rundschau

März/April 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.

285

37. Jahrgang

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

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

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

Inhalt – Content – Sommaire **Seite/Page**

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
Intern	
Neuaufnahmen	9
Termine	10
Vorstandswahlen 1990 – Die Kandidaten	11
Neuer Stiftungsrat gewählt	12
Versicherungen	13
Europilote-Meeting	15
OC Abend	20
«Tower, understand you loud and clear»	21
Yawspin	22/23
Light flight	25/36/42
Die medizinischen Aussichten eines Piloten	26
ADO / AGE	27
Der Brand im Hotel Sheraton in Kairo	29
Forum	33
Streifen des Anstosses	37
Callback	39
rund-Schau	43
Briefe an die rundschau	45
From other publications	49

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 25. Mai 1990

Redaktions-Team:
Henry Lüscher (H.L., Vorsitz)
Albert Bargetzi (A.B., Lay out)
Michael Fraser (M.F.)
Christian Genolet (C.G.)
Jörg Kohler (J.K.)
Felix Kuster (F.K.)
Heiner Spörri (H.S.)
Martin Waltenspühl (M.W.)
Auflage: 1800

Redaktions-Adresse und Versand:
Ewiges Wegli 10
8302 Kloten
Telefon (01) 814 15 15
Telex 825 558 alps ch
Telefax 814 16 86

Druck und Inseratannahme:
Vereinsdruckerei
Zürcherstrasse 179
8500 Frauenfeld
Telefon (054) 21 18 45
Telefax (054) 22 21 00

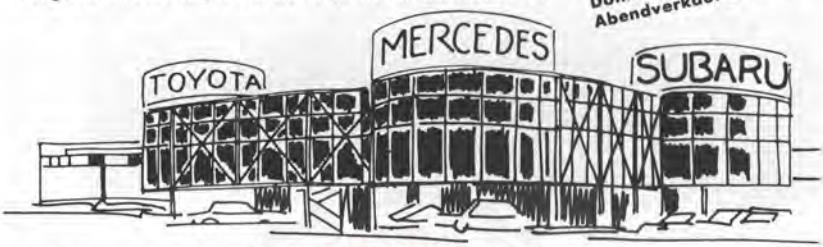
Wir führen Sie nicht aufs Glatteis.

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

Verlangen Sie das Unmögliche von mir!

Ihr Versicherungsberater

«La Suisse»
Versicherungen

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

Fairplay

Die für die Zukunft der AEROPERS wohl wegweisenden Verhandlungen sind am 29. März 1990 zu einem Abschluss gekommen, der beide Seiten befriedigt. Vor allem dürften nun keine versteckten Streitpunkte mehr vorhanden sein, die zu einem späteren Zeitpunkt das Verhältnis Swissair – AEROPERS belasten würden. Und da es ein Abschluss eines ganzen Verhandlungspaketes ist, müssen die darin eingeschlossenen Teilergebnisse im Rahmen des Gesamten gewürdigt werden.

Unser Sekretär Felix Kuster, ein Fan des EHC Kloten, hat am Schluss der drei Tage, die für alle extrem zeit- und nervenaufreibend waren, die Verhandlungen mit einem Match verglichen: das Spiel wurde von beiden Mannschaften mit vollem Einsatz über alle drei Drittel gespielt, es wurde fair gespielt und dem Gegner nichts geschenkt. Die Moral der Spieler war ausgezeichnet und das Coaching beider Teams hervorragend. Die Partie ging unentschieden aus, aber dafür gab es auch keine Eigengoals. Nun liegt es an den Zuschauern zu beiden Seiten, den Spielverlauf und das Ergebnis zu würdigen.

Das erste Drittel begann etwas verhalten und erreichte einen gewissen Grad an Konsternation in dem Moment, als beide Parteien ihre Detailvorstellungen präsentierten, die sie von diesen Verhandlungen erwarten. In diesem Moment der Ernüchterung kam das erste von mehreren «time out», wo sich die Delegationen unter sich beraten konnten. Ich glaube, dank dieser offenen Präsentationen der «bottom lines» und der Andeutung gewisser Toleranzfelder kam die schrittweise Annäherung der Standpunkte voran. Alle Hoffnung wurde auf die FDR-Delegation gelegt, die das «Fleisch am Knochen» präsentieren sollte. Diese Hoffnung verlangte einen unheimlichen Arbeitsaufwand dieser Delegation, die schon Monate zuvor sehr oft zusammengesessen war und das ganze FOM - Kapitel 19, das sich mit unseren Einsatzbedingungen befasst, durchgearbeitet hatte. Mit nur kurzen Unterbrüchen wurde bis tief in die Nacht formuliert, berechnet, abgewogen, korrigiert, interpretiert und interpoliert, bis am Mittag des dritten Tages ein greifbares, von beiden Seiten akzeptiertes Modell dastand.

Inzwischen hatte die GAV-Delegation die sehr wichtigen Bestimmungen über den Schutz vor Unterwanderung sowie einige weitere Modifikationen des GAV redaktionell bereinigt, die auch in der Zeit seit der Wiederaufnahme der Verhandlungen über das «Gesamtpaket» von Ende 1989 ausgearbeitet wurden. Unsere Gesamtaufwandskommission hatte ebenfalls Gelegenheit, der Swissair das neu formulierte Erfolgsbeteiligungssystem im Detail nochmals vorzustellen.

Am Nachmittag des dritten Tages stieg die Spannung, als die beiden Gesamtdelegationen sich gegenübersassen und Herr Geitlinger begann, die Offerte der Swissair vorzustellen, die noch da und dort ein gewisses Entgegenkommen der AEROPERS voraussetzte.

Der Zufall wollte es, dass an jenem Nachmittag zum ersten Mal in diesen drei Tagen die Sonne schien und bei den noch folgenden drei «time out» abwechslungsweise jeder Delegation Gelegenheit geboten wurde, sich an der Sonne zu erfrischen. Um 16 Uhr war dann der von allen herbeigesehnte Moment gekommen, wo sich sowohl Herr Geitlinger namens der Swissair als auch Heiner Spörri im Namen der AEROPERS mit dem Resultat der Verhandlungen zufrieden erklärten. Die Spannung löste sich, und Befriedigung und Erleichterung zeigten sich auf allen Gesichtern, endlich waren die Verhandlungen, die schon oft unter einem unguten Stern standen, zu einem guten Ende geführt worden.

Aber noch galt es, die Information zu schreiben und ein Beschlussprotokoll zu verfassen, das schliesslich auf acht Seiten anwuchs! Hier zeigte sich noch einmal der «Macher» Geitlinger in seinem Element. Er formulierte, redigierte und schrieb den Entwurf gleich selbst. Textvorschläge der Kommissionen, stammten sie nun vom Swissair- oder AEROPERS-Teil,akzeptierte er als von Fachleuten verfasst und delegierte das Diktat an seine unermüdliche Sekretärin, die bis nachts um elf Uhr arbeitete, bis alles unter Dach und Fach war!

Wir hatten den Eindruck, dass die Swissair bereit ist, viel Vertrauen in uns und unsere Verträge zu setzen und auch die noch nicht endgültig formulierten Teile des Ganzen im Zeichen von Treu und Glauben später im Sinne der Delegation zu vollenden.

Der Vorstand ist überzeugt, dass die vorliegenden Verhandlungsresultate als sehr gut bezeichnet werden können und hofft, dass Sie sich diesem Urteil anschliessen können, sobald Sie über alle Detailinformationen verfügen. Gewisse Punkte nimmt der Präsident im nachstehenden Artikel den detaillierten Ausführungen der Fachgremien vorweg, die in den nächsten Tagen in die Postfächer verteilt werden dürften.

Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Zum letzten Mal wende ich mich in der **rundschau** unter dieser Rubrik an Sie, in der nächsten Nummer nach den Vorstandswahlen wird sich der neue Präsident zum Wort melden. Die vergangenen vier Jahre haben mir ausserordentlich viel abverlangt , ein Grossteil des Privatlebens musste in den Hintergrund treten. Ich habe diese Opfer zugunsten der Mitglieder der AEROPERS gerne erbracht, selbst wenn ich nicht jederzeit und überall Dank dafür ernten konnte, die Sache war mir persönlich wichtig. Ich darf jedenfalls mit der Genugtuung zurücktreten, von der grossen Mehrheit meiner Berufskollegen in meinen Bestrebungen moralisch und oftmals verbal unterstützt worden zu sein. Für das mir während vier Jahren entgegengebrachte Vertrauen möchte ich mich herzlich bedanken.

Ich möchte an dieser Stelle auch meine Enttäuschung darüber nicht verhehlen, dass kein einziges Mitglied unseres Verbandes von sich aus Bereitschaft zeigte, sich zur Wahl in den Vorstand zur Verfügung zu stellen. Ebensowenig hat sich irgend jemand gemeldet, um in der **rundschau**-Redaktion aktiv tätig zu werden, trotz unseres Aufrufes in der letzten **rundschau.** Ich kann nicht begreifen, dass von nahezu 1200 Mitgliedern niemand interessiert ist, sich während einiger Jahre für unsern Verband politisch zu engagieren. Aufgrund der vielen Zuschriften an den Vorstand wäre nämlich anzunehmen, dass sich viele unter Ihnen um das Wohl der Cockpitbesatzungen bemühen würden. Es widerstrebt mir, zu denken, dass diesen oft prägnanten Äusserungen nur egoistische Motive zugrunde liegen. Wenn dem so wäre, müsste ich der AEROPERS eine ziemlich düstere Zukunft prognostizieren.

Am 29. März konnte zwischen Swissair und AEROPERS ein umfassendes Gesamtpaket unterzeichnet werden, über welches Sie bereits kurz informiert wurden. Um es vorweg zu nehmen: Mein in der letzten **rundschau** demonstrierter Optimismus wurde bestätigt. Geduld und Verhandlungsgeschick, aber auch neue Ideen der Delegationen von Swissair und AERO-

PERS, sicher aber auch die Erwartungshaltung von Ihnen, liebe Mitglieder, und der Druck der prekären Bestandessituation haben zu einem rundum erfreulichen Resultat geführt, das Swissair und AEROPERS zufriedenstellt.

Ich will Ihnen die Ergebnisse in ihrem Zusammenhang vorstellen und weise darauf hin, dass zu allen Sachgebieten im Laufe der Monate April und Mai Detailinformationen folgen werden. Zudem werden wir an der Generalversammlung am 31. Mai und nachher in zwei weiteren Orientierungsveranstaltung die Resultate kommentieren.

Das Resultat der Verhandlungen entspricht den von Herrn Loepfe gemachten Zusagen vom letzten Herbst bezüglich Unterwanderungsschutz, Mitbestimmung bei Beständen und materiellen Fragen, es widerspiegelt auch unsere Zusage, die in den vor einem Jahr zurückgezogenen «gelben FDR» erreichte Produktivität nicht wesentlich absinken zu lassen.

Wir werden mit den neuen FDR also gemessen an den heute gültigen Vorschriften eine Produktivitätsverbesserung erbringen, vor allem bedingt durch die Möglichkeiten der Zweimann-Langstreckenflugzeuge, durch modifizierte Freitageberechnung bei grossen Zeitverschiebungen und kurzen Rotationen, und durch vermehrte Flexibilität im Rotationsbau auf Kurzstrekken. Wir haben andererseits zu unsern Gunsten Regeln eingebaut, die die *Einsatzstabilität* verbessern, beispielsweise unverschiebbare Freitage auf Kurzstrecken. Für diese Produktivitätssteigerung gesteht die Swissair ab *1. Januar 1991* eine *Reallohnverbesserung* von 1% zu.

Da wir aus Bestandesgründen für 1991 und 1992 einige Faktoren der neuen FDR noch nicht voll zu unsern Gunsten ausnützen können, wird die Swissair Ende 1991 und Ende 1992 zusätzlich je 1,5% des Jahressalärs auszahlen, sozusagen als Preis für die Bestandessituation. Ab 1993 sollten die Bestände stimmen, diese 1,5% pro Jahr fallen dann aber nicht ganz weg: 1% des Jahressalärs werden dem neuen Risikolohnmodell zufliessen, welches ich kurz beschreiben will.

Statt der heutigen Gebeleia-Regelung wird für das *gesamte Cockpitpersonal* ein *gewinnabhängiger Lohnanteil* eingeführt, der ab 1991 (auszahlbar März 1992) 3,2% des Jahressalärs bei normalem Geschäftsgang, ab 1992 dann 4,2% ausmachen wird. Ein Sockelbetrag wird der VEF zugewiesen, auch bei schlechtem Geschäftsgang. Für Details verweise ich auf noch folgende Informationen durch die GA-Kommission. Als Übergangslösung für 1990 (auszahlbar März 1991) erhält das *gesamte Cockpitpersonal 100%* Gebeleia gemäss alter Regelung (falls dies überhaupt gemäss Geschäftsergebnis möglich ist!).

Im weiteren wurde vereinbart, die VEF-Renten rückwirkend per 1. Januar 1990 um 2,5% anzuheben. Zu diesem Zweck wird der Teuerungsfonds II, für den schon lange ein Verwendungszweck gesucht wurde, aufgelöst. Die Restfinanzierung erfolgt aus dem Teuerungsfonds I.

In Anbetracht des Resultates der Verhandlungen verzichtet die AEROPERS bis Herbst 1992 auf Salärverhandlungen, der automatische Teuerungsausgleich steht dabei nicht zur Diskussion.

Im GAV-Bereich sind alle unsere Forderungen erfüllt: Wir erhalten Mitbestimmungsrechte bei der Anstellung von Cockpitbesatzungen ausserhalb des GAV (temporäre Angestellte!).

Wir erreichen Mitbestimmung beim Einsatz fremder Flugzeuge und Besatzungen unter Swissair-Flugnummer. Dabei wird der Swissair eine gewisse kurzfristige Flexibilität zugestanden. Die heutigen Fremdflüge werden vollumfänglich als «Besitzstandswahrung» bewilligt bis Ende Winterflugplan 1992/93. Dannzumal sollte das neue EG-Recht ermöglichen, den gesamten Regionalverkehr unter Crossair-Flugnummern zu operieren.

Mit diesem Unterwanderungsschutz stehen wir in Europa einmalig da. Ich danke an dieser Stelle der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat der Swissair, aber auch Herrn Loepfe ganz persönlich für das damit der AEROPERS entgegengebrachte Vertrauen.

Die AEROPERS-Delegation anerkennt den Beitrag der Swissair-Geschäftsleitung zur Gesundung der Beziehungen zu den Cockpitbesatzungen. Wir sind deshalb auch zu Konzessionen zur *Überwindung* der *Bestandesengpässe* bereit:

- Um ein Weiterfliegen von älteren DC-10-Kapitänen über 55 Jahre attraktiver zu machen, gestatten wir für drei noch zu bestimmende Jahrgänge eine Rückschulung auf MD-80.
- Während der MD-11-Einführungszeit können Ausnahmen vom Seniorität sreglement gemacht werden, dies einvernehmlich mit der AEROPERS.
- Es können auch Piloten eingestellt werden, die zwischen 30 und 35 Jahre alt sind.
- Durch den Personaldienst werden Sie nächstens Vorschläge zum Abbau des Ferienvolumens erhalten.

Zudem gesteht die AEROPERS zu, dass in gewissen Fällen Balair-Flugzeuge bei Streiks anderer Fluggesellschaften eingesetzt werden können, dies in der Erkenntnis, dass diese Einsätze sonst einfach durch Konkurrenzunternehmen geflogen werden.

Es freut mich natürlich ausserordentlich, dass ich Ihnen zum Abschluss meiner Tätigkeit für die AEROPERS eine umfassende Regelung sämtlicher zurzeit offenen Fragen präsentieren kann, die Swissair wie AEROPERS zufriedenstellt.

