

rundschau

Januar/Februar 1984



**AERO
PERS**

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

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

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

Inhalt – Contents – Sommaires

Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
I N T E R N	
Einzug der EDV . . .	9
Neuaufnahmen	11
Zehn Jahre APKK	12
FLUSIKO: Überwachung der Abflugrouten . . .	13
Einladung zum ATC- und Pilotenhock	14
Aus dem Vorstand: H. Kok	15
Herzinfarkt? Lizenz?	21
Vom Marktwert des Piloten	24
Search For A Killer	26
Fragen an OS	34
Berner Prozente	35
MD-100 . . . was nun?	37
rund-Schau	40
Briefe an die rundschau	43
From other publications	51
Man sollte . . .	55

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 23. März 1984

Redaktions-Team:

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

Auflage: 1500 Expl.

Redaktions-Adresse und Versand:

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

Druck und Inseratannahme:

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

Die Schwarz-Blauen von AEG.

Testen Sie die AEG-Powermatic!



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

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

Byland AG

AEG

Elektrowerkzeuge von
AEG-TELEFUNKEN

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

Anniversary
1954 → 2014

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

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

Fragen zu Copiloten



Jene Copiloten-Kollegen, die mich nach dem Editorial «Der PiC gehört zum Kader» (**rundschau** Nr. 245) freundschaftlich anfragten, wann denn der Copilot dazugehören werde, liegen natürlich lätz, wissen sie doch, dass nur ein Vorgesetzter leitend wirken kann.

Aus der IMR-Meinungsforschung, Frage 3, geht hervor, dass sich 35 Prozent der Copiloten intellektuell unterfordert fühlen, bei den Captains sind es 25 Prozent. Ich interpretiere: Der Pilotenberuf braucht Leute, die auch intellektuell durch ihre Arbeit nicht ganz ausgelastet sein dürfen, sonst wäre für Unvorhergesehenes keine Kapazität mehr da. Sind die Copiloten nun zehn Prozentpunkte intellektueller als die Captains? Eine Behauptung! Sind sie um diese zehn Punkte weniger gefordert als die Captains? Eine Vermutung!

Der interne Arbeitsbericht der Swissair zur IMR-Auswertung enthielt bei jeder Frage einen Vermerk, ob und allenfalls von wem etwas aufgrund der Resultate zu unternehmen sei. Bei der erwähnten Frage 3 war die Rubrik «etwas unternehmen» angekreuzt. Leider stand auf dem der Aeropers zugesandten Exemplar bei dieser Rubrik: «gilt nicht für die Aeropers». Falls damit gemeint ist, die Mitarbeit des Verbandes sei unerwünscht, ist am Rande müd zu vermerken, dass auch hier ein Versprechen nicht eingelöst wäre. Im vorliegenden Beispiel, in dem es um die Copiloten geht, bedeutet es aber auch, dass Lösungen der hängigen Probleme ohne die Beteiligten gesucht und beschlossen würden, figurieren doch in der Swissair-Entscheidungshierarchie nur Kapitäne.

Auch innerhalb der Aeropers wird erkannt, dass First Officers stark vertreten sein müssen, macht die Copilotenzeit doch die Hälfte der Anstellungsdauer aus. Der Spruch der Väter: Von dem, was uns dient, werdet auch ihr einmal profitieren, ist nicht mehr in allen Bereichen gültig: Einigen Piloten wird die Umschulung als Captain auf ein Flugzeug der höheren Seniorität aus Altersgründen verunmöglicht. Die lange Copilotenzeit sollte den Verbandsvertretern inner- und ausserhalb der Aeropers, auch wenn sie Copiloten sind, Möglichkeiten bieten, sich durchzusetzen. Ich werfe hier sogar die Frage auf, ob nicht ein Aeropers-Vizepräsident Copilot sein sollte (die Statuten liessen dies zu). Im grossen ganzen, und

dies sei hier ausdrücklich betont, sollten die Vorstandsmitglieder die Anliegen aller Piloten wahrnehmen und nicht partikuläre Interessen vertreten. Die Zeiten fordern sowieso: nirgends schwache Funktionäre, weder Copiloten noch Kapitäne.

Mit freundlichen Grüssen

Felix Rasumowsky

Florida USA

zu verkaufen: 2 voll erschlossene Bauparzellen in Spring-Hill a. Golf v. Mexico, 5 Min. v. Strand. 1160 m² zu \$ 6550.— und 1390 m² zu \$ 8500.—, weitere Parzellen an der Ost-Küste in Rockledge, Merritt-Island, Cocoa, voll erschlossen, ca. 800 m² zu \$ 17 000.— bis 22 000.—. Neu erstellte Bungalows incl. 800 m² Land ab \$ 75 000.—. Bei Rockledge 40 Acres Bauland zu \$ 3.25 per m² Anfragen AVISO-SERVICE AG, Badenerstr. 141, 8004 Zürich, Tel. 01 - 242 36 90 od. abends 01 - 710 29 67 u. 01 - 720 01 77.

Zu verkaufen

6-Zimmer-Einfamilienhaus

Nähe Reithalle und Golfplatz in Russikon.

- Wohn-/Esszimmer mit Cheminée ca. 50 m²
- 4 Schlafzimmer
- grosser ausbaubarer Estrich
- grosser Garten, gedeckter Gartensitzplatz
- geheizter Swimmingpool
- Flughafen 20 Min.
- Zürich 20 Min.
- Preis nach Vereinbarung

Auskunft unter Telefon 01 - 42 86 93, 01 - 954 04 38

Liebe Mitglieder

Ein Jahreswechsel ist für einige unserer Mitglieder die Gelegenheit, sich über die Tätigkeit der Aeropers ein paar Gedanken zu machen und diese sogar aufs Papier zu bringen. Ich möchte allen Kollegen herzlich danken, die schriftlich, per Telefon oder bei einer kurzen Begegnung im Crew Control oder auf der Strecke mit anerkennenden Worten die Arbeit des Vorstandes verdankt haben. Danken will ich aber auch jenen wenigen, die sich mit aufbauender Kritik an mich oder an den Vorstand gewendet haben. Auch diese Anregungen werden wir in unseren Denkprozess einbeziehen.

Recht viele Kollegen haben sich mir gegenüber geäußert, dass aus unserer Aeropers-rundschau wie auch aus unseren Bulletins ein gewisses Unbehagen über das Verhältnis Aeropers-Swissair deutlich erkennbar sei, und dass jedes Mitglied doch das Recht habe, über dessen Hintergründe aufgeklärt zu werden.

Richtige Vorschusslorbeeren?

Vor zwei Jahren habe ich meiner ehrlichen Freude darüber Ausdruck gegeben, dass ein ehemaliger Pilot an die Spitze der Swissair ernannt wurde. Im Zuge der Ereignisse habe ich allerdings meine diesbezügliche Meinung gründlich revidiert. Ich stelle nämlich fest, dass an verschiedenen Fronten mit kleinen Schritten ein Abbau am Status der Piloten vorangetrieben wird. Die ursprünglich vorgeschlagene DH-Regelung im Zusammenhang mit dem 3-Klassen-System hat dies wieder sehr deutlich gezeigt. Ich muss Sie, liebe Mitglieder, über diese Entwicklung orientieren. Eine Entwicklung mit langfristigen Folgen, die auch unser Verwaltungsrat aus früherer Erfahrung als Bumerang erkennen müsste.

Wortbruch oder veränderte Bedingungen?

Der Fall Athen wurde seinerzeit intern ohne Disziplinarverfahren erledigt in Form eines Gentleman-Agreements, wonach uns die Herren Staubli und Walser an unserem Vorstandstisch zusicherten, dass der Copilot im Flugdienst bleibt, sofern der Captain die Verantwortung übernimmt und die Swissair verlässt. Was seither passiert ist, ist Ihnen bekannt.

Nach der IMR-Umfrage wurde mir von OC zugesichert, dass bei allen auch die Aeropers betreffenden Belangen unser Ressortchef für die Analyse der Antworten wie auch für die Folgemassnahmen beigezogen wird. Drei Wochen später wurde uns vom Chef O mitgeteilt, die Auswertung erfolge ohne Mitwirken der Aeropers!

Um die prekäre Bestandessituation bei den Bordtechnikern zu verbessern, wurden sowohl die Aeropers wie die F/E's gedrängt, um rasch zu einem SysOp-Übereinkommen zu gelangen, welches dann von allen

drei Seiten unterzeichnet und damit rechtskräftig wurde. Jedoch kaum unterzeichnet, hat die Swissair – ohne neu zu verhandeln und ohne die Mitunterzeichner zu informieren – die darin enthaltene Dreijahresklausel ignoriert. Es geht nicht darum, dass wir auf die drei Jahre besonderen Wert legen – wir haben später einer Änderung zugestimmt – aber es zeigt die angewandten Methoden.

Kulminationspunkt ist die diesjährige Salärrunde. Vor vier Jahren hat der damalige Personalchef unter dem Titel «Unternehmerisches Denken» von uns ein Abrücken von der Abgeltung grösserer Flugzeuge erreicht. Der Kauf eines neuen und grösseren Flugzeuges – so wurde argumentiert – bringt noch nicht mehr Geld; erst durch den richtigen Einsatz von neuem Flugmaterial wird sich die Investition in Form eines grösseren «cash flow» bemerkbar machen. Also hiess die neue, für die Zukunft geltende und auch protokollarisch festgehaltene Regelung, dass der «cash flow» für künftige Reallohnverbesserungen massgebend sei.

Für besonders gute Jahre, die Zusatzabschreibungen erlauben, wurde die GEBELEIA für Kapitäne und eine feste, ins Salär integrierte Summe für Copiloten eingeführt. Damit muss sich die Firma nicht für die Zukunft verpflichten!

Vor einem Jahr wurde unter dem Titel «schlechtes 1982 und trübe Aussichten für 1983» erneut an unser unternehmerisches Denken appelliert und von uns die Zustimmung zu einer Saläreinigung erwirkt, die eine massive Lohn-Nivellierung brachte. Wir waren uns der Tragweite dieser Salärrunde bewusst und haben nur mit der Zusicherung abgeschlossen, dass die Aeropers neue Forderungen anmelden kann, falls 1982 und 1983 wider Erwarten besser ausfallen werden, was inzwischen geschehen ist. Die Ablehnung unserer bescheidenen, jedoch berechtigten Forderungen habe ich auch nach der zweiten Salärrunde noch als Missverständnis interpretiert. Ich habe mit dem heutigen Gesprächsleiter der Swissair, Herrn Walser, Kontakt aufgenommen und ihm klar gemacht, dass die Aeropers gegenüber allen andern Verbänden vom letzten Jahr her eine ganz andere Ausgangslage hat. Beim früheren Gesprächsleiter, Herrn Krähenbühl, habe ich die Abmachung über «cash flow» und GEBELEIA nochmals bestätigen lassen. Beide Herren habe ich gebeten, unseren Standpunkt an der GLK (Geschäftsleitungs-Konferenz) zu berücksichtigen. Die Antwort von der GLK ist inzwischen eingetroffen: NJET

Veränderte Management-Methoden

Der Aufbau der B-747-Flotte – und Abbau von DC-10 – sowie der Betrieb von zwei Flugzeugtypen im Fernen Osten wurde auch von Aussenseitern als sehr gewagter Schritt beurteilt. Der A310 – technisch eine Glanzleistung – hat leider bei den Passagieren noch nicht die erwartete Begeisterung gefunden. Sowohl B-747 wie A310 sind teure Flugzeuge und erhöhen dementsprechend den jährlichen Abschreibungsbedarf. Mit

der Einführung des 3-Klassen-Systems zeichnet sich noch die Unschönheit ab, dass der Mittelstrecken-Sitzkilometer beim A310, trotz 2-Mann-Cockpit, wahrscheinlich teurer wird als beim DC-10!

Die Sparmassnahmen, insbesondere beim Cabine Crew Complement, aber auch das lange Verweilen beim 2-Klassen-System trotz überzeugender gegenteiliger Indizien, werden das finanzielle Ergebnis noch einige Zeit beeinflussen, in dem verlorenes Terrain wieder zurückerobert werden muss. Für mich ist es somit klar, dass die Management-Entscheide im Klassensystem und in der Flottenpolitik für das Defizit der Flugbetriebsrechnung verantwortlich sind. Diese Fehler mit der Lohn- und Personalpolitik zu korrigieren, ist nach meiner Ansicht ein erneuter Fehlentscheid.

Die Lohnrunde hat vom gesamten Personal für 1983 eine Einsparung von ca. 35 Millionen gebracht, ein rechter Beitrag, um das Flugbetriebsdefizit von 70 auf 10 Millionen zu verringern (Hauptursache: Kerosenpreise). Bei einer ausgewogenen Betrachtung dieser Zusammenhänge kann ich nicht verstehen, dass bei einem einsatzbereiten und loyalen Pilotenkorps eine minimale, aber sehr berechnete Realloohnerhöhung abgelehnt wird, und dies in einem Jahr, wo möglicherweise der höchste «cash flow» in der Geschichte der Swissair erreicht wird.

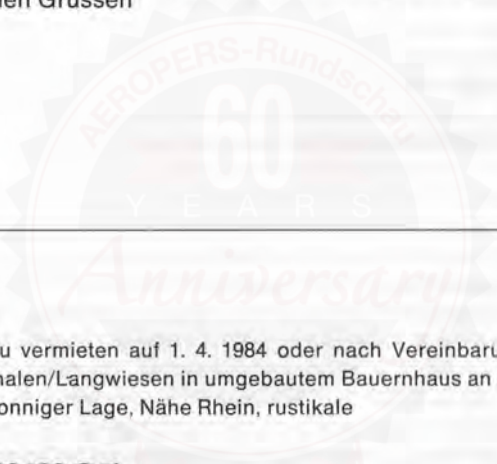
Konsequenzen?

Als im letzten Sommer Athen und der Disziplinarfall auf dem Jumbo – letzterer besonders wegen der von der Swissair angewandten eigenartigen Informationsmethode – die höchsten Wellen schlug, hat zwischen Aeropers und Swissair-Direktion ein Business-Lunch stattgefunden. Die von uns dabei erhoffte Normalisierung ist leider ausgeblieben. Die Swissair hat seither zum Disziplinarfall einseitig die Presse (NZZ) informiert, und im Dezember hat der Swissair-Rechtsdienst mit einer für uns fragwürdigen Begründung die Behandlung des Falles weiter verzögert.

Das neue Disziplinarreglement hat nun eine bald dreijährige Leidensgeschichte. Im letzten Sommer hatten die beiden Verhandlungsdelegationen einen fast unterschrittsfertigen Vorschlag ausgearbeitet, als plötzlich von Capt. Paul Frei (Chef O) eine Überarbeitung angeordnet wurde. Man ist jetzt nicht mehr bereit, die beim hängigen Disziplinarfall erkannten Mängel auszubügeln. Eine Einigung ist wieder in weite Ferne gerückt. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass Capt. Paul Frei uns an einer Vorstandssitzung erklärt hat, dass er bei fliegerischen Vorfällen, analog amerikanischer Methoden, in Zukunft vermehrt von der Einstellung im Flugdienst Gebrauch machen werde. Gegen diese Absicht müssen wir uns energisch zur Wehr setzen. Eine Einstellung im Flugdienst ist nur angebracht bei Vorfällen, welche die Safety tangieren, und auch dies erst nach einer seriösen Vorabklärung, wozu man einen Piloten nötigenfalls von einzelnen Flügen dispensieren kann.

