

rundschau

Januar/Februar 1989



**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
Intern	
Neuaufnahmen	9
Ein neues Gesicht	11
Termine	12
Die rundschau im 36. Jahrgang	13
Impressionen	14
Die Versicherungskommission	15
AEROPERS-Buchempfehlung	17
The Error Chain	21
Effects of long-term exposure to ozone	23
Yawspin	24/25
Forum	27
Callback	31
rund-Schau	33
Briefe an die rundschau	35
Humor	38
From other publications	39

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 23. März 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.)
 Heiner Spörri (H.S.)
 Martin Waltenspühl (M.W.)
Auflage: 1800

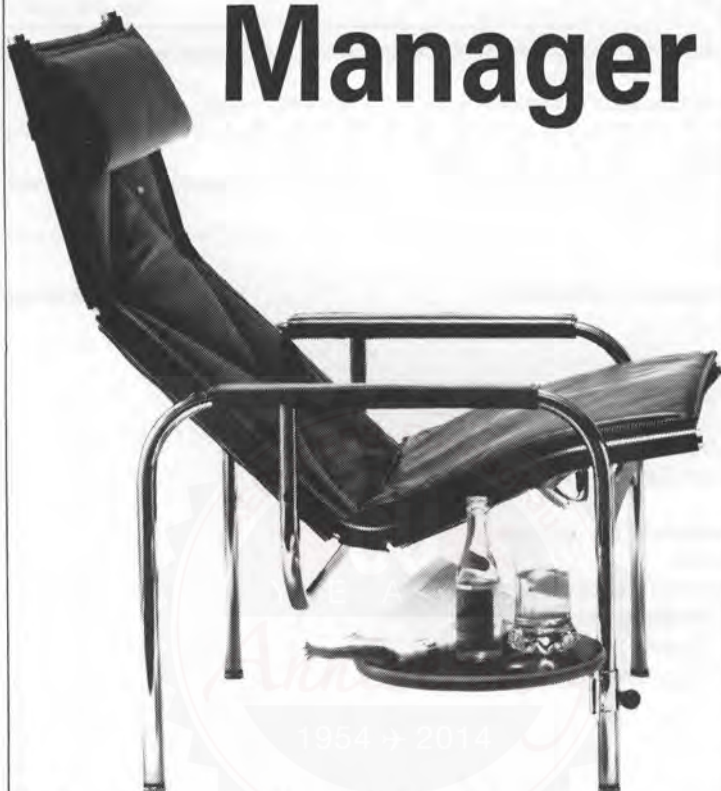
Redaktions-Adresse und Versand:

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

Manager




Die Collection für den Kenner

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



In einer Management-Information war zu lesen, dass die Produktivität des Cockpitpersonals wieder so hoch wäre wie im Jahr 1979. Dies ist erfreulich, aber war nur mit einer wesentlichen, absichtlich herbeigeführten Verknappung des Bestandes zu erreichen. Wenn wir uns vor Augen führen, was der AEROPERS-Vorstand in der vergangenen Dekade unter dem von Ihnen vorgegebenen Motto «mehr Lebensqualität» eingehandelt hat, wird diese Produktivitätssteigerung noch bemerkenswerter.

Von 1981 bis 1984 wurden sieben Ferientage eingekauft. In der Salärverhandlung 1980 wurde die Einführung der neuen Kurzstrecken-FDR mit einem Mehraufwand von 14 Positionen verrechnet und zwei Jahre später wurden von der Swissair nochmals sechs Positionen Mehrbestand für FDR-Anpassungen in die Waagschale der Salärverhandlung geworfen.

Zudem sind noch weitere Faktoren zu berücksichtigen, wo die AEROPERS wenig oder keinen Einfluss hatte: 1979 operierten wir mit nur vier Flugzeugtypen, der Europasektor wurde mit nur einer Pilotenkategorie bewältigt und das Reservekonzept war grosszügiger ausgelegt. Allerdings darf gesagt werden, dass die Swissair versucht, wenigstens beim Militärdienst restriktiver zu werden, immerhin entfielen laut Statistik des Jahres 1987 volle 14 Tage Militärdienst auf jedes Besatzungsmitglied, Ausländer inbegriffen.

Auf dem Papier wurde also mehr Lebensqualität eingekauft. Doch Verhandlungstheorie und Flugpraxis sind zwei Paar Schuhe! Das letzte Jahr sah wieder viele Zusatzproduktionen, und da die boomige Situation in Europa anhalten dürfte, sind lukrative Flüge im Auftrag fremder Gesellschaften weiterhin aktuell. Vielfach ist es Pilotenmangel, der die anderen Gesellschaften zwingt, Leistungen einzukaufen! Oft kommen Zusatzflüge so kurzfristig, dass aus der Disposition geplant werden muss. Für die Betroffenen kann das Auswirkungen über den ganzen geplanten Einsatz haben. Da wirkt das geflügelte Wort von der «Flexibilität auf allen Stufen» eher abgegriffen, wenn die Ansätze der eigenen Planung des Privatlebens über den Haufen geworfen werden.

Kann man es in so einem Moment einem Piloten oder Bordtechniker verargen, dass er nicht gerade in Begeisterung ausbricht, wenn ihm die Disposition telefoniert? Zugegeben, auf der anderen Seite müssen sich die Damen und Herren in Einsatzplanung und Disposition oft sehr nach der Decke strecken, damit die vom Verkaufsdepartement arrangierten Zusatzflüge mit Besatzungen eingedeckt werden können. Kürzlich musste der offenbar noch einzig verfügbare Copilot aus den Ferien einen Atlantaflug machen.

Mit der reorganisierten Eigendynamik des Verkaufsdepartementes und verbunden mit einer zu optimistischen Beurteilung der Bestandeszahlen dürfte diese Situation leider noch andauern. Die Einsatzplanung, das Ferienbüro und die Disposition müssen deshalb fast Tag für Tag «beweisen», dass die Operation aufrecht erhalten werden kann. Dies verleitet dann zur oberflächlichen Aussage: seht ihr, es geht ja!

Verträge, Abmachungen, Vereinbarungen und Richtlinien sind ein sehr notwendiges Gerüst, sind aber offenbar nur gerade im Moment des Entstehens ein Spiegel der Erwartungen. Kommen dann die berühmten Sachzwänge, so wird eine grosszügige Interpretation der einzelnen Artikel angestrebt, um trotzdem zum Ziel zu gelangen.

Wäre unsere Produktivität noch höher mit den 79er FDR? Hätten wir in den letzten zehn Jahren mehr als die total rund 2,5 Prozent Reallohnerhöhung (plus zwei Prozent in Ferientagen) erhandelt, wenn wir nicht auf «mehr Lebensqualität» eingespurt wären? Hätten wir ohnehin mehr Ferien erhalten?