Mit Datum der Generalversammlung 1990 wird auch Henry Lüscher, zurzeit immer noch SF/O DC-10 aus dem Vorstand ausscheiden. Henry hat sich während acht Jahren für unsere Belange engagiert, hauptsächlich als Chefredaktor der **rundschau,** die er in letzter Zeit praktisch im Alleingang bestritten hat. Wenn wir uns nur den Zeitaufwand vergegenwärtigen, ist grosse

Dankbarkeit am Platz. Daneben leitete Henry auch unsere internationalen Verbindungen zu Europilote und IFALPA, was erfahrungsgemäss ebenfalls sehr zeitaufwendig ist. Er war auch für die Copilotengruppe aktiv und war während längerer Zeit Delegierter des Vorstandes für die Flusiko. Es war für mich immer ein Vergnügen, mit Henry Lüscher zusammenzuarbeiten, ich konnte mich auf seine Zuverlässigkeit verlassen. Es versteht sich von selbst, dass er mit seinen schriftlich wiedergegebenen Ansichten nicht nur Zustimmung ernten konnte, seine Zivilcourage war sicher vorbildlich. Ich bedanke mich im Namen der Mitglieder für seinen Einsatz und bin froh, dass er bis Jahresende der **rundschau** weiterhin als Chefredaktor treu bleiben wird.

Ich wünsche meinem Nachfolger, dem künftigen Vorstand und «uns» Mitgliedern weiterhin viel Erfolg mit unserer AEROPERS.

Ihr Heiner Spörri

Mit freundlicher Empfehlung

Franz u. Marisa Frick

Eidg. dipl. Küchenchef

Restaurant ✿ Cafeteria

Rosengarten

8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom Februar und März 1990 wurden folgende Piloten neu in die AEROPERS aufgenommen:

Daniel Gonvers

Thomas Jacob

Daniel Künzi

Roman Signer

Rolf Stuber

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Termine

Copiloten-Hock

Donnerstag, 26. April 1990, ab 19.30 Uhr, Restaurant Löwen, Kloten.

Pensionierten-Stamm

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

Nächste Stämme:

Dienstag, 24. April 1990
Dienstag, 29. Mai 1990; Thema: VEF-Probleme, beantwortet von unseren Stiftungsräten Alfred Huggenberger und Erwin Kaiser.

Generalversammlung AEROPERS

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

Generalversammlung AEROSANA/APKK

Donnerstag, 28. Juni 1990, 19.30 Uhr, im Hotel Mövenpick, Glattbrugg.

Einfamilienhäuser «Chlostermatt»
Zu verkaufen **schönes**

4½-Zimmer-Einfamilienhaus

an bevorzugter ländlicher Lage, unweit Mutschellen und Autobahnzubringer Zürich-Nordumfahrung.

Erstklassige Bauqualität, Bezugstermin 90/91, Finanzierung gesichert.

Anfragen unter Chiffre Nr. 1023 an die Administration der «Aeropers-Rundschau», Vereinsdruckerei Thurgauer Volkszeitung, 8500 Frauenfeld.

Vorstandswahlen 1990 – Die Kandidaten

Peter Bircher
(bisher)

Capt. B-747

Anselmo Caluori
(bisher)

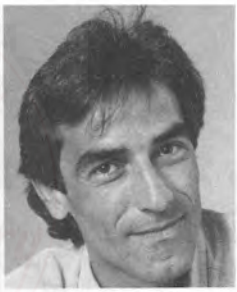
F/E B-747

Marcel Egger
(neu)

Capt. B-747

Beat Läderach
(neu)

Capt. MD-80



Rolf Lengauer
(bisher)

SF/O DC-10

Ernst Scharp
(bisher)

Capt. DC-10

Thomas Stefanini
(bisher)

SF/O B-747

Neuer Stiftungsrat gewählt

Da von den ursprünglich drei Kandidaten nur noch einer sich für die Wahl des durch den Austritt von Ruedi Suter freigewordenen Sitzes im Stiftungsrat zur Verfügung stellte, wurde folglich

Alois (Wisi) Buchegger

gewählt. Wir gratulieren ihm zu seiner neuen Herausforderung und wünschen ihm viel Erfolg und Befriedigung in diesem Amt.

Auch Ihnen danken wir, dass Sie sich trotz der fehlenden Auswahl so zahlreich beteiligt haben. Denn von 1439 Wahlberechtigten gingen 725 an die AEROPERS-Urne und legten 701 Mal den Zettel mit dem Namen Alois Buchegger ein. Sechs Zettel waren leer, 12 ungültig, und sechs hatten diverse Namen drauf. H.L.

Name: Buchegger Alois
Geboren: 1954
Ausbildung: Masch-Ing ETH und SLS
Seit 1984 Copi bei Swissair auf DC-9 und F-100

Ich freue mich auf die Herausforderung und die Verantwortung, die mir mit der Wahl in den VEF-Stiftungsrat übertragen wird.

Als jüngster Stiftungsrat und Vertreter der jüngeren Generation werden meine Ideen und Ansichten wohl nicht immer mit denen des übrigen Stiftungsrats übereinstimmen. Dies wird aber sicher niemandem schaden und könnte vielleicht den Stiftungsrat sogar bereichern.

Ich freue mich darauf, Bindeglied zwischen der VEF und den Destinatären sein zu können.

Nebst dem direkten Kontakt bietet für die Kapitäne «meines» Flugzeugtyps sicher das Cockpit eine gute Möglichkeit, Anregungen weiterzugeben und Fragen zu stellen. Für die Copiloten bietet sich dafür auch der Copiloten-Hock an.

Ich danke für die Wahl und das damit ausgedrückte Vertrauen.

Alois Buchegger

Versicherungen

Generalversammlung der AEROSANA/APKK vom Donnerstag, 28. Juni 1990, im Hotel Mövenpick in Glattbrugg, um 19.30 Uhr

Wir bitten die Empfänger der AEROPERS-**rundschau** diese Einladung zur GV an ihre volljährigen Familienangehörigen weiterzuleiten.

Traktanden AEROSANA:
1. Abnahme des Geschäftsberichtes 1989
2. Abnahme der Jahresrechnung 1989
3. Abnahme Revisionsbericht Neutra
4. Entlastung des Vorstandes
5. Wahlen
6. Diverses
7. Diskussion

Traktanden APKK:
1. Abnahme des Geschäftsberichtes 1989
2. Abnahme der Jahresrechnung 1989
3. Abnahme Revisionsbericht Neutra
4. Entlastung des Vorstandes
5. Wahlen
6. Diverses
7. Diskussion

Kommentar zur Generalversammlung AEROSANA / APKK
Es gibt viele Gründe, die Generalversammlung für unsere Krankenkasse schriftlich durchzuführen. Trotzdem haben wir uns in diesem Jahr für eine Zusammenkunft der Mitglieder entschlossen (AEROSANA-Stat. Art. 54.1, APKK-Stat. Art. 48.1).

Einerseits glauben wir, dass wegen des Fehlens von wichtigen Entscheiden wie grossen Statutenänderungen u.ä. auf eine sicher repräsentativere Urnenabstimmung verzichtet werden kann, andererseits suchen wir den persönlichen Kontakt und das direkte Feedback von Ihnen.

Wie wir an unseren Informationsabenden vor zwei Jahren und auch täglich im Büro feststellen, sind oft Kommentare und Ideen unserer Mitglieder Auslöser für Verbesserungen unserer Dienstleistung.

Wahlen: als Präsident: Kuhn Matthias, SFO MD-80
neu in den Vorstand: Franz Jürg, FO MD-80

Den vor einem Jahr angekündigten Neudruck der Statuten verschieben wir mangels wichtiger Änderungen und aus Kostengründen um ein Jahr. Für die APKK wollen wir lediglich das Stimm- und Wahlrecht den AEROSANA-Statuten Art. 55 anpassen.

Neu APKK-Statuten Art. 50: «Sämtliche handlungsfähigen Mitglieder sowie die gesetzlichen Vertreter der handlungsunfähigen haben das Stimmrecht sowie das aktive und passive Wahlrecht.»

Die Nummern der Artikel 51 bis 60 werden sich um Eins erhöhen.

Die Kommentare zu den Jahresrechnungen entnehmen Sie bitte dem Jahresbericht des Präsidenten. Die Revisionsberichte der NEUTRA liegen zehn Tage vor der GV im Versicherungsbüro auf.

Anträge von Mitgliedern zuhanden der GV sind mindestens 30 Tage vorher dem Vorstand schriftlich einzureichen.

Zu verkaufen im oberen Fricktal, an sonniger, unverbaubarer Hanglage mit Waldanstoss und Blick in den Jura

7½-Zimmer-Landhaus

im kalifornischen Neutra-Stil mit separater Doppelgarage, Hallenschwimmbad und grossem Umschwung.

UG 2: Tankraum, Technik, Hohlräume, Keller
UG 1: 4 Zimmer, 2x Du/WC, Hallenschwimmbad mit zugeordneten Räumen, Heizung, Keller, Zivilschutzraum, Abstellraum
EG: Wohnraum, Essplatz, Cheminée, Küche, Büro, Wirtschaftsraum, sep. WC, Elternzimmer mit sep. Ankleide, Bad/WC, Eingangshalle

Luxuriöser Ausbau, grosse Terrasse, Gartensitzplatz. 6-er Telefonrundruf, TV-Kabelanschluss.

Parzellengrösse 4062 m2, umbauter Raum 1864 m3, Garage 170 m3.

Ernsthafte und solvente Interessenten melden sich bitte unter Chiffre Nr. 1022 bei der Administration der «AEROPERS-**rundschau**», Vereinsdruckerei, 8500 Frauenfeld.

Europilote-Meeting

Auf Einladung der zypriotischen Pilotenorganisation CAPFETU trafen sich 17 der 20 in Europilote zusammengeschlossenen Verbände vom 19. bis 21. März auf der Insel Zypern. Zwei der drei Aktiven von AEROPERS konnten die für den Larnacaflug chronischen Gewichtsprobleme überwinden und gelangten innert nützlicher Frist an den Ort des Geschehens. Der dritte im Bunde, Rolf Lengauer, gab nach zweitägigem Versuch auf und widmete sich darauf anderen AEROPERS-Geschäften. Mit Gerhard Schwing, einem der vier Vorstandsmitglieder von Europilote, und mir war die AEROPERS trotzdem gut vertreten.

Europäische Flugzeitlimiten

In Brüssel wurden von den Transportministern Vorschläge für europaweit gültige Flight Duty Regulations (FDR) ausgearbeitet, die milde ausgedrückt nicht auf Gegenliebe bei den Gesellschaften stiessen. Tatsächlich brach ein Geheul der Entrüstung aus, und einzelne Gesellschaften sprachen von einem Mehrbedarf an Piloten in der Grössenordnung von 25 bis 50 Prozent, um diese FDR abdecken zu können. Lufthansa gab zu bedenken, dass ihre Piloten schon jetzt unter den gesetzlichen Limiten arbeiten würden und eine weitere Senkung nicht mehr akzeptiert würde. Air Lingus sprach von einem Mehrbedarf von 60 Prozent!

Europilote machte eigene Untersuchungen und kam auf einen Mehrbedarf – wenn überhaupt – von fünf bis acht Prozent. Laut Vorstandsberechnungen machten es sich die Gesellschaften zu leicht, indem sie über die gesamte Flotte interpolierten. Hauptsächlich betrifft es nämlich EROPS-Strecken, die je nach Gesellschaft 13 bis 18 Prozent ihrer Flüge ausmachen.

Da es sich erst um eine Vernehmlassung handelt, sind Vorschusslorbeeren oder -verurteilungen noch verfrüht. Auf der «anderen» Seite arbeitet eine ECAC-Kommission unter der Leitung unseres Passivmitgliedes und BAZL-Bevollmächtigten E. Heinz ebenfalls an neuen Richtlinien.

Wie sehen denn die Vorschläge aus? Für Zweipilotenflugzeuge soll eine tägliche Limite der flight duty (FD, «stick time») von acht Stunden gelten, reduzierbar um je eine halbe Stunde bei mehr als zwei Landungen. Die maximale duty time (DT) soll dabei zwölf Stunden betragen. Wird um einen Piloten erweitert oder ist ein Flight Engineer mit dabei, so erhöhen sich die FD um zwei und die DT um drei Stunden. Die Limite für 28 Tage soll bei 72 Stunden FD liegen.

Bewegung in Osteuropa

Der während der zwei ersten Sitzungstage anwesende IFALPA-Präsident Bart Bakker erzählte über Gespräche, die IFALPA mit Oststaaten-Pilotengruppen hatte. Das Problem sei jeweils die Ansprechperson gewesen, da in keinem Land ein Pilotenverband in unserem Sinne existiert habe. In Ungarn besteht seit dem 1. März der erste Verband im (ehemaligen?) Ostblock. Der Vertreter der deutschen Vereinigung Cockpit berichtete von Kontakten zur Interflug, und dass sie mithelfen, eine «ostdeutsche VC» zu gründen. Bei einem Zusammenschluss würde sowieso Interflug in die DLH integriert und die Pilotengruppen gemischt. Die Lizenzen würden voll anerkannt. Condor ist ebenfalls dabei, eine «Inter-Condor» zu gründen, um nach dem Zusammenschluss ohne Zeitverzug omnipräsent zu sein. Berlin soll zu einer Drehscheibe für die Lufthansa werden, spätestens wenn im Jahr 2005 der bereits vorgesehene neue internationale Flughafen bezugsbereit sei.

In diesem Jahr sollen auch die andern Länder «bearbeitet» werden, und IFALPA hat «Discount»-Eintrittsgebühren in die Organisation vorgeschlagen.

Prekäre Bestände – ausser bei Alitalia

Da Alitalia es offenbar versäumt hat, rechtzeitig Flugzeuge zu bestellen, sind heute zuwenig Maschinen für zuviele Piloten da. Man spricht von einem Überbestand von 150. Deshalb ist nicht nur die Swissair vorstellig geworden, sondern auch Lufthansa, Air France und British möchten Piloten übernehmen. Das Problem des Verbandes liegt nun darin, dass Alitalia ihnen ihre bisherigen Löhne zu zahlen bereit ist, dass aber Gewinne aus der Vermietung von Piloten in die Geschäftskasse fliessen sollen. Verständlich, dass der Verband hier mitreden möchte, bevor es zu einer Einigung kommt.

In Frankreich und Belgien ist man immer noch besorgt über die (in der Sicht der Verbände) allzu grosszügige Validierung von ausländischen Lizenzen, nur weil die Gesellschaften Piloten brauchen. In England und Spanien sind bereits einige Gesellschaften, die sich auf den Charterverkehr spezialisiert haben, in Schwierigkeiten oder schon aufgelöst, weil der Tourismusverkehr ab England nachgelassen hat. Das gibt in diesen Ländern eine kleine «Pilotenquelle»!

Skandinavische Crewbunks
Finnair hat für ihre MD-11 eine weitere Variante des Crewbunk geschaffen. Sie werden ein demontierbares Häuschen längs der Bordwand im Flügelbereich erhalten. Dort drin sind zwei Betten, deren Matratze konisch ist, um den Einbau eines Ruhesitzes zu ermöglichen. Vorläufig ist der Zugang mit einem Vorhang (!) von der Kabine abgetrennt, aber eine massive Türe könne noch nachgerüstet werden. Für die Kabinenbesatzung sei ein Bunk mit vier Betten (ebenfalls konisch, ineinander «verkeilt») vorgesehen.

