

# rundschau

Januar/Februar 1988



**AERO  
PERS**


# Ihr Partner- wenn's ums Wohnen geht!

Verlangen Sie die äusserst  
günstigen Swissairkonditionen

möbel  
schwarz

Möbelfabrik E. Schwarz AG  
8004 Zürich, Stauffacherstr. 16  
Telefon 01 · 242 70 50

Montag geschlossen  
Di-Sa über Mittag geöffnet

 im Hof- Eingang Werdstrasse



Gross-Ausstellung

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

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

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

<b>Inhalt – Contents – Sommaires</b>	<b>Seite / Page</b>
Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
Intern	
Neuaufnahmen	9
Verstorbene Mitglieder	10
Austritte	11
Die Besteuerung der Loss of Licence-Versicherung	12
Generalversammlung 1988	13
Pensionierten-Stamm	13
Versicherungen	
Aerosana-Mitteilungen	15
Aerosana-Motto des Monats	16
Liebe Aerosana-Mitglieder	17
Vom Flight Engineer zum Piloten	19
Wann kann ich wieder schlafen? (1)	25
Frachtraumpassagiere	31
Humor	34,44
Stimmen zu den neuen FDR	35
Callback	39
Man sollte . . .	41
Weltreise	43
rund-Schau	45
Briefe an die <b>rundschau</b>	47

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 24. März 1988**

**Redaktions-Team:**

Henry Lüscher (H.L., Vorsitz)  
 Albert Bargetzi (A.B., Lay out)  
 Christian Genolet (C.G.)  
 Jörg Kohler (J.K.)  
 Felix Kuster (F.K.)  
 Felix Rasumowsky (F.R.)  
 Heiner Spörri (H.S.)  
 Martin Waltenspühl (M.W.)

**Auflage: 1750**

**Redaktions-Adresse  
 und Versand:**

Ewiges Wegli 10  
 8302 Kloten  
 Telefon (01) 814 15 15  
 Telex 825 558 alps ch

**Druck und  
 Inseratannahme:**

Vereinsbuchdruckerei  
 Zürcherstrasse 179  
 8500 Frauenfeld  
 Telefon (054) 21 18 45

# Längere Zeit im Ausland?

Möchten Sie Ihre Möbel oder Effekten für kurze oder längere Zeit sorglos und sicher einlagern? Bei Ministorage sind immer Räume frei!



Einzellager Räume genau in der Grösse, die Sie brauchen, geheizt und klimatisiert, Tag und Nacht bewacht. Zutritt während den Geschäftszeiten jederzeit ohne Voranmeldung.

Lagerung im Ministorage-Einzelraum ist nicht teurer als in offenen Lagerhallen oder Sammellagern. Swissair-Angestellte erhalten erst noch 10% Rabatt!

Auch kurzfristige Mietperioden sind möglich. Kurze Kündigungsfristen!

Das Zügelmaterial können Sie bei uns beziehen. Verlangen Sie unseren Gratis-Zügelratgeber!

Sie können Ihr Lagergut selber bringen oder durch uns fachgerecht transportieren lassen. Wir haben geschultes Personal, das auch für den internationalen Versand verpacken kann.



Ministorage ist im AIRGATE in Oerlikon, also ganz in Ihrer Nähe!

## Copiloten an den Start!



Seit Jahren ist es merkwürdig ruhig um dieses Thema. Ist Resignation schuld, dass dieses Tabu der Swissair tabu bleiben kann? Sind die Erfahrungen und Praktiken aller anderen Gesellschaften nicht Grund genug, wieder einmal über den Copilotenstart zu reden?

Paradox an der heutigen Situation ist doch, dass die grauen und ergrauten, teilweise bereits pensionierten aber immer noch einflussreichen Eminenzen, die sich vehement und bisher erfolgreich gegen ein solches Ansinnen gewehrt hatten, genau derjenigen Generation angehören, die nach drei bis fünf Jahren Copilotenzeit bereits auf den Kapitänsstuhl wechselte. Der jüngste Swissairkapitän war übrigens damals 23 Jahre «alt»!

In den boomigen Sechzigerjahren war es also tatsächlich kein Thema, auch die Dekade darauf mit einer etwa siebenjährigen Copilotenzeit liess keine Langeweile bei der Arbeit im rechten Sitz aufkommen. Bei meinem Eintritt in die SLS Mitte der Siebzigerjahre wurde bereits von einer zehnjährigen Dienstzeit als Copilot gesprochen, und heute sind wir bei 14 Jahren angelangt, was bei vielen Piloten die Hälfte ihrer Karriere im Swissaircockpit bedeutet!

Die eingangs erwähnten Eminenzen erhielten ihr Kapitänspatent, als sie zwischen 25 und 30 Jahren alt waren und sind immer noch der völlig absurden Ansicht, auch ein 40jähriger Copilot könne heutzutage noch keinen Start machen, einfach, weil ihm der vierte Streifen fehle. An der Erfahrung kann es jedenfalls nicht mangeln, ein solcher Copilot hat die drei- bis vierfache Flugstundenzahl eines damaligen Kapitäns aufzuweisen!

Sicher wurden in der Zwischenzeit dem Copiloten andere, seine Arbeit bereichernde Tätigkeiten zugewiesen, die ganze SLS-Ausbildung liegt zum Beispiel heute fast ausschliesslich in Copilotenhänden. Aber auch hier ist abschwächend zu bemerken, dass vom Alter her praktisch keine Verschiebung zu früher stattgefunden hat.

Wieso soll ein Pilot erst nach 14 Jahren und dann in einem aufwendigen und alles verlangenden Kurs die Kommandogewalt erlernen? Es wäre zeit- und geldsparend, würden dem Copiloten während seiner langen Dienstzeit nach und nach die Aufgaben eines Kapitäns vermittelt, und was das Wichtigste wäre, dass er sie auch wahrnehmen dürfte.

Warum ihm also nicht mit dem dritten Streifen einen Passagieransagekurs geben und das entsprechende Training vermitteln, um die Starts zu machen? Beim Grossraumflugzeug könnte dann das Rollen und die umfassende Flugplanung dazukommen.

14 Jahre sollten eine Herausforderung sein, um dem Copiloten die an einen Kapitän gestellten Anforderungen schrittweise und verbunden mit der täglichen Praxis zu vermitteln. In einem Team mit geregelter Hierarchie und streng geordneten Arbeitsabläufen sollte es nicht notwendig sein, die Dominanz der Chefs durch einen Wissensvorsprung zu dokumentieren. Der Copilot ist der Stellvertreter des Kapitäns. Deshalb sollte er auch entsprechend trainiert werden.

Es ist zum Beispiel erwiesen, dass ein Copilotenstart speziell bei Operationen an den Limiten sicherer ist, da die Reaktionszeit des Kapitäns viel kürzer ist, wenn es um einen Startabbruch oder die Analyse einer Situation geht.

Unter dem Begriff «Cockpit Resource Management» wird in der Swissair offenbar nur die Erhaltung des status quo verstanden, statt wie in anderen renommierten Gesellschaften, ein Studium aller vorhandenen Möglichkeiten zur optimalen Verteilung der Arbeit im Cockpit.

Es ist absolut nicht gegen die Kapitäne gerichtet, dass wir Copiloten aufgrund unserer flugstundenmässigen Erfahrung und unseres Alters nun beginnen, Forderungen zu stellen, die unsere Tätigkeit abwechslungsreicher und noch verantwortungsvoller gestalten sollen.

Sogar einer unserer hohen Funktionärs-Kapitäne unterstützt uns in seiner «Ecke des Personaldirektors» in den Swissair-News mit den Schlussworten:

*Lernen bereichert die Arbeit und fördert die persönliche Entwicklung. Ich hoffe, dass jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter, jeder und jede Vorgesetzte eine auf den besonderen Bedürfnissen basierende Lösung für die Weiterbildung findet.*

Mit freundlichen Grüssen

Henry Lüscher

## Liebe Mitglieder

Bis Sie diese **rundschau** in den Händen halten, sind bereits zehn Prozent des Jahres 1988 Vergangenheit. Ich beeile mich deshalb, Ihnen und Ihren Angehörigen ein glückliches neues Jahr zu wünschen mit viel Freude und Befriedigung bei der Arbeit und während der vermutlich spärlich werdenden Freizeit.

Für die Aeropers wünsche ich mir ein Jahr, das ruhiger und routinemässiger abläuft als das Vergangene. 1987 standen der Vorstand und etliche Kommissionsmitglieder praktisch ständig unter Druck, Leidensdruck, wie es unser Departementchef zu bezeichnen beliebt. Einige dieser Belastungen waren hausgemacht, ich denke dabei an den Wechsel in unserem Sekretariat, an die Einführung

des neuen Computers, an die Gründung der Aerosana und an den Umbau unserer Räumlichkeiten. Der Druck, der uns aber psychisch am meisten zu schaffen machte, kam von unserem Vertragspartner und Arbeitgeber. Wir stehen im Zentrum divergierender Forderungen des Arbeitgebers und Wünschen der Mitglieder. Wohl erfahren Sie die gefundenen Kompromisslösungen, für die Beurteilung der Arbeit des Vorstandes sollten Sie aber auch über all die «abgewehrten» Vorstösse und Vorschläge im Bild sein. Darauf komme ich im Jahresbericht der Aeropers zu Händen der Generalversammlung 1988 (sie findet am 2. Juni statt) zurück.

Weshalb sind Swissair und Aeropers in letzter Zeit so hart aneinandergeraten? Den Ausschlag gab das etwas magere Jahresergebnis 1986, welches unserer Geschäftsleitung Grund genug war, in Pessimismus für die zukünftige Entwicklung zu verfallen und dies dem Personal deutlich zu machen. Wir teilten damals und teilen auch heute noch diese Meinung nicht. Der voraussichtlich sehr gute Abschluss 1987 zeigt bereits, wie schnell nach der Trübung die Aufhellung folgen kann.

Diese Wechselbäder werden immer wieder auftreten. Flexibilität ist sicher gefragt, sie darf aber nicht in Chaos ausarten. Als chaotisch sind aber die Vorgänge um Flottenplanung und Bestandessituation zu bezeichnen.



Musste sich die Planung im letzten Jahr mit dem Ausgleichen der Bestände wegen des geplanten Verkaufs von zwei A-310 beschäftigen, ist sie jetzt bereits wieder daran, dieselben Bestände aufzustocken und sieht sich einem Überbestand bei der DC-10 gegenüber, wo eine Einheit verkauft werden soll.

Die Folgen für die Umschulungspläne sind fatal, Kurse werden abgesagt, das Senioritätsprinzip gerät ins Wanken. Und weil sich dort Probleme ergeben, da Kollegen zu Recht auf den vertraglichen Vereinbarungen beharren, werden kurzerhand keine Umschulungen auf die B-747 vorgenommen. Im Bestandesplan sieht das dann so aus, dass pro PiC beispielsweise durchschnittlich mehr als 2 Wochen Ferien aufs nächste Jahr zu übertragen wären. Das ist natürlich vertragswidrig, und die Aeropers muss sich entsprechend zur Wehr setzen. Betriebliche Gründe lassen wir nicht gelten, die Situation hätte mit vernünftiger Planung vermieden werden können.

Auch bei der unglücklichen B-747-Operation auf dem Südatlantik wurden Vereinbarungen nicht genau eingehalten oder fortlaufend um Erweiterung nachgesucht, im besten Sinne einer Salamtaktik. Zu Beginn wurde der Aeropers der Dank für die Bereitschaft zum Enlargement mit Doppelcrew und vier Erstklasssitzen ausgesprochen und das Verständnis für operationelle und unternehmerische Zusammenhänge gelobt. Dem Departement Verkauf genügte das dann wieder nicht. Jetzt wird uns bereits übelgenommen, dass wir nicht willens sind, für die single-crew Operation über die FDR-Limiten hinauszugehen.

Solche Ereignisse bewirken natürlich eine Verhärtung der Beziehungen, denn wir werden uns künftig hüten, Ausnahmegewilligungen zu erteilen, wenn wir annehmen müssen, dass auch diese nicht eingehalten werden.

