

rundschau

Mai / Juni 1981



**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
INTERN	
GV 81	11
Keine unnötigen Reibungsverluste	12
Neuaufnahmen	14
36. IFALPA-Konferenz	16
Le coin des Romands	18
Das aktuelle Interview: Edy Brunner	19
Neu im Vorstand... und nochmals «Use of equipment»	22
Hano	27
Neu im Redaktionsteam: Heinrich «Henry» Lüscher	29
Stimmen zum Zweimann-Entscheid	30
Future Cockpit Displays	32
Automation: Diener oder Meister?	37
Birdstrikes	38
Hobby-Ecke: Oerlikon retour	40
From other publications	42

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 17. Juli 1981

Redaktions-Team:

B. von Tobel (Vorsitz)
E. Brunner, H. Lüscher,
R. Kurtz, F. Rasumowsky,
J. Schmid, H. Spörri

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

«La Suisse» Versicherungen

Lebens-, Unfall-, Haftpflicht-, Kranken-
und Sachversicherungen.

Klaus Keller, Generalagentur
Obergasse 32, 8400 Winterthur
Telefon 052 / 22 43 26

Auf Ihrer Seite, wenn Sie Hilfe brauchen

Der Entscheid ist gefallen



Endlich wissen wir es: Der A-310 wird mit einer Zweierbesatzung geflogen. Es wird wohl kaum jemand einen anderen Entscheid erwartet haben, dazu war die Zielsetzung der Swissair zu klar.

Wie steht unser Verband nach diesem Entscheid da? Natürlich sind wir enttäuscht, aber keineswegs entmutigt, denn unsere Haltung hat sicher einiges dazu beigetragen, dass die Gestaltung des neuen Cockpits so sorgfältig erfolgte wie wohl kaum zuvor. Wenn das der Fall ist, können wir sogar ein wenig stolz sein. Um zu erfahren, wie der Entscheid «vom Volk» aufgenommen wurde, haben wir eine kleine Befragung durchgeführt (Seite 30).

Mit dem A-310-Cockpit ist die Entwicklung natürlich nicht abgeschlossen. Welche Möglichkeiten durch die CRTs erschlossen werden, zeigt ein Bericht von Douwe Staal, der Gelegenheit hatte, diese «Wunderrohren» im Einsatz zu sehen (Seite 32). Und wenn wir sie in Zukunft einmal in unseren Flugzeugen haben werden, wird bestimmt ein FOM-Artikel ihre Anwendung regeln, was wiederum Jürg Schmid herausfordern wird (Seite 22).

Nun, der Fortschritt ist nicht aufzuhalten. Es wäre aber sicher falsch, kritiklos alles zu schlucken, was uns die Techniker auftischen. Angesichts der Entwicklung auf dem Gebiet der Elektronik müssen wir uns vermehrt mit der **Wünschbarkeit** dieses Fortschrittes auseinandersetzen. Das gilt natürlich nicht nur für uns, sondern für die gesamte Industrie-gesellschaft, aber sicher in besonderem Masse für den Verband einer technischen Berufsgruppe.

Es geht nun keineswegs darum, sich gegen alles Neue zu stemmen, sondern die Entwicklung so zu steuern, dass wir von ihr nicht überrollt werden. In absehbarer Zeit werden wir nur noch als Überwacher im Cockpit sitzen, obschon der Mensch für diese Rolle schlecht geeignet ist. Wollen wir das? Wenn nicht, sollten wir uns überlegen, was wir dagegen tun können, und zwar bevor es zu spät ist. Noch ist der Computer nicht das Mass aller Dinge . . .

Mit freundlichen Grüssen

Beat von Tobel



Je höher er hinaus will
desto wichtiger werden wird
für ihn.

Wir beraten und begleiten den Menschen
auf allen Abschnitten seiner Laufbahn.
mit seinen Hoffnungen, seinen Plänen
seiner Wirklichkeit.

Rentenanstalt



Wegweisend seit 1857. Alle Einzel- und Kollektiv-Versicherungen.

Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt

Älteste und grösste Lebensversicherungs-Gesellschaft der Schweiz. Hauptsitz: 8022 Zürich, General Guisan-Quai 40, Tel. 01 201 11 11
Generalagenturen in der ganzen Schweiz.

Für Sach-, Unfall- und Haftpflichtversicherungen; Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Mobiliar

Liebe Mitglieder

Obschon oder gerade weil dies mein letzter Präsidialartikel ist, möchte ich meine Tradition nicht mehr ändern und in dieser Mai/Juni-**rundschau** mehrheitlich Auszüge aus meinem Jahresbericht veröffentlichen, nämlich jene Abschnitte, die ich dem erweiterten **rundschau**-Leserkreis nicht vorenthalten möchte.

Aeropersintern blicke ich auf eines der erfreulichsten Jahre zurück. Dank Reorganisation und FEROP-Tagen, aber auch dank idealer personeller Zusammensetzung wuchsen wir im Vorstand zu einem richtigen Team zusammen, das sachlich, effizient und harmonisch arbeitete. Entsprechend erfreulich waren denn auch die Resultate. Dass wir uns häufig gemeinsam mit unseren Frauen zu einem gemütlichen Abend trafen, brachte uns menschlich und kameradschaftlich näher. Wir sind einhellig der Meinung, dass der partnerschaftliche Weg des Verhandeln und Überzeugens der beste Garant ist für Gesamtinteressen und langfristige Erfolge. Wir geben uns Mühe, Konfrontationen wenn immer möglich zu vermeiden, sind aber auch bereit zu kämpfen, wenn vitale Interessen tangiert werden. In einem solchen Falle brauchen wir Ihre Unterstützung und Solidarität ganz besonders. Wir haben sie aber auch im verbandspolitischen Alltag nötig. Desinteresse, laues Engagement und magere Stimmbeteiligung sind eines Piloten unwürdig. Biertischdiskussionen nützen nichts. Wir erwarten von Ihnen aktives Mitdenken und Mitmachen. Wer Ideen und Vorschläge hat, setze sich hin und schreibe uns; Stichwörter genügen; Kritik ist nötig und erwünscht. Werden Sie wieder aktiver! Machen Sie mit! Seit jeher sind es ja die aktiven Menschen, die unsere Lebensbedingungen bestimmen. Passivität führt zu Frust und Unzufriedenheit.

Hauptsorge Nummer zwei ist für mich das unterschiedliche Verhalten unseres Sozialpartners an Verhandlungen. Mehrheitlich dominiert zwar ein offener, konstruktiver Verhandlungsstil, der in der Regel zu entsprechend erfreulichen Resultaten führt. Es gibt aber auch Exponenten der harten Linie, die mit ihrer autoritären Mentalität Sinn und Vorteil wirklicher Partnerschaft gefährden. Falls in Zukunft die eindimensionalen «harten Männer» dominieren sollten, kann auch ich als Freisinniger im Extremfall das Mittel des Streiks nicht mehr ausschliessen. Der bewährte schweizerische Weg, den ich nach wie vor voll bejahe, kann nämlich nur solange erfolgreich beschritten werden, als eine wirkliche Sozialpartnerschaft existiert. In diesem Sinne appelliere ich vor allem an die oberste Führung der Swissair!

Zum neuerdings wieder hochaktuellen Problem des **A-310 crew complement** schrieb ich in meinem Jahresbericht: Über dieses Thema wurde in letzter Zeit soviel geschrieben, dass ich mich hier kurz fassen kann. Da-

bei setze ich nicht nur den Standpunkt der Aeropers als bekannt voraus, sondern vor allem auch die Gründe, die uns veranlassen, im **heutigen** Zeitpunkt unter den **heutigen Rahmenbedingungen** nach wie vor ein optimales 3-Mann-Cockpit zu verlangen. Wir gaben uns seit Beginn der Auseinandersetzung Mühe, die Regeln des fairplay einzuhalten und unsern Sozialpartner durch Überzeugen, Begründen, aber auch durch Mitdenken und durch konstruktive Vorschläge von einer zu frühen, rein wirtschaftlich motivierten und einseitig durchgesetzten Lösung abzubringen, die unsere eigenen, zukünftigen Arbeitsplätze samt deren Verantwortungsbereich betrifft. Wir haben Swissair-Direktion, Verwaltungsrat und BZL über diesen unseren Standpunkt orientiert. Die Aeropers ist, wie schon oft betont, nicht gegen den technischen Fortschritt, sondern für eine schrittweise, verkraftbare Einführung neuer Technologien. Wenn in einer so zentralen Sache die Meinung des Berufsverbandes tatsächlich übergangen werden sollte, so hätte nicht nur die Mitsprache am Arbeitsplatz, sondern auch die Sozialpartnerschaft versagt.

Nun, Sie wissen es alle: die Swissair hat sich Mitte Mai trotzdem für das 2-Mann-Cockpit entschieden und zwar auf Grund sorgfältiger Abklärungen und guter Erfahrungen mit der bisherigen Kurzstreckenflotte. Die von der Aeropers als aussagekräftigste Entscheidungsgrundlage betrachtete und mehrmals verlangte dynamische workload-Analyse, d. h. der Vergleich im Simulator und im Flug zwischen einem Zwei- und einem Dreimanncockpit «under normal, abnormal and emergency conditions» konnte aus naheliegenden Gründen noch nicht durchgeführt werden, da A-310-Simulator und -Flugzeug ja noch nicht zur Verfügung stehen. Wenn die Resultate einer solchen praxisbezogenen Analyse eindeutig **für** das moderne Zweimanncockpit sprächen, würde der Aeropers-Vorstand seine konservative Haltung sicher ändern. Es stellt sich heute aber auch die Frage, warum unsere Geschäftsleitung ihren Entscheid noch **vor** den Washingtoner hearings bekannt gegeben hat, obschon es absolut möglich ist, dass dort wegleitende Richtlinien aufgestellt werden, die über das FAA und den amerikanischen Kontinent hinausreichen dürften. Es stellt sich weiter die Frage, ob unser Management seiner Sache so sicher ist, dass es die Zulassung des umstrittenen 2-Mann-Cockpits durch diverse Luftämter als gegeben annimmt und zwar lediglich auf der Basis einer statischen workload-Analyse. Man muss sich fragen, ob unsere Direktion die Tragweite des einseitigen Entscheides im sozialpartnerschaftlichen und auch im politischen Bereich richtig beurteilt hat, ob sie sich den Vertrauensverlust loyaler und bisher unternehmerisch denkender Berufsverbände leisten kann und will. Sieht man denn tatsächlich nicht, wie demotivierend dieser Vorentscheid z. B. unsere Bordtechniker treffen muss, wie schwierig es aber auch für unsern freisinnig denkenden Aeropersvorstand in Zukunft sein wird, seinen Prinzipien treu zu bleiben und weiterhin den gemässigten, schweizeri-

schen Weg zu beschreiten, besonders dann, wenn es um Weichenstellungen geht, die **unseren** Arbeitsplatz, **unsere** Arbeitsbelastung und **unsere** berufliche Verantwortung betreffen? Ist es für die politische Stabilität in unserem privatwirtschaftlich orientierten demokratischen Staat langfristig gesehen nicht von eminenter Wichtigkeit, für unsere Jugend interessante, verantwortungsvolle Berufe zu erhalten oder sogar zu schaffen, anstatt sie durch den Computer hinwegzurationalisieren? Natürlich ändert sich das Berufsbild des Piloten und des Bordtechnikers dank neuer Technologien, deren Vorteile wir alle zu schätzen wissen. Es ist sicher sinnvoll, die Vorzüge der Elektronik voll auszuschöpfen und in unser teamwork zu integrieren. Es ist absolut möglich, das workload im Cockpit zu reduzieren und so zu verteilen, dass keine berufliche Unterforderung entsteht; schon gar nicht auf der Kurzstrecke, wo die A-310 hauptsächlich eingesetzt wird. Aeropers und FEV haben hier schon konkrete Vorarbeit geleistet. Weniger Hektik bedeutet nämlich mehr Übersicht, mehr freie Kapazität in case of emergency. Wir müssen uns ferner die **Prinzipfrage** stellen, ob es richtig ist, wenn der Computer immer mehr menschliche Arbeit übernimmt und uns in eine Überwacherrolle drängt, wobei wir aber dann plötzlich verzugslos und fehlerlos eingzugreifen haben, wenn die Elektronik versagt? Sollten die Prioritäten nicht genau umgekehrt gesetzt werden, dass die Elektronik unser Tun überwacht und ergänzt und erst in jenem Moment eingreift, wo wir als unvollkommene Menschen einen Fehler begehen? Es scheint zwar momentan müßig, sich solche grundsätzliche Gedanken machen zu wollen; indesens ist die Menschheit noch immer durch Schaden klug geworden. Nur kann in unserem Fall diese Erfahrung auf **unserem** beruflichen Buckel gemacht werden. Eine wesentliche Frage wurde für die Berufsverbände einstweilen zwar beantwortet, nämlich jene der Mitsprache (geschweige denn der Mitbestimmung!) am Arbeitsplatz. Liebe Mitglieder, Sie spüren, ich bin etwas bitter, obschon es seit der Bekanntgabe des sog. Entscheides bereits fünf Tage her sind. Dass die Orientierung der betroffenen Cockpitverbände nicht rechtzeitig geplant wurde und durch ein swissairinternes Missverständnis erst **nach** der Presseorientierung stattfand, hat mich und die Vorstände enttäuscht.