Beim SAS hat es vorläufig noch keine Bunks in den B-767, die kommen erst bei der -ER Version. Deshalb sitzt der dritte Pilot, der nach 6,5 Stunden FD notwendig wird (bei Zwischenlandung erst nach 8 Stunden) vorerst im Cockpit. Bei den EROPS-Flügen seien zwei komplette Besatzungen an Bord und ein Bunk vorgeschrieben.

Lufthansa hat das Prinzip des Senior First Officer als Cruise-Captain meines Erachtens ad absurdum geführt, indem ein «Vollenlargement» aus einem Kapitän und drei Copiloten bestehen soll! VC hat jedoch nichts dagegen, wohl weil die speziell auszubildenden SFOs knapp an das Gehalt eines Kurzstreckenkapitäns kommen und so der Anreiz für diese Laufbahn für Langstreckenfreaks gegeben wird.

Neues aus der Nicosia-FIR
Als speziellen Gast konnte Europilote den Chef der Flugsicherung Zyperns begrüssen. Er gab extensive Erklärungen über die Situation und die Verbesserungen in der Überflugszone. IFALPA hat diese FIR schon jahrelang auf der «black list» und die potentielle Gefährdung des Luftverkehrs besteht immer noch, auch wenn Nicosia jetzt über Sekundärradar verfügt, die Frequenz der «illegalen» Ercan FIR im Norden ständig mithört und gute Kommunikationsverbindungen zu Damaskus, Kairo, Athen und Tel Aviv hat. Da in den Augen der zypriotischen Behörden die Kontrolle bis an die Grenze zum türkischen Festland optimal ist, wollte der Redner uns ermuntern, nur noch Nicosia aufzurufen, obschon es in den Unterlagen der meisten Gesellschaften vorgeschrieben sei, auch mit der von Nicosia nicht anerkannten Ercan Control Verbindung aufzunehmen. Immerhin nahm er den Vorschlag eines Cargolux-Piloten entgegen, mit Damascus zu schauen, ob eine parallele Luftstrasse für den Ost-West-Verkehr möglich wäre, um die häufigen Höhenwechsel wegen der grossen Separationsabstände im Mittleren Osten zu reduzieren.

Noch ein Verein?
Schon vor der Konferenz der EUROPILOTE warf die Ankündigung der beiden Pilotenverbände «Vereinigung Cockpit» (VC) und «British Airline Pilots Association» (BALPA), einen neuen, zusätzlichen Verband zu gründen, hohe Wellen. Mitglieder dürften nur Piloten in EG-Ländern werden.

Die Gründe, die diese beiden Verbände bewogen, bereits vor einem Jahr mit Vorarbeiten zu diesem ECA genannten Verein (für European Cockpit Association) zu beginnen, sind durchaus verständlich, aber die Eile und die geheimnisvolle Aktion stiess den übrigen 17 am Europilote-Meeting anwesenden Verbänden doch etwas säuerlich auf.

In einem guten und eindrucksvollen Referat erklärte der «economic Advisor» von BALPA, Peter Reed, die Beweggründe sowohl für die Idee als auch für die Geheimhaltung. In Europa richten sich mehr und mehr multinationale Fluggesellschaften ein, neuestes Beispiel ist die Sabena World Airways, die zu 60 Prozent aus Sabena, und zu je 20 Prozent KLM und BA bestehen wird. Um die zusätzlich benötigten 700 Piloten rasch bereitzustellen, haben sich BA zur «Delegierung» von 400 und KLM von 200 bereiterklärt. Nun stellt sich die Frage, welcher Landesverband und welches Gericht für allfällige Unstimmigkeiten zuständig sei. Auch sei bei einem Disput im einen Land nun sehr wohl möglich, dass die Piloten der andern Länder gezwungen würden, Streikbrecherflüge durchzuführen. Der Arbeitgeber hat die Möglichkeit, jenach Vorteil die Gesetze des einen oder des andern Landes anzuwenden.

Die aufkommenden neuen Besitzertypen von Airlines (wie Murdoch) seien den Arbeitnehmern nicht mehr in dem Masse verpflichtet, wie dies bei den meisten Managements europäischer Gesellschaften heute glücklicherweise noch der Fall sei. Die Geschäftsethik, die vor allem in der Fliegerei immer hochgehalten wurde, weiche immer mehr einem reinen Profitstreben. Nicht nur die Suche nach immer billigeren Arbeitskräften, sondern auch das Registrieren von Flugzeugen in «Billigländern», wie dies bei den Schiffen ja üblich ist, trage zur Verunsicherung bei. Es seien schon Immatrikulationen festgestellt worden, die aus Ländern stammen, deren Flughäfen gar keine solchen Maschinen aufnehmen könnten!

Peter Reed wies auch auf die anderen Industriezweige hin, wo es ebenfalls auf eine weltweite Präsenz ankommt und wo die Produktionsstandorte immer wieder optimiert werden, um der Konkurrenz wieder ein Schrittchen voraus zu sein. Gerade auf dem Elektroniksektor werde mit harten Bandagen um Marktanteile gekämpft, wobei die Arbeitnehmer zuletzt geschont würden. Obwohl es internationale Gewerkschaften gebe, seien Erfolge, wenn überhaupt, nur schwer zu erreichen. Und deshalb sei die Gründung der ECA dringend notwendig, es sei keine Zeit mehr zu verlieren, denn mit der Einführung von EG 92 müsse diese Organisation bereit sein.

Soweit waren alle europäischen Verbände einverstanden, das Problem und die Gefahr war allen bewusst. Aber die Bemerkung seitens BALPA, wonach «der Zug bereits die Station verlassen habe» und hier nur noch Gelegenheit geboten würde, ebenfalls aufzuspringen, verursachte einige Konsternation. Die ECA hat bereits die Dienste von Sir Clinton Davis, einem einflussreichen Wirtschaftspolitiker, gesichert. Er soll in Brüssel bei den Transportministern und bei den andern zuständigen Gremien und Politikern für die Sache der

Piloten werben. «It will cost a hell of a lot of money», sagte BALPA, und bereits haben sie und VC erhebliche Mittel vorgeschossen. Gerade bei BALPA erstaunte diese Tatsache, hatten sie doch regelmässig die Ausgaben und die Höhe der Mitgliederbeiträge von Europilote kritisiert. Aber dass Europilote den rein gewerkschaftlichen Teil des Lobbying – aus Personalmangel – nicht oder zuwenig berücksichtigt hatte, war allen bewusst.

Nach mehrstündiger Debatte wurde dann beschlossen, eine kleine Arbeitsgruppe zusammenzustellen, die sich der Frage anzunehmen hat, ob die der ECA zugedachten Arbeiten nicht auch von einer umstrukturierten Europilote wahrgenommen werden könnte. Es sei der Sache nicht unbedingt förderlich, wenn in Brüssel zwei Verbände die Anliegen der Piloten vertreten.

Die Damen in Europilote

Um die spezifischen Bedürfnisse der immer zahlreicher werdenden Pilotinnen kennenzulernen, wurde auf freiwilliger Basis eine Gruppe europäischer Pilotinnen zusammengestellt, die sich am 9. April in Amsterdam zu einer ersten Gesprächsrunde trafen. AEROPERS ist durch die Flusiko-Mitarbeiterin Gaby Musy vertreten. Sobald die Gebiete umrissen sind, in denen Europilote aktiv werden soll, wird sich entweder ein nächstes Meeting, der Vorstand oder eine vom Meeting delegierte Gruppe darum kümmern, damit nicht der Eindruck entsteht, die Damen würden ausgeschlossen oder aber sie genössen eine zu grosse Aufmerksamkeit, was von zwei Delegierten befürchtet wurde . . .

H.L.

OC Abend

All of you must know that OC (Dieter Schlund) together with his chief pilots are holding information / discussion evenings every month.

I went to the second such evening on 12 February 1990. I arrived just before the 1700 hrs Start time, to find about thirty of my colleagues gathered anxiously awaiting the news of our 100% pay rise together with its associated doubling of the holiday time! To create the right atmosphere, snacks were being offered along with wine, beer and soft drinks. Having entered the room and been greeted personally by Dieter Schlund, ahead I found an easel with large sheets of paper, on which one could write the topics which were to be discussed.

Having chatted to a few colleagues, the meeting was called to order and Dieter Schlund then addressed all the subjects listed on the paper. He gave clear answers to most items and when that was not the case, a Fleet Chief or Jim Schnell who was also there was able to expand on his answer. Subjects at his meeting ranged from «shortage of crews» and what the company was doing about it, to «MD-11 arrival dates» (The Met office is probably the best place to ask for that one!) Ideas on the Swissair «Fleet of the future» were put forward and the matter of «Crossair and the BAe 146» was addressed.

It was definitely possible to put any questions to these gentlemen and to get reasonable answers. The meetings are still «in the early stages» but I recommend that you give them a try – particularly the younger pilots. Our Chief Pilot is trying to open the lines of communication, so let's take advantage of this fact and prevent the mess of the last few years from repeating itself!

Don't imagine that this forum is a direct negotiating table, AEROPERS is still your association for such things. This forum is for direct information exchange, and exchange of ideas for the common good.

(By the way he did not say anything about that pay rise and holiday increase – it must have been another rumour!)

The next meeting is next Tuesday – 17 April 1990: 1700 hrs.

See you there?!?!?!?!?!

P. S. Perhaps OC would like to publish minutes, or at least a summary of the meeting, so future meetings do not become repeat performances. M.F.

«Tower, understand you loud and clear»

Vor einigen Jahren führten wir in unregelmässigen Abständen «ATC- und Pilotenhocks» durch. Sie wurden aber aus zwei Gründen nicht mehr weitergeführt: der Aufmarsch auf Pilotenseite liess zu wünschen übrig und die Themen liessen sich schlecht koordinieren oder in genügender Tiefe diskutieren, da die Zusammensetzung der Runde immer anders war.

Innerhalb der Flusiko nahmen die beiden für ATC zuständigen Personen dieses Thema wieder auf und vereinbarten mit Exponenten der Zürcher ATC und ACC regelmässige Treffen. Die Absicht ist, für jede ***rundschau*** *einen Beitrag über diese Diskussionen zu schreiben.*

Die Mitarbeit von Ihnen ist dabei sehr erwünscht, denn es sollen Probleme oder Fragen aus der Praxis behandelt werden. Wir bitten Sie daher, Ihre Fragen und Anregungen zu diesem Themenkreis an Thomas Weder (Fach 1074) oder Gaby Musy-Lüthi (Fach 906) zu richten. Besten Dank für Ihr Interesse. *H.L.*

SWR 690, slot between 15 and 30, expect departure at 35 . . .
Solche oder ähnliche Ungereimtheiten muss man sich heutzutage vom Kontrollturm Zürich schon mal gefallen lassen.

Oder aber der Clearance Delivery (CLD) gibt lapidar Bescheid: «about 20 minutes delay, call you back».

Das will nun aber nicht heissen, dass der Controller ausgerechnet dann eine Kaffeepause einlegen will, wenn Sie abfliegen möchten.

Der wahre Grund für solche «bad news» liegt vielmehr darin, dass wir im Kontrollturm uns täglich drei Mal (von etwa 7.00 bis 8.30, ein zweites Mal von 11.30 bis 14.30 sowie abend von 19.00 bis 20.15 Uhr mit der Quadratur des Zirkels befassen:

* Viele bis zu viele Flüge wollen zur gleichen Zeit starten oder landen. Und kommen Sie mir nun ja nicht mit der Flughafen-Koordinationspflicht. Wir werden weiter unten noch sehen, in welchem Pfeffer der Planungshase auf seinem Weg zur Aktualität liegen zu bleiben pflegt!

* Internationale Auflagen für Minimalabstände in den überlasteten Luftstrassen wollen eingehalten werden. Bitte entnehmen Sie der nachfolgenden Darstellung die heutzutage üblichen Restriktionen auf den Abflugstrecken in Zürich:

* Enroute-Airway-Slots (siehe Titel), die uns und Ihnen von den Flow-Control-Zentren Europas übermittelt werden.

* Einschränkende Vorschriften auf dem Flughafen, wie

- sich kreuzende Pistensysteme und SID's
- Wake-Turbulence-Minimalabstände
- Lärmminderungsverfahren
- operationelle Einschränkungen bei der Wahl der Startpiste

um nur die Wichtigsten zu nennen.

Unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen soll nun der Flugbetrieb durch den Kontrollturm optimal gestaltet werden.

Zu diesem Zweck wurde nun der CLD mit der Planung einer optimalen Startsequenz betraut. Optimal nennen wir eine Sequenz, wenn sie

- in einer gegebenen Zeitspanne eine maximale Anzahl von Abflügen (IFR) erlaubt,
- möglichst nie zwei Flugzeuge unmittelbar hintereinander in dieselbe Luftstrasse starten lässt,
- die gegebenen Enroute-Slots berücksichtigt (mit einer Marge von 10 Minuten; siehe Titel),
- keine Lücken aufweist,
- aber auch keine unnötig langen Wartezeiten mit laufenden Triebwerken auf den Rollwegen verursacht.

Nun also berechnet der Controller am CLD, sobald der Verkehr aufzulaufen droht, eine CDT (Calculated Departure Time) und sagt Ihnen diese zur Information am Funk.

Yawspin

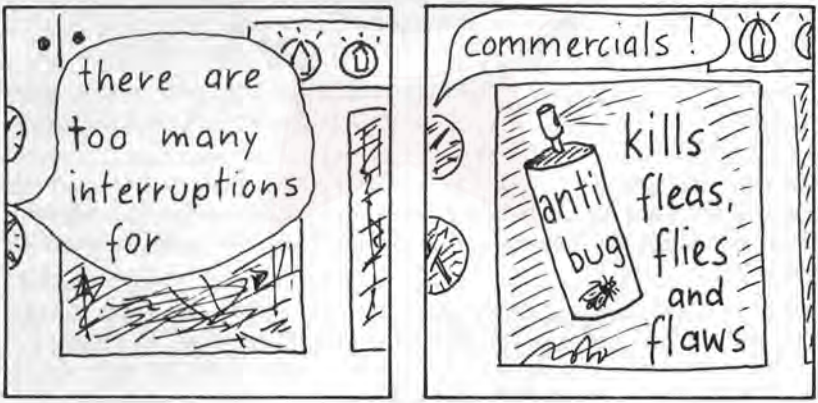
Dieses Gespräch wird von APRON mitgehört, denn diese Kollegen sind gehalten, unsere Wünsche dann auch in die Tat umzusetzen.

Deshalb erteilt nun auch APRON die Start-up-Clearance, denn nur dort ist es abschätzbar, wann welche Maschine von welchem Standplatz optimalerweise die Triebwerke anlässt, zurückgestossen wird und zur Startpiste rollt, um die durch unsere CDT's vorgegebene Wunschsequenz einhalten zu können. Schon das ist bei unseren eingeengten Platzverhältnissen ein Kunstwerk. Seien Sie also bitte etwas verständnisvoll, wenn dies nicht immer reibungslos gelingt.

Kommt nun noch dazu, dass nur allzu oft unsere Planung den Weg allen Papiers geht: sie wird zur Makulatur.

Ganz einfach weil ETWAS dazwischengekommen ist. Die Liste dieser «Etwase» liesse sich wahrscheinlich beliebig lang gestalten. Ich beschränke mich deshalb auf die häufigsten Ursachen:

– Der Erste ist zu spät. Die Nächsten müssen auf ihn warten. Irgendwann kommt immer ein Erster zu spät. Es ist nur nicht immer derselbe der Erste. (Mache ähnliche Beispiele mit SBB-Fahrplänen.)
  Natürlich wird man dann versuchen, wenigstens den Zweiten noch mit dem Slot des Ersten in die Luft zu kriegen. Nur gelingt das nicht immer ohne Zeitverlust.
  Dieser Zeitverlust kann sich allmählich kumulieren, so dass nun logi-



© Aeropers 1990

scherweise die Hintersten in der Reihe noch zusätzliche Verspätung kassieren.

