung und Besatzung der DC-9-81 zu wenig Rechnung trägt und den ich weder als glücklich noch als besonders intelligent bezeichnen kann, oder anders ausgedrückt, der Berg hat eine Maus geboren. Dass ein derartiger Beschluss durch DC-10-Piloten gegen die Überzeugung der DC-9-Piloten und deren Vorgesetzten durchgerungen werden kann, ist mir schlechthin unbegreiflich.

Heiner Spörri



Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter
für Privat und Industrie

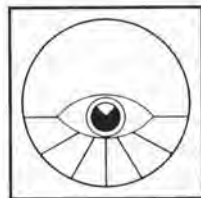
sämtliche Zubehör
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis



Nimm's leicht – nimm Boeing

Seit anfangs März fliegt die Neueste von Boeing, die 737-300. Dies ist eine gestreckte und neumotorisierte Version des «Luftschweinchens» und bietet 128–140 Passagieren Platz. Da die 150-plätzigige A320 nun gebaut wird, hat Boeing auch für dieses Marktsegment etwas, die B-737-400. Stärkere CFM-56 Triebwerke und eine nochmals gestreckte Zelle sollen Airbus das Leben schwer machen. Auch bei den 100-Plätzern will Boeing den Markt nicht Fokker und British Aerospace überlassen: Die 737 soll abspecken und zur Boeing 737 LITE werden. Dabei heisst LITE nicht etwa «Lithium Integrated Tomorrow's Equipment» oder so; nein, dies four letter word steht bloss für «leicht» in der invalid-amerikanischen Schreibweise, die auch von Mineralwasserherstellern zur Bezeichnung ihrer Diät-Wässerchen benützt wird, damit's auch ein durchschnittlicher Schulabgänger lesen kann. Falls diese 90-plätzigige Boeing 737 (mit Rolls-Royce Tay Triebwerken) tatsächlich gebaut wird, könnte sich auch Swissair dafür interessieren, wie Boeing mitteilte. H.L.

Boeing kauft A310

Um in den weitgehend von Airbus «beherrschten» Markt im Mittleren Osten einbrechen zu können, offeriert Boeing die 767-ER für Kuwait Airways. Da diese Gesellschaft aber bereits A310-Kunde ist, würde Boeing die für Kuwait bestimmten A310 ab Werk übernehmen, wenn sie dadurch die B-767 liefern können . . . H.L.

Mach 2 – Ersatzteillager

Air France zieht drei Concorde vom Verkehr zurück und benützt sie als Ersatzteillager für die verbleibenden vier Flugzeuge. British Airways verlängert ihre Mach-2-Dienste nach Washington bis nach Miami, um damit die Auslastung, die zeitweise nur 30 % betrug, anzuheben. H.L.

Kennen Sie den Unterschied

. . . zwischen Kenyas Hauptstadt und der Swissair? Kenyas Hauptstadt heisst Nairobi, aber bei der Swissair heisst's Ja, Robi! (Im Cockpit aufgeschnappt) H.L.

Crossair

Wie einem EK-Bulletin DC-9 zu entnehmen war, haben am 19. 1. 84 Rotationsabsprachen stattgefunden, die zur Zufriedenheit aller Beteiligten unterzeichnungsbereit gemacht wurden. Am selben Abend konnten dann alle Beteiligten zu ihrer grossen Überraschung in der Tagesschau vernehmen, dass Crossair sechs Flüge Basel-Paris übernimmt. Waren die Verhandlungen wirklich so geheim oder waren die Rotationsabsprachen so unbedeutend, dass niemand vorher darüber orientiert wurde? Nun, der «Scherbenhaufen» (Zitat DC-9 EK-Bulletin) konnte dann wenigstens ab Mai-Einsatz geflickt werden.

Tie in Thai and other Lands

Remember? You could wear your uniform shirts with ties only. Then came polo shirts and the rule was changed. Ties, except with short sleeves, so no tie in Thailand (and other tropical destinations). Except again when the point of landing was a head station: There, polo shirt was with tie. Did you follow? Personally I avoided the intricate regulation by strictly wearing long sleeve shirts. Recent articles on shirts in our **rundschau** and in the «Flight Recorder» prompted me to order a set of new ones – this time short sleeved thanks to a new chief pilot order: «Sleeves short or long, the ties belong!»