Die Fragen sind an sich müssig, aber damit zukünftige Verträge Bestand haben können, gehört für den Vorstand und für Sie ein kritischer Blick in die Vergangenheit dazu, um Risiken, Grenzen und Möglichkeiten zu erkennen.

Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Die letzten zwei Monate des vergangenen Jahres waren geprägt durch die gescheiterten Salärverhandlungen und durch den kleinen Machtkampf zwischen der Geschäftsleitung der Swissair und der AEROPERS in der Frage der Streckenausbildung der CTA-Piloten. Wenigstens im zweiten Punkt konnte nach zähem Ringen noch vor Jahresende eine Einigung erzielt werden.

Verschiedene Anfragen und Briefe von Mitgliedern, die bei der getroffenen Vereinbarung lediglich Zugeständnisse der AEROPERS erkennen, veranlassen mich, nochmals detailliert über die Hintergründe und den Werdegang des nun beigelegten Konfliktes zu informieren:



Tatsache ist seit letztem Sommer, dass die Swissair während der Werktage bis zu zwei CTA MD-87 Flugzeuge mit Swissair-Flugnummern operieren lässt. Dabei wurden CTA-Besatzungen eingesetzt, die bis zu jenem Zeitpunkt offensichtlich ungenügend ausgebildet worden waren. Zu Beginn des Sommerflugplanes 1988 bewilligte die AEROPERS den Einsatz von vier Routecheckpiloten der Swissair auf CTA-Flugzeugen, um eine unserem Standard entsprechende Streckenausbildung zu gewährleisten. Dabei wurde die mangelhafte Ausbildung der CTA-Besatzungen augenfällig. Diese Mängel sind nur zum allerkleinsten Teil den betreffenden Piloten anzulasten, die Verantwortung hierfür lag bei der Führung der CTA, die den damaligen Ausbildungsweg bestimmt hatte. Im Sommer beschloss dann die CTA aufgrund dieser Erfahrungen, die künftige Umschulung von Piloten von Caravelle auf MD-87 vollumfänglich der Swissair zu übertragen. Zudem wurden im Herbst die bereits umgeschulten Besatzungen der Swissair einer Nachschulung zugeführt.

Die Haltung der AEROPERS lässt sich wie folgt umschreiben: Wir sind beunruhigt, dass unseren Kunden ein Produkt angeboten wird, das nicht dem gewohnt hohen Swissair-Standard entspricht. Mindestens letzten Sommer waren auch die Besatzungen ausbildungsmässig nicht auf dem bei uns üblicherweise geforderten Stand. Zudem wird mit dieser Operation unser Ge-

samarbeitsvertrag unterlaufen. Gegen alle diese Erscheinungen können wir wohl verbal protestieren, wir haben aber laut GAV kein Recht zur Einflussnahme.

Unser Ziel ist, die Unterwanderung unseres Arbeitsvertrages zu verhindern. Daneben ist es sicher auch in unserem Interesse, die Pilotenausbildung unserer Tochtergesellschaft in guten Händen zu wissen. Hier hatten wir dann endlich ein Mittel in den Händen, mit Hilfe eines GAV-Artikels Druck auszuüben. Für die weitere Streckenausbildung der CTA-Piloten durch Swissair-Instruktoren war unser Einverständnis erforderlich, weil diese auf CTA-Flugzeugen durchgeführt wird. Hier sei noch angemerkt, dass auch der Einsatz fremder Besatzungen auf Swissair-Flugzeugen unser Einverständnis erfordert. Dagegen ist bei der Simulator-Ausbildung von fremden Besatzungen unser Einverständnis nicht im GAV verankert.

Mit der Vereinbarung, die unabhängig vom GAV gleichwohl Vertragscharakter hat, haben wir unser Ziel teilweise erreicht, die Unterwanderung des GAV wird gebremst, allerdings nicht vollständig rückgängig gemacht. Wir sind uns bewusst, dass die Swissair rund zwei Dutzend Piloten weniger benötigen wird, und dass damit eine kleine Karriereverzögerung eintritt, dieser Nachteil wäre jedoch auch ohne Vereinbarung eingetreten, unter Umständen aber in unkontrolliertem Ausmass.

Die Instruktoren und der Chefpilot MD-81 haben mich bei meinen Bemühungen um eine Regelung dieses Geschäftes aktiv unterstützt. Es war nicht zuletzt dieser gemeinsamen Entschlossenheit zu verdanken, dass unser Direktionspräsident nach langem Zögern bereit war, seine Unterschrift unter diese Vereinbarung zu setzen. Herr Loeffe sieht seine Entscheidungsfreiheit durch diese Vereinbarung eingeschränkt.

Ich erachte die getroffene Vereinbarung als sehr wertvoll, da sie einen gravierenden Mangel unseres GAV wenigstens bezüglich der CTA ausgleicht. Sie könnte aber auch für künftige, ähnlich gelagerte Fälle wegweisend sein. Im Rückblick bedauere ich höchstens, dass von so vielen Leuten viel wertvolle Arbeitszeit verwendet werden musste, um diese Lösung herbeizuführen, die schon ein halbes Jahr früher mit partnerschaftlichem Vorgehen möglich gewesen wäre.

Die AEROPERS hat einmal mehr bewiesen, dass sie ein verantwortungsbewusster Partner ist, sich neuen Gegebenheiten anpassen kann und bereit ist, beim optimalen Einsatz einer «Konzernflotte» mitzuwirken. Zudem haben wir der Geschäftsleitung der CTA und den Pilotenkollegen bei unserer Tochtergesellschaft einen guten Dienst erwiesen. Die Vereinbarung verhindert in keiner Weise künftige Integrationsbestrebungen, sie bildet im Gegenteil eine gute Grundlage dafür.

In der Frage der gescheiterten Salärverhandlungen haben wir ebenfalls die Initiative ergriffen. Wir beantragen Verhandlungen über die Form künftiger Salärdiskussionen, wobei wir bereit sind, auch über nicht wiederkehrende Leistungen zu sprechen, die vom Geschäftsergebnis abhängen. Auch hier müssen vertraglich abgesicherte Lösungen gefunden werden, die das gegenseitige Einvernehmen einschliessen, das heisst der AEROPERS gewissermassen Einsichtnahme in die Bücher zugestehen würden. Daneben müssen aber auch Wege gefunden werden, die sicherstellen, dass unsere Renten angemessen wachsen. Diese sind bekanntlich direkt von den jeweiligen letzten Salären abhängig. Um diese auch ohne Reallohnerhöhungen ansteigen zu lassen, müssten fiktive Salärskalen eingeführt werden. Die Zeit drängt, denn ohne greifbare Fortschritte in der Salärfrage sehe ich der FDR-Abstimmung mit gemischten Gefühlen entgegen.