- Etwas ist kaputt. (Natürlich nicht bei der SWR.) Und schon ist ein zugeteilter Slot auf Nimmerwiedersehen verloren. Denn wenn etwas kaputt (oder nicht bereit, noch nicht eingetroffen, berechnet, gecheckt und cross-gecheckt, unterschrieben, eingetragen, weggetragen, nachgetragen . . .) kurz noch nicht in Ordnung ist, dann hat man logischerweise alle Hände voll mit diesem Problem zu tun und nun weiss Gott keine Zeit, die ATC zu informieren, damit sie den freigewordenen Slot einem Kollegen zuteilen könnte.
  Übrigens gilt dieses Vorgehen v.v. natürlich auch, wenn mal bei der ATC etwas kaputt oder so geht. (Natürlich nicht in Zürich.)
- Es hat einer geschummelt, so ein Schlingel. Er hat gemerkt, dass hinter seinem Rücken sich nach und nach eine Warteschlange aufbaut. Da könnte man doch vorsorglich einmal eine Clearance einholen. Was man hat, das hat man schliesslich und endlich. Nur, hol's der Teufel, läuft einem dann plötzlich die Zeit unheimlich schnell davon. Wie nützlich wären doch nun die 20 Minuten Delay gewesen, um das Catering noch reinzukriegen, das sich nämlich immer noch nicht blicken lässt. Im Zweifelsfall kann man nun immer noch nach den Regeln «Es ist etwas kaputt» verfahren. So oder so kommt dann ein weiterer Erster zu spät (siehe oben).
  Da ein solches Vorgehen weder kollegial noch fair und professionell ist, braucht man dann auch um den Spott nicht besorgt zu sein. Eben: was man hat . . .

Nun aber mal ganz seriös
Sie dürfen uns glauben: wir meinen es ernst mit unseren Zielsetzungen bezüglich der Optimierung des Verkehrsablaufs. Es liegt ja auch in unserem Interesse, denn die Staus, die durch solche Kettenreaktionen entstehen, fallen ja auf uns zurück und verursachen uns erhebliche Mehrarbeit.

Sie werden mir nun aber entgegenhalten, dass der Kontrollturm seine Möglichkeiten zur Optimierung der Abflugsequenz bei weitem noch nicht ausschöpfe. Man könnte doch noch . . .

. . . zum Beispiel:
Nach einem Start auf der Piste 16 Richtung W, SW und S «Schwanz hine dure» den nächsten Take-off auf der Piste 28 bewilligen, anstatt einfach zu warten.

Diese Lösung macht auf dem Papier einen einleuchtenden Eindruck. Nur heisst «Schwanz hine dure» für den betroffenen Piloten eben auch – pardon – «Furz hine dure». Und dann zögert derjenige halt – völlig zu Recht – noch eine halbe Minute, bevor er durch den Jet-Blast eines Heavy hindurch startet. Hebt das schwere Flugzeug von der Piste 16 gar vor der Kreuzung mit der Startbahn 28 ab, sind wir sogar von unseren Vorschriften her für einen

Minimalabstand von 2 Minuten verpflichtet. So oder so ist es aber dann zu spät, denn damit ist die Möglichkeit einer gefährlichen Begegnung über Rümlang programmiert.

Auch diese Liste der Beispiele liesse sich verlängern. Ich will es aber für den Moment damit bewenden lassen. Wir haben die uns bekannten Ideen ausprobiert, die praktikablen eingeführt, die weniger geeigneten wieder aufgegeben. Wir sind auch jederzeit offen für weitere neue Ideen und werden sie erproben.

Wenn also wieder einmal gerade Sie, ausgerechnet heute offensichtlich grundlos warten müssen, dann freuen Sie sich mit Ihrem Kollegen, der das Glück hat, «optimaler» in die oben angeführten Rahmenbedingungen zu passen und darum jetzt an Ihrer Stelle starten darf.

Reto Hunger
ATC Zürich

Light flight

«What and where is the leading edge?»

«Er . . . umm . . . it's this sort of straightish thingy . . . y'know . . . the bit on the front of the wing, really. Who wants to know?»

«Well, it's asked in this brochure here, the one with Swissair's name on the front of it . . .»

«Ahh . . . these airline chappies . . . often more interested in the . . . ah . . . traffic figures than the aaah . . . technicalities, old boy.»

«Well, not really, 'cos on the next page it's got a bit about ' What to do then the leading edge cracks up' . . .»

«Read the err . . . what do they call it? Ah, yes, safety card, – thing in the seat pocket in front of you. Damned useful bits of information in there, y'know. Hmmm . . . leading edge cracking up, you say? Must be something to do with that new-fangled plastic stuff, I shouldn't wonder . . . wing would probably fall off or something. Should be careful about those things, y'know . . . what's this brochure called?»

«Exploring leading edge management.»

«Aahh, Handley Page slots and all that . . . those were the days . . . Why, I remember when old Buffy Stringbrace got his trousers caught in a slot . . . or was it a slat . . .»

(Swissair is a sponsor of a conference called Exploring Leading Edge Management, to be held in Switzerland.)

Die medizinischen Aussichten eines Piloten

Auf den nächsten Seiten finden Sie eine ausführliche Erklärung über den in der Mitte dieser **rundschau** eingehefteten Umfrageteil. Noch nie wurde eine sorgfältige Untersuchung über den Gesundheitszustand und die vermutete Lebenserwartung von Piloten gemacht, es existieren wohl einige Daten von der Kolbenmotorzeit her. IFALPA hat nun in Zusammenarbeit mit dem Institute of Aviation Medicine der Royal Air Force einen sorgfältig aufgebauten Fragenkatalog zusammengestellt und an alle Verbände geschickt.

Um einen repräsentativen Überblick zu ermöglichen, bitten wir Sie höflich, sich ein paar Minuten Zeit zu nehmen und diesen völlig anonymen Fragebogen auszufüllen und an das Sekretariat zu schicken oder in den AEROPERS-Briefkasten im OPS-Center einzuwerfen. Wir danken Ihnen für Ihre Mitarbeit und schätzen auch die Beiträge der bereits pensionierten Kollegen. Bitte schicken Sie den Fragebogen bis Ende Mai zurück!

La santé des pilotes

Sur la page suivante, vous trouverez les explications complètes concernant le questionnaire médical de l'IFALPA joint à cette édition du **rundschau.** C'est la première fois qu'un organisme s'intéresse à l'état de santé et à l'espérance de vie des pilotes de ligne. L'institut de médecine de la Royal Air Force a établi ce questionnaire et l'a transmis à toutes les associations de pilotes du globe.

Afin d'assurer une représentation aussi proche de la réalité que possible, nous vous prions de prendre les quelques minutes nécessaires pour remplir le questionnaire anonyme annexé et le retourner au secrétariat de l'AEROPERS pour la fin mai. Nous vous remercions pour votre coopération.

ADO / AGE

FLUSIKO
IFALPA

What ever ist that? You might be asking yourself this question, well I would like to tell you. ADO or Aircraft Design and Operation and AGE or Aerodrome Ground Environment are subcommittees of the FLUSIKO (Flight Safety Committee) within AEROPERS and world-wide IFALPA. ADO handles anything involving the technical aspects of aircraft design and operation, from Fire fighting in the Combi Jumbos to CAT III landing systems and procedures etc. and the symbology on EFIS displays and humidity levels on long range operations (MD11, B747-400).

AGE handles all aspects of the airport and its installations which are used directly by aircraft eg: ILS, Runway lighting and markings, fire service, bird scaring etc. Between the two areas, a very wide range of subjects is covered. We are not in the business of doing the company's work for it, but we are interested in staying ahead of the game and cooperating advising, taking advice, pushing, insisting where necessary to ensure we have an environment which is as safe as can reasonably be expected.

Within AEROPERS, the people working in this area are:

Heinz Degen	(F/E B747)	Chairman / Maintenance link
Markus Gossweiler	(F/O B747)	Rep Dangerous Goods
Louis Bielmann	(F/O MD80)	ADO/AGE internal
Kurt Grunder	(F/O MD80)	Future Projects
Mike Fraser	(F/O F100)	ADO/AGE rep to IFALPA

The aim of the sub-committee is to keep the FLUSIKO chairman (Capt H. G. Schmid) and the AEROPERS membership (when necessary) informed of developments both internally within Swissair and in aviation in general, which may affect flight safety. Happily, Swissair is normally well ahead in this subject, so we do not have to lay down the law too often. However, occasions do sometimes arise when we have to intervene and insist that a procedure is changed or a system is adjusted to maintain a safe operating standard. In the case of such intervention, the FLUSIKO chairman or the Vorstand would deal with the matter on our advice.

In order to function efficiently, we rely on information from you the members as well as our own work. That means CCRs and letters explaining your technical observations and problems. In the area of flight safety, there is no compromise, something is either safe, or it is not. If it is not, then we have to find solutions to the problem. I am not suggesting that every time you write something in the AML you send us a CCR but I am asking you to be aware of your environment and if you think that something is not right or is developing in the wrong direction or needs some attention let us know – you may find yourself with a project to work on – with our help, or you may find that we are already near an acceptable solution. Help us to help you.

M.F.

In der **steuergünstigen Gemeinde** Opfikon zu verkaufen freistehendes und gepflegtes

6½-Zimmer-Einfamilienhaus

mit Doppelgarage. Das an bevorzugter und sonniger Wohnlage stehende, grosszügige Wohnhaus beinhaltet neben dem heutigen üblichen Komfort wie Cheminée, moderner Einbauküche, zwei Bädern und sep. WC, grosse, zum Teil noch ausbaubare Nebenräume (Estrich).

Verkaufspreis auf Anfrage.

Auskunft erhalten Sie über Telefon Nr. 220 32 25.

Embrach. Freistehendes, neuwertiges, in Massivbauweise erstelltes

6-Zimmer-Einfamilienhaus

mit grosszügigem, modernem Grundrisskonzept und individuellem, hohem Ausbaustandard: Galerie, Warmluftcheminée, Tonplattenböden, Bad/Dusche, WC, sep. WC usw.

Grosszügige, sehr gepflegte Gartenanlage. Grundstück ca. 1240 m².

Offerten unter Chiffre X 950 650 M, NZZ, Inseratenabteilung, Postfach, 8021 Zürich.

Zu verkaufen neues

7½-Zimmer-Einfamilienhaus

35 Minuten von Bülach-Kloten. Freistehend, 550 m² Land. Sehr komfortabler Ausbau, aussergewöhnlich moderne Architektur, an wunderschöner Aussichtslage.

Preis: alles inkl. Fr. 874 000.–.

Anfragen unter Chiffre-Nr. 1021 an die Administration der «Aeropers-Rundschau», Vereinsdruckerei, Zürcherstrasse 179, 8500 Frauenfeld.

Dramatischer Erlebnisbericht

Der Brand im Hotel Sheraton in Kairo

Inzwischen geraten meine Eindrücke und Gedanken, die unmittelbar nach dem Erlebnis noch recht konfus und kaum verwertbar waren, langsam in geordnete Bahnen. Jetzt, Tage oder Wochen danach, empfinde ich zwar immer noch sehr subjektiv, und jeder von uns aus der Besatzung hat das Feuer ganz persönlich auf seine Art erlebt, aber inzwischen kann ich, wenn ich das Geschehen innerlich aufbereite und durchforste, brauchbare und objektive Lehren und Erfahrungen gewinnen. Hier nun der Extrakt.

Am Abend vor dem Brand traf sich noch ein Teil der Besatzung zum Drink. Der Copi schlug das Zelt in der Poolnähe vor. Ich fand das einen guten Vorschlag, einmal weil ich es noch nicht kannte und weil wir dort bessere Luft und Lüftung erwarteten, so dass die Raucher – zwei Hostessen – sich ungenierter entfalten konnten. Die Luft war mitnichten besser, irgendwo brannte ein Grillfeuer, das das Zelt mit beissendem Rauch von verbranntem Fleisch und Öl erfüllte. Es wurde selbst den Einheimischen unerträglich, so dass irgendwann einmal eine Zeltwand geöffnet wurde, um für Durchzug zu sorgen. Damit war das Feuer vorprogrammiert, der Countdown lief. Wir zogen uns ahnungslos in die Gemächer zurück . . .

Zum Glück schlief ich schlecht beziehungsweise gar nicht. Man kann – inzwischen weiss ich es noch besser – (fast) alles positiv sehen. Draussen auf dem Gang war viel Unruhe, wie immer. Trotzdem hörte ich sofort, wie einer am Zimmer vorbeilief und «Fire» rief, nur einmal und nicht mal laut. Ich war überzeugt, jemand da draussen erlaubt sich einen üblen Scherz. Das Kensington Hilton in London kam mir sofort in den Sinn: drei (!!) Mal habe ich dort falschen Feueralarm erlebt. Jedesmal war ich blitzschnell vor die Zimmertüre gestürzt. Unvergesslich jedesmal meine Erfahrung: kaum jemand reagierte. Damals schwor ich mir, nie so gleichgültig zu sein.

Panik vermeiden: ein Wunschtraum?

Ich stürmte also vor die Tür, ohne Schlüssel, ich wusste, jetzt galt es aufzupassen, damit die Tür nicht hinter mir zuschnappte. Links im Gang eine dunkle Rauchwand, aus der sich gespenstisch Gestalten lösten und an mir vorbeihasteten. Jetzt zog auch der giftige Gestank von verbranntem Kunststoff in meine Nase. Es traf mich wie ein Hammer: es war tatsächlich wahr, ein richtiger Brand! Nach rechts war der Weg frei, hinten am Ende des Ganges schimmerte freier Himmel.

Ab jetzt diktierte Instinkt mein Handeln. Mein Sicherheitsbedürfnis befahl mir, einen Fluchtweg zu erkunden, mein Informationsbedürfnis verlangte einen Überblick über die Situation. Ich handelte zerfahren und nicht konse-

quent. Zurück ins Zimmer, um den Schlüssel zu holen. Es war dunkel, ich fand nicht den richtigen Lichtschalter. Ich suchte den verdammten Schlüssel und fand ihn nicht. Ich weiss jetzt noch nicht, wo er liegt. Im Gang wurde es hektischer. Ich musste sehen, was lief. Also wieder raus. Ich spürte einen starken Luftzug. Klack, hinter mir schnappte die Tür ins Schloss. Ausgesperrt!

Zum Teufel mit dem Schlüssel. Jetzt hielt mich nichts mehr, nichts wie weg. Der Notausgang war unten durch eine geschlossene Tür versperrt. Zum Glück war sie aus Glas und wurde gerade zertrümmert. Ich war im Freien.

Endlich kam ich zu meinem schmerzlich vermissten Überblick, und ich wurde wieder ruhig. Das Zittern rührte von der Kälte her, ich hatte nur meinen Pyjama und Finken.

Unser Trakt, der Westtrakt, war noch intakt. Die Lobby brannte lichterloh, und der Osttrakt war auch vom Feuer erfasst. Jetzt konnte ich zurück, um nach den anderen zu suchen. Drei, von denen ich wusste, dass sie in meiner Nähe wohnten, kamen mir bereits entgegen. Wo wohnten die anderen? Ich wusste, dass zwei oder drei Hostessen sich beim Lift nach rechts verabschiedet hatten, da, wo jetzt Flammen und Rauch am stärksten waren. Für ihr Leben gab ich keinen Heller mehr!

