

rundschau

Juli/August 1988



60
YEARS
Anniversary
1954 - 2014

**AERO
PERS**

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
Termine	8
Intern	
Neuaufnahmen	9
Austritte	11
Verstorbene Mitglieder	11
Die neuen Vorstandsmitglieder	12
Airline Pilots Golf Tournament	14
Versicherungen	
Aerosana-Mitteilungen	15
Dieter Schlund, Leiter OC	17
Wann kann ich wieder schlafen? (2)	23
Feuerprobe bestanden	29
Weltreise	32
Usthi-Kinder	33
Callback	35
Gedanken zur Ausbildung SLS	37
rund-Schau	39
Man sollte . . .	40
Humor	40, 44
Briefe an die rundschau	41
From other publications	45

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 21. September 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

PILASTRO




für Wohnen, Essen und Schlafen!

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

Das Jahr des Drachen

Der chinesische Kalender hat für 1988 den Drachen als Symboltier ausgewählt. Er soll florierende Geschäfte, aber auch viele Unfälle bringen. Beides trifft gegenwärtig für den Bereich Luftfahrt in unvorhergesehenem Mass zu. Sowohl die Erträge in der Bilanz wie auch die Verluste an Menschen und Maschinen liegen nicht im erwarteten Trend.

Zwei Unfälle der jüngsten Zeit haben in der Presse und in internationalen Gremien nachhaltigen Niederschlag gefunden und haben den Fragenkomplex über die aktive und passive Flugsicherheit um gewichtige Nuancen bereichert. Ironischerweise werden beide weder in der ICAO- noch in der IATA-Statistik erscheinen, da dort nur Linienflüge berücksichtigt werden und dies nicht mal nach den gleichen Kriterien, denn die IATA weist für 1987 509 tödlich verunfallte Passagiere aus, die ICAO 974. Die IFALPA kam auf 1300, weil in ihrer Statistik im Gegensatz zu IATA und ICAO auch der Charter- und Cargoverkehr sowie die terroristischen Anschläge und Abschüsse durch das Militär mitberücksichtigt werden!

In seinem Präsidialartikel macht sich Heiner Spörri Gedanken über den Abbruch des Iran-Air-Flugzeuges vom 3. Juli, auf der auch unseren DC-10-Besatzungen bestens bekannten Strecke von Bandar Abbas nach Dubai. Dieser Vorfall spricht die passive Flugsicherheit an, wo wir als Besatzung nichts oder nur in sehr limitiertem Umfang etwas dazu beitragen können: wir erwarten sowas nicht!

Ebensowenig erwartet haben wir aber auch das abrupte Ende des Fluges einer brandneuen Airbus 320. Neben einigen Ungereimtheiten während Planung und Ablauf des Fluges haben sicher auch der hohe Grad an Automation zum Unfallgeschehen am 26. Juni beigetragen.

Zu den «juristischen Randbedingungen» des Unfallherganges gehört, dass die A320 wohl der Air France gehörte, die eine Minimalhöhe von 100 m für Demonstrationsflüge vorschreibt, aber von Air Charter für einen zweimaligen Vorbeiflug in Habsheim und anschliessenden Mont-Blanc-Flug gemietet und mit Passagieren beladen wurde.

Zu den «technischen Randbedingungen» gehört, dass unter 100 Fuss und in Landekonfiguration nur noch der Anstellwinkel bezüglich Strömungsabriss begrenzt wird, die Motoren aber nicht mehr automatisch Schub geben, wenn der maximale Anstellwinkel und die minimale Geschwindigkeit erreicht sind. Dies ist eine Lücke im sonst fast vollständig abgesicherten Flugspektrum. Die Gashebel-Philosophie muss auch noch in Betracht gezogen werden, denn auf der A320 sind erstmals Hebel vorhanden, die wahlweise in vier einrastbare Positionen (idle, cruise, climb und take off) gesetzt werden können und Leistungsänderungen nicht mehr widerspiegeln.

Diese beiden Details mögen einen Einfluss gehabt haben, dass erst 300 m vor dem Waldrand Gas gegeben wurde. Aber dass die Triebwerke bei dem in jenem Moment maximalen Anstellwinkel von 17,3 Grad volle acht Sekunden brauchen, um Leistung abzugeben, ist zum mindesten verwunderlich.

Ob sich die erfahrenen Piloten durch die Zuschauer, durch die Herausforderung des Fluges oder durch die Einwirkung der Computer und den Glauben an eine totale Sicherheit soweit von der Einhaltung ihrer vorher genau festgelegten fliegerischen Limiten ablenken liessen, muss die Untersuchung zeigen.

Durch die «flight envelope protection» der A320 wurde jedoch erreicht, dass die Fluglage in der letzten Phase ständig kontrollierbar war, wenn die Geschwindigkeit zuletzt auch nur noch sechs Prozent über der Abrissgeschwindigkeit lag. Vielleicht trug dies dazu bei, dass das Eintauchen in den Wald relativ sanft erfolgte und die Rettung der Passagiere trotz nur zwei brauchbarer Notausgänge erfolgen konnte. Leider fanden trotzdem drei Menschen den Tod.

Die Unfalluntersuchung lässt im Moment noch einige Fragen offen: Wieso wurde einen Tag später von Bulldozern das Gelände eingeebnet? Wieso wurde ein Untersuchungsrichter seines Amtes enthoben? Wieso wurde ein Präsident der Untersuchungskommission gewählt, der vom Gesetz her dieses Amt nicht bekleiden dürfte? Wieso macht nur Aérospatiale, also der Hersteller, mit seinen Unterlieferanten die Unfallauswertung?

Wieso werden diesen Themen im Editorial und «Liebe Mitglieder» soviel Platz eingeräumt? Wir müssen uns damit befassen und versuchen, Schlüsse oder Erkenntnisse daraus zu ziehen. Dieser A320-Unfall bietet viel Stoff für die auch von ICAO und IATA geförderte Thematik um die «Human Performance» im Flugbetrieb. Von Swissair könnte übrigens die Anwendung von Erkenntnissen aus diesem Gebiet für die Besatzungsschulung in einem grösserem Mass wahrgenommen werden.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Jeder von uns nahm mit Bestürzung Kenntnis vom Abschuss einer A-300 der Iran Air auf dem Flug von Bandar Abbas nach Dubai. Als ich selbst durch Dritte auf diesen schrecklichen Zwischenfall aufmerksam gemacht wurde, konnte ich einfach nicht glauben, dass den Amerikanern ein derartiger Irrtum widerfahren könnte. Erst die Zeitungen des nächsten Tages belehrten mich eines Schlechteren. Ich war ebenso entsetzt wie im Jahr 1983, als russische Jagdflugzeuge die vom Kurs abgekommene B-747 der KAL abgeschossen hatten. Damals rief die IFALPA zum zeitweiligen Boykott der russischen Flugplätze auf. Im neuesten Fall liess sich die IFALPA kaum hören, wohl weil beinahe die Hälfte der Mitglieder unseres internationalen Pilotenverbandes von Amerikanern gestellt wird. Die Politiker wollten keine Vergleiche zwischen den beiden Fällen gelten lassen, sie fanden Entschuldigungen für den neuesten Fall, während der KAL-Abschuss unentschuldigbar blieb.



Dabei war es doch so, dass der Jumbo der KAL eindeutig vom Kurs abgewichen war und über verbotenes Territorium flog, während der Airbus der Iran Air wenn nicht mitten im Airway, so doch auf einem vorgegebenen Radar-Heading diesen ansteuerte. Der Airbus flog also auf einer von den Piloten als sicher angenommenen Route. Wir alle wissen, dass während des Starts und des Steigflugs in einem Cockpit keine Zeit bleibt, um auf der Notfrequenz 121,5 MHz allfällige Warnungen von Militärs mitzuhören. Die unschuldige Besatzung und ihre ebenso unschuldigen Passagiere wurden abgeschossen, weil ein Schiffskommandant der Navy glaubte, in Selbstverteidigung handeln zu müssen. Dieser Vorgang müsste durch die Organisation, die unsere Berufsinteressen weltweit vertritt, ohne Wenn und Aber verurteilt werden.

Auch bei mir regt sich ein Gefühl des Verständnisses für den betroffenen Schiffskommandanten. Er stand unter dem grossen Druck eines kriegerischen Angriffes durch iranische Boote, und in seiner Erinnerung haftete der irrümliche Beschuss der Fregatte «Stark» durch irakische Kampfflugzeuge, der dem seinerzeitigen Kommandanten seinen Posten gekostet hatte. Unter militärischen Gesichtspunkten ist sein Entschluss verständlich, er nahm die Verantwortung auch auf sich, sein Präsident unterstützte ihn.

Letztlich stellt sich also die Frage, ob in diesem Fall das Ergreifen militärischer Mittel gerechtfertigt war; mit meinem Verständnis einer zivilisierten Welt muss die Antwort **nein** lauten, und zwar aus folgenden Gründen:

- Der Auftrag an die U.S. Navy im Golfgebiet besteht darin, die zivilen (nicht Iran dienenden) Handelsschiffe vor militärischen Angriffen zu schützen.
- Die Luftstrasse zwischen Bandar Abbas und Dubai war nicht offiziell wegen Kriegshandlungen geschlossen. Jede andere Airline hätte hier auch Linienflüge durchführen können.
- In einer derart heiklen Situation darf man sich offenbar nicht auf vom Computer gelieferte Feinderkennung verlassen, eine Identifikation durch Menschaugen ist unbedingt notwendig, selbst wenn das Kriegsschiff Gefahr läuft, deshalb unter Beschuss zu geraten. Die Sicherheit des Militärs darf nicht vor die Sicherheit der zivilen Luftfahrt (oder auch Seefahrt) gestellt werden, solange nicht in eindeutig festgelegten Kriegsgebieten operiert wird.

Hier liegt meines Erachtens die Krux der ganzen Angelegenheit: «Offiziell» besteht kein erklärter Krieg zwischen Iran und Irak, die Kampfhandlungen sind örtlich immer eng begrenzt geblieben. Unsere Sicherheitsexperten haben die Flughäfen von Teheran und Bagdad ausser während der Phasen mit Raketenbeschüssen der jeweiligen Hauptstädte immer als sicher bezeichnet. Keiner der beiden Flughäfen wurde denn auch je getroffen. Es besteht kein Zweifel, dass in der Umgebung der Flughäfen Fliegerabweereinheiten installiert sind, sie sind jedoch stumm geblieben, vielleicht gerade deshalb, weil sich die Bedienungsmannschaften nicht auf modernste Ausrüstung verlassen können, sie müssen die Frage nach Freund oder Feind mit herkömmlichen, dem Menschen vertrauten Hilfsmitteln beantworten.