Am 15. Dezember habe ich in der grossen Werfthalle den Worten des Direktionspräsidenten zugehört. Ich habe gespannt aufgehört, als ich hörte, dass die unternehmerischen Ziele auf der Basis gegenseitigen Vertrauens und im konstruktiven Dialog mit dem Personal erreicht werden sollen. Ich bin Realist genug um zu erkennen, dass es sich hier um schöne Redewendungen handelt, während die Praxis zeigt, dass das heutige Management auf allen Fronten eine harte Linie verfolgt. Es ist aber unbestritten, dass man nirgends eine so grosse Loyalität gegenüber seiner Firma findet, wie dies in der Schweiz und insbesondere bei der Swissair der Fall ist. Dies ist ein unternehmerisch bedeutsames Reservoir, das auszuhöhlen von nachhaltigem Schaden begleitet sein wird. Liebe Kollegen, ich glaube, ich darf mit Ihrem Rückhalt rechnen, wenn wir uns im Vorstand gegen diesen Druck auf das Pilotenkorps wehren, und wenn wir darauf beharren, dass Abmachungen eingehalten werden.

Mit freundlichen Grüssen
Edy Brunner



Zu vermieten auf 1. 4. 1984 oder nach Vereinbarung in Feuerthalen/Langwiesen in umgebautem Bauernhaus an ruhiger, sonniger Lage, Nähe Rhein, rustikale

3-Zimmer- Maisonette-Dachwohnung

mit Cheminéeofen, Geschirrspüler, Waschmaschine, Tumbler, Gartensitzplatz und weiterem Komfort.
Mietzins Fr. 1460.— inkl. Garage und Heizkostenanteil.

Telefon 053 - 2 29 49, ab 18.00 Uhr 053 - 5 34 65

Einzug der EDV ins Sekretariat der Aeropers

intern

Bereits sind es zwei Monate, dass der Computer im Sekretariat der Aeropers seine Dienste tut. Ich freue mich daher, Ihnen einen kleinen Bericht über die Einführungszeit dieses neuen technischen Hilfsmittels zu geben.

Warum einen Computer für das Sekretariat

Zuerst etwas über den Sinn dieser Anschaffung. Die Aeropers umfasst heute etwa 800 Aktivmitglieder und rund 180 Passivmitglieder. Für alle Mitglieder sind die Adressen, Telefonnummern, SR-Fächer, Eintrittsdaten, Beitragszahlen und einige Stammdaten mehr zu führen. Dazu kommen noch die vielen Versicherungsdaten, die ebenfalls laufend auf dem aktuellen Stand gehalten werden müssen. Es zeigte sich, dass die bisherige Organisation der Mitgliederkartei diese vielfältigen Informationen nicht mehr mit vernünftigem Arbeitsaufwand gewährleisten konnte. Bereits seit einiger Zeit waren daher auch die Adressen extern auf einem Computer gespeichert.

Eine wichtige Aufgabe des Computers ist auch die Führung der verschiedenen Buchhaltungen (Aeropers-Betrieb, -Haus und -Zollkasse). Ziel ist auch hier eine Vereinfachung der Organisation und die Einsparung einer externen Buchhalterin. Sind die Buchhaltungen einmal auf dem Computer installiert, so kann jederzeit mit aktuellen Zahlen gearbeitet werden, was auch die Einhaltung des Budgets und die Anlage etwaiger freier Mittel verbessert. Schliesslich sollen die Buchhaltungen für die APVK und die APKK in den kommenden Jahren ebenfalls mit diesem Computer erfasst werden und die Verwaltung der Versicherungen wieder im Aeropers-Sekretariat erfolgen. Damit können beträchtliche externe Kosten eingespart und der Mitgliederservice verbessert werden.

Das dritte Bein, auf welchem der Einsatz des Computers steht, ist die Textverarbeitung. Im Sekretariat fallen sehr viele Schreibarbeiten an. Oft mussten Protokolle, Berichte und Briefe wiederholt geschrieben werden, da nachträglich wichtige Korrekturen gemacht wurden. Der Computer hilft hier mit dem Textverarbeitungsprogramm mit, doppelte Arbeiten zu vermeiden und mehr Zeit für den Mitgliederdienst freizuspielen.

Computer-Einführung als Nebenbeschäftigung

Eigentlich war die Installation des Computers auf Anfang November 1983 geplant. Der November bot als ruhiger Monat die Aussicht auf eine gute

Einführungszeit. Die Lieferfirma kam jedoch in Terminschwierigkeiten, der Computer wurde erst anfangs Dezember geliefert. In jenem Monat standen aber viele andere Arbeiten auch noch an. Die Einführung in die Arbeit mit dem Bildschirm erfolgte daher als Nebenbeschäftigung, die aktuelle Arbeit ging vor. Es zeigte sich auch, dass die Übernahme der Buchhaltungen nicht so reibungslos erfolgte, wie es das Programm ursprünglich erwarten liess. Unser Kassier kann hiezu ein Liedchen singen und musste besonders im Dezember viele Stunden aufbringen. Heute kann aber gesagt werden, dass die Anfangsschwierigkeiten auch hier grösstenteils überwunden sind.

Cristina Curi leistete viel Arbeit, indem sie innert kürzester Zeit die Adressen der Mitglieder, die SR-Fächer, die Angestelltennummern und die Beiträge dem Computer fütterte. Diese Arbeiten waren dringend, da die Firma, die die externe Adresskartei führte, bis spätestens Ende 1983 von dieser Aufgabe entbunden sein wollte, andererseits auch die Liste für den Salärabzug der Mitgliederbeiträge drängte.

Neben diesen Arbeiten mussten wir uns auch noch bis anfangs Januar gedulden, bis das Textverarbeitungsprogramm installiert wurde. Das ursprünglich eingekaufte Programm wurde von der englischen Lieferfirma nicht geliefert; es musste auf ein anderes Produkt, das zwar fast doppelt so teuer ist, uns aber nicht mehr kostete, gegriffen werden.

Datenschutz und Zukunft

Ein Hauptaugenmerk bei der Anschaffung der EDV-Anlage richtete ich auf den Datenschutz. Unbefugte Personen sollen keine Daten über die Mitglieder aus dem Computer locken können. Hier hilft ein Passwort-System, das den unbefugten Gebrauch des Computers verhindert. Es sollen aber auch keine Daten gespeichert werden, die nicht gebraucht werden. Dieser Aspekt wird sich mit dem Gebrauch der elektronischen Mitgliederkartei ergeben. Schliesslich soll jedes Mitglied, sobald alle Daten erfasst sind, einen Ausdruck derselben erhalten, damit Fehler korrigiert werden können und auch jedes Mitglied weiss, was gespeichert ist. Ich hoffe, so allfällige Bedenken zerstreuen zu können.

Da verschiedene Versicherungsinformationen (APKK, APVK, VEF) erfasst werden, kann auch für jedes Mitglied ein Versicherungsnachweis erstellt werden, der in gewissem Mass das überalterte Versicherungsdossier ersetzen soll. In den Statuten der Aeropers ist schliesslich vorgesehen, dass zuhanden der Mitglieder jährlich ein nachgeführtes Mitgliederverzeichnis bereitzuhalten ist. Da sehr viele Adressänderungen vorkommen, beabsichtige ich, eine solche Liste nicht mehr zu drucken, sondern bei Anfrage durch den Computer auszulisten und damit immer eine absolut aktuelle Liste zur Verfügung zu stellen.

Dieter Schürer, Sekretär

Neuaufnahmen

An den Sitzungen vom Dezember und Januar 1983/84 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Philippe Bozonnet



Franz Bussmann



Peter Guillod



François Keller



Jan van der Werf

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

Zehn Jahre APKK

Ganz unauffällig und leise hat unsere Aeropers-Krankenkasse ihre ersten zehn Jahre hinter sich gebracht! Die seinerzeitige Idee von Kurt Rutishauser, eine verbandseigene Grossrisiko-Krankenkasse aufzubauen, hat sich bewährt. Die Mitgliederzahl ist auf über 2000 gestiegen, die ausbezahlten Leistungen haben sich innert zehn Jahren versiebenfacht und gleichzeitig wurden die Monatsprämien von anfänglich Fr. 30.— auf die heutigen Fr. 19.— gesenkt. Zudem konnte eine ansehnliche Reserve gebildet werden.

Wie kam es zu diesem Erfolg? Als Hauptgrund sind die tiefen Verwaltungskosten (ca. 10 % der Prämieinnahmen) zu erwähnen. Auch die gegenwärtige Altersstruktur der APKK-Mitglieder hat den Aufbau unserer Kasse günstig beeinflusst. Nicht zuletzt haben Aeropers-Kollegen in unzähligen Sitzungen und Arbeitsstunden versucht, die APKK auf dem bestmöglichen Track zu halten.

Dass es mit gleichem Rückenwind weitergeht, ist zu hoffen, keinesfalls aber zu erwarten! Um die beiden Hauptziele, Schutz vor finanziellen Folgen im Krankheitsfalle bei tiefen Prämien, zu erreichen, wird es auch künftig einiges zu tun geben. Reduktion der Rückversicherung, dynamische Wertschriftenbetreuung, Übertragung der Verwaltung auf Aeroperscomputer und -sekretariat sind beispielsweise einige Massnahmen, welche gegenwärtig eingeleitet werden, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

Obschon sich zurzeit im Kranken-(Un)Wesen einiges tut, Kostenexplosion, Ärzteschwemme, Überangebot an Spitalbetten und medizintechnischen Hilfsmitteln, Lohnprozente für die Krankenvorsorge, Bau von Luxuskliniken, Überalterung, Medikamentenflut usw., um einige Schlagworte oder Probleme zu beleuchten, wird es mit etwas Voraussicht, gestellten Lauschern und dem Finger am Drücker auch in Zukunft gelingen, unser Werklein gedeihen zu lassen. Der APKK und vor allem Ihnen, liebe Mitglieder: weiterhin gute Gesundheit!

Für den APKK-Vorstand

Olav Brunner

***Suchen möglichst viele
Miteigentümer an Do-27
(6 Plätze, Standort Grenchen)***

Auskunft: H. Wiederkehr 740 32 66 oder Fach 223

Überwachung der Abflugrouten mittels Radarbild-Aufzeichnungen

FLUSIKO
IFALPA

Aus Gründen der Lärmbekämpfung wurden und werden in Zürich periodisch, meist im Zusammenhang mit Lärmmessungen, Radarbilder fotografiert und Flugwege statistisch ausgewertet. Solche Auswertungen dienen als Grundlage z. B. bei der Redaktion von SID oder bei der Festlegung von Lärmzonen. Hier besteht eine klare Forderung nach einer umfassenderen, kontinuierlichen Aufzeichnung der Flugwege für Statistiken einerseits und für die Dokumentation von groben Abweichungen andererseits.

Soweit ein Ausschnitt aus einer Antwort des BZL an die Aeropers vom Februar 1981. Inzwischen ist die Planung weitergediehen und laut AFL wird die Abteilung für Lärmbekämpfung in diesem Herbst einen festzugeteilten Radarmonitor erhalten, der mittels einer automatischen Kamera sämtliche Abflüge festhält. Ein Computer überträgt diese Radarbilder auf eine geografische Karte.

Grundsätzliche Änderungen in der Anwendungspraxis sind nicht zu erwarten. Die Auswertungsmöglichkeiten werden aber wesentlich umfangreicher, z. B. nach Flugzeugtypen getrennte Aufzeichnungen von Abflügen. Je nach Ergebnis solcher Auswertungen könnte das zu erhöhten Anforderungen bezüglich Korridorbreite der Abflugrouten führen.

Wenn ein Lärmgrenzwert überschritten wird, erhält die entsprechende Gesellschaft einen Rapport zur internen Abklärung und Stellungnahme. Ab Herbst wird zusätzlich die entsprechende Radaraufzeichnung beigelegt. Diese Daten werden auch in den monatlichen Lärmbulletins publiziert.

Eine direkte Anzeige gegen einen fehlbaren Piloten erfolgt erst, wenn ein ATC-Rapport vorliegt, z. B. falsches Abflugverfahren verbunden mit einer Lärmüberschreitung. Rekursmöglichkeit beim EVED. Die ATC selber hat keine automatische Kamera, kann aber jederzeit auf diese Bilder zurückgreifen.

Die Möglichkeit, unsere Arbeit zu überwachen, wird durch diese Massnahme sicher erweitert. Bleibt nur zu hoffen, dass wenigstens an der Lärmfront entsprechende Erfolge nicht ausbleiben.

Peter Wüthrich, FLUSIKO



Einladung zum

ATC & Piloten. HOCK

am Montag, 20. Februar 1984 im Restaurant Löwen (Saal im 1. Stock), Kloten, ab 20 Uhr.

Wir möchten mit diesen Hocks, die in regelmässigen Abständen durchgeführt werden, die Mitglieder von Aerocontrol Switzerland und Aeropers näher bringen. Auch Flight Engineers sind eingeladen, an diesen Diskussionen und Gesprächen teilzunehmen. Ein erster Themenkreis soll folgende Punkte umfassen, stellt aber keine sture Traktandenliste dar:

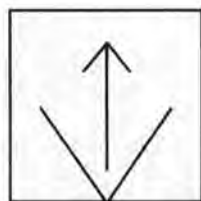
- Überwachung der Rollbewegungen am Boden (Madrid-Unfall!)
- T/O-Sequenzen bei mehreren aktiven Pisten
- Luftraum-Aufteilung am Beispiel Zürich
- Weiträumige Anflugskoordination
- Pistenzuteilung im Anflug, Pilotenwünsche für «swing-over»

In lockerer Atmosphäre soll es möglich sein, über diese Themen sehr frei zu diskutieren. Weder die Aerocontrol Switzerland noch die Aeropers haben Kompetenzen oder Mittel, die Dinge sofort zu ändern. Aber die Denkanstösse, die hoffentlich aus diesen Hocks resultieren, können für entsprechende Anregungen zuhanden der Institutionen verwendet werden.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch im Restaurant Löwen in Kloten am 20. Februar!

H. L.

Aus dem Vostand



Hans Kok

Fürs laufende Jahr bat die Redaktion die Vorstandsmitglieder um Beiträge aus ihren Bereichen. Damit ist beabsichtigt, Ihnen, liebe Aeropersmitglieder, die Amtsinhaber, die Ansichten, die Arbeit des Vorstandes vorzustellen. Bei künftigen Wahlen sollten Sie also nicht einfach einen Namen, allenfalls ein Gesicht, wählen müssen, sondern eine Person, eine Persönlichkeit. Art, Form und Inhalt der Vorstandspräsentation bestimmt der einzelne Autor, wir gewähren einzig allfällige Sprachhilfe. Ich nehme die Gelegenheit wahr, eine oft wiederkehrende Ansicht richtigzustellen: Als Vorsitzender des Redaktionsteams gehöre ich, ähnlich den Kommissionspräsidenten, nicht dem Vorstand an. Übrigens werden wir Ihnen die Redaktion später im Jahr wieder einmal gesamthaft vorstellen.

