

rundschau

Mai/Juni 1988



**AERO
PERS**

SKA-Spar-Service **plus**

Möchten Sie Ihren Kindern einen Sprachkurs ermöglichen?

Macht Fr. 100.– im Monat.



Dann ist der SKA-Sparplan plus genau richtig. Denn mit einem monatlichen Beitrag von Fr. 100.–, 3¾% Zins und Bonus können Sie Ihrem Kind schon in 9 Jahren mit Fr. 13 433.– einen Sprachkurs ermöglichen. Und damit Ihr Kind sorgloser ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten ziehen lassen. Über Details gibt die SKA-Sparbroschüre Auskunft. Bestellen und verwöhnen.

Coupon

Bitte senden Sie mir gratis die SKA-Sparbroschüre «Richtig sparen – mehr erleben».

Name/Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Tel. P.: _____

G: _____

Coupon einsenden an die nächstgelegene Niederlassung oder Schweizerische Kreditanstalt, Abteilung P vz, Postfach, 8021 Zurich.



**SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT
SKA**

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

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

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

Inhalt – Content – Sommaire

Seite / Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
Intern	
Neuaufnahmen	7
Versicherungen	
Aerosana-Mitteilungen	9
Generalversammlung 1988	11
IFALPA-Jahreskonferenz 1988	15
Weltreise	20
Gedanken zur SLS-Ausbildung	21
Die Luftraumstruktur der FIR Zürich	23
Zweimotorig über den Atlantik – ohne mich	27
Probable cause: Pilot error?	33
Triathlon	39
Man sollte . . .	40
rund-Schau	41
Humor	44
Briefe an die rundschau	45
Humour	46
From other publications	47

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 26. Juli 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

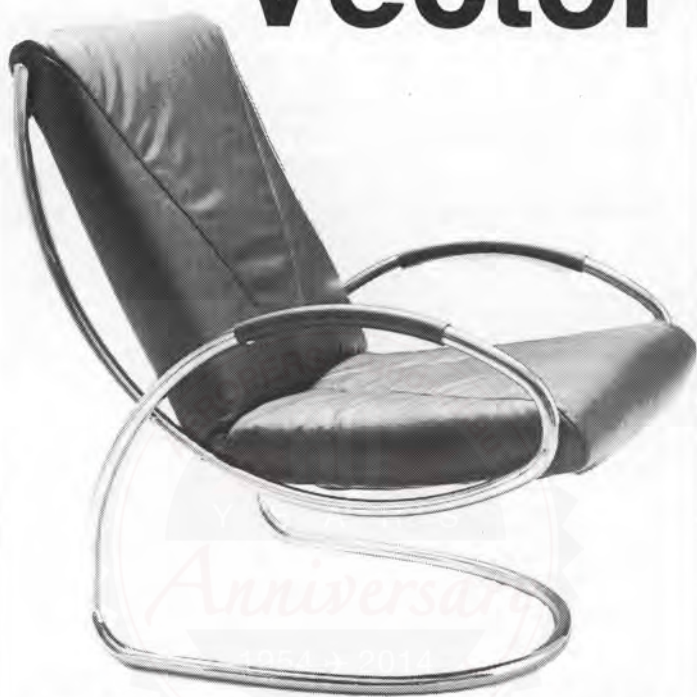
Redaktions-Adresse und Versand:

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

Druck und Inseratannahme:

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

Vector




Die perfekte Verbindung zwischen Chrom und Leder!

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

Swissair auf Einkaufsbummel



Der Einstieg unserer Firma bei Austrian Airlines ist in einem kleineren Rahmen verwirklicht worden als dies von der Presse während der Vorbereitungen dazu vermutet wurde. Für 14 Millionen Franken sind rund 3% des Aktienkapitals in die Hände der Swissair gelangt. Angesichts der Entwicklung in Europa müssen verschiedene Massnahmen ergriffen werden, damit die Swissair eine solide Basis in einem liberalisierten Umfeld hat. Die Austrian Airlines ist zwar keine EG-Gesellschaft, hat aber interessante Verkehrsrechte und schickt sich an, in den Langstreckensektor vorzudringen, nach Destinationen, die auch die Swissair bedient.

Nach den Vorstellungen der EG sollen ab 1992 Flugzeuge in der Grössenordnung von weniger als 70 Sitzen weitgehend frei die Märkte angehen können. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass der Crossair eine Erhöhung der maximalen Passagierzahl pro Flugzeug von 40 auf 60, und mehr oder weniger ein Monopol im Regionalverkehr zugestanden wurde. Die Swissair geht nun denselben Weg wie in jüngster Zeit viele amerikanische Gesellschaften, die eine oder mehrere Regionalfluglinien aufkauften und ihre Grossflugzeuge mit so auf sie verpflichteten Passagieren auffüllen.

Mit 110 Millionen Franken ist die Crossair rechnerisch zwar nur zu rund 40% von der Swissair übernommen worden, aber mit den drei Swissairvertretern im Verwaltungsrat, dem Reservationssystem und den übertragenen Flugstrecken ist die Crossair wahrscheinlich nicht mehr so frei, wie dies Moritz Suter an der Bilanzpressekonferenz optimistisch zu verkünden suchte.

Hätten zur Gründungszeit der Crossair nicht so tiefgreifende persönliche Gefühle eine Rolle gespielt, die Swissair hätte den Einstieg damals wesentlich billiger haben können. Auch wäre der Presserummel wegen der unfein übernommenen Strecken nach Hannover und Nürnberg durch Lufthansa

und Swissair sowie das Geplänkel um die Betriebslizenz nicht aufgekommen. *Tempi passati*. War's früher ein Geben und Nehmen mit Zähneknirschen, so ist's heute eine hoffentlich friedliche Koexistenz.

«Nichts geht ohne Swissair» stand am 26. Mai im «Tages-Anzeiger». Das stimmt, denn der Schweizer Linien- und Charterverkehr ist massgeblich in den Händen der Swissair. Balair, CTA und Crossair sind in die Strukturen der Swissair eingegliedert und führen zum Teil regelmässige Dienste im Auftrag und mit Rufzeichen der Swissair durch. Eine MD-87 der CTA soll aus diesem Grund mit Economy- und Businessclass-Sitzen ausgerüstet werden.

Durch diese Entwicklung sind die Cockpitleute der Swissair, CTA und Crossair leicht verunsichert und sehen der Zukunft mit gemischten Gefühlen entgegen. Da nun alle mehr oder weniger von der Swissair und deren Politik abhängig sind, kann es nicht erstaunen, wenn der Ruf nach einem «Dachverband» der Cockpitbesetzungen der Schweiz laut wird und so die Kräfte vereint und nicht durch drei Einzelverbände nur unvollkommen eingesetzt werden können.

Absehbare Probleme sind die Pilotenausbildung, deren Einsatz und die Schwierigkeit, überhaupt genügend Piloten zu finden. Auf der ganzen Welt werden die Pilotenschulen angekurbelt, nur die SLS macht fast dicht, wohl weil schon seit einigen Jahren keine antizyklische (Fehl-)Planung mehr gemacht wurde? Die Crossair benötigt, vor allem falls sie die zukünftigen 50-Plätzer der Swissair betreiben sollte, in den nächsten Jahren etwa 100 neue Piloten und Pilotinnen. Doch woher nehmen? Wieso nicht auch von der SLS, die dadurch einerseits optimal ausgenützt würde, aber andererseits den Steuerzahler mehr belasten würde ... ?

Die eingangs erwähnten amerikanischen Gesellschaften benützen ihre Commuter als Reservoir für ihren Pilotenbedarf. Sollte der 50-Plätzer vorwiegend für und in Farben der Swissair operiert werden, dann wird sich die Aeropers dafür einsetzen, dass zumindest diese Piloten enger an unseren GAV und die Aeropers gebunden werden. Ermutigend sind verschiedene Zusicherungen seitens der Swissair, dass die Aeropers auf jeden Fall frühzeitig in die Gespräche eingeschlossen würde. Aber gleichzeitig wurde gesagt, dass die Swissair diese 50-Plätzer wahrscheinlich nicht selber operieren könne, da die gesamte Kostenstruktur der Firma zu hoch sei.

Wenn also in der Schweiz und in Europa Tochtergesellschaften kooperieren oder fusionieren und jeder im Auftrag des anderen fliegt, dann müssen auch die diese Flugzeuge operierenden Piloten und Pilotinnen, respektive deren Verbände, in Zukunft noch enger zusammenarbeiten.

Mit freundlichen Grüssen

Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Schulung, Checks und Weiterbildung gehören zum Leben der Cockpitbesatzungen, sie sind wichtigste Pfeiler für die Sicherstellung einer disziplinierten, qualitativ hochstehenden Flugoperation. Umschulungen und vor allem das erste Upgrading sind markante Einschnitte in unserer fliegerischen Laufbahn, sie entscheiden wie die drei jährlichen Checks über die normale Fortführung der lange vorausgeplanten Karriere des Piloten oder Flight Engineers. Jeder von uns ist sich der Wichtigkeit dieser Ereignisse bewusst, jeder verarbeitet diese dauernden Herausforderungen verschieden, unter einem Erfolgsdruck stehen wir allemal.



Trotz der unbestrittenen Bedeutung dieses Teilaspektes unseres Berufslebens geniesst die Aeropers auf Grund des Arbeitsvertrages keinerlei Mitwirkungsrechte. Erfreulicherweise werden unsere Vertreter dennoch über Entwicklungen auf dem laufenden gehalten, über Schwierigkeiten bei Schulungen informiert und anlässlich regelmässiger Meetings mit Exponenten des Schulbetriebes auch angehört. Es besteht hier auch ohne vertragliche Regelung ein partnerschaftliches Verhältnis. Gerade jetzt, wo mit dem neuartigen Check/Refresher-Konzept sowie mit dem Route Check on Ground für die DC-10-Kommandanten Neuland beschritten wird, ist uns diese Gesprächsmöglichkeit hoch willkommen, können wir doch versuchen, die Meinung des Direktbetroffenen einzubringen.

Im Mai hatte ich Gelegenheit, einen Route Check on Ground als Beobachter zu besuchen. Es steht ausser Frage, dass auf diese Weise der Wissensstand gefördert wird, ist der Teilnehmer doch gezwungen, sich gut vorzubereiten. Die schriftliche Prüfung ist zudem sicher objektiver als eine mündliche Befragung, wo doch viel Spielraum für Interpretationen durch den Prüfer vorhanden ist. Andererseits befinden sich die Kandidaten nicht in ihrer vertrauten Umgebung, eine Schulstubenatmosphäre herrscht vor, was nicht nach jedermanns Geschmack ist. Die Prüfung selbst schien mir ausgewogen, die Fragen mit wenigen Ausnahmen gerechtfertigt, die Urheber haben sich grosse Mühe um einen gerechten Fragenumfang gegeben.

Was mich zurzeit noch nicht befriedigt ist die Tatsache, dass mit dieser Wissensprüfung der Route Check jedes zweite Jahr ersetzt wird, obwohl nur ein Teilaspekt berücksichtigt wird. Ich betrachte diese Prüfung nur als Teil der ganzen fliegerischen Professionalität. Die Kommission «Schule und Check» wird deshalb vorschlagen, diesen Umstand zu berücksichtigen und eine eigentliche Qualifikation nur mit dem alle zwei Jahre stattfindenden Route Check im Flugzeug zusammen zu erstellen. Dies soll das Recht und die Pflicht des Chefpiloten nicht beschneiden, bei unterdurchschnittlichen Leistungen Massnahmen zur Förderung der Kenntnisse einzuleiten. Damit würde der Qualifikationsdruck reduziert, ohne das Ziel, nämlich Förderung von Wissen und Kenntnissen, aus den Augen zu verlieren.