Selbstverständlich bleiben immer gewisse Bedenken bezüglich unserer Operation nach Iran und Irak. Die Aufgabe unseres Sicherheitsbeauftragten war und ist schwierig, Captain Peter Rüedi hat immer versucht, sich anhand umfangreicher, zum Teil schwer erhältlicher Informationen ein genaues Bild zu machen, auch die enge Zusammenarbeit mit OY hilft bei der Entscheidungsfindung mit. Aufgrund dieser genauen Analysen fand man auch nach dem Abschuss der A-300 keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Gefährdung beim Anflug Teherans oder Bagdads zugenommen hätte. Andererseits wurde übereinstimmend erkannt, dass aus neutralitätspolitischen Gründen die gleichzeitige Bedienung der beiden Hauptstädte besseren Schutz bietet, obwohl kommerzielle Überlegungen zurzeit nicht für eine Bedienung Bagdads sprechen würden.

Heute können wir wieder hoffen, das die Friedenszeichen im Golfgebiet weiter Gestalt annehmen, damit der zivile Luftverkehr wieder unabhängig vom Einfluss der Militärs seine Aufgabe wahrnehmen kann.

Ihr Heiner Spörri

Mit freundlicher Empfehlung

Franz u. Marisa Frick

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

Termine



Greifensee-Triathlon

Samstag, 13. August 1988, Briefing um 13.00 Uhr beim Seerestaurant Schiffflände, Maur

Copiloten-Hock

Donnerstag, 25. August 1988, ab 19.30 Uhr, Restaurant Löwen, Kloten (1. Stock).

Pensionierten-Stamm

Dienstag, 30. August 1988, 14.30 Uhr und
Dienstag, 27. September 1988, 14.30 Uhr
im Restaurant «Welcome-Inn», Kloten, Amtsstube

«Gesucht:

Linienpilot,

ca. 50, mind. 180 cm, der eine glückliche, harmonische Zweierbeziehung anstrebt, von ehemaliger, attraktiver Air-Hostess, anf. 40, 172 cm, schlank. Auf Deine Resonanz freut sich eine charmante, leidenschaftliche, gepflegte, natur- und tierliebende, hübsche Frau, die ein Herz voller Liebe, bei absoluter Treue zu verschenken hat.» Unter Chiffre Nr. 1005, Vereinsdruckerei, 8500 Frauenfeld.

Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom Juni und Juli 1988 wurden folgende Piloten neu in die Aeropers aufgenommen:



Martin Berger



Marc Bertram



Daniel Comte



Jean-Louis Courvoisier



Jürg Hasler



Martin Hörler



Jörg Isenschmid



Hans-Jörg Müller



Yves Rossy



Ernst Steiner

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Austritte

Per 31. August 1988 hat

Michael Thomas

seinen Austritt aus der Aeropers bekanntgegeben.

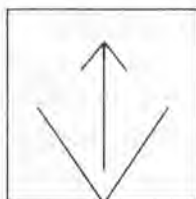
Verstorbene Mitglieder

Am 24. Juli 1988 ist unser Passivmitglied

Gerry Mazzone

im 67. Altersjahr gestorben. Wir werden ihn in ehrendem Andenken halten.

Die neuen Vorstandsmitglieder



Anselmo Caluori, Bordtechniker B-747



Aufgewachsen: In Bonaduz GR. Spreche trotzdem leider nicht romanisch

Ausbildung: Elektromonteurlern. Elektroingenieur am Abendtechnikum

Arbeitsorte: Ölpipeline Genua–Ingolstadt als Elektroingenieur während 7 Jahren. Danach 1 Jahr Auslandsaufenthalt. Seither bei der Swissair.

Freizeit: Wandern, Computer, Zeitungen lesen mit der Pfeife im Munde.

Die guten Gerichte meiner Frau genießen. Selbstverständlich mit einem Glas Herrschäftler. Diskutieren mit Freunden und aktiv politisieren.

Für meine Wahl in den Aeropers-Vorstand möchte ich Euch herzlich danken. Mein Entschluss aktiv an der Front mitzuwirken reifte vor allem im Gärboden der Unzufriedenheit. Als direkt Betroffener des nahen möglichen Arbeitsplatzverlustes sah ich, dass nur mit persönlichem Einsatz die Kanten der Zukunft abgerundet werden können. Da nur zu klar ersichtlich wurde mit welchem Eifer unser Arbeitgeber die Angelegenheit vor sich hinschob, schien der Weg klar gezeichnet. Ich möchte den Piloten für ihr Verständnis danken, wenn ich diesem Thema erste Priorität einräume. Mit der Hilfe der Aeropers hoffe ich noch dieses Jahr einen für alle Betroffenen guten Weg zu finden. Es ist mir klar, dass nur zusammen vernünftige Lösungen gefunden werden können. Auf eueren Goodwill hoffe ich, denn nur Einigkeit macht stark, und das Bewusstsein, die Kollegen im Rücken zu haben, motiviert.

Anselmo Caluori



Gegenwart:

33, verheiratet mit Bauzeichnerin Daniela, Vater von Patrizia und Raphael.

Vergangenheit:

Aufgewachsen in Wettingen, Hochbauzeichnerlehre in Baden, Ingenieurschule in Brugg-Windisch, Architekt HTL. Eintritt SWR im Oktober 1980, Versicherungskommission und Vorstand Krankenkasse 1983–1988, Stiftungsrat VEF seit 1985.

Zukunft:

Wie viele unter Ihnen habe auch ich die stellenweise bedrohliche Rissbildung am Gebäude unserer Interessengemeinschaft erkannt. Glücklicherweise sind jedoch sowohl Fundament als auch tragende Elemente noch absolut intakt.

Die vermehrte Gewittertätigkeit und zunehmend säuerlicher Regen könnten allerdings in absehbarer Zeit zu ernsthaften Schäden und damit einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Raumklimas führen.

Das dringend benötigte Sanierungskonzept kann in Kürze verabschiedet werden, die Arbeitsvergebung ist vorbereitet. Sofern dann sofort mit der Ausführung begonnen wird, kann das ganze Vorhaben im Stil einer sanften Renovation ablaufen. Dies erfordert zwar einen etwas grösseren zeitlichen Rahmen, lässt uns dafür aber wertvolle Kernsubstanz erhalten.

Um die mit diesem Projekt zu erzielende Wertsteigerung auch äusserlich erkennbar zu machen, werden künftig kontinuierliche Unterhaltsarbeiten erforderlich sein. Die zeitgerechte Neugestaltung unseres Gebäudes wird – davon bin ich überzeugt – zur Aufwertung des gesamten Ortsbildes beitragen.

Ich freue mich auf unsere Zusammenarbeit, bedanke mich für den mir gewährten Kredit und werde mich für den bestmöglichen Zins einsetzen.

Ruedi Suter

Airline Pilots Golf Tournament

FLUSIKO
IFALPA

Bereits zum sechsten Mal wird das vom spanischen Pilotenverband organisierte Golfmeeting durchgeführt. Es findet auf dem El Saler Golf Course in Valencia statt und dauert vom 17. bis 22. Oktober 1988. Der Platz wird als der beste in Spanien bezeichnet.

Programm:

- 17th October 14:00 – Bus departure Madrid to Valencia
21:00 – Welcome Drink, Parador Luis Vives
- 18th October 10:00 – AVIACO Trophy, Stableford Handicap
- 19th October 10:00 – IBERIA Trophy, Stableford Handicap
15:30 – Lunch: Paella Valenciana
- 20th October 10:00 – First 18 holes SEPLA Trophy
- 21st October 10:00 – Second 18 holes SEPLA Trophy
Medal Play – Scratch and Handicap
21:00 – Prizes Dinner, Parador Luis Vives
- 22nd October 12:00 – Bus departure Valencia to Madrid

Die Kosten pro Spieler sind Ptas 21 000 und für Begleitpersonen Ptas 13 000. Hotelunterkünfte sind erhältlich für etwa Ptas 10 000 pro Tag.

Interessenten wenden sich für nähere Informationen bitte direkt an Capt. J.A. Martinez Las Heras, der dieses Treffen organisiert. Er ist erreichbar über:

SEPLA
General Diaz Porlier 40, Int. 40.
28001 Madrid
Tel. Madrid 401 45 00

Versicherungen



Aerosana-Mitteilungen

Liebe Aerosana/APKK-Mitglieder

Aus nachfolgenden Abstimmungsresultaten ersehen Sie, dass alle Vorlagen angenommen und der Vorstand wie vorgeschlagen gewählt wurde. Wir danken Ihnen für das entgegengebrachte Vertrauen und bemühen uns, auch weiterhin eine gute und freundliche Dienstleistung anbieten zu können.

Abstimmungsresultate	Aerosana	APKK
Anzahl der abgegebenen Stimmzettel	955	980
Anzahl der eingegangenen Stimmzettel	567	563
Leere oder ungültige Stimmzettel	0	0
Absolutes Mehr	284	282
$\frac{2}{3}$ -Mehrheit für Statutenrevision	378	376
Stimmbeteiligung	59%	57%
1. Abnahme Geschäftsbericht 1987	557	563
2. Abnahme Jahresrechnung 1987	551	561
3. Abnahme Revisionsbericht Neutra	563	563
4. Entlastung des Vorstandes	547	559
5. Statutenänderung	553	552
6. Vorstandswahlen		
Olav Brunner		541
Matthias Kuhn		558
Markus Müller		549
Jean-Claude Ribaux		532
Ernst Scharp		553
Jacques van Scherpenzeel		553
Claude Tapparel		555
Präsident: Jacques van Scherpenzeel		551
Kontrollstelle: Neutra Treuhand AG		561

Schliesslich freuen wir uns Ihnen mitteilen zu können, dass seit dem 1. Juli 1988 Frl. Maria Basauri bei uns ihre (ganztägige) Arbeit als Versicherungsangestellte aufgenommen hat. Wir werden Ihnen Frl. Basauri in einer nächsten **rundschau** vorstellen und hoffen, dass sie an ihrer neuen Arbeitsstelle viel Freude und Ihr gleiches Vertrauen geniessen kann wie unsere übrigen Mitarbeiterinnen.

Matthias Kuhn

Zu verkaufen in Hettlingen 1983 erstelltes, grosszügiges

6½-Zimmer-Landhaus

mit allem Komfort wie: Cheminée, Sauna, wunderschöne Gartenanlage, Gartenpavillon, sonnige, absolut ruhige Wohnlage in gepflegter Umgebung. Preis auf Anfrage.