F.R.

Nicht alltäglicher Pisten-overrun

Die Freude über den neuen Saab-Frictiontester (ein Saab 99 mit 5. Rad und haufenweise Instrumente zur Messung der Bodenhaftung) dauerte in Hong Kong nicht lange. Die zwei Fahrer waren so begeistert, dass sie nicht auf die RWY-markings achteten und ungebremst übers Pistende hinausfahren und das im Meer versinkende Auto durch die Fensteröffnung verlassen mussten . . . Das Bedauerlichste war dann wohl der über drei Kilometer lange Heimweg zu Fuss . . .

H.L.



Swissair – Made in China

Herr Rohner von der Station Beijing (ist das Neu-Chinesisch etwa von einem holländischen Sprachlehrer geschaffen worden ...?) hat mir erzählt, dass er mal im Herbst einen Frachtcontainer sowie ein Iglu für 4 Tage nirgends mehr auffinden konnte. Kürzlich kam die Erklärung dafür: Er entdeckte bei CAAC perfekte Kopien dieser Container, hergestellt in Shanghai ... H.L.

Big Brother is Watching you ...

Viele Kollegen erledigen ihre Revisionen der RMs in Genf und brauchen daher die ihnen ins Postfach verteilten Revisionen nicht mehr. Vor dem Wegwerfen in den bereitstehenden Abfallkübel wird aber immer die Adresse mit Namen und Fach herausgerissen. Offenbar gibt es immer noch Kollegen, die glauben, dass es tatsächlich Vorgesetzte gibt, die die fristgerechte Erledigung von Revisionen kontrollieren ... H.L.

Zweiter Erstflug

Am 12. März flog der Fracht-Jumbo der Lufthansa erstmals wieder, nachdem er am 18. 10. 1983 bei einem Startabbruch in Hong-Kong neben die Piste geraten war. Damals wurde bei einem Gewicht, das 500 kg unter MTOW lag, bei 157 kts der Entscheid zum Startabbruch getroffen. Die Geschwindigkeit nahm aber noch um etwa 20 kts zu, bevor die Bremsung wirksam wurde.

300 m vor dem Pistenende griffen die Räder auf den Pistenmarkierungen asymmetrisch, was ein Abdrehen des Jumbo bewirkte. Mit ca. 70 kts geriet er auf Gras und stand innert drei Sekunden auf dem Rollweg still. Besser so, als im Wasser. Alle Fahrwerke wurden abgeschert, das Flugzeug lag auf Bauch und Triebwerken.

Von Januar bis Mitte März arbeiteten Leute von Boeing und LH an diesem Jumbo, und das Urteil des Lufthansa-Chefpiloten nach dem erfolgreichen Erstflug lautete: Fliegt wie ein Traum, nichts verzogen oder vertrimmt! H.L.

SAS overrun in JFK

Dem Vernehmen nach erfuhr die DC-10 beim approach auf RW 04 R unter 1000 Fuss ein tail-to-head windshear von etwa 25 kts, die den Autothrottle natürlich zum Vollgasgeben veranlasste (abnehmende GS). Dadurch erhöhte sich die Anfluggeschwindigkeit, weil der Autopilot dem glide slope folgte. ATS off, PWR off, flare und hinter dem normalen Aufsetzpunkt landete die DC-10. Reverse, bremsen, aber die verbleibenden zirka 1000 Meter reichten nicht aus. Totalschaden, aber alle Passagiere und die Crew überlebten. Die Piloten wurden vom Dienst suspendiert und mussten sich fürs NTSB zur Verfügung halten. Denkt da jemand an Parallelen? H.L.

Tschutschu

Es hat sich noch kein einziger Loki-Führer bei der Direktion gemeldet, für den Fall, dass sich die Swissair für die Ernennung eines Piloten in den SBB-Verwaltungsrat revanchieren möchte. Cees van Rijn

Von Privat zu verkaufen in **Falera** – Weisse Arena
Grosszügige

2¹/₂-Zimmerwohnung

an Toplage.