Bei der letzten Zusammenkunft mit OT, OTF und OTI kam auch die Frage der immer kürzer werdenden Theoriekurse zur Sprache. Ohne Zweifel werden die Flugzeuge immer komplexer und die modernen Avioniksysteme unübersichtlicher, da immer mehr Elemente voneinander abhängig sind. Es ist bei modernen Flugzeugen für den Piloten gar nicht mehr möglich, alle diese Zusammenhänge von Grund auf zu kennen. Für uns entsteht so eine Konfliktsituation, haben wir doch im Zweimanncockpit keinen technischen Spezialisten mehr, was nach mehr technischen Kenntnissen der verbleibenden zwei Piloten verlangen würde. Auch die Forderung der Strecke nach vermehrtem Wissen oder etwa die Einführung des «Crew External Checks» auf gewissen Stationen auf der Kurzstrecke tragen zu diesem Zielkonflikt bei. Ausbildung, Refresher, Checks im Simulator, im Flugzeug und im Klassenzimmer bilden letztlich ein einheitliches Gerüst, die einzelnen Elemente müssen aufeinander abgestimmt sein.

Für das einzelne Besatzungsmitglied ist die Transparenz zur Zeit etwas verlorengegangen, da verschiedene einzelne Neuerungen eingeführt werden, während andere Elemente nicht angepasst werden. Die Vorstellung eines gesamtheitlichen Konzepts würde helfen, Verunsicherungen und Misstrauen gegenüber den verschiedenen neuen Formen von Checks und auch Ausbildungsphilosophien abzubauen. Vielleicht dürfen wir mit einer grundsätzlichen Darstellung des Themas nach Abschluss der zahlreichen Versuchsphasen rechnen.

Ihr Heiner Spörri

Neuaufnahmen



An den Vorstandssitzungen vom April und Mai 1988 wurde folgender Pilot neu in die Aeropers aufgenommen:



Louis Bielmann



Hanspeter Boller



Martin Fischer



Marc Graf



Bernhard Heger



Gabriela Lüthi



Hans-Ulrich Minder



Roland Steiner



Daniel Thurnheer



Hans-Konrad Trümpler



Stefan Weber

Wir heissen dieses neue Mitglied herzlich willkommen!

Aerosana-Mitteilungen



Liebe Aerosana-Mitglieder

Wir möchten Sie daran erinnern, von Zeit zu Zeit Ihre Arztrechnungen durchzusehen und an uns zu schicken, sobald der Rechnungsbetrag den Selbstbehalt von Fr. 100.– beziehungsweise Fr. 200.– übersteigt.

Herzliche Grüsse

Ihr Vorstand



Pensionierten-Stamm

Der nächste Stamm findet statt

am: Dienstag, 28. Juni 1988

um: 14.30 Uhr

im: Restaurant «Welcome-Inn», Kloten: Amtsstube

Vorläufig wird der Stamm bis Ende 1988 jeden letzten Dienstag des Monats, das heisst auch am 26.7., 30.8., 27.9., 25.10. usw. zur gleichen Zeit, am gleichen Ort durchgeführt.

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

Verlangen Sie das Unmögliche von mir!



Ihr Versicherungsberater

«La Suisse»
Versicherungen

Generaldirektion:

Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne
Tel. 021 201811

Mit freundlicher Empfehlung

Franz u. Marisa Frick

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

Generalversammlung 1988



An der 43. ordentlichen Generalversammlung vom 2. Juni waren 112 Aktiv- und sieben Passivmitglieder zugegen.

Die rückblickenden Traktanden gingen sehr rasch über die Bühne, wurde bis zur Wahl des Tagespräsidenten kein einziges Votum aus dem Gremium abgegeben. Als dann der Tagespräsident Hano Hürzeler zur Bekanntgabe der Abstimmungs- und Wahlresultate schritt, kam Stimmung auf, stand einerseits die Pause «vor der Tür» und wurde danach vor allem über die ungewisse Zukunft gesprochen.

In diese Zukunft wird der erneuerte Vorstand mit Heiner Spörri (Präsident, bisher) und den Herren Ernst Scharp, Henry Lüscher, Rolf Lengauer, Thomas Stefanini (alle bisher) sowie Ruedi Suter und Anselmo Caluori (beide neu) geschickt. Die scheidenden Vorstandsmitglieder Marcel Egger und Walter Hauser wurden in traditionell gebührender Weise verabschiedet.

1954 → 2014



Der Präsident Heiner Spörri konnte die geschäftlichen Traktanden in speditivem Tempo erledigen.



Als erster Bordtechniker-Vertreter im Aeropersvorstand hatte Walter Hauser eine intensive Zeit hinter sich und tritt nach zweijähriger Amtszeit in den «Aeropersruhestand».



Herr Dr. Mori berichtete über seine Analyse der Aeropers und gab Hinweise auf Wege, wie die Aeropers und jedes Besatzungsmitglied das Bild der Cockpitbesetzungen besser gestalten können.



Marcel Egger nimmt Dank und Blumen für seine vierjährige Vorstandszeit entgegen.



Der Tagespräsident Hano Hürzeler verlas nicht nur die Abstimmungs- und Wahlergebnisse, sondern hielt noch einen kurzen Vortrag über eine aktivere Mitarbeit bei den Verbandstätigkeiten.



Trotz der eher geringen Teilnehmerzahl wurde die Diskussion rege benutzt und die GV schloss erst gegen halb zwölf.

Zur Skizzierung der Zukunftsaussichten trugen auch viele interessante Voten seitens der Anwesenden bei. Die Schwerpunkte waren die Job-Social-Security der F/Es, Aktivitäten auf dem Gebiete Commuter-Gesellschaften sowie das Image des Verbandes und der Piloten. Zu letztgenanntem Thema referierte auch der einzige Gast Herr Dr. Mori von «seiner» PR-Agentur. In den Diskussionen, die schliesslich bis 23.00 Uhr dauerten, wurde mehrmals darauf hingewiesen, dass nicht der Vorstand «die Aeropers» ist, sondern alle ihre Mitglieder dahinter stehen müssen, um die Zukunft erfolgreich bewältigen zu können.

F. K.

Zu verkaufen in Rüdlingen (Nähe Eglisau), 20 Minuten bis Flughafen Zürich, an sonniger, absolut ruhiger Wohnlage, grosszügiges, neu erstelltes, komfortables

6 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus

Aller Komfort wie: Heizcheminée, Doppelgarage, Fussbodenheizung usw. Selbstverständlich langfristiges Mietverhältnis möglich.

Telefon (01) 867 42 88.

Zu verkaufen in Rüdlingen (Nähe Eglisau), einseitig angebautes

6 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus

Höchste Bauqualität, vollständige Ausstattung wie: Heizcheminée, Fussbodenheizung, Doppelgarage usw. Falls Sie am Wohnen in sonniger, ruhiger, ländlicher und trotzdem verkehrsgünstiger Lage (20 Min. bis Flughafen Zürich) interessiert sind, informiert Sie: Telefon (01) 867 42 88.

Zu verkaufen in Hettlingen 1983 erstelltes, grosszügiges

6 1/2-Zimmer-Landhaus

mit allem Komfort wie: Cheminée, Sauna, wunderschöne Gartenanlage, Gartenpavillon, sonnige, absolut ruhige Wohnlage in gepflegter Umgebung. VP: Fr. 1 300 000.-.

Auskunft erteilt:

QUGA AG, Im Chapf 253, 8455 Rüdlingen, Tel. (01) 867 42 88.

Siedlung Dillhaus

Zwischen Bauma und Saland entstehen auf Herbst 1988 die ersten

Reihenhäuser

mit 3 1/2-, 4 1/2- und 5 1/2-Zimmer-Partien von Fr. 430 000.- bis Fr. 625 000.-.

Mit umweltbewusstem Energiekonzept, Gemeinschaftsanlage und einer unkonventionellen Architektur – eine Chance für ein neues Wohnen.

Besichtigen Sie unser Musterhaus!

Architektengruppe 3 AG, 8488 Turbenthal, Telefon (052) 45 25 97

IFALPA-Jahreskonferenz 1988

FLUSIKO
IFALPA

Some delays may be expected . . .

Der mexikanische Pilotenverband ASPA feiert dieses Jahr sein 30jähriges Bestehen und organisierte aus diesem Anlass die 43. Jahreskonferenz der IFALPA. Sie fand in Acapulco im Plaza Hotel statt, das dem Pilotenverband gehört, beziehungsweise dessen Pensionskasse. (Ein weiteres Hotel wird demnächst in Cancun eröffnet, und ab November fliegt die verbandseigene «La Tur» mit drei MD-83 und zwei A 300-600!)

Umständliche Anreise

Der einzig vernünftige Weg für die Aeropers-Delegation war über New York, von wo aus wir «the most experienced airline» erlebten und zum Schluss kamen: «you *can* beat experience» . . . Eine schöne, neue A310 flog uns nach Mexico City, mit anderthalb Stunden Verspätung allerdings. Deshalb mussten wir eine kurze Nacht im Airport-Hotel verbringen und für den (ausgebuchten) Morgenflug um 6.40 Uhr anstehen, damit wir pünktlich zur Konferenzeröffnung in Acapulco sein konnten.

Da die Aeromexico kurz zuvor in Konkurs ging, war die Transportsituation natürlich etwas «angespannt» – vor und nach der Konferenz.

Doch wir hatten Glück, und nach einem halbstündigen «Kaffee-Gipfeli-Flug» kamen wir im berühmten Ferienort Acapulco an.

Wenn jemand Ruhe und Erholung suchen will, dann muss er nicht nach Acapulco! Es herrscht auch Smog, weniger allerdings als in Mexico City, immenser Verkehr, und die Strände sind fast komplett von grossen und mittleren Hotels überwuchert. Der Pazifik ist mild und die Sonne angenehm – und wegen des Dunstes gefährlich! Abends weht ein erfrischender Wind.

Pompöse Eröffnung

Auf dem Weg vom Flughafen in die Stadt fielen uns die zahlreichen Polizisten in Sonntagsuniformen auf. Wir erfuhren dann, dass Mexicos Staatspräsident Miguel De La Madrid die Konferenz eröffnen werde! Da sein Reiseplan um eine Stunde verspätet war, wurden auch die Konferenzzeiten entsprechend angepasst.

Dann kam er – in Begleitung von 14 ranghohen Männern, Staatssekretären, Ministern, Direktoren und sogar einem General. Natürlich wimmelte es von Leibwächtern, einer in schmucker Uniform stand während der ganzen Zeremonie immer direkt hinter ihm.

Als Kleidervorschrift für die IFALPA-Delegierten galt Krawatte und Anzug. Da aber der Präsident und sein Begleittross – wie üblich in tropischen Ländern – mit weit geöffnetem Hemdkragen und natürlich ohne Kittel erschien, musste Reg Smith, der Präsident der IFALPA, sein Tenü kurzfristig abändern, damit er auf der Tribüne nicht auffiel!

Das Protokoll schreibt vor, dass alle Ansprachen des Präsidenten in spanisch zu halten sind, weshalb eine Synchronübersetzerin engagiert werden musste. Nach weniger als einer halben Stunde waren die schönen Reden gehalten (mit viel Gymnastik, da wir uns immer erheben mussten, wenn De La Madrid aufstand, um jemandem zu applaudieren) und die Präsidentendelegation verschwand, um sich wieder den Staatsgeschäften hinzuwenden.