Die Glücklichen trafen sich im Park vor dem Hotel, alle mit dem Minimum bekleidet. Lediglich der Purser und seine Frau wirkten mit ihren Strassenkleidern fast schon «overdressed». Unsere Gruppe wurde immer grösser. Gottlob, Simone war auch da, unversehrt. Wie hatte sie nur das Inferno überlebt? Sandra tauchte aus dem Nichts wie eine Fata Morgana auf, den Körper mit einem Bettlaken umhüllt, das Gesicht aschfahl, aber anscheinend auch unverletzt. Die eine fremde Frau in unserer Gruppe entpuppte sich als Christine, die ohne Brille und im Pyjama nicht wiederzuerkennen war.

Aber wo bleibt der Dieter? In dem Chaos rund um das Hotel war Suchen aussichtslos. Der Purser meldete sich wieder ab, um zu helfen und zu retten, was zu retten war. Er kam zurück mit einer Wolldecke, die mir wie ein Schatz vorkam. Aber Dieter blieb verschollen. Endlich, nach langer quälender Ungewissheit, war er plötzlich da, einfach so, in bester Verfassung. Unsere Crew war wieder komplett!

Es gesellten sich noch unsere vier Füchse (die dort stationierten Sicherheitsbeamten) zu uns, die gerade die Ablöse vorbereiteten, zwei kamen, zwei gingen. Sie halfen uns, Kontakt aufzunehmen mit Herrn Oberholzer, während wir kurzerhand ein fremdes Auto beschlagnahmten, um uns aufzuwärmen. Der Besitzer zeigte sich, als er unser Zähneklappern hörte, sehr verständig.

Herr Oberholzer nahm uns sehr gastfreundlich bei sich auf, und zusammen mit der Familie Albrecht (Stationsmanager) wurden wir mit dem Nötigsten und mehr versorgt.

Vom Betrachter zum Betrachteten
Soweit meine Eindrücke, die nur bruchstückhaft das Geschehen wiedergeben. Die Zusammenhänge und Faktoren musste auch ich den Medien entnehmen. Ich habe mich bewusst sehr subjektiv gehalten und erhebe weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Allgemeingültigkeit.

Objektiv gesehen kann ich mich heute folgendermassen äussern:
Wir kennen alle die Schreckensbilder aus Zeitungen und Fernsehen (und wir konsumieren sie gelangweilt im bequemen Sessel) – halbnackte Menschen, verstört oder gebannt ins Feuer starrend, Feuerwehrleute in Aktion vor dem Hintergrund lodernder Flammen und russgeschwärzter Fassaden, und grossmütig zeigen wir ein wenig Mitgefühl für sie ab, bleiben aber wegen der grossen Distanz teilnahmslos. Plötzlich findet man sich selbst in dieser Rolle wieder: im Pyjama im Freien, ein schlotterndes und hilfloses Etwas, auf der einen Seite das Inferno, auf der anderen neugierige Zuschauer. Eine ganz neue Perspektive und Erfahrung – und man will es nicht glauben.

Für mich ist das Feuer ein unheimlicher und übermächtiger Gegner. Eben noch alles ruhig und normal, dann schleicht sich auf leisen Sohlen der Rauch durch die Gänge in die Zimmer, aus dem Rauch bricht explosionsartig die gierige Flamme heraus und macht sich mit gefrässigem Knacken, das wie das Zermalmen einer Knochenmühle tönt, über alles her, was irgendwie Nahrung verspricht.

Man unterschätze nicht den akustischen Eindruck, er geht ins Mark. Dann die Heimtücke des Feuers: gibt nicht plötzlich der Fussboden nach, kracht nicht plötzlich die Decke ein, kommt das Feuer nicht plötzlich von hinten?

Nein, Feuer ist nicht mein Lieblingsgegner, und ich verspüre keine gesteigerte Lust, mit ihm den Kampf aufzunehmen und den Helden zu spielen.

Was aber tun, wenn man zum Duell gefordert wird?

Vorbereitet sein
Gewisse Grundregeln wie nasser Lumpen, auf dem Boden kriechen usw. muss ich nicht wiederholen, jeder kennt sie, sie gehören zum Abc des Hotelbrandes. Was also kann ich raten?

Ich gehe wieder zurück zum Geschehen. Nach ihrer glücklichen Rettung erwähnten die F/A's unabhängig voneinander und spontan das Crew-Briefing durch den Purser am Antritt der Rotation. «Wie gut, dass der Jean-Michel das Thema Feuer diskutiert hat.» Er hat als Brandbekämpfungsexperte bei Feuerwehr und Zivilschutz sein Steckenpferd zum Emergency-Thema gemacht.

Damit hat er einen Effekt erreicht, der uns vom Simulator her bekannt ist. Wir haben für kritische Emergencies bekanntlich «By-heart-items», nichts anderes als Schlüsselwörter, die in erster Linie dafür sorgen, das Gehirn zu deblockieren und die richtigen Massnahmen auszulösen. «On-ground-emer-

gency» oder «Power-performance»! – damit wird das richtige Programm im Kopf abgerufen, Panik und Hysterie, die Konkurrenzprogramme, erfolgreich abgedrängt. Genau das hat Herr Weiss mit seinem Briefing erreicht. Das Feuerprogramm wurde aus dem Hinterstübchen hervorgeholt und abrufbereit auf «Stand-by» gesetzt. Dass es so schnell benötigt wurde, konnte keiner ahnen. Zufall oder nicht spielt keine Rolle, was zählt, ist allein das Resultat.

Einige unserer Hostessen haben die Hölle erlebt. Sie haben die Situation in bewundernswerter Manier kontrolliert und ruhig gemeistert, ich erweise ihnen meine uneingeschränkte Hochachtung. Im Hintergrund steht das Feuer-Briefing. Möglicherweise hat Herr Weiss damit das eine oder andere Leben gerettet. Diese Annahme ist nicht zu hoch gegriffen. Ich gehe von mir aus. Ich habe mich in einer relativ einfachen Situation erlebt. Schon da habe ich, gemessen an meinen Ansprüchen, unbefriedigend reagiert. Ich weiss jetzt, dass ich zu Anfang den mentalen Einstieg ins richtige Programm verpasst habe, denn mir fehlte das Briefing. Einmal auf dem falschen Gleis, ist es sehr schwierig, wieder zurückzufinden und das Gehirn neu zu programmieren.

Nach dieser eher theoretischen Analyse noch ein ganz konkreter, absolut lebenswichtiger Tip: immer zuerst die Notausgänge erkunden! Wo sind sie? Sind die Türen offen?

Während ich dies hier schreibe, knistert vor mir das Feuer im Cheminée und verbreitet Wärme und Gemütlichkeit. So habe ich es gerne und so soll es auch bleiben, denn ich werde nicht das Kind mit dem Bade ausschütten. Aber irgendwie werde ich meine Einstellung zum Feuer doch noch mal überdenken müssen . . .

Burkhard Klesser

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.**

Forum

Integration der CTA-Piloten beziehungsweise Öffnung der AEROPERS

Innerhalb von wenigen Tagen lagen gleich zwei interessante Beiträge vor, die, trotz der üblichen Papierflut im Crew-Fach, nicht unbeachtet bleiben dürften: «Unternehmenskultur à la CTA» im Flight Recorder und Henry Lüschers Editorial in der Januar/Februar-Ausgabe der **rundschau.**

Der Flight-Recorder-Artikel über die CTA müsste eigentlich wie eine kleine Bombe einschlagen, und er wird wohl auch Konsequenzen haben. Sicher sollte man zwar, um sich ein klares Urteil bilden zu können, zuerst die wohl kaum ausbleibende (?) Reaktion der Herren R.K., G.N. und H.D. abwarten. Der Sinn meiner Zeilen ist aber nicht, sich zu den angeprangerten Missständen zu äussern, sondern in die Zukunft zu blicken und nur die Frage zu beantworten: Integration der CTA-Piloten Ja oder Nein.

Als einem, der – im Gegensatz zum heutigen AEROPERS-Vorstand, wie in der **rundschau** steht – die damalige Vollintegration der Balair-Piloten «live» miterlebt hat, kann ich diese Frage nur mit einem überzeugten Ja beantworten.

Erstens mal aus «egoistischen» Gründen für unsere F/O's, die sich verständlicherweise mit ihrer langen Copi-Zeit schwer tun. Richtig ist, dass eine Integration das Upgrading um 10 bis 12 Positionen beschleunigen, das Streckennetz und damit den «Horizont» unserer zukünftigen PIC's erweitert würde. Keiner von uns, der das Vergnügen hatte, zeitweise intensiv im Balair-Sektor eingesetzt worden zu sein, wird mir da wohl widersprechen wollen. Vorausgesetzt natürlich, dass die MD-87 weiterhin vorwiegend im Charterverkehr eingesetzt und nicht einfach mit dem Swissair-Logo übermalt wird. Zweitens – aber genau so wichtig –, als Akt der Solidarität unseren CTA-Kollegen gegenüber. Nach einer unter schwierigen Umständen abgeschlossenen MD-87-Umschulung (das zum mindesten ist wohl unbestritten) gibt es keinen glaubwürdigen Grund mehr, unsererseits den «Standard» dieser Kollegen in Frage zu stellen. Die Latte während dem (Swissair-)UK

und anlässlich der (Swissair-)Proficiency-Checks wird ja nicht gesenkt. Also darf man jetzt auch getrost damit aufhören, immer wieder nach «Leichen im Schrank» der CTA-Piloten zu suchen. Analog wie auch die Bundesanwaltschaft ihre Kartei ausmisten muss, dürfen wir diesen Kollegen heute eine «Amnestie» gewähren . . .

Entgegen dem, was Henry Lüscher prophezeit, müsste eine Integration nicht zur Auflösung der CTA führen oder, wie er scherzhaft schreibt «. . . alle Nordatlantik-Flüge via Genf fliegen . . .». Oder wurde etwa die Balair aufgelöst? Voraussetzung ist natürlich ein dynamisches Management, das «Genf» verkaufen kann und vor allem will (dass das nicht unmöglich ist, beweist gegenwärtig mit viel Initiative und gutem Erfolg Herr Reutlinger, Chef Europa II in unserer Firma).

Never say never again . . .

Aus all diesen Gründen rufe ich unseren Vorstand auf, den Antrag der CTA-Kollegen ernsthaft zu prüfen. Klar sind Widerstände zu erwarten, Swissair-seitig ist angeblich bereits das Wort «niemals mehr» gefallen. Aber es hat ja schon andere nachträglich umgestossene «niemals» gegeben, man denke nur an die erfreulich abgeschlossene zweite Pilotenselektion für unsere F/E's . . .

Erstaunlich ist eigentlich nur, dass die Crossair-Piloten (noch) nicht an die AEROPERS-Türe geklopft haben. Was bei der CTA wegen der Flottenstruktur und -grösse noch relativ einfach zu bewerkstelligen wäre, würde bei dieser explosionsartig expandierenden (Fast-)Tochter schon viel schwieriger. Aber trotzdem müssten wir bereit sein, alte Tabus über Bord zu werfen und nach neuen Lösungen Ausschau zu halten, speziell im heutigen Zeitpunkt des akuten Pilotenmangels.

Warum sollte man einem langjährigen fähigen Crossair-Piloten, der also für schweizerische Verhältnisse den «zweiten Bildungsweg» beschritten hat (im Gegensatz etwa zu den USA, wo das heute den Normalfall einer Linienpilotenkarriere darstellt) grundsätzlich verweigern, sich für eine (vielleicht zweite) . . . Swissair-Selektion zu melden? Und als «Gegenleistung» unseren F/O's nicht anbieten können, an Stelle von 12 bis 15 Jahre auf dem rechten Sitz zu verharren, vielleicht nach einer Art «Halbzeit» sich für eine «Abkommandierung» als PIC auf einem Turboprop unseres nationalen «regional carrier» zu melden? Letztes Tabu (diesmal AEROPERS-seitige) das man in Frage stellen sollte: es hat offenbar mehr Leute unter uns als man wahrhaben will, «die mit 58 immer noch nicht genug haben» (Zitat H.L.) und gerne die international weitverbreitete 60-Jahre-Limite ausnützen möchten. Dass sie nicht unbedingt verkalkt sein müssen, beweist der soeben pensionierte W.F. Also, bevor man die CTA zum Altherrenklub deklariert und Rekrutierungskommandos nach Italien und Australien schickt, bitte noch an diese Möglichkeit denken.

Zitat Schuster, bleib bei deinen Leisten

Trotz aller Sympathie für unsere Dispatcher hingegen liegt es wohl kaum im Interesse der AEROPERS, sie in unseren Pilotenverband zu integrieren. Die AEROPERS kann nur schlagkräftig bleiben – und das ist ja ihre Daseinsberechtigung – wenn sie sich als Verband auf unsere berufsspezifischen Anliegen konzentriert. Denn wenn schon die Dispatcher, warum dann nicht gleich auch den Red Cap, den Station Manager, den Ground und Station engineer (Reihenfolge unwichtig)? Später den ATC-Controller und den Meteorologen)? Sorry gentlemen . . .

Noch ein letztes Wort zum Vorschlag eines «Dachverbandes für alle luftfahrtorientierten Personalverbände». Die Definition ist mir zu vage (siehe oben). Einverstanden mit einem Dachverband, der die Interessen der Cockpit-Mitglieder aller schweizerischer Linien- und Chartergesellschaften vertreten würde.

Maurice Decoppet

Die AEROPERS öffnen?

Der Vorstand ist ja bereits in seiner Grundhaltung positiv.

Ich bin aber sehr dagegen, dass Dispatcher in unserer AEROPERS mitmachen würden.

Eines unserer erklärten Hauptziele ist es, unser Berufs(Piloten-)image zu verbessern. Wenn die AEROPERS aber andere als Piloteninteressen auch noch vertreten würde, so wird meines Erachtens auf selbstverschuldetem freiwilligem Weg erreicht, dass diese Imageforderung erschwert wird.

Wir «entpilotisieren» nämlich den Berufsverband, wenn Dispatcher eintreten würden.

Wie gesagt, dies wäre sehr «unpolitisch». Zudem stell Dir vor, es könnten sich sogar Swissairpilotenfunktionäre überlegen, sich künftig von der AEROPERS vertreten zu lassen.

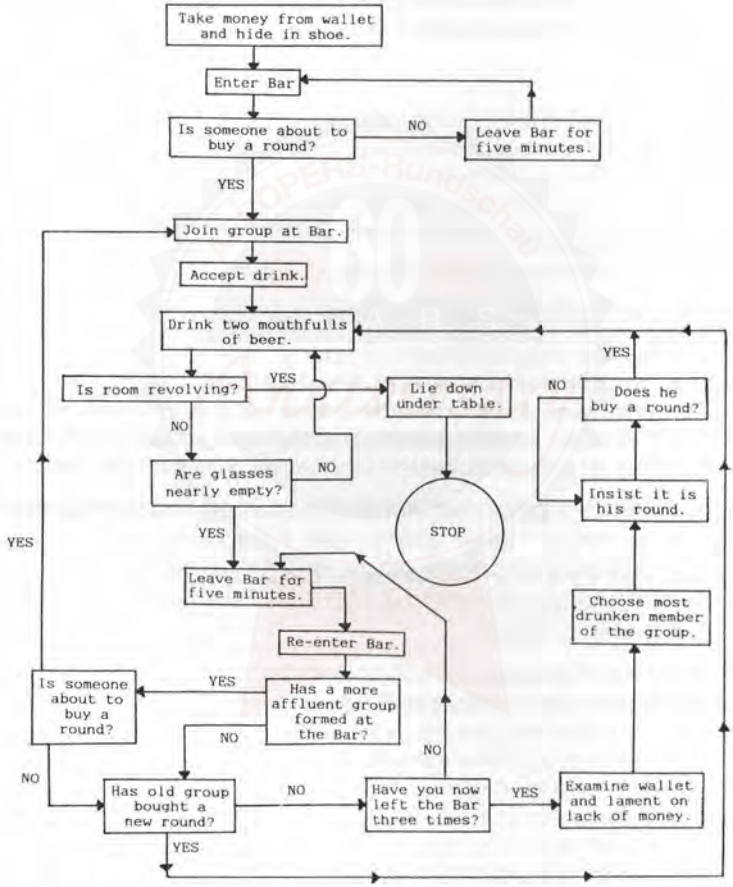
Einem Beitritt von Piloten der CTA, X.Air usw. stehe ich in der Grundhaltung (vgl. **rundschau** Nr. 284, Seite 4) positiv gegenüber.