Die Antworten auf die «Barometer-Umfrage» sowie zahlreiche schriftliche und mündliche Stellungnahmen, die Sie abgegeben haben, geben mir und dem Vorstand den klaren Auftrag, künftige Verhandlungen konsequent und in den wesentlichen Punkten unnachgiebig zu führen. Für diesen Rückhalt bin ich Ihnen sehr dankbar. Obwohl ich mich bemühe, Ihre Anregungen schriftlich oder mündlich zu verdanken, gelingt dies aus zeitlichen Gründen und oftmals wegen Abwesenheit nicht immer. Seien Sie aber versichert, dass wir sämtliche schriftliche Meinungsäusserungen beachten und im Vorstand oder in den Kommissionen verarbeiten.

Ihr Heiner Spörri





01/461 52 62

Ihr Partner für
Heizöl
Tankrevisionen
Brennerservice

Termoplan
8055 Zürich

Zu verkaufen

6 1/2-Zimmer-Einfamilienhaus

das zu einem fairen Preis/Qualitäts-Verhältnis keine Frage offen lässt.
Sonnige, absolut ruhige Lage, Doppelgarage/Heizcheminée,
Bodenheizung, Wärmepumpe usw. Einseitig angebaut, in Rüdlingen,
(Nähe Eglisau) 15 Automin. ab Flughafen Zürich

Preis: Fr. 825 000.– Auskunft Bürozeit Tel. 01/867 42 88

QUGA AG

Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom Dezember 1988/Januar 1989 wurden folgende Piloten neu in die AEROPERS aufgenommen:



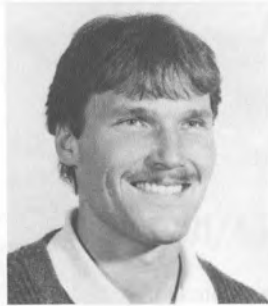
Stefan Balsiger



Hans-Jörg Bolt



Jürg Hartmann



Stefan Scherrer



Urs Schöni



André Seiler



Erich Seiler



Adrian Wagner

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Ein neues Gesicht

Mein Name ist Leuzinger Doris oder ganz einfach «Dodo», wohnhaft in Rätterschen bei Winterthur, und ich bin seit dem 1. Januar 1989 im Sekretariat der AEROPERS angestellt.

Obwohl ich mich schon bestens eingelebt habe, ist es nicht ganz einfach, die vielen neuen Ausdrücke der Fliegerei, die mir täglich um die Ohren sausen, zu verarbeiten.



Näheres zu meiner Vergangenheit

- dreijährige kaufmännische Lehre bei der Schweizerischen Betriebskrankenkasse absolviert
- in der Lehrfirma noch ein Jahr Erfahrungen gesammelt
- dreimonatiger Sprachaufenthalt in London
- fünf Monate temporär gearbeitet
- ein Jahr in Genf bei der CMSE-Assurances angestellt

In der Freizeit beschäftige ich mich viel mit Sport, Tanzen (Walzer, Tango usw.), Jassen und Träumen (mit offenen Augen). Ich bewundere alles was fliegt und bin überzeugt, ein interessantes und abwechslungsreiches Arbeitsgebiet gefunden zu haben.

Doris Leuzinger

Termine



Generalversammlung

Donnerstag, 1. Juni 1989, 20.00 Uhr, im Hotel Mövenpick, Glattbrugg.

Copiloten-Hock

Mittwoch, 22. Februar 1989, ab 19.30 Uhr, Restaurant Löwen, Kloten (1. Stock).

Pensionierten-Stamm

Dienstag, 28. Februar 1989 (Gast: Herr H.P. Wild, SR-PFC)

Dienstag, 28. März 1989, jeweils um 14.30 Uhr, im Restaurant Welcome-Inn, Kloten, Amtsstube.

Die rundschau im 36. Jahrgang



Die Redaktion wird diesen Jahrgang mit um ein verdientes Mitglied reduziertem Bestand in Angriff nehmen. Felix Rasumowsky, der seit über zehn Jahren die **rundschau** nicht nur mit fundierten Artikeln ausgestattet, sondern sie auch wesentlich geprägt hat, ging Ende 1988 in den (vorläufigen?) AEROPERS-Ruhestand. Wir danken ihm für die hervorragende Arbeit in unserem Team und werden seine präzise, hinterfragende und aufbauende Kritik an den Sitzungen wohl vermissen.

Seit drei Jahren ist «Yawspin» regelmässiger Gast in der **rundschau**. Sein geistiger Vater, der ehemalige Chefredaktor Beat von Tobel, sprüht offenbar immer noch von Ideen und hat uns erfreulicherweise seine Mitarbeit weiter zugesichert. Seine Cartoons finden auch in Publikationen der IFAL-PA eine willkommene Aufnahme.

Karin Wullschleger, die uns im vergangenen Jahr verschiedene Stationen ihrer Weltreise mit Aquarellen nähergebracht hat, wird uns auch in diesem Jahr zeichnerische Kostproben ihres Talenten geben.

Wir werden Ihnen weitere AEROPERS-Kommissionen vorstellen, damit Sie einen Blick hinter die Kulissen dieser wichtigen Gremien der AEROPERS machen können und vielleicht motiviert werden, selber aktiv an der Gestaltung Ihrer AEROPERS mitzumachen.

Jubiläum

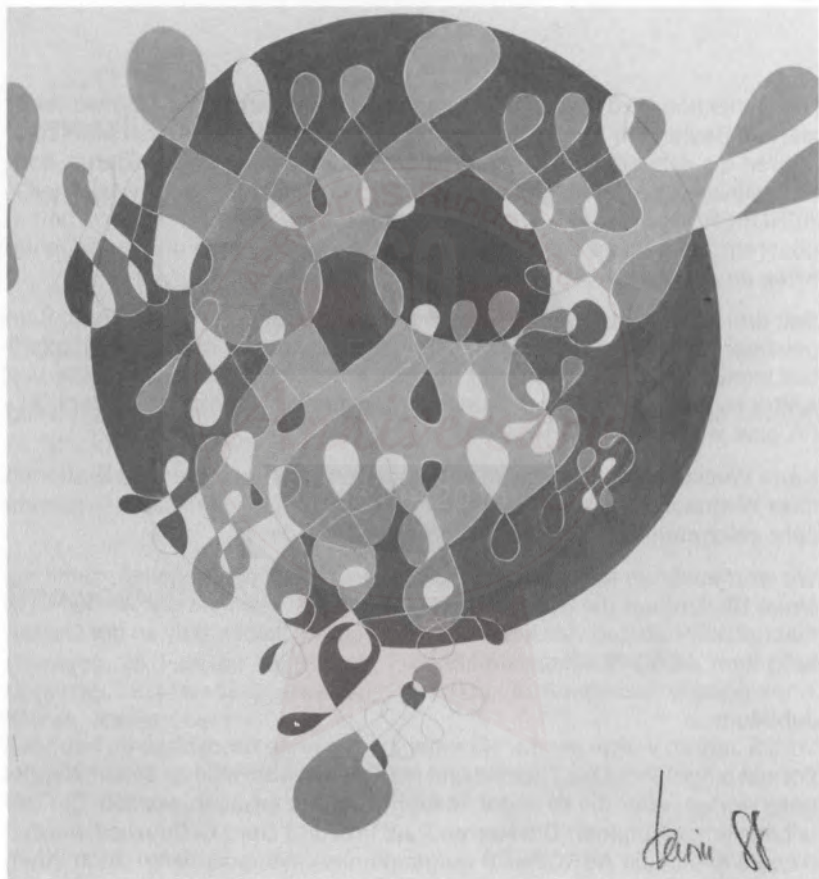
Vor 25 Jahren wurde mit der Nummer 111 die erste **rundschau** im heutigen Format eingeführt. Das Titelbild und die Grafik waren seither einem Wandel unterworfen, aber die Grundphilosophie konnte erhalten werden. Ein Detail aus jener Nummer: Die Herren Paul Frei und Gerd Grünwald wurden damals neu in die AEROPERS aufgenommen. Wir gratulieren auch ihnen zum Jubiläum!

