



# INFO

**September 2007**



Herausgegeben von der Vereinigung Luftfahrt e.V.

64521 Gross-Gerau, Adolf-Kolping-Straße 4

Telefon: 06152/82699 Telefax: 06152/3049

gegründet 1975

Seit 1994 Mitglied der AEI (Aircraft Engineers International)

[www.vluffahrt.de](http://www.vluffahrt.de)



# Zukunft hat Vorfahrt!

In der Lufthansa Technik am Standort Deutschland muss auch in Zukunft das Herz der Firma schlagen.

Wir stehen mit unseren Hallen, Werkstätten und Docks, seiner hoch qualifizierten Mannschaft und ihren zukunftsorientierten Produkten an der Spitze der Luftfahrttechnischen Unternehmen in der Welt.

**Das soll auch in Zukunft so bleiben.**

Wir wollen und müssen dafür sorgen, weil dieses Unternehmen seit Jahrzehnten Menschen sichere Ausbildungs- und Arbeitsplätze gibt. Auch in den so genannten Krisenjahren ist es uns gelungen, soziale Besitzstände zu schaffen, zu erhalten und auszubauen. Das ist nicht selbstverständlich in einer Welt, die zunehmend von den Interessen des Kapitals gesteuert wird.

Die vertraute Unternehmens-

struktur wird abgelöst und durch ein globales Kapitalgeflecht, dessen Interessen mit den Bedürfnissen einer deutschen Volkswirtschaft geschweige denn mit der dazugehörigen Arbeitnehmerschaft nichts zu tun haben.

Den ver.di/VL Betriebsräten ist bewusst, dass ein international auftretendes Unternehmen wie die LHT an globalen Wettbewerbsbedingungen gemessen wird.

**Deshalb haben wir den Versuch unternommen, gemeinsam mit der Geschäftsleitung einen anderen Weg zu gehen. Einen Weg, der die Interessen von Arbeitnehmerinnen, Arbeitnehmern und Vorstand in ein ausgewogenes Verhältnis bringt und so die Zukunft des Unternehmens sichert.**

Mit der **Perspektive Technik** sind wir einen Weg gegang-

en, der nach über 10 Jahren LHT notwendig war und der uns fit und widerstandsfähig für die Zukunft macht. Getragen von dem gemeinsamen Gedanken, den Erhalt von mindestens 10.000 Vollzeit Arbeitsplätzen in Deutschland bzw. den weiteren Aufbau von zusätzlichen Arbeitsplätzen, haben wir uns auf Regeln verständigt, wie wir dieses gemeinsame Ziel erreichen.

Das gemeinsame Verständnis bezog sich schwerpunktmäßig auf Anstrengungen in der

1. Material- und Logistikkostensenkung,

2. Nutzungen von Betriebs-, Produktions- und Kostensynergien im Lufthansa Technik Verbund,

sowie

3. bei den Personalkosten durch Produktivitätsverände-





rungen und Prozessoptimierungen einen zusätzlichen Beitrag zu leisten.

**Bei den Personalkosten wurden Eckpunkte festgelegt, dessen Schwerpunkt überwiegend auf veränderte Arbeitszeitmodelle liegt. Auch die Möglichkeit ist beinhaltet, vorübergehend die Wochenarbeitszeit bei vollem Lohnausgleich von 37,5 auf 40 Stunden zu erhöhen.**

Bei den Prozessen sind diverse Maßnahmen ergriffen worden, die mit der Überschrift Lean Production zusammengefasst sind. Im WF-Bereich heißt es LOS!, WG nennt es LIFT und bei WP Lean Production. Das Ziel ist mit einfacheren, stringenteren Arbeitsprozessen Leerlauf zu minimieren, Arbeitsschritte zu optimieren und eine höhere Produktivität zu erreichen, die im Schnitt bei 15 – 20% Zuwachs liegt.

**Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Diskussion im Bereich Triebwerksüberholung, wo sich die Betriebsräte mit der Frage auseinandersetzen mussten, ob man in der Lage ist, eine Kostenredu-**

**zierung über Lean Production in Höhe von mindestens 15 % zu realisieren. Nur wenn man sich diese Frage von Seiten der Mitbestimmung stellt und sie mit "ja" beantwortet, wird sich die Geschäftsleitung in der Lage sehen, ernsthaft darüber Gedanken machen den notwendigen Hallen-neubau für Triebwerksüberholungen auch am Standort Hamburg zu diskutieren.**

Die Grundlage des gemeinsamen Diskussionsverständnisses von Seiten der ver.di/VL Betriebsräte in diesem Prozess war das **Memorandum of Understanding Perspektive Technik.**

Auch die Geschäftsleitung fühlte sich diesem gemeinsamen Verständnis verbunden und auf dieser Grundlage wurden in vielen Gesprächsrunden und Arbeitsgruppen die Grundlage geschaffen, die Motorenstückkosten um 15 % zu reduzieren.