Toni van Yzendoorn

Light flight

.. NIGHTSTOP FLOW CHART

The editors wish to thank John 'Trapper' Holland, who managed to acquire the following. You may choose not to use it, but at least you'll know, in future, what Trapper John is up to when he says, "Just got to go and phone home...."



(Aus: «The Log», February 1990)

Streifen des Anstosses

Mitte März wurde eine Umfrage an alle Aktivmitglieder verschickt, die sich kritisch mit den Rangabzeichen an der neuen Uniform befasste. Als einer der drei im Uniformteam einsitzenden Piloten erlaube ich mir eine Stellungnahme dazu.

Die Diagonalstreifen wurden von uns aufgrund des modischen Gesamtbildes ausgewählt und nicht etwa – wie dies ein Pilot vermutet hat – weil Herr Fröhlich an unserem Erscheinungsbild sägen wollte. Dabei wurde sehr wohl berücksichtigt, dass man sich in dieser Uniform im internationalen Gefüge behaupten muss. Jedoch glauben wir nicht, dass in Bombay oder in Afrika (was immer wieder erwähnt wurde) Schwierigkeiten auftreten, erstens weil bei 30 Grad sowieso der Kittel im Crewbag ist und zweitens weil nach einer kurzen Zeit die Swissairuniformen weltweit bekannt sind und erkannt werden. Ausserdem hat jedes Cockpitmitglied noch einen Hut zur Heraushebung seiner Position. Auch einem Repräsentationsrundgang im Flugzeug tun die Streifen keinen Abbruch, auch wenn nur noch wenige Piloten PIH – gemäss im «Vollwichs» ausrücken (mit den Achselpatten könnte man das sowieso revidieren).

Die Uniform ist nicht mehr vergleichbar mit einer «Uniform» im herkömmlichen Sinn, deshalb wollten wir auch die Accessoires dezent halten. Jeder Pilot oder Flight Engineer ist mit Streifen, Hut und sogar Funktionsbezeichnung auf dem Namenstäfelchen ausgestattet. Das sollte zu einer Identifikation ausreichen, fanden wir. Das Abzeichen ist aus Plastic, weil die bisher verwendeten Namensschilder wegen ihres Gewichtes immer herunterhingen, das wollte man korrigieren. Eine Verarbeitung in zum Beispiel tiefgezogenem und eloxierten Metall könnte die Lösung darstellen, ist aber aus Termingründen vorläufig nicht durchführbar.

Als Grundlage für die Kritik an den Streifen wird der «internationale Standard» genannt. Gleichzeitig wird aber auch die Frage aufgeworfen, ob denn der ebenfalls goldene Streifen am Hut des Copiloten nicht zuviel des Guten sei. Bitte schauen Sie sich bei den anderen Airlines um, wer dekoriert denn den Copiloten nicht auch gleich wie den Kapitän? Er ist ja sein Stellvertreter. Übrigens wäre auch internationaler Standard, dass der Copilot den Start ausführen kann, aber davon ein andermal.

Der Hinweis am Schluss der Umfrage, diese an das Sekretariat der AEROPERS zu schicken, hat zu Rückfragen geführt, ob denn diese Umfrage im Auftrag der AEROPERS gemacht worden sei. Der Vorstand hat an seiner Februarsitzung nach längerer Diskussion beschlossen, nicht auf die Abzeichen zurückzukommen. Die Umfrage ist deshalb als privater Vorstoss zu

verstehen, jedoch wurden die Ergebnisse im Namen der AEROPERS an PF zur Kenntnisnahme geschickt.

An der Copilotensitzung vom Februar wurde dieses Thema ebenfalls angesprochen, und eine Konsultativabstimmung unter den 28 Anwesenden ergab eine Mehrheit von 20, die alles so belassen mochten, gegen vier, die die traditionellen Streifen haben wollten.

Air Lingus hat sogar die Goldstreifen durch silbrige ersetzt, ohne dass ein Aufstand ausgebrochen wäre, weil sie befürchten, man könnte sie mit den Kabinenmitgliedern der KLM verwechseln . . .

Erstaunlich für mich war die Erfahrung, dass alle bisher Angesprochenen am Schluss einer Diskussion beteuerten, dass sie selbst ja eigentlich überhaupt keine Streifen benötigten, sie hätten genügend Persönlichkeit, die für einen Führungsposten notwendig sei. H.L.

Zu verkaufen in **Safenwil (AG)**

5½-Zimmer-Eck- und Reihen-einfamilienhäuser

in sonniger, ruhiger, verkehrsgünstiger Lage (2 Autobahnanschlüsse in nächster Nähe).

Preise ca. ab Fr. 880 000.–

Ausbauwünsche können noch berücksichtigt werden. (Bezugsbereitschaft ca. Frühling 1991). Anfragen richten Sie an Tel. 041 - 55 82 82

Wohnen im Thurgau

Wir haben an verschiedenen kleineren Ortschaften im Mittelthurgau

Einfamilienhäuser zu verkaufen

Preise ab Fr. 620 000.– bis Fr. 800 000.–

Interessenten melden sich bei
HERZOG IMMOBILIEN, Feldhofstrasse 22, 8570 Weinfelden
Tel P: 072 / 22 59 02
Tel G: 072 / 22 27 76 (ab 19.00 Uhr)

Callback

See What Position Your Position Is In

English is the international language of aviation operations, but differences in pronunciation, voice quality, and terminology can pose serious safety hazards to flights operating internationally. Especially vulnerable to misunderstanding (in any country) are flight crew/controller communications that deviate from standard «handbook» English.

ASRS reports reveal that one of the most common misunderstandings involves the use of «position» in taxi instructions. «Position» to a U.S. crew means to move on to the runway and into position for takeoff. But foreign controllers often use «position» to mean that an aircraft should move to a holding point position. Now more on the subject from several ASRS reporters:

. . . We were cleared by Tower . . . to position and effect immediate release for takeoff. I, as PIC of flight, taxied into position on Runway 14. As I got to the center of the runway I saw a light plane on final about two miles out. I immediately asked if he was going around and the Tower said yes. The Tower then said we were not cleared on the runway. My co-pilot replied that we were given position and hold as I thought and acknowledged. The Tower said no were not, that they don't use that phraseology. We were to hold position. The Tower said they use the term «line up on the runway». Because of the difference in phraseology, I feel a serious situation could occur.

And from a different part of the world . . .

. . . Tower cleared us to taxi to runway 20. About halfway we told Tower we were ready and the Tower cleared us to «taxi to position». When turning from the parallel towards the runway while still on the taxiway, I asked the Captain to confirm we were cleared into position. The Captain said yes we were and called the Tower to confirm clearance. The Tower said taxi into position. As we pulled on to the runway we saw an aircraft at the other end of the runway.

Then we realized that the aircraft had started his takeoff roll. I immediately pulled off the runway and back on to the taxiway . . . We didn't monitor the communications because they were in another language . . . If we had been more proficient operating abroad, we would have further questioned the clearance into position, as the usual instruction is to «line up» . . .

Say Again!

The Captain who submitted the following incident to ASRS noted at the top of his ID strip, «taxied on to the runway with assumed clearance». Here's the full story:

Requested taxi clearance. Ground Control gave following in «broken» English: «Cleared to Runway 25 via back taxi, use second taxiway on your left, Taxiway C.» Three crew members believed this to mean-taxi to Runway 7/25, taxi onto runway, taxi to threshold of Runway 25, turn around on runway 25 threshold and stop. (Taxiway C is mid-point entrey/exit for runway 7/25.) After taxiing on runway 7/25 a full 1500 feet toward turnaround point, we were informed that we were not cleared on to the runway. We offered to return to ramp, but were turned over to Tower frequency for airway and takeoff clearance . . . Ground controller misinterpreted our tone of voice when we offered to return to ramp. While we reflected shock-apology-penitence-sincerity, ground controller said, «I fail to see the humor in this!»

Whoop! Whoop! Pull Up!

Flight crews' failure to maintain awareness of aircraft proximity to terrains is a factor commonly cited in accidents involving U.S. operaturs abroad. The NTSB has expressed its concern to the FAA that some flight crews are taught, either explicitly or implicitly, to ignore or inhibit Ground Proximity Warning System (GPWS) alerts during their flight training. Here's a case reported to ASRS in which the alarm may have been false, but the Captain responded flawlessly:

We were on descent for Runway 23 . . . Runway changed to 05 . . . Descended to 9000, then 7000. After programming FMC for new approach, I tried to contact company on new frequency with no luck. Noticed Co-pilot over 250 kts. below 10,00 feet but was slowing. Approaching 7000 feet (about 7100 feet) GPWS activated with «Terrain, terrain», then «whoop, whoop, pull up!» . . . We were in weather, no visibility. Co-pilot reached for autoflight panel to climb (we were on autopilot). I yelled, «Climb now!» very forcefully. When there was no immediate response, I hit autopilot disconnect and pulled up. GPWS stopped and we leveled about 9200 feet. I explained our climb to Approach. He said we had sufficient terrain clearance. Further approach was uneventful. Our approach chart shows a 5575-foot point north (of area). The departure chart showed a 5637-foot point in general area . . .

I think co-pilot's reaction was not that unusual in super auto type airplanes. GPWS terrain warning is useless unless crew reacts instantly. A surprise

GPWS activation should be included in simulator training then the crew is in autoflight mode. I don't think it's reasonable to expect instant transition to manual climb unless it is practiced, especially in the newer planes where autoflight is emphasized . . .

Notes On Emergencies

A few months ago, Callback promised you more examples of ASRS reports submitted solely to improve the system. Here's one from a controller who is concerned that some pilots don't fully understand the uses of PIC emergency authority:

. . . Aircraft X declared an emergency due to engine failure . . . checked in on my frequency descending to FL370 and requested FL240. I cleared aircraft X to FL350 and called traffic 7 o'clock, 3 miles, eastbound . . . Virtually all aircraft were deviating from their filed routes due to a storm . . . and another area of weather. I told aircraft Y at FL330 to turn 30 left to clear the emergency aircraft's descent path. The pilot hesitated just a bit due to the proximity of the storm off his left wing, but said that he would turn as far north as possible . . . Aircraft X again requested FL240 and I advised unable due to traffic (aircraft Y) 6 o'clock, 4 miles. Aircraft X answered with, «Well, Move him!» I advised that turns had been issued. Sixty to ninety seconds later, when aircraft Y was diverging, I cleared aircraft X to FL240. The pilot acknowledged and said that he would try a restart out of FL260 . . .

All in all, incident went smoothly. I am concerned, however, that the (aircraft X) pilot did not seem to understand that although I could not legally clear him for lower without providing standard separation with the aircraft Y flight at FL330, he could exercise his authority to deviate from his last clearance as PIC of an aircraft in an emergency and continue his descent. That is why I kept issuing traffic.

Perhaps this item could be reviewed in Callback as a reminder to pilots that ATC cannot issue clearances that would provide less than standard separation, but we will provide all information necessary for a pilot to exercise his authority to fly his aircraft in the safest possible manner in a given situation (for example, provide traffic and terrain advisories).

One good reminder deserves another: controllers who are unable to grant clearance requests during an emergency should consider advising pilots directly that safety alerts will be provided if the pilot chooses to exercise emergency authority.

Pensionierten-Ecke

Weisch no?
Hallo Bruno Schmitt, weisch no, damals am 20. Dezember 1953 auf dem Abendflug Manchester – Zürich?

Convair HB-IRZ in 5000 Meter Höhe. Sternenhimmel, ruhiger Flug. Die Passagiere beim Nachtessen.

Plötzlich abnormaler Lärm wie Maschinengewehrfeuer vom Generatorpanel. Offensichtlich Overload, Rauchentwicklung, Gefahr eines Brandausbruches.

Du als Upgrading Pilot, ich als RCP. R/O Magnin hilflos: «. . . j'ai rien fait!!»

Mit den Worten «. . . nicht einmal ruhig essen kann man . . .» musstest Du das Esstablet Magnin übergeben und den fehlbaren Generator abschalten. Mit einem Generator landeten wir 50 Minuten später IFR in ZRH.

Marcel Jakob, Swissair-Pilot von 1948–54

Light flight

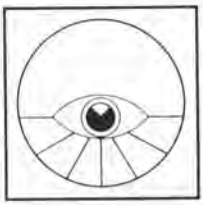
J Burlington Widebody: «Hey, I've got this great idea for manning our long-range two-man cockpits – crew englargers.»
Captain Speaking: «Englarging the crew? That's a great idea. We could put a third man at the back of the cockpit, ready to spring into action at a moment's notice, an . . .»

Widebody: «. . . and . . .?»

Captain Speaking: «And we could call him the flight engineer.»

I see Lufthansa wants to redeploy potentially redundant 727 and 747 flight engineers as «crew enlargers» to spell regular crew on long-distance flights on aircraft such as the 747-400. It would solve crew shortages, and give the flight engineers a chance of a continuing career, even for those who have not managed to re-train as captains.

rund-Schau



Swissair immer noch ohne Flight Ops . . .

Swissair acquired a 38% shareholding in Crossair, a Swiss regional carrier, in May 1988. A 3% share[illegible] Austrian Airlines was also acquired [illegible] ly 78% of Swissair's [illegible] Combi, six interests and [illegible] five Airbus A310-200, four [illegible] MD-81, eight Fokker 100.

On order: 12 MD-11.

Executives: chairman, Armin Baltensweiler; president, Otto Loepfe; deputy president, Eric Geitzinger; head of finances, Peter Nydegger; corporate development, Stephen Froehlich; engineering and maintenance, Willi Schurter; marketing, Kurt Schmid, Paul Reutlinger, Robert Eglauf.

Employees: 20,000.

Head Office: PO Box 8658, Zürich-Flughafen [illegible] land. 825601.

Tel: +41 [illegible]

. . . dafür mit einem sparsamen deputy president! (Aus dem «world airline directory» des Flight International.)

H.L.

BAe 146 bei Crossair und DAT

Der Verband der Crossairpiloten hat bei den Salärverhandlungen vor einem Jahr ein dreijähriges «Stillhalteabkommen» unterzeichnet. Die Lohnforderungen wurden bekanntlich von Moritz Suter mit dem Argument bekämpft, wonach Crossair mit 30plätzigen Flugzeugen einfach keine höheren Löhne zahlen könne.

Die BAe 146 kommen nun so rasch, dass das Training und die Indienststellung so rassig über die Bühne gehen sollen, dass den ebenfalls vielarbeitenden Verbandsvertretern keine Zeit bleibt, vorher eine tiefgreifende Verhandlung erfolgreich abzuschliessen.

Anders endete es bei der Regionalgesellschaft der SABENA, Delta Air Transport (DAT). Der Landesverband der Piloten verlangte für seine Mitglieder bei DAT dieselbe Entlöhnung wie für die Kollegen bei SABENA, die Boeing 737 fliegen. Ausserdem sollte eine gemeinsame Senioritätsliste geschaffen werden. Weil SABENA und DAT nicht darauf eingingen und den Verband auch mit andern Ködern nicht umstimmen konnten, wurden die beiden BAe 146 am Boden behalten. Sie sollen verleast oder verkauft werden – an Crossair?