F. R.

Wir im Vorstand sind aufgefordert worden, etwas aus der Schule zu plaudern. Als jüngstes Vorstandsmitglied (Jahrgang 1952) bin ich heute an der Reihe.

Information ist ein Anstoss zum Gedankenaustausch. Die hier von mir geäusserten Gedanken sind nur als persönliche Meinung zu betrachten. Ich hoffe, dass die formulierten Ideen im aufbauenden Sinn aufgenommen werden.

Vor bald vier Jahren wurde ich an einem Mittwochabend gebeten, mich als Ersatz für einen schon gewählten Copiloten (der bekam unerwartet Familienprobleme) für den Vorstand zur Verfügung zu stellen. Weil sich jeder nach seinen Fähigkeiten einige Zeit für das Wohl aller Piloten einsetzen sollte, und damals ein «Loch» aufzufüllen war, beschloss ich nach Rücksprache mit meiner Frau, zuzusagen. Am Tag darauf konnte die Ersatzwahl stattfinden. Schon am Gymnasium und an der Luftfahrtschule war ich Präsident des Schulvereins und somit war ich vielleicht der gesuchte «junge Fuchs». Ich hatte keine Zeit, mich vor den Wahlen vorzustellen; ich hoffe jedoch, dass sich das in den letzten Jahren gegeben hat.

Im damals neu geschaffenen Siebner-Vorstand müssen alle über alles im Bild sein. Als das Versicherungsressort frei wurde, musste jemand hineintauchen. Ich war absolut kein Enthusiast, als ich demokratisch dazu «verbrummt» wurde. Einer mehr als fünfmonatigen Flugunterbrechung, als Folge eines Treppensturzes mit notwendiger Fersenoperation und

Revalidation verdanke ich die Möglichkeit, richtig in den Versicherungskuchen beissen zu können. Die Arbeitsteilung im Vorstand ist gut. Neben Routinesachen bleibt Platz für Kreativität, auch in der Versicherungsbranche!

Als Dachverbandspräsident versuche ich, da wo dies überhaupt vernünftig und möglich ist (z. B. bei Displacement, Transportschadenversicherung, Parkhäuser etc.), die Wünsche des Kabinenpersonals und der Flight Engineers mit den unsrigen zu koordinieren und auf einen Nenner zu bringen. Es vereinfacht Verhandlungen mit der Swissair für alle Parteien, und so repräsentieren wir immerhin rund 3500 Personen. Das Erzielen des Wünschbaren ist auch in dieser Hinsicht nicht immer möglich. Anscheinend habe ich unter meinen Ausländerkollegen leider nicht nur Freunde. Ab und zu vernehme ich via Latrinenweg, dass über mich diskutiert wird; klar, es wird dann nur das negative beleuchtet. Ich möchte alle zu einer offenen Diskussion auffordern. Wir können nur handeln, wenn wir wissen, was los ist. Wer sich exponiert, kommt gerne ins Sperrfeuer. Es ist gar nicht möglich, allen 100% gerecht zu werden; in allen Lebenssparten muss man mit Kompromissen leben. Wo wäre die Aeropers und damit wir alle, wenn jeder von uns sagen würde: «nur nicht auf-fallen . . .».

Ziel meiner Vorstandstätigkeit ist, einen gerechteren Arbeitsplatz für uns Piloten zu erhalten. Ich bin überzeugt, dass es unserer Firma in Zukunft nur gut gehen kann, wenn der einzelne gut motiviert ist. Überlegen wir uns doch, wie gross beispielsweise die Einflüsse von FDR-Ausnahmen sind; dies sollte ja auch in unseren Chefetagen bekannt sein. Ein Flug Bombay-Zürich mit technical stop und Crewwechsel? In einem seiner letzten OC-Bulletins appellierte Captain Hanspeter Suter (OC) für ein Weiterfliegen über die FDR-Limite hinaus. Auch ihm wird klar sein, dass eine gute Operation nur erreicht wird durch konsequente Motivation, Umfrage hin oder her.

Die mir vorschwebenden Ziele erreicht man nur mit gut und kreativ funktionierenden Aeropers-Kommissionen. Es ist erstaunlich, wieviel auf der Basis unserer Arbeitspapiere bei der Swissair erreicht wird. Wir wollen gut vorbereitet und kompetent verhandeln.

Als «Nachwuchsstube» sehe ich unsere Copilotengruppe. Die Diskussionen, die hier im Zweimonatsrhythmus geführt werden, bestimmen massgeblich die Abstimmungsrichtung unserer drei Copilotenvorstandsmitglieder. Bei einer Copilotenzeit, die bald die Hälfte unserer Karriere ausmacht, erachte ich es als wesentlich, dass eine gute Copilotenvertretung innerhalb des Vorstandes vorhanden ist. Eine Statutenänderung, um den Mindestanspruch von zwei auf drei Vorstandsmandate zu erhöhen, scheint mir angebracht. Auch in der Swissair hat sich die Idee geändert, dass man erst jemand ist, wenn man vier Streifen hat. Wir Copiloten sind nicht nur stellvertretende Kommandanten. Das «feu sacré» um Ziele zu

erreichen und kreativ zu sein, sowie die Einsatzbereitschaft, sind voll vorhanden: Auch wenn wir drei Copiloten im Vorstand unsere Langstreckensitze schon haben, werden wir uns maximal für eine gerechte Dreitypen-Copiloten seniorität einsetzen. Nach dem Entscheid von McDonnell-Douglas, den MD-100 nicht zu bauen, wird die Swissair ihre DC-10 länger operieren lassen müssen, wodurch ein grösserer Bedarf an zusätzlichen System Operators entstehen wird. Meiner Meinung nach sollten wir dann bereit sein, Hand zu bieten in der SysOp-Sache, wenn wir bei den Senioritätsverhandlungen nicht nur geschlossene Ohren und schöne Redewendungen treffen. Eine genaue Kalkulation der aus Altersgründen nicht mehr möglichen PiC-Umschulungen ergibt, dass die Firma nicht nur über Mehrkosten sprechen kann. Es muss im Interesse der Swissair liegen, hier die zukünftigen PiC's endlich wieder zu motivieren. Bis heute ist die Hälfte unserer Karriere gar nicht geregelt.

Das Swissairfunktionärmanagement wundert mich. Einerseits finden wir sehr beliebte Chefpiloten und Instruktoren, andererseits kann ich nicht begreifen, wieso unsere höchsten Chefs es nicht fertig bringen, andere, anscheinend schon sehr lange neben der Sache laufende Funktionäre, die die Realität nicht sehen wollen, zu ersetzen. Ist das so, weil es im Sinne der Aeropers wäre? Wenn ein Vorgesetzter vertrauenshemmend wirkt, sich immer wieder in Misskredit bringt, ein Image hat, das nicht mit irgendwelchen stimmungsfördernden Aktionen in Ordnung zu bringen ist, dann frage ich mich wirklich... Brauchen gewisse Sachen erst publik zu werden, bevor man schaltet? Hier Ordnung zu schaffen, wäre reine Managementstärke.



Die Versicherungskommission

Versicherungsmöglichkeiten gibt es für uns Piloten viele. Fast alles lässt sich versichern, die Frage ist nur, wie das Prämien/Leistungsverhältnis liegt.

Schon seit Jahren hat die Aeropers eine Versicherungskommission innerhalb ihrer Organisation, um allen spezifischen Pilotenfragen gerecht zu werden. 1983 hat die Kommission eine Verjüngungskur durchgeführt. Neu sind Peter Wepfer und Ruedi Suter aufgenommen worden. Jedes VK-Mitglied bearbeitet einen Teilbereich. Geschäftsführer ist unser Sekretär Dieter Schürer. Selbstverständlich sind auch die Pensionierten in der VK vertreten, im Moment durch Ex-Aeroperspräsident Alfred Sooder.

Die Ausarbeitung der Versicherungsverträge, das Einkassieren der Prämien, die Überwachung der Leistungen, Mutationen und Auskünfte an die Mitglieder erfordern viel Aufwand und Zeit.

Die Verwaltung der Aeropers-Versicherungskasse APVK und der Aeropers-Krankenkasse APKK wird noch extern von Herrn Riolo durchgeführt. Wie schon mehrmals in Bulletins erwähnt worden ist, werden wir diese in Zukunft intern mit Unterstützung unseres Computers verwalten. Wie wir immer wieder feststellen müssen, «schwimmen» einige unserer Mitglieder, wenn man sie fragt, wie sie versichert sind. Hier werden wir bald in der Lage sein, ihnen eine individuelle Versicherungsübersicht zu geben. Wir werden eine kostengünstigere, effizientere und kompetentere Dienstleistung bieten können.

Eine grosse Anzahl unserer Zusatzversicherungen basiert auf einem privaten Ausbau der Basisdeckung, welche jeder gemäss Swissair/Aeropers-Gesamtarbeitsvertrag hat. So sitzt eine Delegation der VK manchmal mit denselben Brokers und Versicherungsgesellschaften am Tisch, wie die Swissair.

Kürzlich standen wir vor einer Prämienerrhöhung von rund 300% für die Zusatz-Loss-of-Licence-Versicherung. Unter Mithilfe unseres Brokers haben wir eine andere Versicherungsgesellschaft gefunden, wo wir weit bessere, allerdings leicht abgeänderte Bedingungen aushandeln konnten.

Eine weitere Hauptsparte unserer VK-Arbeit ist die APKK. Normalerweise sind die VK-Mitglieder zur gleichen Zeit Vorstandsmitglieder der APKK. Ziel der APKK ist das Grossrisiko abzudecken. Der APKK-Vorstand tagt etwa alle sechs Wochen. Wir behandeln dann Spezialfälle, ein Ausschuss fungiert als Anlagekomitee in Zusammenarbeit mit unserem Anlageberater der SKA Kloten. Im Moment haben wir ein Vermögen von mehr als zwei Millionen Franken. Gewisse Risiken werden von uns rückversichert. Die jährliche GV der APKK haben wir 1983 zum ersten Mal schriftlich durchgeführt, da bei unseren Mitgliedern sehr wenig Interesse vorhanden war, eine GV tatsächlich zu besuchen. Selbstver-

ständig ist der APKK-Vorstand jederzeit bereit, Auskunft zu geben oder ihre Anliegen an einer seiner Sitzungen zu behandeln.

Die VEF wird durch vier gewählte Stiftungsräte paritätisch mit der Swissair und der FEV betreut. Reglementsänderungen der VEF werden in Zusammenarbeit mit dem Aeropers-Vorstand gemacht, auch hier berät unsere VK.

Noch ein Wort zur Prämienhöhe unserer Zusatzversicherungen: Sie basiert auf einer Durchschnittsprämienrechnung, unabhängig vom Alter. Es ist somit möglich, dass Ihnen eine momentan günstigere Offerte gemacht wird. Wahrscheinlich wird verschwiegen, dass die Prämien später ansteigen. Wenn ein Versicherungsvertreter an Ihrer Haustüre klingelt, sollten Sie sich Gedanken machen, ob es überhaupt möglich ist, eine günstigere Lösung zu finden. Eine Nachfrage bei Ihrer VK genügt. Sie ist da, um Ihre Interessen zu vertreten.

Hans Kok

IGAP Autoaktion

Wie bereits in früheren Jahren führt die IGAP dieses Jahr in Zusammenarbeit mit der AMAG Kloten eine Auto-Probefahrtenaktion durch. In der Zeit

vom 16. April bis 12. Mai 1984

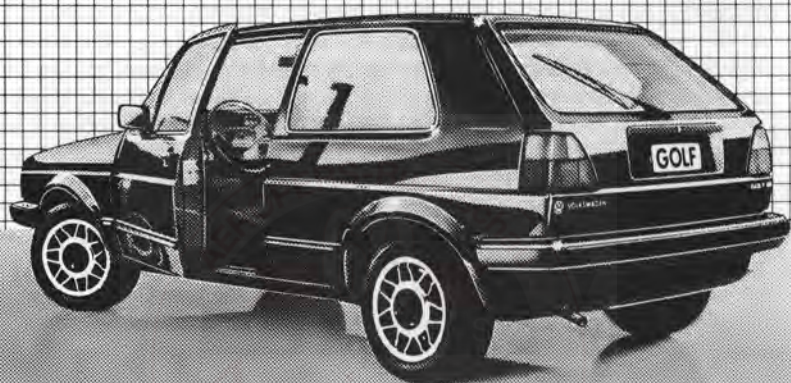
werden ein

**Audi 80 Quattro
ein VW Golf CL 1600
und ein VW Polo Coupé**

beim Aeropers-Sekretariat am Ewigen Wegli 10 in Kloten, für Probefahrten bereitstehen.

IGAP Probefahrtenaktion

Der neue Golf ist da!



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



Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Steinackerstrasse 20
8302 Kloten
Telefon 01/814 01 61



Der Golf. Ein Europäer.

Herzinfarkt? Lizenz?

August 1981. Fritz van Tulpen ist Flugzeugkapitän. Zum Glück weiss er noch nicht, was ihm bevorsteht, als er die Pneu's seines Velos aufpumpt. Vor einigen Wochen hat er mit Frau und Kind seinen 29. Geburtstag gefeiert. Seit ein paar Jahren dreht er seine Velorunden, spielt viel Squash und ist in bester Verfassung. Bei seinem letzten Medical haben die Ärzte dies wiederum bestätigt. Da er am Anfang seiner Pilotenkarriere Probleme mit erhöhtem Blutdruck hatte, checkt er diesen täglich mit seinem eigenen Blutdruckmesser. Der Druck ist tief und stabil; er ist aber auf Wunsch des Luftamtes immer noch in Behandlung und schliesslich, was ist schon «erhöhter Blutdruck»? Dieser wird bestimmt durch Essgewohnheiten, Spannungen, Emotionen und verändert sich im Laufe des Tages. In England wurden während fünf Jahren 17 000 Patienten untersucht auf Einflüsse der Jahreszeiten. Die Extremwerte waren im Winter grösser als im Sommer. Bei Kälte ziehen sich die Adern zusammen und der Druck steigt. Vielleicht beträgt die Differenz nur einige mm Quecksilber. Aber zur Messgenauigkeit addiert kann dies einen normalen oder erhöhten Blutdruck ergeben!

Die Velotour von Fritz ging um ein paar Seen herum, etwa 30 km, ohne Steigungen und war nicht sehr anstrengend. Aber heute fühlt er sich nachträglich nicht sehr wohl; er spürte 30 Minuten später während einer Stunde einen Druck im Brustkasten. Nachts konnte er nicht schlafen und ging darauf am nächsten Morgen zum Hausarzt. Eine gründliche Untersuchung ergab keine Anomalitäten. Zwei Tage später begab er sich für seine Blutdruckbehandlung ins Universitätsspital. Es war eine endokrinologische Untersuchung vorgesehen. Obwohl er schon seit fünf Jahren keine Nierenkolik mehr hatte, stimmte er dieser Untersuchung zu. Auch ein Elektrokardiogramm (EKG) wurde gemacht. Am Nachmittag reiste er in die Ferien. Drei Wochen später informierte ihn sein Nachbar, dass der Hausarzt verschiedene Male vorbeigekommen war und ihn dringend suchte. Der Chefkardiologe hatte in seinem EKG einen «Zacken» entdeckt (Fachausdruck: kleines «Q» im I mit negativem T-Top). Vorsorglicherweise informierte das Spital den Hausarzt und die Airline (Arztgeheimnis?).