Wir wünschen Ihnen gute Unterhaltung und vielleicht auch Denkanstösse beim Lesen der **rundschau**!

H.L.

Impressionen

Die Kunst der
Abstraktion



Die Versicherungskommission

Folge einer Flugzeugkatastrophe

Vor etwas mehr als 25 Jahren, am frühen Morgen des 4. September 1963 stürzte die damals jüngste Swissair-Caravelle HB-ICV, die von Zürich über Genf nach Rom hätte fliegen sollen, wenige Minuten nach dem Start vom Flughafen Zürich bei Dürrenäsch AG ab. 74 Fluggäste und die sechsköpfige Besatzung fanden dabei den Tod.

Das menschliche Leid war unterschiedlich. Mehr als die Hälfte der Opfer, eine Gruppe von 43 Passagieren, stammte aus Humlikon bei Andelfingen ZH.

Unterschiedlich waren aber auch die wirtschaftlichen Folgen für die Hinterbliebenen. So wurden die Passagiere damals durch den Erwerb des Flugtickets mit einer Summe von 72 500 Franken (heute 147 500 Franken) gegen das Todesfallrisiko versichert. Für die Besatzung hingegen existierte damals leider keine solche Versicherung.

Die Todesfallrisiko-Versicherung

Aufgrund einer Umfrage im Anschluss an dieses tragische Ereignis erarbeitete Kurt Rutishauser, sozusagen der «Vater» der VK, das Projekt für eine freiwillige Todesfallrisiko- und Invaliditätsversicherung. Allerdings war ein Kollektiv-Vertrag aus versicherungstechnischen Gründen nur über die Gründung einer Genossenschaft realisierbar.

Die AEROPERS-Mitglieder hatten ab 1. Januar 1965 die Möglichkeit, sich dem Versicherungsvertrag zwischen «La Suisse» und der Interessengemeinschaft AEROPERS (IGAP) zu einem sehr günstigen Gruppentarif anzuschliessen.

Die Integration von AEROPERS und FPAS (Foreign Pilots Association in Swissair) im Sommer 1969 brachte schliesslich die heute gültige Versicherungsregelung (GAV Art. 34), wonach der Arbeitgeber die Prämien für eine generelle Todesfallrisiko-Versicherung in Höhe von 75 000 Franken übernimmt.

Mit einem Zusatzvertrag für individuell ergänzende Todesfall- und Invaliditätssummen steht den AEROPERS-Mitgliedern heute ein umfassendes und prämiengünstiges Versicherungssystem zur Verfügung.

Ein Schiedsverfahren, das im Sommer 1988 von Swissair PF nach gescheiterten Verhandlungen eingeleitet wurde, ist leider immer noch hängig. Der Arbeitgeber forderte von der AEROPERS einen Wechsel des gesamten Versicherungssystems, war gleichzeitig aber nicht bereit, eine längst fällige Teuerungsanpassung (240 Prozent seit 1965) der Basisversicherung vorzunehmen.

Krankenkasse «made by AEROPERS»

Immer noch unter der Federführung von Kurt Rutishauser entstand 1974 die AEROPERS-Krankenkasse APKK. Diese als Verein organisierte Krankenkasse bezweckt die Ergänzung der Basisversicherung zur Abdeckung des Grossrisikos bei Krankheit und Unfall und ist mit den Spitalzusatz-Versicherungen anderer Krankenkassen vergleichbar. Die APKK fand bei Mitgliedern und Angehörigen sehr guten Anklang, womit die Risiken bald auf eine grosse Zahl von Versicherten abgestützt werden konnten. Damit war nach wenigen Jahren bereits eine Reduktion der Monatsprämien von 30 Franken auf heute 19 Franken möglich, nota bene etwas Einzigartiges im Gesundheitswesen.

Das jüngste und zugleich aufwendigste Versicherungssegment der AEROPERS bildet die 1986 unter Olav Brunner geschaffene Basiskrankenkasse AEROSANA. Sie ist, wie schon die APKK, als eigenständiger Verein organisiert und verfügt über eine professionelle Geschäftsführung. Mit über 2700 Mitgliedern gehören AEROSANA und APKK heute bereits zu den grossen Krankenversicherungen.

Die AEROPERS-Versicherungen werden von den Mitgliedern der Versicherungskommission verwaltet, welche gleichzeitig von den Versicherten der Krankenkassen zu deren Vorstand gewählt werden. Den Löwenanteil der monatlichen Sitzungen dieses Gremiums beanspruchen die Belange der AEROSANA/APKK.

Die VK-Mitglieder, ursprünglich ausnahmslos Versicherungslaien, haben sich während ihres meist jahrelangen Engagements zu eigentlichen Versicherungs-«Profis» entwickelt und würden sich freuen, die so angeeigneten Kenntnisse auf dem Gebiet der Sozialversicherungen weiteren Interessenten aus der AEROPERS vermitteln zu können. Sie sind als Gast an einer Sitzung jederzeit willkommen.

Ihre VK

AEROPERS – Buchempfehlung



Understanding Pilot Performance

Human Factors in Flight by Frank H. Hawkins. Gower Publishing Co. 360 pages, \$ 29.95.

Diese Buchbesprechung wurde auszugsweise dem Magazin «Air Line Pilot» der US-ALPA entnommen und wurde verfasst von John Wilson, DC-10 F/O bei United. Das Buch kann auch auf dem AEROPERS-Sekretariat ausgeliehen werden.

Many recent tragic aviation accidents have provided an abundance of sensational journalism, most of it focused on the pilots and «pilot error».