Nähe Sesselbahn und trotzdem ruhig, Cheminée, Gartensitzplatz, Garage. VP Fr. 250 000.—.

Auskunft: Telefon 052 - 34 15 19 oder Fach 089.

GARAGE ZÜRICH NORD DER NEUE AUTOSALON BEIM HALLENSTADION

ECKE THURGAUER-/BINZMOHLESTRASSE, 01/301 07 77



Betrifft: VEF

Die einschlägigen Artikel («Solidarität – noch zeitgemäss?» und «Die VEF und die Teuerung») in der Aeropers-rundschau November/Dezember 1983, haben mich sehr angesprochen. Sie sind konstruktiv, realistisch, beängstigend.

«Der Vorstand hat eine Kommission zur Bearbeitung der verschiedenen Fragen eingesetzt,» dies ist der Auslöser zu meinem Schreiben.

Vor bald zwei Jahren wurde ich mit 58 pensioniert. Von 1958 bis 1970 war ich im Vorstand der Aeropers, die grösste Zeit als Vizepräsident. In den Anfangsjahren meiner Vorstandszugehörigkeit musste ich erleben, wie an der Entwicklung der Swissair sehr verdiente Captains, die bereits pensioniert waren, an uns «Junge» gelangen mussten mit der Bitte, wir möchten um Himmelswillen doch endlich etwas für ihre Renten tun. (Zu jener Zeit war es um diese wirklich sehr schlecht bestellt.) Und schon schieden sich die Geister. Einige von uns empfanden das als eine unzumutbare Erniedrigung für Männer solchen Standes, ein Missstand, dem sofort abgeholfen und dafür gesorgt werden müsse, dass dies nie mehr vorkomme. Andere waren der Meinung, Mitleid sei da Fehl am Platz. Diese Herren hätten ja um die kleineren Renten gewusst und mit ihren grossen Salären selbst Vorsorge treffen können. (Captains-Saläre waren damals sehr stark abgehoben von denjenigen der übrigen Cockpitbesetzungen.) Ja, sie wussten wohl, aber taten nichts, oder zu wenig. Kein Einzelfall! Eine weitverbreitete Schwäche des Menschen, von der auch wir nicht ausgenommen sind.

In jene Zeit fällt der eigentliche Auf- und Ausbau der VEF. Der Teuerungsausgleich sollte realisiert werden. Man wollte etwas Ganzes schaffen. Dynamische Rente, voller Ausgleich wurden anvisiert, finanziert durch Lohnabzüge. Die Jüngeren (Mehrheit) waren dagegen. Für sie ist die Pension in weiter Ferne. Sie wollen das Geld jetzt, zum Leben. Die Älteren (Minderheit) waren dafür. Sie argumentierten, mit etwas weniger Lohn lasse sich noch sehr gut leben, man gewöhne sich keinen zu hohen Standard an, und bei der Pensionierung sei der «Taucher» dann geringer. Billigere Varianten wurden diskutiert, gerechnet, verworfen, zu teuer, zu spät. Das Heutige ist nichts Neues, nur eine Wiederholung von damals. Die Erfahrung sollte uns aber lehren, dass es damals nicht zu spät gewesen wäre für etwas Besseres und auch jetzt nicht ist!

Nun zur Praxis. Man wird pensioniert. Was ändert sich dadurch? Auf den ersten Blick eigentlich recht wenig. Gatte und Vater ist jetzt daheim, anstatt tagelang abwesend. Am Monatsende fliesst jedoch nur noch ca. die Hälfte in die Kasse als bis anhin. Noch ein ansehnlicher Betrag, doch eben nur die Hälfte. Falls wir unseren Lebensstil nicht

schon vorgängig auf diesen Betrag eingespielt, reduziert haben, müssen wir es jetzt tun. Sind wir aber dazu bereit und in der Lage? Wird das Leben mit der Pensionierung billiger? Nein, im Gegenteil! Ich höre den Einwand: «Weniger Steuern!» Richtig, aber wir bezahlen jetzt die AHV-Beiträge aus der eigenen Tasche. Ca. Fr. 9 000.— pro Jahr, also eine gute Monatsrente. «Ihr habt es schön, seid in den besten Jahren schon pensioniert, habt Zeit für alles, könnt nachholen, was ihr wegen eurer Abwesenheit nicht tun konntet.» Auch richtig. Sind wir stolzer Besitzer eines Hauses, kommt das bestimmt gerade ins Alter der Reparaturen und Renovationen mit beträchtlicher Kostenfolge. Auch wenn wir vieles selber machen, Materialien und Werkzeuge werden immer teurer.

