

# rundschau

November/Dezember 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 Pwz, Postfach, 8001 Zürich.



**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
Aus unserem Sekretariat	8
Versicherungen	
Aerosana-Mitglieder	9
Mit Colani ins nächste Jahrzehnt	13
The Bionic Pilot	17
Kennen Sie Marfan?	19
Situation Awareness: a Must	23
Yawspin	24, 25
Idle Thoughts on Amber Two	27
rund-Schau	33
Man sollte ...	33
Weltreise	34
Briefe an die <b>rundschau</b>	35
Humor	38
From other publications	39

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 23. Januar 1989**

### 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: 1800**

### 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

*Mit freundlicher Empfehlung*

*Franz u. Marisa Frick*

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88



Noch nie so günstig!

## **Yacht-Charter**

Schweizerseen – Mittelmeer – Karibik – Pazifik

## **Privat-B-Schein-Unterricht**

(Bei Ihnen oder bei uns zu Hause in Kleingruppen nach individuellem Stundenplan)

**Plit's Segelschulen und KEA REISEN AG**

Salomon-Landolt-Strasse 3, 8450 Andelfingen, Telefon (052) 41 13 81

In **Ladlr** (ob Ilanz), 1250 m über Meer, an sehr ruhiger, sonniger und unverbaubarer Aussichtslage, verkaufen wir neue, komfortable

## **2- bis 5-Zimmer-Wohnungen**

mit Massivholzküchen, Warmluftcheminées usw. Skizufahrt der **Weissen Arena** bis vors Haus

Verkaufspreise ab Fr. 205 000.—

Auskünfte Tel. 01 830 28 21

## Reorganisation auf dem Markusplatz



An einem Ground school refresher verglich ein Kapitän die Swissair-Reorganisation mit seiner Beobachtung auf dem Markusplatz in Venedig: «Wenn ich dort in die Hände klatsche, fliegen die Tauben in die Luft, schwirren eine Weile ziellos herum und dann setzen sich alle wieder – nicht unbedingt auf dieselbe Stelle wie vorher!»

Als sich im Frühling eine Direktionsdelegation mit dem Aeropers-Vorstand traf, wurde galgenhumorig gesagt: «Wir wissen ja alle nicht, ob wir im Herbst immer noch mit Ihnen zusammensitzen können». Ausser einem, der sowieso zurücktreten wollte, sitzen alle noch auf einflussreichen Posten – nicht unbedingt an derselben Stelle . . .

Der Ton an den Salärverhandlungen hat es auch gezeigt, dass die dortige «Führungstroika» personell dieselbe geblieben ist und das von Herrn Löpfe gepredigte neue Denken offenbar nur mit Zeitverzögerung aufgenommen wird. Zugegeben, ihr Stand ist nicht einfach, wenn Salär-«Verhandlungen» durchzuführen waren mit Richtlinien der Geschäftsleitung, keinerlei Zugeständnisse zu machen. Richtig, es war dieselbe Geschäftsleitung, die dann in der Management-Info «bedauert» hat, dass die Verhandlungen gescheitert sind. Gegenüber den Bodenverbänden wird die Politik des Nullwachstums bei gehobenen Einkünften und die punktuellen Verbesserungen beim Bodenpersonal als «Sozialausgleich» etikettiert.

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Swissair haben Herrn Löpfe grossen Kredit eingeräumt und sind immer noch bereit, wenn auch schon etwas ungeduldiger als am 1. August, eine Neuorganisation positiv anzugehen. Seine Goodwill-Aktion beim Amtsantritt sowie die gelebte Kundennähe auf dem Kilimandscharo sind nur zwei Beispiele dafür, dass ihm der Kontakt zu Angestellten und Kunden ein echtes Anliegen ist. Seine Überzeugung, dass die Verbände mehr in Entscheidungsprozesse mit einbezogen werden sollen, wurde bisher nur von unserem direkten Ansprechpartner in der Swissair, Dieter Schlund, in die Tat umgesetzt. Trotzdem – um wieder auf die Reorganisation zurückzukommen – haben sich die Teilnehmer des OC-Reorganisationsteam vor der Aufnahme ihrer intensiven Arbeit skeptisch über die Einführung weitreichender Veränderungen geäussert.

Die vorhandenen neuen Ideen neuer Chefs warten, um in die Praxis umgesetzt werden zu können. Warum? Weil die Chefs ihre Posten noch nicht auf sicher haben; weil sie warten, was bei der Reorganisation herauskommt; weil übergeordnete Stellen bremsen; weil ihre Idee Auswirkungen auf andere Departemente hätte, die aber auch reorganisiert werden; weil sie noch nicht die notwendige Kompetenz haben, weil . . .

Dank dem gegenwärtigen Boom in der Luftfahrt hat diese interne Immobilität noch keine Auswirkungen auf den Geschäftsgang gezeigt. Eine 57jährige Struktur erlaubt es, dass mit der akkumulierten Überschussenergie noch eine ganze Weile auf den alten Gleisen weitergefahren werden kann.

Wenn aber nach langem Ausbrüten der «Berg eine Maus gebärt», dann ist die Faszination des Wortes Reorganisation verblasst, sind Wünsche und Hoffnungen – auch wenn nichts Konkretes darunter vorgestellt wurde – enttäuscht, kehrt der Alltag wieder ein.

Diese Zeilen schrieb ich vor dem ominösen 1. Dezember, an welchem die Ergebnisse der verschiedenen Reorganisationsgruppen analysiert wurden, aber auch unter dem Eindruck verschiedener enttäuschter Hoffnungen in die «neue Swissair». Offenheit, Information, gegenseitiger Respekt und Vertrauen wurden in einigen Fällen strapaziert.

Ich wünsche mir Neuerungen, die über die Schaffung einer neuen Uniform hinausgehen, Veränderungen und Strukturen, die auch den Funktionären wieder Richtlinien aufzeigen und ihnen das Führen und das Funktionieren optimieren helfen. Damit Herr Löpfe dann nicht mehr glaubt, nur bei den Crossairpiloten noch Begeisterung für den Beruf und Enthusiasmus beim Mitwirken am Aufbau einer Fluggesellschaft feststellen zu dürfen. Wir Cockpitleute, die wir uns in Ermangelung von Alternativen auf dem Stellenmarkt normalerweise bis zur Pensionierung der Swissair verpflichten, sind in hohem Mass am Wohlergehen der Firma interessiert und möchten in einer wohlorganisierten und gut funktionierenden Struktur optimal arbeiten können. Ich bin immer noch positiv gespannt, was das neue Jahr bringen wird!

Mit den besten Wünschen für den Jahreswechsel –

Ihr Henry Lüscher

## Liebe Mitglieder

In der letzten **rundschau** kam in meinem Artikel zum Ausdruck, dass wir dem partnerschaftlichen Weg, den die erneuerte Geschäftsleitung gegenüber den Verbänden einzuschlagen gedachte, eine Chance geben würden. Dieses partnerschaftliche Vorgehen hat sich bis heute in der Frage der Zukunft der F/E bewährt, Lösungsmöglichkeiten werden allmählich greifbar. Das Gerüst steht, in den kommenden Verhandlungen folgt die Bewährungsprobe, denn es wird unter anderem auch ums Geld gehen.

In Sachen Salärverhandlungen und CTA-Einsätze war leider von partnerschaftlichem Vorgehen bis heute nichts zu spüren. Meine Meinung hierüber konnten Sie dem zu Monatsbeginn per Post zugesandten «Liebe Mitglieder» entnehmen. Die darin geäußerten Gedanken sind nicht unbedingt für die Öffentlichkeit bestimmt, weshalb sich die **rundschau** mit ihrem gegenwärtigen Verteiler für den Abdruck nicht eignete.

Vorweihnachtliche Freude kam indessen schon Ende Oktober auf, als die Balair-Nummer des «Flight Recorders» erschien. Es war in Anbetracht des frostigen Klimas ein Lichtblick, die Meinung der obersten Führungsspitze der Balair über die Vorteile der Integration der Cockpitbesatzungen und die «unbezahlbare» Zuverlässigkeit unserer Piloten und Bordtechniker zu vernehmen. Mein herzlicher Dank für diese aufmunternden Äusserungen geht sicher im Namen des ganzen Cockpitpersonals an die Direktion der Balair. Sie werden unsere Leistungsbereitschaft zugunsten unserer integrierten Charter-Tochter beflügeln.

Liebe Mitglieder, ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen frohe Festtage und einen unbeschwerten Rutsch ins neue Jahr.

Ihr Heiner Spörri



## Termine



## Copiloten-Hock

Mittwoch, 21. Dezember 1988, ab 19.30 Uhr, Restaurant Löwen, Kloten (1. Stock).

## Pensionierten-Stamm

Dienstag, 27. Dezember 1988

Dienstag, 31. Januar 1989

Dienstag, 28. Februar 1989

jeweils um 14.30 Uhr im Restaurant «Welcome-Inn», Kloten, Amtsstube.