A great deal of lip service is paid to considering human factors in the design of cockpits, cabins, airframes, air traffic control systems, work schedules, checklists, training etc. However, closer inspection shows that human factors considerations are deemed «common sense» and are not given the professional attention their importance merits.

But «common sense» is in reality an uncommon virtue, and human factors considerations are treated unsystematically, with inadequate rigor, and often with such a callous disregard that one wonders about the designers' knowledge of human factors. A prime example is crew-scheduling design, which seems more the product of tradition and negotiations than a reflection of the designers' knowledge of fatigue, jet lag, and sleep deprivation.

Capt. Frank H. Hawkins's book, *Human Factors in Flight*, describes how pilots function successfully, and sometimes unsuccessfully, in flight. Hawkins is human factors consultant to KLM, for which he has flown for more than 30 years as a line captain and as a research and development pilot. He is a member of the Human Factors Society and of the Society of Automotive Engineers' S-7 Committee and is a liveryman of the Guild of Air Pilots.

In 1977 KLM initiated «a systematic educational program to increase an awareness of human factors amongst its operational staff». This book was written in response to KLM's need for an easy-to-read textbook to support a 15-unit audiovisual course used in the airlines training.

The author also wanted to write a book that could be read at leisure by those desiring more knowledge of the human role in the aviation system.

The book covers jet lag, fatigue, body rhythms, sleep and methods of coping with the associated problems, plus health and its effects on performance.

The eye, light, and the brain, and their interactions in normal vision and in creating visual illusions are examined.

Then the emphasis shifts to the cognitive aspects of human performance with easily read discussions of motivation and leadership, communication, speech and hearing, attitudes and persuasion, and behavioral modification.

Training, education, and instruction are considered along with devices such as simulators and where the instructor fits into the picture.

The book also discusses the many problems with writing handbooks, technical manuals, placards etc., to ensure accurate communication. The discussion includes the human factors problems with charts and maps.

The traditional ergonomic subjects of cockpit dimensions, crew rest areas, cockpit lighting, the arrangement of instruments and controls, ventilation, the shape and color of controls and knobs, are presented.

The last chapter discusses establishing a human factors awareness course and applying improved human factors awareness to improved safety, job satisfaction, and profitability.

While we may reduce human error or transfer it to ground-based humans, we are not likely to eliminate it. Because this is so, we must understand the human factor and design aviation systems that are tolerant of the human factor. Human Factors in Flight is not a complete treatment of the subject, nor does the author claim it to be. It is, however, a pretty thorough introduction. We highly recommend this book as an introduction to human factors in aviation and suggest that carriers would do well to use this, or a similar text, and establish a basic course in human factors as an integral part of their pilot training.

Understanding Management Performance

Das Buch «Der kleine Machiavelli» von Peter Noll und Hans Rudolf Bachmann ist seit Monaten im Mittelfeld der schweizerischen Bestsellerliste zu finden.

Gerade in den Zeiten der Reorganisationen bei verschiedenen Firmen ist die Lektüre eine unterhaltende Pflicht für alle, die mit dem Management zu verhandeln haben oder die es interessiert, wie es «dort oben» zugeht. Selbstverständlich soll es auch der Manager gelesen haben, vielleicht kann er seinen Stil noch verfeinern.

Es wird von heutigen Managern immer betont, dass sich vieles verändert habe seit dieses Buch geschrieben worden sei (Peter Noll hat den Text noch vor seinem Tod im Jahr 1982 ins Reine geschrieben), aber meine Beobachtungen lassen einen anderen Schluss zu. Auf die im Buch charakterisierten «grauen Mäuse» und fröhlich-«bunten Vögel» trifft man jedenfalls auch in unserer Firma!

1987 veröffentlichte Hans Rudolf Bachmann, selber Manager, Verwaltungsrat und Corporate-Identity-Spezialist, diese Satire über Manager. Er merkte zwar an, dass obwohl alles der Wirklichkeit entspreche, keine andere Schreibform als die der Satire in Frage gekommen sei.

Aus dem Buchklappentext:

Beinahe jedes Mittel kann dem erfolgreichen Aufsteiger recht sein, um den Karrierefluss in Gang zu halten. Allerdings haben sich die Regeln des Machtspiels seit Machiavellis Streitschrift (1513) erheblich verfeinert. Man hält sich an die branchenintern anerkannten Regeln, denn Machtgewinn heisst das erklärte Ziel. Ständig gilt es, den eigenen Marktwert zu steigern um – möglichst gleichzeitig – sich die perfektionierten «Power-Play-Gesetze» anzueignen. Mit leisem Spott rückt Noll einer Kaste zu Leibe, deren edle Geschäftigkeit den besonderen Regeln machiavellistischer Herrschaftsaneignung verpflichtet ist, – eine erfrischende Satire einer Branche, deren hohes soziales Prestige seltsamerweise mit teilweise höchst zweifelhaften Verhaltensnormen korrespondiert – wohl Ausdruck von Peter Nolls Unbehagen gegenüber Menschen, die sich nach der Macht drängen.

Hans Rudolf Bachmanns Anliegen ist, eine Geschäftsführung ohne Machtansprüche zu entwickeln. H.L.

Mit freundlicher Empfehlung

Franz u. Marisa Frick

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

**Verlangen Sie
das Unmögliche von mir!**

Ihr Versicherungsberater

«La Suisse»
Versicherungen

Generaldirektion:
Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne
Tel. 021 2018 11

The Error Chain

In the last number of the **rundschau** I wrote an article about Situational Awareness as a means of preventing crew error. This next article illustrates in a more practical way the rather theoretical ideas behind the Situational Awareness theory with a simple concept called the Error Chain.

The concept suggests that «pilot error» accidents are the result of a chain of events that culminate in a mishap. There is seldom one overpowering cause, but rather a number of contributing factors or errors which lead to an accident, hence the term «Error Chain». Drawing on the cliché that no chain is any stronger than its weakest link, the same may be true of an error chain. While error chains are easily reconstructed after the fact, the presence of one may be hard to detect as it occurs. If a pilot can learn to recognize one or more of the links in an error chain and then break the chain, it may be possible to lower the number of accidents due to «pilot error».

Identification of links in an error chain

There are three basic facts about links in an error chain:

- they tend to occur sequentially,
- they may or may not be related to each other,
- they may not be readily apparent to the crew.

Ten clues, that signal a loss of Situational Awareness by the crew, may also be signs of an error chain in progress.

- *Ambiguity*: This fact appears any time when two or more independent sources of information do not agree. This includes instruments, gauges, manuals, people, senses, ideas etc. . . .
- *Fixation*: This includes the focus of attention on any one item or event to the exclusion of all others. It does incorporate any number of distractions that can draw attention away from the progress of the flight.
- *Confusion*: This reflects a sense of uncertainty, anxiety or bafflement about a particular situation. It can be the result of falling behind the aircraft or a lack of knowledge or experience.
- *Nobody flying the airplane*: When no one is monitoring the progress of the flight and immediately ready to take over in any cases.
- *Nobody looking out*: When the crew is not performing visual lookout procedures.
- *Use of undocumented procedure*: The fact to use a procedure not approved in a flight manual or not prescribed by checklists.