***Somit war die Grundlage für den Bau einer neuen Produktionsstätte am Standort Hamburg für die Überholung der CFM-56 Motoren geschaffen.***

Der Aufsichtsrat hat in seiner Septembersitzung dem Bau seine Zustimmung gegeben. Gemäß den Planungen soll der Betrieb im Jahr 2008 aufgenommen werden.

**Ich glaube sagen zu können, dass es den ver.di/VL Betriebsräten gelungen ist, vorausschauend auf der Grundlage der gegenwärtigen Marktsituation und im Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie des Betriebes, Regelungen geschaffen zu haben, die zur Sicherung und zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen am Standort Deutschland geführt haben.**



*Hans-Josef Weillbacher*  
Konzernbetriebsratsvorsitzender  
Lufthansa Technik

# „Licensed Aircraft Maintenance Engineer“

## Warum er so wichtig ist:

Der lizenzierte Maintenance Engineer ist der alleinige Sicherheitsverantwortliche während das Flugzeug am Boden ist. Er wird nur dann seine Unterschrift für das Zertifikat zur Freigabe zum Flug (CRS) liefern, wenn er 100% überzeugt ist, dass das Flugzeug flugsicher ist. Das CRS ist ein vorgeschriebenes Zertifikat, das ein Flugzeug zum Flug freigibt, soweit die Technik betroffen ist. Daraus folgt, dass er alle Verantwortung für die Qualität der Wartung, die am Boden durchgeführt wurde, übernimmt.

## Warum Wartung von Bedeutung ist:

Es gibt einen engen Zusammenhang zwischen Wartungsstandards und Sicherheit. Die International Civil Aviation Organisation (ICAO) hat ein Minimum an Flugtauglichkeit und Sicherheit für den Flug erhoben. Der Maintenance Engineer hat lange und hart gelernt, um seine Qualifikation gemäß den ICAO-Anforderungen zu erlangen.

## Warum sich Luftfahrt von anderen Industriezweigen unterscheidet:

Der Schlüsselaspekt, der die Luftfahrt von anderen Industriezweigen abgrenzt, ist die kritische Hinterfragung von Sicherheit. Natürlich ist Sicherheit auch für andere Transportsektoren wichtig, aber der Ausfall eines grundlegenden Systems während des Fluges kann mit höherer Wahrscheinlichkeit zu katastrophalen Folgen führen. Daher ist der Maintenance Engineer eine Schlüsselperson bei der Sicherstellung, dass ein Flug nicht nur sicher, sondern auch ohne Zwischenfälle beendet wird.

## Warum das Jahr des lizenzierten Maintenance Engineer?

Fluggesellschaftsvorstände stehen unter dem enormen Druck, Profit erwirtschaften zu müssen. Der Maintenance Engineer und generell Wartung als Solche, stehen nicht oft im Rampenlicht und werden daher von vielen als ein *leichtes Opfer für Kosteneinsparung* gesehen. Diese Form der Kosteneinsparung nimmt viele Formen an, aber es ist überflüssig zu erwähnen, dass nur sehr wenige dieser Einsparungen tatsächlich für die Passagiere von Nutzen sind.

Kürzlich wurde seitens der Industrie der Versuch unternommen, den Einfluss des Maintenance Engineer stark zu verringern. Dies hätte dazu führen können, durch Kosteneinsparungen die Sicherheit zu gefährden. Die Lizenz selbst ist ein unabhängig ausgestelltes Dokument, das der entsprechenden Person gehört. Diese persönliche Lizenz, zusammen mit dem spezifischen Flugzeugtyp-Wartungstraining des Unternehmens, stellt sicher, dass die Wartung von Fachpersonal durchgeführt und überprüft wird.

Da von der ICAO bereits ein Zusammenhang zwischen Wartungsstandards und Sicherheit hergestellt wurde, können Kürzungen an dieser Stelle die Risiken von Flugreisen nur verstärken.