Die Aeropers war an der Jahreskonferenz durch (v.l.n.r.) Heiner Spörri, Henry Lüscher, Rolf Lengauer und Tim Crowch kompetent vertreten.

Speditive Arbeit

Die einzelnen technischen Komitees der IFALPA hatten unter dem Jahr offenbar so gute Arbeit geleistet und die Dokumente, die es an der Jahreskonferenz zu verabschieden galt, so gut vorbereitet, dass die Besprechung derselben speditiv über die Bühne ging und bis auf ein halbes Dutzend Papiere alles bereits am zweiten Konferenztag für die Abstimmungen im Plenum bereit war.

Aus der Traktandenliste

Die IFALPA zählte Ende 1987 60 300 Piloten aus 64 Ländern zu ihren Mitgliedern. An dieser Konferenz wurden neu die Verbände von Uganda, Yemen und Cap Verde aufgenommen.

Bei den technischen Themen, die bei uns von den jeweiligen Flusikomitegliedern weiterbearbeitet werden, konnte darauf hingewiesen werden, dass die Haltung der IFALPA bezüglich «continuous airworthiness» durch den Zwischenfall der Aloha-Boeing 737 als richtig bestätigt wurde. Die neuesten Erkenntnisse aus dem Gebiet des fly-by-wire und der elektronischen Cockpitinstrumente wurden in die IFALPA-Unterlagen aufgenommen. Auch das Kapitel «new large aircraft» wurde angepasst.

Dangerous goods und security genossen ebenfalls grosse Aufmerksamkeit, vor allem was die Fracht auf Kombis betraf, denn hier bestehen noch Sicherheitslücken.

Die operationellen Themen waren unter anderem den MLS-Verfahren (erneut), der vertikalen Separation über Level 290 und der Area Minimum Altitude gewidmet. Letzteres konnte die Aeropers nicht sehr begeistern, denn wir sind der Ansicht, die bisherigen Pans-Ops Möglichkeiten böten genügend Mittel.

Das für den US-Verband wichtige Papier über Cabotage wurde durch die Europäer mit einem Passus über die fünfte Freiheit im Lufttransport erweitert und wurde zwei Stunden lang diskutiert, ohne dass ein akzeptabler Kompromiss zwischen USA und Europa erreicht wurde. Das Papier wird nun im Juli wieder im Komitee diskutiert.

Zwei Jahre nach der IFALPA wird nun auch bei ICAO ein Komitee für «human performance» gebildet.

Wahlen

Ausser für den «Regional Vice President» in der Region Europa West gab es nur Einerkandidaturen, und diese Bestätigungswahlen beanspruchten nicht sehr viel Zeit. Wegen eines Protokollfehlers musste die schriftliche «Europawahl» wiederholt werden, und der holländische Europilote-Kandidat Peter Ten Dujs gewann gegen den englischen Konkurrenten.

Die Aeropers ist seit dieser Jahreskonferenz wieder mit *Cees van Rijn* als Chairman eines neu gegründeten Komitees für administrative, finanzielle und juristische Fragen in der IFALPA-Hierarchie vertreten. Wir gratulieren ihm herzlich zu dieser Wahl!

Gesellschaftliche Anlässe

Am mexikanischen Abend führte uns das «Ballet 1900 de Pedro Cano» in die mexikanische Geschichte und Folklore ein.

Der Höhepunkt des festlichen «Awards Dinners» war nicht der Auftritt der (von Airbus gesponserten) hervorragenden peruanischen Sängerin Tania Libertad mit ihrer Band, die gut, aber viel zu laut spielte, sondern die Anwesenheit und die Ehrung der Besatzung des für 16 Tage entführten Jumbos der Kuwait Airlines.



Der Präsident der IFALPA, Reg Smith (links) liest den «Scroll of merit», der an die neben ihm stehende Crew des entführten Kuwait Airlines Flug 422 übergeben und mit stehender Ovation bedacht wurde.



In diesem den Stand von Acapulco dominierenden Hotelkomplex der mexikanischen Pilotengewerkschaft fand die Jahreskonferenz statt. In den hinteren zwei Gebäuden sind die Suiten des Acapulco Plaza.



Am Mexikanischen Abend kam Cees van Rijn in diesem schönen Aufzug in die Endrunde des Kostümwettbewerbs. Er (hier mit seiner Frau Renske) war nicht als Vertreter der Aeropers, sondern in seiner IFALPA-Funktion als Committee Chairman an der Konferenz.

1954 → 2014

Der mexikanische Pilotenverband gab sich alle Mühe, die Konferenz zu einem Erfolg werden zu lassen, und viele Improvisationen waren notwendig, dass schliesslich (fast) alles klappte.

An dieser Stelle möchte ich auch der Swissair danken für die Unterstützung, die jeweils den IFALPA-«Aktivisten» gewährt wird. H.L.

Weltreise



Fidschi-Inseln, Februar 1987

Gedanken zur SLS-Ausbildung

In der ersten Nummer der Rundschau in diesem Jahr war ein Schwerpunktinterview mit der ersten F/E-Klasse, die zu Copiloten umgeschult wurden. Aufgrund jenes Interviews und der individuellen Kommentare der einzelnen SLS-Absolventen zu jenem speziellen Pilotenkurs, die durch den Swissair-«Insider»-Status der Teilnehmer ein besonderes Gewicht erhielten, machte sich auch Robert Möhl Gedanken. Als Ausbildungschef muss er ständig versuchen, die SLS den Bedürfnissen des BAZL, des Gesetzgebers, der Swissair sowie den technischen Veränderungen und nicht zuletzt den Schülern optimal anzupassen. Er möchte Ihnen seinen Brief an die obenerwähnten SLS-Absolventen nicht vorenthalten:

Die Frage «Was soll die SLS als Endprodukt «herausbringen?»» stelle ich mir dauernd. Sie ist Teil meiner direkten Verantwortung und unserer Auseinandersetzung in OT schlechthin. Wie auch immer die Beurteilungskriterien gesetzt werden, lautete die Antwort bis heute immer so, wie Ihr persönlicher Eindruck gewesen ist: Berufspilot der Allgemeinen Luftfahrt mit Berechtigung zu Instrumentenflügen auf mehrmotorigen Luftfahrzeugen und theoretischer Ausbildung zum (Langstrecken-) Linienpilot nach Richtlinien der ICAO. Insofern freut mich die offenbar durchsichtige Ehrlichkeit unseres Schulbetriebes.

Unsere Ausbildung richtet sich also nach den Lizenzen. Sie erfolgt paketweise und ist auch im Prüfungswesen darauf ausgerichtet. Je ein theoretischer und fliegerischer Teil zusammen führt zum Abschluss mit der PP- oder B/IFR-Lizenz. Man darf nicht ausser acht lassen, dass wir als Schweizerische Luftverkehrsschule im Auftrag des Bundes den fliegerischen Nachwuchs auf unserer Stufe fördern. 1988 treten voraussichtlich 52 Kandidaten in unsere Kurse 1/88 bis 4/88 ein, doch nur 60 Prozent sind zukünftige Swissair-Piloten. Nach meiner eigenen Beurteilung stehen die Zeichen der Zeit für die Zukunft eher auf noch weitere Öffnung der Schule. Wir werden, wollen wir den Piloten-Bedarf Richtung der Jahrtausendschwelle im weitesten Sinne bewältigen, nicht um Zusammenarbeit und Schulterchluss auf dem eidgenössischen Parkett herumkommen. Im Moment sind diesbezüglich acht BAZL-/AeCS-/SWR-Gruppen an der Arbeit.

Nicht jeder SLS-Absolvent wird mit OFP und FMS im Glascockpit arbeiten. Andererseits ist in unserem Falle die Verbindung Industrie/Schule geradezu ideal. Ohne Zweifel befruchtet die Tätigkeit der Instruktoren bei der Swissair den Schulbetrieb auf günstige Weise. Es wäre jedoch falsch, daraus kompromisslos Ableitungen herzuführen. In der SLS zum Beispiel «Weight and Balance» oder das ewige «Morsen» zu streichen, nur weil wir in der Swissair mit dem Automat verwöhnt werden?

Was mich hingegen beschäftigt und auch durch Ihre Gedanken wieder aktiviert wurde, ist die Frage nach der Nahtstelle. Was gehört in die SLS und welcher Teil der Ausbildung gehört zur Swissair-Streckeneinführung beziehungsweise -betreuung? (Ist ja auch eine Problematik der Umschulungskurse.) Fallstudien, Beurteilungen, Fördern der Führungseigenschaften, Kommunikationsfähigkeit zum Beispiel im Cockpit als Ausführung von Resource-Management – um ein Schlagwort zu bringen –, Zusammenarbeit und Kompetenz «mit der Kabine» mit und ohne «Emergency». Kurz: Wertorientierung, Bildung statt Ausbildung. Bis heute verweisen wir diese Qualitäten und Lernfelder in den Bereich der Swissair-Gesellschaftskultur. Somit ist die in Ihrer Betrachtung angeführte Forderung nach dem MD-80-Chef erfüllt; er stellt den unmittelbaren Nachgang zur SLS sicher. Eines ist also ausser Zweifel: Die SLS ist nicht Abschluss der Ausbildung zum Linienpiloten, sondern Grundlage dazu. Nach dem Abschluss der SLS erfolgt also kein Punkt, sondern vielmehr ein Doppelpunkt: Öffnung, ständige Weiterbildung, unaufhörliche Arbeit an sich selbst sind Merkmale unseres schönen Berufes. Der von mir während der SLS eingesetzte Klassenbetreuer soll nicht mehr sein als eine Anlaufstelle.

Was meine Wenigkeit anbelangt, bin ich bereit, immer wieder zu lernen, auch von Ihren Gedanken. Mein «Leitmotiv» kam in meiner Fliegerschule anno 1961 auf, hat mich seither günstig begleitet und stammt von Wilhelm Busch:

Wenn einer, der mit Mühe kaum,
gekrochen ist auf einen Baum,
schon meint, dass er ein Vogel wär,
so irrt sich der.

Wir alle in OTI wissen, so meine ich, dass wir uns immer wieder den Fragen stellen müssen; den externen, den internen und den eigenen. Eine OTI-Zielsetzung 1988 lautet, die SLS-Lehrplätze und -Leitfäden einer Prüfung zu unterziehen, denn schon 1989 haben wir uns schwergewichtig auf den MD-11 zu rüsten. Ich hoffe selbst auf positive Resultate.

Mit freundlichen Grüßen
Röbi Möhl, OTI

Die Luftraumstruktur der FIR Zürich

Aus der Sicht eines Flugverkehrsleiters

Was wir als einer der Benutzer des Luftraumes als zunehmend störend empfinden, den immer dichter werdenden Verkehr im gleich beschränkten Raum, gibt auch seit Jahren den «Betreibern» dieses Luftraumes zu denken. Ein Flugverkehrsleiter zeigt im folgenden die Sachzwänge auf, die heute für die Zustände verantwortlich sind. Zudem ist mehr und mehr ein Reagieren der verantwortlichen Stellen feststellbar, weil Agieren und langes Vorausplanen bei den heutigen Ausschlägen des Luftverkehrs fast unmöglich wird.