---

Auf das Datum der nächsten Generalversammlung treten Marcel Egger, PiC B-747, und Walter Hauser, SF/E DC-10 aus dem Vorstand zurück, zwei Abgänge, die ich sehr bedaure. Ich habe *Marcel Egger* als Kollegen mit recht harter äusserer Schale, aber einem menschlichen, weichen Kern kennengelernt. Seiner festen Haltung haben wir im Gebiet unserer Einsatzbedingungen viel zu verdanken, er kämpfte mit grossem persönlichen Engagement gegen die Erosionstendenzen in diesem für uns hauptsächlichen Bereich. Dass er dabei swissairseitig oft auf Widerstand stiess, ist wohl selbstverständlich, aber für uns absolut notwendig. Er selbst hat unter dieser Dauerkonfrontation wohl am meisten gelitten und sie ist auch als Hauptgrund für seinen Wunsch anzusehen, wieder ins Glied zurücktreten zu können, sozusagen um die Rolle des Konsumenten zu geniessen.



Marcel gehörte dem Vorstand während vier Jahren an, davon zwei als Vizepräsident. In seine Zeit fielen zwei FDR-Verhandlungen, die eine 1986 abgebrochen, die zweite nach einer Zerreißprobe 1987 abgeschlossen. In jüngster Zeit hat er auch viel Freizeit für die Ergündung der Geheimnisse unseres Computers verwendet und ist nun in der Lage, sein Wissen weiterzugeben. Seine markanteste Eigenschaft war wohl seine Art, die Leute direkt und ungeschminkt, dazu noch in Baseldeutsch, anzusprechen.

Walter Hauser gehörte dem Vorstand während zwei Jahren an, vorher war er jahrelang Vorstandsmitglied und dann Präsident der Flight-Engineer-Vereinigung. Sozusagen mit der Integration der FEV übernahm er deren Interessenvertretung innerhalb des Aeropers-Vorstandes. Nicht zuletzt dank dieser Konstellation verlief die Integration ohne Geburtswehen. Waltis Hauptanliegen war selbstverständlich die Zukunftssicherung der F/E. Hier sind die Grundlagen abgesteckt, aber es bleibt noch viel zu tun. Es freute mich besonders, dass Walti während seines letzten Verbandsjahres noch als Vizepräsident amtierem konnte. Nach so vielen Jahren Verbands-tätigkeit ist sein Wunsch, sich zurückzuziehen, nur allzu begreiflich.

Ich wünsche den beiden scheidenden Mitstreitern schon jetzt eine schöne Nach-Aeroperszeit.

Ihr Heiner Spörri

Anniversary  
*Mit freundlicher Empfehlung*

*Franz u. Marisa Frick*

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

Zu verkaufen am Jurasüdhang zwischen Aarau und Olten

## **exklusive 7½-Zimmer-Villa**

mit gediegener 1½-Zimmer-Einliegerwohnung, Parzelle etwa 25 Aren, an Wald angrenzend. Absolut ruhige Aussichtslage, Baujahr 1983, beste Bauqualität, äusserst grosszügige Konzeption.

VP: Fr. 1,2 Mio. (1. Hypothek zu 4%)

Anfragen unter Telefon (062) 26 23 23  
(062) 35 32 52 abends.

In der idyllischen Gemeinde Buchberg SH, 18 Autominuten bis Flughafen Kloten, an ruhiger, sonniger Lage am Dorfrand

## **5½-Zimmer-Eckhaus**

gehobener Ausbaustandard wie Warmluft-Cheminée, Bad/WC, Dusche/WC, sep. WC, Garage, Abstellplatz.

Ein Bijou in einer lieblichen Landschaft.

Anfragen: Telefon (054) 45 17 62 ab 18.00 Uhr.

Therese Vetterli, Ob. Breiten, 8476 **Unterstammheim**

Zu verkaufen evtl. zu vermieten per 1. April 1988 in **Mettendorf** (TG), 6 km östlich von Frauenfeld, max. 35 Automin. bis Flughafen Kloten



## **6½-Zimmer-Riegelbauernhaus**

mit angebaute Scheune, wenig Umschwung, rustikal renoviert mit jeglichem Komfort, Elektropeicherheizung, Kachelofen mit Sitzbank, Dachstudio, Bad/WC, Dusche/WC. Diverse Wünsche könnten noch berücksichtigt werden (Wandplatten und Spannteppiche).

Preis: Fr. 720 000.-

Auskunft: ab 27. Februar 1988 Telefon (01) 856 13 42

## Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom Dezember 1987 und Januar 1988 wurden folgende Piloten neu in die Aeropers aufgenommen:



Brändle Beat



Christopher Cain



Grunder Kurt



Kottmann Stefan

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

## Verstorbene Mitglieder

Drei Tage nach seinem 60. Geburtstag ist am 9. Dezember 1987 unser pensionierter Bordtechniker-Kollege

### Edwin Schlotterbeck

an den Folgen einer heimtückischen Krankheit nach kurzem Spitalaufenthalt in Richterswil gestorben.

Bis zu seiner Pensionierung am 31. Dezember 1984 war er während 30 Jahren im Cockpit der DC-6, DC-7, CV-990 und DC-10 als Bordtechniker tätig. Nach der Einführung des Coronado wurde er zum Chef Bordtechniker CV-990 ernannt, und viele Jahre übte er auch die Funktion eines Check-Bordtechnikers und Instructors aus.

1957 wurde Edi Mitglied unserer noch jungen Flight Engineer Vereinigung (FEV). Es war damals eine turbulente Zeit, und die FEV stand kurz vor dem Abschluss des 1. Arbeitsvertrages. Durch sein kritisches Denken, seinen Mut und ausgeprägten Sinn für Gerechtigkeit ist Edi an den Versammlungen aufgefallen und die Folge davon war, dass er 1960 in den FEV Vorstand gewählt wurde. Bis 1975 war er Vorstandsmitglied und Kassier und bis 1985 Mitglied unserer Versicherungskommission. Sein Interesse galt von Anfang an der Verbesserung unserer Sozialleistungen, betrug doch beim Abschluss unseres 1. Arbeitsvertrages im Jahre 1957 die Witwenrente für einen verheirateten Bordtechniker incl. AHV Fr. 3884.— pro Jahr und die Waisenrente incl. AHV Fr. 2070.— pro Jahr (nicht Monat).

Die Gründung der Sektion Flight Engineer bei der Schweizerischen Krankenkasse Helvetia verdanken wir hauptsächlich seinem unermüdlichen Einsatz. Diese Krankenkassen-Sektion hat er bis zu seinem Tode vorbildlich geführt und die Liquidation und den Zusammenschluss mit der Sektion Swissair noch abgeschlossen. Wie sehr ihm die FEV am Herzen lag zeigt, dass er sich zum Ziel setzte, nach der Auflösung der Flight Engineer Vereinigung eine Chronik über die FEV zu schreiben. Zu diesem Abschluss ist er leider nicht mehr gekommen.

Es würde zu weit führen an dieser Stelle alle Verdienste des Verstorbenen zu würdigen. Ich glaube aber seine älteren Kollegen wissen, wie viele Stunden seiner Freizeit Edi für das Wohl seiner Berufskollegen aufgewendet

hat. Für diesen Einsatz sind wir ihm alle dankbar. Auch seiner Frau und seinen drei erwachsenen Kindern sind wir zum Dank verpflichtet, geht doch ein solcher Einsatz immer zu Lasten der Familie.

Zusammen mit seiner Frau, seiner Tochter und seinen zwei Söhnen trauern wir um einen lieben Menschen und guten Kameraden. Wir werden sein Andenken in Ehren halten. An unserem F/E Stamm werden wir ihn vermissen.

Ernst Schlatter  
pensionierter Bordtechniker

---

Nach Redaktionsschluss erreichte uns noch die traurige Nachricht vom Hinschied unseres Aktivmitgliedes

## Peter Ritter PiC DC-10

Er verstarb unerwartet am 23. Januar 1988 im Alter von 56 Jahren. Wir werden ihn in ehrendem Andenken halten.

---

## Austritte

Per Ende 1987 ist unser Passivmitglied

## Ernst von Euw

aus der Aeropers ausgetreten.

---

## Die Besteuerung der Loss of Licence-Versicherung

Die Erfassung der Prämien der LoL-Versicherung als Einkommen hat zu verschiedenen Diskussionen geführt. Dies hat mich zu weiteren Abklärungen veranlasst. In einem kürzlichen Schreiben stellt sich das Kantonale Steueramt Zürich auf den folgenden Standpunkt:

«Bei den in Frage stehenden Versicherungen handelt es sich um solche *privater Natur*. Diese Prämienbeiträge stellen beim Arbeitnehmer im Zusammenhang mit dem Arbeitsverhältnis empfangene Leistungen dar und sind als Einkommen steuerbar. Die vergüteten Prämien können aber nicht als Berufsauslagen geltend gemacht werden. Sie sind lediglich im Rahmen des Steuerfreibetrages abzugsfähig. Nachdem die Versicherung als Privatversicherung qualifiziert wird, kann eine allfällige Versicherungsleistung *nicht* besteuert werden.»

Dazu ist zu sagen, dass die meisten anderen Kantone Kapitalleistungen aus privater Versicherung ebenfalls nicht besteuern. Bei der direkten Bundessteuer sind Kapitalzahlungen in dieser Höhe ohnehin steuerfrei.

So hat man jedenfalls den Trost, dass im Versicherungsfall diese Abfindung nicht mehr wie bis anhin als Leistung des Arbeitgebers versteuert werden muss.

Jürg Franz

1954 → 2014

# Generalversammlung 1988

Per GV 1988, welche am 2. Juni im Hotel Mövenpick in Glattbrugg stattfindet, sind uns folgende Rücktritte bekanntgegeben worden:

Vorstand:

Marcel Egger  
Walter Hauser

VEF-Stiftungsrat:

Alfred Sooder

Ehrenrichter:

Jürg Schmid  
Nico van Duyn

Nominationen von Kandidaten für diese Gremien sowie Anträge zuhanden der Generalversammlung können Sie schriftlich bis am 15. März 1988 dem Präsidenten einreichen.

## ***Pensionierten-Stamm***

Aufgrund einer Idee am Pensioniertentreffen 1987, haben Hano Hürzeler und Paolo Miglioretto nun die Geburtsstunde für den «Aeropers-Pensionierten-Stamm» fixiert.

Der erste Stamm findet statt

am: Dienstag, 23. Februar 1988  
um: 14.30 Uhr  
im: Restaurant «Welcome-Inn», Kloten: Amtsstube

Vorläufig wird der Stamm bis Juni '88 jeden letzten Dienstag des Monats, das heisst auch am 29. 3., 26. 4., 31. 5. und 28. 6. 1988 zur gleichen Zeit, am gleichen Ort durchgeführt.

Mit den Pensionierten sind auch alle anderen Aeropers-Mitglieder jeweils herzlich willkommen!



## SIE WERDEN STAUNEN, WENN SICH DER BÄR FÜR SIE MIT DEM BULLEN ANLEGT.

Beispielsweise wenn es um die internationale Vermögensanlage geht, denn nur fundiertes Wissen führt hier zum Erfolg. Kopfloses Umherjagen in der Arena der internationalen Kapitalmärkte nützt Ihnen über den Tag hinaus nichts. Wir lassen uns nicht an der Nase herumführen.

Deshalb wenden sich immer mehr erfolgsorientierte Anleger aus aller Welt an die Bank Julius Bär, eine der führenden Privatbanken.

Mit über vierzigjähriger Spezialisierung im internationalen Markt der festverzinslichen Wertpapiere und Aktien haben wir uns diese Führungsrolle erworben.