Vorstand, AEI



# AEI Pressemitteilung

(08.07.2007)

Der AEI-Vorstand möchte seine tiefe Sorge und Angst über den Rückgang der Flugsicherheit in Europa ausdrücken. Anlässlich der internationalen EU-US-Flugsicherheitskonferenz in Prag vom 05. bis 07. Juni 2007 wurde öffentlich bestätigt, dass während der Prüfung durch National Aviation Authorities der EU-Mitgliedsstaaten, die EASA Standardisierungsteams mehr als 1000 Unregelmäßigkeiten allein in 2006 aufgedeckt haben. Wie in 2005 wurden diese Unregelmäßigkeiten der EU-Kommission mit dem Auftrag gemeldet, entsprechende Korrekturmaßnahmen in die Wege zu leiten. Trotz aller Bemühungen und Absichten wurde aber keine Korrekturmaßnahme geplant.

Weiterhin ist der AEI bekannt, dass es mehr als 700 Unregelmäßigkeiten zwischen 2004 und 2005 gab, die nie Thema einer hinreichenden Untersuchung seitens der EU-Kommission waren. Dies obwohl viele der Unregelmäßigkeiten einen direkten negativen Einfluss auf die Sicherheit haben, was wiederum die EU-Bürger einem erhöhten Risiko aussetzt. Der Mangel an politischem Willen, das höchste Maß an Sicherheit in Europa einzuhalten, muss sofort beendet werden.

AEI appelliert an die EU, jetzt Änderungen durchzuführen, bevor diese skandalöse Situation in einem oder mehreren Desaster endet.

AEI hat mehrfach angewiesen, dass die EU-Kommission diese Unregelmäßigkeiten veröffentlicht, so dass sichergestellt ist, dass allen EU-Bürgern die einzelnen Sicherheitsstandards der Fluggesellschaften bekannt sind, bevor sie sich für eine entscheiden. Trotz des Sicherheitsaspekts an dieser Stelle, wurden unsere Vorschläge schlicht ignoriert und wir haben nicht einmal eine Antwort erhalten.

AEI ist ernsthaft besorgt über den Grad an Sicherheit in Europa und hat daher das Jahr 2007 zum Jahr des „licensed aircraft maintenance engineer“ erklärt, um das Bewusstsein bezüglich des wachsenden Problems der Kommerzialisierung statt der Sicherheit voranzutreiben. AEI sieht es als seine Verantwortung, die Passagiere über diese Sicherheitsthemen zu informieren, die sowohl Industrie als auch Regierungen weiterhin ignorieren.

Fred Bruggeman, Generalsekretär AEI



# Das betriebliche Vorschlagwesen „Impulse“ wird fortentwickelt!

Innerhalb von drei Monaten wurde im März 2007 eine neue Konzernbetriebsvereinbarung „Innerbetriebliches Vorschlagswesen – IMPULSE“ durch eine VL/Ver.di – Konzernarbeitsgruppe fertig gestellt.

Die Weiterentwicklung des Ideenmanagement als wichtiges Instrument Verbesserungsvorschläge von Kollegen / innen in das Unternehmen ein zu bringen stand hierbei im Vordergrund.

Die Entwicklung neuer Ideen ist im LH – Konzern seit Jahrzehnten ausgeprägt und viele Dinge wurden schon durch Verbesserungsvorschläge entwickelt oder wurden als Arbeitnehmererfindung eingeführt.

Die Arbeitnehmer- und Arbeit-

gebervorteiler möchten durch die neue Konzernbetriebsvereinbarung das Ideenmanagement „IMPULSE“ modernisieren und das Erfolgsmodell kreativer gestalten.

1. Die immer noch auftretende Schwachstelle, der zu langen Bearbeitungszeit soll beseitigt werden.

2. Die online Ideenabgabe und Verfolgung wurde bereits mit dem Ideen-Portal ausgebaut.

3. „Impulse direkt“ wurde gestärkt, der direkte Weg ist der Kürzeste.

4. Der direkte Umgang im Vorschlagswesen zwischen Einreicher und Gutachter soll weiter ausgebaut werden.

5. Das „anonyme“ Einreichverfahren wurde abgeschafft.

Lufthansaesaten sollen offen miteinander umgehen. Ihre Idee persönlich vorstellen und ein erstes Feedback erhalten.