- *Violation of minimums*: This deals with the fact to intent to or to actually pass over minimum operating conditions intentionally or not, as prescribed by regulations or flight operations manuals and directives. This includes weather conditions, limitations, approach, minimums, crew rest time or duty limits, etc. . .
- *Unresolved discrepancy*: The fact to fail to resolve conflicts of opinion, informations or changes in any other conditions.
- *Failure to meet targets*: This includes the failure of the crew to attain or maintain identified targets as speeds, altitudes, headings, flight plans or configuration requirements.
- *Departure from standard operating procedure*: Of course not only the fact but the intention to deviate from known and approved procedures which can lead to critical situations.

Analysis of a number of accidents due to «pilot error» indicates that at least four clues are present and identifiable in most mishaps. Yet, only one need to be identified to break the chain. The presence of one or more of these clues means that an error chain might be in progress and that appropriate caution is advised. Therefore, they should not be ignored or taken lightly. The recognition of a potential error chain does make the difference.

Of course these clues are not black and white: judgement and discretion are required to sort things out. The presence of one does not necessarily mean that an error chain is in progress. For example, there may be a good reason for using an undocumented procedure or to depart from standard operating procedures. In a particular case the pilot may have to integrate his good judgement, his knowledge, his intelligence, his experience or the advises of others to master a «not thought of» situation. And in such a case a pilot will find himself in a high state of Situational Awareness, a state of mind enabling him to take the correct action or decision.

The error chain concept has the potential to make a significant contribution to flight safety. It suggests that flight crews unknowingly progressing toward mishap might be able to recognize and to interrupt the chain and possibly its disastrous result. It is a concept that every pilot should know about and a fact every one should be aware of in order to bring his own personal contribution to flight safety. C.G.

Effects of long-term exposure to ozone

The author of this article, Captain Lundeborg, is a member of Swedish ALPA and of IFALPA's Human Performance Committee. The following paper was presented by him to the 1987 meeting of the Committee.

Introduction

The most important air pollutant on the flight deck is ozone. It is insoluble in water and should therefore have good possibilities to penetrate down to the most sensitive parts of the lung. However, ozone is highly reactive and therefore reacts with almost everything. This means that the main part of inhaled ozone will not pass the nasal cavity. However, a minor remaining part penetrating to the peripheral regions of the lung is sufficient to cause adverse effects.

Toxic damaging effects are lungedema (liquid accumulation in the lungs, inhibiting the absorption of oxygen), haemorrhage (leaking of blood), discharge of cells, impaired ventilation, lung tumors (adenoma), and reduction of resistance against bacterial infections of the lung. Repeated exposure, however, to small doses of ozone may increase tolerance to higher doses. This effect is unfavourable as it is based on an increased thickness of bronchial walls. Further this tolerance does not protect against the decreased resistance against lung infections, demonstrated on mice exposed to 0.08 ppm ozone for one hour daily.

Discussion

Most of the above mentioned effects have been demonstrated after ozone exposures (in concentrations from 0.25 ppm during 3–6 hours) on mice, rats, rabbits, guinea pigs, cats and dogs. After long-term exposure up to a month effects have been noted at concentrations of 0.2 ppm, also on animals with developed tolerance. Increased frequencies of tumors are found on mice, exposed for 15 months to 1 ppm ozone.

Chromosomal abnormalities have been found in hamsters exposed to 2 ppm for five hours, and in experiments similar abnormalities have been demonstrated in human cells exposed to 0.5 ppm ozone. The importance of these mutagenic effects with genetic consequences is at present difficult to judge. The same is true for all mutagens from burned toast, to ionizing radiation. However, if similar findings were to be demonstrated for food additives these substances frequently would be banned from use.

The lowest effect demonstrated is that of decreased resistance to bacterial lung infections reported on mice after one hour's exposure to 0.08 ppm ozone. However, there is no evidence that the same applies to humans, but the biochemical and cellular changes found in animals are similar to those found in man with vital infections preceding bacterial pneumonias. Based on this fact one has found it reasonable to expect that such adverse effects on the respiratory walls might predispose to infection also in man. This has also been demonstrated at ozone concentration of 0.25 ppm.

The concentration of ozone on the flightdeck is highest at cruise levels around 11 000 – 12 000 metres (or more) above sea level and especially in the polar regions. The highest concentration registered in this study was 0.6 ppm on a special occasion with a strong jet stream in the atmosphere in a subtropical region. On a polar route flight deck ozone levels measured have been around 0.25 ppm. The measurements were made with Dräger tubes. Measurements by Bischof have demonstrated maximum ozone concentration of 0.4 ppm during 4 hours and 0.6 ppm during 1 hour on 14 flights over polar regions.

Ozone concentrations in the atmosphere vary with altitude, latitude, barometric pressure, temperature gradients, vertical air streams, air turbulence,

Yawspin

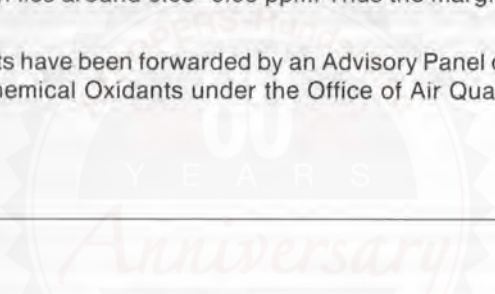


jet streams, particle contents, precipitation, solar activity, and other atmospheric factors. This has a bearing on the ozone concentration in aircraft.

The presently accepted hygienic threshold limit value of 0.1 ppm for occupational exposure, i.e. during 8 hours exposure per day through a whole working life, might be revised. A threshold limit of 0.08 ppm for 1 hour per day is being discussed as a recommendation for protection of public health. The health risk is said to increase in proportion to the hourly concentration above 0.08 ppm, and in proportion to the number of hours in one day above this level, and in proportion to the frequency of days in which hourly averages exceed 0.08 ppm.

This limit recommended for public health protection is based on the existence of sick and sensitive individuals in the public. However, experimental exposures of human and epidemiological studies indicate increased health risks of healthy individuals at exposure to 0.15–0.25 ppm. The background ozone level often lies around 0.05–0.06 ppm. Thus the margin of safety is small.

These statements have been forwarded by an Advisory Panel on Health Effects of Photochemical Oxidants under the Office of Air Quality Planning



and Standards, U.S. Environmental Protection Agency. The panel expressed concern with the absence of studies of different groups occasionally exposed to ozone including airline pilots and cabin crews.