**JB** **B** BANK JULIUS BÄR  
*For the fine art of Swiss banking.*

Bahnhofstr. 36, 8010 Zürich, Tel. (01) 228 51 11, Tx. 823 865



# Aerosana-Mitteilungen



Als junge, unverdorbenere Krankenkasse werden wir immer versuchen, Ideen und Anregungen in die Praxis umzusetzen, die Ihnen einerseits Leistungen bieten und andererseits mit vernünftigem Aufwand auszuführen sind. In diesem Sinne informieren wir Sie über:

## **Alternative Heilmethoden**

Wir sind eine anerkannte Krankenkasse, die Bundessubventionen bezieht und dafür die Bestimmungen für Sozialversicherungen einhalten muss. Diese halten unter anderem fest, welche Therapien wir bezahlen müssen und welche nicht. Unter die Nichtpflichtleistungen fallen viele alternative Heilmethoden, die wissenschaftlich nicht anerkannt sind.

Zur Fallbeurteilung haben wir einen Fragebogen erstellt, der uns gestattet, Ihnen möglichst vor Therapiebeginn unsere Beteiligungsabsichten bekanntzugeben. Wir bitten Sie deshalb, wann immer Sie über die Kassenleistungen unsicher sind, diese *vor* Behandlungsbeginn abzuklären.

## **Apothekerschein**

Eine übliche Arztkonsultation läuft wie folgt ab: Das Kassenmitglied geht zum Arzt, anschliessend in die Apotheke und erhält Behandlung und Medikamente auf Kredit, indem es Arzt- und Apothekerschein nachträglich bestellt und an die entsprechenden Orte zurückbringt. Nach zirka drei Monaten erhält es die Arztrechnung, die es bezahlt und an die Krankenkasse einsendet. Die Kasse muss jetzt Selbstbehalt und Franchise berechnen und den Restbetrag dem Mitglied gutschreiben. Von der Apotheke wird der Schein mit den Rezepten nach drei Monaten an ein Verrechnungsbüro in Genf geschickt, das der Kasse Rechnung stellt. Die Kasse bezahlt diese und kassiert vom Mitglied den Selbstbehalt von meist etwa 2 bis 20 Franken via Einzahlungsschein.

Viel einfacher wäre es, das Mitglied würde Arzt und Apotheker direkt bezahlen und Rechnungen wie auch Rezepte an die Kasse senden. Diese könnte mit einem wesentlich geringeren administrativen Arbeitsaufwand Selbstbehalt und Franchise der Arztrechnung sowie der Medikamente ermitteln und die entsprechende Rückerstattung vornehmen.

Wir bitten Sie deshalb, den Apothekerschein nur noch anzufordern, wenn Sie hohe Medikamentenkosten erwarten, und Arztrechnungen erst einzusenden, wenn sie die Jahresfranchise übersteigen (und auch nicht erst am Ende des Jahres).

Ihre Mitarbeit wird sich in einer Verbesserung des Leistung/Aufwand-Verhältnisses auswirken, das seinerseits eine günstige Prämienstruktur ermöglicht.

Wir wurden zudem aufmerksam, dass es Spitäler gibt, die ihre Patienten über KK-Leistungen falsch informieren. So wurde zum Beispiel angegeben, dass ambulante Eingriffe zum Privattarif nur im Zusammenhang mit einer Übernachtung übernommen würden.

Solche Bauern(Patienten)fängerei verlangt von jedem Einzelnen kritisches Verhalten und eventuell ein Telefon mit unserem Büro.

Herzlichen Dank

Ihre Aerosana  
Matthias Kuhn

## AEROSANA-Motto des Monats

### Die Gratwanderung

Jede Krankenkasse hat zwei grundsätzlich verschiedene Arten von Mitgliedern, einerseits die Kranken und andererseits die Gesunden. Die Interessen dieser beiden Gruppen liegen weit auseinander. Die Kranken möchten eine umfassende Vergütung aller anfallenden Spital-, Ärzte und Medikamentenkosten durch die Kasse, und bei den Gesunden steht ein möglichst tiefer Prämienaufwand im Vordergrund. Dem Wunsch der einen Gruppe steht der Wunsch der anderen entgegen. Es ist die heikle Pflicht der Kasse, zwischen den beiden Interessenseparteien einigermaßen gerecht zu vermitteln, eigentlich eine unlösbare Aufgabe. Werden beispielsweise alle möglichen und unmöglichen Heilanwendungen von der Kasse restlos bezahlt, sind hohe Prämien unvermeidlich, andererseits erlauben tiefe Beiträge nicht, dass alle Kosten vorbehaltlos übernommen werden. Es setzt die Rücksicht von beiden Gruppen voraus, dass eine Krankenkasse ihre Vermittlerrolle befriedigend erfüllen kann. Die Patienten müssen sich bewusst sein: unter Umständen wird ein Teil ihrer Heilungskosten durch andere Mitglieder getragen. Die Gesunden dürfen wissen: ihre Prämien kommen Mitmenschen mit weniger Gesundheitsglück zugute. Das Begreifen der Kosten-Prämien-Zusammenhänge wird die Kranken motivieren, ihre Heilungskosten tief zu halten und die Gesunden können die nicht beanspruchten Kasseneinlagen als Preis für ihre eigentlich unbezahlbare Gesundheit betrachten.

Olav Brunner

## Liebe Aerosana-Mitglieder

Das erste Betriebsjahr der Aerosana ist hinter uns. In diesem ersten Jahr musste viel organisiert und geschaffen werden. An Arbeit mangelte es keinen Tag. Computerprogramme wurden erstellt, Formulare entworfen und gedruckt, Arbeitsabläufe geplant und natürlich die alltäglichen Arbeiten einer Krankenkasse verrichtet.

Leider konnten manchmal kleinere Fehler oder Missverständnisse nicht vermieden werden. Ich hoffe jedoch, dass alle Probleme jeweils für beide Parteien (Mitglied/Krankenkasse) befriedigend gelöst werden konnten. Wir möchten ja eine kostengünstige Krankenkasse sein und bleiben, und ich glaube, wir sind auf dem rechten Weg, wenn wir so unkompliziert wie möglich handeln, korrespondieren und telefonieren.

Mir jedenfalls gefällt meine Arbeit super! Kaum jemals ging ich widerwillig zur Arbeit. Meistens geht für mich die Woche viel zu schnell vorbei und schon wieder ist Freitag!

Ihnen, liebe Mitglieder, möchte ich an dieser Stelle ganz herzlich danken für die stets gute «Zusammenarbeit» bei all den Krankheitsfällen und Versicherungsproblemen. Ich hoffe, dass wir Sie stets zufriedenstellend beraten und bedient haben und dass die Aerosana auch weiterhin wenige bis keine verärgerte oder enttäuschte Mitglieder kennt.

Wenn Sie ebenso den Plausch haben an dieser Krankenkasse wie ich, kann kaum etwas schiefgehen.

Eveline Scheidegger



EVANGELISCHE SCHULE  
BAUMACKER Baumackerstr. 15  
8050 Zürich-Oerlikon

**Die gesuchte Privatschule in Zürich-Nord**  
5+6. Primar-, ganze Real- und Sekundarschule  
● 5-Tageweche, eigene Mensa, offizielle Lehrpläne ● Neuaufnahmen auch während des Schuljahres ● Fragen Sie unsere jetzigen Swissair-Eltern! ● **Telefon 01/312 60 60.**

Das  
Grösste...

eine Charteryacht der

**KAVOS-Flotte**

GRIECHENLAND – TÜRKEI –  
JUGOSLAWIEN – COTE D'AZUR

- Ab 1988 über 220 neue KAVOS-YACHTEN von 31 – 51 Fuss
- Bekannter, professioneller Service - faire Preise
- Anerkannte Schweizer-Vertretung von KAVOS

ägäis yachting CH4303 kaiseraugst

R. + R. Metz Tel. 061 83 53 23 Telex 962 981  
Fax 061 87 33 81

neu  
JUGOSLAWIEN  
COTE D'AZUR



Amis Romands  
bienvenus

Verlangen Sie das Unmögliche von mir!



Ihr Versicherungsberater

«La Suisse»  
Versicherungen

Generaldirektion:

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



## Vom Flight Engineer zum Piloten

*Die ersten F/E's, die im Sinne des Langfristenmodells zu Piloten umgeschult haben, sind seit etwa Mitte Oktober alle mit absolviertem Final-Chek bereits im Streckeneinsatz. Wir versuchten anhand verschiedener Interviews dieses Thema etwas näher zu betrachten und möchten gleich zu Beginn alle am Interview Beteiligten vorstellen.*

*Zuerst sprachen wir in der Schule mit den Herren Mäder (OTG, Flugausbildung SLS) und Sachs (OTI, Fachausbildung F/E), dann mit der betroffenen Klasse, den Herren Bruno Hahn, Erwin Müller, Willy Flammer, Kurt Herren, Willi Meier und Basil Eberle, sowie mit dem «Klassengötti» Herrn Guido Burkardt und dem Chefpiloten DC-9/81 Herrn Jürg Marti*

**rundschau:** Wurden am bestehenden Ausbildungsprogramm bestimmte Änderungen mit Rücksicht auf diese spezielle Situation vorgenommen?

**Sachs:** Am Programmaufbau wurde grundlegend nichts geändert. Es gab fünf Theorie- und vier Flugphasen. Bei der Theorie wurden lediglich gewisse Grundlagen, wie Hydraulik, Elektro usw., die ein F/E von seiner Ausbildung her schon bestens kennt, gestrichen.

**Mäder:** Das fliegerische Programm wurde jedoch etwas erweitert. So ergaben sich je zwei zusätzliche Wochen in Hausen und Vero Beach sowie einhalb Wochen länger in Bremen, wobei die Anzahl der Flugstunden beibehalten wurde. Die Idee war, den Schülern eine längere Verdauungszeit während den fliegerischen Phasen zu ermöglichen.

**rundschau:** Es ist ja das erste Mal in der Geschichte der SLS, dass Leute dieses Alters eine solche Ausbildung absolvieren. Gab es in dieser Hinsicht spezielle Probleme?

**Sachs:** Nein, spezielle Probleme bezüglich Alter gab es nicht. Ich muss sagen, dass diese Klasse, verglichen mit einer «normalen» SLS-Klasse, eher gut war. Einzig Prüfungen waren insofern ein «Problem», als dass man diese nicht nur bestehen wollte, sondern man wollte sie sehr gut abschliessen. Die persönlichen Ziele wurden dadurch manchmal zu hoch gesetzt.

**Mäder:** Probleme in dieser Art, wenn es solche überhaupt gab, wurden mit viel Einsatz und Vorbereitung wettgemacht. Persönlich und menschlich hat es nie Schwierigkeiten gegeben, und es war eine Freude, mit diesen Leuten zu arbeiten.

**Hahn:** Die Theorie war für uns alle relativ streng. Die Materie war ja nicht ganz neu, aber man betrachtete alles von einer anderen Perspektive. Es war natürlich für uns auch seit langem wieder das erste Mal, in diesem Masse in der Schulbank zu sitzen.

**Müller:** Das grösste Problem in der Schule war, bezüglich dem vermittelten Stoff die richtigen Prioritäten zu setzen oder anders ausgedrückt, es war für uns teilweise schwierig den Stoff bezüglich «need to know» und «nice to know» richtig zu werten.

**Meier:** Ich persönlich habe die Theorie zu seriös genommen. Ich wurde ja auch 17 Jahre als F/E erzogen, alles sehr exakt zu machen. Beim fliegerischen Teil in Hausen konnten wir dann alle wieder ein wenig aufatmen.

**rundschau:** Sie haben bereits die fliegerischen Phasen angetönt. Können Sie uns über diesen Abschnitt etwas mehr sagen?

**Herren:** Ich hatte wirklich das Gefühl, dass es eine Ausbildung war und nicht nur eine «Checkerei». Auch das Klima allgemein, bezüglich Instrukto- ren usw. war äusserst gut. Die grösste Enttäuschung für mich – und ich glaube, ich spreche hier stellvertretend auch für meine Kollegen – war der Abschnitt in Vero Beach. Vor allem was die Maintenance betrifft ist das Ganze, je mehr man hinter die Kulissen sah, eine grosse Show ohne Inhalt. Es ist natürlich auch eine Mentalitätsfrage der amerikanischen Fluglehrer im Vergleich zu den europäischen. Trotzdem haben wir fliegerisch sehr viel profitiert, speziell auch was das Voicetraining anbelangt.