---

Das Aeropers-Sekretariat bleibt wegen Weihnachtsferien vom 24. Dezember bis 2. Januar 1989 geschlossen.

Wir wünschen allen Mitgliedern frohe Festtage und einen guten Start ins neue Jahr.

Felix, Eveline, Maria  
und Therese

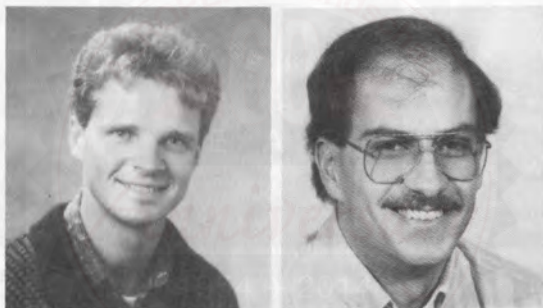
---



## Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom Oktober und November 1988 wurden folgende Piloten neu in die Aeropers aufgenommen:



Matthias Bosshard

Adrian Lütold



Thomas Mathys

Rolf Morf

Roger Reuteler



André Ribí



Hannu Ruprecht



Peter Schmid



Peter Vogt



Roland Zaugg

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

## Aus unserem Sekretariat

Wir teilen Ihnen mit, dass uns Eva Brändle nach gut zweijähriger Tätigkeit auf unserem Sekretariat per Ende November 1988 verlassen hat. Wir sind zur Zeit auf der Suche nach einer qualifizierten Nachfolgerin.

Wir danken Eva Brändle sicher auch im Namen unserer Mitglieder an dieser Stelle herzlich für ihre geleisteten Dienste sowie für ihre stets gezeigte Freundlichkeit. Wir wünschen Eva Brändle alles Gute und viel Erfolg für die Zukunft.

F.K.

# Versicherungen



## Aerosana-Mitteilungen

### Liebe Aerosana-Mitglieder

Das zweite Betriebsjahr unserer Krankenkasse geht dem Ende entgegen. Es war kein einfaches Jahr; insbesondere der unerwartete Kostenanstieg zu Jahresbeginn wie auch Probleme mit dem Computersystem liessen uns die Arbeit nicht ausgehen.

Noch ist es zu früh, Bilanz zu ziehen, was die Finanzen anbelangt. Mit dem ausklingenden Jahr ist es jedoch Zeit, Ihnen liebe Mitglieder, einen herzlichen Dank auszusprechen.

Zum einen ist durch Ihre Solidarität der Mitgliederbestand auch dieses Jahr gewachsen. Zum andern scheinen unsere Aufrufe zum kritischen und kostenbewussten Umgang mit dem Gesundheitswesen auf offene Ohren gestossen zu sein. Gespräche im Büro und auf der Strecke zeigen, dass sich die meisten von Ihnen Gedanken zur Kostenseite des Krankseins machen und durch eigene Initiative durchaus gewisse Ersparnisse erreichen können. Dies ermutigt auch uns, Ihnen weiterhin die Dienstleistung **Krankenkasse** zu erbringen und für Sie da zu sein, wann immer es nötig ist.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen frohe Festtage und ein gutes, gesundes 1989!  
Ihre Aerosana



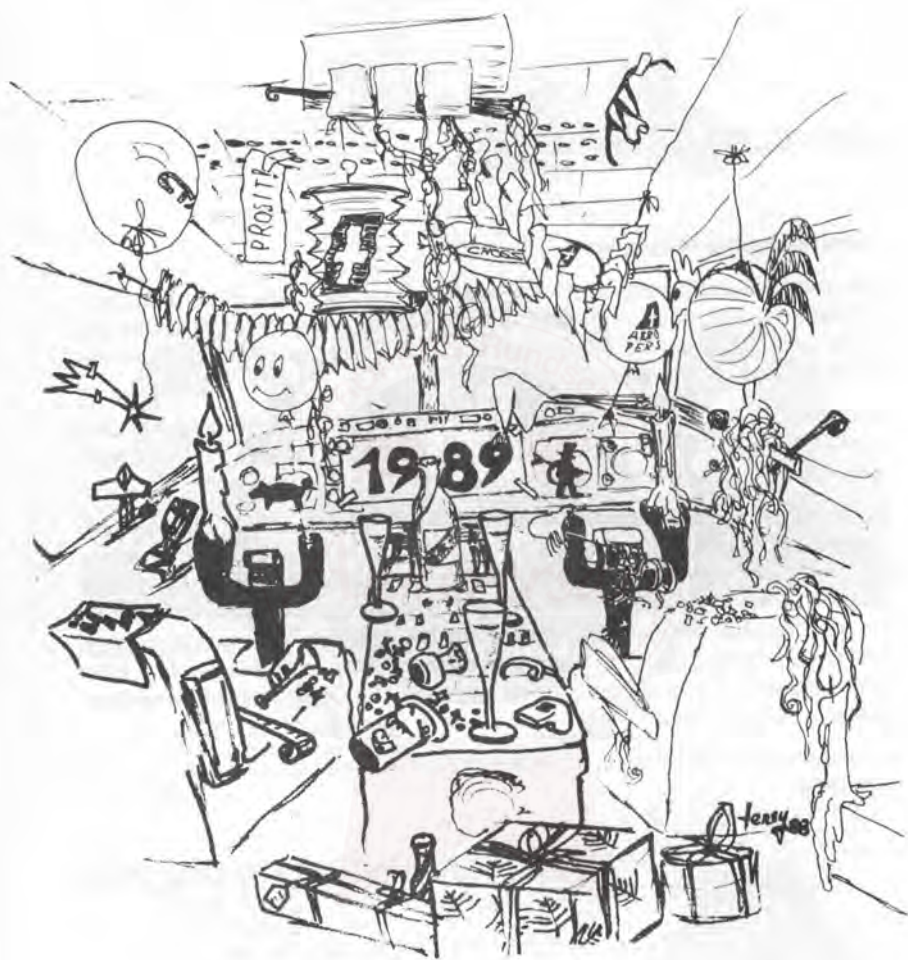
EVANGELISCHE SCHULE

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.**





Wir wünschen allen unseren Lesern frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr.

Die Redaktion

Nous souhaitons à nos lecteurs un joyeux Noël et une heureuse nouvelle année.

Les Rédacteurs

Auguriamo ai nostri lettori buone feste e tante belle cose per il nuovo anno.

I Redattori

Wij wensen de lezers van de **rundschau** een vrolijk Kerstfeest en een gelukkig Nieuw Jaar.

De Redactie

A Merry Christmas and a Happy and Prosperous New Year to all our readers.

The Editors



# Caballito




... wo Sitzen zum Plausch wird!

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



HP635

**Gross-Ausstellung**

## Mit Colani ins nächste Jahrzehnt

### Neue Uniform im Bio-Design!

Der latent seit Jahren vorhandene Wunsch der Piloten nach einem «echten pilots wing» an der Uniform liess mich vor einem Jahr beim berühmten Designer Luigi Colani vorschlagen, doch einen entsprechenden Entwurf zu schaffen. Da gleichzeitig, aber noch nicht sehr intensiv, an einer Erneuerung der Herrenuniform gearbeitet wurde, liess ich die Kommission von meinen entsprechenden Vorarbeiten wissen. Die Idee stiess auf grosse Zustimmung und die Kontakte zu Colani (der übrigens seinerzeit zwei Jahre lang bei Douglas als Aerodynamiker an der DC-10-Entwicklung mitwirkte) wurden offiziell aufgenommen. (Siehe auch Information in den Swissair-News vom Nov. 88).



### Sprühende Dynamik

Bei Gesprächen in seinem Studio in Bern zeigte sich rasch, dass er das erwähnte Rangabzeichen erst als krönenden Abschluss einer neu konzipierten Uniform sah. «Das muss ein Bijou werden», sagte er und zeichnete nach unseren Stichworten einen Entwurf auf ein Papier, der uns verblüffte. «Aber da muss man natürlich noch arbeiten daran», bemühte er sich einzuwenden.

Natürlich machte er in seinen begeisterungsfähigen Ausführungen auch Gedankensprünge. Vom Cockpitdesign, Trolley, Flügel, Profil oder Rumpfform mussten wir ihn jeweils wieder «zurückholen». Überrascht hat uns seine Detailkenntnis auch im Gebiet der Bekleidungen. Er vertritt hier eine konservativ-funktionelle Ansicht, die aber gepaart ist mit innovativen Detailideen. In Japan hat er bereits einige Textilarbeiten geschaffen und seine Absicht ist es, auch hierzulande «den Herrn und die Dame» wieder einzukleiden, aber zuerst komme die Swissair-Uniform. Nach dem Willen der Geschäftsleitung wird er auch «Hand an die Damen» legen dürfen.