Um jedoch objektiv zu bleiben, muss ich festhalten, dass die Swissair uns seit zwei Jahren klar und unmissverständlich mitgeteilt hat, ihre Zielsetzung sei das 2-Mann-Cockpit. Sie hat sowohl unsere A-310 task force wie auch den Vorstand seit jeher lückenlos orientiert, unsere Vertreter nach Toulouse eingeladen, um sich an Ort und Stelle ein Bild zu machen, und uns sämtliche wichtigen Unterlagen geliefert. Alle beteiligten Swissair-Funktionäre und Dienststellen waren bestrebt, uns beim fortlaufenden Entwicklungsprozess partnerschaftlich zu beteiligen und uns vor allem vom neuen fortschrittlichen 2-Mann-Konzept zu überzeugen. In dieser Beziehung wäre Bitterkeit unangebracht und undank-

bar. Die Aeropers anerkennt die Tatsache, dass die Swissair seit jeher die modernsten Flugzeuge mit den fortschrittlichsten Cockpits angeschafft hat, die sich, nach den obligaten Kinderkrankheiten, voll bewährten und von uns mit Freude und Stolz geflogen wurden. Dies kann auch bei der A-310 so sein, haben wir doch in unserem Mitgliederkreis zahlreiche Piloten, die den skeptisch-konservativen Standpunkt des Aeropers-Vorstandes nicht teilen, sondern vom hypermodernen 2-Mann-Cockpit ebenso überzeugt sind, wie die Swissair-Geschäftsleitung und ihre Fachspezialisten. Die Aeropers anerkennt in dieser Hinsicht auch die fortschrittliche Unternehmerpolitik der Swissair, die durch den geplanten Schritt weiterhin an der Spitze der Luftfahrt bleiben will. Daran sind und bleiben wir alle sicher ganz persönlich interessiert. Ich habe es schon einmal geschrieben: Weder Swissair noch Luftämter können es sich leisten, ein neues Flugzeug einzusetzen, das nicht den höchsten Sicherheitsansprüchen genügt. In diesem Sinne ist der Geschäftsleitungsentscheid eher als eine erhärtete Absichtserklärung zu betrachten, auf dem Weg in Richtung 2-Mann-Cockpit weiterzuschreiten. Entschieden wird die Frage nämlich erst durch die Zertifikationsinstanzen, d. h. in der Praxis, bei den Test- und Zulassungsflügen. Ich hoffe, dass es bis dahin allen Beteiligten gelingen wird, die Bedenken des Pilotenverbandes auszuräumen oder aber entsprechend zu berücksichtigen. Sollten sich die Zulassungsbehörden jedoch dannzumal für ein Dreimanncockpit entscheiden, so sähen sich Swissair, Aeropers und FEV wohl oder übel gezwungen, den dritten Mann in einer Feuerwehrrübung zu rekrutieren. Der Zweimann-Entscheid kommt mir daher vor wie ein preplanning without alternate.

Jedenfalls wird der Aeropers-Vorstand die Direktion übermorgen zu seiner Mai-Sitzung einladen, um all diese Probleme zu besprechen. Das Thema dürfte uns nicht nur an der kommenden Aeropers-GV, sondern sicher auch noch später beschäftigen. Beim Erscheinen dieser Zeilen ist diese meine persönliche Stellungnahme in Sachen crew complement ja bereits jene des Aeropers-Alt-Präsidenten! Tröstlicherweise wissen wir ja: es wird nichts so heiss gegessen wie gekocht!

Noch ein paar Worte zu meinem Rücktritt: Er kommt selbst für mich überraschend und fällt mir auch nicht leicht. Denn noch nie waren die Rahmenbedingungen für einen Aeropers-Präsidenten so optimal wie heute. Die Ursache liegt aber in mir selbst, in meiner Art, mich mit meiner Aufgabe so zu identifizieren, dass ich nicht mehr abschalten konnte. So litt ich zunehmend unter massiven Schlafstörungen, denen selbst mit Chemie nicht mehr beizukommen war. Die chronische Übermüdung führte dazu, dass mir alles zur Last wurde. Schliesslich musste ich den Arzt aufsuchen und zur Erholung fort. Dreizehn Jahre Aeropers, wovon sieben Jahre als Präsident, sind offenbar genug. Es war für mich eine

faszinierende Zeit, eine richtige Lebensbereicherung, aber auch zusätzlicher Stress. Ich danke Ihnen allen für Ihr Vertrauen und für Ihre jahrelange Unterstützung. An meinem 50. Geburtstag meinte ein Freund, es sei für mich nun Zeit, endlich von climb- auf cruise power zu reduzieren und rechtzeitig den descent zu planen. Recht hat er!


Seinen Rücktritt aus dem Vorstand erklärt hat auch **Max Wipf**, und zwar aus familiären und beruflichen Gründen. Mit ihm verliert die Aeropers einen ihrer fähigsten Köpfe. Er hat sich nicht nur in seinem Fachgebiet, sondern an allen Fronten durch fachliche und menschliche Kompetenz ausgezeichnet. Dank seinem Blick für das Wesentliche und seinem Verhandlungsgeschick setzten wir Max überall ein, wo es um die Wurst ging. Und da er sich für jede Aufgabe, für jede Verhandlung seriös vorbereitete, ging seine Freizeit trotz FEROP-Tagen total drauf. Es spricht für ihn, dass er nun seine Prioritäten neu und richtig setzt, nämlich in Richtung Familie und upgrading. Wir werden Max in einigen Jahren mit Freude zu einem come back verhelfen, zumal er den Kontakt mit dem Verband als VEF-Stiftungsrat ja nicht verlieren wird. Im Namen der Aeropers danke ich ihm von Herzen für seinen totalen und erfolgreichen Einsatz.

Capt. Fredy Huggenberger hat ebenfalls seine Demission eingereicht, und zwar als Chef der Versicherungskommission. Aus Kontinuitätsgründen hat er sich aber erfreulicherweise bereit erklärt, noch ein weiteres Jahr in der VK mitzuwirken, er verbleibt auch noch im VEF-Stiftungsrat. Fredy ist heute «der» Versicherungsspezialist: seit 1973 pausenlos in dieser Sparte tätig als Vize, als Chef, als Vorstandsmitglied, als Chef der APKK, als Stiftungsrat und als Aeropersvertreter in der Geschäfts- und Anlagekommission unserer Pensionskasse. Es ist mehr als verständlich, dass er sich nach Entlastung sehnt. Ich danke Fredy herzlich für seinen jahrelangen immensen und oft nervenaufreibenden Einsatz und bin um jeden Tag froh, an dem er sich mit seiner grossen Erfahrung und seinem Fachwissen für die komplizierten Aeropers-Versicherungsbelange noch zur Verfügung stellt.

Schliesslich verabschiedet sich auch **Capt. E. Heusser** aus dem Kreis der Aeropers-Mitarbeiter. Eugen wirkte bereits Ende der Fünfzigerjahre im Vorstand mit, und zwar als initiativer Vertreter der Navigatoren. Nach seiner Umschulung zum Piloten wurde er 1971 wiederum in den Vorstand gewählt, war Informationsminister, vertrat die Aeropers erfolgreich am Fernsehen und vor allem in IFALPA und EUROPILOTE bis und mit heute. Zudem war er über acht Jahre lang an massgebender Stelle in der EK tätig, nämlich als Chef SE-210, DC-9 und später DC-8. Eugen ist einer unserer Pioniere, der noch als Funker begonnen hat, x-Mal umschulte bis zum DC-10 PiC und neben seiner fliegerischen und aeroperischen Laufbahn auf eine glänzende militärische Karriere zurückblicken darf. Im Namen der Aeropers danke ich Eugen für seinen jahrzehn-

telangen, überdurchschnittlichen Einsatz an allen Fronten und hoffe, dass er die kommenden ruhigen Jahre auf seiner Farm hoch am Bachtel noch lange geniessen darf.

Somit endet mein letzter Jahresbericht mit dem herzlichen Dank an meine zahlreichen Mitarbeiter, an Sie, liebe Mitglieder, sowie an meine Vorgesetzten und Verhandlungspartner. In all den Jahren wurde mir von hüten wie drüben soviel Vertrauen, Sympathie und Unterstützung gewährt, dass ich auf eine strenge, erfüllte und mehrheitlich positive Zeit zurückblicken darf. Ich wünsche meinem Nachfolger, Capt. E. Brunner, meinen Vorstandskollegen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Kraft, Ausdauer, Gelassenheit und Erfolg bei der Erfüllung ihrer grossen, sozialpartnerschaftlichen Aufgabe. Gleichzeitig möchte ich noch die vielen Briefe aus dem Mitgliederkreis verdanken, die mich gefreut haben. Mit herzlichem Gruss
Ihr Hano Hürzeler



Das Restaurant Güterhalle in Basel hat gezügelt

Familie Tomasina vom Restaurant Güterhalle in Basel lässt alle «Fans» unter den Swissair-Besetzungen wissen, dass im Herbst gezügelt wurde.

Am 15. November 1980 wurde dafür im Holeequartier, nämlich an der Holeestrasse 61, das

Restaurant Dorenbach

eröffnet, unter der gleichen Leitung wie die gute alte «Güterhalle».

Das neue Restaurant wird etwas grösser sein — dafür auch mehr Platz zum Essen bieten — und noch näher beim Hotel Hilton liegen. Der bürgerliche Stil soll beibehalten werden, ebenso die Speisekarte. Im Hotel Hilton werden Kärtchen aufliegen, die einem das Finden des neuen Restaurants erleichtern sollen; Tram 7 bis Dorenbachstrasse, zu Fuss 100 Meter geradeaus.

Am 21. Mai fand die diesjährige Generalversammlung der Aeropers statt. Im grossen Sitzungssaal des Hotels Mövenpick in Glattbrugg fanden sich Vorstand und zirka 150 Mitglieder ein, um die Wahl- und Abstimmungsergebnisse zu vernehmen und sich gegenseitig zu informieren.



Der scheidende Präsident Hano Hürzeler begrüsst seinen Nachfolger Edy Brunner.

Mit grossem Beifall wurde der neue Aeropers-Präsident Edy Brunner begrüsst und die scheidenden Hano Hürzeler und Max Wipf mit Blumen bedacht. Die Versammlung würdigte Hano Hürzellers Verdienste, indem sie ihn einstimmig zum **Ehrenmitglied** ernannte. Nach gründlichen Verabschiedungs- und Antrittsreden erstatteten die Ressortchefs kurzen Bericht über Aktivitäten und Probleme der einzelnen Bereiche. Dabei zeigte sich ein klar denkender, kompetent wirkender Vorstand, gründlich vertraut mit seinen Aufgaben und aufs Wesentliche konzentriert.