Other gases investigated in this study have been different components of jet fuel. The samples have been collected on activated carbon and analysed by gaschromatography. These analyses showed no concentrations of importance for the health of the crew. Analyses are also carried out with Dräger analysing tubes for the same components as well as for ozone, NO₂ SO₂ and mercaptanes. Furthermore, analysis is performed of airborne particles. All samples were without importance with the exception of ozone.

Similar results have been obtained by H. Viellefond, P. Fourn, R. Affret, who analysed for CO, CO₂, fuel vapours, nitrite vapours, mercaptanes, sulphuric hydrogen, ammonia, and ozone in DC-8 and DC-10. In their measurements undertaken on flight between Paris and Central Africa they did not find critical values, not even for ozone, i.e. above 0.05 ppm.

The concentration of tobacco smoke, the only pollutant pilots complained about, was not measured.

Conclusion

The concentration of ozone might under certain flights (over the polar regions and under special climatic conditions, such as jet streams) exceed the hygienic threshold limit values. Thus, at least in coming aircraft, reduction of the concentration of ozone should be considered. This can be done by filters already available on the market.

And Swissair?

All five Boeing 747.s have been fitted with ozone filters and also the MD-11 will have ozone filters as standard equipment (Editorial note).



Speiserestaurant Löwen

Silke Fehrenbach
Bahnhofstrasse 5
8302 Kloten
Telefon 01/813 73 63

Stimmungslage



In unserer Firma scheint es nur zwei Meinungen zu geben: die der Swissair – und die falsche!! Dies ist besonders bei den gerade gescheiterten Lohnverhandlungen deutlich geworden. («Verhandlungen» dürfte etwas übertrieben sein – es handelte sich wohl mehr um ein Diktat!)

Darum glaube ich, dass es an der Zeit ist, den Verantwortlichen in diesem Unternehmen klar zu machen, dass sie den Bogen überspannt haben: wenn bei den sogenannten Salär «verhandlungen» ganz klar gesagt wird: «Seid froh, dass alles so bleibt, wie es ist, über Realloohnerhöhungen wird überhaupt nicht diskutiert!», dann müssen wir uns wehren, wir alle, nicht nur unsere AEROPERS!!

Die Swissair befindet sich schon seit einigen Jahren in einer Phase guter bis sehr guter Jahresabschlüsse und wird voraussichtlich auch dieses Jahr wieder hervorragend abschneiden, eventuell sogar ein neues Rekordergebnis erzielen.

Wenn es unter diesen Umständen einer Firma «nicht möglich ist», Realloohnerhöhungen zu zahlen, dann wird sie es *nie mehr* tun!! Mehr oder weniger deutlich hat unser neuer Direktionspräsident diese Haltung ja auch schon zum Ausdruck gebracht: keine realen Erhöhungen, dafür (eventuell) in guten Jahren eine Prämie.

Erstens wären wir bei diesem System der Gnade der Swissair ausgeliefert, da kein Rechtsanspruch besteht und die Höhe willkürlich festgelegt werden kann, und zweitens, der weitaus entscheidendere Punkt, sind diese Beiträge nicht Teil des versicherten Salärs, haben also auf die Höhe der Pension keinen Einfluss.

Wenn mit dem Argument Realloohnerhöhungen abgelehnt werden, dass mit der Einführung des Europäischen Binnenmarktes 1992 schwierige Zeiten auf die Schweiz und die Swissair zukommen (könnten), kann man sich das Szenario leicht ausmalen: bis 1992 wird mit diesem Argument abgeblockt, später wird man abwarten müssen, «wie sich die Situation entwickelt»!

Darum ist *jetzt* die Zeit, hart zu bleiben, auf Salärverbesserungen zu bestehen, sonst wird es auf sehr lange Sicht keine Realloohnerhöhungen mehr geben, ganz gleich, wie gut oder wie schlecht es der Firma geht!

Wir haben gute Arbeit geleistet, oft auch freiwillige Mehrleistungen erbracht und so einen nicht geringen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg der Swissair geleistet, trotzdem lag jahrelang ausser der Teuerung (über die teilweise auch noch diskutiert wurde!) nichts drin. Was heuer in fast allen Bereichen der Schweizer Wirtschaft möglich ist, sollte auch die Swissair verkraften können!

Sie könnte sicher – aber sie will nicht. Darum müssen wir handeln – protestieren und, sollte das nichts nützen, so arbeiten, wie es die Firma von uns verlangt: genau nach Buch (aber auch kein bisschen mehr!!). Overduty? Kommt nicht in Frage! Sonderleistungen, Flüge ausserhalb der FDRs? Ja, woher denn! Duty Times MD-11???? Die Liste liesse sich fortsetzen.

Unser Arbeitgeber hat eine grosse Chance vertan, indem er die Salärverhandlungen kommentarlos scheitern liess. Bei gegenseitigem Einvernehmen wären sicher alle bereit, in schwierigen Zeiten ihr Scherflein in Form von «materiellen und ideellen Konsequenzen» beizusteuern, wie es so schön in der Umfrage O hiess. So aber . . . Volker Schönknecht

Where we are going???

Dear Heiner

It is with much frustration that I write to you as an AEROPERS member – since the day I joined Swissair.

I have always believed that being a member of a pilots association entitled me to protection both in the course of my company duties and in my conditions of service. I believed also that our AEROPERS president together with the Vorstand would uphold and justify the salary that our professionalism and high level of training entitled us to – not to mention the ever present scrutiny that we as flight deck all have to live with.

We in AEROPERS have accepted productivity increases, tighter FDRs and the introduction of reduced crewing on wide body, long range Swissair aircraft.

AEROPERS **rundschau** published last year a comparison of European airline pilot salaries in relation to the purchasing power of the currency of the countries they work in.

I found it rather disheartening to see that we in Swissair had slipped down the table in the light of our ever present goodwill and professionalism. I

joined Swissair (as a foreigner) believing I would be working for a company which offered some of the best terms of service and salary of any airline in the world. I assumed the cockpit crews of Swissair had achieved this by having a strong cockpit crew association which also meant solidarity of all its members and a strong Vorstand headed by a president whose terms of office were to negotiate sensible and just working agreements.

I now ask myself today whether any of the above mentioned suppositions are true. My observation is (with no disrespect intended) that two previous AEROPERS presidents were both induced (seduced?) to switch loyalties and become management pilots shortly after giving up their positions. Was this a senior management ploy to keep two good men away from supporting the issues, that we as aircrew are most concerned with. Perhaps it was just a coincidence?

So Heiner, I wonder whether you will be tempted by the «Rosy Management Apple» which will no doubt dampen your enthusiasm for the issues that face us today.