## Worte des Designers

Beim Studium seiner «designphilosophischen Auseinandersetzungen» zur Uniform kommt sein schon seit Jahren gepflegtes ganzheitliches Denken (bei der Swissair ist es erst kürzlich erfunden worden . . .) zum Vorschein. Er möchte die Bedürfnisse, Bewegungsabläufe, Einsatzzeiten usw. der potentiellen Uniformträger ergründen und zusammen mit medizinisch-psychologisch-physiologischen Grundsätzen eine Uniform schaffen, die ein neues Selbstwertgefühl vermitteln soll: «Ich werde nichts unversucht lassen, um die beste Uniform aller Airlines für Sie zu gestalten.»

Beim Hemd kommt er unseren Bedürfnissen mit dem «Kragen mit halsterner Tendenz» sicher nach, auch die Taschen mit Klappen und separaten



*Immer wieder nimmt Colani die Natur zu Hilfe (hier die Libelle als Verpackungskünstlerin und Chininherstellerin), um seine Ausführungen zu illustrieren.*



Kugelschreiberbehältnissen sind besser als die heutigen, die nach jedem Bücken bar ihres Inhaltes sind . . .

Das Inflight jacket der Stewards «soll aufzeigen, einige Stunden erheben wir uns weg von der Erde. Phantasie ist angebracht».

Die Krawatte sei «eines der wenigen Accessoires, das den Herren zur Entfaltung von Phantasie zur Verfügung steht. Auch hier werde ich Akzente setzen».

Auch vor dem Crew-Bag, den man nicht einmal einem Kugelschreibervertreter zumuten könne, macht Colani nicht halt. Da er zufälligerweise Etienne Aigner gestalterisch leite, «. . . werde ich diesem Elend ein Ende bereiten».

Auch Sonnenbrillen und Schuhe würde er herstellen, wenn es gewünscht würde . . .

Dass der heutige Uniformmantel (Modell KGB) ausgedient hat, ist klar. Einen Trench-Coat will Colani stylen «wie der von Bogart, nur noch zehn Zähne schärfer».

Zum Overall meint er: «Ohne einen korrekten Overall, der hochfunktionell gestaltet ist, wird kein Jet-Triebwerk korrekt gewartet und kein Koffer gelangt korrekt ins Flugzeug.»

### **Zeitplan**

Am 21. Dezember wird der Steuerkreis Produkteplanung die Entwürfe von Colani zu sehen bekommen und dann wird wohl das Wünschbare und Zahlbare vom Machbaren getrennt (Cockpitjacke, Brille, Pullover, Ein- und Zweireiher usw.) und zwecks einer Einführung Ende 1989 zügig der Prototypenfabrikation übergeben.

H.L.



*Ebenso kalt wie seine Dannemann wurde auch der Kaffee, da Colani während seiner engagierten Ausführungen keine Zeit fand, sich auch noch darum zu kümmern.*



So würde sich wohl manch einer eine vom Designer Colani gestylte Uniform vorstellen . . .

# The Bionic Pilot

## *A Christmas Dream*

Christmas night was over. I have spent twelve hours in the air, two hours in the traffic jam and finally I arrived at the hotel. My whole body was tired. My back was aching, my legs and my arms were sore, my eyes were red and burning, my skin was dry and my mind was empty. Well the usual routine after duty. I fell on my bed exhausted.

And I saw this big building. It was white with no windows. On the entrance five big letters EPCOT; Experimental Pilot Construction Of Tomorrow. I saw myself lying on a white bed in a white room lighted with a green fluorescent lamp. Some people in white overalls looked at me and the oldest one said: «It's in bad shape but still worth a try.»

First they worked on the lower part of my body. They replaced my legs with artificial bones made of high-density polyethylene held together with sophisticated joints of ceramic and stainless steel for the ankles, the knees and the hips. They used the same mode of construction for the arms, the elbows and the shoulders. Then they opened my chest and replaced my heart with the new ultra light Jarwick artificial heart. They inserted one new lung in honeycomb-like material. One was enough and was not at all affected by smoke. It did not matter to me because I had given up this habit since we could not smoke on the airplane anyway. They used yards and yards of plastic tubes to replace my stomach and my bowels. My kidneys and my liver, good old friends, were taken away and they put in place some new types of high quality polyurethane. They worked hard on the cement vertebrae and after the whole network of fiber-optical nerves, plastic blood vessels, silastic muscles and ligaments, gold connecting plates was in place, they started to link together the parts with stainless steel pins, titanium screws and graphite bolts. It did not take too long for the hands since the copper and rubber made artificial hand fitted with electronics sensors was first used many years ago. Instead of blood they used a new and more effective substitute called Flurosol-DA, a solution made of haemoglobin and chemical compounds. After a well deserved lunch break they changed my eyes. They put in two computerized electronic eyes with a liquid crystal display similar to a digital watch and a synthetic lens which mimics the natural eye. The color was different but it did not seem a big concern to them. After that, they fitted me with a multi-channel cochlear implant better known as a

bionic ear. After modeling my face with silicone bags, they gave me a new set of ceramic teeth with no holes and no fillings. I thought of my dentist and I smiled. They did not even forget my sex. Around a plastic tube for the urethra they shaped a silicone made artificial penis linked to my five senses so I could react to the same stimuli I was used to. Last but not least, they inserted in my head the new IPC (Interactive Pilot Computer) and they searched in their library for the right program to go with. Since I was working for the best company on earth they had to go to the highly guarded safe where those extraordinary programs were stored. After the automatic function control and the final artificial intelligence testing, they stripped me with my high elasticity, low wrinkling rubber skin and they transported me to the delivery room.

There a still young, white haired and good looking man, I did not recognize him clearly although I'm sure I've seen him before, looked at me and said he could not use me because the greenish color of my skin did not match the dark blue color of the new uniform they've just ordered . . . The phone rang. Crew call already. I had been sleeping for twelve hours and my body was still aching. Well I'll bring it back home to rest. After all I will have two days off . . .

C.G.



**01/461 52 62**

**Ihr Partner für  
Heizöl  
Tankrevisionen  
Brennerservice**

**Termoplan**

8055 Zürich

## Kennen Sie Marfan?

«... leider sind wir nur mit der Diagnose weiter, denn eine Therapie dazu gibt es nicht ...» und weiter «... wann das Ereignis eintritt, weiss natürlich niemand ...» So schrieb es der Kardiologe in seinen Bericht. – Zwei Monate dauerte es, bis wir nach 15jährigem Ringen um eine Diagnose, und die richtige Behandlung unseres Sohnes, von dieser neuen Erkenntnis unterrichtet wurden. Dann blieben uns noch genau vier Wochen Zeit, uns mit dem Fremdwort Marfan auseinanderzusetzen.

Schnell hatten wir nun einige Literatur, und sogar eine Stiftung in den USA gefunden, die uns die Zusammenhänge dieser Bindegewebsschwäche näher brachten. Die schon lange gehegten Befürchtungen wurden bestätigt: Über Simons Leben hing ein Damoklesschwert. Trotzdem brachte die Diagnose eine unglaubliche Erleichterung. Simons körperliche Schwächen, seine lockern Gelenke, sein schlenkernder Gang, die flachen Füße, der krumme Rücken, die Trichterbrust, seine Gehörprobleme, der Spitzbogensgaumen, die Augenkontrolle, die einschränkende Lungenfunktion und die schnelle Ermüdung hatten einen gemeinsamen Ursprung, einen Grund! – Endlich hatte sein Zustand einen Namen. Wurde dadurch seine «Andersartigkeit» im Spital, der Schule und der Gesellschaft «legitim»!

Bald durften wir erkennen, dass die fatale Feststellung des Kardiologen ... «eine Therapie dazu gibt es nicht», falsch war. Wohl war sie für ihn richtig, denn eine Therapie kann es nur geben, wenn man sich mit dem Problem auseinandersetzt.

Bereits hatten wir die kurzfristigen Konsequenzen der sich klärenden Situation festgelegt, die mittelfristigen Möglichkeiten abgewogen und die Langzeitverhaltensweise erfasst. Dank dem Verständnis meines Chefs, meine Familie nicht über längere Zeit alleine lassen zu können, wurde der Far-East gestrichen und durch NA-Einsätze ersetzt. Vor dem Pick-up in New York schickte ich noch rasch unsere Beitrittserklärung zur National Marfan Foundation ab, und erkundigte mich gleich auch nach den Chirurgen und Spitälern, in denen die allenfalls nötig werdende Operation durchzuführen wäre. Ich konnte nicht ahnen, dass mein 15½-jähriger Sohn in diesem Zeitpunkt zu Hause bereits seinen letzten schmerzhaften Kampf angetreten hatte. – Wir mussten ungefähr Nantucket Island überfliegen haben, als Simonn tapfer Abschied nahm: «Du muesch nid gränne, Mami».