Auskunft erteilt:

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

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

6½-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

6½-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 vermieten in Neukirch-Egnach, nur 15 Autominuten von St.Gallen, Nähe Bodensee, **neu erstelltes**

Reihen-Einfamilienhaus

5½ Zimmer und grosser Hobbyraum sowie Tiefgarage.

An ruhiger Lage, in kinderfreundlicher Umgebung.

Netto-Monatsmiete Fr. 1750.– (späterer Kauf möglich)

Auskunft erteilt Telefon (073) 23 50 79

Dieter Schlund, Leiter OC

*Eine Woche nach seinem offiziellen Stellenantritt als «Leiter OC» hatte die **rundschau** die Gelegenheit, Dieter Schlund in seinem Büro zu interviewen, um ihn den **rundschau**-Lesern ein wenig vorzustellen. Nachfolgend finden Sie die «Highlights» aus dem rund einstündigen Gespräch.*



Zur Person

Dieter Schlund wurde am 29. Februar (!) 1944 geboren. Er ist verheiratet und da er erst elfmal Geburtstag feiern konnte, in der seltenen Lage, Vater eines «älteren» (15jährigen) sowie «gleichaltrigen» (11jährigen) Sohnes zu sein.

Als Sohn eines Kleinbetriebsinhabers in der kunststoffverarbeitenden Industrie aufgewachsen, wurde Dieter Schlund auf diesem Gebiete «vorgespart» und besuchte Handelsschulen in Zürich und Neuenburg sowie eine Fachschule in Frankreich. In Frankreich kam er als Stagiäre in näheren Kontakt mit der Fliegerei, was in ihm einen Bubentraum wieder in Erinnerung rief. Ohne Lohn und Abschluss, dafür mit einem Privatpiloten-Brevet kam Dieter Schlund in die Schweiz zurück, wo er sich geschäftlich von seinem Vater und der Kunststoff-Industrie verabschiedete.

Als Leiter OC, wie auch im Cockpit, ist seine persönliche Zielsetzung, alle Aufgaben hundertprozentig zu erfüllen, die Verantwortung «nach oben und unten» voll zu tragen. Er ist sich dabei bewusst, für die Familie nur noch reduzierte Freizeit zu haben, will jedoch «Quantität durch Qualität» wettmachen. Ein Hobby – als «rächt intensivi Beschäftigung» – könne er natürlich nicht mehr pflegen, doch sei für ihn die eigene Befriedigung in Beruf und Familie Motivation und Massstab genug, diese Situation zu ertragen, ohne sich selbst zu vergessen.

Sein Werdegang bei Swissair

Dieter Schlund trat also mit einer kaufmännisch-technischen Vorbildung («zum Glück in den Boomjahren») am 3. Januar 1967 in die SLS ein. Danach sammelte er während zweier Jahre DC-9-Erfahrung bevor er – über die Coronado – noch von eineinhalb «DC-10-Jahren» profitieren konnte. Ab Oktober 1976 als Captain ausschliesslich auf den DC-9-32/51 eingesetzt, kam Dieter Schlund sehr rasch zu administrativen Funktionärs-Tätigkeiten, anfänglich als Assistent des Chefs Cockpitbesatzungen (damals Nick Grob), wo er zusammen mit Alois Schneider «sein Unwesen trieb» (zum Beispiel: Anhang IV zum Uniformen-Reglement «Tragart und Erscheinung», DME-Arc-Procedures usw). «Weitervermietet» an die damals 460köpfige DC-9-Flotte, führte sein weiterer Weg bis zum Flottenchef DC-9. Anlässlich diverser Mitarbeitergespräche zeigten sich gewisse Entwicklungen, aufgrund derer Dieter Schlund sich – neben anderen – für den Leiter OC interessierte. Schliesslich wurde er vom Departementsführungskreis per 1. Juli zum Leiter OC ernannt, ohne sich als «Sieger» zu fühlen, aus mehreren Interessenten, mit denen er nun gemeinsam in einem schlagkräftigen Team zusammenarbeiten will.

Sein Heute und seine Zukunftsvorstellungen

Angesprochen auf seine gut zehnjährige Funktionärstätigkeit erwähnte Dieter Schlund, dass ihm die Gefahr der «Betriebs-Blindheit» durchaus bewusst sei. Er werde versuchen, offen zu sein, neue (unkonventionelle) Lösungs-Ansätze zu suchen, wozu er den Streckeneinsatz – wegen den dabei bemerkbaren Signalen und Impulsen – sehr schätzt. Bei dieser Aussage hörte man sein Pilotenherz immer noch schlagen.

Als erste Neuerungen entschloss sich Dieter Schlund – in Absprache mit den Flottenchefs – den vierzehntäglichen **Führungs-Rhythmus in OC** per 1. Juli auf wöchentliche OC-Meetings zu erhöhen. Zudem findet jeden ersten Montag eines Monats eine (persönliche) Sitzung «nur» mit den Flottenchefs und den F/E-Chefs statt. Mit der ersten Massnahme hofft Dieter Schlund die angestrebte Offenheit durch raschen Informationsfluss zu erreichen, die zweite soll dazu dienen, in der heute sehr hektisch und kurzlebigen Fliegerei agieren zu können, statt reagieren zu müssen.



Dieter Schlund im Gespräch mit unserem Sekretär Felix Kuster

Nach **Auswirkungen aufs Piloten-Korps** befragt (zum Beispiel: unbürokratischere Erledigung von CCRs?), antwortete Dieter Schlund, dass durchaus andere Wege beschritten werden könnten, wobei unbürokratisch keinesfalls mit unsystematisch oder gar unseriös gleichzusetzen ist.

Bezüglich **Einflüssen der Reorganisation in der Firma auf OC** erwartet der «Leiter OC» gewisse Veränderungen und stellt diese in Zusammenhang mit den rasch wechselnden Verhältnissen in Umwelt, Politik und Gesellschaft, um die auch die Swissair nicht herumkommt (Hinweis: Liberalisierung 1992). Dieter Schlund sieht in diesen Veränderungen einerseits eine potentielle Verunsicherung, jedoch andererseits auch, dass diese Änderungen – verbunden mit diversen neuen Köpfen innerhalb der Swissair – zugleich eine Chance darstellen.

Im weiteren bejahte Dieter Schlund auch **Auswirkungen der Reorganisation auf die Crews**. Diese seien aufgrund des umfassenderen Leistungsauftrages des Dept. FS (Flight Services) stärker auf den Kundendienst ausgerichtet. Bis anhin bestand die diesbezügliche Aufgabe des Cockpitpersonals in der Info der Passagiere sowie in der Führung des Kabinenpersonals in Zusammenarbeit mit dem Maitre resp. in der Führung des Maitres.

Dieser Aufgabenbereich werde wesentlich erweitert, was Massnahmen in der Ausbildung sowie der Führung erfordere, um den neuen Leistungsauftrag durch alle Beteiligten wahrnehmen zu können. Dieter Schlund erwähnte, dass erste entsprechende Aufträge an die Schule erteilt wurden und dass er die Problemfelder bezüglich Weiterbildung sieht, im heutigen Zeitpunkt (Startphase der Reorganisation) aber noch keine Lösungen präsentieren kann. Er betrachtet jedoch diese Kundendienst-Erweiterung durch das Cockpitpersonal als Bereicherung und Stärkung der Stellung desselben.

Das wichtigste bevorstehende Problem für OC ist die **Job Security für die F/Es**. Nach fünfjähriger Tätigkeit im Drei-Mann-Flugzeug und danach zehnjähriger Erfahrung im Zwei-Mann-Flugzeug vergass Dieter Schlund den F/E nicht und befasste sich während seiner Einführungsphase intensiv mit dieser Problematik (bereits halbjährige Mitarbeit in den diversen Arbeitsgruppen). Es gelte hier menschliche, berufliche und soziale Probleme in Übereinstimmung mit den Swissair-Wertvorstellungen und der -Personalpolitik zu lösen. Leider könne an der Tatsache der technologischen Arbeitslosigkeit nicht vorbeigegangen werden, auch löse ein Festhalten an der Existenzberechtigung das Problem nie.

Natürlich interessierte auch **die Zukunft der F/Os**, ob nicht (abhängig von den Dienstjahren) mehr Aufgaben an den F/O delegiert werden können. – Auch auf diesem Gebiet erkennt Dieter Schlund die Problemfelder, wie europäische Pilotenlizenz und Wünsche der F/Os. Doch dürfe auch der Kundewunsch, der den Captain immer noch als «Vaterfigur» empfindet, nicht ignoriert werden. Um konkurrenzfähig zu bleiben, sei in dieser Konfliktsituation vorsichtig abzuwägen. Der Problemkreis sei eine SWR-philosophische Frage und könne eher durch situationsgerechtes Verhalten als durch Vorschriften gelöst werden. Er erfordert auch im Rahmen des bereits erwähnten Kundendienstes einen grösseren Freiraum, was wiederum Einfluss auf die Ausbildung hat. Der neue Leiter OC sieht zudem eine bessere Nutzung des F/O-Potentials in anderen Tätigkeiten (zum Beispiel: analog Martin Wyler als Assistent in der F-100-Flotte).

Zur Frage der heutigen Vorstellungen des Dept. FS, insbesondere zum **«Kontakt mit den Verbänden»**, antwortete Dieter Schlund als «Leiter OC»: Er glaubt, dass in absehbarer Zukunft nicht die Konfrontation als vielmehr die gemeinsame konstruktive Zusammenarbeit gesucht werden muss. Er ist sich bewusst, dass zum gleichen Thema unterschiedliche Meinungen bestehen können, erwartet deshalb von allen Beteiligten das nötige Verständnis, den nötigen Respekt! Dieter Schlund ist der Ansicht, dass durch die gemachten Konfrontations-Erfahrungen die Cockpitbesetzungen an die Peripherie (der Firma) gedrängt und manchmal sogar gemieden wurden. Um aus dem bestehenden «Deadlock» herauszukommen, ist eine

«drastisch neue Basis» zu schaffen. Er als Leiter OC werde sich um diese Basis bemühen: Offenheit – Respekt – Gemeinsamkeit – konstruktive Suche nach Effizienz – ohne Schuldzuweisung aus der Vergangenheit.