Neue Vorstandsmitglieder:



Jürg Schmid
PiC DC-9



Cees van Rijn
F/O DC-9

Als der Inhalt des OC-Bulletins in Sachen Athen bekanntgegeben wurde, herrschte erschreckte Betroffenheit im Saal. Die Ausführungen von Capt. Schmutz gewährten einen kleinen Einblick in die eiskalte Atmosphäre, die bei der Aushandlung der «freiwilligen Lösung» geherrscht haben muss.

Des weiteren wurden die Themen «Cockpit A-310» und «Stellung des Copiloten» diskutiert, wobei sich die späte Stunde und die Grösse der Versammlung eher hemmend auswirkten.

Felix Rasumowsky

Keine unnötigen Reibungsverluste in der beruflichen Kommunikation

Es gibt in kommunalen, kantonalen und im eidgenössischen Parlament ungeliebte Volksvertreter, die mit verfassungsmässigen Instrumenten (Interpellation, Motion, dringliche Anfrage, usw.) von der Exekutive Aufschlüsse verlangen, die sie ohne weiteres mit einem Telefonanruf beim zuständigen Sachbearbeiter der Verwaltung hätten erhalten können.

Neben einer persönlichen «Profilierung» erreichen diese Parlamentarier noch folgendes: Auf Kosten der Steuerzahler hat die Bürokratie unnötige Arbeit zu leisten (Rückfragen hierarchieabwärts, Berichtli hierarchieaufwärts). Das Volk erkennt diese Leute bald als politische Schaumschläger; die Verwaltung gerät oft in ein verkrampftes Verhältnis gegenüber derartigen Politikern.

Ungestörte Kommunikation erforderlich

In unserem beruflichen Umfeld können gelegentlich ähnliche Probleme auftauchen. Insbesondere gegenüber individuellen schriftlichen Äußerungen aus der Swissair-Organisation haben unsere Mitglieder hin und wieder berechtigte Vorbehalte anzubringen: Der Sinn einer Weisung ist zu vage oder zu vieldeutig, sachlich lässt sich mit guten Gründen eine andere Meinung vertreten. Wie ist in einem solchen Fall zu reagieren? Bei einem Aeropers-Organ (Vorstand oder Sekretariat) vorseprechen und eine nachdrückliche Intervention verlangen oder zuerst einmal in aller Ruhe dem Urheber des Swissair-Ukas telefonieren?

Direktes Verhältnis solange wie möglich

Erfährt der Swissair-Funktionär von der unterschiedlichen Meinung des Direktbetroffenen durch einen Dritten (z. B. Aeropers-Funktionär), kann er dies zu Recht als Misstrauensbeweis betrachten.

Man gehe kurz in sich: Wer würde auf derartige (vielleicht) nur vermeintliche Winkelzüge nicht sauer reagieren? Es gibt nicht nur führungspsychologische Binsenwahrheiten, auch der Vorgesetzte will situativ richtig angefasst werden.

Zugegeben: Es gibt Fälle, in denen im vorneherein eine kräftige Hebelwirkung angezeigt ist. Aber als **Grundsatz** gilt:

- **zuerst das direkte Gespräch suchen**
- **in zweiter Linie (ohne vorherige Drohungen) sich an das zuständige Vorstandsmitglied oder das Aeropers-Sekretariat wenden.**

Roland Kurtz

Once upon a Day on Board a Swissair DC-9-81



Neuaufnahmen

An den Vorstandssitzungen vom April und Mai 1981 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Bernard Gloor



Markus Gossweiler



Felix Kuster



Marc Perreman



Wir heissen diese Herren in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Offener Limerick an André und Dave

Da gab's einen zivilen Piloten
der erklärte in verschiedenen Voten
Das asoziale Verhalten
Militärischer Gestalten
Gehöre in der Fliegerei verboten.

Dies lockte nun einen Major
Unter den Militärpiloten hervor
Der das System lobte,
weil er daran globte
Und die Freiheit der Militärs beschwor.

André fand's gar nicht so lieb,
Was Dave in der Regierungspresse schrieb:
«Er schoss mir ja quer,
Das beste, wenn er
Bei seinem Déplacement-Reglement blieb!»

Henry



36. IFALPA Konferenz Montreal 19. - 24. März 1981

FLUSIKO
IFALPA

Auszug aus dem Konferenzbericht von unserem
Delegierten Capt. **Eugen Heusser**

IFALPA crew complement policy

Die Schweden, unterstützt von den übrigen Skandinaviern und uns, wollten diese heisse 3-Mann policy insofern abändern, dass das 2-Mann-Cockpit in Frage kommt, wenn der Safetyaspekt erfüllt ist. Dies muss mit genau umschriebenen Massnahmen überprüft werden (Simulatortest mit zwei und drei crew, usw.). Wir wollten noch on line services dazu nehmen. Dies war nicht nötig, weil das Papier von praktisch allen übrigen Teilnehmern nachdrücklich verworfen wurde. Mitgeholfen hat sicher die Hiobsbotschaft der SNPL (Frankreich), dass die Air France plane, einen neuen Airstyp A-320 mit 2-Mann-Cockpit zu bestellen. Wenn auch ein gewisses Verständnis gegenüber unserem Anliegen, speziell Richtung spätere Zukunft flexibel zu sein, sichtbar wurde, so wollte man andererseits in dieser heiklen Phase kommender Entscheide nichts ändern, das rasch als weich und nachgebend interpretiert werden könnte.

In einem besonderen Papier wurden Massnahmen und weiteres Vorgehen der speziell gegründeten advisory group behandelt, die ja auch verantwortlich zeichnet für das Büchlein «the crew complement question», das jedes Aeropersmitglied erhalten hat. Der Wichtigkeit dieser weltweit aktiven Arbeitsgruppe entsprechend wird sie jetzt zudem zum Status study group erhoben. Zudem hat sie Fragen der operational certification of future aircraft neu zu behandeln. Ob die Arbeitsform study group nicht der bisherigen Flexibilität abträglich sein wird, bleibt abzuwarten. Ich bin skeptisch und habe den Vorschlag bekämpft, wir wurden jedoch überstimmt.

Collision avoidance broadcast

Dieses uns wohlbekannte System 126,9 Mhz gab seit Jahren Diskussionsstoff. Einesteils sieht man die Notwendigkeit, andererseits befürchtet man, dass damit die Impulse für eine Verbesserung der ATC Situation abgeschwächt werden. Selber schon mehrmals dank dieser Frequenz vor unliebsamen airmisssituationen geschützt, vertrat ich den geplanten Ausbau mit vollem Einsatz. Die Konferenz hat mit grosser Mehrheit entschieden, dass die im Detail vorgeschlagene Arbeitsweise bei ICAO durchgesetzt werden soll. Direkte Kontakte auf «höchster Ebene» sollen

diesem Ziel nachhelfen. Man will sogar, dass dieses procedure in den RAR der betreffenden Staaten als «to be applied» erscheint. Auch wenn unsere Vorschriften innerhalb der Swissair diesen Richtlinien weitgehend entsprechen, wird ein Gedankenaustausch im Sinne der Information wertvoll sein.

Legal status of the aircraft commander

Die Gruppe Legal, also die Schriftgelehrten, befasste sich schon seit Jahren mit diesem Thema, stösst aber bei IATA, ICAO und vor allem bei den einzelnen Staatsgesetzen an. Die Gruppe Industrial will nun aber im Spezialbereich Tokio- und Chicago-Convention in kurz- und langfristigen Aktionen auf verbesserte ICAO Vorschriften drücken, speziell im aktuellen Sektor crime/hijacking/terror. Das geplante Vorgehen fand die volle Unterstützung der Jahreskonferenz.

Flightsimulatoren

Bei den minimum requirements für einen flight simulator wurde neu verlangt, dass dieser windshear on take off and landing enthalten muss. Ein Punkt, dem in der Swissair einmal mehr seit langem die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Recurrent ground / classroom training

Aus dem detaillierten Programm möchte ich lediglich einen Punkt aus «general items» herausgreifen:

- hijacking and similar criminal actions
- interception in flight

Könnte bei uns noch verbessert instruiert werden.

Human factors in training

Dieses Papier 82 B 118 samt Anhängen sollte nochmals vom zuständigen Vorstandsmitglied durchgelesen und bei Gelegenheit mit der Swissair, Sektion Training, besprochen werden. Es handelt sich um die Ausbildung von Fluginstruktoren und zwar eben in einem Bereich, dem m.E. auch bei uns viel zu wenig Beachtung geschenkt wird, obschon oft davon gesprochen wird.

Le coin des Romands

C'est le 6 mai qu'a eu lieu à Genève la traditionnelle rencontre des pilotes romands habitant la Suisse romande avec la direction de l'aéroport de Genève, représentée par Monsieur Genton, directeur, et son adjoint, Monsieur Rochat. Monsieur le Conseiller d'Etat, Alain Borner, Président du Département de l'économie publique du canton de Genève, nous honorait également de sa présence.

Au cours de cette réunion sont évoqués les problèmes principaux de l'aéroport, soit les riverains et le bruit, la politique locale, la planification et réalisation d'une infrastructure adaptée pour le futur. Monsieur Genton nous rappelle les différents problèmes avec les riverains, les efforts faits pour informer ceux-ci, et par conséquent les calmer. Signalons, qu'à la demande de l'aéroport de Genève, l'OFA a refusé l'autorisation d'atterrir à Genève pour 4 vols charter Concorde de BA, afin de ménager l'environnement. Il est clair que l'utilisation des inverseurs de poussée au ralenti dans les limites du possible reste de la première importance. Monsieur le Conseiller d'Etat Alain Borner nous informe de la situation politique. Après la dernière votation populaire concernant un crédit de 48 millions accepté de justesse en 1971, l'aéroport avait été sérieusement délaissé. Une fois passé le minimum de popularité en 1977, on peut penser que tant les autorités que l'opinion publique ont repris conscience de la mission d'intérêt national de son équipement aéroportuaire. Il s'en est suivi la préparation d'un projet d'agrandissement et d'amélioration de l'infrastructure. Ce projet devrait être présenté officiellement d'ici la fin de l'année et comporte, si l'on y joint la gare CFF (début des travaux 1982), un investissement de quelques 500 millions jusqu'en 1990. Une nouvelle qui nous intéresse particulièrement est la décision d'équiper la piste 23 en cat III pour 1983 au plus tard. La présence de Swissair à Genève et de son personnel navigant romand sont également discutés.

Il est décidé, dans un climat amical, de continuer les contacts entre utilisateurs et réalisateurs de l'aéroport, afin d'échanger les idées nécessaires à une bonne compréhension mutuelle et de faciliter des réalisations constructives.

Commission Romands Raymond Gaille

Das aktuelle Interview: Edy Brunner

ar: Zuerst einmal herzliche Gratulation zu Deiner Wahl! Was hat Dich veranlasst, das Amt des Präsidenten zu übernehmen?

EB: Ich habe dieses Amt keineswegs gesucht, hatte ich doch während dreier Jahre Gelegenheit zu sehen, welche Belastung dieses Amt mit sich bringt. Als dann aber Hano Hürzeler aus gesundheitlichen Gründen zurücktreten musste, drängte sich aus Gründen der Kontinuität die Übernahme des Postens durch einen bisherigen Vizepräsidenten auf. Da Laszlo Zsindely in die DC-10-Umschulung geht, blieb mir keine andere Wahl, als das Amt zu übernehmen.

ar: Du bist vor drei Jahren in den Vorstand gewählt worden. Mit welchen Vorstellungen und Erwartungen kamst Du damals ans Ewige Wegli?

EB: Ich kam ohne bestimmte Erwartungen. Als ich mein Amt antrat, hatte ich keine Ahnung von der Vorstandsarbeit, ich musste alles von Grund auf lernen. Es war ziemlich hart für mich, denn damals herrschte ein rauhes Klima an den Verhandlungen zwischen Swissair und Aeropers. Ich habe ja meine Eindrücke nach dem ersten Amtsjahr in einem **rundschau**-Artikel geschildert.

ar: Wie ich mich erinnere, hast Du Dich darin über die «Herr-im-Hause»-Mentalität beklagt. Hat sich daran etwas geändert?