**Meier:** Im nächsten Teil, in Bremen, haben dann die Mentalität und das ganze Umfeld wieder gewohnte Züge angenommen. Dazu kommt, dass alle Fluglehrer in Bremen Swissair-Piloten sind.

**Hahn:** Die Qualifikationen stellten für uns, vor allem am Anfang, rein persönliche Probleme dar. Wir waren uns natürlich in der früheren Tätigkeit als F/E nicht gewohnt, eine schlechte Quali einzufangen. Man erntete «S» oder «HS» und nun während der fliegerischen Ausbildung plötzlich auch einmal ein «MS», was sich zum Teil ziemlich belastend auswirkte.

**Müller:** Ein «MS» ist wahrscheinlich für einen über 40jährigen nicht ganz so leicht zu verdauen wie für einen «Jungen».

**rundschau:** Wie war die ganze SLS nun rückblickend, bezüglich Akzeptanz seitens der Lehrkräfte, und wie war das Verhältnis zu diesen im Schulzimmer sowie im Flugzeug?

**Eberle:** Während der ersten drei Wochen hatte ich das Gefühl, dass wir noch nicht von allen Lehrern akzeptiert waren. Im Gegensatz dazu war in Hausen vom ersten Tag an ein optimaler Grundstein für eine gute Zusammenarbeit gelegt worden. Im zweiten Theorieteil war dann das Verhältnis zu den Lehrern, auf Grund von Gesprächen bezüglich des ersten Teils, bedeutend besser.

**Meier:** Einmal kam es vor, dass ein Lehrer das Schulzimmer wieder verliess, als er unsere «alten Köpfe» erblickte, da er sich vor einer falschen Klasse zu

befinden glaubte. Nachdem er sich dann beim Sekretariat über uns informiert hatte, kehrte er zurück und konnte sich zudem auch gleich auf den für uns gekürzten Syllabus umstellen. Trotzdem kann ich sagen, dass das Verhältnis zu allen Lehrkräften und Instruktoren wirklich gut war.

**rundschau:** Wenn wir schon über Verhältnisse reden, schliesst sich natürlich die Frage bezüglich Klassengeist Ihrer Klasse an.

**Eberle:** Hierzu muss ich sagen: einfach super! Obwohl wir vom Typ her alle sehr verschieden sind, entstand nie ein Konkurrenzdenken. Der Zusammenhang war äusserst gut, auch im privaten Bereich. Wir konnten alle voneinander profitieren, und ich bin überzeugt, dass dies einen grossen Teil des Erfolges während dieser Ausbildung ausmachte.

**rundschau:** Da Sie ja altersmässig so quasi einen «Spezialfall» für diese Schulung darstellten, möchten wir von Ihnen wissen, ob Sie allenfalls an der SLS-Ausbildung etwas ändern würden?

**Herren:** Wir haben natürlich nach jeder abgeschlossenen Phase gewisse Kritiken hinterlassen. Alles aufzuzählen würde jedoch zu tief in die Einzelheiten gehen. Was man sich vielleicht ganz global fragen könnte ist, ob der Theorieteil der SLS, wie er heute vermittelt wird, überhaupt noch zeitgerecht ist. Der fliegerische Teil wurde hingegen bereits optimal an die neuen Anforderungen eines Linienpiloten angepasst.

**rundschau:** Nun folgte ja die DC-9-Umschulung. Gab es hier spezielle Probleme?

**Burkhardt:** Da ich als «Klassengötti» relativ früh mit dieser Aufgabe konfrontiert wurde, nahm ich die Gelegenheit wahr, schon von Anfang an bei einigen Simulator-Übungen als Observer dabei zu sein. Ich konnte dann bald feststellen, dass einige Schwierigkeiten bestanden, welche jedoch mit Fleiss aufgeholt werden konnten. Trotzdem war aber zum Teil auch noch ein spezielles Zusatztraining nötig. Dies schien mir aber auch logisch, da man in diesem Alter einfach mehr Zeit braucht, um solche relativ komplexen Lernvorgänge zu verdauen.

**Hahn:** Am strengsten war bis zu diesem Zeitpunkt ganz klar das DC-9-Simulator-Training. Die Vorbereitungen waren ziemlich aufwendig, so dass praktisch keine Freizeit mehr blieb.

**Meier:** Das Schwierige bei der DC-9-Umschulung war bei mir, dass sich eine gewisse Sättigung bemerkbar machte. Eineinhalb Jahre ohne nennenswerte Unterbrüche etwas Neues zu erlernen, ist für Leute unserer Altersgruppe natürlich schon ziemlich ermüdend.

**rundschau:** Kommen wir zum letzten Abschnitt der Pilotenausbildung, der Streckeneinführung. Hier möchten wir zuerst vom Chefpiloten DC-9-81

Jürg Marti wissen, ob überhaupt, und was grundsätzlich anders ablief, als bei einer «normalen» SLS-Klasse.

**Marti:** Wir waren diesbezüglich natürlich mit einer für uns relativ neuen Situation konfrontiert und haben daher zum vorneherein ein entsprechendes Massnahmenpaket geschnürt. Die ersten fünf Einsätze der Streckeneinführung wurden mit einem RCP geplant, wogegen sonst normalerweise nach der ersten Rotation der sogenannte RCP-release erteilt wird. Im weiteren haben wir die betroffenen RCP speziell auf die Problematik der bevorstehenden Aufgabe vorbereitet. Ein ganz besonderer Stellenwert wurde dem «Klassengötti», der auch viel intensiver bei auftretenden Schwierigkeiten einbezogen wurde, zugeteilt.

**rundschau:** Welche von den angesprochenen eventuellen Schwierigkeiten sind denn auch im wesentlichen aufgetaucht?

**Burkardt:** Als erstes und wahrscheinlich wichtigstes, worauf wir auch alle gespannt waren, hat sich deutlich gezeigt, dass die Erfahrung als F/E für die fliegerische Operation überhaupt keine Vorteile gebracht hat. Was ebenfalls beeindruckte war, wie die Leute, die ja alle an Langstreckeneinsätze gewohnt waren (B-747, DC-10), unterschiedlich Mühe hatten mit dem grossen Zeitdruck und der Hektik, die im Europa-Streckennetz herrschen, wo es manchmal vorkommt, dass man zwischen einzelnen Legs keine Zeit findet, den Copi-Sitz zu verlassen, um auszuruhen. In solchen Stressphasen kam es dann zu Checklistenfehlern. Dies war ein Problem, mit dem wir nicht unbedingt gerechnet hatten, war doch die Checklistenarbeit ein wichtiger Bestandteil der F/E-Arbeit.

Ich möchte jedoch deutlich betonen, dass man zum vorneherein ganz klar festgelegt hat, dass die normalen Pilotenanforderungen beibehalten werden. Es wurden also keine Auflagen und Kompromisse eingegangen, so dass zum Beispiel in Zukunft ein «F/E-PIL» nur mit einem RCP herumfliegen könnte.

**Hahn:** Der grösste Stress bei der Streckeneinführung war für mich das Kennenlernen der vielen neuen Flugplätze und die dazugehörige Vorbereitung und Planung, und nicht zu vergessen, die ganze Checklistenarbeit, so dass ich meistens schon vor dem Start das erste Mal schwitzte.

**rundschau:** Die meisten PIC waren ja ungefähr im gleichen Alter oder sogar jünger wie Sie als Aspiranten. Wie war nun das Verhältnis und die Akzeptanz im DC-9-Cockpit?

**Flammer:** Mit einer gesunden Anpassungsfähigkeit habe ich eigentlich durchaus positive Erfahrungen gemacht. Ich fühlte mich voll akzeptiert, und was man immer wieder feststellen konnte war, dass uns wirklich jeder helfen wollte, eine gute Ausbildung zu absolvieren.



**rundschau:** Die nächste Frage betrifft eher gesellschaftliche Aspekte und richtet sich daher an die betroffene Klasse selbst. Konnten Sie gewisse Veränderungen im privaten Bereich feststellen?

**Eberle:** Im Bekanntenkreis konnte ich schon gewisse Veränderungen feststellen. Nebst mehrheitlich positiven Reaktionen fielen unter anderem Bemerkungen wie: So, jetzt bist du Pilot, jetzt hast Du's noch schöner. In dieser Beziehung ist mir aufgefallen, dass bei einem gewissen Teil der Bevölkerung eine völlig falsche Meinung über die Cockpit-Berufe und deren Anforderungen vorherrscht.

**Meier:** Die grösste Enttäuschung erlebte ich innerhalb der Swissair, indem bei einigen Leuten eine gewisse Prestige-Haltung spürbar wurde, mit Bemerkungen wie: So, jetzt bist Du etwas!

**Herren:** Ich konnte ebenfalls solche oder ähnliche Bemerkungen hören. Ich muss jedoch hier deutlich hervorheben, dass ich beide Berufe, F/E sowie Pilot, als sehr anspruchsvoll und attraktiv betrachte, und ich glaube, wir haben nun bewiesen, dass mit bestimmten Voraussetzungen auch beides erlernbar ist, und dass daher solche Meinungen natürlich total deplaziert sind.

**Hahn:** Auch ich nahm solche Anspielungen entgegen. Es war für mich natürlich auch ein wenig enttäuschend, denn ich musste daraus schliessen, dass man von mir in meiner früheren Tätigkeit als F/E nicht sehr viel gehalten hat.

**Müller:** Die Erwartungshaltung der Umgebung, vor allem swissairintern, war zum Teil sehr belastend, so dass ich mir – zum Beispiel bei der Flugvorbereitung im Ops-Center – manchmal wünschte, man würde mich nicht kennen.

**rundschau:** Mit einer Ausnahme haben alle von Ihnen Familie mit Kindern. War dies während der Ausbildung nicht auch manchmal eine zusätzliche Belastung?

**Flammer:** Es ist natürlich schon wichtig, dass die Familie mitspielt. Die meisten von uns haben schulpflichtige Kinder, was zusätzliche Probleme mit sich brachte. Ich bin aber überzeugt, dass die Familie einen wesentlichen Anteil zum Erfolg dieser Ausbildung leisten kann.

**rundschau:** Sie haben nun beide Berufe, sowohl F/E als auch Pilot erlernt. Wo sehen Sie die grundlegendsten Unterschiede?

**Herren:** Als F/E ist man in seinem Beruf viel mehr auf sich selbst angewiesen. Der F/E ist ein einsamer Spezialist! Als Pilot arbeitet man mit einem gleich ausgebildeten Partner zusammen. Es ist nun sicher kein Geheimnis,

dass sich zwei solche Personen eher ins Gehege kommen als zum Beispiel ein F/E und ein Pilot. Ich möchte aber betonen, dass dies kein Problem ist, sondern eher ein natürliches Verhalten. Die Befriedigung als Pilot ist jedoch sehr gross und auch unmittelbar, vor allem was die Landung betrifft. Trotzdem fühle ich mich jetzt nicht mehrwertig im Vergleich zum F/E.

**Eberle:** Es ist meiner Meinung nach ein grundsätzlich anderer Beruf. Als Pilot ist man kreativer am direkten Flugablauf beteiligt als der F/E.

*Unsere abschliessende Frage über die persönliche Meinung zu dieser Umschulung im allgemeinen war dann an alle gerichtet. Es haben sich ausnahmslos alle Beteiligten sehr positiv zu diesem Thema geäussert. Es war für alle, und vor allem für die Lehrkräfte, eine richtige Herausforderung und eine wirklich befriedigende Aufgabe. Die Swissair wird von allen Seiten als sehr sozial und entgegenkommend gelobt, und für die Betroffenen stellt es eine einmalige Gelegenheit dar, eine Wende in der persönlichen Karriere einzuschlagen.*

*Die rundschau gratuliert den frischgebackenen Piloten recht herzlich und wünscht alles Gute für die zukünftige Laufbahn. Wir danken allen am Interview Beteiligten.*

*Interview: Christian Genolet, Martin Waltenspühl*



## **Fritschi, Meier + Co. AG**

Postfach 159, 8029 Zürich

berät Sie kompetent und zuverlässig in folgenden Dienstleistungen:  
Vermögensverwaltung / Anlageberatung, Aufbau von Portefeuilles in Wertschriften, Immobilien; Steuerberatung, Kauf, Verkauf, Verwaltung von Immobilien; Ausarbeiten von Kauf-, Tausch- und Schenkungsverträgen; Unternehmensberatung, Gründung von Aktiengesellschaften und Stiftungen im In- und Ausland; Regelung Ihres Nachlasses; Erbteilungsverträge; Rechtsberatungen, Steuerfragen usw.