Ja, wir haben jetzt mehr Zeit für alles, doch alles braucht Geld, folglich mehr Ausgaben als früher. Warum sich also nicht nach einer Arbeit umsehen?

In der gegenwärtigen Rezession (vielleicht von jetzt an überhaupt) ist es sehr schwierig, etwas anzureissen (falls das einem liegt) oder einen Job zu finden, auch wenn man nicht wählerisch ist. Ehemalige Piloten sind nicht gross gefragt, adäquatere Bewerber hat es heute viele.

Bezüglich Pensionierung dürfen wir uns keinen Illusionen hingeben, müssen uns mit den nackten Tatsachen auseinandersetzen. Die Aufwendungen werden nicht geringer, mindestens nicht bis 65. Ohne Teuerungsausgleich hat die Rente gravierende Schwindsucht. Jene, die auf die VEF pfeifen und im Alleingang all das bewältigen wollen, sollen sich frühzeitig genau ausrechnen, was für Kapital sie bei ihrer Pensionierung zur Verfügung haben müssen, oder aber sich vorher schon in etwas einarbeiten, das ihnen dann zusätzlich und genügend grosse Einkünfte erbringt, wobei anhaltender Erfolg bei den schnellen Veränderungen unserer Zeit fraglich sein kann. Dazu kommt, dass die Gesundheit einen dicken Strich durch die Rechnung machen kann.

Ich glaube, bei reiflichem Überdenken aller Aspekte sollten wir zum Schluss kommen, dass wir am Solidaritäts- und Sozialprinzip unserer VEF unter allen Umständen festhalten müssen, zum Wohle **aller**.

H. Robitzkat hat in seinem Artikel treffend die Einheit hervorgehoben. Bezüglich individuellen Modellen würde ich weitergehen, solche strikte ablehnen. Ausbrecher darf es gar nicht geben, sie schaden der Gesamtheit und schlussendlich auch sich selbst, denn mit vereinten Mitteln lässt sich mehr erreichen.

H. H. Ehrensperger beschreibt sehr realistisch die missliche und bedrückende Situation in der wir uns bezüglich Teuerungsanpassung befinden. Die gegenwärtige Anpassung ist nur ein Tropfen auf einen heissen Stein und ab dem Jahr 2000 tropft's überhaupt nicht mehr. Eine längerfristige Finanzierung «**müsste**» heute in die Wege geleitet werden,

stellt H. H. Ehrensperger fest. Diese Formulierung ist sehr zurückhaltend, sollte meines Erachtens zwingend sein. Unsere vordringliche Aufgabe muss sein, einen annähernd vollen Teuerungsausgleich auf weite Sicht zu realisieren, auch wenn dazu weitere Salärteile aufzuwenden sind.

Die vielen, die um das Jahr 2000 pensioniert werden, sollten schleunigst auf die Barrikaden steigen.

Mir schien es wichtig, auf einige Aspekte ausführlich einzugehen, dadurch wurde mein Brief etwas lang.

Felix Stadelmann



Man sollte . . .

- wirklich Mitleid haben mit den armen Copiloten, deren Jahresbudget nun wegen des 25%-Aufschlags der Bearbeitungsgebühr und der neuen Abgabe für das Zollformular ein Defizit von Fr. 10.— (in Worten: Franken zehn) aufweist (25 Zolldeklarationen pro Jahr x 40 Rap-pen).
- sich dabei das Gehalt eines Langstreckencopiloten vor Augen halten.
R. Fischer
- diejenigen Herren, die in den Aeropers-Salärforderungen einen Wi-
derspruch zur IMR-Umfrage («Sind Sie mit Ihrem Salär zufrieden?») sehen, daran erinnern, dass von den jeweiligen Direktionspräsidenten an der Personalorientierung jedes Jahr betont wird, man sei zufrie-
den und stolz auf Leistung und Einsatz des Personals, um im gleichen Atemzug fürs folgende Jahr noch mehr Anstrengungen und Ein-
schränkungen zu fordern.
- mit dem Recycling ernst machen und ein Konto einrichten, worauf diejenigen ihre Überschüsse einzahlen können. die zuviel zu verdie-
nen glauben.
- denjenigen hohen und höchsten Gebeleia-Empfängern, die sich so lange und erfolgreich gegen Business Class und für Sparübungen am Passagier (z. B. 9-er Complement auf DC-10) eingesetzt haben, einen Einzahlungsschein für das oben erwähnte Konto zustellen.