Einmal mehr hatte meine Frau den Einbruch alleine zu tragen, sich dem Schmerz und der Not alleine zu stellen, die letzte Entscheidung, «chöi mer'ne jetz abhänke?» (so die Frage des hilflosen Arztes), alleine zu fällen. Vater war unterwegs ...

### **Was war passiert?**

Von der erwähnten Bindegewebsschwäche sind auch die Blutgefässe betroffen. Das Gewebe hat keine Elastizität, vor allem die Aorta (sie muss die ganze Energie jedes pulsierenden Herzschlages im Aortenbogen auffangen) weitet sich aus. Sie bildet ein Aneurysma (Ausbuchtung) und dilatiert (man denke an einen Ballon oder Veloschlauch mit schwacher Stelle). Die Gewebeschichten der Aorta können sich spalten (Dissektion) und das pulsierende Blut bahnt sich einen falschen Weg. Rupturiert (aufreissen) die Aorta nach aussen, kommt es zur innerlichen Verblutung, was bei Simon unerwartet früh eintraf.

### **Was hätte man tun können?**

Wäre die Diagnose im Kleinkindesalter gestellt worden, hätte dies folgende Konsequenzen haben müssen:

- Simon wäre nicht (ab 3. Lebensmonat) einer 15jährigen schädlichen Physiotherapie unterworfen worden.
- Es hätte kein schädliches Muskeltraining stattgefunden.
- Simon wäre nicht zu Schulreise- und Bergwanderungen forciert worden.
- Er wäre vom Schulsport, mit den besonders gefährlichen Ball- und Mannschaftsspielen (Schläge gegen die Brust) dispensiert worden.
- Die «Durchhalte-Animierung» von Vater, Schule und Gesellschaft, die körperlichen Überforderungen wären unterblieben.

All dies um der Aorta jeden unnötigen Stress (erhöhter Puls/Blutdruck) zu ersparen.

Unter solch angepasster Lebensweise würde die geschwächte Aorta ohne einzureissen einen Durchmesser erreichen können, der dann eine prophylaktische Operation (künstlicher Ersatz des geschwächten Abschnittes) erlauben würde.

### **Was für Simon zu spät, kann für andere noch rechtzeitig sein!**

Aus dem Erlebten heraus, verbunden mit der Tatsache, dass in der Schweiz alljährlich 10 Kinder geboren werden, die mit den Folgen dieses Syndroms zu leben haben, alljährlich 10 ahnungslose Mütter eine medizinische Irrfahrt antreten, gleichmässig verteilt übers ganze Land, also alles «Einzelfälle», haben meine Frau und ich vor einem Jahr die Marfan Stiftung (Schweiz) ins Leben gerufen.

Stiftungsziele sind unter anderem:

- Aufklärung von Ärzteschaft und Öffentlichkeit.
- Bestmögliche individuelle Begleitung der Betroffenen.
- Begegnungen unter den Betroffenen ermöglichen.
- Zusammenarbeit mit Kliniken und Ärzten, die sich besonders mit dieser Krankheit befassen.

- Verbindungen mit ähnlichen Organisationen im Ausland.
- Erfahrungen im Umgang mit dieser Krankheit sammeln.

Durch deren Mitwirkung im Stiftungsrat geniesst die Marfan Stiftung (Schweiz) die Unterstützung der sich um dieses Syndrom bemühenden Ärzte und Professoren in der Schweiz. Sie steht unter Aufsicht des EDI (Eidgenössisches Departement des Innern).

Im ersten Jahr haben wir unter anderem:

- Eine Kurzbeschreibung (deutsch und französisch) des Syndroms herausgebracht.
- Öffentlichkeitsarbeit betrieben (Der Bund, Beobachter, Weltwoche, Wir Eltern, Ärztezeitung und andere mehr).
- Richtlinien zuhanden der IV-Berufsberater zwecks beruflich wünschbare/mögliche Eingliederung erarbeitet.
- Drei Ärzte aus Zürich/Bern/Lausanne ans erste internationale Symposium über Marfan nach Baltimore entsandt (. . . und bezahlt).
- Selber das gleichzeitig stattfindende internationale Meeting der verschiedenen «Foundations» (USA/GB/Canada/Australien usw.) besucht (auf eigene Kosten), wo sich etwa 300 Betroffene nähergekommen sind – enormer Erfahrungsaustausch.
- und vor allem begleiten wir bereits über 40 Familien in der Schweiz, wobei wir uns auch je einem Hilferuf aus Deutschland, Italien und Griechenland nicht verschlossen haben, und setzen uns sehr direkt für eine angepasste medizinische Betreuung oder das Erarbeiten der richtigen Diagnose ein.

### **Wir brauchen Eure finanzielle Unterstützung**

Nun steht der Druck eines Büchleins über das Syndrom bevor. Mit Stolz würde ich natürlich auf die erste Seite schreiben, dass dieser Druck den Swissair-Cockpitbesatzungen zu verdanken sei. 8000 Franken sollten wir hierfür zusammenkriegen. Ich habe mir vorgenommen, dass ich weder Geld horten noch je planlos Bettelbriefe versenden werde. Deswegen gelange ich für ein zu erreichendes Ziel an einen bestimmten Spenderkreis, der dann auch weiss, was er mitfinanziert hat. Zum Einstieg wäret das nun eben Ihr.

Bei dieser Gelegenheit danke ich allen Kollegen, die durch persönliche Bekanntschaft von der Stiftung erfuhren, und uns bereits sehr grosszügige Beträge gespendet haben. Un très grand Merci aussi à nos chers Romands, die in einer spontanen, durch Marc Baudat angezettelten Aktion in den Geldsäckel griffen. Ein ebenso herzlicher Dank geht an Heinz Tagmann, der uns mit seinem gelungenen F-100 Kleber-Verkauf unterstützt.

Grosse Unterstützung ist uns auch von der politischen Gemeinde Langenthal sowie der Kirchgemeinde zuteilgeworden. Simon wäre am Sonntag zusammen mit seinen Klassenkameraden konfirmiert worden, stattdessen

wurde er am Montag beerdigt. – Die Unterstützung der Dorfgemeinschaften zeigt uns, dass das, was aus Simons Sterben wachsen soll, berechnete Hoffnung für andere ist. Meine Frau und ich versuchen hierfür zu bürgen – wir danken Euch.

Marfan Stiftung (Schweiz)  
Postfach 199, 4901 Langenthal, Telefon (063) 59 23 42, PC 49-2619-4



Ich wünsche weitere Informationen über

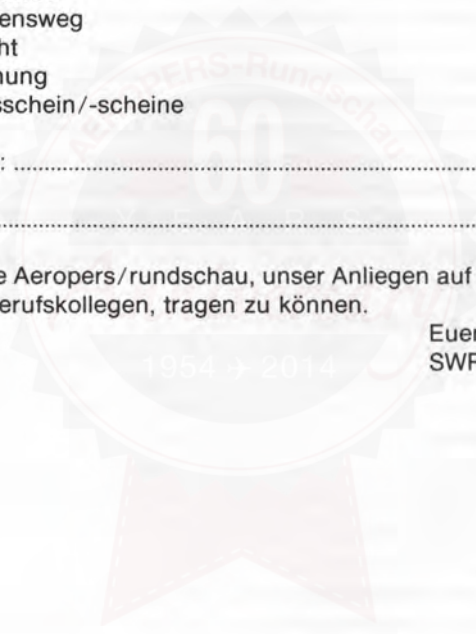
- das Marfan-Syndrom
- Stiftungsurkunde
- Simons Lebensweg
- Jahresbericht
- Jahresrechnung
- Einzahlungsschein/-scheine

Name, Adresse: .....

.....

Mit Dank an die Aeropers/rundschau, unser Anliegen auf diesem Weg an Euch, meine Berufskollegen, tragen zu können.

Euer Geri Zumstein  
SWR Fach 1145





# Situation Awareness: a Must

*Ce résumé d'un exposé présenté à un séminaire de la «Flight Safety Foundation» nous rappelle certains principes de bases de la sécurité. Cette conscience de la situation est présente en chacun de nous, je l'espère, mais peut-être quelque fois masquée par la routine, cet ennemi sournois qui nous guette tous un jour ou l'autre. Il m'a paru important de vous présenter ici les points forts de cet exposé.*

## Introduction

Technology creates change. As pilots we see that change in the aircraft and the system we fly in. Our role is also changing: from one of simply a control manipulator to that of a system manager and information processor. A major benefit of all these changes has been a steady reduction in the accident toll. However, accidents do still occur. Analysis of accidents shows that the human is still the weakest link in the chain of event contributing to these mishaps. Human error has become the focus of growing attention throughout the aviation industry. So what distinguishes human error from excellence? And what element contribute to taking correct action in the cockpit?

## The «Safety Window»

Statistical profiles of accidents reveal that the majority of them occur in a rather compressed period of time, relating to takeoff and landing. This safety window is defined as a block of airspace, centered around a runway, that extend from the ground to 2000 ft AGL, beginning at a final approach fix and continuing through conclusion of the final segment of takeoff climb.