Am nächsten Tag meldete sich Fritz im Spital, beim Belastungs-EKG wurden keine Abweichungen festgestellt. Da Fritz seit dem Abend vor gut drei Wochen nichts mehr Unregelmässiges spürte, weigerte er sich, sich in Spitalpflege zu begeben. Zu Hause angekommen nimmt er sein Velo und macht seine Runden. Diesmal jedoch mit maximaler Belastung, da er beweisen möchte, dass er gesund ist. Es passiert nichts . . .! Unterdessen wurde er unfreiwillig auf die Krankenliste seiner Airline gesetzt. Es wurde beschlossen, eine Koronarangiographie vorzunehmen. In

eine Schlagader wird ein Schnitt gemacht und das Herz mit einer Sonde untersucht. Fritz selber konnte sein Herz sehen, da der ganze Vorgang auf Video aufgenommen wurde.

Unterdessen hatten die Endokrinologen festgestellt, dass Fritz die «Cushing»-Krankheit hat. Dies wurde (mit grösster Wahrscheinlichkeit) in einem andern Spital bestätigt. Im Mai 1982 wurde Fritz an seiner Hypophyse (Hormondrüse) operiert; ein Teil sollte weggenommen werden, um seinen Hormonhaushalt wieder in Ordnung zu bringen. Seine Airline hatte ihn bereits abgeschrieben, die Uniform musste abgegeben werden und seine Manuals wurden von jemand anderem benutzt. Alte Kollegen zeigten sich nicht mehr; komischerweise besuchten ihn Leute, von denen er nie gedacht hatte, es wären Freunde!

Als der Fall bis zu mir drang, versuchte ich auf zwei Ebenen zu wirken: auf der menschlichen und auf der faktischen! Eines ist für mich klar: verloren hat man erst, wenn man mit dem Rücken zur Wand steht! Ich versuchte Parallelfälle zu finden, führte Gespräche mit Kardiologen, Endokrinologen, Luftämtern. Aus dem Operationsprotokoll stellte sich heraus, dass die Operation (wahrscheinlich) misslungen war. Durch die Operation entstandene Bluthäufungen wurden entfernt. Die vorgeschriebenen Tabletten hat Fritz nie geschluckt. Im Sommer 1982 – Fritz flog schon fast ein Jahr nicht mehr – wurde er zur Nachbehandlung bestrahlt. Von der Operation erholt, fühlte sich Fritz hundertprozentig gesund. Jeden Tag betrieb er Sport. Die psychische Spannung aber wurde immer grösser. Bin ich jetzt gesund oder nicht? Ein neuer Lebenssinn musste gefunden werden und er begann, an der Uni Medizin zu studieren.

Das Erhalten von Unterlagen war mühsam, speziell die Videoaufnahme seines Herzens. Ein befreundeter Kardiologe untersuchte ihn auf meinen Wunsch nochmals. Das Ergebnis: die Sache ist nicht hoffnungslos; Fritz blühte wieder auf. Dass etwas passiert war mit Fritz' Herz ist klar. Auf dem Tape ist klar ersichtlich, dass eine **zusätzliche** Diagonalverzweigung der Herz-Kranz-Schlagader zu 99% verschlossen ist (der Infarkt!). Eine andere ist eingeengt. Klar ist aber auch, dass die normal vorhandenen Verzweigungen 100%-ig offen sind. Da nirgendwo geschrieben steht, dass zusätzliche Verzweigungen unzulässig sind, war unsere Stossrichtung gegeben! Im Zweifelsfalle lautet das Urteil für den Angeklagten!

Mit Gutachten von drei Kardiologen und Endokrinologen geht es in Richtung Luftamtprüfung. Ich bin zuversichtlich, erwarte jedoch Opposition. Der Fall von Fritz könnte zu einem Präzedenzfall werden. Das Videotape wurde vor drei Wochen persönlich deponiert. Es ist Donnerstag, die zuständigen Herren meinen, das Resultat nicht mitteilen zu können, da sie das Tape vorgängig nicht gesehen haben. Etwas später haben sie das Tape aber doch gesehen . . .! Leider können sie aber die

Lizenz nicht ausstellen . . . wegen der Augen! Fritz trägt schon während Jahren Kontaktlinsen. Aber so schnell geben wir nicht auf. Ein Gutachten, unterschrieben von einem der berühmtesten Augenprofessoren, wird vorgelegt. Bleiche Gesichter auf der andern Seite. Eine zusätzliche Untersuchung wird als Ausrede für den Freitagmorgen vorgeschrieben. Fritz und seine Familie erleben noch einen unangenehmen Abend. Am nächsten Tag sind alle vorhandenen Argumente entkräftet und Fritz ist für das Luftamt wieder gesund!

Drei Wochen später treffe ich Fritz am Flughafen, er ist wieder ausgecheckt und genießt, nach 17 Monaten, das Fliegen so, als ob er zum ersten Mal «solo» ginge.

Unsere Lehre? Nie aufgeben, bevor es keinen Ausweg mehr gibt! Realisieren, dass wir nicht umsonst immer zu zweit im Cockpit sind! Solange «vielleicht» und «wahrscheinlich» über unsere Lizenz bestimmen, sind wir den Ärzten völlig ausgeliefert. Ein Arzt sollte ein Freund sein, kein Feind.

Eines gibt mir noch zu denken: im abschliessenden Gespräch mit dem Chefarzt des ärztlichen Dienstes von Fritz's Airline erzählte dieser, sein Studium im Jahre 1938 beendet zu haben. Damals war die Krankheit von Fritz noch unbekannt!

Was würde geschehen, wenn wir beim nächsten Simulator-Check eine solche Antwort gäben . . . ?

Hans Kok

Zu verkaufen in Thermalkurort Zurzach (steuergünstig), einzigartig gelegene

Attika-Eigentumswohnung 200 m²

6½-Zimmer-Wohnung: Living mit Cheminée (70 m²), 4 Schlafzimmer, 1 Büro, 2 Badezimmer (inkl. Waschmaschine und Tumbler), moderne Küche mit Réduit.

Grosse, zum Teil gedeckte Terrasse mit Cheminée und schöner Bepflanzung (200 m²).

2 Bastelräume, Keller, 2 Plätze in unterirdischer Sammelgarage.

Auskunft erteilt: Telefon 056 - 49 20 04.

Vom Marktwert des Piloten

Bei den Salärgesprächen fiel auch der Satz: «Der Marktwert des Piloten ist heute nicht mehr so hoch, dass ihm ein solches Salär zusteht». Das haut in dieselbe Kerbe, wie anhand der berühmten IMR-Umfrage beweisen zu wollen, dass niemand mehr auf Lohnerhöhungen aus ist. Da wird also wie bei Rohstoffen, Maschinen und Textilien von einem Marktwert gesprochen, der bei knappem Angebot steigt, aber bei Überkapazität «der Situation» angepasst werden kann.

In der Gruppe der angesehensten Berufe rangiert der Pilot zwar immer noch in den «top five» (angeführt vom Arzt), aber in der Werbung wird seltener mit dem Piloten-Image ein Produkt angeboten, das an die breite Öffentlichkeit gerichtet ist. Auch das Playboy nahm lieber Clay Regazzoni ins Bild und für dieses stellt eine Hostess tatsächlich einen grösseren Marktwert dar.

Oder ist's vielleicht deswegen, weil heute in jedes Flugzeug für viel Geld Elektronik gesteckt wird, die dem Piloten das Denken abnimmt und vor jeder Fehlmanipulation bewahrt oder bewahren soll? Weil auch (und dies ohne Zweifel!) andere Stellen für einen reibungslosen Ablauf sorgen, wie F/E, Cabin Crew, Dispatch, Station, Planung, Technik und so viele weitere? Weil die ATC ebenfalls dauernd darüber wacht, dass jedes Flugzeug sicher von A nach B kommt? Weil man heute mit zwei Piloten dasselbe machen kann wie vor 20 Jahren mit vier Mann im Cockpit, ohne dass je eine Hektik oder Arbeitsüberlastung im Zweimanncockpit ausgelöst wird? Weil die Systeme heute so zuverlässig sind, dass das technische Verständnis nicht mehr so hoch sein muss und die Triebwerksausfälle ohnehin nur noch im Simulator vorkommen?

Es gibt Fluggesellschaften, die mit der Schulung und Ausbildung ihrer Flugzeugbesatzungen werben, denn damit kann das Image einer «sicheren Fluggesellschaft» aufgebaut und suggeriert werden. Warum gibt es so unglaublich viele Leute, die auf Swissair und Balair schwören, weil da im Flugzeug und am Boden Profis am Werk sind, die das vom Passagier sehnlichst gesuchte Sicherheitsgefühl vermitteln? Guter Unterhalt, guter Service und nicht zuletzt ein sicherer, komfortabler Flug, den wir gerne vermitteln, denn «Freude am Fliegen» steht bei uns ja ganz oben. Unsere Departementsleitung hat an den Informationsabenden zum Dreiklassensystem zugegeben, dass sie «bei der Kabine zu weit gegangen» sind. Dass aber beim Cockpit die Zitrone noch nicht ganz ausgepresst sei, wird nicht abgestritten. Also über Pilotensaläre zu schwarzen Zahlen im Flugbetrieb! Unsere Skalen sind nun mal so gewachsen und geworden wie sie heute sind, damit müssen wir uns abfinden und die Geschäftsleitung auch. Denn unser Dienstjahressystem hat es erlaubt, von Abgeltungen grösserer Flugzeuge, Allwettertauglichkeit, Typenzahlun-

gen usw. abzukommen. Gerade letzteres gibt ja bei anderen Fluggesellschaften – zuletzt bei KLM – immer grosse Diskussionen und Schwierigkeiten bei der Planung, weshalb unser System auch bei anderen Gesellschaften gerne eingeführt würde.

Die Forderungen der Aeropers können nicht als überrissen gelten, und zwar in keinem Bereich. Denn auch in unseren Delegationen sind Leute, denen unternehmerisches Denken nicht fremd ist, und die ebenso langfristig planen wie die Arbeitgeber. Es geht uns beileibe nicht darum, die Gunst der jeweiligen Stunde zu nutzen oder aus einem kurzfristigen Erfolg Profit zu schlagen, zumal die meisten unserer Mitglieder den gleichen Parteien oder Gruppierungen angehören wie die Geschäftsleitung, und man könnte denken, dass alle die gleiche Sprache sprechen könnten.

Vielleicht ist die Geschäftsleitung auch nur durch andere Probleme überlastet, so dass man für die kleinen Anliegen der Aeropers (Disziplinarreglement, Copiloten seniorität usw.) zu wenig Zeit hat. Wir hoffen, dass nach der erfolgreichen Einführung der Business Class die Arbeitsbelastung der Direktoren wieder etwas abnimmt und damit der Marktwert wenigstens der Manager wieder etwas steigen kann.

H. L.



Boesch
Gartenbau 01 53 04 80

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

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

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

Pilot performance and stress:

Search For A Killer

Im April 1982 fand in San Diego ein Symposium statt, das die «Society of Experimental Test Pilots» veranstaltete. Der vorliegende Artikel ist die gekürzte Fassung eines Arbeitspapiers, das Frank C. Sanders aus Kalifornien präsentierte. Arend Versteeg, F/O DC-9-81 stellte es der rundschau freundlicherweise zu Verfügung. Die Zwischentitel stammen von der Redaktion.

In an article on high-risk performers, Dr. Bruce Ogilvie, an international sports psychologist, states:

«In my interviews with the men and women who are the best in the world in their fields, I have found that they experience little joy in life when their true ability remains uncontested. They much prefer to have the odds slightly against them because they find it impossible to invest their egos in pursuits that do not require the best they have to offer. One might conclude that, for the stimulus addict, to live a life uncontested is tantamount to having only half-lived.»

Does this sound familiar? Ogilvie certainly could be talking about us. Seldom do we spend much time on style in skiing, for example, but instead we head directly for the fast slopes. So the bad news is: if we are stress addicts thriving on our own body chemicals, we are also victims of our own design.

The question is what might stress have to do with our performance as pilots? That brings us to the subject of psychology, one in which pilots typically have a stake but little interest. Here is what a professional airline pilot has to say about pilots and psychology. In his excellent book on flying safety, David Beaty describes pilots in general as:

«In personality, he will tend to be an intuitive extrovert. That is to say he will not analyze himself or his motives – though he is likely to go over and over in his mind any mistakes he may make in flying or on checks. He will know practically nothing about his own psychological make-up, and confusing psychology with psychiatry, as he is almost certain to do, he does not want to know any more.»

Yet it seems clear that it is time for us to learn more – especially about the stress with which we choose to live, and our reaction to it. A good way to begin is by defining stress itself. Stress is any condition, perceived or not, that triggers a nonspecific mobilizing response. It turns out that it is immaterial whether the situation is external and physical or internal and emotional (if there is a difference), or whether the stressful situation is pleasant or unpleasant. All that counts is the intensity of the demand for readjustment.

Hormones for Flight

Notice the odd thing here is that it doesn't matter what the stressor is. Physical stress (e.g., limb fracture, heat, hypoglycemia) or psychological stress (e.g., stage fright or one's first date), our bodies react the same. We are fully mobilized for fight or flight. Unchanged over millions of years, this reaction to stress is the primal response mechanism that allowed humankind to survive in the world thusfar: Big animal, run away; smaller threat, turn and fight. All because the stress reaction operates with great reliability **until we are able to learn other, more sophisticated behaviors**. Like: Big animal, big dinner, if you don't make any big mistakes. The trick appears to be getting past that initial mobilizing reaction. That is, learning to operate more effectively with stress. Follow me through and we'll take a quick look at how this system works.

Stress starts a chain reaction of defenses to cope with an emergency. Among the first to respond is the hypothalamus, which organizes a chain reaction of defenses with a single aim: to put the body in top physical condition to cope with the emergency. Its neighbor, the pituitary gland, flashes the message through the blood system by secreting a stress hormone known as andreno-corticotropic hormone (ACTH). Endorphin (that we will look at later) is one of the amino acids or peptides recently discovered in ACTH.

These trophic hormones activate the adrenal glands on the kidneys, which convert fats and proteins into blood sugar for fuel to power the muscles and brain. The heart pumps faster, blood pressure rises and pupils of the eyes dilate to improve vision. In fact, heart rate is commonly used as an indication of stress. The combined hormones relax the bronchial tubes for breathing, slow the digestive process and shift blood chemistry to more easily clot open wounds.

So much for an emergency reaction. Now, what about **extended stress** and the sophisticated skills involved in technical tasks, undreamed of by our ancestors? Does it produce the same psychological changes? Let's look at an illustration.