Schliesslich konnten wir noch Dieter Schlunds Meinung zu einer allfälligen **Limitierung der Funktionärstätigkeit** erfahren. Er verband seine Gedanken mit dem Vorwurf «einmal Funktionär, immer Funktionär» und der eingangs erwähnten Gefahr der «Betriebs-Blindheit». Er teilte uns mit, dass alle Geschäftsleitungs-Mitglieder einen auf fünf Jahre befristeten Vertrag hätten. Danach werde gegenseitig «Bilanz» gezogen und seien Möglichkeiten offen wie Job Rotation, Beibehaltung der Funktion, neues Aufgabengebiet auf anderer Hierarchie-Stufe oder auch Rücktritt (in Ehren). An dieser Stelle sprach er Hanspeter Suter seine Bewunderung aus, welcher letzteres von sich aus praktizierte. Bezüglich Fristenlänge erachtet Dieter Schlund fünf bis sechs Jahre als optimal, da in dieser Zeitspanne einerseits die Zeit zur Analyse und Entwicklung gewährleistet und andererseits die Gefahr der «Betriebs-Blindheit» und des «Ausbrennens» weniger gegeben ist.

Schlussbemerkung

Die vielen und vielfältigen Aussagen haben uns die Offenheit Dieter Schlunds bereits spüren lassen. Es ist ihm zudem ein Anliegen, mit all seinen Mitarbeitern – also auch den Piloten und F/E – intensiv kommunizieren zu können und die Kommunikationskanäle zu nützen. Dadurch will er das gegenseitige Verständnis im und für das Cockpitpersonal fördern. Er spürt mehrere Herzen in seiner Brust, kann heute natürlich nicht sagen, ob das Pilotenherz, das Unternehmerherz oder dasjenige des Dieter Schlund jeweils überwiegt. Er bemüht sich jedenfalls, sich selbst treu zu bleiben, auch unbequem zu sein (nach «oben und unten»), da nur so dauerhafte Lösungen gefunden werden können.

Wir erlebten Dieter Schlund voller Enthusiasmus, mit hohen Zielsetzungen aber auch im spürbaren Erwartungsdruck von seinen Mitarbeitern und sich selbst. Er nimmt dies jedoch als grosse Herausforderung an, für die er sich Kredit und vor allem Zeit wünscht, sie zu bestehen.

H.L./F.K.

Zu vermieten in Oberembrach an ruhiger, sonniger Lage im Grünen

neue 4 1/2-Zimmer-Dachwohnung

ca. 150 m² Wohnfläche; WM/Tumbler, grosser gedeckter Balkon; Bad/WC Dusche/WC. Monatlich Fr. 2200.–. exkl. NK

Telefon (01) 865 18 44

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 4 AG, 8488 Turbenthal

Telefon (052) 45 25 97

Bauland zu verkaufen

in:

- RICKENBACH (bei Olten) 4800 m², 8 Parzellen à 600 m²,
Preis Fr. 280.–/m²
- MURI (Wohlen): Land zu 400.–/m²
- Raum BENGLEN (ZH): 4 Parzellen Land à je 500 bis 600 m²,
Fr. 800.– bis 1000.–/m².
- evtl. Land in Zofingen

Anfragen an Box 2065 oder (01) 821 48 65

Wann kann ich wieder schlafen? (2)

Im ersten Teil (rundschau Jan./Febr. 88) haben wir die Auswirkungen des Schlafmangels auf unseren Beruf betrachtet, noch ohne den verschärfenden Einfluss der Zeitverschiebung zu berücksichtigen. Mit der kommenden Generation von Superlangstreckenflugzeugen muss das Thema «Ermüdung» nicht nur von den Verbänden und Gesellschaften ernsthaft angegangen werden, sondern auch vom Gesetzgeber.

Was meint das Gesetz?

Aus offensichtlichen Gründen wurde bisher das fliegende Personal nicht dem Arbeitsgesetz unterstellt, denn dieses limitiert die Nachtarbeit auf acht Stunden und verbietet sie ganz für Frauen. In den Betriebsregeln des BAZL finden wir die folgenden zwei Artikel, die es weitgehend der Gesellschaft überlassen, wie «angemessen» die festgelegten Maximalarbeitszeiten unter bestimmten Bedingungen anzupassen sind:

Die Besetzungszeiten sind für jedes Besatzungsmitglied so festzusetzen, dass weder bei einem einzelnen Flug noch bei einer Flugreihe, noch bei einer längeren Flugdienstzeit die Sicherheit durch Übermüdung beeinträchtigt wird.

Zusätzliche Belastungen, wie Nachteinsätze, Zeitverschiebungen, ungewohnte klimatische Verhältnisse, sind durch Verkürzung der Flugdienstzeiten oder Verlängerung der Ruhezeiten angemessen zu berücksichtigen.

Die Fluggesellschaften erstellen ihre Flugpläne aufgrund von kommerziellen Überlegungen und der Verfügbarkeit der Flugzeuge. Die Besatzungen haben dann zu fliegen, wenn es die Flugpläne vorschreiben. Die oben erwähnten zusätzlichen Belastungen müssen von den Einsatzkommissionen abgeschätzt und entsprechend in die FDRs und Rotationen eingebracht werden.

Ein 12stündiger Tagflug nach San Francisco oder Rio bietet keine grossen Probleme, da sich die Körperuhr durch die Sonne beeinflussen lässt. Der Wachzustand wird ohnehin durch Licht (helles Cockpit bei Nachtflügen!) stimuliert. Die Desynchronisation der verschiedenen Körperrhythmen beeinträchtigt aber generell unser Wohlbefinden.

Über Körperprogramm und Stress

Eine Vielzahl von Abläufen im Körper sind genau programmiert, vom Wach- und Schlafzustand über die Körpertemperatur und Hormonabgabe bis zur Steuerung der Nieren. Ersterer stellt sich relativ rasch um, während letzterer langsam reagiert. Dies ist zum Beispiel der Grund für den Drang zum

Wasserlassen zu «Unzeiten», (während dem Schlafen im Crewbunk, mitten in der Nacht in US-Hotels usw.), den man auch mit sorgfältiger Planung kaum beeinflussen kann.

Ein Langstrecken-Besatzungsmitglied lebt fast dauernd in einem desynchronisierten Zustand. Im Buch «Overcoming Jet Lag» hat es gutgemeinte Vorschläge, wie man sich vor, während und nach einem Flug verhalten soll, um den Einfluss der Zeitverschiebung zu minimalisieren. Auf der drittletzten Seite kommt dann die Ernüchterung für uns, dass dieses Buch wenig geeignet sei für Crews, da sie wegen der unregelmässigen Einsätze nicht in das Schema passen würden.

Mit der «Melatonin»-Tablette konnten bereits einige positive Erfahrungen in der Re-synchronisation auf pharmazeutischem Weg gesammelt werden, aber dadurch auf eine baldige «chemische Lösung» unseres Langstreckenproblems zu hoffen, ist weit gefehlt und auch gefährlich, denn Melatonin's primärer Zweck ist nicht die Synchronisation der Körperuhr.

Ein desynchronisiertes System führt zu Stress und kann die Anfälligkeit für Krankheit erhöhen, generell wird der Körper durch diesen Stress ermüdet. Es scheint, dass nur regelmässiger Schlaf die Auswirkungen mildern kann.

Fritjof Capra macht in seinem Buch «Wendezeit» im Kapitel «Ganzheit und Gesundheit» folgende Aussagen zum Thema Stress:

Yawspin



Stress bedeutet fehlende Ausgeglichenheit im Organismus als Reaktion auf Umwelteinflüsse. Vorübergehender Stress ist ein wesentlicher Aspekt des Lebens, da das fortlaufende Zusammenwirken zwischen Organismus und Umwelt oft zu einem vorübergehenden Verlust an Flexibilität führt. Diese vorübergehenden Phasen von Ungleichgewicht sind ein integraler Teil der Art und Weise, wie gesunde Organismen mit ihrer Umwelt fertigwerden. Anhaltender oder chronischer Stress kann jedoch schädlich sein und spielt bei der Entwicklung vieler Erkrankungen eine bedeutsame Rolle.

Von der Systemschau her entsteht das Phänomen Stress, wenn eine oder mehrere Variablen eines Organismus bis zu ihren äussersten Werten angespannt werden, was zu verstärkter Unbeweglichkeit im ganzen System führt. In einem gesunden Organismus wirken die anderen Variablen in solchen Fällen zusammen, um das ganze System wieder ins Gleichgewicht zu bringen und seine Flexibilität wiederherzustellen. Die physiologischen Symptome des Stresses sind bei Mensch und Tier praktisch identisch und von der Quelle des Stresses ganz unabhängig. Man kennt dieses Phänomen auch als Kampf- oder Flucht-Reaktion, weil es den Organismus darauf vorbereitet, der Herausforderung entweder durch Kampf oder Flucht zu begegnen. Sobald das Individuum durch Kampf oder Flucht reagiert hat, pfllegt es in einen Zustand der Entspannung zurückzufallen und schliesslich zur Homöostase zurückzukehren.



© Aeropers 1988

Ein Schlüsselement im Zusammenhang von Stress und Erkrankung, das noch nicht in allen Einzelheiten erforscht, aber durch viele Untersuchungen verifiziert wurde, ist die Tatsache, dass anhaltender Stress das Immunsystem des Körpers, also seine natürliche Verteidigung gegen Infektionen und sonstige Krankheiten, lahmlegt. Sobald dies einmal voll anerkannt ist, wird sich eine bedeutsame Verlagerung der medizinischen Forschung von der vorrangigen Beschäftigung mit Mikroorganismen zur sorgfältigen Erforschung der Organismen ihrer Wirte und von deren Umwelt durchsetzen. Eine solche Verlagerung ist jetzt dringend notwendig, da die chronischen und Entartungskrankheiten, die für unsere Zeit so charakteristisch sind, in engem Zusammenhang mit übermässigem Stress stehen.

Zum einsatzbedingten Stress kommt für die meisten Besatzungsmitglieder eine mehr oder weniger grosse Konfliktsituation mit den Interessen der Familie, denn oft diktiert ein lange vorausgeplanter Terminplan die Aktivität während der Freitage nach einer Langstreckenrotation. Aus vielen Diskussionen kam für mich der Eindruck auf, dass der am letztjährigen Groundschool refresher erwähnte «family stress» grösser ist, als allgemein angenommen wird. Ein Kapitän vertrat die Ansicht, dass die ersten beiden Tage nach einer Rotation allein der Familie gewidmet sein sollen.

WELL I GUESS THEY'VE SOLVED THE 2 CREW LONG HAUL PROBLEM NIGEL!