Die heutige Luftraumstruktur der FIR Zürich wurde vor über 20 Jahren geschaffen, zu einer Zeit also, in der das Luftverkehrsaufkommen nur einen Bruchteil des heutigen Volumens umfasste. Während die Infrastrukturen für alle anderen Verkehrsträger – für den Strassenverkehr die Autobahnen, für den Schienenverkehr Ausbau auf zweigleisige Strecken, Entflechtung der Knotenpunkte sowie Projektierung und Realisierung von S-Bahn und Bahn 2000 – ausgebaut wurden, muss der Luftverkehr immer noch in der vor langer Zeit entwickelten Luftraumstruktur abgewickelt werden.

Es wurden zwar einige neue Luftstrassen geschaffen (zum Beispiel UA 10 TRA-RESIA, UB/B46 HOC-SPR); diese stehen aber nur ausserhalb der militärischen Flugdienstzeit zur Verfügung, sind also zu Zeiten des grössten Verkehrsaufkommens gar nicht benützbar und so von beschränktem Nutzen. Dazu kommt, dass erst kürzlich im «Gegengeschäft» zu einer Ausdehnung des kontrollierten Luftraumes in der FIR Genf eine Verschmälerung der Luftstrassen G5 und A9 in Kauf genommen werden musste.

Auch die Infrastruktur des Flughafens Zürich wurde in dieser Zeit betreffend Passagier- und Flugzeugabfertigung laufend ausgebaut; das Pisten-system ist aber grundsätzlich immer noch dasselbe wie vor 30 Jahren, die Piste 14 brachte keine wesentliche Erhöhung der Kapazität für Anflüge. So liegt die Kapazität des Flughafens bei guten meteorologischen Bedingungen bei zirka 32 IFR-Landungen pro Stunde, und eine Steigerung der Kapazität wäre nur mit einer weiteren, simultan benützbaren, Landepiste zu erreichen. Dies ist aber aus topographischen wie auch politischen Gründen nicht möglich. Während der Spitzenverkehrszeiten liegt die Zahl der geplanten Anflüge teilweise mehr als 50 Prozent über der Flughafenkapazität. Längere Wartezeiten über SHA und EKRON sind also eingeplant und müssen in Kauf genommen werden.

Das Problem liegt nun aber darin, dass für den Flughafen Zürich **keine Warteräume bestehen**, die nicht durch Transitflüge sowie Abflüge von Zürich und Basel berührt oder sogar durchflogen werden. Der gesamte Verkehr muss mit Radar um diese Warteräume herumgeführt werden, doch fehlt uns teilweise der Luftraum, um dies mit genügendem Sicherheitsabstand tun zu können.

Der Sommer 1987 zeigte nun, dass der heutige Luftverkehr nicht mehr in der bestehenden Luftraumstruktur abgewickelt werden kann; für 1988 ist eine weitere beträchtliche Steigerung des Verkehrs vorausgesagt. Auch unser oberstes Gebot ist die Sicherheit; um diese zu gewährleisten, muss voraussichtlich mit einer Einschränkung in der Anzahl der Flüge gerechnet werden.

Die hauptsächlichsten Gründe, weshalb unser Flugsicherungssystem an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist, sind die folgenden:

1. **Zunahme des Transitverkehrs um über 14 Prozent gegenüber 1986.**
Diese Zunahme wirkt sich aber auf die Arbeitsbelastung des Verkehrsleiters wesentlich stärker aus, als auf den ersten Blick angenommen werden könnte; sie liegt in der Grössenordnung von 50 Prozent, da die Zunahme der Arbeitsbelastung pro zusätzliche Flugbewegung nicht linear erfolgt.
2. **Wesentlich gesteigerte Komplexität** des Verkehrs durch Benutzung des mittleren Luftraumes (FL 140 – FL 220) durch den Regionalverkehr

Yawspin



(SF34, E120, AT42, BA31). Waren bis vor etwa vier Jahren die mittleren Höhen für den Steig- und Sinkflug der Strahlflugzeuge frei, sind sie heute durch die Flugzeuge des Regionalverkehrs belegt. Die schnelleren Jets müssen mit Radar um diesen Verkehr herum geführt werden.

3. **Überbelegung des Luftraumes um Zürich** während der Spitzenverkehrszeiten durch Flüge, die im Anflug auf Zürich die Warteräume benützen müssen.

Dazu kommt, dass das Prinzip des «Sehens und Gesehen werden» in den Luftstrassen zwischen IFR- und VFR-Verkehr unter FL 200 nicht mehr dem heutigen Sicherheitsbedürfnis entspricht.

Lösungsvorschläge

Die Grenze der Belastung für den einzelnen Flugverkehrsleiter ist erreicht und wird oft gar überschritten. In der heutigen Luftraumstruktur ist keine systemmässige Trennung der Verkehrsströme möglich. Alle Verkehrsprobleme sind vom Verkehrsleiter mit Radarführungen, welche Zeit beanspruchen und seine Kapazität einschränken, zu lösen.

Unsere Forderung lautet deshalb:

«Der Luftraum der FIR Zürich ist so zu restrukturieren, dass eine grösstmögliche Trennung der Verkehrsströme erreicht wird. Indem der Verkehrsleiter pro Flugbewegung weniger Zeit aufwenden muss, wird seine Kapazität, bei gesteigerter Sicherheit, erhöht.»



© Aeropers 1988

Wir haben Vorschläge ausgearbeitet, welche die folgenden Hauptpunkte umfassen:

1. Die starre Aufteilung des schweizerischen Luftraumes zwischen ziviler und militärischer Flugverkehrsleitung ist nicht mehr zeitgemäss. Wir fordern eine flexiblere Handhabung der heutigen Prioritätenregelung, damit die Verkehrsströme bei Bedarf besser getrennt werden können.
2. Die heutigen An- und Abflugrouten des Flughafens Zürich sind so angelegt, dass jede Trennung des an- und abfliegenden Verkehrs einer Radarführung bedarf. Einzig bei den RNAV SID und STAR (A310, DC10) ist die gewünschte Trennung des Verkehrs teilweise gewährleistet. Gemäss unseren Studien wäre es mit den bestehenden VORs möglich, auch die «normalen» SID und STAR so anzulegen, dass sich Flugzeuge im Steig- und Sinkflug nicht mehr gegenseitig behindern und zudem eine gewisse Trennung zu den Transitrouten erreicht würde.
3. Da für Flugzeuge im Anflug auf Zürich Wartezeiten eingeplant sind, verlangen wir Warteräume, die vom übrigen Verkehr weniger tangiert werden. Zudem sind neue, weiter von Zürich entfernte Warteräume zu schaffen, die bei der Überbelegung von SHA und EKRON benützt werden können. Diese Warteräume sind als integrierender Bestandteil der STAR zu publizieren; wenn sie belegt werden müssen, ist das Verkehrsaufkommen so gross, dass es dem Verkehrsleiter nicht mehr zugemutet werden kann, jedem Piloten den zu befliegenden Warteraum zu spezifizieren.

Natürlich verlangen die obengenannten neuen Routen und Verfahren eine geringfügige Ausweitung des uns zur Verfügung stehenden Luftraumes. Wir sind uns auch bewusst, dass wir mit jeder Forderung nach zusätzlichem Luftraum auf massiven Widerstand der anderen Luftraumbenützer stossen werden. Wir möchten aber klar festhalten, dass der Luftverkehr der 90er Jahre nicht ohne Einschränkungen in der Luftraumstruktur der 60er Jahre abgewickelt werden kann. Bevor zusätzlicher IFR-Verkehr ermöglicht wird (IFR-Verfahren für die Flugplätze Grenchen und Altenrhein sind in Vorbereitung) müssen erst die Voraussetzungen geschaffen werden, den momentanen Verkehr sicher zu bewältigen.

Die gute Qualität unserer Dienstleistung soll aufrechterhalten werden; wir verlangen aber, dass uns hierzu die geeigneten Mittel (genügend Luftraum) zur Verfügung gestellt werden.

Fritz Jenzer
Aerocontrol Switzerland
Arbeitsgruppe Luftraum

Zweimotorig über den Atlantik – ohne mich

Dies ist eine Antwort auf Captain A. Schneiders Bericht zur ETOPS (FR 6/87), und müsste demnach eigentlich im Flight Recorder erscheinen. Unsere Verbandszeitung scheint mir jedoch aus folgenden Gründen der geeigneteren Ort zu sein, meine Besorgnis über das «Neue Denken» alter Chefs zu beherbergen:

1. Zwischen Wirtschaftsecke und Börsenpunkt haben wohl politische, aber keine pilotische Gedankengänge Platz.
2. Klemmt man sie trotzdem dazwischen, geraten sie in den Sog des verherrlichten «Sachzwangs» der Wirtschaftlichkeit.
3. Im Flight Recorder würde meiner Auffassung gleich eine Quasi-Antwort in «Neuem Denken» (unter Berücksichtigung von Punkt 2) folgen. Einer solchen «offiziellen Berichtigung» möchte ich auf keinen Fall Vorschub leisten, würde doch dadurch Gelegenheit geschaffen, die Essenz der Obrigkeit (ich zitiere sie aus der Antwort von P. Thut, Chefpilot A-310, an Captain Ch. Sagne, Feedback FR 1/88): «Was uns aber viel mehr beschäftigt, ist die ökonomische Seite», einmal mehr als wuchernde Bedrohung unter uns treiben zu können.
4. Dieser Beitrag endet in einer Aufforderung an alle sich der Verantwortung ihres Berufes bewussten Piloten, und unserer Verbandsführer im besondern.

Das «Neue Denken»

Hätte ich vor 15 Jahren an der Pilotenselektion statt von Flugsicherheit von kalkuliertem Risiko gesprochen, hätten mir die gleichen Chefs damals geraten, meine fliegerischen Fähigkeiten eher als Busch- oder Sprühpilot zu nutzen, jedoch sicher nicht als Pilot einer Liniengesellschaft, und schon gar nicht der Swissair.

Heute ist das anders: «Über Fragen der Sicherheit lässt sich lange streiten», sagt Captain A. Schneider in seinem Artikel. Dies ist ein anschauliches Beispiel «Neuen Denkens»: Es basiert auf der Mathematik des kalkulierten Risikos, wobei kalkuliert für die materielle Gewinn-Verlustrechnung steht, und Risiko die Summe der Facts ist. Welche Facts berücksichtigt werden, hängt von den gesteckten Zielen ab. Dies sind meist kurzfristige finanzielle Beuten, oder wo diese fehlen, folgt die Auswahl der Facts der Macht des allgemeinen Trends.

Selected Facts legitimieren, was man legitimiert haben möchte

Klar ist es mir nicht, wieso das Entscheiden nach Facts alleine derart in Mode gekommen ist. Überall und immer wieder betonen Führer, dass ihre Entscheidungen auf Facts und nicht auf Emotionen beruhen. Vielleicht

deshalb, weil es beim Fact-Entscheid kaum Verantwortung zu tragen gibt. Er basiert auf allgemein anerkannten Spielregeln (= Verantwortung bleibt allgemein = anonym), während hinter dem Entscheid, welcher auf nicht quantifizierbarer Erfahrung und Weitsicht beruht (Emotions-Entscheid), eine starke Persönlichkeit steht, die direkt verantwortlich ist!

Vielleicht ist es auch nur ein letztes Aufbäumen, um der im Emotionsvorsprung stehenden Frau das Eindringen in die letzte Bastille zu verwehren.

Diese Haltung ist um so widersinniger, weil wirklich gelungene Würfe, ob bei der Mutter, dem Landwirt, Manager oder Pilot, stets dem richtigen «Gschpüri» entspringen.