Some findings from a study by the U. S. Navy parachute test facility at El Centro, California may help to answer that question. Eighteen military jumpers made 88 free fall test jumps in 1969 through 1971. During these jumps they were instrumented so that heart rate could be recorded as an indicator of induced stress. A number of these test jumpers were exercised on a tread mill to fatigue to establish a baseline for comparing stress reactions. One jumper achieved a heart rate of 166 beats per minute on the tread mill. On the same subject's second jump, heart rate was not outstanding even when he sprained an ankle on landing, yet on his third jump when he most likely feared a possible recurrence, his heart rate climbed to a record 220 beats per minute at parachute opening. This phenomenal increase in heart rate was probably produced

largely by self-induced psychological stress. Note that physical stress produced 166 beats per minute, while psychological stress produced 220 beats per minute.

The same group also tested two types of parachutes. The first was a 28 foot flat military canopy and the other a 24 foot air foil type called a paracommander. The paracommander is, incidentally, a much easier parachute to control and the test subjects knew that. One hour before the jumps, the subjects had a mean heart rate of 10 beats per minute less with the paracommander as compared to the other parachute, with the difference increasing to 23 beats per minute less three minutes before the jump. Again, this is a reaction to perception of different levels of the stressor.

Through add-on process of evolution, we are a stone-age design in a space age vehicle. Could it be that the wired-in reaction each of us displays is interfering with the coping behaviors we need to meet life-threatening situations? Perhaps so.

A closer Look at Pilot Error

A fatal example of the kind of pilot error that might result was witnessed last year at the El Mirage airshow, where I was also performing an aerobic sequence. Cindy, the pilot, was employed by a major airline and held an ATR multi-license with an unlimited aerobic competency letter. She was a well-trained professional with airshow experience who had later joined the airlines. With the recent cutback in the airline industry, however, she had been laid off and was returning to airshow flying to earn her living.

At the briefing with the FAA monitor, Cindy asked about doing a roll on take off and was told that the crowd was too close to the take off runway, and all of us would have to fly out to the 500 foot dead line before doing any maneuvers. The rest of us adhered to that rule, but Cindy did a roll on take off anyway, continuing with her first five maneuvers on the center line of the runway, 50 foot from the crowd. On recovery from the fifth maneuver, she was nearer the 500 foot dead line. She then completed three more maneuvers, entering a planned two-turn spin from approximately 500 foot AGL. There was nothing special in the situation: unhurried recovery from the spin with no rush to apply power. Yet she flew into the ground at approximately a 45° angle – dying instantly. Review of video tapes confirms an initial impression that the aircraft started to rotate abruptly about 50 foot from impact as though she had suddenly realized the earth was there.

To know more about Cindy or any other pilot who, under stress, does not come through, we need to look more carefully at some of the possibilities for pilot error. There are a number of ways to classify errors – one of the easiest to grasp is that of Dr. Donald Norman:

1. Mistakes – Error in the formation of an intention.
2. Slips – Error in the execution of an intention. To these errors of commission might be added:
3. Omissions – Failure to form an intention.

This third type of error seems to better encompass what, in many cases like Cindy's appears to be a break in a learned flying sequence by an otherwise competent professional. Such professionals are not poorly trained, forgetful or especially careless. At least that much seems to have been quite well documented. Consequently, we must look further, searching in an area not yet well studied, for conditions that might explain the kind of detachment we are concerned with.

To do that, let's take a look at human design – at the psychophysiological system that exhibits the stress reaction we looked at earlier. Every cell in the human body is ruled by the brain, but it is a two-way street, for the body also rules the brain.

Every second, 100 million messages bombard the brain carrying input from the body's senses. A few hundred, at most, are permitted through to brain regions about the brain stem. Of these, the conscious mind heeds fewer still and concentration is limited to one sensation at a time. Without the reticular formation alerting action, the cerebral cortex could not sort important messages from the trivial.

Brain Chemicals are in Charge

There may be a unique occasion when the conscious mind, by virtue of the reticular activating system perceives at least some of the sensory input that the subconscious mind looks at all the time. During a sudden emergency or shocking event, the conscious mind may even perceive the event happening as in slow motion, remembering things later with amazing clarity. This may be the conscious mind looking to the subconscious for information or monitoring its function without inhibiting it. A problem is that this seems to happen only in sudden emergencies, not during extended stress.

At this point the questions become better defined. What is the main difference between an emergency situation and extended stress? One answer is: anticipation, knowing that something is coming. A study that looked at the presituational nature of fear with resulting stress was begun at the U.S. Air Force Human Resources Laboratory, Brooks, Texas, with the cooperation of the San Antonio Chapter of the Red Rider Fighter Pilots' Association. Indications are that while combat per se generates more severe stress, it is stress experienced prior to combat which is associated with performance.

Now, how might other neurochemical processes be related? Since fear in its most basic form could be the sheer anticipation of pain, it is interesting to note that the body prepares the nervous system by redu-

cing the perception to pain. Again, this is part of the primal adaptive system to stress which we recall, can be triggered by a wide range of stressors.

The basic chemicals involved are endorphins in the blood and enkephalins in the brain. These two, almost identical, chemicals are apparently used to modulate the perception of pain. They were discovered by their similar function to the derivatives of opium (morphine, codine, heroin). Therefore, endorphin and enkephalin are called opioid substances for their pain-blocking function.

Research further suggests that one area of the brain, with a heavy concentration of opioid receptors is the reticular activating system. This appears to be the system that makes routine decisions on sensory input to the brain. If the endorphins cross the blood brain barrier as we suspect, extended stress could allow the time for this to happen and get the deteriorating performance we see. This may explain why during stress, the incidence of errors of omission by pilots increases. If the information never gets to the cortex, it can't be acted on and, therefore, errors occur.

Perhaps this is also part of the process that produces the sense of detachment mentioned earlier. Perhaps, too, the elaboration of these chemicals played a part in Cindy's crash. Indeed, it may be that Cindy's ability to respond to a life-threatening condition was blocked by some of the chemicals we have been examining, until the closeness of the ground became so compelling that it finally overpowered whatever was blocking her pull-up responses.

Of course, stress-induced detachment is likely to be only one factor in pilot error, but it may just be the straw that finally breaks the camel's back by chemically blocking the very behavior needed to cope with the situation at hand.

Why are there Pilot Errors?

Wartime experience has demonstrated the highest aircrew loss occurred during the first ten combat sorties, and Red Flag operations were intended to furnish these first ten sorties through realistic training against simulated ground defense and the fighter aircraft of the aggressor units. Such stress adaption exercises should serve pilots well, by substantially reducing the reactive potential associated with early combat losses.

Part of the mystery – part of what is killing us – may not only be **what** we are as physiological organisms, but **who** we are as pilots.

The U. S. Naval Health Research Center in San Diego completed a study designed to predict the personality trait most likely to be associated with carrier landing accidents. Surprisingly, these researchers came up with an adventuresome syndrome. Conducted during a combat cruise,

the study found that a measure of attitude toward risk-taking was not just the best, but the **only** variable that successfully predicted accident involvement among 156 carrier pilots. Using the same instrument, a team of behavioral scientists at the Army Aeromedical Research Laboratory at Fort Rucker, were able to correctly classify 86% of the pilots with respect to whether they had been previously listed as a cause in an aviation mishap. Similar qualitative findings on pilot tendencies had been reported earlier by the U. S. Naval Safety Center in Norfolk:

This person is adventurous, impulsive and hard on himself; when personal changes accumulate. . . he continues to fly to the limits of his personal envelope, which is often demanding because he is a high achiever. Eventually a mistake is made, and a mishap results.

It seems that the very thing that produces the best pilot may also be causing him the most problems!

That brings us full circle – back to ourselves. As some of the pilots in question, **who has a greater stake than we in tracking down the source?** We already know that if there is a mishap, and the airplane didn't break of its own accord, the answer (quite literally) lies with us.

The primary difficulty from the human factors standpoint is that «what» happened can be documented frequently with astonishing precision, but that «why» it happened often remains obscure.

The fact that over half of all accidents are attributed to pilot error is a common finding, yet the source of the pilot error is most frequently not defined. As an associate put it: «The sad fact is that the term Pilot Error has become less an explanation than an epitaph for a pilot, or for his career.» Perhaps it is time for pilots to take greater responsibility, to become more intimately involved in the development of a practical psychology of flying. So that is part of the purpose of this paper – to issue an invitation to join in the search.

All Pilots should be Concerned

As my coauthor and I have worked our way along on this search, we have expanded that original list of characteristics to include some additional observations. I would like to comment on them briefly.

Conditions likely to cause this extended stress reaction:

- Personal recognition that:
 - Participation is dangerous
 - Performance must be correct the first time
 - Consequences of failure are pain or death
- Period of anticipation
- No opportunity for recent practice

Observations related to event:

- Stress is self-induced
- Partially self-masking in nature
- Proportional to perceived danger
- Increased deference or arrogance

The reported characteristics during event:

- Impaired cognitive ability
- Sense of detachment
- Loss of contact with reality
- Perception of time distorted
- Subconscious skill unimpaired
- No voice pitch elevation (may lower)
- Post-event euphoria

The possible indicators for pilot self-monitoring:

- Increasingly cavalier attitude toward safety
- Deterioration in attention to tasks
- Increasing delays in decision making
- Increased irritability or dependence

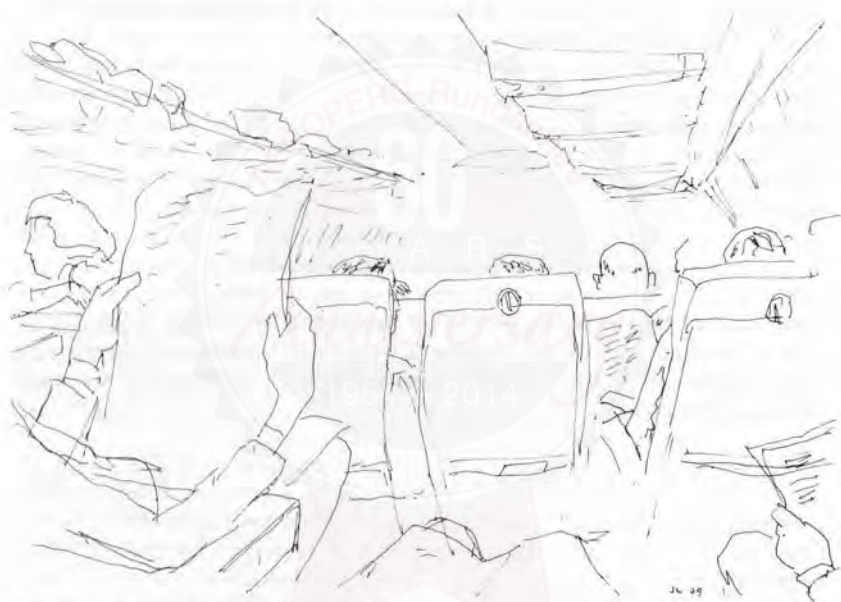
Hopefully this paper begins to define a problem area where much future research needs to be done. The newer systems such as CAT II and III landing systems, for example, are placing the pilot in an increasingly stressful situation and we must recognize that present forms of training cannot offset all our built-in human responses. Nor are we likely to enjoy the perfectly designed flight system in the foreseeable future. So we had better look to ourselves. The most affected groups are commercial pilots, airshow pilots, fighter pilots, carrier pilots **and** test pilots. So, gentlemen – welcome to the club.

I would like to close with a personal observation. It is very difficult to become involved in a search for answers where, probably, there is no clear answer or solution. As pilots, we are accustomed to looking for the correct answer – not just the best available solution – and so we shy away from many of these kinds of questions. Statistics show the result of this approach.

The most immediate matter is to gain pilot recognition of this problem area that, like hypoxia, is conducive to constructive self monitoring by the pilot. It's too bad that our fingernails don't turn red, as they turn blue with hypoxia, so that recognition would be easier.

More of the chemicals released in the body as a result of stress are now becoming known, although the full effects of these have yet to be discovered as we push ourselves further and further away from our primal design environment. Can it be that some errors of commission (doing something dumb) may actually be errors of omission (failure to do

something smart)? In the future, many pilot errors may be proven to have an organic basis in stress-generated chemicals, endorphins and enkephalins, that have a counteradaptive effect on our function. If so, the sooner we move toward a clearer description of the problem, the sooner we can take steps to solve it.



Susi Guggenheim-Weil

Geboren 1921 in Zürich. Mittelschule, Kunstgewerbeschule (Fachklasse für Grafik), Weiterbildung in Bildhauerei – vier Kinder. Ausstellungen, Aufträge für angewandte Kunst und Grafik. Skulpturen, Brunnenanlagen, Grabsteine, Schrifftafeln und grafische Arbeiten. Auf ausgedehnten Reisen entstanden Zeichnungen, deren Thema meist wartende Menschen sind: Bei der Abfertigung (welch ein Wort!), zwischen Flügen und unterwegs. Die Redaktion wählte sechs Zeichnungen aus, die wir – eine pro Ausgabe – im laufenden Jahr reproduzieren.

F. R.

Fragen an OS*

During the past year, irregularities occurred in B-747 recurrent training. As a rule cockpit crews received no simulator training, and no emergency training was given for the new equipment. Crews were even advised not to practice donning the new oxygen masks for it might be difficult to restore them ...

Im Frühjahr 1983 wurde im B-747 (Serie 200) der Swissair ein Kleber auf dem Glaeschild angebracht, worauf erschütternd stand: «Do not operate autopilot below 50 feet AGL (above ground level) except per flight manual instructions». Mein Gott! Die Trivialität dieser zirka 3 Millimeter grossen unbeleuchteten Schrift ist famos, und die operationellen Auswirkungen sind gleich null – schliesslich wird überhaupt nur «per flight manual instructions» geflogen – **was soll's also?**

Etwa zur gleichen Zeit wurden bei der Swissair die neuen B-747-300 eingeführt. Diese Jumbos sind nicht mehr mit den herkömmlichen Rettungsbooten ausgerüstet, sondern mit Evakuierungsrutschen, die gleichzeitig als Flosse verwendet werden können, wenn man sie aus der Verankerung an der Türschwelle herauslösen kann. Doch kein B-747 Pilot oder Flight Engineer hat je ein «slide-raft» von nahe gesehen, geschweige denn eines je angefasst. Das Notfalltraining wurde beim Differenzkurs fürs neue Flugzeug **weggelassen**, eine Installation im Mockup-Raum gibt's nicht, von den Hallenbadübungen, die in attraktiven Hostessen-Werbeseerien (mit gluschtigen Fotos) nie fehlen, gar nicht zu sprechen. In den Handbüchern (AOM), Kapitel Emergency Equipment, tauchten die entsprechenden Blätter erst im Spätherbst auf, dürrftig wie sie sind: **Darf das so sein?**

Im neuen Pilotenhandbuch, Gewichtszunahme 250 g, 12,5%, steht im Kapitel 18.3, Paragraph 513: Each Pilot will be given per calendar year: – 2 Simulator Refreshers which shall normally be spaced evenly between Proficiency Checks. Im Juni 1983 machte ich meinen Flottenchef darauf aufmerksam, dass ich nicht, wie normally vorgesehen, zwischen zwei Checks im Simulator war. Auskunft: Wegen Kapazitätsproblemen (wieso denn plötzlich?) kämen nur einzelne Besatzungen in den Genuss von Refreshern (welche wohl? Diskretion, Diskretion . . .). Mitte November waren bereits zwei Checkintervalle ohne Training im Simulator verstrichen, das calendar year fast aufgebraucht, wieder Vorsprache beim Chef: Mit Verständnis und kleiner Verzweigung wird meine Bitte um Simulator notiert, geplant und doch wieder gestrichen.