Consider these observations about the safety window:

- The window is only 8-10 minutes long.
- About 80 % of the accidents occur within this window.

Workload intensity peaks during flight within the window. Given the significance of flight within the safety window, what criteria might be used to access risk potential and help assure appropriate crew action during critical phases of flight? And what can be learned that is applicable to other phases of flight? One answer may lie in the concept of *situational awareness*.

## Safety and Situational Awareness

Situational Awareness is the accurate perception of the factors and conditions that effect an aircraft and its flight crew during a defined period of time and thus is a key to managing risk factors in the safety window. A distinct relationship exists between Situational Awareness and accidents. A

high situational awareness yields lower mishap potential and a low situational awareness yields higher mishap potential. The more pilots know about what is going on around them the safer they are likely to be. A good example to understand this relationship can be found in the effect of alcohol on driving skills. Drunk drivers have a unfounded sense of well-being, dulled senses and much lower reaction times. They lack an accurate and immediate sense of their environment and lose the ability to react and respond to stimuli. The risk of having an automobile accident increases accordingly. Drunk drivers do not know what is going on around them, they are in a state of low situational awareness and therefore the risk of an accident is higher.

### Elements of Situational Awareness

Five key elements contribute to Situational Awareness and these are: *Experience and training:* Experience is practical knowledge, skill or practice derived from direct observation of events or participation in a activity and is gained by doing. Experience creates a mental file that helps establish how one interprets and responds to conditions and events. Many actions taken by a pilot while flying are based upon experience. The «experience file» allows one to solve problems more quickly and accurately and to devote more time and attention to other requirements. Training enhance ones

---

## Yawspin



experiences by creating events that rarely occur in line flying. By repetitive and supervised practice, responses to rare stimuli can become part of a well developed routine. For example, the procedures associated with the failure of an engine on takeoff become almost automatic to the carefully trained pilot. These two elements are inseparable. Without training, experience cannot be complete.

*Physical flying skill:* Flying the aircraft remains the highest order of priority regardless of other demands for a pilots attention. Maintaining high basic flying skill and proficiency allows a pilot to devote less mental energy to flying the airplane, thus permitting more attention to other needs.

*Spacial orientation:* This is position awareness, the fact to know where an aircraft is in relation to attitude, altitude, terrain, navigational aids, airports, runways and other aircrafts.

*Health and Attitude:* Accurate perception and interpretation of environment and events are directly related to the physical and emotional condition of the pilot. Fatigue has a number of physical effects on the body which in turn diminish perceptions; visual acuity deteriorates and mental processes slow. Physical disorder of the inner ear might affect perceptions of depth, balance and motion. Mental health has an equally profound effect on situa-



tional awareness and stress from various sources can alter ones interpretation of events or environment. Personal attitude has a strong influence on safety. Safety is the result of hard work and a strict sense of professionalism and cannot be achieved without dedicated positive effort. In aviation, a professional attitude is every pilots' personal commitment to safety.

*Cockpit Management:* All of these factors contributing to situational awareness must now be integrated in a systematic manner through cockpit management. It is the use and coordination of all skills and resources available to the flight crew to achieve the established goal of safety, efficiency and comfort of a flight. It is the means by which a pilot achieve and maintain situational awareness.

A cockpit crew is a well defined group made up of a number of individuals. They combine to create an unique blend of personalities, attitudes and shared responsibilities that result from the people that constitute the group and the operational structure in which they function. The perceptions of each member of the group are also unique and they will vary: sometimes only slightly, at other times quite a bit. Each crew member has therefore an unique individual level of situational awareness. A safe and successful flight results when the individuals in the group work in concert with each other. Therefore the situational awareness level that the group is able to attain together has an important influence on the safety of the flight. In a two-man cockpit this level is not, as one might expect, the sum of the two individual levels, but it limited by the situational awareness level of the captain. In this aspect, it is essential that crewmembers actively support the captain and maximize his level of situational awareness and on the other hand that captains recognize the contribution of all crewmembers and encourage a good working climate where everyone can offer his input and expect he it will be considered. This crew coordination permits the dynamic of the group situational awareness and is of utmost importance regarding the safety of a flight.

## **Conclusion**

Situational awareness is a major element that differentiates human error from excellence in aviation. To establish and maintain it can be accomplished through good cockpit management. Good cockpit management permits to establish and maintain a high situational awareness or to detect a low situational awareness and to correct it. The skills that contribute to good cockpit management can be learned and practiced and should be part of every airline pilot training program. It is a tool to improve human performances and should be used to reduce the accidents due to human factors. After all, the best safety device in any airplane is a well trained pilot.

C.G.

## Idle Thoughts on Amber Two

or: Soliloquy from an adjustable seat

BALPA's «The Log», die Zeitschrift der britischen Pilotenvereinigung, veranstaltet jedes Jahr einen Wettbewerb für den besten Weihnachtsartikel. Wir möchten Ihnen diese humorvolle Geschichte von Ian Ford sehr zur Lektüre empfehlen!

'...♪ And did those feet, in ancient time, walk upon tum-tee tum-ti-tum. Hello, sky. I'm sure I've seen that cloud somewhere before. Looks very familiar.

'...♪ Rum-tum tee-tum, tum tum tum tum ...'

Ya-a-a-a-a-awn.

'...♪ And did the countenance divine, rum tum-ti-tum tum tiddle-tum ...'

There's another one over there. Sort of mushroom shaped. Perhaps someone's nuked Stoke.

'...♪ And was Jerusalem tiddle-tum ...'

Down there's the ground. Hello ground. About five kilometres in smoke I reckon. Must be near Trent. Trent. There's a fine name. Like Buzzard. Buzzard' of course these days. How does that organ bit between the verses go? ... La-tum-ta-tee ... Leighton Buzzard. There's a name to conjure with. Rio – Nassau – Acapulco – Leighton Buzzard. Hmmm.

'...♪ Tall and tanned and young and lovely, the girl from Leighton Buzzard goes walking ...'

Thirteenth time up Amber Two this week. Amber Two. Sounds more like an after-shave than an airway. 'When a stewardess you've never met before gives you a cheesetray, it must be Amber Two!'

'...♪ But each day as she walks to the sea, rum tum tiddle-tum tiddle-tee ...'

«Birdlime 5458, What's your heading?»

Eh ... What? ... h, that's us!

«Er ... 330.»

«Roger. Maintain heading 330, climb to level 290, and call London on 131.05.»

«Three-three-zero-two-nine-zero-one-three-one-zero-five-five-four-five-eight. Good-bye.»

Highlight of the half-hour. Get to twiddle a couple of knobs. Twiddle. Twiddle. Well, that's the excitement over 'till we get to Pole Hill. Go back to staring at the plastic ceiling. Airframe by Boeing; engines by Rolls-Royce; flight-deck by MFI.

‘...♪ How can I tell her I love her? . . .

Isn't a lot of what we say on the RT totally absurd? I mean where else could a meaningless jumble of numbers be made significant with just a little intonation?

RT . . . Oh blimey! Forgot to call the new frequency.

«Er. Good morning London. Birdlime 5458 heading 330 and climbing to flight-level 290.

Roger. Maintain 290 on reaching.»

(Thinks: «Sha'nt! I'll maintain 290 before reaching, do two barrel rolls and then wander up and down between 250 and 350 all the way to Glasgow.»)

«Willco.»

Well! Always was chicken.

Still, I suppose we should be grateful that English is accepted as the international aviation language. That irritates the French too – that can't be bad. What was it someone once said of us and the Americans! – . . . 'Separated by a common language', that was it.

Like the other day at Charles de Gaulle – that was a good one. There we were progressing sedately down the ILS from a long way out whilst on the ground a little international incident was being enacted. An Alitalia Airbus and a Balkan TU 154 had somehow contrived to arrive nose-to-nose at one of those complicated Taxiway junctions and sat staring at each other like a couple of dragonflies contemplating coitus whilst various other unfortunates piled up in a traffic-jam behind them. The Paris ground controller was trying to sort things out.

(Do you ever try to imagine the face behind that disembodied voice on the RT? I don't just mean that sexy girl on Geneva Volmet who manages to turn the word 'zero' into a polysyllabic aphrodisiac – sort of 'zairieu'. I reckon this chap must have looked just like Inspector Clouseau . . .)

«Alitalia thray teu nane, av yieu rrhume to turn nanty deggraze to ze rrat.»

«Butta I no unnerstan!» (Godfather; sun-tanned, greying, urbane, gold cufflinks.)

«Taxyway bravo is onna da left, no?»

«Neu, neu. Zat is charlee.»

«You meana iza charlie thatta bravo iz onna da left or what you say firsta time iza right?»

«Neu, neu. Taxyway bravo is on yieu rrat – ze taxyway on vieu left is charlee.» «Butta I thot you aska me to turn right?»

«Zat is charlee.»