EB: Ich finde das Klima im Moment gut; das will aber nicht heissen, dass wir überall gleicher Meinung sind. Wir haben auf mehreren Gebieten Meinungsverschiedenheiten.

ar: Zum Beispiel?

EB: Zur Zeit herrscht Uneinigkeit in Bezug auf die neuen FDR. Es geht nicht um deren Inhalt, sondern um deren Einbezug in die Gesamtaufwandsberechnung. Die FDR sind seinerzeit nach harten Verhandlungen zustande gekommen; das war ein Geben und Nehmen von beiden Seiten. Nachdem unsere Mitglieder die neuen FDR – vorerst für einen zweijährigen Probelauf – angenommen hatten, nahmen wir an, das Paket sei geschnürt. Ein Jahr später eröffnete uns aber die Swissair an den Salärverhandlungen, sie würde den für die neuen FDR nötigen Mehraufwand an Piloten dem Gesamtaufwand anrechnen. Wir können dieses Vorgehen nicht begreifen und auch nicht akzeptieren, denn erstens wurde uns an den FDR-Verhandlungen nicht gesagt, dass wir später die Rechnung für den Mehraufwand würden begleichen müssen, und zweitens ist die für eine solche Berechnung nötige Basis gar nie festgelegt worden. Ferner gilt zu beachten, dass die FDR noch nicht definitiv angenommen sind. Ich kann mir vorstellen, dass die neuen FDR in Frage gestellt werden, wenn wir nachträglich dafür bezahlen müssen. Die endgültige Abstimmung werden wir hinausschieben bis diese Ange-

legenheit erledigt ist. Probleme bestehen auch auf dem Gebiet der Seniorität. Da hier die Verhandlungen noch im Fluss sind, ist es im Moment noch zu früh, Genaues darüber zu sagen.

Ein weiterer Punkt, der noch zu Diskussionen Anlass geben wird, ist das Bulletin über «Use of Equipment». Wir sind diesbezüglich absolut nicht gleicher Meinung wie OC, und zwar weil wir aus unserer Umfrage wissen, dass viele Piloten bei gewissen Anflugverfahren zu wenig trainiert sind. Wenn dieses Training mangels Simulatorkapazität im Moment nicht geboten werden kann, so muss auf der Strecke geübt werden, aber natürlich nur dann, wenn es die Umstände erlauben. Ein Kapitän ist schliesslich immer noch ein Kapitän, und man sollte ihm die Entscheidung, wann und wo ein solches Training zu verantworten ist, wohl noch zutrauen dürfen, wie dies bis anhin der Fall war. Es gibt überhaupt keinen Grund, jetzt den FOM-Artikel bezüglich «Use of Equipment» zu ändern.

Ich bin zuversichtlich, dass wir all diese Probleme im Laufe der Zeit – mit dem Goodwill aller Beteiligten – lösen werden.

ar: Der Entscheid bezüglich Crew Complement A-310 ist gefallen. Kannst Du Dich kurz dazu äussern?

EB: Die Swissair hat ihren Entscheid gefällt. An unserer Beurteilung hat sich aber nichts geändert. Die uns heute zur Verfügung stehenden Unterlagen über die Belastung im A-310-Cockpit lassen noch eine Menge Fragen offen. Solange nicht eindeutig eine Abnahme der Arbeitsbelastung in allen Flugphasen erwiesen ist, ist es unsere Pflicht, uns für ein 3-Mann-Cockpit einzusetzen. Die Verantwortung für einen sicheren Flugablauf wird nämlich nicht von der Geschäftsleitung, sondern vom Kommandanten getragen.

ar: Was hältst Du von der vorgesehenen Ernennung von Herrn Staubli zum Direktionspräsidenten?

EB: Wir können uns darüber nur freuen, dass wir einen ehemaligen Piloten an der Spitze der Swissair haben werden. Ich stelle mir vor, dass er unsere Belange und Anliegen besonders gut verstehen wird. Es ist aber zu sagen, dass unsere Verhandlungen normalerweise nicht auf seiner Ebene stattfinden. Wir würden uns nur im Extremfall an Herrn Staubli wenden und dann auf sein Verständnis hoffen. Seine Ernennung ist für uns also sicher eine erfreuliche Angelegenheit.

ar: Wird sich unter Deiner Führung etwas Grundsätzliches ändern, wie zum Beispiel Führungs- oder Verhandlungsstil?

EB: Nein. Es wird im selben Stil weitergehen. Als Vorstandsmitglied habe ich gesehen, dass ein kollegialer Führungsstil, wie ihn Hano praktiziert hat, am wenigsten Friktionen gibt und am besten zum Ziel führt. Ein diktatorischer Führungsstil ist nicht mehr zeitgemäss, und ich werde deshalb diesbezüglich nichts ändern.

ar: Wie siehst Du unsere Stellung innerhalb der Internationalen Verbände?

EB: Ich hatte bisher sehr wenig mit den Internationalen Verbänden zu tun. Als Präsident werde ich mich vermehrt mit den Angelegenheiten von IFALPA und EUROPILOTE auseinandersetzen müssen. Was unsere Stellung betrifft, sind wir ein sehr unabhängiges Mitglied dieser Verbände. Es ist unmöglich, in ganz Europa auf allen Gebieten die gleiche Meinung zu haben. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass es immer wieder einen schweizerischen Weg gegeben hat, und das vor allem deshalb, weil unsere Beziehungen zum Arbeitgeber besser sind, als in vielen anderen Verbänden. Wir versuchen immer auf dem Verhandlungsweg eine Lösung zu finden. Aus diesem Grund können wir die Empfehlungen von IFALPA und EUROPILOTE nicht tel quel übernehmen.

ar: Wie würdest Du in einer eventuellen Krise die Prioritäten setzen?

EB: Ich bin ein Optimist und glaube im Moment nicht an eine ernsthafte Krise. Die Swissair offenbar auch nicht, sähe doch sonst der grosszügige Flottenplan wohl etwas anders aus. Es kann natürlich trotzdem Zeiten geben, in denen es schlechter geht. In diesem Fall hätte für mich die Arbeitsplatzhaltung erste Priorität, auch wenn wir dadurch anderweitig Abstriche in Kauf nehmen müssten, allerdings unter der Voraussetzung, dass nicht nur das Personal, sondern auch die Aktionäre sich Abstriche gefallen lassen müssten. Auch die kostspielige Flottenplanung müsste wohl der neuen Situation angepasst werden.

In einer Krise wären wir bereit, das Unsere dazu beizutragen, dass die Swissair überlebt, wir wollen ja auch überleben.

ar: Edy, vielen Dank für das Gespräch. Wir wünschen Dir alles Gute im neuen Amt.

Interview: Felix Rasumowsky und Beat von Tobel

«Wichtig ist nicht vor allem die Ausbildung, sondern das Training und die Zusammenarbeit im Cockpit.»

Charles Conrad, ehemaliger Astronaut und Vizepräsident der McDonnell Douglas Corp.

Neu im Vorstand... und nochmals Use of equipment

Jürg Schmid

Eigentlich wollte ich mich mit einem kurzen Artikel als neues Vorstandsmitglied der Aeropersgemeinschaft vorstellen, wollte gerafft darlegen, dass ich nach der Matur C an der Uni Zürich fünf Semester Phil I mit Philosophie im Hauptfach belegte und dazu gleich selbst bemerken, dass Halbwissen gefährlich sein kann. Ich wollte meinen Ist-Zustand stichwortartig festhalten: Im Alter von 37 Jahren verheiratet und mit vier Kindern versehen, soeben Seniorskapitän geworden, als RCP und SIM Instruktor eingesetzt; wollte meine Geisteshaltung als liberal, im ursprünglichen Sinne des Wortes umschreiben und mein Eintreten für unser militärisches Milizsystem bekräftigen. Mein Engagement sollte aus meinen Artikeln bekannt sein, und als Abschluss des Textes sollte der Dank für die Wahl stehen.

Doch ich komme nicht umhin, noch etwas länger zu werden. Beileibe nicht aus Schreibwut oder schriftlichem Selbstverwirklichungsdrang! Aber es gibt Vorkommnisse und Haltungen, die mich immer mehr beunruhigen, da sie gemäss meiner Ansicht zu zentralen Problemen unserer Zeit im allgemeinen und unseres Berufes im besonderen werden. Ich will versuchen mich etwas präziser auszudrücken. Es sind die einseitigen Entscheide und das «genau Wissen, was für andere gut ist», was mich beschäftigt. Ich möchte dies an einem Stein «meines» Anstosses verdeutlichen. Das Thema, wenn auch schon viel diskutiert, lautet immer noch: Use of equipment.

Sie mögen sich vielleicht erinnern, dass Peter Clausen, als er die **rundschau** noch im Alleingang redigierte, eine Artikelserie unter dem Titel «Der Mensch im Cockpit» lancierte. Ich möchte Ihnen den zweiten Teil einer dieser Texte, verfasst vom damaligen Chef Cockpit-Besatzungen, OC, nochmals im Original vorlegen.

Für die unerlässliche Überwachungsfunktion wurden raffinierteste Symbole, Instrumente und reichlich «Son et lumière» eingebaut. In der Vielfalt dieser gadgets werden die Warnungen oft nicht mehr realisiert. Entweder überhört, übersieht oder aber löscht der Pilot die Warnung, ohne dass deren Aussage realisiert wird. Unfallberichte und auch unsere Erfahrungen bestätigen, dass diese Phasen der Überbelastung recht häufig vorkommen. Erkennt ein Pilot die Situation von Überbelastung und unvollständiger Übersicht, dann schaltet er bezeichnenderweise sämtliche Automaten aus. Um seine Lage zu überblicken, will er einfachste Verhältnisse schaffen und vor allem wieder selber im loop sein. Eine natürliche Reaktion!

Die Flugzeughersteller, Fluggesellschaften, Pilotenverbände und die IATA sind am Erkennen dieser Missstände und auf der Suche nach kurz- und langfristigen Lösungen. Denn mit solch unzulänglichem Verhalten des Menschen haben die Konstrukteure der einzelnen Systeme nicht gerechnet. Heute stehen wir alle aber vor der alarmierenden Tatsache, dass sich die Unfälle im Anflug- und Landebereich beängstigend häufen. Typisch ist in vielen dieser Unfälle die Sorglosigkeit, die Unaufmerksamkeit, das «blinde» Vertrauen in Automatik und flightguidance, obschon die Möglichkeiten zur Wahrnehmung der gefährlichen Situation vorhanden waren. Sicher wäre es falsch und unrealistisch, die Vorteile der Automaten und des modernen Cockpits in Frage zu stellen. Aber Präzision und Entlastung in vielen Flugphasen stehen eingelullter Aufmerksamkeit und Überlastung der Sinnesorgane in Drucksituationen gegenüber.

Für die Ausbildung (OFC und OFSF) haben wir eine **Schematik der Überwachung** ausgearbeitet, die für die fliegerischen Aufgaben **beide Piloten im loop** haben will. «Misstrauen», Aufmerksamkeit und Disziplin im Umgang mit Automaten sind eine **primäre Zielsetzung!** Das gleiche ist sicher für den F/E in bezug auf automatisch-technische Vorgänge gültig!

Damit wir aber unsere **Überwachungsfunktionen** gut ausüben können, darf unsere **manuelle fliegerische Fähigkeit** — im loop — nicht verkümmern. Selber habe ich mitangesehen, wie bestens qualifizierte Piloten nach einem halben Jahr Autothrottle-Operation, die speed manuell nicht innerhalb der normalen Toleranzen halten konnten. Das Scanning wird also sehr langsam und lückenhaft. Die Basis bezüglich Lage und Navigation zur Überwachung der rasch und komplex ablaufenden Start- und Anflugphasen bleiben die basic datas (auch raw datas genannt) wie speed, Kurs, Höhe, QDM (!), R/D, Attitude. Hier muss unser Können «scharf» bleiben! Aus diesem Grunde verfechte ich die Ansicht, dass ein einseitiger, totaler Einsatz der Automatik gefährlich ist. Ein manueller Anflug mit einfachsten Informationen, in vernünftigen Zeitintervallen, ist für die Erhaltung der Überwachungsfähigkeit unerlässlich! Viele automatische Anflüge sind notwendig für die Erhaltung des technischen Standards und für die Angewöhnung der Besatzungen an die dynamischen Abläufe. Daneben müssen aber die ursprünglichen fliegerischen Fähigkeiten weiter gepflegt werden. So bin ich überzeugt, dass wir die Synthese Mensch-Maschine auch für die heutige Flugzeuggeneration über die Runden bringen.