6. Die Höchstprämie von 30% des so genannten „Erstjahresnutzen“ wurde für rechenbare Vorschläge erhalten (höchstens jedoch 100.000,-EUR). Die Höchstprämie für nicht rechenbare Vorschläge wurde ebenfalls auf 100.000,-EUR angehoben. Die Mini-

mumprämie für umgesetzte Vorschläge wurde auf 75,-EUR festgelegt.

7. Die zweijährige Schutzfrist über die Urheberschaft der Idee wurde erhalten.

Die Arbeitnehmervertreter sind mit dem Verhandlungsergebnis zufrieden.

Es wurde allerdings nochmals bemängelt, dass die Bearbeitungszeiten immer noch viel zu lang sind.

Sie wünschen sich deshalb:

**„CLASSE und SPEED“**



*Gerhard Vierqutz*

VL-Mitglied im LHT - Betriebsrat Hamburg

# AOG

Der Anruf kam am frühen Montagmorgen. **Aircraft on ground**, Bolzen am Triebwerksgehäuse abgerissen und Flugzeug nicht mehr einsatzbereit.

Schnell wird klar, dass ist ein Fall für die Spezialisten in Hamburg. Um einen kostspieligen Triebwerkswechsel zu verhindern, reisen zwei Reparaturprofis eiligst mit Ihren Spezialwerkzeugen nach Nürnberg.

In einer zeitraubenden Schwerstarbeit konnte das Triebwerk vor dem drohenden Ausbau bewahrt werden. Spät am Abend geht es nach erfolgreicher Reparatur direkt ins Hotel. Am nächsten Morgen reisen die Kollegen stolz nach Hamburg zurück.

Mission geglückt, kein Triebwerksausbau und somit viel Geld gespart!

Sie haben dem Unternehmen enorme Kosten und Mühen erspart.

Da waren nur noch die verauslagten Kosten für Hotel, Flug und Essen, die gemäß der gültigen Dienstreiseregulierung abgerechnet werden sollten. Eigentlich eine reine Routinearbeit. Dass daraus eine regelrechte Pfennigfuchserie werden würde, hätten die beiden nicht gedacht. Warum aber versucht die Personalabteilung den Kollegen jeweils 6 € abzuziehen?

**Eigentlich sollte man diesen Kollegen eine saftige Sonderzahlung zukommen lassen!**

Die Kollegen schüttelten jedenfalls nur noch mit dem Kopf.

Hatten sie doch dafür Sorge getragen, dass ein Flugzeug am Himmel bleibt und gutes Geld verdient. Sie hatten auf ihren freien Nachmittag verzichtet, sie hatten Geld für Hotel etc. verauslagt und dann so etwas. Hier fehlt mal wieder Anerkennung und Motivation.

Wahrscheinlich lässt sich der Abzug von 6 € sogar aus den Dienstreiseregeln (Kantinenstandort und ähnliche Argumentationen) erklären.

Nur eben bleibt die Frage:

**Muss das so sein?**

*Euer  
Jörg Deike*



# „Bedampfte Brötchen“

---

Was soll das denn sein?

Das fragen sich seit einigen Monaten immer mehr Kolleginnen und Kollegen, wenn sie an der Brötchentheke stehen. Die Brötchen sind nicht nur teuer, sondern auch noch dünn belegt.

Und das behaupten sie zu Recht!

Denn die angebotenen Brötchen muten an wie aufgeblähte Luftbrötchen (sehen dadurch super groß aus!), sie werden zwar dick mit Margarine bestrichen und werden mit einer hauchdünnen Scheibe Wurst belegt.

Diese Scheibe Wurst ist so hauchdünn geschnitten, dass die Kolleginnen und Kollegen schon von "aufgedampfter" Wurst sprechen.

Die zahlreichen Beschwerden machen deutlich, dass der Unmut wächst. Bei aller Solidarität für die Kantine und für den Arbeitsplatzerhalt von Kolleginnen und Kollegen bei LZ-Catering überlegen viele, aus diesem Grund die Kantinen zukünftig öfter zu meiden. Bei einem höheren Preis müssen die Qualität und auch die Quantität in einem vernünftigen und ausgewogenen Verhältnis stehen.

Viele Kolleginnen und Kollegen, aber auch viele externe Besucher schätzen unsere Kantine und erfreuen sich tagtäglich an der umfassenden Produktvielfalt und der Möglichkeit, sich ausgewogen zu ernähren.