«No! Iza bravo! You justa say so!»

Meanwhile Mr. Balkan – short, pallid, crew-cut, blue serge Postman Pat uniform with a tea-tray hat-top big enough for a helipad – decides to throw in his Kopeck's worth (or is it Zloty's worth?) . . .

«I zinc if Alitalia mekz a turnink to right, is wink tit will not paz me by.»

Ah, such fun when the safe harbour of standard phraseology is abandoned for the choppy waters of ad hoc conversation! The Q code. Almost forgotten about that. I wonder who wrote it? Some boffin in the Air Ministry back in about 1938 I expect. Full of good stuff it was too.

QUO – request to know whether you are fully cognisant of your whereabouts.

QUE – Say again. (Iberia only.)

QE2 – A long cruise sector with two gay stewards in the jump seats.

Q4P – Situation where you have drunk too much tea.

The Q code. Just one dusty chapter from that bibliographical relic the 'Manual of RT Phraseology'. What a mine of information that was.

Does anyone still say 'wun tree fower dayceemal fife' I wonder? And whatever became of those good old English words 'Yes' and 'No'?

Too ambiguous I suppose. Thrown out in favour of 'affirmative' and 'negative'. They're all right as long as you don't clip your transmissions.

(«*Birdlime 5458. Are you ready immediate?*»

«*Mmmm-ative.*»

«*Say again.*»

«*Mmmm-ative.*»

«*Was that negative?*»

«*Affirmative.*» «*Is that affirmative it was negative or affirmative you are ready?*»

«*Negative. It was not affirmative it was negative but affirmative we are ready immediate.*»

«*Roger. It's too late now anyway. Hold position.*»

«*Mmmm-co.*»)

Still, they've got round that problem by the introduction of 'affirm' – or rather 'A-firm'. (I've never understood why everyone else descends and has delays but aviators Dee-scend and have Dee-lays, Sorry, Dee.)

Then there's 'Words Twice'. I wonder whose gem of an idea that was? Never heard anyone put it into practice. I suppose it dates from the days of radio-operators tweaking big bakelite knobs on the Marconi and those wonderful conversations between a man with his head in a bucket of custard and another shouting up a drainpipe at the far end of a saw-mill . . .

(«*Wobber, Aber Baker, your hoo dee en ib wum wower fife.*»

«*Sorry towel. Engable to reedsh yoush. Shay agensh wurrr twice.*»

«*I say say aben aben wurbs wurbs twi twi. Your your hoo dee dee en en ib wum wum wower wower fife fife.*»

«*Sorry scorry. Shti Shti engable engable to to reedsh reedsh yoush yoush. Shay shay agensh agensh wurrr wurrr twice twice all all affer affer wurrr wurrr twice twice.*»)

No – things have moved on a bit since then. We no longer leave the runway, we 'vacate'; push-back is 'approved'; we wait instead of hold and whatever you do DON'T MENTION TAKE-OFF until you're actually clear to go!

*(«Paella One, tower, from which intersection do you wish to . . . well . . . sort of charge along the runway and get airborne?»*

*«Sorry, I no comprehendo. I from Barcelona.»*

*«You know . . . sort of lose contact with terra firma, shake off your terrestrial shackles, one in the eye for Isaac Newton and all that.»*

*«Que? I no comprehendo . . . Why you no give us a clue?»*

*«O.K. Two words. First word. Sounds like 'lake'.»*

*«Mmmmmmm. . . Snake? No? Shake? No? I know! Hake! Mmm – eez delicious with onions, tomatoes anda garlic wiz a leettle grated . . . Que? . . . lza no hake? Oh . . . How about Take?»*

*Green from Tower.*

*«Take! Eeza good. O.K. Now second word . . . Small words? Sounda like 'cough'. Shorter than cough. Like 'ahem' you mean? . . . 'Take ahem'?? . . .*

*Que? . . . Sounds like cough only shorter . . . OFF!! . . . Ah, sí . . . 'Take off!'*

*«DON'T SAY THAT!!!»*)

Still, life could be worse; they could have made us all learn Latin so that no one felt hard done by. Imagine having to read back your clearance:

«Shuttlus sex Brutus», (I knew i'd get sex into this thing somewhere,) «ad Londinium permittitur, via ambra duo, ad altitudinem tres septem nihil ascendi.»

But just think how majestic the Latin phonetic alphabet might be . . .

Augustus, Brutus, Caligula, Drusus, and so on.

How much grander to be able to report «Nuntio Pompeii recepto», than «information Papa received.» (By the way, is it 'pappa', 'popper' or 'pop-ah'? Never did know. Must remember to look up the manual.)

I reckon if we are to be saddled with mixed-up alphabet then at least we should discard the present boring lot in favour of an arbitrary selection based on purely subjective criteria – like the pithiness of the sounds or the rich associations of the words themselves.

Now let's see . . . For instance . . .

A could be Albatross. Apart from the obvious flying connection, it has a certain air of doom-laden encumbrance about it – rather like a fleet of ageing One-Elevens. Apart from which the main Shuttle stands at Heathrow would all be 'Albatrosses' which somehow seems appropriate.

B? . . . Brasso perhaps. Polish up your English and all that. No, I think the word 'Boredom' has better possibilities. «Heathrow approach, Birdlime 5 Albatross, in the hold at Bovingdon level nine zero, Shorts 360 with 'Boredom'. My God, the boredom; it's just so very boring . . .»

C? . . . has to be Ceiling. Can't think of anything better, apart from which the spelling is good for confusing foreigners – i before except after c and all that. (Reminds me of that old adage for remembering the whereabouts of a depression – 'Wind up your cleft – Low on your left'.)



D? . . . definitely Duodenum. I don't know why I like this one—just a gut feeling, I guess.

E? . . . Edentate. No, not a '60s pop idol but a word featuring in about 25% of all crosswords and meaning 'toothless'. Trouble is, reminds me of that old training Captain on Tridents. Think I'll plump instead for 'Ectoplasm'. Again, not sure why . . . just sort of materialized out of nowhere. (Perhaps 'Erection' might be more fun. «Confirm you have 'Erection'?» «No, it's just these new uniform trousers!»)

F . . . Flange. Lovely word, redolent of Victorian engineering and stovepipe hats. («By 'eck, Eli; there's a leak from t'main blow-down flange. Best fix it afore we sets off for Batley.»)

G . . . Gravel. Leads on naturally from the last. (Remember Python's three Yorkshiremen? «When I were a lad we lived in a paper bag in t'middle o't'road an a 'andful of'ot gravel for us breakfast.»

«OT gravel?? Bloody luxury!»)

H . . . Hippopotamus. Had thought of 'Hissing'—then you could have a 'Hissing SID', but a 'Hippopotamus One' sounds just as good: presumably a slow and deliberate departure. (I see Brussels has now got rid of the lovely 'Silly' departure . . . Instead they now have a 'Belly One' arrival. The mind boggles. And London have got in on the act, too, getting rid of those old nautical heroes Drake and Hardy. Always felt a bit sorry for Nelson having a six-letter name and missing out on having a SID named after him. Could have called it an 'Elson' I suppose, but sounds rather like a chemical loo.)

I . . . Ignorance. I don't know why I chose that one. Reminds me of an old training Captain on Tridents.

J . . . Jackboot. «Guten tag, Birdlime 5458. Confirm you haf receefed Jackboot.»

K . . . Kneecap. That'll teach all those foreigners who think they no English spelling.

L . . . Lobotomy. What a nice word. Reminds me of an old training Captain on Tridents.

M . . . Mayday. Well, that should liven things up a bit.

N . . . Narwhal. A sort of whale with one elongated tooth. Reminds me of an old training Captain of Tridents.

O . . . Orifice. Nice and pithy, but a bit of a mouthful.

P . . . Panties. With more and more female pilots around this would give male Captains the chance to indulge in a little smutty sexist innuendo. «I'm too busy to copy the ATIS—take down 'Panties' for me will you», and so on.

Q . . . Queen. Well, they get everywhere these days.

R . . . Raging. An odd choice I must admit. It's just that I'd like to hear that nice lady ground controller at Heathrow telling Pan Am, «I'm sorry there's no pier available, I'll have to give you a Raging stand.»

S . . . Streptococcus. A sort of nasty little microbe. Reminds me of a training . . .