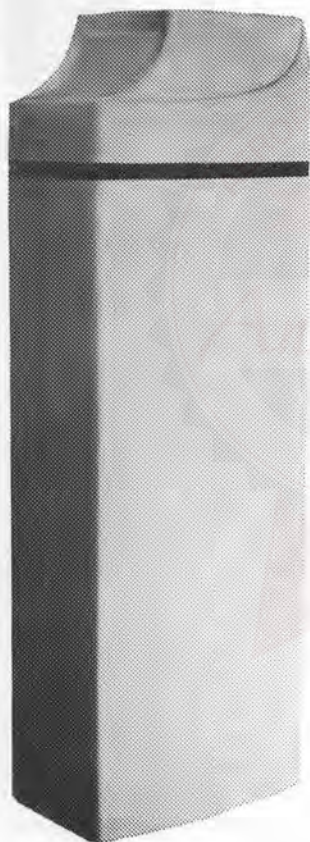
Ich möchte mich nun als erstes dem Vorwurf gegenüber verwehren, Personen gegeneinander ausspielen zu wollen. Es geht einzig und allein um die Sache und die Glaubwürdigkeit.

Versuchen wir festzuhalten, was sich in der Zeitspanne zwischen dem Erscheinen dieses Artikels, es sind gut fünf Jahre her, und dem heutigen

Tag geändert hat. In unserer Mensch-Maschine-Synthese ist der Faktor Maschine bis dato konstant geblieben. Wir operieren immer noch, Ausnahme DC-9-81, mit den gleichen Flugzeugen. Hat sich also der Mensch in dieser Zeit geändert? Wenn wir menschliches Verhalten betrachten, müssen wir meistens leider zur Einsicht kommen, dass kaum Verhaltensänderungen erkenntlich sind. Die Quest bleibt also offen: Was hat geändert? Wozu diese neue Vorschrift? Sie werden sich vielleicht wundern, weshalb ich mich für ein «Problemchen» derart engagiere, welches ja nur de jure eine Änderung bewirke, de facto die Operation aber praktisch beim alten belasse. Nun, für mich handelt es sich nicht um ein «Problemchen» sondern um einen gesamten Problemkomplex, der recht weit über die Frage ob ILS oder VOR Approach hinausgeht. Ich habe den Eindruck, an der Schwelle zu stehen, wo ich erkennen muss, dass mir heute von meinen Vorgesetzten nicht mehr zugetraut wird, der Situation gemäss optimal zu entscheiden, sondern dass mir befohlen werden muss, was sich wohl in den allermeisten Fällen ohnehin mit meinen eigenen Intentionen deckt. Die Piloten im allgemeinen und die Kapitäne als Entscheidungsträger im besonderen werden pauschal als derart unreif bezeichnet, dass ihnen mit Befehlen gesagt werden muss, was vernünftig ist, oder zumindest als vernünftig angesehen wird. Die Aeropers wurde betreffs dieses Themas bei OC vorstellig. Die Antwort auf dieses Gespräch ist im letzten Flight-Recorder enthalten. Dass die Ausbilder weiter ausgebildet werden, finde ich äusserst begrüssenswert und grosszügig. Auch die Wiederholung des Zieles: «Abbau der Vorschriften» ist nur zu unterstützen, bringt uns ihm selbst aber nicht näher. Mit was sollen wir jedoch noch beweisen können, dass wir eine vernünftige Operationsphilosophie besitzen? Muss wirklich wieder ein pauschales Gebot erlassen werden, um einige sogenannt schwarze Schafe auszumerzen, welche aber sehr fraglich auf diese Art zu erfassen sind. Diese Vorschrift engt auch unsere Trainingsmöglichkeiten weiter ein. Da die Simulatorkapazität voll ausgeschöpft ist, und in der vorhandenen Zeit nicht noch mehr standard non glide-path approaches hineingeplant werden können, um nicht das Training der emergency approaches zu vernachlässigen, sollte der Flugzeugführer zumindest die Möglichkeit haben, bei idealen äusseren Voraussetzungen wie Wetter, traffic und ATC Situation, Müdigkeitsgrad und entsprechendem Flugplatz solche Anflüge sauber geplant durchzuführen.

Was mich persönlich jedoch am nachdenklichsten stimmt, ist die Gefahr, dass als Resultat solcher Weisungen die gegenseitige Vertrauensbasis schwinden kann. Sobald wir an den Punkt gelangen, wo Vorschriften interpretiert oder gar bewusst umgangen werden, stellt sich einerseits die Frage des Verstosses und dessen Ahndung, andererseits aber im selben Masse die Sinnvollheit des Gebotes. Unser aller Ziel ist eine

safe, effiziente und ökonomische Operation. Diese kann jedoch kaum mit unilateralen Weisungen erreicht werden, sondern eher mit Offenheit, Klarheit und – dem Miteinander.



15 Jahre

Suntherm Wasserenthärter

Schützen Sie die teuren
Installationen und Apparate
mit einem

Suntherm Wasserenthärter

Wasserenthärter
für Privat und Industrie

sämtliche Zubehör
Silberharzfüllungen

Beratung, Verkauf und Service

SUNTHERM AG

8600 Dübendorf, Telefon 01/821 16 61

Mitarbeiter der Swissair erfragen
den für Sie gültigen Spezialpreis



**For
Swissair
only!**

Bei uns haben Sie von Montag
bis Freitag Anschluss.
AMAG-Kloten

Speziell für Swissair-Personal: Unser GRATIS-Auto-Dienst!

Als Angehöriger der Swissair haben Sie bei der AMAG Kloten immer Vorfahrt. Sie bringen uns am Morgen Ihren Audi oder VW zum Service oder zur Reparatur (Spengler- und Malerarbeiten führen wir bei allen Marken aus), und wir bringen Sie anschliessend wieder an Ihren Arbeitsplatz zurück.

Kostenlos!

Speziell für Sie
haben wir uns
diesen Zeitplan
ausgedacht:

Sie sehen, wir tun alles,
um Sie möglichst schnell
wieder an Ihren Arbeitsplatz
zurückzubringen. Kein Zeitverlust,
kein unnützes Warten. Wenn Sie
abends Ihren Wagen wieder abholen,
ist alles in bester Ordnung.
Das ist AMAG-Service! Bis bald

Ihre AMAG Kloten

Montag bis Freitag

AMAG	ab 07.45	11.25	13.30	16.45
Bahnhof	ab 07.50	11.30	13.35	16.50
Balsberg	ab 08.00	11.35	13.45	16.55
Werft (Portier)	ab 08.05	11.40	13.50	17.00
Terminal A+B Ankunft (Ecke Blumenladen)	ab 08.15	11.45	14.00	17.05
Crew-Eingang	ab 08.20	11.50	14.05	17.10
AMAG	an 08.30	11.55	14.15	17.15



**Steinackerstr. 20
8302 Kloten
Tel. 01/814 01 61**

Hano

Mit der Begründung, dass ich Hano Hürzeler als langjährigen Verhandlungspartner, aber auch von privater Seite her gut kenne, hat mich Herr Beat von Tobel vor einigen Wochen um eine kleine Laudatio gebeten. Ich habe diese ehrenvolle Aufgabe angenommen, weil ich damit einem Kollegen und Freund meine und die Wertschätzung und Anerkennung vieler Swissair-Piloten ausdrücken kann.

Erstmals sind wir uns 1957 in der militärischen Fliegerschule begegnet. Später haben wir viele Jahre zusammen in Erlenbach gewohnt, und letztlich haben uns unsere Funktionen in Verband und Swissair oft an den gleichen Tisch geführt.

Zu den Verdiensten für den Verband möchte ich mich nicht im Detail äussern. Diese liegen für mich nicht in einer mehr oder weniger langen Liste von sozialen – und monetären Verbesserungen als vielmehr in der Tatsache, dass Hano in einigen ausweglos scheinenden und zerfahrenen Situationen das Gespräch nie hat abreißen lassen und als Vermittler die zerrissenen Stricke immer neu geknüpft hat. Auch wenn wir uns einmal in die Haare geraten sind und die Klängen zäh gekreuzt haben, durfte ich damit rechnen, dass Hano trotzdem das Problem auch aus der Sicht des Partners betrachten würde. Partner haben nun einmal hin und wieder verschiedene Ansichten. Der scheidende Aeroperspräsident hat alles getan, um es nie zum Bruch kommen zu lassen.

Damit hat er sich seine Aufgabe wahrlich nicht leicht gemacht. Selber hohen moralischen und ethischen Ansprüchen verpflichtet, von bescheidener Wesensart geprägt, ist ihm der «Kampf» um materielle Strukturverbesserungen gar nicht leicht gefallen. Überhaupt haben ihm seine Fähigkeit, den Partner zu verstehen und seine Fairness die Aufgabe eher erschwert.

In diesem Zwiespalt, gestossen von anspruchreichen Mitgliedern und gehemmt gegenüber dem Partner, liegt sicher eine ungeheure psychische Belastung, die sich denn auch immer wieder im Gesundheitszustand von Hano ausgedrückt hat. Dessen ungeachtet hat er seine Idealvorstellung der sozialen Partnerschaft von Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu verwirklichen gesucht. Hano ist kein knallharter Realist, kein Gewerkschafter und auch kein Dickhäuter. Er war schon als Erzieher, als Gemeindeglied und vor allem als Aeroperspräsident ein ausgesprochener Idealist. Keine der vielen Enttäuschungen hat ihn geändert. Ich glaube gerade diese Eigenschaft als auch die Gradlinigkeit und Integrität prägen die Persönlichkeit Hano Hürzeler. Diesen Idealismus, den ungebrochenen Glauben, dass sich die ungezählten Missstände auf dieser Welt verbessern lassen, äussert Hano auch in dem uns allen bekannten Einsatz zugunsten verschiedener Kinderdörfer.

Er hat sich tapfer und fair für unseren Berufsstand eingesetzt. Mit seinen menschlichen Qualitäten und dem Verständnis für die Belange der Swissair-Geschäftsleitung hat er nach meiner Meinung für die Aeropers das Optimum errungen. Als kompromissloser Haudegen hätte er heute weniger im Körbchen und möglicherweise auch das Ansehen des Verbandes geschädigt.

Hano, ich danke Dir und Marianne (der auch eine Laudatio gehörte!) im Namen vieler Freunde und Kollegen.

Nik Grob



*Berühmte Klassiker
und Jubilare . Bei Scherrer.*

Scherrer Wohnen

Zeughaus-/Mühlestrasse
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41
11 Schaufenster 1000 m² Ausstellung



Neu im Redaktions- team: Heinrich «Henry» Lüscher

Immer am Drücker

Bereits vor drei Jahren, ein Jahr nach meinem Eintritt in die *Swissair*, machte mir Peter Clausen eine Mitarbeit an der **rundschau** schmackhaft, der ich aber meiner (*swissair*-internen) Erfahrung wegen noch entsagen wollte. Gelegentlich belieferte ich die Redaktion mit Karikaturen und kurzen Geschichten und war somit auch für Beat von Tobel kein Unbekannter mehr,

als ich mich im letzten Winter wieder etwas zur Redaktion hingezogen fühlte. So konnte ich einer Redaktionssitzung beiwohnen, um etwas zu «schnuppern», und konnte mich sofort entschliessen, mitzumachen. Edy Brunner gab den vorständlichen Segen dazu, und nun bin ich halt Mitglied der Redaktion.