Martin Rau

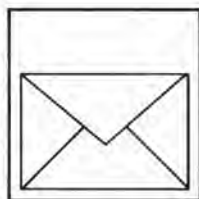
- denjenigen Kollegen, welche glauben sie hätten als Copiloten keine Verantwortlichkeiten, FOM 3.4.1 400 in Erinnerung rufen, denn es gibt Bereiche im Cockpit, wo wir sogar die Alleinverantwortung tragen:
The copilot shall be responsible that the cockpit is left by the crew in good order (Papers collected, other material properly stowed).
Pflichtbewusste Copiloten haben damit das Cockpit als letzte zu ver-
lassen, um ihre Kontrollpflicht auch wahrnehmen zu können.

Christian Hofmänner

Kanada

Farm am See: 55 ha, je zur Hälfte reiches Ackerland und guter Wald, Haus, Scheune, Holz- und Mineralrechte. Weitere See-
grundstücke (mit Privatseen), Farmen und Wälder, von 1/2 ha bis 3000 ha. Finanzierung möglich. Gregor Sonntag, 162 Pim Street,
Sault Ste. Marie, Ontario P6A 3G8, Canada.
Telefon 001-705-253-9200

Briefe an die rundschau



Eine Zusendung zu:

Fragen an OS

Sehr geehrter F. R.

Ihre «Fragen an OS» in der Aeropers **rundschau** 1/84 haben wir mit Interesse gelesen. Trotz ihrem offensichtlich ausgeprägten Sicherheitsbewusstsein, das uns selbstverständlich freut, gestatten wir uns, einige Punkte aus Ihrem Schreiben richtigzustellen. Dass Sie bei einem eventuellen Unfall nicht slideraften und in die Wogen weinen müssen, dafür ist laut PIH OFSI/OFSIE und nicht OS verantwortlich.

Richtigzustellen wäre auch, dass für die erst im Spätherbst aufgetauchten AOM-Blätter OFT und nicht OS oder OFSIE verantwortlich zeichnet. (Es fehlen immer noch welche.) Der von Ihnen so sehr vermisste «wet drill» im Hallenbad wurde nicht etwa vergessen oder sogar abgeschafft, weil man Ihnen die Chance nehmen wollte, mit attraktiven Hostessen zusammenzukommen, sondern weil das FOM ganz klar stipuliert: «The handling of life rafts/slides/rafts must be carried out as wet drill during the basic course only.»

Und nun zum eigentlichen Stein des Anstosses: Es kann gar keine Rede davon sein, dass das Notfalltraining beim Differenzkurs weggelassen wurde, was beiliegende Kursprogramme ganz klar beweisen. Gestatten Sie uns, lieber F. R., dass wir Ihnen an dieser Stelle das «nicht stattgefundene» Notfalltraining wieder in Erinnerung rufen.

Der Stundenplan dieses 5-tägigen Kurses sah am zweiten Tag von 0815 bis 1005 Uhr 1 Stunde 50 Minuten Emergency Training im Klassenzimmer vor. (War dies etwa zu früh?)

Während dieser Zeit wurden alle Unterschiede gegenüber dem B-747-257 *theoretisch* abgehandelt. Dabei wurde eine von OFSIE verfasste, alle Neuerungen enthaltende Broschüre abgegeben, die das fehlende Kapitel 7 im AOM vergessen machen sollte. Zusätzlich fand eine Flugzeugbesichtigung von 3 Stunden Dauer statt. Diese 3 Stunden verteilten sich wie folgt: 1 Stunde A/C Besichtigung, 1 Stunde Cockpit Drill, 1 Stunde Emergency.