Wenden Sie sich doch an

**Fritschi, Meier + Co. AG, Postfach 159, 8029 Zürich**

## Wann kann ich wieder schlafen? (1)

*Vor ein paar Jahren waren in der **rundschau** hitzige Diskussionen über «Schlaf im Cockpit» im Gange. Die Meinungen reichten von der Ansicht, dass es den Cockpitleuten verboten werden soll, müde zu werden bis zum bewilligten Schlaf im Cockpit. Letzteres ist sicher das Vernünftigste und bei Superlangstreckenflügen das einzige, das dem körperlichen Bedürfnis entgegenkommt.*

*Roger Eastman, ein Copilot bei US Air und studierter Psychologe mit Schwerpunkt in Schlafforschung, hat im Magazin «Air Line Pilot» der US-ALPA einen Artikel über crewspezifische Schlafprobleme veröffentlicht.*

*Die NASA hat im Jahre 1987 umfangreiche Tests mit Crews verschiedener Gesellschaften gemacht und erste Resultate am Flight Safety Seminar in Tokyo Ende Oktober vorgetragen.*

*Ich habe versucht, ein paar wichtige Punkte aus diesen Publikationen herauszugreifen:*

### **Die innere Uhr**

Die chemische Fabrik im Körper basiert auf einem Zyklus, der etwa 24 Stunden beträgt. Ohne den korrigierenden Einfluss der Sonne und des Tagesrhythmus' würde die Körperuhr einen 25stündigen Tag haben, was mit ein Grund ist, dass Flüge Richtung Westen besser verdaut werden als solche in östlicher Richtung.

Sämtliche Organe werden durch bestimmte Signale zur entsprechenden Zeit gesteuert, und für uns besonders wichtig ist die Steuerung der Körpertemperatur, der Aufmerksamkeit und des Leistungsvermögens. Der «Höhepunkt» dieser drei Kurven ist etwa um vier Uhr nachmittags und das Minimum um vier Uhr am Morgen, was die gefährlichste Zeit für jede Art Aktivität ist.

Bei den Katastrophen von Bhopal, Tschernobyl, Three Mile Island und beim tödlichen Navigationsfehler der KAL 007 wurden die Grundsteine zum Unglück durch «menschliche Irrtümer» um jene gefährliche Zeit herum gelegt!

### **Müdigkeit im Cockpit**

Schlafprobleme sind für 90 Prozent der Piloten ein Thema, mit dem sie sich öfters herumschlagen müssen.

Ultralangstrecken und nur noch zwei Piloten im Cockpit sind für die Gesellschaften Möglichkeiten, dem ökonomischen Trend einerseits und den

Kundenwünschen andererseits gerecht zu werden. Dies bedingt aber auch, dass über die Probleme «Müdigkeit und Langeweile im Cockpit» aktiv nachgedacht wird.

Dass selbst die pensionierten Piloten in einflussreichen Positionen innerhalb und ausserhalb der Swissair sich nicht damit befassen wollen, ist schade und erinnert mich an jenen Kapitän, der am liebsten mit einem Artikel im FOM das Schlafen an Bord verbieten möchte.

Simulatorversuche haben bewiesen, dass in den frühen Morgenstunden mehr und gravierendere Fehler gemacht werden. Das Kurzzeitgedächtnis ist beeinträchtigt, optische Täuschungen und Mikroschlaf mit offenen Augen können vorkommen, man wird genügsamer in den Leistungen, unkritischer und selbstzufriedener.

In dieser Zeitperiode, typischerweise vor Sonnenaufgang, ist nicht die fliegerische Fähigkeit allgemein reduziert. Ein sauberer Anflug, eine Seitenwindlandung oder das Reagieren auf einen Notfall sind normalerweise kein Problem. Es sind die Kleinigkeiten, die untergehen: ein Schalter, der verkehrt herum steht, ein Warnlämpchen, eine falsche Frequenz, ein Checkpunkt ...

### Schlafkrise bewältigen

Der beste Weg aus der Krise ist das Nachgeben. Entspannen, Augen zu, Lautsprecher zudrehen und bequeme Haltung im Cockpitstuhl wirken

---

## Yawspin



Wunder. Auf einem mehrstündigen Nachtflug sollten ein paar Minuten Entspannung für jedes Besatzungsmitglied drinliegen.

Aktiv sein als assisting oder flying pilot, das Gespräch suchen, extrem genauen Funkverkehr pflegen und mehrmaliges Aufstehen vom Sitz lassen die Zeit rascher vorbeigehen und halten die Aufmerksamkeit auf dem notwendigen Niveau, um eine gute Arbeit zu leisten. Gegenseitiges verbales Anspornen zu guten Leistungen soll dem Zweck überraschenderweise ebenfalls gut dienen.

Auf der kulinarischen Seite sollten wir ungezuckerte Speisen einnehmen, um den Blutzuckerspiegel konstant zu halten sowie Kaffee oder koffeinhaltige Getränke zur Steigerung der Aufmerksamkeit trinken. Kaffee am Morgen kann übrigens die Körperuhr um ein bis zwei Stunden «vorstellen».

Eine weitere, aber weniger ausgeprägte Krise stellt sich häufig um ein Uhr nachmittags ein, weshalb viele Völker die Siestas um diese Zeit geniessen.

### Was ist Schlaf?

Warum der Schlaf eine Erholung bringt, ist noch nicht bekannt, dass wir ihn brauchen, konnte hingegen durch verschiedene Schlafentzugs-Studien belegt werden. Während der Nacht durchlaufen wir durchschnittlich fünf verschiedene Schlafphasen, jede dauert etwas über eine Stunde und besteht aus einer Periode von Leichtschlaf, dann Tiefschlaf und abschliessendem REM-Schlaf. REM heisst *rapid eye movement* und bezeichnet jenen Teil des Schlafes, wo der Körper nahezu paralytisch ist, während die



© Aeropers 1988

Gehirnaktivitäten wie im Wachzustand sind. Während der REM-Phase träumen wir zu 95 Prozent der Zeit, was bei den anderen Phasen nur zu 20 Prozent der Fall ist. Normalerweise erwachen wir aus einer REM-Phase und deshalb erinnern wir uns an die Träume. Werden wir aus dem Tiefschlaf geweckt, stellt sich häufig Desorientierung ein.

Jede dieser Schlafphasen scheint dem Körper eine bestimmte Art der Erholung zu bringen und wir sollten darauf achten, dass wir genug davon bekommen. Das Manko an Tiefschlaf holt sich der Körper gleich am Anfang eines Schlafes nach durcharbeiteter Nacht, während der wichtige REM-Schlaf erst nach längerem Schlaf aufgeholt werden kann.

Ein Mangel an REM-Schlaf zeigt sich unter anderem an der Tendenz zu «Tagträumen» im Cockpit, also eine Art Schlaf mit offenen Augen.

Jeder hat sein individuelles Schlafbedürfnis. Es gibt Leute, die mit vier Stunden Schlaf auskommen, aber auch solche, die zehn Stunden benötigen. Ein Training, um mit weniger Schlaf gleich leistungsfähig zu bleiben, gibt es nicht, der Körperrhythmus lässt sich hier praktisch nicht ändern.

### **Schlafqualität verbessern**

Viele Leute haben Mühe, ununterbrochenen Schlaf zu finden, wenn sie früh aus dem Bett steigen müssen. Bei uns ist dies vielleicht mehr verbreitet als anderswo, denn wir wissen um die Konsequenzen eines Zuspätkommens. Dazu kommt die unterschwellige Angst, der Wecker könne nicht funktionieren oder das Telefon nicht läuten. Durch autogenes oder anderes Training können wir versuchen, die innere Uhr so zu beeinflussen, dass sie eine zusätzliche Weckfunktion übernimmt. Dadurch werden die Schlafphasen meist so organisiert, dass ein sanftes Aufwachen aus Leicht- oder REM-Schlaf die Folge ist.

Eine Nacht ohne oder mit stark reduziertem Schlaf verlangt nach zwei «normalen» Nächten, damit Leistungen und Aufmerksamkeit wieder auf dem üblichen Niveau sind.

Ein Vorschlafen vor einem Nachtflug lässt sich weder programmieren noch befehlen, wobei aber schon das Ausruhen eine Erholung bringt. Bei Tests, wo die Versuchscrews ihre subjektiven Vermutungen über die Totalstunden an Schlaf notieren mussten, stellte es sich heraus, dass die Messgeräte viel mehr Schlaf registrierten als dies von den Personen empfunden wurde.

### **Kulinarische Möglichkeiten**

Zwei oder drei Tassen Kaffee nach einer kurzen Nacht erhöhen die Aufmerksamkeit für den ganzen Tag, hauptsächlich verursacht durch das «vorstellen» der Körperuhr. Da die Auswirkungen des Koffeins im Körper

sehr komplex sind, sollte mit Kaffee nicht übertrieben werden, denn tagein, tagaus Kaffeetrinken fördert das Risiko eines Herzschlages oder anderer Kreislaufprobleme.

Verlockend ist oft, ein Bier vor dem Schlafengehen zu trinken. Jedoch sollte wie beim Kaffee die Limite gelten: fünf Stunden vor dem zu Bett gehen nichts Alkoholhaltiges mehr zu trinken. Alkohol reduziert den REM-Schlaf und hat Auswirkungen auf die motorische Leistungsfähigkeit für bis zu 16 Stunden!

Schlaftabletten sollten gemieden werden, da auch sie den REM-Schlaf beeinträchtigen und zudem «hangovers», Gewöhnung nach einigen Wochen und eine Verkürzung der Lebenserwartung mit sich bringen.

Mahlzeiten mit hohem Kohlenhydratgehalt (z.B. Teigwaren) bewirken eine Erhöhung eines chemischen Elementes im Gehirn, das Schläfrigkeit hervorruft. Scharf gewürzte Speisen sollen gemieden werden. Als «natürliche Schlafpille» wird die gewöhnliche Banane empfohlen, denn ausser dass sie aus fast purem Kohlenhydrat besteht, besitzt sie einen «Verstärker» für das oben erwähnte chemische Element.

### Langzeitfolgen ungewiss

Untersuchungen würden Dekaden benötigen, um statistisch erhärtete Zahlen über die Auswirkungen kumulativen Schlafmangels auf die Lebenserwartung aufzuzeichnen. Doch deuten Tierversuche in diese Richtung und bilden Grund zur Sorge. Denn rote Augen und ein verwirrter Kopf meinen vielleicht, dass der Körper etwas mitteilen will . . .

Sei es wie es wolle, Piloten und Bordtechniker haben eine Verantwortung ihrem Körper gegenüber, der nicht eine Maschine ist und ein- oder abgeschaltet werden kann. Wir bleiben Gefangene unseres biologischen Rhythmus!

*In der nächsten rundschau wird der Einfluss der Zeitverschiebung auf die Körperuhr beschrieben und Resultate aus der NASA-Studie erklärt. H.L.*



Bodensee  
Zürichsee  
Lago Maggiore

## Pit's Segelschulen

S.Landoltsh. 3, 8450 Andelfingen, (052) 41 13 81

- Ausbildung in Theorie und Praxis für alle Scheine.
- Privat- oder Halbprivatunterricht 7 Tage/Woche.
- Wochen-, Wochenend-Kurse.
- Jachtvermietung
- Hochseetörn (Mittelmeer, Ostsee, Pazifik)

**Pit's Segelschule, die Schule für Kenner!**



*«Passengers in seat rows U four to six may now board the aircraft»*



## Frachtraumpassagiere

Was bei unseren Gesprächen über einen Unterflur-crew-bunk als nicht machbar und wegen der limitierten Stehhöhe als unzumutbar bezeichnet wurde, bietet Mc Donnell Douglas heute für Passagiere einer gestreckten MD-11 an: Platz im Frachtraum!