T . . . Take-Off. Cause total havoc that would.  
 U . . . Ungulate. A useless word meaning 'hoofed'; hence 'an eventood, ruminant ungulate'. (A goat to you, madam.)  
 V . . . Vegetable. Reminds me of . . .  
 W . . . Wombat. Included out of sympathy. Like the platypus and the morepoke and other exotic creatures lived in peace for centuries until we off-loaded all our convicts into their back yard.  
 X . . . Xenurine. No not the excreta of Buddhist monks, but relating to the naked-tailed armadillo, that well-known South American edentate.  
 Y . . . Yoghurt. «Sesan'd with milk, and a yellow fruity mess.» (Keats. 'Ode to a Banana Yoghurt').  
 Z . . . zzzzz . . . What? . . . Top of descent? . . . Sorry skipper. I was just having this dream about an albatross, an armadillo, and this old training Captain of Tridents . . .  
 .... 🎵 *Bring me my bow, of burning gold, . . . rum titty-tum-tum tum tum tee . . .*

(Aus: «The Log», Dec 1987)

In der Ostschweiz ansässige Firmengruppe sucht für die Operation ihrer im Januar 1989 in Dienst zu stellende

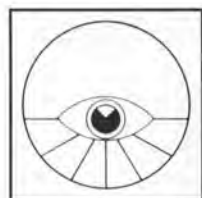
## **Citation SLL**

versierten PiC (vorzugsweise Pensionierten oder vor der Pension stehenden Airline-Captain) und First Officer zur festen Anstellung. Vorgängig zur Übernahme der Maschine ist ein Rating beim Hersteller Vertragsbestandteil.

Zeitgemäss und der Bedeutung der Aufgabe angemessene Entlohnung sowie soziale Leistung sind für uns selbstverständlich, ebenso wie Erstattung von Spesen und Reisekosten auf Vertrauensbasis.

Sofern Sie diese Aufgabe reizt, rufen Sie unseren Herrn Rauch,  
 Telefon 071 76 11 76, an.

## rund-Schau



**Swissair-Bewährung.** Der Novemberschnee brachte «über hundert Annullierungen» (!), schrieb die Swissair-Geschäftsleitung, und weiter: «Die Organisation hat sich grundsätzlich bewährt». Bewährung oder Bescherung?  
F.R.

**Pensionskasse erbt Terminal.** Die PanAm kommt auf der Suche nach Einsparungsmöglichkeiten zu immer neuen Lösungen. So wurde kürzlich der «Worldport» der PanAm auf dem Kennedy-Flughafen für den Gegenwert von 200 Millionen \$ in die Pensionskasse eingebracht. Diese Aktion entlastet PanAm für eine Weile von Prämienzahlungen in die Kasse.  
H.L.

1954 → 2014

## Man sollte . . .

. . . meinen, die Aeropers arbeite ganz im Sinne ihrer Mitglieder, denn anders als in anderen Druckerzeugnissen treffen selten kritische Fragen zur Beantwortung durch die Verantwortlichen bei der Redaktion ein.  
H.L.

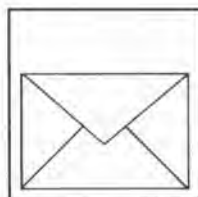
. . . bei Verhandlungen und Meinungsäußerungen an den Spruch denken: «Wer die Wahrheit sagt, braucht sich nie zu merken, was er gesagt hat.» (Aus: «Nebelspalter»)  
H.L.

. . . die Engländer zum Vorbild nehmen, die mit dem Argument des Pilotenunterbestandes Lohnerhöhungen von 20 bis 26 Prozent bei ihren Fluggesellschaften erreichten!  
H.L.



China, August 1987

## Briefe an die rundschau



### Der offene Brief:

Liebes Management,

der Grund für meine Anrede liegt in der Schwierigkeit, diejenigen Personen genau lokalisieren zu können, welche die Marschrichtung unserer Firma festlegen/beeinflussen/verändern. Somit bleibt auch Mitgliedern von «Task Forces» und Teilnehmern von Symposien die Möglichkeit offen, sich angesprochen fühlen zu dürfen.

Zur Sache: Der rote Faden war noch nicht zu erkennen, als Cockpit- und Kabinenpersonal gegeneinander ausgespielt wurden. Der Akteur ist bekannt, der Grund (heute) ebenfalls (Abwertung des Cockpitberufes).

Gleichzeitig begann in der Öffentlichkeit und in Managementkreisen die Kampagne «500 Manager (salärbezogen) sind für eine Firma zuviel» (Vorbereitung zur Abwertung unseres Salärs).

Das Argument «Das Cockpitpersonal ist nicht genügend produktiv» wurde von uns mit der (probeweisen) Einführung von neuen Flight Duty Regulations beantwortet (Mehrleistungen ohne jegliche Bedingungen).

Als nächster Schritt folgte die Erhöhung der von der Crossair durchgeführten Swissair-Flüge und der **tägliche** Einsatz der CTA für Swissair-Linienflüge. Andererseits fliegen einige unserer MD81-Besatzungen für Martinair. Der Besatzungsbestand MD81 war allerdings vorher schon knapp. Dasselbe gilt für die F-100 (seit die Flotte komplett ist); von der Langstreckenflotte ganz zu schweigen (das Wachstum des Cockpitpersonals stagniert).

Meine Prognose für den weiteren Verlauf des Planes: Personalstopp für «teures», eigenes Personal – Aufstocken des «günstigen, eigenen» Tochterpersonals (CTA) inklusive Anhebung dessen Images auf Swissair-Standard (zuhanden der Kundschaft) ohne oder nur mit geringer Saläranpassung – die Crossair dient als Reservoir für Streckenrechte und Cockpitpersonal sowie als Puffer für Flugleistungen. Diese Entwicklung macht mir Kummer, weil

- niemand gerne etwas wiederhergibt, das er lange Zeit besessen hat, nämlich Ansehen und Anerkennung. Dazu zähle ich auch eine nicht andauernd in Frage gestellte Entlohnung. Die hohen Anforderungen für unseren Beruf werden auch nicht in Frage gestellt (noch nicht) . . . jedenfalls nicht von unseren Kunden, welche sich schriftlich darüber be-

schweren, dass sie mit Swissair-Flugscheinen **regelmässig** in Nicht-Swissair-Flugzeuge einsteigen müssen.

- es für alle mitdenkenden Mitarbeiter schwer ist zu akzeptieren, dass unser Markenzeichen «Qualität» aus Profitgründen über Bord gehen könnte, dass die Aussage unseres Direktionspräsidenten «Keine Kompromisse beim Produkt» deshalb ungehört verhallen würde und wir in der grossen Masse des Durchschnitts verschwinden müssten.
- nicht bei allen Kostenoptimierungen berücksichtigt wird, dass ein Spitzenprodukt Geld kostet, Geld kosten darf. **Unser** Kunde weiss dies. Darum/trotzdem fliegt er mit uns – solange das Produkt stimmt. *Aber dazu muss SWISSAIR draufstehen!* Franz Mueller

### **Das Ansehen der Lehrerschaft**

Im November traf sich die zürcherische Lehrerschaft aller Stufen zu einer Spezialsynode, um ihr in der Öffentlichkeit angeschlagenes Berufsbild zu diskutieren.

Leicht schmunzelnd lese ich darüber in der NZZ, konstatiere, dass offenbar hier wie bei uns eine gewisse Unsicherheit herrscht. Und hier wie bei uns scheint mir mehr Gelassenheit angebracht, weniger empfindliche Mimosenhaftigkeit. Ich meine, unser Berufsbild ist in einer weiten Öffentlichkeit intakt. Wir selber beschäftigen uns etwas zu viel mit dem vermeintlichen Zerfall, man kann diesen nämlich auch herbeireden. Kritisiert wird doch heute alles von jedem, mit Vorliebe Berufsgruppen mit hohem Status. Ärzte, Verantwortliche in Politik und Wirtschaft klagen darüber. Natürlich passieren bei allen Fehlern, die Anlass zu Kritik geben, auch gibt es überall schwarze Schafe. Oft ist die Kritik aber so falsch, dass man gar nicht darauf eingehen mag, man kann schliesslich nicht jedesmal bei Adam und Eva beginnen.

Seien wir deshalb doch etwas selbstsicherer, besinnen wir uns doch mehr darauf, dass wir eine sehr anspruchsvolle Arbeit zu erbringen haben. Von der Flugvorbereitung bis zur Landung an der Destination ist Zuverlässigkeit gefragt. Dauernde Wachsamkeit auch auf dem fünften Flug in Europa und auch noch nach elf Stunden Langstreckenflug. Und immer alles unter dem Titel: «always expect the unexpected». Auch erleben wir doch immer wieder Starts und Landungen bei schwierigen Verhältnissen. Schneestürme, Nebel und glitschige Pisten im Winter. NDB Approach nachts auf kurze, kaum sichtbare Pisten irgendwo in Afrika. Landungen im Monsungewitter mit Aquaplaning in Bombay oder Hongkong. Da muss jeder sein Bestes geben. Und jedermann im Flugzeug ist froh, dass nur bestens qualifizierte Piloten im Cockpit sitzen, auch wenn nachher wieder kritisiert wird.