Im Athener Unfallbericht steht bei den Personalien der betroffenen Cockpitbesatzung lakonisch, die vorgeschriebenen Checks und Refreshers seien an entsprechenden Daten absolviert worden. Vorge-

schriebener als beim B-747 1983? Vermutlich wird nächstens am Instrumentenbrett ein neuer Kleber auftauchen: «Do not crash this airplane, not even as per flight manual instructions, especially over water. If you do, your sticker laesst gruessen». Und ich werde slideraften und in die Wogen weinen: O OS, verlasse mich nicht!
F. R.

* Am 1. April 1984 wird die Dienststelle OS (Flight Safety) umbenannt in OFH.

Berner Prozente

1980 kostete ein SBB-Billett für die neue Flughafenstrecke nach Zürich Fr. 3.20, heute früh warf ich dafür vier Franken in die Billettmaschine. Teuerung in drei Jahren 25 Prozent, die nächste Tarifierhöhung der SBB (Mitglied des SBB-Verwaltungsrates: Robert Staubli) kommt im April dieses Jahres. Die PTT erhöhen die Taxen, für Briefe beispielsweise von vierzig auf fünfzig Rappen: auch 25 Prozent. Die Zollfreigrenze für Besatzungsmitglieder beträgt fünfzig Franken, schätzungsweise seit der Zeit der Lilienthals. Als letztes Jahr eine Aeropers-«Delegation» nach Bern zur Zollverwaltung reiste, war Schnaps die Idee, scheints kam nie-

Eidg. Zollverwaltung EINFUHRDEKLARATION für Swissair/Balair-Besatzungen		Angestellten-Nr. <hr/>					
Name/Vorname		Postfach-Nr.					
Funktion							
Land	Bezeichnung der Gegenstände	Tarif-Nr.	kg	Wert	Ansatz	Betrag	
200% Gewinn							
Es wird deklariert, registriert, numeriert und archiviert; seit kurzem mittels luxuriöser Einfuhrdeklaration auf chemisch behandeltem Papier, damit sich ja niemand die Finger beschmutzt an der Kohlebeschichtung. Wer das Formular benutzen muss , darf es gleich auch noch bezahlen: 20 Rappen pro Formular. Das schien mir nun doch etwas übertrieben, und ich habe deshalb bei der Druckerei Fausch in Zürich eine Offerte für das genau gleiche Formular eingeholt – bei einer Auflage von 100 000 kostet ein Formular ganze 6,9 Rappen. Hat jemand etwas von Unverschämtheit gesagt?							
							BVT
Die übrigen mitgeführten Waren sind meine persönlichen gebrauchten Reiseeffekten (Kleider, Leibwäsche, Toilettengegenstände usw.), die ich bei der Ausreise aus der Schweiz mitgeführt habe		Wüst					
		Formular Für das Zollamt		-			
Datum 27. 1. 84 Unterschrift <i>S. m. S. M.</i>							

Form 11/16 A 22/339

21160

mand auf den Gedanken, dass die Fünfzigfrankengrenze total überholt ist. Dafür erhöhte die Swissair, als sie die Zollkasse von der Aeropers übernahm, die Bearbeitungsgebühr um zwanzig Rappen auf einen Franken, also um 25 Prozent, und die Zollbehörden verlangen jetzt von den immerdummen Besatzungen unverschämt zwanzig Rappen **für das Zollformular!**

Der Personaldienst darf sich in dieser Angelegenheit Personalbären-dienst nennen, und den Besatzungen rate ich, alle Zölle bar zu bezahlen, wir haben nämlich Rechtsanspruch darauf! Wenn wir nur ein paar Monate das Gedränge am Crewzoll in Kauf nehmen, wette ich, dass unsere Postulate schneller erfüllt werden, die freche Formularegebühr verschwinden und der Tatsache Rechnung getragen wird, dass die Einfuhren der Swissairbesatzungen die grösste Einnahmenquelle für den Reisenden-zoll auf dem Flughafen Zürich darstellen.

F. R.

GARAGE ZÜRICH NORD DER NEUE AUTOSALON BEIM HALLENSTADION

ECKE THURGAUER-/BINZMÖHLESTRASSE, 01/301 07 77



MD-100 . . . was nun ?

Vor genau einem Jahr liess ich mir bei McDonnell-Douglas in einem extensiven Briefing die neuen MD-Projekte vorstellen. In der **rundschau** 1/83 wurden Sie – noch bevor die Neuigkeit in der Fachpresse erschien – über den Entscheid orientiert, dass die Triebwerke PW 4000 definitiv für die MD-100 vorgesehen seien und daher die vorgängig vorgestellten Projekte überarbeitet werden müssen. Später kamen noch Winglets an die Flügelspitzen und nach eingehenden Windkanaluntersuchungen wurde das Projekt eingestellt.

Der Entscheid kam sicher deshalb, weil der «Kronfavorit» Japan Air Lines Boeing 767 bestellte, statt als launching carrier für die MD-100 aufzutreten. Im letzten Jahr wurde die letzte DC-10 an Ghana Airlines abgeliefert (zwischen Auftrag und Lieferung vergingen nur drei Monate!), und nun verlassen nur noch ein paar Dutzend KC-10 Betankungsflugzeuge für die US Air Force die Montagehallen, dann wird die Produktion von Grossraumflugzeugen in Long Beach eingestellt. So wird McDonnell-Douglas im zivilen Sektor auf das Niveau von Fokker absinken (die Holländer mögen mir verzeihen, aber ich meine das Produktions- und Auftragsniveau). Kürzlich wurde noch die Helicopter Division von Hughes erworben, was die Präsenz auf dem militärischen Sektor noch weiter ausbaut.

Innovationen für bestehende DC-10 werden immer noch gemacht, die neueste Produktverbesserung wird ein Testlauf mit einem Seitenleitwerk aus Kohlefasern sein (beim A310-300 wird übrigens das Seitenleitwerk aus Kunststoff serienmässig eingebaut). Da die DC-10 nun voraussichtlich weltweit länger im Liniendienst eingesetzt werden als dies vorgesehen war, kommen sicher noch weitere Modifikationen auf uns zu. Ähnlich wie bei der DC-8 kann man sich eine Neumotorisierung vorstellen mit dem PW 4000, der durch seinen verringerten Kraftstoffverbrauch alle DC-10 zu -ERs werden lässt, und noch längere Strecken zulässt als bisher. Allerdings ist die Steuerung dieser neuen Triebwerke digital und würde weitergehende Änderungen bedingen als nur ein Austauschen der CF-6 Motoren. Das Area-Nav System könnte ebenfalls erneuert werden, da die Ersatzteilbeschaffung für das 15 Jahre alte System sicher mit der Zeit problematisch würde. Der Einbau von CRT-Bildschirmen, verbunden mit einem digitalen Autopiloten erscheint mir nicht sehr wahrscheinlich, wenn nicht gleichzeitig das Cockpit auf Zweimannbetrieb umgestellt werden könnte. Denn dann hätten wir ungefähr einen MD-100 . . .

Die DC-10 hat sich vor allem bei der Kabinenbesatzung, wenn wir nun mal von der vorübergehenden Erscheinung des 9er-Komplements absehen, zur Richtgrösse entwickelt. An ihr wird die Galleyanordnung, die optimale Zugänglichkeit und Passagierbetreuung bei anderen Flugzeu-

gen gemessen. Einzigartig dürfte auch die Cockpitbetreuung durch unsere Hostessen und Stewards sein. Sogar die Sitzmeilenkosten sollen auf gewissen Strecken niedriger sein als die Business-Class-Version des A310. Und die Systemzuverlässigkeit ist anscheinend auch hoch, denn letztthin musste aus einer hangarierten DC-10 ein Relais ausgebaut werden, um bei unserem Flugzeug ein defektes zu ersetzen. Sie seien vor einigen Jahren aus dem Lager verkauft worden, da sie nie kaputt gewesen seien . . .

Kräftig ins Schleudern geraten dürfte die Planungsabteilung unseres Departementes durch diesen Verzicht auf die MD-100. Denn die vor Jahresfrist so schön ausgerechneten Bestände zwecks Flight-Engineer- zu-Piloten-Umschulung und umgekehrt schienen mit der vorgesehenen Flottenplanung optimal zu harmonieren. Deshalb müssen hier die Verbände und die Geschäftsleitung wohl nochmals zusammensitzen, sobald ein den Verhältnissen auf dem Flottenmarkt entsprechender optimierter Flottenplan vorliegt.

Dass ebenfalls auf die MD-90 verzichtet wurde, kam für mich überraschend, denn ein Ersatz der DC-9-30 drängt sich sicher bei vielen Fluggesellschaften auf, die nicht zu Boeing 737 greifen wollen. Aber dafür ist's die grosse Morgenröte für Fokker und Rolls Royce. Die zweistrahlige Fokker 100 wird 1987 das einzige moderne Flugzeug in der 100-plätzi- gen Kategorie sein (BAe-146 und B-737 haben dazumal wahrscheinlich immer noch die 'alte' Cockpitauslegung) und mit dem 'Tay' über Triebwerke verfügen, die sehr leise sind und auf der Basis des 'Spey' entwickelt wurden, der eine sehr gute Einsatzzuverlässigkeit vorweisen kann.

In der 'Performance-Abteilung' sollen bereits IRTs für den F-100 berechnet werden. Dies ist natürlich keine Vorwegnahme eines Entschei- des, denn dieses Flugzeug, sollte es zu unserer Flotte stossen, muss sich einwandfrei auch auf den kritischsten Plätzen einsetzen lassen, des- halb gibt es für jeden in Frage kommenden Typ eine ganze Serie von Be- rechnungen.

Lassen wir uns überraschen, wie's am unteren und oberen Ende unserer Flugzeugflotte weitergeht!

H. L.

CARIOCA
BOUTIQUE

**VIEL MODE.
FÜR DAMEN UND
HERREN.
IN DIELSDORF.**

10% für Swissair-Angestellte.

CARIOCA
BOUTIQUE

Mode für Damen

LOREN LORENZ

caroline
paris france

BO
LEVEE

lecomte

PARIGI

CR-4709

und Herren

CIAO

CR-4709

NB

BONAZZI
BRCS

pie'r bon
bruno

an der Bahnhofstrasse 1
mitten in Dielsdorf

Tel. 01-853 24 20



Schädelbruch

Ja du mei, Gschichten werden gmacht! Also, da flog ein fünfstreifiger Kapitän (hä?) im Hotel nach genehmigtem Himbeersirup die Treppe hinauf (äh?), schlug unglücklich, aber präzise den Kopf auf einen spitzen Stein, Diagnose: Schädelbruch! Schnell ein Pflaster daher, Kopf eingebunden (ist das also der fünfte Streifen?) und heimgeflogen. Der Copilot half beim Starten und Landen, er war zwar noch nicht ausgecheckt und der eigentliche Copilot zuhause zurückgelassen worden, aber weil Käpt'n Fünfstreif mit vier schmerzstillenden Spritzen auch nicht gerade als ausgecheckt gelten konnte, war das ein fairer Ausgleich. Rührendes Ende: Landung in Zürich noch zeitig, um mit den Lieben Weihnacht zu feiern. Wenn das wahr ist . . .

F. R.

25 Jahre «Cockpit»

Im Jahre 1959 bekam mein Zwillingbruder ein Abonnement des damals neu erschienen «Cockpit», das eine «Luftfahrt-Zeitschrift für die Jugend» war. Die rührige Trudi Weber zeichnete damals für die Redaktion verantwortlich und kümmerte sich unermüdlich um diese Zeitschrift und die überall in der Schweiz gegründeten «Cockpit-Clubs». So entstand eine «familiäre» Atmosphäre im redaktionellen Teil und auch ich schloss mich dieser Familie an, als ich einen solchen Club in Zofingen gründete (er existiert immer noch, aber nur als Modellfluggruppe). Meines Bruders Aktivitäten waren mehr bodenbezogen, also übernahm ich sein Abonnement und blieb dem «Cockpit» bis heute treu. Bereits 1965 zeichneten sich finanzielle Engpässe ab, der Verlag Sauerländer sah sich nach Sponsoren um, da auch auf der Inseratenseite nicht viel zu holen war. Der AeCS und die Stiftung Pro Aero übernahmen gewisse Garantien. Trudi Weder zog sich zurück, da sie sich immer gegen «Einmischungen des grossen Bruders AeCS» gewehrt hatte und nun die Konsequenzen zog. Als neuer Chefredaktor zeichnete von da an Dr. Ulrich Haller, der ebenfalls seit der Gründung dabei war.

1977 wurden die bisher schwarz-weissen Titelbilder farbig und ab 1980 wurde das attraktivere Grossformat für das «Cockpit» gewählt. So konnte wohl auch ein neu angestrebtes Zielpublikum gewonnen werden, denn das «Cockpit» ist längst keine reine Jugendzeitschrift mehr. Wer

sich gerne umfassend und ohne grossen technischen Ballast über die Welt der Zivil- und Militärliegerei sowie die Raumfahrt informieren möchte und nicht auf die «first hand»-Informationen der Wochen-Fachmagazine angewiesen ist, der hat im «Cockpit» eine gute Lektüre. Was mir am meisten imponiert, ist die Arbeit von Herrn Haller, der neben seinem Beruf als Lehrer jeden Monat eine so gut fundierte Zeitschrift zusammenstellen kann.

Die Redaktion der **Aeropers-rundschau** gratuliert der Redaktion des «Cockpit» ganz herzlich zu diesem Erfolg und zum Jubiläum! H. L.

FDR – andere Länder, andere Sitten

SAS

SAS operiert nicht nur mit drei Klassen, sondern auch mit drei Piloten (auf Langstreckenflugzeugen), kennt also den SysOp schon längst. Die max. duty time beträgt 14 Stunden. Die drei Piloten wechseln sich während des Fluges so ab, dass jeder während 2/3 der Flugzeit, aber höchstens 8 Stunden ganz vorne sitzt. Die restliche Zeit wird im S/O-Stuhl «abgessen».

BvT

Qantas

Auf Langstrecken max. duty time 11 Stunden, max. flight time 8 Stunden. Bei Unregelmässigkeiten können diese Limiten um eine(!) Stunde verlängert werden. Mit einem zusätzlichen Piloten beträgt die max. duty time 14 Stunden, sofern «adequate rest facilities available onboard the aircraft».

BvT

SAA

Auf Langstrecken max. duty time 12 Stunden oder weniger, je nach Arbeitsbeginn. Mit zwei Besatzungen erhöht sich diese Zeit auf 18½ Stunden. Kurzstrecken (two men crew): max. duty time 10 Stunden.

BvT

Jet lag in Yugoslavia

An advertisement in the rooms of the «Intercontinental» Belgrade reads:

Dear guests,

to you, who are suffering from a «Jat Lag» and have a hard business day in front of you, we strongly recommend a professional treatment of our expert masseur who will help revive your psycho-physical abilities necessary to face successfully your working day.

Apparently people in this country only get tired of flying JAT.

HS

Unexpected landing

Also in Belgrade we overheard the following conversation on Tower frequency:

«Tower, initially we wanted to make a low pass, but we are on the ground now.»