Delta-Mitarbeiter werden Mitbesitzer
Um die permanent drohende Gefahr einer freundlichen oder unfreundlichen Übernahme weiter zu mindern, konnten die Angestellten von Delta Airlines 14 Prozent der Aktien übernehmen. Mit den je 5 Prozent bei Swissair und Singapore sind damit bereits knapp ein Viertel der Aktien «im Trockenen».

Administrative Massnahmen gegen Gewichtsprobleme
McDonnell-Douglas beklagt ein um 4000 Pfund zu hohes Leergewicht der MD-11. Die Firma erwartet, dass etwa die Hälfte des Übergewichtes in den nächsten Jahren abgebaut werden könne.

Um aber dennoch eine rasche Korrektur anbieten zu können, plant Douglas einfach, das maximale Startgewicht um eine halbe Tonne anzuheben.

Zugleich kündigte die Firma an, dass die geplante gestreckte Version mit dem Unterflur-Panoramadeck dieses Jahr gestartet werden soll unter dem Namen MD-12X. Ablieferungen sollen ab 1995 (plus Verspätung, da es ja «nur» eine Variante der MD-11 ist . . .) erfolgen.

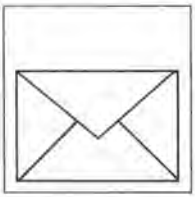
Internationales Golf-Turnier
Die «International Federation of Airline Golf Associations» lädt zum 6. Internationalen Airline Cup '90 ein. Er findet vom 10. bis 17. Juni 1990 in Irland statt, und die Woche Vollpension plus 18 holes per day kostet zwischen 665 US $ (1 Spieler, Doppelzimmer) und 1330 US $ (Team).

Gespielt wird auf den Anlagen des Ballybunion Club, Tralee, Dooks und Killarney Club, administrative Federführung liegt bei der Air France Golf Association.

Informationen und Anmeldeformulare sind auf dem Sekretariat erhältlich.

Keine «Gnadenfrist» für alte Uniform
Es ist geplant, die neue Uniform auf ein noch bekanntzugebendes Datum im Sommer einzuführen. Also müssen alle Cockpitleute bis dann im Besitz ihrer Uniform sein, es ist nicht geplant, dass die alte Uniform oder Teile davon bis zum statistischen Ende ihrer Tragdauer im Einsatz bleiben. Die neue Uniform hebt sich so von der bisherigen ab, dass eine Mixtur vermieden werden soll. H.L.

Briefe an die rundschau



Wer zu spät kommt . . .
Wir alle sind beeindruckt von den politischen Geschehnissen in Mittel- und Osteuropa. Konzentrierte Geschichte im Zeitraffertempo! Wir erleben, wie urwüchsige menschliche Eigenschaften, die bei uns im Westen schon fast ausgestorben scheinen, wie Freiheitsdrang, Opferbereitschaft und Beharrlichkeit ungeahnte Triumphe feiern und in Jahrzehnten erstarrte, unverrückbar scheinende Strukturen hinwegfegen. Wir erleben, wie die noch gestern herrschenden, sich im Schutz von Waffen allzu sicher fühlenden Machthaber den Offenbarungseid ablegen und in den Strudel mitgerissen werden und heute bereits von der Bildfläche verschwunden sind. Mit schonungsloser Konsequenz macht das Volk klar, was es heisst, Werte wie Glaubwürdigkeit und Vertrauen, deren eminente Bedeutung man bei uns schon fast vergessen hat, mit den Füssen zu treten. Und ebenso unerbittlich werden diejenigen entlarvt und kaltgestellt, die noch in allerletzter Minute mit einem jämmerlichen Wendemanöver versuchen, ihre Haut zu retten und dabei das Volk ein zweites Mal betrügen. Die alten Betonköpfe sind schon schlimm genug, aber noch schlimmer sind die Wendehälse. Es scheint, auf die Menschen drüben ist Verlass; ihr Instinkt, der jahrzehntelang unterdrückt und scheinbar deformiert wurde, hat die Zeit schadlos überstanden und kann heute besser denn je unterscheiden zwischen gut und böse. Ein Mann wie Krenz oder Iliescu kann noch so viel Kreide schlucken. Die Stimme mag lieblicher werden, aber ein weisses Unschuldslamm werden sie nie. Vertrauen kann nur der haben, der sich in schweren Zeiten gewehrt und dabei harte persönliche Konsequenzen riskiert und in Kauf genommen hat wie Sacharow, Walesa, Havel, Havemann oder Töres.

Fürwahr, faszinierend, was sich da vor unserer Haustür abspielt, durchaus vergleichbar mit der Französischen Revolution vor 200 Jahren. Das Volk siegt – das nennt man Demokratie. Für uns politischer Anschauungsunterricht, wenn wir nur bereit sind, die Signale, die von dort ausgesandt werden, aufzufangen und neu Demokratie zu lernen.

Von der Politik zur Swissair
Sollten im folgenden Ähnlichkeiten oder gar Übereinstimmungen mit den obigen Gedanken auftauchen, so wären sie selbstverständlich unbeabsichtigt und rein zufällig.

In der Swissair erleben wir momentan eine Personalknappheit, die man schon getrost als dramatisch bezeichnen kann. Es wäre zu einfach, die Ursachen dafür in dem allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Umfeld zu suchen. («Den anderen geht es ja auch nicht besser.») Nein, ich behaupte, ein beträchtlicher Teil davon ist hausgemacht und liegt schon einige Jahre zurück, als man glaubte, Piloten- und F/A-Ausbildung auf ein Minimum reduzieren zu können, weil ja der momentane Bestand ausreichte. Kurzfristig liess sich damit die Bilanz freundlich gestalten. Damals wie heute bezeichne ich derartige Aktionen, von denen es mehrere gab und gibt, als Feuerwehrübungen oder Panikreaktionen, denen kein langfristiges Konzept zugrunde liegt, deren Wirkung naturgemäss sehr kurzlebig ist und bald in Misserfolg umschlägt. Damals hätte man besser umgekehrt verfahren: kurzfristig einen Überbestand zu produzieren, der etwas teurer gewesen wäre, längerfristig aber hätte man sich ein Polster geschaffen, von dem man heute zehren könnte.

Um entsprechende Analysen zu erstellen und darauf eine langfristige Planung aufzubauen, gibt es in der Swissair gutbezahlte Spezialisten. Es stellt sich für mich die Frage: Haben sie versagt? Oder haben sie die Situation erkannt, aber nicht energisch darauf hingewiesen? Oder haben die Chefs den Ernst der Lage nicht erkannt, falsche Prioritäten gesetzt? Haben sie das Duell mit den Finanzexperten verloren? Oder haben die Ausbilder, die an der Schulungsfront aktiv sind, falsche Unterlagen geliefert?

Der Ursachen kann es viele geben, die Zusammenhänge sind komplex, die Verantwortlichkeiten verlieren sich irgendwo in der Vergangenheit und im Labyrinth der Zuständigkeiten. Tatsache ist, es wurden Fehler gemacht, die heute voll zu Buch schlagen.

Heute sieht es jeder, der nicht blind ist. Aber schon damals war es einfach, diese Prognose zu stellen. Auch jetzt erlaube ich mir wieder, Prognosen zu stellen und klipp und klar auf den kapitalen Fehler hinzuweisen, der heute begangen wird und eine direkte Folge der Versäumnisse der Vergangenheit ist. Wir müssen mit neuen Feuerwehrübungen das fehlende Personal innerhalb kürzester Frist einstellen. Das ist nur möglich, indem wir die Anforderungen an die neuen Bewerber erheblich reduzieren. Die wiederum gravierenden Folgen werden langfristig und heimtückisch schleichend durchschlagen: wir werden markante Qualitätseinbussen unserer Dienstleistung in Kauf nehmen müssen. Kurzfristig werden wir Erfolge erzielen (oder auch nicht), aber langfristig wird der Prozess der Erosion seinen Fortgang nehmen, der gute Ruf der Swissair verliert weiterhin an Glanz.

Für diese meine Prognose braucht es wiederum keine prophetischen Gaben, das sieht im Prinzip jeder mit gesundem Menschenverstand und vor allem mit einem unabhängigen Urteil. Etwas anderes ist es, einen Ausweg aus diesem Dilemma zu finden.

Die Frage der Verantwortlichkeit

Verantwortung zu übernehmen heisst in erster Linie, den negativen Teil zu übernehmen. Für den Erfolg muss man keinen Verantwortlichen suchen, wohl aber für den Misserfolg. Er steht unter dem ständigen Zwang zum Erfolg, und es gibt auch keinen Bonus, mit dem er sich mal einen Failure leisten dürfte. Es liegt in der Natur der Sache, dass der Erfolg nicht speziell vermerkt wird, er ist ja selbstverständlich. Misserfolg hingegen wird sofort registriert und muss zu Konsequenzen führen, was im Prinzip auch richtig ist. Diese sind sachlicher Art – neue Massnahmen, oder personeller Art – Personalumstellungen bis hin zum Rücktritt, aber immer im Interesse der Sache, nicht als Strafaktion.

Über diese Zusammenhänge ist sich der Verantwortung Tragende im klaren, das Spiel mit der Verantwortung macht ja den Reiz einer Kaderfunktion aus und gibt Befriedigung, aber es ist auch undankbar, nicht jeder ist dafür geeignet.

In unserem aktuellen Fall hat Herr Frei Fehler eingestanden und die Verantwortung übernommen. Dies ist ein grosser Schritt in die richtige Richtung, ein für uns ungewohnter Vorgang, der drum um so mehr Anerkennung verdient. Aber (leider kann dies ominöse «aber» nicht ausbleiben) jetzt gilt es, den Begriff der Verantwortung mit Sinn und Leben auszufüllen, damit es nicht bei hohen Phrasen und leerem Gerede bleibt. Es geht um die Konsequenzen, die nicht ausbleiben dürfen.

Das müssen in erster Linie sachliche Korrekturen sein. Und hier melde ich bereits erste Bedenken an. Die Art, wie man jetzt versucht, das Personalproblem unter Kontrolle zu bekommen, spricht mitnichten für Weitsichtigkeit und eine auch nur mittelfristige Besserung. Es ist ja dieses unselige Von-der-Hand-in-den-Mund-Leben, das den Keim für zukünftiges Übel in sich trägt. Zur Frage der personellen Konsequenz ist zu sagen, dass Herr Frei sich stellt und Farbe bekennt. Konsequenterweise kann es hier nur Rücktritt geben. Ob aber damit alle Probleme auf einmal gelöst werden, bleibt fraglich, denn es besteht der Verdacht, dass die Verantwortlichkeiten einiges komplizierter sind, dass er auch Fehler von anderen übernimmt und er somit als Sündenbock den Winkelried spielen muss, ein Vorgang mit Haken und Ösen und persönlicher Tragik.

Es scheint, dass grundsätzlich Bedeutung und Wert des Rücktritts noch nicht erkannt sind.

Ein ehrenvoller Rücktritt zur rechten Zeit ist keine Niederlage, ganz im Gegenteil. Kurzfristig ein Schritt zurück, kann er längerfristig zu einem Sieg, zu einem Triumph werden, dies allerdings nicht als Garantie, sondern als Chance. In jedem Fall zeugt er von Mut und Integrität, man gewinnt Achtung, Vertrauen und Glaubwürdigkeit, genau das, was heute so schmerzlich vermisst. wird.

Die Betonung liegt auf dem rechten Augenblick. Er hatte für die alten Griechen, die Erfinder der Demokratie, zentrale Bedeutung (o kairós); die Politik als eine Kunst, die der beherrscht, der das Gespür für den rechten Moment hat.

Das heisst, dass man nicht vorschnell das Handtuch wirft, sondern bewusst und imstande ist zu kämpfen, dass man aber auch das Gefühl dafür hat, wann es besser ist, den Stuhl zu räumen, statt an ihm zu kleben. Denn wenn nämlich dieser Klebstoff aus nichts anderem besteht als aus unbändigem Ehrgeiz, dann hat man die Legitimation verloren und schadet der Sache.

Sollte ich jemals in einer entsprechenden Position Verantwortung tragen, es wäre mir ein Vergnügen abzutreten, wenn ich wider besseres Wissen handeln müsste. Für mich wäre es ein Sieg der Glaubwürdigkeit und persönlichen Integrität. Nun, das ist wohl auch der Grund, warum ich nicht schon lange ein hoher Chef bin . . . Das nur nebenbei.

Aber unbestritten ist, dass Eigenschaften wie Zivilcourage, Kritikfreude und Innovationsfähigkeit, also eine gewisse Brillianz, nicht gefragt sind. Und wenn man heute vor dem Problem steht, qualifiziertes Kaderpersonal zu finden, dann auch deshalb, weil man es immer vorgezogen hat, einen bequemen statt den initiativen Mitarbeiter zu züchten und zu fördern.

Gorbatschew hat, als er als Gast an den Feiern zum 40. Jahrestag der DDR teilnahm, seinem Gastgeber Erich Honecker bedeutungsschwanger, vielleicht noch mit einem leicht zynischen Grinsen (ich habe es leider nicht gesehen) zugeflüstert: «Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.» Betonkopf Honecker hat es damals nicht kapiert, Ceauscescu hat es nie verstanden, drum wurden sie von den Ereignissen überrollt. Dieses Wort ist so wahr, es macht vor keinem Halt, nicht mal vor seinem Schöpfer. Das wäre übrigens eine grosse Gefahr für uns. Und es ist gar nicht gesagt, dass es nur auf die Politik beschränkt bleibt.

Burkhard Klesser

Schlafstörungen?

Wir führen das komplette Programm hochwertiger

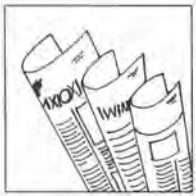
Matratzen

aus 100% naturreinen Materialien
für höchsten Schlafkomfort.
Kommen Sie zum unverbindlichen Probeliegen.
SR Rabatt 10% (ohne Lieferung)

Limacher

Raumausstattungen, 6130 Willisau, Telefon 045 - 81 14 58

From other publications



Two or four, bitte?
Lufthansa studies show that the number of engines will make little difference in operating costs of a long-range transport the size of the four-engine Airbus Industrie A340. Jurgen Weber, the West German national airline's top technical official, said two-engine transports in the A340 class must be overpowered to carry the aircraft in case of an engine-out condition at takeoff. Each engine must be rated for at least 70,000 lb. of thrust, a total of 140,000 lb. thrust on a two-engine aircraft. The thrust on the four-engine A340 coming into Lufthansa's fleet will total less than that. With each engine rated at 30,000 lb., the total will be 120,000 lb. Lufthansa claims the fuel efficiency of the A340's CFM56 engines will lower operating costs, and with four engines, the A340 will be able to fly 9,000 naut. mi. nonstop. Lufthansa will not have to concern itself with the extended range twin-engine operations (EROPS) requirements, he said. Lufthansa has long been a supporter of the A340 program.

(Aus «Aviation Week», 5 February 1990)

Domino effect
Eight-week delays in the deliveries of Boeing 767 transports to Scandinavian Airlines System have forced the airline to put off the start of new services and increases of existing services. SAS postponed the start of nonstop flights from Copenhagen to Singapore, a second weekly flight from Copenhagen to Toronto and a second weekly flight to Beijing. Two of five 767s to be delivered this summer will be extra-long-range-200 versions configured to seat 150. SAS is still operating six McDonnell Douglas DC-10s, but four of them have been sold.