Sehr geehrte Damen und Herren der Kantinenleitung Hamburg:  
Bitte tragen Sie dafür Sorge, dass nicht nur Frische und Qualität, sondern auch angemessene Quantität eine ständig obere Maxime bleiben.

Dies muss aber auch für den kleinen Geldbeutel sichergestellt werden.

**Motivation beginnt bereits in der Kantine!**

so sollte es sein...



*Euer  
Jörg Deike*



# Sicherheitsentladung

**Gefahr erkannt, Gefahr gebannt!**

---

Nach dieser bewährten Methode wird schon immer bei Arbeiten an Triebwerkszündanlagen eine evtl. Gefahr für Leib und Leben durch präventive Sicherheitsentladung des Zündsystems ausgeschlossen.

Die bisherigen Werkzeuge hatten bei dieser Maßnahme auch immer den nötigen Schutz dafür geboten, die Kolleginnen und Kollegen vor Schaden zu bewahren.

Bei bis zu 30.000 Volt und entsprechend hoher Amperezahl hat ein menschliches Herz dem nichts entgegenzusetzen.

An eine so mögliche Gefahrenquelle wurde wohl offenbar nicht gedacht. Es wäre bestimmt sinnvoll gewesen, die Mitarbeiter in den Beschaffungsprozess einzubeziehen. Im besagten Fall wurde Werkzeug gekauft, was dieser hohen Voltzahl nicht standhält. Der Isolationswert war zu gering.

Nur dem umsichtigen Handeln von einigen Kolleginnen und Kollegen ist es zu verdanken, dass niemand sich dieser Gefahr aussetzen musste. Entsprechende VDE-Prüfungen an den bereits eingekauften Werkzeugen wurden durchgeführt und diese entsprechend ersetzt.

Wir können nur an die zuständigen Vorgesetzten appellieren, bei notwendigen Veränderungsprozessen die betroffenen Kolleginnen und Kollegen noch intensiver in die Informationskette mit einzubinden und somit ähnliches für die Zukunft auszuschließen.

Denn diese Kolleginnen und Kollegen sind es, die genau ihre täglichen Bedürfnisse kennen. Sie stellen die Zweckmäßigkeit und die Praktikabilität der Werkzeuge sicher und schließen entsprechende Fehler aus.

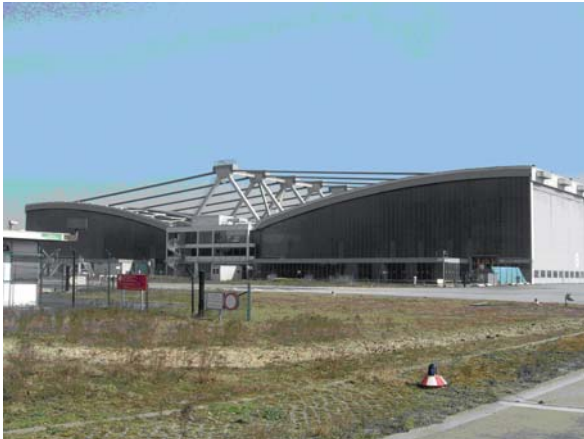
Man sollte halt öfter mal jemanden fragen der sich mit so etwas auskennt.

*Euer*

*Jörg Deike*



# Bye Bye Halle 3



Eine Ära endet. Seit dem 20.07.07 um Mitternacht gibt es keine Halle 3 mehr. Nur noch ein großer Berg Schutt, der erstaunlich schnell verschwindet.

Als sie 1960 gebaut wurde stand sie alleine im Wald. Sie war damals die größte Wartungshalle Europas. Im Laufe der Zeit verschwand der Wald immer mehr, die Halle war umgeben von Terminals und Rollwegen. Mit dieser Halle wurde ein neues Kapitel im Luftverkehr eingeleitet: Die Jet-Fliegerei. Eines der elegantesten Flugzeuge der zivilen Luftfahrt – die Boeing 707 - fand in der Halle 3 über viele Jahre ihre Heimatbasis.



Viele Jahrzehnte diente sie nicht nur als Wartungshalle sondern auch Betriebsversammlungen, Messen, Hauptversammlungen, Quartalspressekonferenzen und Technikfeste fanden darin statt.

Das kräftige Wachstum des Luftverkehrs wurde ihr am Ende zum Verhängnis.