62 Sitze in einer Businessclass- oder 94 in Economy-Version sollen auf Wunsch im vorderen Frachtraum installiert werden können, der bei einer um 10 auf 71,7 Meter gestreckten MD-11 20,8 Meter lang wäre.

Mit einer Breite von gut drei Metern und einer Höhe von knapp zwei Metern wäre dieser Passagierraum demjenigen der MD-80 ähnlich. Allerdings würden die Hatracks tiefer hängen, dafür würde der Ellbogenraum wegen des stark nach aussen gekrümmten Rumpfes grösser. Im Gegensatz zum upperdeck des Jumbo könnten die Kellerpassagiere des MD-11 wegen der schrägen Fenster eine einmalige Sicht auf die Geographie geniessen.

Für Passagiergepäck und Fracht blieben noch 104 Kubikmeter. In einer Charterausführung könnte die MD-11 «Super Stretch» 614 Personen auf zwei Decks transportieren!

Die Pläne für die Original-MD-11 sehen einen Baubeginn im März 1988 vor, und einen roll-out der ersten Maschine ein Jahr später. Das elfmonatige Flugerprobungsprogramm soll im März 1990 mit der Zertifizierung durch die FAA gekrönt werden. Und – falls es Douglas einmal termingemäss schafft – treffen danach die ersten Swissair-MD-11 rechtzeitig für die Sommerflugplanperiode 1990 in Zürich ein . . .

H.L.

Xavier Bregenzer  
Chef Presse & Public Relations  
Swissair/GP

Balsberg, im Januar 1988

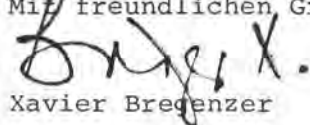
Liebe Leser der Aeropers-Rundschau

Unser Alltag besteht nicht nur aus Arbeit, Reisen und Sport. Auch ein aktives Engagement in der Kulturszene kann Ihr Leben bereichern. Denken Sie dabei auch an Ihre Familie und die Freunde, die Ihre häufigen beruflichen Abwesenheiten "verdauen" müssen.

Weil bereits mehrere Piloten der Swissair begeisterte Mitglieder der "Gesellschaft der Freunde des Zürcher Kammerorchesters" sind, kam ich als ihr Präsident auf die Idee, mich in der Aeropers-Rundschau direkt an Sie zu wenden. Wenn Sie an klassischer Musik Freude haben, wird Sie diese Gönnervereinigung interessieren. Nähere Angaben finden Sie im Inserat auf der gegenüberliegenden Seite. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, schicke ich Ihnen gerne Unterlagen zu. Sie können sie SR-intern anfordern über meine Direktwahl Tel. 7860 oder schriftlich über mein Kurzzeichen GP.

Als Präsident der "Freunde" würde ich mich sehr freuen, möglichst viele Cockpit-Mitglieder der Swissair auf unserem musikalischen Höhenflug begrüßen zu dürfen.

Mit freundlichen Grüßen



Xavier Bregenzer

## *Neue Freunde herzlich willkommen!*

Das Zürcher Kammerorchester (ZKO) unter seinem Gründer und Leiter Edmond de Stoutz ist

- dank seines künstlerischen Renommées ein erstrangiges kulturelles Aushängeschild Zürichs und der Schweiz in aller Welt.

- eines der wenigen Kammerensembles mit internationaler Geltung, das auf privatwirtschaftlicher Grundlage geführt wird, wobei der überwiegende Teil seiner Erträge aus Konzerteinnahmen sowie Gönnerbeiträgen und nicht aus der Staatskasse stammt.

Damit ist bereits auch die Hauptaufgabe der

### *Gesellschaft der Freunde des Zürcher Kammerorchesters*

angesprochen. Sie will die ideelle und finanzielle Basis des Orchesters sichern und ausbauen. Die Gesellschaft umfasst heute über 1200 private und Firmenmitglieder. Weil sie von den Behörden als gemeinnützig anerkannt ist, können Mitgliederbeiträge und auch weitere Spenden bei den Steuern in Abzug gebracht werden.

Eine Mitgliedschaft ist gleichermaßen bereichernd und attraktiv:

- Als grosser oder kleiner Mäzen nehmen Sie sehr persönlich an der gedeihlichen Entwicklung des ZKO teil.

- Sie werden jeweils schriftlich zu den Generalproben eingeladen, wo Sie Orchester, Edmond de Stoutz und Solisten beim künstlerischen Dialog ungezwungen erleben können.

- Dazu kommen einzigartige interne Veranstaltungen wie Amateursolistenkonzert, Jugendkonzert usw.

Anmeldeunterlagen und Mitgliederverzeichnis erhalten Sie beim Sekretariat der Gesellschaft, Postfach 244, 8032 Zürich, Telefon 01 / 252 17 37

Der Vorstand mit

Xavier Bregenzer, Präsident  
Monica von Schulthess Rechberg,  
Vizepräsidentin  
Prof. Max Berchtold, Hans C. Bodmer,  
Dr. Walter Diehl, Ernst Feldmann,  
Dr. Willy Goldschmid,  
Dr. Fred Luchsinger, Benno Maechler,  
Lucia Stucki

würde sich freuen, Sie bald als Mitglied in unserem Kreise begrüßen zu dürfen.

# Humor

Nach der Bahn 2000 nun der PIC 2000?

## **PIC 2000**

*ist das neue Konzept unserer Gesellschaft für unsere Personalpolitik der Zukunft.*

*Die Personalabteilung ist verantwortlich für die Systementwicklung, -einführung und -betreuung der neuen personalpolitischen Führungsinstrumente im Rahmen dieses Konzeptes.*

*Zur Realisierung der verschiedenen Massnahmen/Aktionen suchen wir eine(n) junge(n)*

## **Betriebswirtschafter(in)**

*mit folgenden Voraussetzungen:*

- Abgeschlossenes betriebswirtschaftliches Studium (Uni, evtl. HWV)*
- Idealalter 25 bis 35 Jahre*
- Ausgesprochenes Interesse an innovativen Organisationsaufgaben, Personalführungssystemen, Ausbildungsfragen usw.*

# **intercontainer**

(Aus: «NZZ» vom 19. Dezember 1987)



### Genug Zugeständnisse!

Die Lektüre der Bulletins und Informationen zu den Strukturgesprächen und FDR-Verhandlungen der letzten Zeit veranlasst mich zu diesem Forumsbeitrag.

Es geht mir nicht um eine Beurteilung dessen, was im einzelnen ausgehandelt wurde, – dies wird am Beispiel FDR ohnehin noch Gegenstand einer Abstimmung sein, – sondern um Grundsatzfragen des Verhandlungsge-schehens. Fragen, die bei allem Verständnis für verhandlungstaktisches Verhalten mehr als nur ein leichtes Unbehagen verursachen.

Die Vertreter von Aeropers haben ihren Auftrag ausgeführt – haben sie dabei immer den richtigen Horizont im Auge gehabt? Ist in ihrem Bewusstsein die Grenze dessen, was man noch als Verhandeln bezeichnen kann, von einer plumpen Drohung verschoben worden? Haben sie sich nicht un-ter-schwellig zu der irrigen Vorstellung verleiten lassen, das Überleben der Firma sei von ihren Zugeständnissen abhängig?

Die Aeropers hat, wie in Artikel 3 ihrer Statuten verankert und in Publikatio-nen diverser Präsidenten speziell auf Swissair bezogen, mit ihrem Handeln hinlänglich bewiesen, dass sie sich verantwortungsbewusst im Interesse des Gesamtwohls verhält. Es wurden nie unangemessene Forderungen gestellt. Während der letzten Jahre wurden von uns nur Zugeständnisse gemacht und Verzicht geübt. Es ging dabei um vertragliche oder substan-zielle Bestände, die uns nicht leichtfertig geschenkt, sondern mit entspre-chenden Gegenleistungen und begründeter Berechtigung ausgehandelt worden waren.

Einsatzbeschränkungen durch Streckenstruktur, Flugzeugtyp und medizi-nisch vertretbare Belastungsgrenzen des menschlichen Organismus sind neben dem Marktwert hochqualifizierter und verantwortungsvoller Tätig-keit berufsspezifische Faktoren, die man nicht beliebig verändern und ein-schränken kann. Wenn die Führung der Swissair bei ihren Geschäftsent-scheiden solche Faktoren sowie das soziale Umfeld einer Angestellten-gruppe übergeht, kann nicht die Angestelltengruppe selbst für den Aus-gleich der unangenehmen Nebenwirkungen dieser Entscheide zur Re-chenschaft gezogen werden.

Wir wollen hier doch die Grenzen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer nicht allzu sehr verwischen. Die Aeropers vertritt schliesslich weder das Kapital noch die Führung des Unternehmens.

Von Swissair wurde vieles unternommen, den Status des Cockpit-Personals zu nivellieren. Trotz gelegentlich beschwichtigender Verlautbarungen machte man immer wieder Stimmung gegen uns: Eine mit elitären Privilegien verwöhnte Gruppe, die beharrlich das Wohlergehen der Firma gefährdet. Ich erinnere nur an die misstönende Begleitmusik zu den sogenannten Strukturgesprächen und an die neueste tendenziöse Information über «Salarverhandlungen» und «Rückzug der Aeropers von den Gesprächen».

Sind solche Praktiken wirklich nötig? Konnte Swissair ihre Forderungen uns gegenüber so wenig glaubhaft begründen, dass sie sich zu der Drohung versteigen musste, den GAV zu kündigen? Selbst in Ländern, in denen Tarif- und Arbeitskämpfe an der Tagesordnung sind, wird ein vertragsloser Zustand von beiden Seiten tunlichst gemieden, weil die Konsequenzen und Risiken nahezu unkalkulierbar sind.

Unter den hiesigen Verhältnissen empfinde ich nur den Gedanken, einen solchen Zustand zu provozieren, als einen Affront besonderer Art.

Die Vertreter von Aeropers haben diese Tatsache vielleicht nicht mit der richtigen Brille gesehen. Anders kann ich mir nicht erklären, warum gerade wir um den Arbeitsfrieden bemüht sein sollen, wenn uns die Kündigung des Vertrags, in dem wir uns zur Einhaltung eben dieses Arbeitsfriedens verpflichten, angedroht wird.

Eine sofortige Information der Mitglieder, verbunden mit einer Konsultativ-Umfrage zu diesem Vorgang, wäre angebracht gewesen.

Herbert Spitz

### **FDR-Verhandlungen: Man sollte . . .**

. . . der Aeropers zu der tollen Haltung in den FDR-Revisionsverhandlungen gratulieren, denn «geben ist bekanntlich seliger denn nehmen»!

. . . fragen, ob die Verantwortlichen bei Swissair immer noch nach dem «Krankenindex» schalten und walten. Und, sind wir noch zu gesund?

. . . den Erfindern der neuen, gekürzten Langstrecken-Freitageregulation das Büchlein «Overcoming Jet Lag» (by Dr. Charles F. Ehret; Berkley Books New York, ISBN 0-435-08905-3) zur Pflichtlektüre empfehlen.

. . . und daraus ganz besonders den folgenden Abschnitt allen Betroffenen bekannt geben:

*That is why on a trip that requires a five- to eight-hour time change (for example, a trip from the US to Europe), scientists have found it can take anywhere from two days to two weeks for sleep patterns to adjust thoroughly. Heart rate, which is normally faster in the day than at night, can take from five to six days to synchronize. Urinary output, which generally decreases during the night, can take up to ten days to normalize. The gastrointestinal system, which controls the bowels, can take one day per time zone crossed before elimination routines readjust. Reactions to light signals, grip strength, and ability to calculate mathematical problems can take from two days to nearly two weeks to straighten out. Elementary psychomotor performance (coordinations and reflexes) can take from five to ten days to recover.*

*Karl Eichenberger*

### **FDR's und F/E-Zukunft**

Statt nur die Faust im Sack zu machen, möchte ich meine Haltung zu den erzielten Ergebnissen bekanntgeben: Nicht nur verkauft, sondern auch verraten, so komme ich mir vor. Dabei sind nicht Dutytime- oder Freitageparameter-Zusagen die Quelle meines Ärgers. Vielmehr gründet dieser in gewissen Entscheidungen, wie auch Äusserungen am Rande.