Peter Wepfer

## Médias

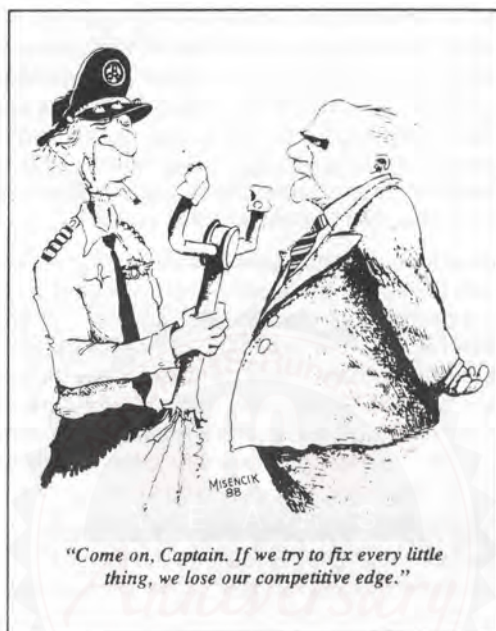
Il est de bon ton de critiquer les médias pour le manque de connaissances, de compétence et d'objectivité dans l'information déversée sur le grand public, spécialement lorsque le sujet traité nous touche directement. Les douteuses appréciations d'un Sepp Moser ne sont pas à mettre uniquement sur le compte d'une hargne personnelle à l'égard de la profession de pilote, c'est aussi le résultat du lent processus d'effritement de notre image malheureusement orchestré par des collègues fonctionnaires-pilotes. S'il veut faire son métier un journaliste spécialisé cherchera ses informations aux sources, c'est à dire auprès du personnel et des différentes publications de la compagnie et du syndicat, car les informations distribuées par un attaché de presse maison ne sont que le produit de spécialistes des médias et souvent fort loin des réalités et de la vérité.

Chaque progrès technique conduisant à la réalisation d'équipements plus sophistiqués a été utilisé contre le personnel navigant technique. Considérant souvent d'une façon très partielle «l'allègement du travail» qui en résultait, on a sciemment (ou par crétulité) ignoré les aspects de ces équipements générateurs de problèmes et de stress. Ainsi depuis plusieurs années l'Aeropers s'est retranchée dans une attitude défensive – c'est un constat, pas un reproche – et a essayé de préserver les acquis. Ceci dans un climat d'information interne lamentable particulièrement sur le plan économique!

L'information catastrophe avait simplement pour but d'amener les syndicats sur des positions défensives et cette vieille recette a été utilisée avec une telle outrance que les médias suisses, généralement plutôt discrets, ont commencé à y mettre leur nez et à chatouiller l'orgueil de notre «compagnie nationale». Toute tentative de manipuler l'information se retourne un jour ou l'autre contre ceux qui s'abaissent à ces partiques! J'en veux pour preuve la révolution qui a pour doux nom réorganisation, et qui aujourd'hui bouleverse tous les départements; une petite brise salutaire vient dépoussiérer une structure bureaucratique pléthorique. De ci et de là, des annonces de dialogue s'ébauchent dans un climat d'information quelque peu plus crédible; espérons qu'il ne soit pas trop tard et que ce capital confiance – la force de Swissair – lézardé par une politique du personnel à courte vue puisse se reconstruire dans une nouvelle dynamique de dialogue et de confiance.

J. Duplain

# Humor



*With acknowledgements to Captain Paul Misencik and US-ALPA's «Air Line Pilot» magazine.*

## **B-Schein**

Ferienkurs mit Prüfungsabschluss am letzten Tag

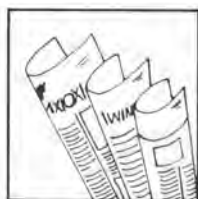
Kursdauer: 16. – 25.1.89 / fak. Probepfprüfung: 26.1.89 / offizielle Prüfung: 28.1.89 / Kursort: Klosters-Serneus / Kursgebühr: Fr. 490.– (plus persönliches Material) / Kursleitung: H. Neuhaus, Leiter des Instituts für Hochseeravigation.

Unterlagen: Institut für Hochseeravigation, **eldg. anerk. B-Schein-Prüfstelle**, Dorfstr. 140, 8706 Meilen, Tel. 01 923 23 57, Telefax 01 923 23 56.

**Unsere Referenz: Herr Otto Schmid (Fach 1376) hat letztes Jahr diesen Kurs besucht und erteilt gerne weitere Auskünfte.**



## From other publications



### **PM's remark on pilots decried**

The president of the Indian Commercial Pilots Association Captain O. P. Gupta has said that the Prime Minister's statement on pilots is «shocking and totally uncalled for».

In an interview to «Sunday Magazine», Mr. Rajiv Gandhi said there were a number of pilots who had swimming pools in their houses.

When approached for his reaction to the Prime Minister's remark, Captain Gupta, a pilot in the Indian Airlines virtually threw a challenge to Mr. Gandhi to prove his remarks. Apart from Captain Satish Sharma a former IA pilot and a close friend of the Prime Minister none of the pilots had this luxury, he said adding that «even Captain Satish Sharma got a swimming pool in his house after retiring from Indian Airlines».

«We cannot afford an ordinary house what to talk of a house with a swimming pool», he said, adding that most of the pilots were living in DDA flats. They had to draw money from their Provident Fund account to buy the flats, he said. This was true not only for Indian Airlines pilots but also for their Air India and Vayudoot brethren, he said.

Captain Gupta took the opportunity to disclose that the IA pilots have given notice of «work to rule» to the management if wage negotiations are not started immediately. The notice period will be over in another two days. Air India pilots are already on war path with the management.

He said the last wage revision for IA pilots was made in 1982 and this expired in 1985. Since then a number of representations have been given for wage increase, but the management has refused to discuss the issue seriously, he said.

The pilots association chief said the 1982 wage increase was neutralised long ago by high prices. When the pilots were suffering, it was unfortunate that the Prime Minister himself a former pilot, should make such a remark, he added.

*(Aus: «Indian Express» vom 17. 11. 88)*

### **Road fine for plane**

A US Navy plane got a parking ticket after it overshot the runway at a British airbase and landed on a road. A Thames Valley police sergeant slapped the

£12 fine on the Viking S-3 anti-submarine plane despite its pilot's protests. The local police chief eventually waived the fine after consultations with authorities at the air base. (Aus: «Khaled Times», Dubai)

### **Giftmüll auf Passagierflügen von Kanada nach England**

Die kanadische Fluggesellschaft Air Canada hat auf Passagierflügen nach Grossbritannien Giftmüll transportiert. Ein Sprecher des Unternehmens gab am Sonntag zu, dass die Gesellschaft zwischen November 1987 und vergangenem Juni in drei Ladungen insgesamt 27 Tonnen giftiger Chemieabfälle an Bord von Maschinen des Typs Boeing 747 auf Linienflügen von Toronto zum Londoner Flughafen Heathrow transportiert hat. Ein Sprecher der «Air Canada» versicherte, die Transporte seien inzwischen eingestellt worden. Die Sicherheit der Passagiere sei zu keinem Zeitpunkt gefährdet gewesen. Alle internationalen Vorschriften für den Transport chemischer Produkte seien beachtet worden, alle zuständigen Behörden informiert gewesen, fügte er hinzu. Die Abfälle seien anschliessend ins südliche Wales geschickt und dort verbrannt worden.

(Aus «NZZ» vom 28. Sept. 1988)

### **Airbus reliability**

American Airlines' new Airbus A300-600 R aircraft have been operating with a dispatch reliability rate of 99 %, according to year-to-date statistics. This is the highest rate of any of the airline's aircraft. American has a system-wide operational integrity rate of 98,6 % so far this year for its entire fleet of 458 aircraft. The airline has taken delivery of 12 Airbus transports since April. 15. It will get 12 more A300s in 1989.

(Aus: «Aviation Week», 7. Nov. 1988)

### **Last DC-10 freighter**

Federal express has received its last new DC-10 freighter as the McDonnell Douglas program nears its end. The Federal Express aircraft marks the 444th DC-10 delivery. Federal Express' aircraft is a DC-10-30F. Two DC-10s remain to be delivered, both of them passenger versions. One will be delivered to Biman Bangladesh Airlines, but the customer for the other aircraft has not been disclosed. McDonnell Douglas started the DC-10 program in 1971.

(Aus «Aviation Week», 7. Nov. 1988)

### **Want to buy a propfan?**

Is McDonnell Douglas really committed to the propfan? MDC boss Jim Worsham says: «At breakfast you could say that the bacon is involved, but the pig is committed.»

Airbus and Boeing are not even propfan bacon now. Careful, Jim, in case they have McDonnell Douglas for breakfast.

(Aus «Flight», 5. Nov. 1988)

# Organisation des Vorstandes

---

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

---

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	<b>SR-Fach</b>
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
<b>rundschau</b>	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

---

<b>VEF-Stiftungsräte:</b>	Jürg Franz	Fach 448	Erwin Kaiser	Fach 242
	Ruedi Gretler	Fach 71	Rudolf Suter	Fach 1110
	Alfred Huggenberger	Fach 141		

---

**Sekretariat**  
Felix Kuster  
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

---