Tower did not seem to be very upset and gave taxi instructions HS

Back to black

Im vergangenen Jahr konnte der Verlust im reinen Flugbetrieb von 70 Millionen Franken (1982) auf 10 Millionen (1983) verringert werden. 'Schuld' daran sei zwar vorwiegend der Kerosenpreis gewesen, was andererseits doch zeigt, dass wir in grossem Mass von wenig beeinflussbaren Faktoren abhängig sind. Hoffen wir, dass es nicht im gleichen Mass weitergeht, sonst wird der ursprünglich für 1985 vorausgerhoffte, aber wieder hinausgeschobene Durchbruch zur Rentabilität im Flugbetrieb schon 1984 erreicht. Dann könnte endlich ein Datum fixiert werden, an welchem der Balsberg selbsttragend werden müsste! HL

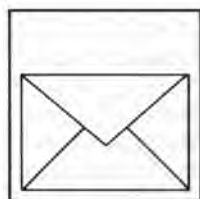
MD-3! Neues von McDonnell-Douglas?

Die neue Typenbezeichnung ist nicht eine Umbenennung der legendären DC-3 oder ein bescheidener Neubeginn in Long Beach, es heisst schlicht: Max Dätwyler. Er hat in Bleienbach einen Zweisitzer in einfacher Modulbauweise konstruiert und führt gegenwärtig Erprobungsflüge durch. Ein Serienbau ist natürlich vorgesehen, hängt aber vom Auftragsengang ab, der auf diesem bereits gut beackerten Markt der Schul- und Schleppflugzeuge schwierig zu beurteilen ist. HL

Leise JT3D für 1985

Nachdem auch von der Reagan-Administration keine Lockerung der Lärmgrenzwerte zu erwarten sind, müssten ab 1. Januar 1985 1550 Flugzeuge von den amerikanischen Flughäfen fern bleiben. Die Umrüstung auf die leisen 10-Tonnen-Triebwerke CFM-56 ist nur bei den DC-8 der Serien -61 und -63 lohnend und kostet ca. 15 Mio. \$ pro Flugzeug. Da sich wie gesagt keine Lockerung abzeichnet, kommen nun plötzlich drei Firmen und bieten die Lösung für ca. 3 Mio \$ an: Lärmdämmende Verschallung, eine bessere Vermischung am Austritt, Änderungen am Landeklappenprofil und weitere kleinere Anpassungen sollen es erlauben, die Lärmgrenzen nach dem berühmten FAR Part 36 Stage 2 einzuhalten. Seit 1976 war übrigens bekannt, dass diese Regelung ab 1985 eingeführt wird. Aber solange das Messer noch nicht am Hals ist, investiert man noch nichts. HL

Briefe an die rundschau



Wie sich die Zeiten ändern!

Wir kennen alle das Phänomen aus der Politik: Nicht immer ist das wahr, was objektiv richtig ist, sondern das, was man ausdauernd und hartnäckig verkündet, wird mit der Zeit zur politischen »Wahrheit«. Nun ist auch bei der Swissair etwas dank häufigen Gebrauchs in der Sprache wahr geworden, was vor 15 Jahren noch undenkbar war und nie zur Diskussion stand. Damals bin ich in die Swissair eingetreten im Glauben, es mit einem Dienstleistungsbetrieb zu tun zu haben, in dem ich ganz einfach »Pilot« sein konnte. Damals war das auch richtig.

Aber – inzwischen sind wir ein »Produktionsbetrieb«, eine Fabrik geworden, die ein »Produkt« produziert. Das Wort ist nicht mehr wegzudenken aus dem internen Sprachgebrauch, also muss es stimmen.

Tempora mutantur et nos cum illis – die Zeiten ändern sich, und wir uns mit ihnen! Ja, wir haben uns mit der Swissair verändert, ohne dass es so richtig in unser Bewusstsein gedrungen ist. Wir sind Mitarbeiter einer Produktionsstätte geworden; wir produzieren. Dieser Begriff hat sich bei mir dank intensiver Berieselung während der letzten Jahre festgesetzt. Jetzt stellt sich mir die Frage: was bin ich eigentlich, welches ist meine neue Berufsbezeichnung?

Bin ich ein Arbeiter? Wohl kaum, ganz simple Gründe sprechen dagegen. Einmal verdiene ich für einen Arbeiter zuviel, zweitens trete ich bei meiner Tätigkeit immer in Schale auf, und welcher Arbeiter macht das schon?

Oder bin ich vielleicht gar Produzent geworden? Das tönt ja sehr prestigeträchtig. Aber schon kommen die Zweifel. Wenn ich Produzent bin, dann sind es 900 andere auch noch. Und das Kabinenpersonal auch, das ja mindestens genau so stark am Produkt beteiligt ist. Mehr als dreitausend Produzenten in einem Betrieb? Unwahrscheinlich.

Ausserdem – wenn wir so massgeblichen Anteil an diesem Produkt haben, was machen dann die restlichen 12 000 Mitarbeiter?

A propos Produkt. Wie soll es denn überhaupt aussehen? Was produziere ich eigentlich? Ich kenne das Produkt nicht. Aber alle Welt redet doch inzwischen von diesem mysteriösen Produkt, das die Swissair produziert. Der geneigte Leser sieht mich in tiefen Konflikten.

Ich versuche es mir vorzustellen: Ich sitze im Cockpit der DC-9 in zehntausend Metern Höhe und tue das, was bisher unter der Bezeichnung

«fliegen» bekannt war. Aber jetzt fliege ich nicht mehr, sondern ich produziere, so ganz still vor mich hin. Ich produziere sicher mal Lärm und Abgase (genauer gesagt: das Flugzeug), aber das kann ja nicht gemeint sein, denn das liesse sich nun wirklich schlecht verkaufen.

Oder produziere ich mich selber? Es soll ja Piloten geben, die das machen. Aber dazu braucht es nicht unbedingt die Swissair oder ein Flugzeug.

Also produziere ich etwas anderes. Ja, richtig, jetzt fällt's mir ein – Tonnen- und Sitzkilometer! Aber wenn ich ehrlich sein soll, es hilft mir nicht viel weiter. Ich kann mir immer noch nichts darunter vorstellen, es ist noch viel zu abstrakt, auch wenn der Begriff «Sitz» etwas Konturen bringt. Ich produziere also einen leeren Sitz ins Flugzeug.

Das geht auch nicht, denn die Flugzeugsitze werden anderswo produziert. Jeder weiss das. Oder einen «vollen» Sitz, einen mit einem Passagier gefüllten? Nein, auch da fühle ich mich unbeteiligt, zudem – so etwas kann man nicht produzieren, irgendwo hört der Spass ja auf. Und dann noch Tonnenkilometer! Als ich zur Schule ging, gab es diese Einheit noch nicht.

Aber das Produkt! Wenn mich ein Aussenstehender nach unserem Produkt fragt, was soll ich ihm sagen? Offensichtlich gibt es noch andere in unserer Firma, die auch Schwierigkeiten haben, der Öffentlichkeit und den Kunden unser Produkt klarzumachen. Mein ungeteiltes Mitgefühl! Aber die vielen, die das können – warum können die das? Haben die unser Produkt schon mal gesehen? Wenn ja, warum wird es den andern vorenthalten? Wird es vielleicht nur bei Kaderseminaren gezeigt?

Vielleicht haben die Verkaufs- und Public Relations Strategen, auch wenn sie es natürlich zehnmal besser wissen, angesichts meiner frustrierender Konflikte ein Einsehen und machen die Swissair wieder zu dem was sie einst war und was sie gross gemacht hat – ein Dienstleistungsunternehmen, das der Öffentlichkeit einen Dienst bietet, und das das Herstellen von Produkten solchen Betrieben überlässt, die dafür die entsprechenden Einrichtungen haben. Ich, und mit mir vielleicht noch einige andere, würde es dankend vermerken.

Burkhard Klessler, PiC DC-9

Le compte n'est pas bon

Depuis 1982, se dégage dans notre Entreprise, aussi bien du côté Management que du côté Aeropers, une impression de flou, un manque de ligne directrice dans la politique du personnel. Le comble vient d'être mis, avec l'utilisation d'une enquête générale, devant normalement servir de guide pour améliorer le climat au sein de l'entreprise, comme argu-

ment contre nous. Or, je constate que l'engagement et la productivité du personnel cockpit restent exemplaires; je prétends même qu'elles sont déterminantes pour la réussite de notre Compagnie.

Dès lors, je ne comprend pas pourquoi, alors que nous avons, dans des périodes plus difficiles mais malgré tout toujours positives, accepté de nombreuses options de notre Management (Airbus à deux, rotations Far East raccourcies, opération Afrique, collègues travaillant comme flight engineer ou pour une compagnie étrangère, diminution de notre pouvoir d'achat, etc. ...) il faudrait maintenant oublier les négociations de salaires catastrophiques de fin 1982. Pour moi, l'ardoise n'est pas effacée, et j'engage notre comité à déterminer une politique ferme à cet égard et à adopter une ligne directrice.

La question est la suivante: notre carrière est relativement courte, et nous avons le droit absolu de nous situer au niveau de salaires des cadres supérieurs de notre pays (industries, banques). Notre formation de base, les exigences requises (checks, formation permanente), la discipline de vie indispensable à l'exercice de notre profession nous placent à un haut niveau de responsabilité. Pourquoi dès lors devrions-nous accepter l'érosion de notre revenu, au moment où une reprise se dessine en Occident?

Chers camarades, je voudrais par ces quelques mots vous sensibiliser à cette question, et vous engager à défendre notre situation avec énergie.

Richard Mérier, PiC DC-9-81

Das wünschbare Mass

In der letzten **rundschau** hat Henry Lüscher bezüglich Gesamtaufwandskommission zu «Bemerkungen, Kritiken und Willensäußerungen» eingeladen. In diesem Sinne meine folgenden, ganz persönlichen und vielleicht etwas ungewohnten Gedanken:

Aus einseitiger Betrachtung heraus ist meist das maximal Mögliche gleichzeitig das gewünschte Mass. Bemühen wir uns um eine einigermaßen ganzheitliche Sicht, kommen wir nicht darum herum, Distanz zu den Dingen einzunehmen. Das wünschbare Mass verändert sich dann mit zunehmender Distanz und dürfte irgendwo in der Mitte zwischen dem Alles und dem Nichts am gültigsten sein.

So war früher im cruise die wünschbare speed gleich der max. möglichen speed. Später kam zu dieser rein technischen Sicht die wirtschaftliche hinzu, und wünschbar ist nun die fuelfreundliche speed. Würden wir den cruise stärker aus abgasischer Sicht beurteilen, wäre sicher wünschbar, mit den eco-fuel-uplifts aufzuhören. Nehmen wir dazu noch die obere Atmosphären- und die Ressourcen-Sicht, wäre schliesslich wünschbar, dass weltweit lieber weniger als noch mehr cruises überhaupt stattfinden. Als wünschbares Mass für die Swissair erachte ich heute, auch aus

anderen Gründen, eher die Einstellung auf «Variante Tief», als eine Bereitschaft für ein vielleicht mögliches «Hoch».

Welches ist nun das wünschbare Mass für die Lohnverhandlung? Jedenfalls nicht das der relativ lauten (3%) Unzufriedenen. Nach meiner Meinung sollten wir so ungefähr die gesamtschweizerische Situation berücksichtigen, mit Vergleichen gegenüber dem Ausland und vor allem auch gegenüber unseren Mitarbeitern anderer Berufe. Was wir früher am unteren Rand des «europäischen Mittels» waren, sind wir heute wohl am oberen Rand schweizerischer Verhältnisse. Über alles denke ich, dass wir im obersten Teil unseres Saläraufbaus, die Kaufkraft, die Nivellierung und die VEF nicht mehr als heilige, sondern als durchaus gewöhnliche, schon recht alte Kühe sehen sollten! Mit anderen Worten, wir sollten die angebotenen Verbesserungen akzeptieren und auf unserem heutigen Niveau auch mal dazu stehen, dass wir zufrieden sind.

Kann ein Verband überhaupt eine solch «weiche» Haltung einnehmen? Ich hoffe ja, ist die Aufwands-Frage doch nur ein Teil der sicher notwendigen Verbandsarbeit. Mein wünschbares Mass wäre, dass wir das «Aeropers-Feuer» in dieser Frage ein bisschen kleiner stellen – solidarisch mit **allen** Mitarbeitern unserer Firma. René Krumm, PiC DC-9-51

Was ist los . . . mit Prometheus

Liebe Aeropersianer,
viele von Euch kennen Prometheus, den griechischen Halbgott, der der Menschheit das Feuer brachte und dann, angekettet an einen Fels, dafür schwer büssen musste. . . immerhin, heute hat die Menschheit das Feuer.

Das war auch die Ausgangsidee des Projektes Prometheus der EFF, Entwicklungsgemeinschaft für Flugzeugbau, in der einige Swissair-Angestellte aktiv mitmachen: Dem Segelflugzeug das Feuer bringen, es selbständig werden lassen, unabhängig von Hilfspersonal und Schleppflugzeug, eine Integration von Motor und Segelflugzeug.

Utopie sagen einige, schon möglich, argumentieren andere.

Was spricht für das Konzept «Strahlantrieb + Hochleistungssegler»?

Nach über 200 Flugstunden in ganz Europa, von Toulouse in Frankreich über Samaden, Kloten, Basel bis Essen (D) ist es erhärtet:

- Die überragende Zuverlässigkeit und Anlasszuverlässigkeit des Motors gestattet es, ihn **nicht** zu brauchen, bis im letzten Moment (Entscheidungshöhe 15 Meter).
- Dadurch viel mehr Segelflug, und nicht Motorsegelflug.
- Dank kleinen Abmessungen und Gewichten volle aerodynamische Integration des Antriebs in den Rumpf, kein zusätzlicher Widerstand, keine störanfällige Mechanik.

- Die hohe Leistungsdichte (kp Schub/kg Gewicht) gestattet schon dem überschweren Prototyp ansprechende Start- und Steigleistungen (400-600 Meter Startrollstrecke. 800-1200 feet/Minute Steigen).

Also: Durchschnittliche Einsatzzeit der Motoren je Segelflug: 3-4 Minuten. Aussenlandungen entfallen.

- Die Einsatzenveloppe (mit O₂) bis 33 000 fuss.
- Die CVFR-Ausrüstung = kein Fremdkörper am Himmel, Transparenz!

Wo liegen die Schwachstellen?

- Mit Verbrauch von 5 l/Minute bei Vollgas und Petrolpreisen von Fr. 1.82 je Liter Kerosen (verzollt) ein teures Vergnügen.
- Lärmschlepe eines Straight-Jet.

Mit diesen Motoren also im allgemeinen Segelflug unbrauchbar, mit moderneren Fan-Jets aber durchaus in, sogar hitverdächtig!

Der Prototyp, HB-YB, wird aber für spezifische Einsätze wie Föhnforschung, Wellenforschung, technische Tests, Plattform sicher noch gut zu gebrauchen sein.

Die verblüffendsten Ergebnisse lieferte unser HB-YBI aber, als wir kurzerhand die Spannweite auf 12 Meter reduzierten: Immer noch einen Gleitwinkel um 1:25 und «richtiges» Jet-Verhalten.