Auf Unverständnis stösst die Tatsache, dass der Vorstand im Bereich Teil-enlargement/2-Mann-Enlargement quasi Blankozusagen an die SWR erteilt hat. Wären gewisse Vorbehalte nicht angebracht gewesen? Hätte man damit nicht eine Karte in der Hand behalten können, um auf dem Gebiete der F/E-Zukunft endlich etwas Bewegung zu erreichen? Die fast regelmässige Bitte um Geduld, aus höheren SWR-Etagen, hinterlässt bei mir mehr als nur ungute Gefühle. Wenn die Karriereplanung schon hinfällig wird, sollte wenigstens der Abgang einigermaßen planbar sein.

Sicher fehlt gerade hier eine kompakte Solidarität auf unserer Seite. Dies ist allerdings erklärbar. In unserer Berufsgruppe sind mindestens fünf verschiedene Gruppierungen, mit abweichenden Zukunftsperspektiven, vertreten:

1. Aussicht auf Pensionierung
2. F/E-PIL-Umschulung
3. PIL-F/E's
4. System Operators
5. Nicht Selektionierte

Dies sollte die Anstrengungen der Aeropers aber nicht tangieren. Es ist einzig eine Erklärung für die mangelnde Aggressivität, verglichen mit anderen Gruppierungen. Begründet in einer eher schwachen Akzeptanz unserer Probleme sehe ich auch das kategorische Nein zum Cruise-pilot.

Rechtliche Vorbehalte können es kaum sein. Diese würden bei einem Teilentlargement ja auch auftreten (Emergency Descent mit sofortiger Landung).

Warum hat man auch hier einen Verhandlungstrumpf so bedingungslos aus der Hand gegeben? Gehen die Diskussionen um das Berufsbild wirklich so ans Existentielle, dass eine Offenheit bezüglich Anforderungsprofil nur schaden würde? Mindestens hätte man auch hier im Gespräch bleiben müssen. Das Ergebnis hätte ja nicht die Option «Cruise Pilot» bleiben müssen.

Ich hoffe, dass die Aeropers auf die Hinhalte- und Verzögerungstaktik der SWR mit aller Härte reagieren wird. In diesem Sinne bin ich auf erste, konkrete Ergebnisse sehr gespannt.

Bernhard Mühlheim

---

*Ihrer Gesundheit zuliebe . . .*



neosuc

### Zentralstaubsaug-Systeme leicht, hygienisch, leise durch Wände und Böden

Das Zentralgerät im Keller oder in der Garage ist durch das Vakuum-Rohrsystem mit den Sauganschlüssen im Wohnbereich verbunden. Der leichte Saugschlauch setzt beim Einstecken in eine der Luftsteckdosen das kraftvolle Zentralgerät in Betrieb und versorgt Sie mit stets gleichbleibender Reinigungskraft.

**GESTO**

8305 Dietlikon

Rebackerweg 4,  
Telefon 01 833 03 18



Verlangen Sie noch heute  
Ihre Unterlagen bei:





## Callback

### **So you want to be a pilot, hey?**

Taxied out; told of indefinite delay. Captain elected to hold in run-up area, engines shut down, APU operating. Plenty of fuel; nearby alternate. Waited for 80 minutes; departed; immediately held . . . below Flight Level 230 for 15 minutes; . . . and received extensive off-course vectors for intrail spacing. Finally got to FL330.

«Weather at destination: RVR less than 600 on only runway open. Received holding, held for 45 minutes at 13,000 with full anti-ice on (heavy icing reported by traffic above and below).»

«At EFC, vectored for ILS. Left holding fix and descended to 11,000 while still 25 miles south. Vectored for downwind to a point 25 miles northwest of airport, given turn to base, then airport closed for indefinite period for snow removal.»

«While holding, determined that we needed 10,100 pounds as minimum fuel for flight to alternate and one approach. While being vectored, fuel reached 10,100. We thought it was going to work fine – then airport closed.»

«We immediately requested clearance to our alternate (nearest airport with good weather), and higher altitude. ATC could not give us higher, so we stayed at 4,000 for 40 miles – all with anti-ice on. Finally received routing back to alternate and to higher altitude, then forced to make extensive turns for spacing (everybody was leaving area). Quickly figured fuel was adequate to reach alternate, but we would land with less than 45 minutes fuel (landed with 25–30 minutes).»

«Took off with plenty of fuel, only to waste it with extensive low-altitude vectoring; and with icing conditions, fuel burn was even higher. Things went from good to bad in a hurry. When destination closed, my workload, as first officer, was immense: New routing, fuel requirements. Flight attendant would not leave us alone. Company was no help – they could not get me weather and field conditions for other airports because computers went down, and dispatch was very slow to get back to us with their plan, so we had to make some critical decisions in a very short time span.»

«Other than that, how was the trip? Sounds like a good simulator scenario.»

### **Elements of shear surprise: the microburst**

. . . At approximately 3 miles on final we were approaching a pronounced rain shaft on localizer/on glideslope. Before entering the rain our indicated airspeed increased (over a one to two second interval) from 140 to 185 knots. We began to get above the glideslope as we entered the rain. Shortly after entering the rain shaft we had an instantaneous indicated airspeed decay from 185 knots to 120 knots. (I cannot overemphasize the rapidity with which it moved!) I applied maximum thrust (levers to forward limits), called for flaps 15° and attempted to maintain altitude. The Captain raised the gear, selected 15° and called missed approach. We got a momentary configuration warning (gear not down/flaps beyond 20°). I don't believe the GPWS ever sounded. The Captain observed the altitude decrease to 1200 MSL (approach end RWY 639 ft elevation). He was also closely monitoring the IVS (Instantaneous Vertical Speed Indicator) during the recovery. We exited the Northeast side of the rain shaft slightly offset to the right of runway centerline beyond the approach end of the RWY. The Captain gave a very explicit warning to the Tower regarding the area we had transited. The aircraft behind us (another carrier) abandoned the approach when we called missed approach. We were handed back to Approach who gave us instructions to VOR to hold . . . Approach advised that they were changing to runway SW approaches and that we could expect vectors for an ILS. From what we could see there was a large cell sitting on the south portion of the airport and we decided to divert . . .

The reporter concludes the narrative with further observations on those harrowing seconds between application of full thrust to the engines, and the aircraft's exit from the rain shaft:

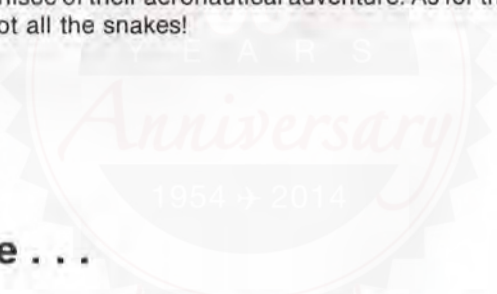
My perception of the elapsed time once we encountered the airspeed loss is slightly skewed. With maximum power, flaps 15° and gear up we were descending at approximately 400 feet per minute. It seemed we were in this situation for a «long time». With hindsight, it was probably between 5 and 10 seconds until we exited, but I can't be any more explicit. I had expressed my reservations about the approach to the Captain before we crossed the LOM, although not as forcefully as I should have. We discussed the incident at length later that evening and were both convinced that during the encounter an uncontrolled impact with the ground was imminent and was going to happen. I will strive to avoid similar circumstances for the rest of my career.

### **The speckled band . . .**

Actually, the «band» (snake) in this incident bears little resemblance to its famous cousin in the Sherlock Holmes story, but its appearance in an air carrier cargo hold occasioned a clever bit of detective work that was not-so-elementary:

... I was in the cockpit reviewing the flight plan anticipating a quick turn-around, when the copilot returned from his walkaround. «We're not going anywhere soon» – informing me cargo personnel had seen a snake with red bands hiding among the bags they were about to unload from aft cargo. We informed Ground Control (they were beautiful – accused us of flying too low over the desert!) and in a few minutes the fire department and police arrived. On my way back to the cargo bin I reviewed the boyscout snake checklist – «Red and yellow, kill a fellow; red and black, friend of Jack». In the meantime, the agent is making a P.A. in baggage claim for anyone traveling with a snake to pick up the red paging phone and claim same!

The police actually captured three snakes, all of the «friend of Jack» King Snake type. Several bags taken out were suspect – partly open. No one came forth in baggage claim, so when the bags came off the carousel, the police were there to see who picked up the suspect bags. One such bag was picked up by a guy who seemed in a hurry. When questioned by police, he admitted that they were his snakes. Upon further questioning and a check of his identification in the police computer, it was discovered there were several warrants out for his arrest. Off he went to jail. The snakes? They were released in the desert south of the airport, close enough to watch airplanes and reminisce of their aeronautical adventure. As for the aircraft . . . we hope they got all the snakes!



## Man sollte . . .

... Peter Wepfer für seine Artikelserie in den SWR-News, mit der er eine, besonders auch für Laien verständliche, hervorragend skizzierte Transparenz unseres Berufsbildes schafft, gratulieren.

... jeden von uns ermuntern, in diesem oder ähnlichen Sinne PR für unseren Beruf zu betreiben und helfen Klischees abzubauen.

... sich eine grössere Verbreitung dieser Artikel wünschen und hoffen, dass der SWR-Pressedienst mehr als nur Notiz davon nimmt.

Beat Läderach

... vorsichtig umgehen mit dem neuen Ausweiskärtli, denn wenn es beim Parkhaus oder später beim Benzinbezug wohl ein- aber nicht mehr ausgegeben wird, steht man vor dem OPS-Center oder dem Hotelkassier etwas dumm da.

H.L.



*Utah, Januar 1987*

## Weltreise

Karin Wullschleger, aufgewachsen in Strengelbach und Rothrist, hat nach einer Lehre als Photolithographin und mehreren Jahren Praxis beim Verlag Ringier von Januar bis September 1987 eine Weltreise unternommen. Erste Station war der Westen von Amerika, dann ging's über die Fidschi-Inseln zum fünften Kontinent und durch Indonesien nach Hongkong. Die Heimreise durch China und Russland erfolgte mit der Eisenbahn.

Im vergangenen Jahr hat sie sich autodidaktisch im Malen und Zeichnen weitergebildet und zudem bereit erklärt, die wichtigsten Stationen ihrer Reise für die **rundschau** in Aquarellen oder Tuschzeichnungen festzuhalten. Sie wird deshalb für die kommenden Nummern ein regelmässiger Gast in der **rundschau** sein. H.L.



# Humor

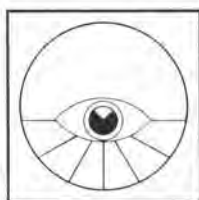


«Swissair 534, I say again: cleared for immediate take-off!»

«Sorry, we are unable to comply, the captain is doing his walk-around check according to our FOM 14.1. sheet 2 para 313!»

(Nach einer Idee von Klaus Tippold)

## rund-Schau



Der NZZ vom 21. Januar 1988 entnehmen wir unter dem Titel

### Zunahme schwerer Unfälle mit Leitern

#### *Grosse Kampagne der Suva*

auszugsweise folgenden Bericht, den wir all jenen nicht vorenthalten möchten, die sich derzeit irgendwo auf der Stufenleiter des Erfolges emporkraxeln:

ds. Da die Unfälle mit Leitern bei den Berufsleuten seit 1983 um 40 Prozent auf 6000 Fälle pro Jahr gestiegen sind, hat die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (Suva) das grösste Unfallverhütungsprogramm ihrer Geschichte gestartet. Ziel dieser Kampagne ist es, die vergleichsweise hohen Behandlungskosten von rund *6000 Franken pro Fall* – 2000 Franken im Durchschnitt aller Arbeitsunfälle – zu senken und die häufig schweren Verletzungen, die in drei von hundert Fällen mit lebenslanger Invalidität enden, zu reduzieren.

In Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Koordinationskommission für Arbeitssicherheit hat die Suva 1,5 Millionen Franken bereitgestellt. Die Kampagne wendet sich an die Öffentlichkeit und an 64 000 Betriebe mit insgesamt 470 000 Beschäftigten. *Unter dem Motto «Willst Du auf die Leiter, denke weiter» und der Entwicklung einer Identifikationsfigur namens «Sprossli»,* einem kleinen «Leitermännchen», wurden für die Verhütungskampagne Filme, Kalender, Broschüren, Kleber, Wettbewerbe und Unterrichtseinheiten für Fachschulen entwickelt.

#### *Zahlreiche Ursachen*

Als Ursache für die Unfälle mit Leitern werden mangelnde technische Sicherheit bei den Leitern, *Unwissen und Fehlverhalten, bestimmte physische Voraussetzungen, soziale Bedingungen am Arbeitsplatz* sowie mangelnde finanzielle Möglichkeiten für eine bessere Arbeitssicherheit im Betrieb angegeben. H.S. mit U.S.

**Big brother** . . . In Genf werden Listen erstellt, wieviele Minuten vor ETD die Crews auf dem Flugzeug eintreffen. Damit soll «bewiesen» werden, dass für viele Verspätungen die Crews verantwortlich seien. Dies wahrscheinlich als «Vorwärtsstrategie» gegen die immer wieder gehörten Vorwürfe an die Station Genf, die Abfertigung nicht speditiv genug zu erledigen. H.L.

**Too hard a landing.** Am 27. Dezember setzte eine DC-9-30 der Eastern nach einem circling approach wohl etwas zu hart auf der Piste 16 in Pensacola, Florida auf. Nach einem Zwölfmetersprung zurück in die Luft kam die zweite Landung, wobei das Rumpfheck hinter dem Flügelende teilweise abbrach und über die ganze Piste geschleift wurde, bis das Flugzeug zum Stillstand kam. Der erfahrene Kapitän (20 Dienstjahre) schloss die Treibstoffzufuhr noch während des Aus-«rollens» und verhinderte so einen möglichen Brand. Nur drei der 99 Passagiere erlitten kleinere Verletzungen. Wie robust die DC-9 sind, zeigt die Statistik der bisherigen hard landings. In den USA wurden seit der Einführung der DC-9 erst fünf solche Fälle registriert, die alle wohl strukturelle Beschädigungen, aber keine dramatisch verletzten Passagiere als Folge hatten. H.L.

**La météo Africaine.** Pensez au nouvel article du FOM que l'on pourrait reprendre du dossier météo que l'on reçoit à Lagos: *Read the weather forecast. It helps in effective Flight Planning.* Gerald Zahnd

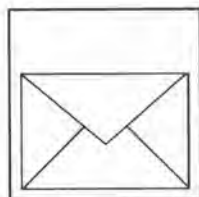
**Verkehrte Welt?** Durch den Zusammenschluss von Northwest Orient und Republic Airlines kamen einige Lohngefüge durcheinander. Im Sinne von «gleiche Arbeit – gleicher Lohn» wollte die neue Gesellschaft die tieferen Mechanikerlöhne der ehemaligen Republic-Angestellten auf das Niveau der Northwest-Leute anheben. Gegen diese Lohnerhöhung stellte sich nun aber die Gewerkschaft und will die Gesellschaft notfalls vor Gericht von diesem Schritt abhalten. Sind wohl nur die beiden Fluggesellschaften, nicht aber die Gewerkschaften zusammengeschlossen? H.L.

**Tip für die Neu-Uniformierung.** Die Piloten der US Air Force erhalten die braunen Lederjacken zurück, die nach dem Zweiten Weltkrieg zugunsten moderner Nylonanzüge aufgegeben wurden. Als Weihnachtsgeschenk bewilligte der Kongress acht Millionen Dollar, um damit wieder den «esprit de corps» herzustellen, der der USAF offenbar etwas abhanden gekommen ist. In diesem Sinne erwartet die Aeropers von der Swissair auch, dass der «pilot's wing» wieder zur Pilotenuniform abgegeben wird, der allemal schöner als die Funkstörung am Hut und die SBB-Geleise am Veston wäre. H.L.

**Oldies.** Das Durchschnittsalter der TWA-Flotte beträgt 14,2 Jahre und steht am Schluss der Rangliste in Amerika, nach Northwest, United und PanAm, deren Flugzeuge im Schnitt knapp unter 14 Jahre alt sind. Ein typisches Texas Air Flugzeug ist 13,1 Jahre alt, beziehungsweise 11 bei American und 10 bei Delta. Die jüngste Flotte unter den «Majors» hat USAir/Piedmont mit 9,9 Jahren. Wir in der Swissairflotte haben ein Durchschnittsalter von sieben Jahren (Dez. 1987), wobei diese Zahl nach der Einführung der Fokker drastisch kleiner wird. H.L.



## Briefe an die rundschau



### Professionals

Erlauben Sie mir, als Nichtmitglied der Aeropers zum Artikel von Herrn Michael Spiller in der November/Dezember-Ausgabe der **rundschau** einige Gedanken zu Papier zu bringen.

Im erwähnten, nicht alltäglichen Beispiel unter «Responsibility» steht als Schlussfolgerung: «the Captain decided to abort . . .» Hätte der Captain anders entschieden, hätte er einen gravierenden Fehler begangen. Es gibt andere Berufe, in denen die Katastrophe oder deren Vermeidung von sekundenschnellen Entscheidungen abhängt. Richtige oder falsche Entscheidungen, die über Leben oder Tod von Hunderten von Menschen und Millionenschäden bestimmen.

Herr Spiller hat offensichtlich Mühe sich vorzustellen, dass es ausser seinem Beruf Leute gibt, deren Job «it requires to make decisions with that kind of money with so little information and so much outside his control».

Herr Spiller, suchen Sie nicht so weit in der höheren Sphäre der «top financiers», «bank managers», «oil company managers», «top surgeons» usw. Der Zufall wollte es, dass ich am selben Tag, als ich Ihren Artikel las, folgendes «Erlebnis» hatte:

Die Besatzung eines Airbus' (company nebensächlich) erhielt von mir die Freigabe auf FL 230 zu steigen. Die Mode-C-Anzeige des Transponders zeigte eine Antennenumdrehung nach erreichter Reishöhe, FL 233 an, was offiziell innerhalb der Transpondertoleranz liegt. Doch bei der nächsten Umdrehung erfolgte ein Adrenalinstoss, denn FL 236 als nächste Information entspricht einer Steigrate von 1500 ft/min, was gerade reicht, um den acht Meilen opposite, dead ahead fliegenden Learjet auf FL 240 aufzuspiessen. Ein blitzartiger Befehl, «immediately auf FL 230 abzusinken», hat möglicherweise . . . eine Katastrophe verhindert, da die vertikale Separation 1 NM vor dem Kreuzungspunkt (= vier Sekunden) wieder hergestellt war. Da bleibt keine Zeit zu überlegen, was besser ist, abzusinken oder weiter zu steigen, herrscht VMC oder IMC usw.! Die Folgen sind nicht ausdenken, wenn mir wegen trafficload keine Zeit geblieben wäre, in der

richtigen Sekunde den Mode-C zu beobachten und folglich entsprechend zu reagieren. Immerhin waren noch vier andere Flugzeuge im selben Gebiet, zwei davon auf Radarheadings. Dies ist ein einzelnes Beispiel und zudem ohne Seltenheitswert. Die Palette ähnlicher lebenserhaltender Reaktionen ist gross.

Ich möchte es Ihnen, Herr Spiller, überlassen auszurechnen, bei welchem Dollarkurs wieviele Menschen- und Materialverluste den *beiden* Fluggesellschaften möglicherweise erspart geblieben sind. Um aber der Realität etwas näher zu kommen, empfehle ich, beispielsweise einen Airbus und eine B-747 als Berechnungsgrundlage einzusetzen. Auf andere Aspekte, wie *medical and professional requirements* will ich nicht näher eingehen.

Vielleicht ist Ihnen bisher entgangen, dass es eine Berufsgruppe gibt, die sich «Air Traffic Controller» nennt und dass bei diesen Leuten, denen Sie einen grossen Teil Ihrer Sicherheit im Luftraum verdanken, ähnliche Responsibilities, almost flawless performance, Dilligence, Risks und wahrscheinlich mehr Stress im Spiel sind. Doch bestehen da einige krasse Unterschiede: Wir sind unauffällige, erdgebundene Angestellte eines Dienstleistungsbetriebes und arbeiten zum Teil in abgedunkelten Räumen mit «artificial atmosphere», verdienen aber nur zirka ein Drittel Ihres Gehaltes. Unsere Entscheidungen bestimmen das Schicksal von Tausenden von Menschen gleichzeitig. Im Falle eines Fehlverhaltens unsererseits sind immer mindestens zwei Flugzeuge und deren Insassen betroffen.

Es liegt mir fern, unsere Berufe gegeneinander auszuspielen, denn diese können und müssen einander im Gesamttablauf ergänzen. Ohne Sie sind wir, und ohne uns sind Sie arbeitslos. Wir anerkennen voll den hohen Berufsstand des Piloten und die grosse Verantwortung, ebenso auch die damit verbundenen unangenehmen, aber auch angenehmen Begleiterscheinungen.

Doch Ihre Äusserungen «there is no other profession that I know . . .» und «Swissair pilots are *grossly underpaid* and our Captains would be within their moral rights . . . to demand *at least double* to what they are receiving now», ist indirekt eine Beleidigung unseres Berufsstandes. Was denken Sie, was wären denn unsere «moral rights»? Wollten wir mit den ähnlichen Massstäben messen, so müssten wir ungefähr das Vier- bis Fünffache unseres gegenwärtigen Lohnes verdienen. Das würden Sie, und auch wir, als unerhörte Anmassung und in höchstem Masse unverhältnismässig einstufen.

Marcel Obrist  
ACC Zürich  
Senior Controller

# Organisation des Vorstandes

---

<b>Präsident:</b>	H. Spörri	Fach 402	<b>Mitglieder:</b>	E. Scharp	Fach 1323
				R. Lengauer	Fach 1083
<b>Vizepräsidenten:</b>	M. Egger	Fach 204		H. Lüscher	Fach 189
	W. Hauser	Fach 515		T. Stefanini	Fach 296

---

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	<b>SR-Fach</b>
Versicherungen	E. Scharp	R. Suter	1110
Salär-/Gesamtaufwand	E. Scharp	G. Brun	1078
Datenaufzeichnungsgeräte	H. Spörri	H. Lüscher	189
Seniorität	T. Stefanini	P. Bircher	274
Finanzen	H. Spörri	G. Schwing	1486
Einsatz	M. Egger		
Schule und Check	H. Spörri	G. Riedel	1352
Flugsicherheit	R. Lengauer	H. P. Buchmann	22
Security	M. Egger	P. Rüedi	1311
<b>rundschau</b>	H. Lüscher		
Information	R. Lengauer		
Int. Organisationen	H. Lüscher		
Copilotengruppe	T. Stefanini	Ch. Häfeli	89
Flight Engineers	W. Hauser	W. Jenni	513
Ausländer	E. Scharp	J. van Dierendonck	1414
Romands	H. Spörri	B. Wettstein	1289
Pensionierte	M. Egger		
Dachverband	M. Egger	H. Spörri	402
Rechtsfragen	W. Hauser	J. P. Tappy	1413
Öffentlichkeitsarbeit	R. Lengauer		

---

<b>VEF-Stiftungsräte:</b>	Jürg Franz	Fach 448	Alfred Sooder	
	Ruedi Gretler	Fach 71	Rudolf Suter	Fach 1110
	Alfred Huggenberger	Fach 141		

---

**Sekretariat**  
Felix Kuster  
Eva Brändle  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 814 15 15, SR-Fach «Aeropers»  
Telex 825 558 – alps ch

**Öffnungszeiten**  
Montag bis Freitag, 9–12.45 Uhr

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

**Öffnungszeiten**  
Montag bis Freitag, 9–12.45 Uhr

---