Statt mich hier weiter zu exponieren, mache ich es mir auch einmal einfach und bediene mich nachfolgend einiger simpler

Tatsachen

Fact 1 Es gibt Flugzeuge, die wurden für lange Strecken ohne Landemöglichkeit gebaut (zum Beispiel B-747), und andere eben nicht (zum Beispiel A-310 oder B-767).

Fact 2 Unter «Sachzwang» wurden B-767 und A-310 langstreckentauglich gemacht. Wie? Hauptsächlich durch «Anpassung» der Vorschriften. Von 1 auf 2 Stunden und 18 Minuten, as you please, please. Es kommt mir vor wie: Nach Tschernobyl werden die Grenzwerte so angesetzt, dass man wenigstens innerhalb der Normen vergiftetes Zeug essen kann. Auf unsern Fall bezogen: **Wir können jetzt innerhalb der Vorschriften legal in Schwierigkeiten geraten.**

Fact 3 Das Gesetz hält grundlegend fest: «Ein Luftfahrzeug, das nur mit einem Triebwerk ausgerüstet ist, darf nur nach Sichtflugregeln bei Tag eingesetzt werden und nur, wenn es nach den Strecken- und Wetterverhältnissen auf dem vorgesehenen Flug bei Ausfall des Triebwerkes möglich ist, jederzeit eine Notlandung ohne besondere Gefährdung der Insassen oder Dritter auszuführen.»

Flüge nach IFR oder bei Nacht dürfen gewerbsmässig also nur auf mehrmotorigen Flugzeugen durchgeführt werden. Hier tritt anstelle der Notlandemöglichkeit das zweite Triebwerk, mit welchem, selbstverständlich ebenfalls «ohne besondere Gefährdung» . . . , ein Flugplatz innert nützlicher Frist angefliegen werden kann.

Fact 4 Muss ein Zweimotoriger an ungünstiger Position ein Triebwerk abstellen: Power – Performance – Action, break off, absinken, 121.50, Navigation, Checklist, HF, MC, Data-Link . . . schnell sind 10 bis 15 Minuten vorüber, bevor die operationell richtige Entscheidung gefällt ist. Schade, die 15' waren in der falschen Richtung, also wenden, zurück, einmotoriger Anflug, das ergibt:

- :15 Minuten wrong direction
- :05 Minuten wenden
- :15 Minuten zurück
- :35 Minuten, und man ist erst wieder da, wo man schon einmal war!
- 2:15 Minuten zum enroute alternate auf zirka FL200
- :10 Minuten für 1-eng. approach, eventuell circling
- 3:00 Stunden sind 250 Menschen einmotorig unterwegs, in IMC, bei Nacht, **gewerbsmässig** (siehe Fact 3)!

- Fact 5 Beim A-310 liegen bereits bei Triebwerkstörungen Normaloperation und bedrohende Notsituation hart nebeneinander.
- Fact 6 Beim B-747 bedeutet die gleiche Störung eine Reduktion der TAS um 30 Kt, ein Absinken um zirka 4000 ft, ein Weiterflug mit drei, nicht einem, Triebwerken zur Destination. Und dies ohne den Data-Link für die Spezialbewilligung, die 2 Stunden um 15 Prozent überschreiten zu dürfen, zu missen. Dafür mit einem Bordtechniker im Cockpit, der sich voll dem technischen Vorfall widmet, der auch von Triebwerken, ihren Schwächen und deren Folgen etliches mehr versteht als wir Piloten.
- Fact 7 Flight procedures, 1-engine out approach:
- A-310 – muss mit kleinerem flapsetting gelandet werden
 - fuel dumping ist nicht möglich
 - nur noch unsymmetrischer reverse möglich, das heisst bei schlechten Pistenbedingungen kein reverse!
 - B-747 – «Identical to 4-engine, zero rudder trim prior touch-down»
 - That's it, that's all!
- Fact 8 Frage ich meine Airbus-Kollegen: «Und, wie gefällt Dir die A-310?» Kommt von den unterschiedlichsten Charakteren stets die gleiche Antwort: «Toll! Super, wenn alles funktioniert. Aber es ist halt technisch schon immer etwas los, und das fordert einem ganz recht.» Ihre Betrachtungsweise richtet sich schon gar nicht mehr auf das eigentliche Fluggerät, sondern bleibt bei der Beherrschung der Systeme stecken.
- Fact 9 Und was sagen die B-747-Kollegen auf die gleiche Frage? «Viel zu enges Cockpit, verdammt lärmig noch dazu, und eine FGS-Bedienung und Überwachung, die zwar funktioniert, über deren Philosophie man jedoch nie ganz schlau werden wird. Aber es ist halt schon eine zuverlässige Maschine, ein gutes Flugzeug.» Von allem, was für die Flugsicherheit wichtig ist, hat es beim Jumbo tatsächlich genügend. Electric-, Air-Conditionning system, Hydraulic, Flight-controls, Brakes, Gear & Flaps samt Indications! funktionieren störungsfrei.

Fact 10 Was sonst noch zeichnet die A-310 aus?

(Alle Vorkommnisse aus den letzten zwei Jahren):

- Unable to select flaps (11 x)
- Hydr. oil loss (7 x)
- Cabin press. troubles (5 x)
- Unable to move throttle or fuel shut-off (je 4 x)
- ATS retard on take-off (2 x)
- Take-off abortion because of wrong computer signals
- No ground spoilers after landing
- No nosewheel steering after landing
- No fuel transfer
- Chaved electric wires

All diese extra-troubles, nebst all den zum Teil sehr gefährlichen computer induced Scheinpannen, kommen auf dem heutigen B-747 nicht vor. Sehen Sie selber nach! und weiter

- Flugzeug muss aus Monrovia wegen ECAM, aus Cairo wegen elec. zurückgeschafft werden.
- Spezialist nach Paris entsandt.
- Special permission granted, granted, gran . . .

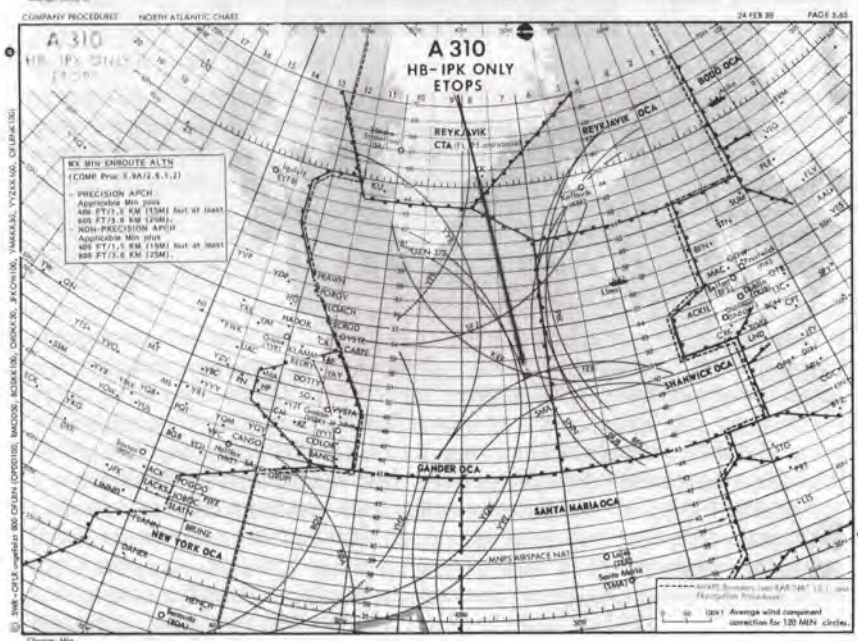
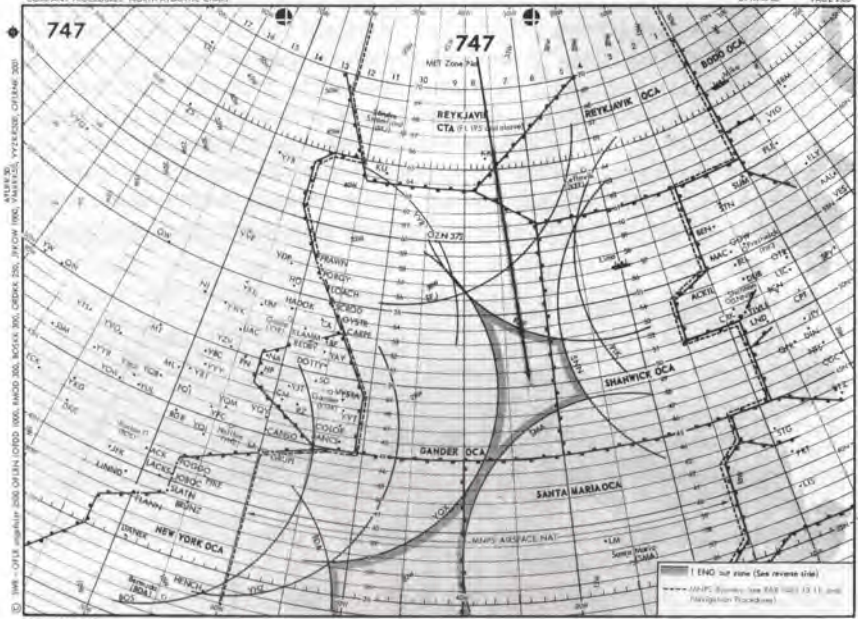
Die sicherere Möglichkeit soll uns gerade gut genug sein,

denn dem Unternehmen Linienflug sind auch so genügend Fallen gestellt. Seien wir doch bescheiden und ehrlich:

- Die Kontinente liegen immer noch gleich weit voneinander entfernt.
- Die Flugplätze und die sie umgebende Topographie sind die gleichen geblieben.
- Das Wetter bleibt bei seinen Launen.
- Die Triebwerke versagen immer noch hie und da.
- Dafür gibt es keinen Bordtechniker mehr.
- Dafür sind wegen dem Automatisations-Syndrom die Systemzusammenhänge komplexer und wesentlich unübersichtlicher geworden.
- Dafür fliegen sie nur noch ganz selten von Hand, und wenn schon, mit autothrottle.
- Dafür stellt man uns ein zero-flighthtraining in Aussicht.

Emotional? Nein, Facts über Facts. Facts mit kumulativer Wirkung!

- Und man muss jetzt, ja eigentlich nur weil die andern auch, zwei-beziehungsweise einmotorig da durchfliegen, wo eine B-747 mit noch 3, ja drei, laufenden Triebwerken umkehren würde.
- Und um dies «mit gutem Gewissen» tun zu können, hat man Buchstaben geändert und investiert in Data-Link.
- Und will bei allem im Atlantik nicht wahr haben, dass unser Verhalten risikofreudiger geworden ist, gleich wie das der jugendlichen Töfffahrer auch.



MR 310 ENROUTE ALTN
(COMP Proc 4.9A/2.5.1.1)

- PRECISION APCH
Approach Min 3000
MSL (PT) 3.0 KM (1500)
MSL (T) 3.0 KM (1500)
- NON-PRECISION APCH
Approach Min 3000
MSL (PT) 3.0 KM (1500)
MSL (T) 3.0 KM (1500)

- Und Zitat: «Entscheidend für mich sind Facts und weniger Emotionen», und hernach wird die Stimmung der Touristen bei ihrer ersten Atlantik- und Äquatorüberquerung als Trendsetter verwendet. Mir geht dies zu weit. Wenn ich mich einer Operation unterziehe, muss ich mich auf den Chirurgen verlassen, in der Annahme, dass er sich gar nicht auf diesen Eingriff einlassen würde, sollten ihm die hierzu benötigten Einrichtungen nicht zur Verfügung stehen. Was passieren könnte, kann ich in Unkenntnis der Sache gar nicht abschätzen. Gleich muss es doch unseren Passagieren gehen, zumal die Operateure noch zuvorderst mit drinsitzen.»