Ob als Henry, Heiri oder Heinrich, für viele bin ich als Fotograf, Waldfestorganisator, Zeichner oder Kollege auf dem rechten Sitz der DC-9-81 längst kein Unbekannter mehr. «Zum Schreiben geboren», meinte Felix Rasumowsky, als er vernahm, dass ich auch für die Zeitschrift «Cockpit» ab und zu Artikel verfasse, seit 15 Jahren für die Modellfluggruppe Zofingen (der ich seit der Gründung vorstehe) die Clubzeitung schreibe und an den traditionellen Samichlaushocks unserer SLS-Klasse vorgezogene «Personalorientierungen» parodierte. Beim Schreibstil versuche ich unserem Deutschlehrer am Technikum nachzuleben, der uns beschwor: «Halten Sie mir die Deutsche Sprache hoch». Was wäre sonst noch zu sagen? Etwa, dass ich als Gewerkschafter (auch wenn es eine Edelgewerkschaft ist), Arbeitersohn und mehrjähriger «Elektrobüezer» natürlich links stehe? Aber keine Angst, liebe Kollegen, die FDP war ja vor 100 Jahren auch «auf der anderen Seite», offenbar läuft die ganze Welt nach links und so bin ich halt einfach der Zeit etwas voraus . . . Jedenfalls freue ich mich, wenn es mir gelingt, etwas zu Eurer Information und Unterhaltung beizutragen.

Heinrich Lüscher

Stimmen zum Zweimann-Entscheid

Am 20. Mai haben wir beim Personaleingang verschiedene Leute zum Zweimann-Entscheid befragt. Die Auswahl der Befragten erfolgte rein zufällig. Die hier wiedergegebenen Antworten haben keinen statistischen Wert, sie sollen nur ein kleines Stimmungsbild vermitteln.

Die Redaktion

Frage:

Was sagen Sie zum Entscheid der Swissair, den A-310 mit nur zwei Piloten zu fliegen?

«Keine besonders gute Nachricht.»

«Ich bin enttäuscht, obschon ich diesen Entscheid eigentlich erwartet habe.»

«Wenn wir nicht gebraucht werden auf dem A-310, so werden wir halt nicht gebraucht.»

«Ich habe nichts anderes erwartet, aber ich persönlich hätte den dritten Mann gerne an Bord, speziell in einem Notfall.»

«Meine Meinung ist klar: Ich bin für zwei Mann!»

«Ich komme gerade von einem achtstündigen Flug und ich bin froh, dass wir zu dritt waren.»

«Konfuzius hat vor ungefähr dreitausend Jahren gesagt: 'Es ist eine ständig wiederkehrende unangenehme Aufgabe, den Narren sagen zu müssen, dass sie Narren sind.'»

«I'm for three men.»

«Die Zukunft wird zeigen, ob der Entscheid richtig war.»

«Das Cockpit, so wie es bestellt ist, wäre für einen dritten Mann ungeeignet. Ich fliege lieber zu zweit, als mit einem frustrierten F/E. Wenn schon drei Mann, dann mit einem sidefacing Cockpit.»

«Ein dritter Mann wäre zu viel. Während der Einführungsphase wäre er vielleicht nützlich, besonders wenn es gleich gehen sollte wie beim DC-9-81, den wir anfangs unter erschwerten Bedingungen geflogen haben.»

«Ich bin sehr froh, dass es so gekommen ist. Für mich war immer klar, dass der A-310 mit zwei Mann geflogen werden sollte. Die Swissair ist korrekt vorgegangen.»

«Es ist ein rein wirtschaftlicher Entscheid.»

«Schade, es wird eine interessante Funktion wegrationalisiert!»

Frage: **Soll die Aeropers etwas unternehmen?**

«Falsch wäre eine Trotzreaktion.»

«Sie soll auf jeden Fall nicht nur zusehen.»

«Ich hoffe, dass sie etwas unternimmt!»

«Es wäre falsch, jetzt aus rein politischen Gründen den Entscheid mit allen Mitteln zu bekämpfen.»

«Ich würde bedauern, wenn jetzt die Aeropers eine harte Linie vertreten würde.»

Frage: **Was soll sie unternehmen?**

Schulterzucken . . .

«Das ist eine schwierige Frage.»

Aeropers-Velorennen 1981

19. September



HORIZON SERVICES LTD
POSTFACH
FLUGHAFENSTRASSE
CH-2540 GRENCHEIN

HORIZON
SERVICES LTD

BÜRO KLOTEN
AUGWILERSTR. 49
TEL. 01 814 36 05
CH-8302 KLOTEN

VERCHARTERUNGEN

AB GRENCHEIN UND ZÜRICH		1)	2)
4 PIPER SENECA I	2x200 PS 6 PL.	FR. 336.-	FR. 303.-
1 PIPER AZTEC F TURBO	2x250 PS 6 PL.	FR. 435.-	FR. 399.-
WETTERRADAR			
1 PIPER SENECA II TURBO	2x215 PS 6 PL.	FR. 399.-	FR. 366.-

1) PREIS DER EINZELSTUNDE

2) PREIS BEI VORABNAHME VON 25 STUNDEN PRO JAHR

PREISÄNDERUNGEN INFOLGE TREIBSTOFFZUSCHLAG VORBEHALTEN

DIE PREISE BEINHALTEN ALLE VERSICHERUNGEN UND ZOLLFREIEN TREIBSTOFF

81.548

Future Cockpit Displays

Douwe W. Staal

Since March 1980 I got involved into the ICAO All Weather Operations Panel (AWOP) for Microwave Landing System (MLS), this after a request of IFALPA to do so. In the panel you are the operational adviser and have to report the meeting results to IFALPA and advise the board, what work should be done in the Operational Study Group (OPS). For ICAO it is important that the panel members express their professional opinions and not established national policies or points of view. Members are therefore participating in their personal expert capacity. In this case IFALPA (or other organisations or states) is not committed to the view expressed by their nominee.

As a result of being involved in the AWOP MLS work, I received invitations from the Federal Aviation Administration (FAA) and from the National Aeronautics and Space Administration (NASA) to use their equipment and so get more involved with the practical part of MLS.

The use of Cathode Ray Tubes (CRT) and MLS impressed me, and the following information describes the aircraft used and instruments involved. This article will mainly describe the CRT as a flight instrument. With another publication I shall try to cover the MLS aspects.

The Terminal Configured Vehicle (TCV) B-737 used, was the Boeing prototype. Its size and shape are those of the production B-737-100. The aircraft flies normally with the array of displays, computers and data systems indicated in fig. 1.

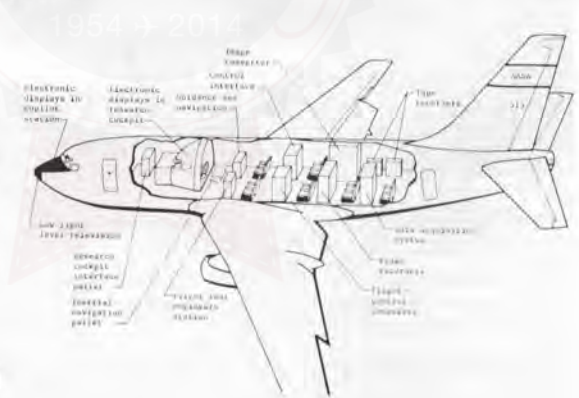


Fig. 1
NASA TCV B-737
research airplane
internal arrangement

The crew (complete 32) and some experimental equipment are varied for each flight.

The TCV program of the NASA is a research activity focused on the development of advanced operating systems, technology necessary for conventional transport aircraft to operate routinely in reduced weather minima, in a future high-density terminal area. In avionics, significant improvement over current systems in the areas of automatic flight controls and pilot displays is required. The airplane can be flown both from the Forward Flight Deck (FFD) with the conventional controls or from the Aft Flight Deck (AFD) using fly by wire, triply redundant digital computer systems.

The AFD has advanced electronic displays and pilot selectable automatic navigation, guidance and control modes. Provisions for monitoring and takeover by the FFD crew ensure in-flight safety. The necessary capabilities needed for analysis, simulation and test include e. a. the following:

- sophisticated cockpit and display system
- simulations with non linear dynamics and motion
- MLS in which the aircraft can fly curved paths
- an oculometer to measure the pilot's eye look point



Fig. 2 AFD cockpit control and display layout

As you can see from the AFD cockpit control and display layout (fig. 2) we can divide this cockpit into

- Advanced Guidance and Control System (AGCS) Control mode Panel
- Vertical Situation Display (VSD)
- Horizontal Situation Display (HSD)
- Navigation Control and Display Unit (NCDU)

The seven modes of the AGCS are accomplished in the navigation/guidance and flight control computer systems. The modes currently in use provide various levels of automation and are configured to relieve the pilot workload.

The navigation computer main programs are navigation, guidance and displays (VSD, HSD and NCDU).

Presently an Electronic Attitude Direction Indicator (EADI) is presented on the VSD (fig. 3) which is the pilot's primary display of pitch and roll attitude for instrument flight.

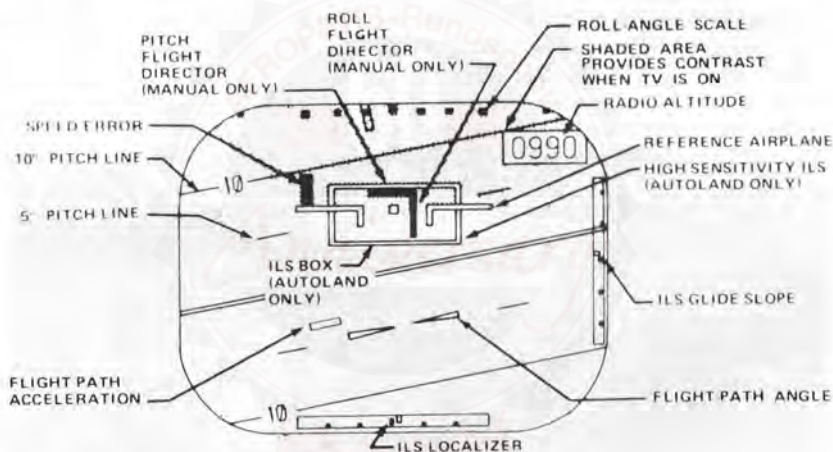


Fig. 3 Vertical display and land symbology

Additional symbology for velocity vector, flight path acceleration, vertical guidance, speed error and thrust command is integrated into the display format. A symbol indicating raw ILS data appears in the display format during final approach, and radio altitude is also displayed in digital form. Command bars are included for flight director modes. A flare command is given by flashing the flight-path symbols at flare altitude. A forward looking TV image can be presented on the VSD in registration with the artificial symbology. (Swissair evaluated the Independent Landing Monitor [ILM] on the DC-9F in 1972.)

With the VSD we have a VSD mode control panel, giving us different possibilities for selecting the various displays, so we can select the information we want to have.

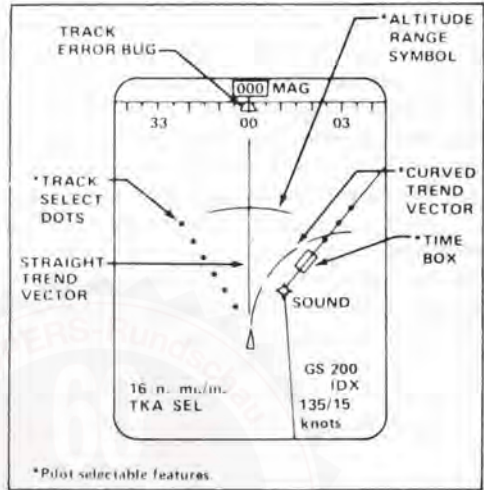


Fig. 4 HSD symbology

The HSD (or Electronic Horizontal Situation Indicator, EHSI) is only used as a pictorial navigation display, which provides the pilot with an accurate display of airplane position relative to the guidance path, flightplan waypoints, mountains and VORTAC'S. The desired horizontal flight path is displayed by a solid line connecting the waypoints. The curved trend vector is a dashed line emanating from the triangular aircraft symbol. A box indicates the desired alongpath position during 4d operations. (The basis of the 4d-guidance is the horizontal path defined by a waypoint string. The waypoints themselves are assigned altitudes and groundspeeds.) Magnetic track is indicated at the top of the HSD. At the bottom of the display is indicated the map scale. Furtheron you see TKA SEL, Ground Speed (GS) 200 in knots, navigation sensors being used, inertial with a single DME (IDX), and calculated winds (135/15). The operation modes of the two HSD's are independant.