(Aus «The Log» British ALPA)

Schlafdefizit

Im letzten Jahr wurden mit Cockpit-Crews von vier verschiedenen Airlines Untersuchungen über kumulativen Schlafmangel während Langstreckenflügen gemacht. Bei einer Polarrotation über Anchorage von 11 Tagen Länge verloren ausser einem Copiloten, der zwei Stunden dazugewann, alle von drei bis 20 Stunden Schlaf! Das Mittel lag bei 9 Stunden. Ein früherer Versuch auf einer 15tägigen Rotation einer englischen Besatzung (London–San Francisco–Hongkong) ergab am Ende des Einsatzes zwischen 10 und 28 Stunden Schlafdefizit!

Dabei stellte sich der Schlafverlauf erst nach der dritten Nacht zuhause wieder in ähnlichen Formen ein wie vor dem Flug. Und – wie schon gesagt, brauchen einige Körperprogramme bis zu einer Woche Zeit, um sich wieder in der gewohnten Phase einzureihen.

Eine englische Studie von 1978 (Frank H. Hawkins) machte schon damals den Vorschlag, dass Besatzungen Gelegenheit haben sollten, wissenschaftlich fundierte Entspannungs- und Schlaftechniken zu erlernen.

Das mögliche Spektrum reicht vom Autogenen Training bis zu Yoga. Denn schon «richtiges» Entspannen kann dem Körper einen gewissen Abbau des angestauten Stresses bringen.

Auch am Internationalen Seminar für Flugsicherheit in Tokyo vom letzten Jahr wurde diese Empfehlung wieder gemacht, diesmal im Hinblick auf die Superlangstreckenflugzeuge.

Nickerchen im Flug?

Am selben Seminar wurde auch darauf hingewiesen, dass diese Flugzeuge von allmählich immer müder werdenden Besatzungen geflogen werden. Deshalb müsse einerseits eine gute Schlafmöglichkeit für ablösende Besatzungen vorhanden sein und andererseits (bei nur einer Besatzung) dem Problem der Übermüdung Rechnung getragen werden. Das heisst, dass «cat naps» in irgend einer Form erlaubt werden sollen.

Heute ist's meistens toleriert, aber in Amerika verbietet das FAA den Schlaf im Cockpit (noch) strikt. Wahrscheinlich ist diese Bestimmung auf die Luftwaffe zurückzuführen, die ihren Besatzungen auf «emergency stand-by» das Schlafen ebenfalls verbietet. Versuche haben gezeigt, dass nach dem Aufwachen für einige Zeit (3 bis 12 Minuten) die Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit um etwa 25 Prozent reduziert sei, was bei einem Alarmstart nicht toleriert werden könne.

Erfreulich für uns ist, dass sich die Swissair dem Thema Ausruhen im Cockpit nun auch ernsthaft widmet.

Unfalluntersuchungen

Bei vielen Zugsunglücken wird schon sehr früh die Übermüdung des Lokomotivführers als Faktor angegeben, der wesentlichen Anteil am Unfall gehabt hätte. Eine Übermüdung des Piloten hingegen scheint tabu zu sein.

Am erwähnten Seminar in Tokyo wurde die Ansicht vertreten, dass die Ermüdung durch Zeitverschiebung und Desynchronisation der Körperuhr bei vielen Unfällen in der Luftfahrt eine Rolle gespielt habe. Denn dass die Unfallrate in der Langstreckenoperation fast dreimal so hoch ist wie bei der Kurz- und Mittelstreckenoperation ist in diesem Zusammenhang sicher bemerkenswert.

Selbstverantwortung

Wir haben unseren Beruf einmal gewählt. Wenn wir auch zu Beginn der Karriere noch nicht alle negativen Seiten unserer Tätigkeit abschätzen konnten, müssen wir jetzt halt trotzdem damit leben. Die Piloten können auf den Kurzstreckenjahren «regenerieren», aber die Bordtechniker müssen leider ständig mit dem Problem der Desynchronisation leben.

Es bleibt uns – neben Versuchen der Aeropers, die Einsatzgestaltung zu optimieren – nur ein möglichst haushälterisches Umgehen mit allen unseren Körpersystemen, um die schädlichen Einflüsse der Zeitverschiebung und des Schlafmangels zu minimalisieren.

H.L.



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.**

Feuerprobe bestanden

Die beiden Brandunglücke in England – im August 1985 kamen in Manchester mehrere Menschen in den Flammen um, weil nach einem Triebwerkbrand einer Boeing 737 das halbe Flugzeug in Flammen stand; im November 1987 brach in der U-Bahn-Station King's Cross ein Grossbrand aus – gaben der Präsentation der englischen Firma «Save» den notwendigen dramatischen Bezug zur Wirklichkeit:

Einfaches, billiges System

Unter den Hecks einer ausgedienten VC 10 der RAF und später einer Trident wurden etwa 800 Liter Kerosen entzündet, um zu beweisen, dass eine einfache, aber raffiniert ausgedachte Sprinkleranlage die Insassen über längere Zeit hinweg vollkommen vor Rauch und Hitze schützen kann. Die Anlage war über dem Türrahmen installiert und vom Bordwassertank gespeisen.

In einer Boeing eingebaut, könnten die Sprinkler für etwa drei Minuten arbeiten und so den Insassen genügend Zeit geben, das Flugzeug zu verlassen. Save nennt einen Preis von einer Viertelmillion £ bei einer nachträglichen Installation. Vertreter aller namhaften Flugzeughersteller waren bei diesen Vorführungen zugegen und es ist zu erwarten, dass bald spezifizierte Systeme zu kaufen sind.

Heisses Experiment

Was geschieht, wenn ausserhalb des Rumpfes ein Feuer ausbricht, wurde bei uns vor zwei Jahren anlässlich eines Ground School Refreshers erklärt und kürzlich in England «life» von Save demonstriert: In weniger als drei Minuten war der hintere Druckdom der Kabine geschmolzen und durch die entstandene Hitze wurden die Sitze, Boden und Decke innert Sekunden verbrannt.

Das Unglaubliche war nun, dass nach der fünften Sitzreihe, wo die Sprinkleranlage in Betrieb war, das Feuer zum Stillstand kam und die Einrichtungen dahinter sowie die Freiwilligen an Bord unbeschadet davonkamen. Weder durch Rauch noch durch Hitze oder giftige Gase (die Inneneinrichtung bestand aus älterem, ausgedientem Material einer Fluggesellschaft) wurden die Zuschauer im Innern der Trident gestört, die hinter dem Sprühvorhang dem Schauspiel beiwohnten. Einige hatten sich mit Ölzeug geschützt – wegen des Wassers!

Noch dramatischer ist ein Brand bei geöffneten Türen, wie es in Manchester der Fall war. Bei einem Versuch zeigte sich, dass die über 1000 Grad heissen Flammen des Kerosens in wenig mehr als einer Minute die Sitze verbrannte und die Deckentemperatur auf 800 Grad ansteigen liess, wobei die Kabine mit schwarzem Rauch angefüllt wurde.

Mit eingeschaltetem Sprinkler konnten die «Passagiere» einen Meter hinter der geöffneten Türe direkt in die Flammen schauen, nur durch einen Wasservorhang getrennt und geschützt. Ein an einem Draht aufgehängter alter, nicht feuerresistenter Lavabositz lässt sich, einen halben Meter hinter der Türe, nichts anmerken. Beim Abbrennen des Kerosens ohne Sprinkler verdampfte er innert drei Sekunden!

Bei einem weiteren Versuch wurde ein mit Benzin getränkter Sitz im Testflugzeug angezündet. Nach 30 Sekunden wurde die Sprinkleranlage eingeschaltet und löschte nicht nur das bereits gut entwickelte Feuer komplett, sondern wusch auch die rauchgeschwängerte Luft weitgehend rein.

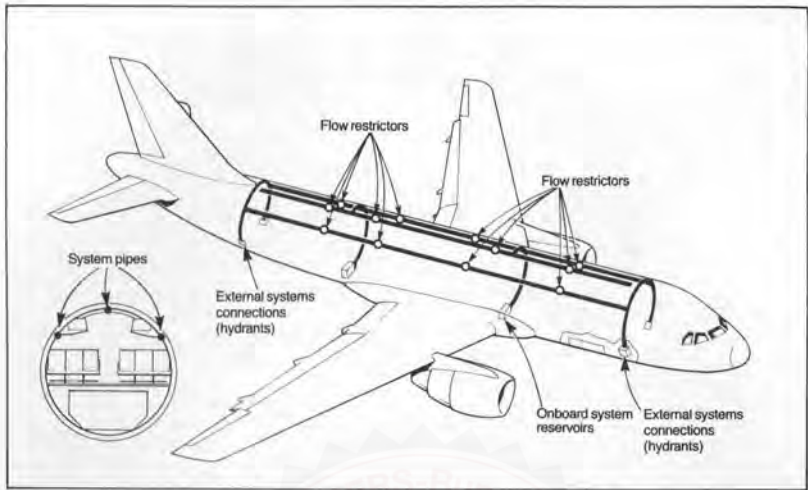
Die lange Reaktionszeit vom Moment, als das Feuer gezündet wurde, bis zum Auslösen der Sprinkler beim «Heckbrand» nach einer Minute, wurde absichtlich gewählt, um dadurch eine Evaluation der Situation durch Kabinen- und Cockpitbesatzung zu simulieren und zu beweisen, dass die Anlage die Situation an Bord auch bei voller «action» unter Kontrolle bringen kann. Als die Leute von «Save» nach dem Test den feuchten Teppich und den dünnen Bienenwabenboden anhoben, blickten sie direkt in die leergebrannte Kerosenwanne. Der Frachtraum war weggeschmolzen . . .

Wie funktioniert das?

Löschschaum, CO₂ oder Halon sind in ihren Auswirkungen auf Menschen als Feuerbekämpfungsmittel im grossen Stil nicht unbedenklich. Wasser ist in den meisten Fällen ideal: nasses Material brennt nicht, Wassertropfen können Hitze absorbieren und Dampf nimmt dem Feuer den Sauerstoff. Aber zu schnell austretendes Wasser kann auch die Flammen ausbreiten.

Ray Whitfield, ein ehemaliger Ingenieur bei Rolls Royce, und Jim Steel, die beiden Köpfe der Firma Save, die schon vor dem Manchesterunfall mit Studien und Versuchen zu diesem Feuerlöschsystem begannen, gingen davon aus, dass eine Flugzeugzelle ein Feuer etwa drei Minuten «aushalten» muss. Denn sie wollten auf nichts anderes als auf die Wasservorräte an Bord zurückgreifen, allerdings werden externe Anschlüsse für eine längere Fremdspeisung vorhanden sein.