Unsere Verantwortung in der Öffentlichkeit . . .

Als Pilot und erfahrener Flugkapitän haben wir in unserem Leben nicht nur die Verantwortung für jeden einzelnen Flug zu tragen. Selber Teil der Öffentlichkeit, und gleichzeitig einzigartiger Spezialist, haben wir die Zustände auf unserem Gebiete gegenüber dieser Öffentlichkeit zu verantworten. Wer, wenn nicht wir, sollte in der Lage sein, rechtzeitig auf Fehlentwicklungen hinzuweisen und sich gegen fragliche Neuerungen zur Wehr zu setzen?

Dies, meine ich, ist eine vornehme Aufgabe eines jeden von uns, und unseres Verbandes im besondern.

Es stünde ihm gut an, sich direkter an den beruflichen Belangen zu engagieren. So sollte er zum Beispiel praxisfremde Neuerungen der Flugzeugkonstrukteure oder der bürokratischen ICAO nicht kommentarlos hinnehmen.

Beispiele:

- Flugzeuggtüren mit derart kleinen Bullaugen, dass im Falle einer Evakuierung die F/A's die Situation ausserhalb der Tür gar nicht einschätzen können.
- ILS-DME, die nicht die Distanz zum Touchdown angeben, sondern bis Pistenmitte, Pistenende, je nach Standort des Senders.
- Die AMA (Area Minimum Altitude), die eine vollkommene Geographie-Entstellung der IAL darstellt.

Würde sich unser Berufsstand aktiv, engagiert und verantwortungsbewusst um die Veränderungen in unserem Métier kümmern, müssten wir kaum um unser Berufsbild bangen.

. . . und der Firma gegenüber

Wir sind es unserer Geschäftsleitung, zum langfristigen Wohle unserer Swissair schuldig, sie auf Fehldispositionen in unserem Bereich aufmerksam zu machen; und dies auch, wenn sich die Chefs auf der mittleren Stufe alle Mühe geben, die Facts wenigstens mit einem Tanga zu verpacken, damit weder die Geschäftsleitung noch wir die nackten Tatsachen sehen.

Gery Zumstein

Probable cause: Pilot error?

Cet article jette une lumière nouvelle sur la cause d'accidents la plus souvent citée: l'erreur du pilote. Les exemples choisis démontrent la facilité avec laquelle «erreur du pilote» est apposée à la fin de trop de rapports d'accidents. La recherche des causes d'un accident devrait permettre, en premier lieu, d'établir de nouvelles mesures préventives afin d'éviter la répétition d'un même accident. Classer un dossier avec le label «erreur du pilote» équivaut trop souvent à oublier (délibérément . . .) les causes profondes d'un problème existant et tend vers l'irresponsabilité. La sécurité aérienne n'accepte aucun compromis et aucune complaisance. Le prix de cette sécurité est élevé et je ne crois pas que la vie humaine constitue le moyen de paiement adéquat.

Statistics

For years statistics have indicated «pilot error» as the cause of more than 50% of accidents in civil aviation. To err is human, but why do pilots, who are so carefully selected, so highly trained and so regularly checked fail so often? And if this is so, why is this percentage still so high inspite of all the preventive measures? Is it really so easy to label an accident «pilot error» and to overlook the real cause of it or if not, why does the airline industry accept this fact in such a passive way? I don't know one airline who would accept an engine with such a high failure rate.

In the past many accidents were labelled «pilot error» because there were simply no other explanations. Today, with our improved knowledge, we find that some other factors, unknown in those days, were actually the main and only reasons for these accidents. Wind shear, for example, was first discovered and carefully studied not so long ago although it has existed in the nature since before birds began to fly. Measures to assess and recognize this hazard are being studied and also tested at some airports but their implementation on a large scale will take a very long time. Still airplanes are flying and will encounter sooner or later a similar phenomenon of such magnitude that a disaster will occur. Will this kind of accident again be labelled «pilot error»? It was acceptable in the past, but nowadays? Why does it take so long for industry to perfect such a recognition system and to introduce it around all major airports? Is it so low on the priority list and has safety lost its place as a prime concern in the aviation world? Pilot error or industrial lethargy?

Murphy's Law . . .

Human errors are known to exist. Their prevention has been studied and described in many books. To ignore this knowledge in the design and operation of any machine is a human error of the first degree and could be fatal in the future. Yet aircrafts are still made with systems that can be operated in circumstances where the operation can be hazardous or even fatal. And if the design allows operation, no operating procedures will prevent its use at a certain time. Can we not imagine a simple design to block the thrust levers below a certain power setting as long as the aircraft is not in a proper take-off configuration and thus so easily preventing a departure which will obviously end up in a disaster?

Pilot error or designer irresponsibility?

Laws and regulations are still passed with either known loopholes or known inadequacies. Pilots must calculate their fuel requirements in weight units because they need to know the weight of the aircraft accurately, yet laws in most countries prescribe that fuel must be sold in units of volume, in spite of the known fact that miscalculations do occur. To add to the confusion, volume units are not even standardized. Although all governments agreed to adopt the decimal system years ago, many countries use a wild variety of volume units. This is a golden invitation to a disaster and Murphy himself could not resist such a temptation . . .

Pilot error or government complacency?

It is also undisputed that proper training is required to obtain the highest safety level possible. The time invested in learning the components and the systems of an aircraft and their operation, the time in a simulator training again and again the most probable and improbable failures and occurrences, the time spent in flight training in handling the real machine, the time spent under supervision until a high level of competence is obtained permit the pilot to handle his working tool at any time and under any adverse conditions. Still why do you find inexperienced pilots flying charters or airliners on revenue flights?

Pilot error or management failures?

The pilot's job is to transport passengers to an airport. Very often airports are overcrowded and can only handle their traffic if some safety-related items are (consciously . . .) overlooked. These exceptions have in many cases become the rule and if an incident does occur, pilot or controller error is a nice way to simplify the explanation which in turn may result in only a meagre correction if any. Other airports are known to have safety-related deficiencies of such magnitude that warnings are issued concerning the use of such airports. No first-rate airline would use a below standard pilot or an airplane in bad condition but this good practice does not apply to air-space nor airports. The pilot is expected to land at any destination; others

do it and most of the time nothing happens. But if someday something does happen, the outcome of the investigation is quite easy to predict. Pilot error or official incompetence?

And what of the future?

The tendency of aircraft manufacturers towards an indirect connection between pilot and control surfaces, in other words through computers, in order to reduce pilot error does surely not prevent human error. Beyond the theoretical economic advantages, the only accomplishment is to remove the human decision-making process from the actual event to the software design office where the ideal response is studied and fed to the systems. All automatics and computers are programmed by human beings to act upon indications of certain parameters in a pre-determined way. Any conditions not foreseen by the programmer will and cannot be catered for. And who will maintain that all circumstances can always be predicted? Prevention of human errors through the use of computers may quite simply result in the replacement of one error by another. Equally there is not always one standard answer to a particular problem. Even worse. When limitations are built up in computers and the pilot does not even have a chance to hand-fly his aircraft in a non-standard or not «thought-of» situation, it's easy to predict the manufacturer's response in case of trouble: «The pilot should not have allowed himself to get into a position where the normal limitations did not apply.»

Future pilot error or economic considerations in a world of rapidly increasing competition?

Humans, the weak point

Of course air safety has reached a very high level today and there might be an erroneous belief that this achieved level of safety has, is and will always be the norm. But the objective is not to maintain the present level but to continually try to increase this standard. It is being accomplished in many fields but why then has the incidence of pilot error not decreased in the same proportion as other factors have? Pilot error is often the «last resort» cause. Having no other evidence, it is decided that at the end the pilot is at fault based on a simple logical deduction: the pilot is responsible for the aircraft, the aircraft was involved in accident thus the pilot is responsible for the accident. And so the cause is found but this cause does not explain why the pilot erred nor what can be done about preventing a recurrence. Hopefully the quite new field of Human Factors, part of every investigation nowadays, will help to label correctly the causes in providing pertinent and tangible evidence. Better, when the real cause is discovered and studied, something can be done and preventive or corrective measures can be taken. Human factors are an influence on pilot error. To recognize this and try by all means to correct it will not only accurately identify the causes of

many accidents but will improve considerably the general level of safety and awareness.

Pilot error or human factors?

Not to mention the discrimination that in the aviation world a mistake is attributed to the profession of the accused. Have you ever heard or read in a statistic of «doctor's error», «judge's error», «engineer's error», «politician's» or «manager's error»?

Last thoughts . . .

The purpose of this article is not to prove that pilots are infallible and never make mistakes. They do. But such a high percentage attributed to a single cause not only is highly improbable but even suspicious in that it has remained constant for so many years despite all the efforts undertaken. Is this classification wrong or does this high percentage denote fear of the consequences of other more significant causes of accidents? Worse still, is that subsequently the correct preventive measures are not forthcoming. The airline industry is a very hard business. The prime goal of the airline is to survive, that means to make a profit to continue to exist. The profit margins are extremely small and everything is done to reduce the costs. Reduced crew complement, reduced fuel reserves, reduced weather minima, reduced training standard, reduced rest times, reduced vertical separation, reduced number of engines, are all forced upon the pilots by the same people who on the other side simultaneously claim that safety comes first.

Pilots are sceptical that less of everything provides more safety. The professional pilot must accept whatever is decided and he is rarely consulted on those issues. But when the chips are down it is «pilot error». This explanation is certainly that which results in the least damage to the aviation community in general and surely is the best reason to prevent against a loss of confidence within public opinion. It is also very useful to hide the real cause of a problem which in turn could lead to harsh measures which could prove to be expensive, time-consuming, unpopular and uneconomical.

The airline industry defines safety in terms of the accident rate. If an operation is completed without accident it is considered to be safe. Is this really the right yardstick and does it not give a false sense of security? The words of the technical director of IATA back in 1969 have not lost their actuality. After stating that he did not believe in a greater percentage than 1–2% of accidents with pilot error involved, he added that such accidents happen not out of sloppiness, carelessness or disobedience but «because we on the ground have laid booby traps for them, into which they have fallen». It is sad to note that the airlines hardly ever use their considerable influence to

initiate the removal of those booby traps but continue to make new ones. Pilot error or airline profitability?

The operation of an aircraft is the result of the combined effort of numerous human beings, all of whom are fallible. The pilot is the only one who guarantees the quality of his work with his life. To believe and accept that more than 50% of the accidents are attributable to «pilot error» is not only naive, it is also totally irresponsible but nevertheless certainly very convenient. C.G.



B-Schein **Herbstferienkurs in Palma de Mallorca**

Einwöchiger Intensivkurs mit beschränkter Teilnehmerzahl im Hotel Uto-Palma (direkt am Meer) in Palma de Mallorca. Vorbereitungsnachmittag am Samstag, 1. Oktober, in der Schweiz. Anschließend an den Kurs führen wir in der Schweiz eine Testprüfung und dann die amtlich anerkannte Prüfung durch. Auf Wunsch organisieren wir günstige Flüge. 8. bis 15. Oktober Fr. 490.-.

Unterlagen, Auskünfte und Anmeldungen: **Institut für Hochseeravigation**
(eidg. anerkannte B-Schein-Prüfungsstelle), Dorfstrasse 140, 8706 Meilen, Telefon (01) 923 23 57, Telex 875 443 hsee, Telefax (01) 923 23 56.