Während der Stunde Emergency hatte jeder Teilnehmer die Gelegenheit, sich an der neuen Sauerstoffmaske zu üben. Voraussetzungen dafür waren natürlich persönliches Engagement und stimmende Prioritäten. Ein Anfassen des Slide/Rafts konnte tatsächlich nicht realisiert werden. Grund: Unverständlich lange Lieferfristen für Trainingsequipment. Mit dem Wissen, dass Ihre attraktiven Hostessen und natürlich auch die Stewards dieses Loslösen der Slide/Rafts bestens beherrschen (gleiches System wie DC-10) und der Absicht, 1984 im GSR ein richtiges Slide/Raft Training durchzuführen, konnte die Emergency Instruktion dieser *Trainingslücke* vorbehaltlos zustimmen. Um das reich befrachtete GSR-84 Programm zu entlasten, mussten vom Chefpiloten neue Prioritäten gesetzt werden, bei welchem der geplante Slide/Raft Drill pilotenseitig *geopfert* wurde.

Doch keine Angst, OFSIE wird Sie nicht verlassen.

Mit freundlichen Grüssen

Ihre Emergency Instruktion OFSIE Adi Rupp, Ruedi Juchli

Wie die Redaktion wird auch der aufmerksame Leser diesen Brief eher als Ergänzung denn als Kritik am erwähnten Artikel verstehen. Das FOM stipuliert ganz klar – aber nur für Flight Attendants! Und wenn die DC-10 gleiches System hat wie die B-747, wieso gab's keinen Drill? Die Fragen bleiben.

Sehr geehrte Redaktion,

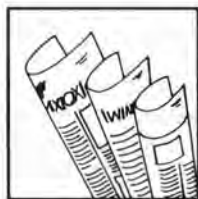
Meinem Mann Werner (seit 1975 pensioniert) sind die «Gedanken zum Thema Pensionierung» von Herrn Paolo Miglioretto in der November/Dezember-**rundschau** sehr zu Herzen gegangen, und er hat sich besonders auch über die Reaktion von Herrn Hans Borner in Form eines sehr feinsinnigen Gedichts gefreut und schickt Ihnen in Anlehnung daran folgenden bescheidenen Vers:

Ich geniess die grösste Kunst auf Erden,
bracht' sie mir auch schwere Pein.
Mir gelang, beim Älterwerden
langsam wieder mich zu sein.

Mit freundlichen Grüssen

Rose Marie Trösch

From other publications



From: Aviation Week & Space Technology, March 5, 1984

From PiC to System Operator?

The U. S. Supreme Court agreed last week to hear a case involving the downbidding of airline pilots to flight engineer to remain flying past the age of 60. This could result in **a decision that would provide the framework for settlement of other cases against airlines.** The Supreme Court will begin hearings later this year on a judgment by the New York Second District Court of Appeals that Trans World Airlines was in violation of the Age Discrimination Act by not allowing 13 captains to downbid to the flight engineer position after reaching the age of 60. The airline does allow downbidding to the second officer position prior to 60. Lawsuits are pending against Eastern and Delta for their contractual limits against the downbidding practice.

75 Jahre «Flight International»

Aus der wesentlich erweiterten Rubrik «straight and level» in dieser Jubiläumsnummer (meines Wissens die einzigen wirklichen Aviatik-Situationskomik-Artikel in einer Fachpublikation) habe ich drei Musterchen herausgepickt:

Leonardo da Vinci is said to have asked: «What is the weight of an angel?» When the answer came: «They have no weight», he asked: «Well, why do they have such big wings?»

A good captain and a good copilot go hand in hand – but not through the terminal building.

«We don't know why the silencers failed to reduce the noise, but if they had worked we wouldn't have known why either.» (War das wohl ein Ingenieur von Pratt & Whitney nach den erfolglosen Tests mit den DC-9-51 Triebwerken, der das sagte?)