Die Kunst bestand darin, die Grösse der Wassertropfen, die aus den drei Sprinklerleitungen entlang den Fenstersitzen und dem Mittelgang (bei Schmalrumpfflugzeugen) austreten, optimal zu dimensionieren. Je kleiner



Anwendungsbeispiel einer Feuerlöschanlage der Firma Save an Bord einer Boeing 737.
 (Aus: «Flight International»)

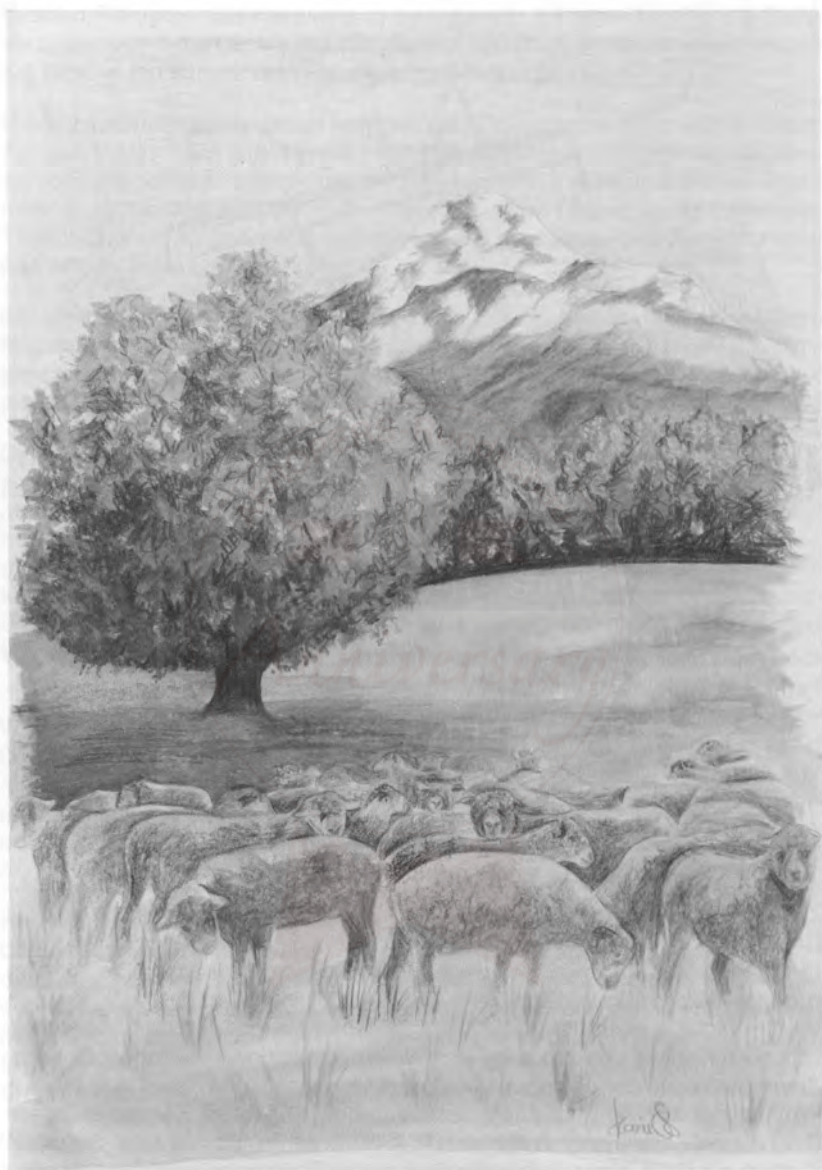
die Tropfen, umso grösser wird die Totaloberfläche, die Hitze absorbieren kann. Die Sinkgeschwindigkeit wird kleiner und statt Regen gibt's intensiven Wasserdampf, der netzt, Russ auswäscht, Infrarotstrahlung abschirmt, Hitze aufnimmt und giftige Gase zurückhält. Ausserdem wird die benötigte Wassermenge gegenüber einer normalen Sprinkleranlage drastisch kleiner, was unabdingbare Voraussetzung für eine wirtschaftlich orientierte Akzeptanz ist.

Zertifizierung

Das System ist natürlich nur für den Einsatz am Boden gedacht, und umfangreiche Vorkehrungen müssen getroffen werden, damit eine Aktivierung im Flug nicht eintreten kann. Bei strukturellen Zerstörungen werden Ventile dafür sorgen, dass die Leitungen nicht auslaufen und auf weiten Strecken normal benützt werden können. Vereisung, Testmöglichkeiten, Zuverlässigkeit der Pumpen (stickstoffbetrieben) usw. sind alles noch Punkte, die zur Zufriedenheit der Behörden abgeklärt werden müssen. Doch British Airways ist optimistisch, dass noch in diesem Jahr das erste System an Bord eines ihrer abzuliefernden Flugzeuge installiert werden kann.

H.L.

Weltreise



Newseeland, März 1987

Usthi - Kinder



Nun ist es also wieder soweit, mit dem erneuten Einzug in das renovierte Sun 'n Sand in Bombay erscheint auch die «Usthi-Box» im Hotel-Crew-Raum mit neuem Gesicht.

Sie alle kennen die Gefühle und Eindrücke eines Aufenthaltes in Bombay, den legendären «Badli-Sprüchen» der Bettel-Kinder, den halsbrecherischen Balanceakt der an einer langen Stange angebundenen Kleinkinder vor der Hotelmauer, die jedesmal aufs neue tiefe Furchen der Betroffenheit aufreissen. Wir meinen, dass sich niemand diesen Gefühlen verwehren kann. Sie äussern sich in Unsicherheit und Zweifel, Hass und Abneigung, oder in Mitleid und Anteilnahme. Nur sehr wenigen gelingt es in diesem pulsierenden Leben, mit Gelassenheit und Gleichgültigkeit sich seine Überlegenheit vordergründig zu beweisen.

Es ist und bleibt ein altes Postulat der «Fliegenden», Anteil zu nehmen an einer Umgebung, die nach wiederkehrenden Aufenthalten zum Alltag und Umfeld unseres Lebens gehören. Ob Kleider im Crew-Gepäck mitgenommen werden, oder ob ein Waisenhaus in Flugplatz- oder Hotelnähe unterstützt wird, ist letztlich gleichwertig. Was zählt, sind Eindrücke und Gefühle, die zu Taten führen und in jedem einzelnen von uns Mitverantwortung auslösen. Auch wenn wir die ungeheure Not nicht beheben können, bewirkt schon der Versuch mit-zu-leiden und etwas zu tun, eine spürbare Erleichterung im Ordnen unserer Eindrücke und Unsicherheiten eines Indienaufenthaltes.

Wir möchten auch unseren Einsatz um die Usthi-Kinder in diesem Sinne verstanden wissen. Eine persönliche Anteilnahme am Elend, die nicht von der Publizität, Ansehen und der Macht lebt, sondern in der Antrieb durch Anonymität, Menschlichkeit und persönliche Zuneigung gewährleistet wird.



Drei Rupien = ein Tag essen!

Die Usthi-Box versteht sich nicht als Ersatz für Einzelaktionen, sondern als Ergänzung zu Ihrer eigenen Initiative. Glauben Sie ja nicht, dass die Rupien aus Ihrem Restgeld nichts bewirken können. Im Gegenteil, es genügen uns drei Rupien für eine indische Tagesration. Es gibt immer etwas Restgeld nach einem Bombayaufenthalt. Anstatt sie im Hotel zu deponieren, wo sie wirklich nichts bewirken, möchten wir Sie ermuntern das Restgeld vor dem Weiterflug in die Usthi-Box zu werfen. Ihre Rupien bedeuten das Überleben eines Kindes für mehrere Tage.

Für diejenigen unter Ihnen, die wenig über die Usthi-Kinder wissen, geben wir gerne Auskunft. An der Informationswand zur Usthi-Box im Hotel-Crew-Raum ist ein Jahresbericht zum Lesen bereit. Wir bitten Sie, den Bericht jeweils für die Nächsten wieder an seinen Platz zu legen. Danke! Bei dieser Gelegenheit möchten wir die Bereitschaft der Swissair zur Übernahme der Arbeiten und Kontrollen, unter der persönlichen Aufsicht von Herrn von Arx, Chef Station Bombay, hervorheben und verdanken. Er und die Station garantieren dafür, dass Ihr Geld die Usthi-Kinder erreicht.

Für das Vertrauen, das die «Fliegenden» unserer Indienarbeit seit langer Zeit entgegenbringen, möchten wir uns hier wieder einmal herzlich bedanken. Sie als Swissair-Angestellte sind in all den Jahren zu einer tragenden Stütze der Usthi-Kinderhilfe geworden.

Danke!

Usthi-Kinder, Edeltrud und Kurt Bürki

Auskunft, Beteiligung und Projektpatenschaft an Capt. Kurt Bürki, Fach 145

Callback



Call Sign Complications

VVXY was the aircraft ahead of us on departure. Our flight number was VWXY. After our takeoff, ATC requested VVXY to turn to 360°; then issued climb clearance to 9000' with only the «XY» heard. (The first two digits were blocked out.) No company prefix was used with the flight number. From our 250° heading we started a climbing right turn and requested confirmation of the 360° heading. We were told to maintain 250°. Clearance to VVXY was then given to head 360° and climb to 9000'. (No company prefix.) We immediately returned to a 250° heading and descended back to 2000' after reaching 2800' in our climbing turn . . . The controller continued to issue clearances not using company prefixes until we left the frequency.

I feel the absence of a company prefix with the flight number contributed to the confusion in this situation. Our assumption that «XY» in the clearance was issued for us should have been confirmed by us before initiating any changes. Finally, the assignment of similar flight numbers to flights operating in the same area contributes to situations where both controllers and flight crews more easily confuse numbers and make mistakes.

The problem came to light during a descent from eight to four thousand feet when we heard one and possibly two flights on approach with our flight number, one of which answered a call for us or the other flight with our number. At that point the first officer decided to call and verify our assigned altitude. Due to radio traffic from the other flights with our number . . . he was unable to call for about one minute. At this point the controller said we should be at eight thousand feet and we began a climb from approximately 5600' back to 8000'.

To prevent this type of situation it seems to be of vital importance that pilots read back clearances before taking any actions . . . and that controllers listen to readbacks and correct mis-communications.

Small talk . . .