With the HSD we have the HSD mode control panel. The possibilities of selecting information is immense. The greatest advantage, to my opinion, is the reduction of workload concerning the navigation while handling an emergency. It's impressive to work with such equipment, but we should be able to choose **what** kind of information we want to have, with the CRTs moving into the cockpit in the near future.

The flying I did with the NASA TCV has not been a demonstration flight, but just a working flight. The afternoon flight, for which I was scheduled was a system check out flight, to get the aircraft ready again for re-search flights. During the flight I worked as a F/O in the AFD, so flew the TCV out of the right seat. Standard Instrument Departures (SID's) and Standard Terminal arrival routes (STAR's) were manual flown. The approaches themselves were all coupled and the first one we flew was a MLS auto land, which worked out perfectly.

The work with the CRT's was for the first couple of minutes a bit strange, but you get very fast used to it and after a while very handsome stuff. The amount of information, which is available is great and the work with the VSD and the HSD is a real step forward and we will have to live with it. There is still enough work left to be done, but nevertheless we are not far away from having these displays in the future aircraft. I hope that the above has given you an idea what a CRT can do. If you trust the system it is not bad at all and I want to go so far and say it is good. If you have any questions or suggestions please forward them to my post-box 1430 and I will take care of them.

I thank the DC-8 chief pilot's office and crew control who made it possible for me to go there.

Anton Engler

Ehemaliger Purser

besorgt für Sie

Anlageberatung
Wertschriftenverwaltung
Eigenheimfinanzierung
Baukredite
Hypotheken



Schweizerische Bankgesellschaft Regensdorf Tel. 840 50 50

Automation: Diener oder Meister?

Flight/H. Lüscher

Unter diesem Titel erschien im «Flight» vom 25. April ein lesenswerter Artikel, den ich hier kurz zusammenfassen möchte. Denn wir haben ja in Zukunft mit einem «vollautomatischen» Cockpit zu fliegen, ob wir wollen oder nicht. Zudem denkt ja auch Boeing nicht daran, beim neuen B-737-300 einen dritten Mann einzuplanen, und beim B-757 hat einzig Eastern einen seitwärts gerichteten F/E-Sitz bestellt, als Option, versteht sich. Boeing's Bestrebungen laufen darauf hinaus, die Cockpits der 757 und 767 identisch zu gestalten, damit beide Flugzeuge von denselben Piloten geflogen werden können (Interavia Mai 81).

Capt. Peter Harper von der BALPA macht sich in diesem Artikel Gedanken darüber, dass auf beiden Seiten des Atlantiks die Piloten nichts mehr zu sagen haben, wie die Flugzeuge der Zukunft gestaltet werden können und sollen. Das einzige, was wir wissen, ist, dass dieses Flugzeuge, die wir heute bestellen, bis ins Jahr 2000 fliegen werden und so wäre es doch hübsch, wenn diese Maschinen gleich von Anfang an richtig ausgelegt werden könnten. Aber über diese «richtige Auslegung» scheiden sich ja gerade die Geister . . .

Wie sich zunehmende Automation auf die Arbeitsweise auswirken kann, wird anhand einer kleinen Geschichte illustriert: Eine DC-10 war nach Frankfurt unterwegs und kehrte aus vorerst unerfindlichen Gründen plötzlich um. Im Cockpit befand sich ein erfahrener Kapitän und ein relativ junger Copilot, der f/P war. Die Reaktion der beiden Piloten war nun gar nicht die gleiche. Während der Copi sofort den Fehler im Computer zu suchen begann, griff der Kapitän ein: «Lass uns erst das Flugzeug manuell wieder zurückdrehen und **dann** den Fehler suchen». Es ist, als vergäßen manche, dass hinter dem Panel ein richtiges Flugzeug ist, das nicht nur bedient, sondern auch geführt werden will . . . (Und das ist auch gerade ein Argument für zusätzliches Training.)

Aber nicht nur im Flugzeug, sondern auch bei unseren Kollegen der ATC kann automatisiert werden, aber es sollte nicht in der Art sein, dass alles das automatisiert wird, was wir automatisieren können, sondern nur das, was den grössten Nutzen bringt. Man soll schauen, so wird der folgende Abschnitt eingeleitet, dass nicht zu schnell zu weit gegangen wird:

Das Royal Signals Radar Establishment in Malvern hat zwei Jahre lang experimentiert, um die Zukunft der ATC aufzuzeichnen. So wurde z. B. dem Radarkontroller bei Annäherung zweier Radarechos nicht nur ein Alarm gegeben, sondern auch gleich angezeigt, ob ein anderes Heading, eine neue Höhenzuteilung oder eine Geschwindigkeitsreduktion das Problem am besten löst. Aber die an diesem Experiment

beteiligten ATC-Leute schlugen Alarm, weil sie befürchteten, durch solche «decision – making computers» die Übersicht zu verlieren, was am Himmel vor sich geht. Aber das Experiment geht trotzdem weiter, unter Einbeziehung des Flugzeuges. Mit einer HS-748 Turboprop wird die Automation in Vollendung durchgespielt. Der aktive ATC-Empfänger – Sender im Flugzeug erhält Informationen von der Bodenleitstelle und kann solche oben erwähnten Ausweichmanöver selbständig dem Autopiloten weitergeben und gegenüber der Bodenleitstelle quittieren, also ein «computer-to-computer-talk». Auch das «cleared to intercept», heading, climb, descend wird ohne das Zutun des Piloten erledigt. Der Pilot wird selbstverständlich informiert und kann eingreifen, wenn er eine bessere Idee hätte . . . George Orwell's 1984 im Cockpit!

Birdstrikes

Der folgende Artikel stammt von Capt. **Rüdiger Steffen**, der sich schon lange mit dem Problem Birdstrikes befasst. Es ist ein Auszug aus einem Bericht, den er als «gute Idee» eingereicht hat, und der für uns Piloten von Interesse ist.

Anti-Bird-Collision Lights (ABC-Lights).

Massnahmen gegen Vogelschlag am Boden als auch in der Luft.

Laut Bird-Strike-Statistik verzeichnete die Swissair 1979 **331** Kollisionen mit Vögeln. Die Anzahl der Zusammenstösse für 1980 ist mir noch nicht bekannt, jedoch möchte ich an den Jumbozwischenfall erinnern, wo durch Vögel ein Schaden von fast einer halben Million Schweizer Franken verursacht wurde.

Dieser gefährliche und zugleich kostenintensive Zustand hat mich veranlasst, nach einer Lösung zu suchen. Nun, vereinzelte Bird-Strikes wird es immer geben, aber man kann das Risiko erheblich vermindern. Vor fünf Jahren hatte ich angeregt, niemals mit nur einem Scheinwerfer zu starten/landen, denn ausser den Greifvögeln (z. B. Bussard, Falke, Habicht usw.) können alle andern nicht dreidimensional sehen. Diese erfassen ein Objekt nur mit einem Auge (Anatomie eines Vogelkopfes). Aus diesem Grund hatte ich vorgeschlagen, zwei auseinanderliegende Scheinwerfer einzuschalten, um mehr Informationen über Richtung und Geschwindigkeit des sich nähernden Flugzeuges durch die Geometrie der Lichter gegenüber dem Hintergrund zu geben. Ein einzelner Halogenscheinwerfer im Zentrum der Flugzeugsilhouette vertuscht diese. Gleichzeitig wird jeder Vogel, wenn ein Ausweichmanöver zur Seite nicht mehr möglich ist, bewusst in dieses Licht fliegen (90% aller Kollisionsfälle).

sionen liegen im Umkreis von nur einem Meter oder direkt im Scheinwerfer), da diese kleine «Sonne» mit endlosem, hindernisfreien Raum einen gefahrlosen Fluchtweg darstellt. Ein derartiges Verhalten möchte ich den Sonneneffekt nennen. Fast alle Landtiere reagieren auf diesen Effekt.

Generell kann behauptet werden, dass kein Vogel oder Tier den Zusammenstoß mit einem Flug- oder Fahrzeug sucht. Folgende Ursachen gehen jeder Kollision voraus. 1. Überraschungseffekt durch zu hohe Annäherungsgeschwindigkeit (Flug- oder Fahrzeug). 2. Optische Täuschung (Sonneneffekt oder Spiegelung). 3. Panikartige Flucht.

Nach sorgfältiger Analyse aller ICAO-Unterlagen sowie Informationen über Bird-Strikes in den letzten fünf Jahren und unter Berücksichtigung der drei genannten Hauptursachen bin ich zu dem Schluss gekommen, dass pulsierende, in der Frequenz variable Lichtquellen die einfachste, kostengünstigste und effektivste Lösung im Flugbetrieb sind.

Warum pulsierend und variabel in der Frequenz?

Wie oben erwähnt, ist ein greller Scheinwerfer gleich Sonne zu setzen. Darum muss der konstante Lichtstrom durch pulsierendes Licht unterbrochen werden, um den Sonneneffekt auszuschalten.

Variabel in der Frequenz deshalb, weil durch eine Erhöhung der Frequenz eine Beschleunigung oder im umgekehrten Sinne eine Verlangsamung simuliert werden kann. Der Überraschungseffekt würde an Bedeutung verlieren.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist der günstige Fluchtweg. Je eher dieser festgelegt ist, desto weniger kommt es zu einer panikartigen Flucht. Folglich müssen mindestens zwei auseinanderliegende Scheinwerfer benutzt werden, welche eine eindeutige Richtungsänderung des Flugzeuges anzeigen.

Technisch lassen sich diese Anforderungen an eine ABC-Light-Anlage mit geringen Mitteln und Aufwand realisieren, wie ein Prototyp von Herrn M. Brodbeck (F/O, DC-9) gezeigt hat.

Die ideale Schaltung wäre, alle nach vorn und zur Seite gerichteten Scheinwerfer im gleichen Rhythmus blinken zu lassen.

Die ABC-Lights würden wie folgt in Betrieb genommen werden:

T/O	Daylight only	Landing
ON ... T/O Roll		ON ... Above 5000'
OFF ... Climb Check		OFF ... Leaving Runway

Note: 90% of all bird strikes occur below 5000' (ICAO Report)

Bird strikes are very seldom during night time (ICAO)

Abschliessend möchte ich folgendes noch einmal hervorheben. Durch die ABC-Lights erhält jeder Vogel sowohl am **Boden** als auch in der **Luft** wichtige Informationen über eine sich ihm nähernde Gefahr, welche er rechtzeitig erfassen und dieser ausweichen kann.

Alle bisherigen Methoden zielten dahin, die Vögel von den Flugplätzen zu vertreiben. Nach anfänglichen Erfolgen kam die Anpassungsphase und machte alles Bemühen wieder zunichte. Wir müssen mit den Tieren im Flughafenbereich leben, diesen jedoch zeigen, dass ein Flugzeug viel schneller ist als sie und plötzlich zur tödlichen Gefahr wird.

Aufmerksamkeit wecken, Richtungs- und Geschwindigkeitsinformation geben, den Sonneneffekt ausschalten – dies sind die Grundgedanken der ABC-Lights, die den gewünschten Erfolg bringen werden.

PS. Ich bin dankbar für allfällige Hinweise und Anregungen im Zusammenhang mit dem Problem Bird-Strikes. Capt. R. Steffen, Fach 1365

Hobby-Ecke

Oerlikon retour

Olav Brunner

Wenn man als Kurzstreckenpilot um fünf Uhr aufsteht, bedeutet dies eigentlich nichts Aussergewöhnliches. Doch heute sieht die Vorbereitung bis zum check-in doch etwas anders aus. Zuerst wird eine riesige Schale mit Getreideflocken und ein Tartar widerwillig hinuntergedrückt und mit Mengen Tee nachgespült. Anschliessend werden die Beine mit Massagemitteln und wärmenden Salben behandelt, zuletzt wird eine dicke Schicht Melkfett darübergestrichen, das Wetter verspricht an diesem Tag lausig bis hundslausig zu werden. Nächster Punkt: Kleider anziehen, trotz der frostigen Temperatur die kurze Montur, unnötiger Ballast saugt bei Regen nur Wasser auf und gibt dann auch nicht wärmer.