Vernachlässigung von Sicherheitsbestimmungen

Amtliche Kritik an SAS

Die gemeinsame Sicherheitskommission der drei skandinavischen Luftämter hat die Fluggesellschaft SAS kritisiert, weil sie Sicherheitsvorkehrungen zugunsten der Pünktlichkeit vernachlässigt habe. Die Kommission konstatiert, man habe intern bei SAS allzu oft Ausnahmen von technischen und operationellen Regeln gemacht, um rechtzeitig fliegen zu können. Damit sei das Sicherheitsniveau reduziert worden. Weil die zuständigen Abteilungen bei SAS sich nach mündlichen Interventionen der Flugsicherheitskommission ausserstande gesehen hätten, Abhilfe zu schaffen, habe man sich schliesslich schriftlich an die Konzernleitung gewandt.

Das anscheinend ungewöhnliche Vorgehen ist wohl daher zu erklären, dass sich der SAS-Chef, Jan Carlzon, immer wieder davon selbst überzeugt hat, dass sein dynamisches Konzept für die Entwicklung des Service- und Qualitätsbewusstseins durchgesetzt wurde. Das wichtigste, auch von der SAS-Werbung betonte Kriterium war dabei die Pünktlichkeit der Abflüge, wodurch die Gesellschaft auch an der Spitze einer entsprechenden internationalen Rangliste landete. Ein Artikel in «Dagens Nyheter», der die amtliche Kritik am Mittwoch enthüllte, schliesst mit dem Hinweis darauf, dass sich die Kommission mit den nun von der SAS-Leitung sofort angeordneten Massnahmen zufrieden gibt. Das wichtigste Versprechen der Fluggesellschaft besagt, dass sie die Sicherheit als oberstes Gebot einstuft und sich dementsprechend verhalten will. Ein Sprecher der SAS weist darauf hin, dass bei jährlich rund 160 000 Starts 1982 insgesamt 40 interne Regelverstösse und im folgenden Jahr 69 zu verzeichnen gewesen seien. Die Luftamtskommission habe sich vor allem an dieser Zunahme gestossen.



Toscana und Südfrankreich

600 Bauernhöfe, Landhäuser, Rusticos
zum Ausbauen.

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

Zu verkaufen nach Übereinkunft

2-Familienhaus

- 4½-Zimmer-Wohnung Parterre (vermietet zu Fr. 12 000.— p.a.)
- 6½-Zimmer-Wohnung
- separate Eingänge, ausgerüstet wie Eigentumswohnungen
- Cheminée, resp. Cheminée-Ofen
- neue Gas-Zentralheizung mit Boiler
- 3850 m² schön arrondierter Umschwung
- Doppelgarage mit Naturkeller und Partyraum (40 m²)
- Schwimmbad (4x10x1,5) mit moderner Filteranlage/Umwälzpumpe und Solarabdeckung
- sehr ruhige Lage Nähe Stein am Rhein, 10 Gehminuten zum Bahnhof

Verkaufspreis Fr. 660 000.—. Anfragen an Chiffre 0134,
Wettlin Druck, Postfach, 8037 Zürich



Boesch
01 53 04 80
Gartenbau

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

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

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

Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	K. Kuratli	Fach 186
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	W. Gubser	Fach 304		H. Lüscher	Fach 189
	J. Schmid	Fach 1335		C. van Rijn	Fach 219

Kommission

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

Delegierter des Vorstandes

H. M. Kok
E. Brunner

E. Brunner
K. Kuratli
W. Gubser
W. Gubser
W. Gubser
J. Schmid
H. Lüscher
H. Lüscher
H. Lüscher
C. van Rijn
C. van Rijn
H. M. Kok
W. Gubser
E. Brunner
H. Kok

Vorsitz

D. Schürer
D. Brägger

J. Schmid
P. Bircher

G. Schwing

H. P. Buchmann
H. Sauter
H. Sauter
F. Rasumowsky
L. Zsindely
Th. Stefanini
J. van Dierendonck
M. Baudat
R. Schilliger
W. Gubser

Fach 20
Fach 89

Fach 274

Fach 1486

Fach 22
Fach 1448
Fach 1448
Fach 1165
Fach 200
Fach 296
Fach 1414
Fach GE 49
Fach 95

Sekretariat

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

Öffnungszeiten

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

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