As we crossed the outer marker for landing . . . the preceding flight announced it «was on the go». Approach Control queried the flight as to the reason for the go-around. Reply was that the aircraft ahead was too slow in clearing the runway and had rolled to the end. Another voice then came on the air with the remark, «Well, he owns it!» The first pilot then launched into a diatribe about how the flight was using the runway for a parking spot and that he should've exited the runway sooner and other caustic remarks. As this exchange was going on we landed. As we turned off the runway I . . . realized we were still on Approach frequency . . .

Admitting that responsibility for frequency change and landing clearance were his own, the Captain points out that the unprofessional and windy harangue of the complaining pilot prevented Approach Control's handoff to Tower and distracted him from initiating the change himself.

«Talk shows» on the comm radio are not only unprofessional, but the distraction they create may contribute to safety incidents as well. This report, typical of many submitted to ASRS, indicates that lack of radio discipline is a matter of serious concern to General Aviation pilots, to air carrier crews, and to air traffic controllers, alike. As CALLBACK has noted in the past, «. . . good humor and good manners can smooth more rough spots than impatience and ire.»

Top gunned, no joy

Flying east IFR (on airway), two fighters playing «top gun» with transponders «off» just missed me. They turned on Mode C after passing over me. Center did not say anything, then Center said, «Now I'm getting a Mode C at 11,000' . . . One had to pull up to miss me. I'm mad!»

Better low and slow . . .

Made an instrument approach . . . Broke out of the clouds at 800' MSL far to the left of the runway of intended landing. Capt. took control of aircraft (F/O had been flying) and began to circle to the left, intending to land downwind on the opposing runways. During this period we did not maintain visual contact with the airport due to the low ceiling and heavy rain. Capt. located the runway visually and initiated a 30°–45° bank toward the runway at approximately 400'–500' MSL. Capt. used full opposite aileron to roll the aircraft horizontal. At 200' MSL, the aircraft was still not completely aligned with the runway and had a gusty 20 to 30 knot quartering tailwind. At 40' AGL the Capt. put all . . . engines in idle reserve. The aircraft touched down ½ of the way down the runway on the extreme upwind side. Capt. used reverse to maximum continuous. The aircraft stopped in the paved overrun.

F/O was getting Initial Operating Experience and Capt. was a check airman.



*In der letzten Ausgabe der **rundschau** haben wir einen Brief von Robert Möhl, Chef Ausbildung SLS, abgedruckt, der zur Kurskritik der ersten F/E-Klasse, die zu Piloten umgeschult werden, Stellung bezog. Verschiedene Bemerkungen und Anfragen von Lesern sowie Teilnehmern dieses erwähnten Kurses haben uns bewogen, nachträglich auch noch den Brief (von dem wir zu jenem Zeitpunkt noch keine Kenntnis hatten) zu publizieren, der zum erwähnten Artikel in der letzten **rundschau** führte.*

Die Redaktion

Ziel dieses Berichts soll sein, einige Denkanstösse über den Theorieteil der SLS zu vermitteln. Es geht uns dabei nicht um Details in den einzelnen Ausbildungsphasen. Auf Grund von Diskussionen in der Klasse, mit OTG, Fluglehrern und am Meeting Feedback vom 27.11.87 kamen wir zu einigen grundsätzlichen Überlegungen über die SLS, welche nichts direkt mit dem UK von F/E zu Piloten zu tun haben. Wir haben uns dabei folgende Frage gestellt:

Was soll die SLS als Endprodukt «herausbringen»?

Das heutige Ausbildungsziel der SLS, auf Grund unserer Erfahrung, ist eher der Berufspilot für die Allgemeine Luftfahrt als der Linienspilot (Swissair), dessen Rolle wir nach Abschluss der Ausbildung im Unternehmen einzunehmen haben. Wir glauben, dass diesem Umstand im Theorieteil zu wenig Beachtung geschenkt wird. Im fliegerischen Teil wird dies mit SUBITO zielgerichtet realisiert, und sollte dementsprechend auch im theoretischen Teil angepasst werden.

Beispiele:

FOM: Diesem Teil der Ausbildung sollte viel mehr Gewicht gegeben werden als heute, weil im FOM unsere Aufgaben und Pflichten als Piloten sowie das «Wie – Wo – Was» enthalten sind.

Berufsbild des Piloten: Dieser Beruf besteht aus unserer Sicht heute mehrheitlich aus Management, das heisst Informationen (ATC, Wetter, Company, Technik usw.) verarbeiten. Das rein fliegerische Handwerk dazu wird in der SLS gut und genügend unterrichtet. Was aber im Lehrplan zu kurz kommt, ist an Hand von Fallstudien ganzer Flüge durchzubesprechen. Dabei sollten die Parameter wie Wetter, ATC, FOM, Emergency ausgiebig verarbeitet werden.

Gleichzeitig muss man sich sicher die Frage stellen, ob es sinnvoll ist, im Zeitalter von RNAV, OFP und «Glascockpit» für das aufwendige und detaillierte Erlernen der Langstreckennavigation so viel Zeit zu investieren.

Nach unserer Meinung wäre es gut, wenn ein DC-9-PiC Chef des Theorieteils wäre, weil dieser genau weiss, was als Endprodukt aus der SLS heraus zu kommen hat. Es sollte ein PiC sein, der die Übersicht hat über den gesamten vermittelten Stoff während der SLS. Dadurch wäre gewährleistet, dass praxis- und zielbewusst (Linienpilot) unterrichtet würde.

Klassenbetreuer: Unsere Klasse war nicht im klaren, welches die Aufgaben und das Pflichtenheft des Klassenbetreuers waren. Die Betreuung unserer BPK-Klasse durch einen F/ E, in der Person von Harry Sachs, war für uns rückblickend gesehen keine direkte Hilfe bezogen auf unseren neuen Beruf: Linienpilot. Eine solche Betreuung macht nur Sinn, wenn sie durch eine Persönlichkeit eingenommen wird, die den Beruf des Linienpiloten aus eigener Erfahrung kennt und dadurch auch praxisbezogen eine echte Unterstützung und Hilfe sein kann. Sinnvoll für diese Funktion ist demnach nur ein aktiver Linienpilot. Ein konstruktiver Vorschlag dazu wäre, dass der «Klassengötti» seine Tätigkeit mit der Klasse schon von Beginn SLS an einnimmt. In der Person von Guido Burkhardt, unserem Götti, hatten wir wirklich einen guten Betreuer, der uns in vielen Fragen weitergeholfen hat.

Abschliessend wollen wir festhalten, dass es uns nicht darum geht, einzelne Instrukoren und Fächer zu kritisieren, sondern den ganzen Theorie teil der SLS als «Schweizerische Stätte zur Ausbildung von Linienpiloten» einmal in Frage zu stellen, insbesondere nach dem Einzug ins Zeitalter des Computers und Glascockpits.

Die Klassenteilnehmer:

M. Bosshard	B. Eberle	W. Flammer	
B. Hahn	K. Herren	W. Meier	E. Müller

rund-Schau



Nichtrauchen gefährdet die Flugsicherheit. Nicht alle schauen der umschgreifenden Tendenz zum Rauchverbot in Flugzeugen erfreut entgegen. Die Flugzeuginspektion auf Risse oder Lecks in der Rumpfhaut sei bisher sehr einfach gewesen, indem die feinen braunen Teerstreifen ein guter Indikator für ein Leck gewesen seien. Man befürchtet jetzt schon, aufwendigere Messverfahren würden nötig. Doch mit der Luftqualität allgemein dürfte die visuelle Inspektion immer noch gut möglich sein! H.L.

Aerosana und griechische Mythologie. Beim Lesen der verschiedenen Appelle an die Mitglieder zur Gesunderhaltung von Körper und Geist kamen mir die Göttinnen Hygieia und Panakeia in den Sinn, die sich für einen Vorstandssitz bewerben könnten. Hygieia war bis vor 2000 v. Chr. eine «selbständige» Göttin, wurde jedoch nach dem von den Barbaren eingeführten Patriarchat dem Gott Aeskulap untergeordnet und erhielt noch die Schwester Panakeia. Hygieia (griech. für «Gesundheit») vertrat die Philosophie, dass alle Menschen gesund wären, wenn sie weise lebten. Da schon damals die Ausnahme die Regel bestätigte, konnten sich die Kranken bei Panakeia («Allesheilend») Arzneimittel holen, die aus Pflanzen und Erde gewonnen wurden.

Trotz der Zunahme des Wissens hat offenbar die Weisheit abgenommen, wenn wir die Zunahme der Kosten im Gesundheits- (warum nicht Krankheits-)wesen betrachten. Und statt Pflanzen und Erde heilen uns Ciba und Geigy ... H.L.

Gerüstet für Europa nach 1992? Für Crossair hat Moritz Suter Kostensenkungen vor. Die Tochtergesellschaft CPS (Cargo and Passenger Air Service) hat einige Ex Crossair Metro 3 übernommen und operiert billiger ab Basel. Dass Moritz Suter in der Bordzeitung «Crosstalk» von Frankreich schwärmt und wie er die künftige Nähe der Grande Nation schätzen würde, wenn der (30 Millionen teure) Umzug der Crossair nach Basel ebenfalls vollendet sei, hat wahrscheinlich eher mit der niedrigen Arbeitskostenstruktur und den billigeren Mieten zu tun als mit Frankophonie. H.L.

Man sollte . . .

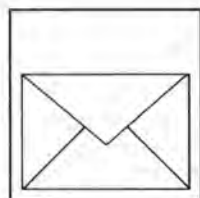
. . . in Anbetracht der NA-Tracksheets der A-310 (siehe letzte **rundschau**) in Zukunft Flugzeuge mit nur mehr einem Triebwerk bestellen, dann wird die Freiheit über dem NA wohl grenzenlos sein und alle Ängste und Sorgen sind dann vielleicht plötzlich nichtig und klein. M.W.

Humor



Mit freundlicher Genehmigung von Peter Hürzeler aus dem «züri tip» vom 1. Juli 1988 entnommen.

Briefe an die rundschau



Crossair-Beteiligung

Ihr Editorial in der «**rundschau**» Mai/Juni 1988 habe ich mit Interesse gelesen. Ich möchte dabei aber auf eine Ihrer Stellungnahmen eintreten, die in der Presse immer wieder erscheint und die ich in verschiedenen Reden – auch an der letzten Generalversammlung der Crossair – zu widerlegen versuche. Ich meine die Feststellung, dass die Swissair früher den Einstieg bei Crossair wesentlich billiger hätte haben können.