Dass die, in den Augen vieler Kolleginnen und Kollegen, „schönste Halle am Frankfurter Flughafen“ durch eine Sprengung zerstört wurde, tut weh.



Auch wir sagen der Schmetterlingshalle:  
**bye bye Halle 3**

*Anke Hess, Werner Zielina*



# VERGÜTUNGSABSCHLUSS 2007

## JETZT AUCH FÜR DLH - KABINE

Am 13. Juli 2007 haben lange und schwierige Verhandlungen und am Ende ein Spitzengespräch zwischen Herrn Stefan Lauer (DLH - Konzernarbeitsdirektor) und Frank Bsirske (ver.di - Vorsitzender) auch bei der DLH - Kabine endlich zur Umsetzung des Tarifergebnisses aus der Vergütungsrunde 2007 geführt.

Die Problematik „gleichlautender Tarifverträge“ (ver.di / UFO) wurde vorerst pragmatisch gelöst.

Die Kabinenbelegschaft erhält ab dem 1.6.2007 bis zum 31.12.2007 eine weitere Vergütungserhöhung um 0,9 % auf die seit 1.1.2007 geltenden 2,5 % und wird dadurch auf den Konzernabschluss von 3,4 % angehoben.



Ab dem 1.1.2008 werden die Vergütungen um den sog. „Inflationsausgleich“ verbessert.

Die Laufzeit endet am 30.06.2008. Auf die von ver.di in 2008 zu verhandelnden Vergütungserhöhungen für die Kabine wird dieser Inflationsausgleich angerechnet.

Die extrem niedrigen Einstiegsgrundgehälter konnten angehoben werden und die von ver.di ausgehandelte Ergebnisbeteiligung findet natürlich auch auf die Kabine Anwendung.



*Werner Langendörfer*



### Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der Vereinigung Luftfahrt an

Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

PLZ: \_\_\_\_\_

Wohnort: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

Hausnummer: \_\_\_\_\_

Geb.-Datum: \_\_\_\_\_

Telefonnummer: \_\_\_\_\_

Beschäftigt als: \_\_\_\_\_

E-Mailadresse: \_\_\_\_\_

Betrieb: \_\_\_\_\_

Dienststelle: \_\_\_\_\_

Eintritt ab: \_\_\_\_\_

Beitragshöhe: \_\_\_\_\_

Beitragsverhältnis: VL 1/4 Ver.di 3/4



\_\_\_\_\_  
Unterschrift

### Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der Ver.di an

Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

PLZ: \_\_\_\_\_

Wohnort: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

Hausnummer: \_\_\_\_\_

Geb.-Datum: \_\_\_\_\_

Telefonnummer: \_\_\_\_\_

Beschäftigt als: \_\_\_\_\_

E-Mailadresse: \_\_\_\_\_

Betrieb: \_\_\_\_\_

Dienststelle: \_\_\_\_\_

Eintritt ab: \_\_\_\_\_

Beitragshöhe: \_\_\_\_\_

Beitragsverhältnis: Ver.di 3/4 VL 1/4

Krankenkasse: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

Ich bitte den Beitrag VL/Ver.di mittels Lastschrift monatlich/vierteljährlich von dem Girokonto/  
/Postscheckkonto abbuchen zu lassen und erteile hierzu - jederzeit durch mich widerruflich - Vollmacht  
Kontonummer \_\_\_\_\_ bei: \_\_\_\_\_

in: \_\_\_\_\_

BLZ: \_\_\_\_\_

Kontoinhaber: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

## Impressum

Die VL-Info ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Luftfahrt. Die VL-Info erscheint unregelmäßig in einer Auflage von 3500 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr. Bilder von Pixelio.de.

Redaktionsleitung:  
Werner Zielina

Redaktion:  
Barbara Bleicher, Reinhard Bind, Heinz-Werner Langendörfer, Anke Hess, Frank Schott, Detlev Witt, Jörg Thaysen

Adresse:  
Vereinigung Luftfahrt e.V. Adolf-Kolping-Straße 4, 64521 Gross-Gerau, Telefon:06152/82699, Telefax: 06152/3049  
Email: office@vluftfahrt.de, Internet: www.vluftfahrt.de, Eintragung bei Amtsgericht Gross-Gerau: VR 50912

Druckerei: Chmielorz GmbH, 65205 Wiesbaden Nordenstadt, Ostring 13 Tel.: 06122/770901, Fax: 01622/7709181