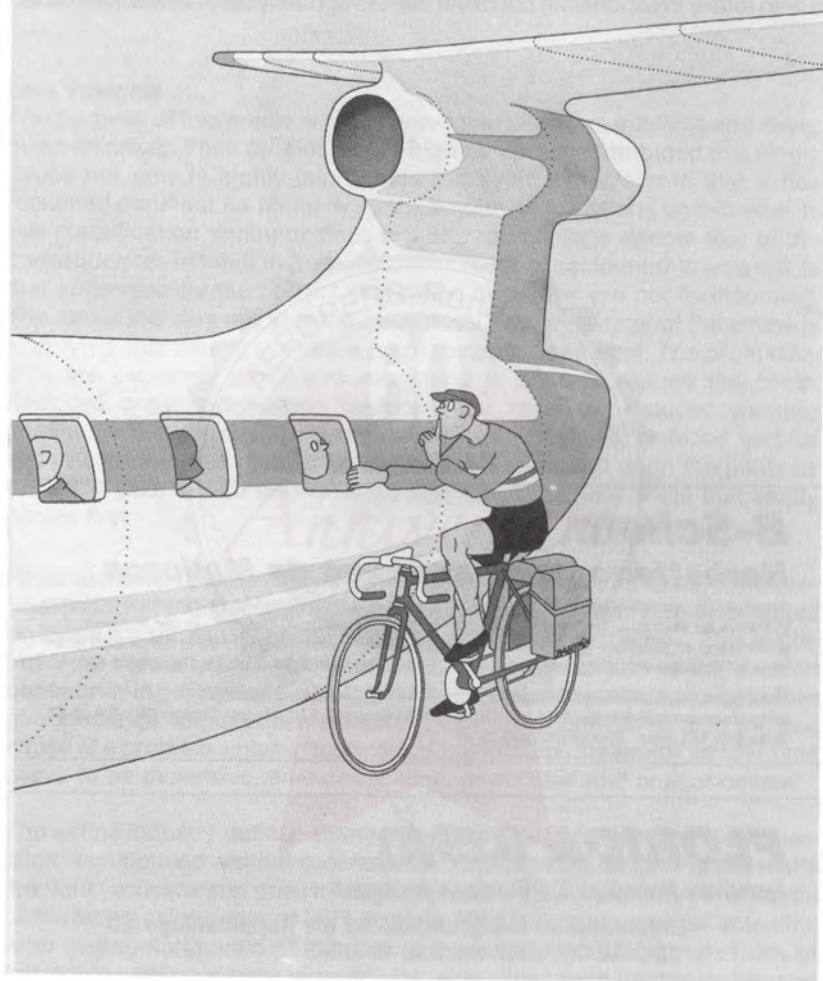
FLORIDA (USA)

Amerikas Paradies für Europas Anleger!

Erschlossene Baugrundstücke als Kapitalanlage ab
US-\$ 18 000 Standardlot, ab US-\$ 50 000 Waterfrontlot.

Ihr Partner: General Development Corp.
Auskunft und Beratung: H. Widmer, GDC-Agent
Bromackerstrasse 11, 8305 Dietlikon, Telefon (01) 833 50 86

BARTÁK



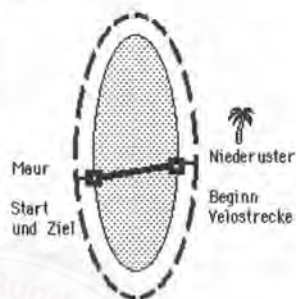
(Aus «Nebelspalter»)

TRIATHLON

am Greifensee

für Cockpit- und Cabincrews von
Swissair, Balair und Militair


Am 13. August um 13:30: Start-
schuss zum 3. Greifenseetriath-
lon. Schwimmen von Maur bis Nie-
deruster, Velofahren einein-
halb Mal um den See, Lauf auf dem
Uferweg und zurück ins Ziel.
Distanzen: S 900m/ V 25km/ L 5km.



Wer sollte mitmachen ?


Alle, die auch ohne grosse Organisa-
tion, ohne Startnummern und Lei-
stungsdruck und ohne Aussicht auf
Wappenscheibe und Ehrenmeldung
glücklich werden können und unter
Sportsfreunden einen Plauschtriath-
lon absolvieren möchten.

 Versicherung und Freiwunsch
sind Sache der Teilnehmer.

 Start und Ziel beim See-
restaurant Schifflande Maur; Briefing
um 13:00.



Anmeldung bis Mitte Juli an: Ruedi Isenschmid Box 364
Peter Küng 2 Box 1046

Ich bin kein  und mache mit am
Grifzgitriathlon:

Name

Box / Adr

Man sollte . . .

. . . den drei F/E's in der **rundschau** Jan./Febr. danken für ihre wertvollen Beiträge (Gedanken) über die FDR-Verhandlungen mit der Swissair.

. . . hoffen, dass sich möglichst viele Piloten und F/E's mit dieser meines Erachtens äusserst wichtigen Thematik auseinandersetzen; sich bewusst werden, dass damit wichtige Weichen für unsere Zukunft bezüglich Qualität unseres Arbeitsplatzes und Einsatzes gestellt werden.

. . . sich selbst Gedanken machen, was für jeden persönlich diese Qualitäten beinhalten; sich dann dazu bekennen und einsetzen, dass ihm (uns) diese Lebensqualität nicht von der Swissair vorgeschrieben oder gar abgekauft wird!

. . . sich im klaren sein, dass das, was wir mit den noch provisorisch geltenden neuen FDR's dereinst weggeben, kaum jemals wieder zurückerhalten werden.

. . . die Rubrik «Man sollte . . .» abändern in z. B. «Ich finde . . .». «Ich . . .», «Mich dünkt . . .» usw. oder à la Motzwand «Mich freut/Mich ärgert», damit all diese Aussagen und Meinungen persönlicher und dadurch auch viel greifbarer werden.

Ueli Walter

. . . die kommende Wendezeit nicht verpassen und

. . . Fritjof Capra's «Wendezeit» rechtzeitig lesen, und

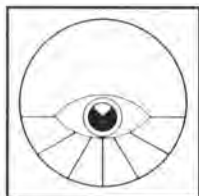
. . . sich vielleicht auf den speziellen Swissair-Nationalfeiertag freuen.

Alain Bühler

. . . nun auch die Swissair dazu bringen können – nach den Froschschenkeln – auf Gänseleber zu verzichten. Dies nach dem Motto «Gourmet mit Herz»!

Freddy Hoogeveen

rund-Schau



Gedanken zum Unterschied zwischen Theorie und Praxis

Wir sind voll motiviert.

Wir sitzen alle im gleichen Boot.

Wir ziehen alle am gleichen Strang.

Unsere Operation sei elegant und ökonomisch.

Und wir freuen uns, dass wir in unseren hohen Ansprüchen und hehren Vorsätzen derart vollumfänglich unterstützt werden:

– standby – cross after – wait – hold position – let pass – your slot expires – join behind – call you back – hold over – take additional fuel – unable to give an EAT – long approach – apron blocked – fuel strike – slow down of ATC – slot expired – expedite your climb – to be level before – indefinite delay – reduce to minimum clean – number ten, correction, number eleven in sequence – unable to accept flightplan – descend immediately to – cross XY not before – return to parking position.

Alexander Ditze

Swissair romande

On se réjouit d'apprendre que Swissair fait une campagne publicitaire de 1.2 million de francs pour rappeler aux Romands qu'elle est aussi leur compagnie . . .

Convaincre par les mots c'est bien.

A la lecture des noms des personnes qui composent notre nouvelle direction, il n'est pas difficile de se convaincre qu'on y parlera pas souvent le français.

Convaincre par les faits serait beaucoup plus simple et peut-être moins cher.

Benoît Gogniat

HB-IPKennedy

Le 15 avril 1988 l'Airbus de Balair a effectué son baptême sur l'Atlantique Nord en direction de New York. Avec satisfaction le premier équipage a annoncé à notre compagnie: «Position 54N30W, ops normal.» Et c'est en pensant à tous ceux qui de près ou de loin ont contribué à la réussite de cette opération que ce message fut passé. Ou le début d'un nouveau chapitre pour notre compagnie dans le calme et la sérénité loin de tout tapage médiatique. C.G.

Zweimotorige Leistungsschau. Boeing lieferte am 17. April die erste 767-200 ER an Air Mauritius ab, wobei von Halifax aus in einem 16 Stunden und 27 Minuten langen Direktflug über 14 000 km Mauritius erreicht wurde. Die Maschine soll in einer ersten Phase die gemieteten 747 SP auf der Strecke nach London (9836 km, 12 Stunden Flugzeit) ablösen. Später sollen Singapur und Japan bedient werden und sobald mehr als 120 Minuten ETOPS-Zeit bewilligt würden, auch Australien. Die mit einem Startgewicht von 172 Tonnen schwerste 767-200-Version hat als weitere Neuheit erstmals Achterreihe in der Economy-Klasse und sieben Sitze nebeneinander in der Business-Klasse, also jeweils einen Sitzplatz mehr als alle anderen 283 bisher bestellten 767. So kommt Air Mauritius auf 202 Sitze, und dies trotz eines sechsplätzigen Crewbunks im Heck der Maschine.

Cabriolet in 24 000 ft. Die Untersuchungsbehörden erklärten, dass sie noch nie etwas derartiges gesehen hätten und dass es ein Wunder gewesen sei, dass der Kapitän und die Copilotin die Boeing 737 der Aloha Airline noch sicher landen konnten, bei welcher am 28. April ein Teil des Daches wegflog. Kontrollen haben ergeben, dass im Spant Nr. 4 total 30 Risse und auch in Nr. 10 hinter dem Flügel sowie an geklebten Rumpfblechchen Risse vorhanden waren. Mit einer durchschnittlichen Strecken-Flugzeit von 23,5 Minuten hatte die Boeing 737 bei total 35 000 Flugstunden fast 90 000 Landungen hinter sich. Es gibt nur noch eine 737 mit einer höheren Anzahl Landungen, und die gehört auch Aloha. Sie und zwei weitere wurden vorsorglich aus dem Verkehr gezogen. Boeing hat zusammen mit dem FAA Inspektionen von Flugzeugen dieses Typs mit über 30 000 Landungen verfügt.

Leider verlor bei diesem Unfall ein Mensch das Leben, die 57jährige Stewardess Clarabelle Lansing wurde offenbar durch den rapiden Druckabfall hinausgeschleudert.

4-3-2-1. Eineinviertel Stunden vor der Landung in Tokyo gab das Triebwerk Nr. 4 der Boeing 747 der United Airlines den Geist auf. 30 Minuten später war Nr. 1 dran und kurz vor dem Aufsetzen auf der Piste in Narita meldete sich auch Nr. 3 noch ab. Mit einem Triebwerk rollte der Jumbo zum Standplatz. Nach einer genauen Inspektion aller Systeme war man nicht schlauer, denn alles schien funktioniert zu haben und auch Treibstoff war genügend vorhanden.

Der Jumbo wurde später ohne Zwischenfall wieder zurück in die USA geflogen. Bei dieser älteren Version der 747, die gemietet und erst zwei Monate im Einsatz war, muss die Treibstoffzufuhr manuell geregelt werden. Ein human performance Experte wird die Trainings, Systeme, Verfahren, Checklisten und Vorschriften überprüfen, ob eine der Crew nicht bewusste Manipulation zu diesen «Abstellern» geführt hatte.