Ich möchte auch Ihnen gegenüber nochmals betonen, dass aus finanziellen Überlegungen diese Behauptung vielleicht stimmt, denn die Aktien waren früher weniger wert. Aber wir hatten aus luftverkehrspolitischen Gründen nicht die Absicht, unser Verhältnis zu unsern Nachbargesellschaften durch eine finanzielle Beteiligung noch mehr aufs Spiel zu setzen. Dies ist der wahre Hintergrund, und daran ändert auch die Tatsache nichts, dass auf betrieblicher Ebene die Zusammenarbeit zwischen der Swissair und der Crossair nicht immer reibungslos von statten ging. Dies wäre aber auch kein Grund gewesen, schon früher bei der Crossair einzusteigen, wenn diese luftverkehrspolitischen Zusammenhänge nicht gewesen wären.

Mit freundlichen Grüssen

A. Baltensweiler,
Präsident des Verwaltungsrates der Swissair

Segelkurse

Das Institut für Hochseenavigation (siehe Inserat/Seite 43) führt jeweils im Januar B-Schein-Kurse in Klosters durch.

Diesen zweiwöchigen Kurs kann ich bestens empfehlen, nebst intensivem Unterricht kommt der Wintersport nicht zu kurz! Der Kurs wird mit der amtlichen B-Schein-Prüfung abgeschlossen.

Auskunft erteilt: Otto Schmid, Fach 1376.

Offener Brief zum Artikel «Zweimotorig über den Atlantik – ohne mich» von Gery Zumstein:

An die Redaktion der rundschau

Ich bitte Euch, bei den Autorennamen jeweils auch die Funktion anzugeben, damit der Leser Unkenntnisse und einseitige Ansichten des Autors besser verstehen kann und ihm dies auch verzeihen kann. Es ist auffallend, dass sich stets Leute ohne A310-Erfahrung und ohne ETOPS-Kenntnisse mit simplen Facts und Zitaten als Kenner und Warner aufspielen. Dass Artikel mit solchem Niveau über die **rundschau** an die Öffentlichkeit gelangen, schadet unserem Berufsbild und sollte vermieden werden.

An die Leser, die nicht Mitglied der Aeropers sind

Darf ich Sie daran erinnern, dass die Ansichten, die in den einzelnen Artikeln vertreten werden, nicht notwendigerweise die Meinung des Vorstandes widerspiegeln – und in diesem Falle wohl kaum die Meinung vieler.

Gery Zumstein deklassiert in absurder Weise alle, die A310 (oder B767) bauen, kaufen, einsetzen oder fliegen. Als Pilot und erfahrener Flugkapitän auf der A310 übernehme ich wirklich nicht nur die Verantwortung für jeden einzelnen Flug, sondern ich trage die Mitverantwortung für die *«Zustände auf unserem Gebiete gegenüber der Öffentlichkeit»*. (Was Gery Zumstein auch immer unter «Zustände» verstehen mag).

Wäre ich nicht bereit dazu, diese Mitverantwortung zu tragen, müsste ich konsequenterweise meinen Beruf wechseln.

Es gibt mehr Piloten die sich aktiv und effizient für unsere beruflichen Belange engagieren als G. Zumstein annimmt, nur tun sie es nicht als *«Öffentlichkeitsarbeit»*.

Glücklicherweise ist es auch nicht so, dass die Swissair-Piloten ihre Entschiede *«ohne quantifizierbare Erfahrung»*, nur mit Weitsicht und *«Gschpüri»* fassen. Sie werden deshalb auch bei einem Triebwerkausfall mit der A310 nicht 15 Minuten in die falsche Richtung fliegen, wie es als *«Fact 4»* dargestellt wurde.

Wer wie Gery Zumstein glaubt, dass bei der A310 bereits bei Triebwerkstörungen Normaloperation und *«bedrohende Notsituation»* hart nebeneinander liegen, sollte tunlichst alle zweimotorigen Flugzeuge meiden, als Passagier und als Pilot!

Ich bin überzeugt, dass Sie dank einem guten *«Gschpüri»* den *«Emotionsentscheid»* fassen, auch weiterhin mit Swissair A310, MD 80 und Fokker 100 zu fliegen. Besten Dank für Ihr Vertrauen.

An Gery Zumstein

Mir scheint, dass Sie wohl alles, was Sie nicht selbst tun, negativ kritisieren. Es stünde auch Ihnen gut an, sich direkter an den beruflichen Belangen zu engagieren, wie Sie es von andern verlangen.

Ich hoffe, dass OCA Ihren Titelwunsch notiert hat und sie nie auf die A310 planen wird, damit Sie nicht ein «neues Denken» lernen müssen.

Für Ihr baldiges Upgrading zum Captain wird wohl kaum eine B747 zur Verfügung stehen. Bedenken Sie vorher, dass auch eine MD 80 für den 1-eng Anflug ein kleineres Flapsetting braucht, ohne Fuel-dumping und mit asymmetrischem Reverse landen muss, usw. Es ist wie bei der A310; es fordert einen ganz recht und man darf nicht bei der Beherrschung der Systeme stecken bleiben.

Schreiben Sie dann ruhig einen Artikel über MD 80 oder F100, aber bitte nicht über die MD 11, denn dies wird dannzumal «mein» Flugzeug sein.

Kurt Straumann

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.



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!

Humor



Diese Zeichnungen von Capt. Joe Conforti wurden mit freundlicher Genehmigung aus dem Magazin «Air Line Pilot» von der US-ALPA entnommen.

From other publications



NTSB Records Show Boeing warned Aloha of Corrosion

Boeing warned Aloha Airlines that its aircraft had significant corrosion that could affect safety last fall, months before the Apr. 28 fuselage separation incident, according to documents released last week by the National Transportation Safety Board.

A flight attendant was killed and several passengers were injured when the Aloha Boeing 737 lost a 20-ft. section of its forward cabin in flight. The flight crew maintained control of the badly damaged aircraft and made an emergency landing.

An airline-requested maintenance review conducted by the Seattle airframe maker last fall also recommended the carrier perform complete structural inspections of its fleet, especially its four older, high-time 737s. Boeing inspectors also criticized work procedures that painted aircraft structures before they were inspected for corrosion and fatigue, and a maintenance approach that resolved short-term crises but not long-term problems.

Aloha had requested that the NTSB not make the documents public. Boeing denied an airline claim that the manufacturer said the aircraft were safe to continue flying while rotated through a planned inspection program.

In letters and documents accompanying a November, 1987, maintenance inspection, Boeing advised the carrier to revamp its air carrier manual and incorporate organizational changes, including the addition of an engineering and reliability department. The manufacturer also urged Aloha to increase manpower levels throughout its technical departments to bring them up to industry standards.

The review recommended that Aloha increase the level of computerization in its maintenance division and begin regular refresher courses for all personnel. Specialized courses in structural repair, corrosion prevention and control, and nondestructive test methods were suggested.

(Aus: «Aviation Week» vom 4. Juli 1988)

Das ist die Liebe der Piloten

Wenn Piloten in der Luft eine Liebesbeziehung pflegen, dann nicht mit einer hübschen Stewardess . . ., sondern mit ihrer Maschine. Psychologen der US Air Force haben herausgefunden, dass das Fliegen für viele Piloten mit erotischen Gefühlen verbunden ist. Dieses «Verhältnis» kann derart stark sein, dass es die Gefühle gegenüber Frauen beeinträchtigt: Piloten sind, entgegen der Volks- und Filmmeinung, sexuell weniger aktiv als der Bevölkerungsdurchschnitt. Nimmt die Romanze zwischen Pilot und Flugzeug ein Ende, weil der Flieger aus gesundheitlichen Gründen seinen Beruf aufgeben muss, kann dies zu psychischen Schäden führen: Manche ehemalige Helden der Lüfte werden im Ruhestand depressiv.

Anmerkung der Redaktion: Diesem Artikel in der «Sonntags-Zeitung» kann ein Ergebnis der Schlafforschung entgegengehalten werden. Neben den vielen nachteiligen Folgen des kumulativen Schlafentzuges bei Flugbesatzungen ist ein positiver Nebeneffekt festgestellt worden: die sexuelle Leistungsfähigkeit nehme zu!

H.L.



Totale Gleichberechtigung

Bevor der Mensch erschaffen war kam einst die ganze Tierwelt-Schar zum Löwen, um zu protestieren: Es gelten nicht bei allen Tieren die selben Rechte und Gesetze, was doch die Gleichheit arg verletze.

Der König fragte nun die Masse, was ihnen denn konkret nicht passe.

Da meldete sich – wohl zu Schrecke der and'ren Tiere – eine Schnecke. Sie kroch, um ihren Text zu sagen zum Rednerpult. Als nach zwei Tagen sie keuchend endlich angekommen hat man von ihr die Wort vernommen:

«Ach lieber König, ich allein muss täglich in der Lage sein, mein Haus als Rückenlast zu tragen. Jetzt möchte ich Dich höflich fragen:

Die andern Tiere haben doch
auch nicht ein solches, schweres Joch,
das sie sehr auch den Rücken drückt;
Warum sind sie nicht hausbestückt?»

«Es stimmt», erwiderte der König,
«die Gleichheit herrscht hier viel zu wenig!
So müssen ab den nächsten Tagen
die Tiere alle Häuser tragen!»

Jetzt meldete in einem fort
ein jedes Tier sich schnell zu Wort
und alle (Esel, Goldfisch, Specht . . .)
bekamen vom Monarchen Recht.

So kam's, dass in den nächsten Tagen
nicht alle sie nur Häuser tragen,
sondern auch im Wasser leben,
(Fische forderten dies eben! . . .)
ein Kleid so schwarz wie das der Raben
und auch zwei starke Hörner haben
mussten – und noch vieles mehr.
So kamen alle gleich daher.
Egal, ob Fink, Forelle, Has'
sie alle war'n ein «Irgendwas».

Die Farbenpracht und Mannigfalt'
war weg, die Erde völlig kalt.

So hat die Tierwelt kurze Zeit
danach ihr Tun schon arg bereut
und fragte ihre Majestät,
ob er's nicht wieder ändern tät.

Der Löwe gab – zu ihrem Glück –
nun jedem Tier sein Kleid zurück
und sprach: «Will ich Euch gleich behandeln,
muss ich den Massstab immer wandeln.
Denn Gleichheit heisst nicht uniform;
im Individuum liegt die Norm!»

Christoph Sutter

(Aus: «Ostschweizer Ring», Nr. 8, 1988, gelesen von A. B.)

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	M. Gremlich	1019

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
Maria Basauri, Therese Müller
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 813 53 90, SR-Fach «Aerosana»

Öffnungszeiten
Montag bis Freitag, 9–12.45 Uhr