(Aus «Aviation Week», 5 February 1990)

Stay on runway in emergency
Canadian accident investigators are recommending that crews of aircraft suffering emergencies on the runway should consider remaining there rather than turning on to a taxiway.

The Canadian Aviation Safety Board (CASB) warns that fire and rescue vehicles are less manoeuvrable on taxiways than they are on runways. It also says that an aircraft on fire can be put at further risk if it is not appropriately wind-orientated when stopped.

CASB's comments come in its report on the failure of a Delta Air Lines Boeing 737 Pratt & Whitney JT8D engine during take-off at Vancouver on 17 January, 1988. There was no serious fire, but the report examines the pilot's action in turning off the runway before stopping.

The failure occurred when a fatigue-generated crack caused a combustion-chamber outer casing to rupture, the report says. The crack probably resulted from the depositing of plating material in a bolt-hole – contrary to manufacturer's instructions.

CASB compares the result with that of the British Airtours 737 fire at Manchester in 1985, when a light wind is believed to have contributed to fuselage fire penetration, and a Pacific Western 737 fire at Calgary in 1984, when rescue vehicles were hampered by a narrow taxiway and muddy conditions.

The Vancouver report notes that «. . . the time required to reorient the aircraft must be weighed against the additional risk imposed by the delay». It adds, however: «The Board believes that passengers . . . could be exposed to unnecessary risk . . . if flightcrews do not fully assess the extent of the emergency and consider external conditions such as wind and airfield surface conditions before taxiing clear of the runway».

Aus: «Flight international» 21–27 March 1990

Cabin fire safety tests to start

British Petroleum (BP) is about to start burn tests of its watermist cabin fire protection system in a Trident airframe at Hatfield.

BP has released few details of its system but it is known to differ from other designs in using a mixed air/water spray rather than water alone. The company is also thought to be working on a «water curtain» concept designed to isolate the fire without spraying the whole cabin.

BP is one of at least four companies developing watermist systems in anticipation of a possible mandatory requirement for some or all airliners.

The UK Civil Aviation Authority (CAA) and US Federal Aviation Administration (FAA) are continuing joint trials on narrowbody airframes using equipment designed by the pioneering SAVE company.

SAVE, which went into administration following the death of founder Jim Steel, has just been bought by Darchem Engineering of Darlington in northern England which plans to continue development.

FAA fire safety manager Gus Sarkos says that the next stage of the US programme at Atlantic City has already started. It includes a burn-through of the cabin floor of the test Boeing 707 fuselage.

The system is driven by compressed air at about 3.7 bar. Sarkos describes the results as «pretty good». Tests on a simulated DC-10 fuselage, the first examination of watermist in a widebody, are likely to take place in May or June.

Aus «Flight International»

Engineers may crew 747-400s

Lufthansa may employ flight engineers as aircrew on its Boeing 747-400s and long-range big twins, even though it will not modify the two-man cockpits to provide an engineer's station.

The West German carrier's hope is to re-employ as aircrew the many 747-200 and 727 flight engineers who will lose their jobs as their old aircraft are phased out, but who have failed to retrain as pilots.

Up to 250 aircrew may be affected by the phase-out and Lufthansa is contracted to employ them within the airline even when there are not three-man flightdecks left in its fleet.

Lufthansa institutes crew-enlargement in steps, depending on the length of the flight and the departure time. For a 9h flight a normal crew is used and a copilot enlarger carried. If the flight is longer, or also operates over-night, then the enlarger is a senior first officer who is qualified to take over either seat during the cruise.

A flight longer than 12h 30min requires a normal two-man crew and two enlarger copilots, one of whom must be a senior first officer. Lufthansa's policy is never to operate two four-ring captains on the same aircraft: a senior first officer «enlarger» is described as a copilot ready for captaincy who is qualified for this task.

Lufthansa is, whith its pilot and engineer unions, looking for a way of safely employing flight engineers as crew enlargers on flightdecks where aircrew work was designed only to be carried out from the pilots' seats. The engineers would like an option to remain aircrew, pilots are sceptical about the scheme, while management would like to find a way of using the skills of redundant employees which it cannot dismiss.

(Aus: «Flight International», 21–27 February 1990)

Liebe Kollegen

Vorsicht, Glosse! Paul Frei ausgebootet! von H.L. in der **rundschau** von Januar/Februar 90 ist meines Erachtens eine redaktionelle Schwachleistung. Oder ist H.L. das «Anreissen der Colani-Uniform» in den Kopf gestiegen? Über die Geschmäcker lässt sich bekanntlich streiten.

Die Glosse möchte ich eher als Entgleisung einstufen oder eine Gedankenlosigkeit des Redaktors. Der «Blick-Stil» passt bestimmt nicht zur **rundschau** der AEROPERS.

Kurt Strickler

Coming up . . .

. . . an Interview with Cathay Pacific B-747 Captain Mark Ingram, a former Swissair-Copilot.

Eine Bitte an Artikelschreiber
Wir freuen uns über jede Zuschrift an die **rundschau,** gelegentlich dürften die Aktivitäten aus dem Leserkreis sogar noch höher sein! Wir schätzen es aber zu wissen, ob Ihre Artikel, Zeitungsausschnitte, Zeichnungen usw. noch an andere Publikationsorgane wie Flight Recorder oder Swissair-News geschickt worden sind. So können wir Rücksprache nehmen und unnötige Doppelspurigkeiten vermeiden. Vielen Dank!

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Spörri	Fach 402	**Mitglieder:**	R. Lengauer	Fach 1083
				T. Stefanini	Fach 296
Vizepräsidenten:	E. Scharp	Fach 1323		P. Bircher	Fach 274
	H. Lüscher	Fach 189		A. Caluori	Fach 534

Kommission	**Delegierter des Vorstandes**	**Vorsitz**	**SR-Fach**
Versicherungen	E. Scharp	M. Kuhn	1230
Salär-/Gesamtaufwand	E. Scharp	G. Brun	1078
Datenaufzeichnungsgeräte	P. Bircher	H. Lüscher	189
Seniorität	T. Stefanini	R. Plüss	1279
Finanzen	H. Spörri	G. Schwing	1486
Einsatz	R. Lengauer		
Schule und Check	H. Spörri	G. Riedel	1352
Flugsicherheit	T. Stefanini	H. G. Schmid	1240
Security	H. Spörri	P. Rüedi	1311
rundschau	H. Lüscher		
Int. Organisationen	H. Lüscher		
Copilotengruppe	T. Stefanini	Ch. Häfeli	86
Flight Engineers	A. Caluori	W. Jenni	513
Ausländer	E. Scharp	G. Schwing	1486
Romands	H. Spörri	B. Wettstein	1289
Pensionierte	E. Scharp	H. Hürzeler	
Dachverband	R. Lengauer	H. Spörri	402
Rechtsfragen	A. Caluori	J. P. Tappy	1413
Öffentlichkeitsarbeit	P. Bircher	vakant	

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

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

Öffnungszeiten
Montag bis Freitag, 9–12.45 Uhr

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

Öffnungszeiten
Montag bis Freitag, 9–12.45 Uhr

INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR LINE PILOTS ASSOCIATIONS

OCCUPATIONAL HEALTH QUESTIONNAIRE

1990

Will you live long enough to enjoy your pension?
Help us to help you!

A number of surveys conducted in recent years, have indicated that pilots can not expect to live to any great age after retirement. To try to establish the reasons for this poor longevity, IFALPA's industrial committee is conducting a survey of all pilots around the world, serving and retired.

It is essential that you answer the questionnaire honestly and completely, otherwise the data will be useless. As you can see, there ist no requirement to put your name on the questionnaire so, by definition, it is confidential.

The results will be analysed by the Royal Air Force Institute for Aviation Medicine at Farnborough (GB). IFALPA will publish the outcome when it is available.

This is the first time in aviation history that such a comprehensive survey is being made, so *please* help out. Let us hope that, as a result, we may be able to introduce the changes necessary for us to expect a long healthy retirement.

Please send the completed forms to AEROPERS by – end of May!

M. F. – FLUSIKO/ADO

RAF INSTITUTE OF AVIATION MEDICINE

A) Personal Details

1a. Please state your country of birth. .....

1b. In which country do you now operate? .....

2. What is your sex ? a) Male ☐ b) Female ☐

3. What is your age? ☐ Years ☐ Months

4. How many brothers and sisters do you have? ..... (total)

5. Do you have a permanent 'live in' partner? Yes ☐ No ☐

6. Do you have children living at home with you? Yes ☐ No ☐

7. Have you experienced a marital separation or the death of your partner? Yes ☐ No ☐

B) Career Details

8. What is your total flying experience in years? ..... Years

9. In what type of aviation have you spent the majority of your career?

a) Chartered (Non scheduled) ☐ b) Scheduled ☐

10. In which of the following have you spent the majority of your flying career?

a) Longhaul ☐ b) Shorthaul ☐ c) Mixed longhaul / shorthaul ☐

11. What are you currently flying?

a) Longhaul ☐ b) Shorthaul ☐ c) Mixed longhaul / shorthaul ☐

12. Does your flying career include any military experience?

a) No ☐

b) Military service, but no combat experience ☐

c) Military service with combat experience ☐

If **c)** please give brief details including approximate number of combat hours flown.)

..... hours flown

13. What aircraft type are you currently flying?

(in each case please state your **current aircraft type,** e.g. B747, F27, DC9 etc)?

		Type(s)
a) Jet	☐	
b) Turbo-prop	☐	
c) Piston	☐	
d) Helicopter	☐	

14. What position do you hold in your company?

a) Captain ☐

b) First Officer ☐

c) Flight Engineer/Systems Operator ☐

15. Do you hold any of the following additional positions?

a) Manager ☐

b) Line/Base Trainer or Check Captain ☐

c) Instructor (Simulator or Ground School with no flying duties) ☐

d) Other (please specify) ☐

16. What is the maximum time zone change within your current operation? +/- ..... hours

17. What is the average time zone change within your month's work? +/- ..... hours

18. On average how many nights do you spend away from home in any 28 day period? ..... nights

19. If your salary and pension were not affected which would you prefer to fly?

a) Longhaul ☐ b) Shorthaul ☐ c) Mixed longhaul / shorthaul ☐

C) SLEEP

20. How much sleep do you feel you need in order to function well? ..... hours

21. On average, in a 24 hour period, how many hours sleep do you normally have at home? ..... hours

22. How well do you sleep at home?

a) Very well ☐ b) Well ☐ c) Badly ☐ d) Very badly ☐

23. On average, in a 24 hour period, how many hours sleep do you normally have when away from home on a flight duty (in hotel accommodation)? ..... hours

24. How well do you sleep when away from home on a flight duty (in hotel accommodation)?

a) Very well ☐ b) Well ☐ c) Badly ☐ d) Very badly ☐

25. Do you use medication to assist in your sleep patterns

a) prior to duty? Yes ☐ No ☐

b) during time off? Yes ☐ No ☐

If **Yes**, what do you use? .....

26. On completion of a flight duty, how do you normally feel?

a) Excessively fatigued ☐ b) Fatigued ☐ c) Not at all fatigued ☐

27. On completion of a block of work involving flight duties how many days do you need to recover fully? ..... days

D) Medical / Health Details

28. Do you smoke?

a) No ☐ b) No, but used to ☐

c) Yes, but would like to stop ☐ d) Yes ☐

If the answer to the above question is **c)** or **d)**

Please specify: the **type** of smoking, i.e. cigarette, cigar or pipe. ☐

the **amount** consumed per day. ☐

29. Do you think that more advice and assistance should be made available to pilots to help them give up smoking? Yes ☐ No ☐

30. Do you drink alcohol?

a) No ☐ b) No, but used to ☐

c) Yes, but would like to reduce consumption ☐ d) Yes ☐

If the answer to the above question is **c)** or **d)**

Please specify the **average number of units consumed per week.** ☐ units

(single whisky or other spirit = 1 unit, glass of wine = 1 unit,
1 pint or 0.5 litre of beer/lager = 2 units, port or sherry = 2 units.)

31. Do you think that more advice and assistance should be made available to pilots to help them give up or reduce alcohol consumption?

Yes ☐ No ☐

32. Do you ever drink alcohol when on your own?

a) Never ☐ b) Less than once a week ☐ c) Once or twice a week ☐ d) Most days ☐

33. Do you ever take drugs for recreational purposes?

a) Never ☐ b) Less than once a week ☐ c) Once or twice a week ☐ d) Most days ☐

Please state **type of drugs** most frequently used:

☐

34. What is your height? feet inches or metres

35. What is your weight? pounds or kilogrammes

36. Do you take moderate / energetic exercise?

a) Daily ☐ b) Several times a week ☐ c) Once a week ☐

d) Occasionally ☐ e) Never ☐

37. Do you regard your health as....?

a) Excellent ☐ b) Good ☐ c) Fair ☐

d) Poor ☐ e) Bad ☐ f) Don't know ☐

38. Have you been treated or investigated for any of the following

i) in the past 12 months? ii) at any other time?

If **Yes,** please indicate how long you were off work.

	i) past 12 months		ii) any other time	
	✓	weeks off work	✓	weeks off work
a) High blood pressure	☐		☐	
b) Irregular heart beat or ECG query	☐		☐	
c) Any other heart disorder	☐		☐	
d) Pneumonia, bronchitis, or tuberculosis	☐		☐	
e) Asthma	☐		☐	
f) Cancer (state part of body involved...)	☐		☐	
g) Duodenal or gastric ulcer	☐		☐	
h) Chronic diarrhoea	☐		☐	
i) Kidney stone	☐		☐	
j) Chronic headache or migraine	☐		☐	
k) Dizziness, fainting, or other loss of consciousness (other than from head injury)	☐		☐	
l) Chronic back pain, sciatica, or disc trouble	☐		☐	
m) Diabetes	☐		☐	
n) Malaria	☐		☐	
o) Anxiety state	☐		☐	
p) Depression	☐		☐	
q) Alcoholism	☐		☐	

39. Has any near relative (father, mother, sister, brother) had any of the following?

	father / mother ✓	sister / brother ✓
a) Heart disease	☐	☐
b) High blood pressure	☐	☐
c) Stroke	☐	☐
d) Diabetes	☐	☐
e) Mental illness	☐	☐
f) Tuberculosis	☐	☐
g) Other, please specify:		
☐	☐	☐

40. Do you try to ensure you have a healthy diet?

Yes ☐ No ☐

41. Does your employer offer any guidance on healthy eating?

Yes ☐ No ☐

F) Attitudes and Expectations

42. Do you believe that your career as a pilot will affect your life expectancy?

a) Yes, I think it will shorten my life expectancy ☐
b) Yes, I think it will help me to live longer ☐
c) No, I don't think my life expectancy will be affected ☐

43. How much do you enjoy your job?

a) A great deal ☐
b) I enjoy it moderately ☐
c) I dislike it moderately ☐
d) I dislike it a great deal ☐

44. How stressful do you consider your career to be?

a) Very stressful ☐
b) Quite stressful ☐
c) Not at all stressful ☐

45. Do you feel your career affects you and your partner's sexual relationship?

a) Yes, it has a good effect ☐
b) Yes, it has a bad effect ☐
c) No, it does not have an effect ☐

46. Do you feel your career affects your domestic / social life?

a) Yes, it has a good effect ☐
b) Yes, it has a bad effect ☐
c) No, it does not have an effect ☐

47. Do you ever have financial worries?

a) Not at all ☐
b) Sometimes ☐
c) All the time. ☐

If there are any additional comments / observations which you would like to draw to IFALPA's attention please use the space below.

Please ensure that you have answered all the questions and that you have provided additional information where it has been requested. Thank you again for your co-operation.

AEROPERS-Rundschau
60
YEARS
Anniversary
1954 ✈ 2014