Doch dann ereignete sich in Grenchen eine Kurzlandung (kommt in den besten Familien vor), und das Fahrwerk war total defekt. Der Wiederaufbau wird bis Frühling 1984 dauern, da wir den grössten technischen Schwachpunkt des HB-YBI auch noch beseitigen wollten: das katastrophale Handling am Boden bei Crosswind.

Der enge Radstand und der grosse Hebelarm des Seitenleitwerkes, verbunden mit grosser Fläche der Seitenflosse, liessen das Flugzeug beim Rollen einfach ausbrechen, besonders bei Wind von schräg hinten. Mit neuen Scheibenbremsenrädern und hydraulischer Betätigung sollte Abhilfe geschaffen sein.

Für 1984 und die folgenden Jahre haben wir folgendes Flugprogramm in Erwägung:

- Hochgeschwindigkeitserprobung der 12-Meter Version
- Höhenerprobung der 19,4-Meter Version
- Segelflugrekordversuche
- Displays
- (USA-Reise)

Alles mit dem Ziel:

- Die Voraussetzung zu schaffen, dass die Industrie mit der Entwicklung des 2-Kreis-Triebwerkes in der 200-kp-Klasse nicht länger zögert.
- Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten für einen neuen Prototypen, der auf den Erkenntnissen von 1985 basieren wird.

Dieses Programm braucht, nebst Geld und Zeit, technisch versierte Fachleute, die sich begeistern können mitzumachen, und die fähig und willig sind, sich hinter diese Zielsetzung und Arbeit zu stellen.

Wen habe ich angesprochen?

Wir brauchen 2 bis 4 Piloten (da wir ja in der Freizeit arbeiten und nicht immer abkömmlich sind) mit:

- Jeterfahrung, am liebsten Ex-UeG, evtl. Patrouille Suisse
- Segelflugerfahrung, am liebsten auf Plastic-Orchideen
- 24-64 Jahre jung, mit gültigem Motorflugausweis.

Thomas Bircher, PiC DC-10



ANMELDUNG zu einem Orientierungsgespräch

Ja, die Idee des Prometheus interessiert mich, ich wäre bereit, im aufgezeigten Rahmen mitzumachen, falls mich das Ergebnis des Orientierungsgesprächs befriedigt.

Name

Box Nr.

Tel. P

Talon bitte einsenden an T. Bircher, POB 102.

Absturz oder Landung (rundschau Nov./Dez. 1983)

Mit diesen Gedanken zur Pensionierung hat Paolo Miglioretto den schmerzlichen Nagel ganz direkt auf den Kopf getroffen! Das ist die (meines Wissens) treffendste Analyse unseres Pensionierungs-Problems.

Lerne auf die Seite treten
eh' man Dich zur Seite schiebt.
Gehe, eh' man ungebeten
lächelnd Dir den Abschied gibt.
Lerne, ohne Groll, zu sehen
andere an Deiner Stell.
Ihre Zeit wird auch vergehen,
wieder andre folgen schnell.
Lern' die grösste Kunst auf Erden
macht es Dir auch schwere Pein:
Lerne mit dem älter werden
langsam wieder nichts zu sein!

Mit dem besten Dank für die immer gute Aeropers-**rundschau** und den besten Wünschen für das Orwell-Jahr grüsst Euch freundlich

Hans Borner (seit 15 Jahren weg vom Fenster)

Welcome...

from MAYOR OF THE
MUNICIPALITY OF HASTINGS



It is with the utmost pleasure that I and my council, welcome you to our historic area.

Whether you make your vacation headquarters Port Macquarie, Wauchope, Camden Haven or any of the individually scenic beauty spots in our municipality you will be assured of a welcome second to none, for during your stay you will see and meet so many of those of us who have over many years decided to make the Hastings Municipality our home.

All of our area is rich in scenic beauty. From the view at the crest of Middle Brother Mountain, the quiet fishing village atmosphere of the Camden Haven, the Hastings River by boat, to the surf which pounds upon our many beaches.

Years of experience, since this is the oldest tourist resort in Australia, has taught us that you will come back again to the beautiful Hastings Municipality where the same hearty welcome awaits you.

J. Sterndale.
John Sterndale, Mayor
Municipality of Hastings

From Down Under

Mit einem Weihnachtsgruss von John und Theresa Sterndale aus Australien kam der nebenstehende Zeitungsausschnitt. Nachdem sich John vor vier Jahren verheiratet und vor zwei Jahren in seinem heimischen Australien niedergelassen hat, ist er nun Vater geworden – allerdings von der Gemeinde Hastings. Er züchtet Kühe, hat ein Haus gebaut und betätigt sich nicht nur als Gentleman-Farmer, sondern erntet auch politische Erfolge. Fraser beware! John, übrigens ehemaliges Aeropers-Vorstandsmitglied und IFALPA regional Vice President, und seine Frau sind gesund, glücklich und zufrieden. Ich habe mich so über die guten Nachrichten gefreut, dass ich diese mit Euch teilen möchte.

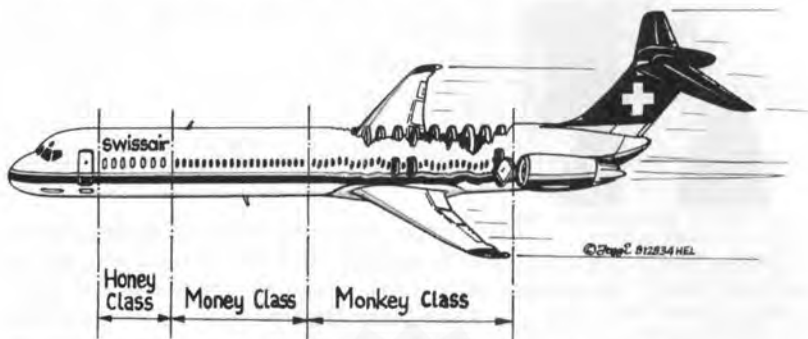
Laszlo Zsindely

Florida USA

5 1/2-Zimmer-Bungalow

voll möbliert, am Seminole-Canal b/ St. Petersburg am Golf von Mexico für 2-6 Personen ab 16. 4. 84 zu vermieten. 3 Schlafzimmer, 2 Bad, Wohn- und Essraum, Küche und Floridaraum, Doppelgarage (evtl. mit Auto), sehr gepflegter 600 m² grosser Garten. Vermietung per Tag \$ 50.—. Evtl. Verkauf \$ 117 000.—.
Anfragen und Unterlagen: W. Bühner, Thalwil, Tel. 01 - 720 01 77.

Lieber mehr **Kasse** als **Klasse**!?



«hier ein Beitrag, der die persönliche Meinung des Verfassers widerspiegelt.
Mit freundlichen Grüßen Peter Jost»



SHELL-HEIZÖL

Für Aeropers-Mitglieder stets zu Spezialpreisen

Wir bedienen Sie mit dem Heizöl stets

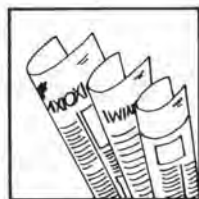
- Schnell
- Preiswert
- Zuverlässig

Wir beraten Sie gerne für

- Tankreinigung
- Tanksanierung
- Brennerservice

TERMOPLAN
Telefon 01-461 52 62

From other publications



Flight, 7. Januar 1984

Madrid is not alone:

Fog brings more ground collisions

Visibility at Anchorage Airport, Alaska, was reported as little more than 100 m when a landing **Japan Air Lines Boeing 747** freighter hit a pickup truck on runway 06 right at touchdown. The incident occurred at about 0010 hr local time on December 20, while the truck was «evaluating icing conditions on the runway», according to US National Transportation Board Reports. The JAL 747 Crew «heard and felt a thump» on touch down and believed that it was main gear tire failure. In fact the aircraft's entire left main body gear was destroyed, as was the truck, and a 20ft² hole was torn in the lower fuselage skin aft of the gear.

In the early afternoon of December 23 at Anchorage, also in «heavy fog», a South Central Airlines Piper PA-31 with nine people on board was cleared to line up and hold awaiting take-off on runway 06 right. It did so. Meanwhile, a **Korean Air Lines DC-10** freighter with a crew of three was cleared to take-off on runway 32. But the DC-10 began its take-off instead on runway 24 left, 06R's reciprocal. Immediately after the DC-10 rotated its main gear struck the stationary PA-31's wings and tail, causing serious damage to both aircraft. **The DC-10 landed straight ahead**, causing damage which has made the aircraft an insurance write-off. No one in either Aircraft was killed, but people in both aircraft were injured.

Also on December 23 an Ozark Air Lines DC-9-31 hit a snowplough on landing at Sioux Falls. There were no injuries aboard the aircraft, but the snowplough driver was killed.



Toscana und Südfrankreich

600 Bauernhöfe, Landhäuser, Rusticos
zum Ausbauen.

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

Rüti/Winkel b. Kloten, sehr schönes, neues

6¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

per ca. Mitte April. Bei Bedarf kann ein separates Zimmer, schon ausgebaut, als Einzimmerwohnung separat vermietet werden.

Monatlich Fr. 2950.— exkl. Nebenkosten.

Bewerbungen sind zu richten an:

Herrn G. Parel, Baumgartenstrasse 7, 8309 Nürensdorf,
Telefon 01 - 836 85 01

Zu vermieten ab ca. September 1984:

Neu renoviertes Bauernhaus

mit viel Umschwung, 6 Zimmer mit grosser Wohnküche,
Cheminée etc.

Ruhige und sonnige Wohnlage zwischen Frauenfeld und Wil in
der Gemeinde Wängi TG, 30 Autominuten von Kloten.

Wünsche betreffend Renovation können berücksichtigt werden.

E. Häseli, Lindenstr. 7, 9500 Wil, Tel. 073 - 23 34 15 (ab 18.00 Uhr)



Segelschule

Yacht-Charter

Boote

Segel

Törns

Bekleidung &

Zubehör

Bodensee - Segelschule 8590 Romanshorn

Röbi Brühlmann, Tel. 072/65 15 88

Ab 20. Februar Theorie-Kurse in

Romanshorn, Basel, Zürich etc.

Jetzt Anmelden!

Delta, SAS to Campaign Jointly For New 130-150-Seat Aircraft

Brussels – Delta Air Lines and Scandinavian Airlines System have agreed to cooperate to convince manufacturers to build a new 130-150-seat transport, according to SAS chief executive Jan Carlzon.

Carlzon said the agreement with Delta chief executive David C. Garrett, Jr., was reached in Atlanta earlier this month. The two airlines will establish a joint study group to work on the proposal, and they will consider funding jointly a cabin mockup of the new aircraft.

Delta would like to purchase 120-130 of the aircraft, beginning in 1989 or 1990, **SAS is interested in buying 90-100**, Carlzon said. The SAS design probably would be a smaller version of the same aircraft, seating 95-115 passengers in a mixed configuration.

SAS officials have been meeting with Airbus Industrie, Boeing and McDonnell Douglas over the past several months to encourage them to build the aircraft, which SAS calls the P-3 (People Pleasing Plane).

Carlzon said manufacturer response to the proposal originally was «diplomatically cautious». Boeing, however, has since expressed more interest, he said.

Boeing has said it might be interested in helping finance construction of the cabin mockup. «But we're not sure if we want them to participate because we would like to remain independent,» Carlzon said.

SAS is more concerned in improving cabin cross section than the engines, aerodynamics or avionics of the aircraft. Carlzon said recent innovations have benefited pilots and maintenance personnel but have provided few benefits to passengers.

«The pilots like the new cockpits, but they are not willing to pay for them,» he said. «The passenger gets absolutely nothing that is new. He has the same cabin as 20 years ago, so there is nothing to attract him to the new airplane.»

The SAS proposal calls for a wider and shallower cabin configuration. It would reduce the amount of space devoted to freight and checked luggage. SAS said current cabin configurations devote only about 60% of total volume to passenger areas. They would like to increase that to about 80%. Passengers probably would still sit six abreast, but in a two-aisle configuration. «No passenger wants to sit in a middle seat,» Carlzon said.

The configuration also would include more carry-on luggage space. One possibility would be to raise the passenger seats so larger pieces of luggage could be stored below them. Overhead bins also would be larger.

These changes would reduce the space available for cargo in the below-deck compartment, but Carlzon said cargo represents a relatively small

percentage of profits. In addition, more all-cargo flight could be available in a Combi version with the rear section of the fuselage devoted to cargo. SAS is interested in a number of 95-115-seat aircraft that would have an optimum stage length of about 1 hr. 45 min. The aircraft would be used on routes within Scandinavia and to smaller European capitals.

A second group of SAS aircraft would seat 130-150 passengers and have an optimum stage length of about 2 hr.

The aircraft would serve denser routes and also would be used on long stage lengths to the Middle East and northern Africa.

The small size is intended to allow SAS to retain high frequencies on most of its routes, and to serve a larger number of routes nonstop than would be possible with larger aircraft.

«When you ask business travelers whether they would prefer many frequencies and many nonstops with smaller (McDonnell Douglas) DC-9s or fewer frequencies with big, modern A300s, we are sure they will prefer the many frequencies,» he said.

Zu verkaufen

Ausgebautes Bauernhaus

mit ca. 20 a Land in der Gemeinde Zeihen. 45 bis 50 Minuten ab Flughafen Kloten. Preis Fr. 590 000.—.

Anfragen an H. Wanderon, Generalunternehmung, Tunastr. 26, 5734 Reinach, Telefon 064 - 71 10 69, ab 18.00 Uhr 73 23 25.

Pit's Segelschule Steckborn

Beginn aller prakt. Kurse ab 10. 3. 84.

Wochenend-, Wochen-, Oster-Privatkurse.

Kleingruppenkurs speziell für Teilnehmer mit unregelmässiger Arbeitszeit.

Ausbildung für alle Scheine. Exklusive Hochsee-Segeln.

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

Man sollte . . .

- Paolo Miglioretto dankbar sein für seinen Versuch, uns ein unverzerrtes Spiegelbild aus dem «stillen Kämmerlein des Captains» zu zeichnen, mit seinen Gedanken zur Pensionierung in der **rundschau** vom November/Dezember 1983.
- deshalb die Möglichkeit in die Planung mit einbeziehen, die geistige Komponente (nicht die intellektuelle, nicht die materielle) dieses Captains zu pflegen. Die geistigen Kräfte des Menschen folgen nicht zwangsläufig dem körperlichen Verfall.

Wädi Meyer, Pensionist seit Juni 1983



New Jersey - Richland/Atlantic-City

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

Organisation des Vorstandes

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

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	
Versicherungen	H. M. Kok	D. Schürer	Fach 20
Salär-/Gesamtaufwand	E. Brunner	D. Bragger	Fach 89
GAV mit Anhängen			
AIDS	E. Brunner	J. Schmid	
Seniorität	K. Kuratli	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	J. Schmid	H. P. Buchmann	Fach 22
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Info/ rundschau	H. Lüscher	F. Rasumowsky	Fach 1165
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn	L. Zsindely	Fach 200
Copilotengruppe	C. van Rijn	Th. Stefanini	Fach 296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	W. Gubser	M. Baudat	Fach GE 49
Pensionierte	E. Brunner	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Kok	W. Gubser	

Sekretariat

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

Öffnungszeiten

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

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77