Bitte warten. Die Lufthansa hat eine Statistik über ihre Flugstunden in den Warteräumen von Frankfurt, München und Düsseldorf gemacht. Im vergangenen Jahr verbrachten Lufthansa-Flugzeuge insgesamt 5200 Stunden in jenen Holdings, doppelt so viele wie 1986!

The Aviation Language. In einer Diskussion gehört: «Jedesmal, wenn ich in einem Bulletin einen englischen Artikel lesen muss, denke ich, ob die keine Engländer haben, die das Manuskript korrigieren können? Ich lese viel lieber einen deutschen Artikel, wo die Gedanken des Autors in seiner «Muttersprache» durchkommen, als dass ich mich durch das «Ops-Center-Englisch» durcharbeiten muss!»

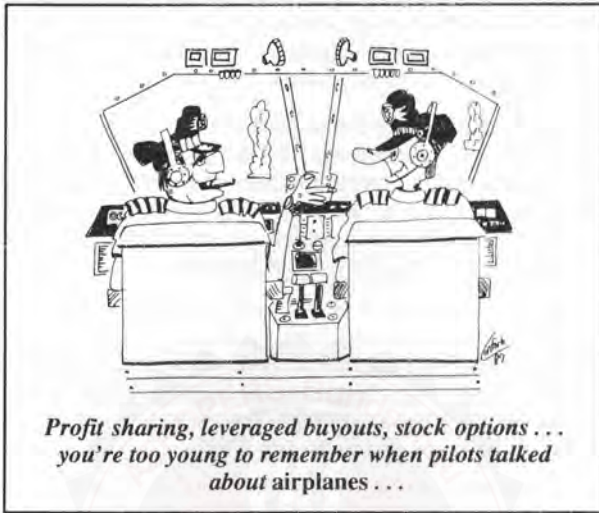
Der das sagte, war ein . . . Engländer!

Gebranntes Kind scheut das Feuer. Lauda Air ist eine Nichtraucher-Fluggesellschaft. Trotzdem wird in der neuen Boeing 767 nach Hongkong und Sydney eine «Raucherkabine» im hinteren Teil des Flugzeuges angeboten, um keine Entzugserscheinungen aufkommen zu lassen. Niki Lauda selbst fliegt übrigens als Präsident seiner Airline monatlich 95 Stunden, «wie die anderen Piloten» – aber nie ohne seinen Parmalat-Hut, denn diese Milchfirma ist noch immer sein Sponsor!

Zu dritt im 747-400 Cockpit. Japan-Airlines hat nach mehrmonatigen Diskussionen mit den Behörden und Verbänden entschieden, die bestellten 747-400 mit einer Dreierbesatzung zu fliegen. Air France und UTA werden mindestens im ersten Jahr noch einen F/E an Bord ihrer 747-400 haben.

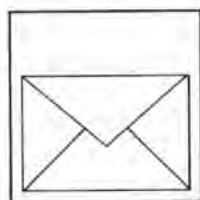
H.L.

Humor



(Aus «Air Line Pilot» der US-ALPA)

Briefe an die rundschau



Rio – einmal anders

Wer Lust hat in Rio einmal etwas anderes zu erleben, als nur zwischen Mab's und Atlantico hin und her zu pendeln, der kann Rio von einer anderen Seite kennenlernen, beim Ultralight Fliegen.

Es besteht die Möglichkeit, auf einem Fox 2 Stunden zu nehmen (für Piloten) oder auch nur einen Rundflug zu buchen. Beides ist ein Riesenspass. Der Designer ist ein Schweizer, Hans Gyax. Ein weiterer Schweizer, Fritz Meier, gibt Flugstunden und macht Rundflüge. Ebenfalls besteht die Möglichkeit, nach vorhergehendem Flugtraining ein Gerät zu mieten.

Die Fox 2 ist ein Zweisitzer Ultralight mit Klappen, Quer-, Seiten- und Höhenruder. Reichweite zirka 400 km. Es wird empfohlen, eine Windjacke und einen Fotoapparat mitzunehmen. Die Preise sind auszuhandeln:

Standard Tour 40 US-Dollar (für Swissair 40 Franken)

Längere Flüge 100 US-Dollar (für Swissair 100 Franken/hr)

Kontaktadresse: Fritz Meier, Telefon 221-6489 (morgens)

(Interessenten werden im Hotel abgeholt. Zurück mit Bus, hält direkt vor Hotel)

Dienstaltergeschenk: Statt Steuern – Ferien

Leider sind Dienstaltergeschenke nicht in allen Kantonen steuerfrei, so wird beispielsweise im Kanton Thurgau der Betrag voll zum Einkommen gerechnet und entsprechend versteuert. Es wäre nun meines Erachtens viel interessanter, anstelle von Geld Urlaub zu beziehen. Ich hätte viel lieber eine Woche mehr Ferien bezogen. Mein Vorschlag ist, dass dem Arbeitnehmer diese Alternative angeboten wird, sofern dies der Personalbestand zulässt. Damit wäre beiden Teilen gedient: für die Firma kleinere Kosten, für den Arbeitnehmer mehr Ferien.

Roland Heinzer

Humour

Chère Mademoiselle,

Avec une profonde émotion j'apprends que vous allez disparaître de la terminologie officielle, dans l'administration fédérale en tous les cas et dans notre compagnie aussi sûrement, sous prétexte d'égalité des sexes. Grâce à vos revendications et sans tenir compte de votre état civil ou pénétrer votre sphère privée, je devrai donc à l'avenir vous donner du Madame. Et vous ne pourrez plus oublier, le temps d'un bonjour, l'inexorable outrage du temps sur vos jolis minois ou cacher la réalité en rêvant à vos jeunes années lorsque je vous appelais Mademoiselle.

Je reconnais que cette dénomination nouvelle est l'oeuvre de vos amies d'outre Sarine. Dans leur langue vous n'étiez que quantité négligable. Vous étiez bien munie d'un «das» qui tout en étant un article défini, n'en était pas moins d'une neutralité typiquement helvétique et vous rejetait dans la catégorie des asexués. Vos amies germanophones licenciées et émancipées restaient désespérément «Fräulein» si leurs études ou leurs carrières les empêchaient de rencontrer le Monsieur de leurs rêves. En plus elles étaient jalouses de leurs camarades d'école ménagère mariées à un quelconque diplômé qui se faisaient donner du «Frau Doktor» à tour de bras.

Vous étiez, chère Mademoiselle, ce bain de jouvence, cette vision d'éternité qui vous rendait si belle et attirante. J'espère que cette nouvelle identité ne vous transformera pas totalement et que vous pourrez trouver dans cette renaissance de nouvelles forces qui vous épanouiront et nous ferons vibrer davantage, nous, pauvres Messieurs à jamais immuables.

En déplorant sincèrement votre sacrifice suprême au nom de l'égalité des sexes, je vous présente, chère Mademoiselle, mes sincères condoléances en ces jours noirs et à vous, chère Madame, mes meilleurs voeux de bonheur pour votre vie future.

C.G.



Bodensee
Zürichsee
Lago Maggiore

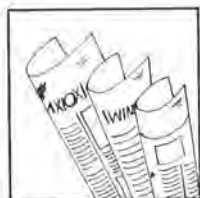
Pit's Segelschulen

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!

From other publications



Eastern loses pilots

An increasing number of pilots in Eastern Airlines are quitting their jobs to work for other airlines, and even for the Federal Aviation Administration as flight inspectors.

The reason for this mass exodus seems to be a preconception among Eastern's employees in general that ultimate chief Frank Lorenzo, head of Eastern's owner Texas Air, will in the end be successful in asset-stripping Eastern, and that only the highest-seniority pilots will then be able to continue in their jobs.

In court hearings Eastern officials have admitted that 500 pilots left Eastern last year. Usually 50 to 60 leave each year. Eastern said that another 600 are expected to leave this year, almost double the figure on which the airline planned.

Some industry analysts believe that the pilot shortage is the biggest threat to Eastern's survival. According to these analysts, the departure of pilots at such a rate is more critical than either the FAA's current safety investigation of Eastern or the carrier's battle to reach a contract with the Machinists' Union.

Customer complaints, partly because of flight cancellations resulting from the pilot walkouts, have been growing rapidly. In March Eastern was the second-worst carrier in the airline industry in terms of numbers of complaints per 1,000 passengers. Eastern was surpassed only by Continental, Texas Air's other major subsidiary.

Eastern has tried to repair the damage by hiring approximately 400 new pilots since last August, but the total number of pilots at Eastern has still fallen to about 4,000, from about 4,300 at the end of 1986.

In addition to hiring new pilots, Eastern has cancelled pilot vacations and has tried to crack down on the number of pilots reporting sick.

(Aus «Flight» 7. Mai 1988)

Elektromagnetische Interferenzen

(Vgl. Artikel in der *rundschau* März/April 1988)

The U. S. Federal Aviation Administration, which is currently developing extensive new standards to protect aircraft with electronic control systems from the effects of unwanted radio frequency emissions, is using interim requirements to allow timely certification of the first aircraft being readied for service with such systems.

«Everything is in a bit of a turmoil here», James Treacy, national resource specialist at the FAA's Western Region in Seattle, Wash., said. «It's going to be a couple of years before we have a final rule out, and our problem now is to develop some interim standards that will allow us to certificate the aircraft and engine combinations that have applied for certification. «There's no standardized procedure for testing the effects of unwanted RF emissions, and some of the aircraft applying for certification are nearly finished with that work», he said.

In the case of the A 320, Airbus Industrie will be asked to comply with its choice of one of two possible requirements:

Each electronic control system must demonstrate its ability to operate in the presence of a minimum RF threat of 200 V. per square meter average electrical field strength without protection of shielding.

Each system must demonstrate its ability to operate in the presence of average voltage levels of up to 2,000 V. per square meter and peak voltage levels of up to 14,000 V. per square meter at different frequency levels.

(Aus: «Aviation Week» vom 18. Januar 1988)



EVANGELISCHE SCHULE
BAUMACKER Baumackerstr. 15
8050 Zürich-Oerlikon

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

Organisation des Vorstandes

Präsident:	H. Spörri	Fach 402	Mitglieder:	R. Lengauer	Fach 1083
				T. Stefanini	Fach 296
Vizepräsidenten:	E. Scharp	Fach 1323		R. Suter	Fach 1110
	H. Lüscher	Fach 189		A. Caluori	Fach 534

Kommission	Delegierter des Vorstandes	Vorsitz	SR-Fach
Versicherungen	E. Scharp	M. Kuhn	1230
Salär-/Gesamtaufwand	E. Scharp	G. Brun	1078
Datenaufzeichnungsgeräte	R. Suter	H. Lüscher	189
Seniorität	T. Stefanini	P. Bircher	274
Finanzen	H. Spörri	G. Schwing	1486
Einsatz	R. Lengauer		
Schule und Check	H. Spörri	G. Riedel	1352
Flugsicherheit	T. Stefanini	H. P. Buchmann	22
Security	H. Spörri	P. Rüedi	1311
rundschau	H. Lüscher		
Int. Organisationen	H. Lüscher		
Copilotengruppe	R. Suter	Ch. Häfeli	86
Flight Engineers	A. Caluori	W. Jenni	513
Ausländer	E. Scharp	J. van Dierendonck	1414
Romands	H. Spörri	B. Wettstein	1289
Pensionierte	E. Scharp		
Dachverband	R. Lengauer	H. Spörri	402
Rechtsfragen	A. Caluori	J. P. Tappy	1413
Öffentlichkeitsarbeit	R. Suter	R. Lengauer	1083

VEF-Stiftungsräte:	Jürg Franz	Fach 448	Erwin Kaiser	Fach 242
	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