Wer es bis jetzt noch nicht gemerkt hat, es geht zur Zürimetzgete! Dies ist kein kulinarischer, sondern der grösste radfahrerische Leckerbissen hierzulande.

Im Velokeller wird der Renner zur Feier des Tages auf acht atü gepumpt, das Getriebe wurde schon gestern zusammengestellt, montiert und silikonisiert, warme Kleider zum Einfahren überziehen, eine NZZ als Windschutz unters Tricot (man kann auch den Tagi nehmen!), und ab die Post, durch menschenleere Strassen nach Oerlikon.

Punkt sieben gehts los, das Amateurfeld 1 mit 170 Fahrern bringt den ersten der 144 500 m hinter sich. Zuerst die übliche Handorgel bis nach Fällanden mit Bremsen, Sprinten, Gummigestank und Gefluhe. Über allem liegt der bekannte Massageölduft, und langsam setzt der Regen

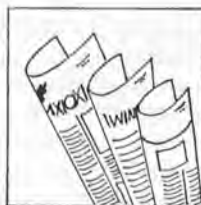
ein. Der Aufstieg zur Forch knallt mich an den hinteren Teil des Feldes, aber als beinahe Veteran kann ich mir dies leisten, ausserdem machen sich ein paar hundert nicht absolvierte Trainingskilometer bemerkbar. Jetzt kommt der Alptraum: die Abfahrt zum Zürichsee hinunter, nur nichts riskieren, die Strasse genau beobachten, ein schwieriges Unterfangen, mittlerweile giesst es Bindfäden und im achtzigkilometer-Tempo den Herrliberger hinunter, ein paar gestürzte Fahrer stehen in den Wiesen und suchen Teile ihrer Velos zusammen. Auf der Seestrasse zu zweit bolzen was das Zeug hält, um einer Gruppe nachzujagen und anzuhängen. Über die Stäfener Höhe brauchts noch einmal gewaltig Biss, die nächsten fünfzig Kilometer bis zum Siglisdorfer sind dann relativ einfach, es wird gepflegt, links und rechts fliegen die Bananenschalen in die Landschaft. In Bassersdorf werfe ich meiner treubesorgten Gattin den ersten leeren Bidon zu. Unser achtzehnköpfiges Minifeld harmoniert prächtig, jeder übernimmt einen Teil der Führungsarbeit und gefroren wird jämmerlich. Die Thermoüberzüge an den Füßen, Handschuhe und sämtliche Kleider sind pflotschnass, als der Regen in Bülach aufhört und eine aufkommende Bise für zusätzliche Kühlung sorgt. Der Siglisdorfer naht! Mit eiskalten Beinen hinein in die 15%-Steigung und schon ist's auch passiert; trotz der eingelegten Eigernordwandübersetzung von 42 x 23 verkrampfte Muskeln, hart wie Beton. Absteigen würde auch keine Linderung bringen, folglich würgt sich männiglich hinauf, unter den anfeuernden Rufen der dichtgedrängten Zuschauer, welche uns noch den letzten Sauerstoff wegschnaufen.

Unsere Gruppe ist auf zehn zusammengeschmolzen, die Strasse ist nun trocken und dank der Bise gehts flott übers Höhtal nach Baden. Wieder wird gegessen und von den mitgeführten geheimen Mixturen getrunken, trotzdem bleibt ein kg Lebendgewicht auf der Strecke, was heisst, dass an der heutigen Zürimetzgete gesamthaft über zehn Menschen aufgebraucht werden!

Regensberg kommt in Sicht und dies mit schon 120 Kilometern in den Knochen. Wie befürchtet fahren vorne zwei weg, und hinten blättern drei ab, zu dritt suchen wir den Weg durch die Zuschauer, Bekannte rufen, alles schreit hopp-hopp, aber dadurch wird der Hoger auch nicht flacher. Irgendwie erreichen wir unter allgemeinem Beifall den Scheitelpunkt. Ich beginne Morgenluft zu wittern, meine erste und wohl auch letzte MvZ liegt nur noch 25 Kilometer entfernt, durch gute Ablösung kommen wir zügig voran, saugen noch ein paar Fahrer auf und erspurten uns schlussendlich irgendeinen dreistelligen Rang.

Und die Moral von der Geschicht': Velorennen trimmen dich! (und wie!)

From other publications



Auch für höhere Einkommen: Der Teuerungsausgleich bringt keine Reallohngewinne

Die **rundschau**-Redaktion veröffentlicht auszugsweise ein Gutachten des BIGA, das unter anderem auch im «Der Eisenbahner» am 26. März 1981 abgedruckt wurde. Im Auftrag von Bundesrat Ritschard liess das Eidgenössische Personalamt vom Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) die entscheidende Frage abklären: «Bringt der volle Teuerungsausgleich eine Reallohnverbesserung in den oberen Besoldungsklassen?» In seinem Bericht kommt das BIGA zum Schluss, dass das Bundespersonal in den oberen Besoldungsklassen mit dem geltenden Teuerungsausgleich keine realen Einkommenserhöhungen erziele. Es stellt sich damit hinter die früheren Gutachten der Herren Professor Blümle und Dr. Angelini, die zur selben Feststellung kamen. Anschliessend führt das BIGA aus:

1. Massstab für die Teuerung in der Schweiz ist der Landesindex der Konsumentenpreise, der einheitlich die Bewegung der Detailhandelspreise jener Waren und Dienstleistungen aufzeigt, die für die breite Schicht der Unselbständigerwerbenden von Bedeutung sind. Damit ist der Landesindex auch als Richtgrösse für die Entwicklung der Kaufkraft der Einkommen verwendbar.
Bei der Anwendung eines einheitlichen Prozentsatzes beim Teuerungsausgleich werden zwar die absoluten Unterschiede zwischen den einzelnen Lohnstufen grösser, die Relation zwischen diesen Stufen und damit die Lohnstrukturen bleiben jedoch unverändert erhalten. So betonte auch Professor Würgler, ETH-Z, in einem Gutachten für das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement über den Teuerungsausgleich bei Löhnen aus dem Jahre 1974 deutlich, dass die Erhaltung der Kaufkraft der Lohneinkommen nur gewährleistet bleibt, wenn die Teuerung für alle Einkommensstufen voll ausgeglichen wird.
2. Ob einzelne Einkommenschichten bei der Anwendung des generellen Teuerungsausgleichs stärker profitieren als andere, hängt von der jeweiligen Preissituation ab, und die Wirkungen können sich, je nachdem welche Produkte die stärkste Teuerung aufweisen, auch immer wieder ändern. Dies gilt auch für jene Fälle, wo die Teuerung massgeblich durch vereinzelte Faktoren bestimmt wird. Aufgrund der stärkeren Gewichtung ist beispielsweise die Belastung der höheren Ein-

kommensklassen durch die Teuerung bei Erdölprodukten grösser. Bei anderen Produkten, beispielsweise im Nahrungsmittelbereich, ist die Situation umgekehrt. Schliesslich ist auch zu berücksichtigen, dass die Konsumgewohnheiten der Haushalte nicht nur durch das Einkommen, sondern auch durch zahlreiche andere Faktoren (insbesondere Haushaltgrösse, berufliche Stellung, Alter und regionale Zugehörigkeit) massgeblich beeinflusst werden.

3. Demzufolge versagt auch der «Hinweis» auf die bei vollem Teuerungsausgleich durch die höheren Sparquoten in den oberen Einkommensklassen angeblich entstehenden Differentialrenten. Dieser Hinweis wäre nur stichhaltig, wenn a priori auf den Anspruch der vollen Kaufkraftherhaltung des gesamten Lohneinkommens verzichtet wird, was zu einer zunehmenden Nivellierung der Löhne über den Teuerungsausgleich und zu einer realen Umverteilung zuungunsten der ersparten Kapitalanlagen führen würde.
4. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Verteilungswirkungen der Steuerprogression hinzuweisen. Durch die Progression der direkten Steuertarife wird der durch den Teuerungsausgleich entstandene Einkommenszuwachs bei den oberen Einkommensschichten erheblich stärker belastet als bei den unteren.

Indexbindung als Element des Arbeitsfriedens

5. Es dürfte heute unbestritten sein, dass die – prozentual einheitliche – Indexbindung der Einkommen in unserem Lande eine stabilisierende Wirkung sowohl auf die Lohnverhandlungen zwischen den Sozialpartnern selbst als auch auf die daraus resultierenden Lohnstrukturen ausübt und damit einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung des Arbeitsfriedens leistet. Nach dem Gutachten von Professor Würzler ist gemessen am Ziel der Kaufkraftsicherung die automatische Lohn-Preisindexbindung die beste Form des Teuerungsausgleichs. Diese Regelung schliesst das Risiko aus, bei Lohnverhandlungen die Preisermutungen falsch in die Lohnbildung einzubeziehen. Selbst die Expertengruppe «Wirtschaftslage» gelangte 1980 zur Auffassung, dass die Gewissheit des Teuerungsausgleichs eine wesentliche Voraussetzung für die Aufrechterhaltung des Arbeitsfriedens und der sozialen Stabilität sei. Sie wies angesichts seiner Bedeutung als integraler Bestand des sozialen Konsens ausserdem auf die Vorteile des Landesindex der Konsumentenpreise als Teuerungsmassstab hin. Die allfällige Abweichung vom Grundsatz der prozentual einheitlichen Teuerungszulage zuungunsten der oberen Besoldungsklassen des

Bundes wäre deshalb wegen der verteilungs- und stabilitätspolitischen Wirkungen der Indexbindung von Löhnen und Einkommen auch im Zusammenhang mit der heute erreichten Stabilität des sozialen Klimas zu sehen und zu werten.

Grosses Unternehmen sucht frisch pensionierten oder kurz vor der Pensionierung stehenden

Swissair-Captain als Chefpilot der Gesellschaft.

Voraussetzung: organisatorische Fähigkeiten, Instruktor-Erfahrung erwünscht.

Flotte: Lear Jet, Grumman G2, B-737

Sich wenden an: E. Heiz, BZL, 8058 Zürich-Flughafen, Telefon int. 26 70

Shell - Qualitätsheizöl zum günstigsten Preis für Aeropers-Mitglieder

Ausserdem verfügen wir über eine Spezialabteilung, welche sich mit Tankrevisionen, Sanierungen von Alttankanlagen und mit dem Erstellen von kompletten Neutankanlagen aller Art befasst.

Wir beraten Sie gerne unverbindlich.

Bitte beziehen Sie sich bei Anfragen auf dieses Inserat.

Termoplan

Heizöl — Tankreinigung — Tanksanierung — Brennerservice

Ihr Partner für



Shell Produkte

Birmensdorferstrasse 273 8055 Zürich Telefon 01/66 52 62

Organisation des Vorstandes

Präsident:	E. Brunner	Fach 173	Mitglieder:	J. Schmid	Fach 1335
				H. M. Kok	Fach 1170
Vizepräsidenten:	L. Zsindely	Fach 200		H. Spörri	Fach 402
	W. Gubser	Fach 304		C. van Rijn	Fach 219

Kommission

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

Delegierter des Vorstandes

H. M. Kok
E. Brunner

H. Spörri
L. Zsindely
H. M. Kok
J. Schmid
W. Gubser
W. Gubser
W. Gubser
J. Schmid
C. van Rijn
H. Spörri
H. Spörri
L. Zsindely
C. van Rijn
H. M. Kok
L. Zsindely
E. Brunner

Sekretariat

R. Kurtz, lic. rer. publ. HSG
Frau N. Grösch-Bonhôte
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

APKK-Verwaltung

Max Riolo
Chasernweg 38, 8302 Kloten
Telefon 814 11 77