Finally, are we as cockpit crew going to allow the continued deterioration in our working conditions while the fortunes of the company grow? Are we supposed to believe that Swissair will, by 1992, be operating as a quasi «Charter Company» or as an «International First Class Airline» with the highest of standards? I don't think an answer to the above is necessary however I wonder if you and our Vorstand have pointed out to Swissair clearly enough how fortunate they are to enjoy such a good working relationship with their cockpit crew who have been so company minded up to now.

How many of our cockpit crew members have quietly been accepting the last few years the unrewarding salary negotiations and higher productivity demands without a growing frustration? For how many more years will this continue and how long will it be before our goodwill towards the company will disappear?

Perhaps you in the Vorstand could ask our members whether we accept the latest derisory pay offer from Swissair.

How long before we negotiate a pay cut; maybe we can look forward to «Crossair» salaries by 1992 and the phasing out of our senior captains salary scales by the turn of the century.

Come on gentlemen; let us try to maintain our motivation and high morale and at the same time negotiate some real salary improvement. The time has never been better in the face of world wide pilot shortages and universal high airline profitability.

Has anyone heard of the expression «working to rule»?

Chris Hart

Lieber Heiner

Vorerst möchte ich Dir und dem AEROPERS-Vorstand alles Gute, Kraft und Mut für die Entschlüsse im 1989 wünschen. Nur wer stark ist, wird von den andern geachtet. Allein sind wir wenig – zusammen aber sehr stark. Und die heutige Situation sowie die allgemeine Stimmung rufen nach einem harten und starken Vorstand.

Produktivität

Als ehemaliger EK-Chef wäre ich wieder einmal am Verhältnis Piloten zu Arbeitsplätzen interessiert. Bei der Annahme, dass die *Flugzeugausnutzung* in etwa gleichbleibend ist, gibt dieses Pilot-to-Aircraft-Ratio einen Hinweis über die Entwicklung unserer Produktivität.

Freiwillige Leistungen ausserhalb GAV

Ich verachte jeden SR-Funktionär, der früher einmal bei der AEROPERS gedient hat. Wir AEROPERS-Piloten stehen heute aber genau da, wo wir uns haben hinmanövrieren lassen.

Vor vielen Jahren habe ich dann persönlich meine Konsequenzen gezogen und mich immer wieder geweigert, eine Funktion anzunehmen. Nach meinem Einsatz in der AEROPERS wurden für mich andere Aufgaben im persönlichen Bereich wichtiger. Wenn heute alle die kleinen Funktionäre (RCP/Sim-Instr/Fluglehrer usw.) von ihrer freiwilligen Leistung für die Firma zurücktreten würden, könnte das Rad bald einmal stillstehen. Diese kleinen Funktionärsverträge sind kurzfristig kündbar. Mit dem GAV hat das gar nichts zu tun. Würde ein solcher Schritt auch nur teilweise befolgt, die AEROPERS wäre bald einmal in einer recht guten Verhandlungsposition.

Ich möchte dem AEROPERS-Vorstand diese Idee unterbreiten.

Walter E. Gubser

Callback



Winter Operation

As I accelerated down the runway I noticed two hesitations of acceleration. I thought that it was the snow dislodging from the wheel areas and the wheels running over the same. After we became airborne the Tower controller asked, «Are you OK?». We reported, yes . . .

At about one hour and half into the flight the Captain of the deadheading crew asked permission to speak to me. I granted her entrance to the cockpit. She informed me that as I took the runway for departure and put on the landing lights, she could see snow coming off the trailing edge of the wing and snow sliding by the window. She also informed me at the time that there were two loud banging sounds near the engine areas . . .

We landed and I had maintenance look over the engines and also notified flight control. I called . . . and talked to the Tower supervisor. He said he had observed two bright flames coming from the rear of our two engines. He had immediately closed the runway and called Departure Control to see if we were airborne and in radar contact . . .

An ASRS callback to the reporter revealed that snow ingestion had caused several compressor stalls during the takeoff run.

Say again . . .

On pre-flight I checked my oxygen mask and the ox mask mike switch on my yoke. It checked normal – so I hung the oxygen mask up – but the mike switch was stuck in the (hot) transmit position. After push back at a very busy time my radios would not work at all and I was blocking Ground Control frequencies and my company frequencies and did not realize I was. My language was not exactly professional and it may have been transmitted without my knowledge. Sorry.

Apology noted. We hope this confession will inspire others to impose self-censorship before taking their acts public (just in case).

One from the U. K.

Feedback, publication of the UK's Confidential Human Factors Incident-Reporting Programme, «Chirp», relates two instances of two-pilot crews «making what must have seemed riskier than normal decisions».

A North Sea helicopter was unwisely flying in mist at wavetop height, and very nearly hit something sudden on the radar – an oil rig perhaps, or a ship. They'll never know.

In the other instance a public-transport aircraft landed at night on a runway without lights, notwithstanding the availability of a nearby alternate.

Comments Feedback: «Although at least part of the point of having two pilots is for one to stop the other doing stupid things, it often doesn't seem to work like this – neither pilot wants to look like a weeny . . . Paradoxically, a group will often come to a more risky decision than any of the individuals».

Ich verkaufe meine

KETSCH AMEL MARAMU

14 m, Jahrgang 1980, bestens gepflegt und segelfertig, ausgerüstet mit Lot, Log, Windanzeige, Radio-Kompass, Kompass, VHF TX, Dinghy, Rettungsinsel, 7 Segel etc. für Fr. 220 000.–.

Sie liegt in Cala d'Or/Mallorca.

Anfragen an **L.M. Ritzli, Box 178, Tel. (01) 825 33 01**



Noch nie so günstig!

Yacht-Charter

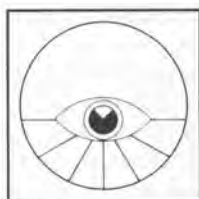
Schweizerseen – Mittelmeer – Karibik – Pazifik

Privat-B-Schein-Unterricht

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

Pit's Segelschulen und KEA REISEN AG

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



Lieber stehlen als schmuggeln! In unserem FOM heisst es, dass eine fristlose Entlassung (unterstrichen!) möglich sei, wenn Zollvergehen bekannt würden. Anders verhält es sich beim Diebstahl von Uniformstücken (im Militär würde man dem Kameradendiebstahl sagen). Nicht nur im Hochsicherheitstrakt Ops-Center, sondern auch in der Anprobierkabine der Uniformierung passieren scheinbar mit konstanter Regelmässigkeit Diebstähle. Werden aber solche – selbst in flagranti überführte – Diebe der Swissair gemeldet, so müssen sie keine Sanktionen fürchten, höchstens die Rückgabe des ungerechtfertigt angeeigneten Gutes wird verlangt.

Incapacitation beginnt im Hotel! Das Kapitel über Incapacitation wurde per 5. Januar revidiert. In einem Nebensatz wird angetönt, dass dem Grundsatz «PiC und F/O sollen nie dasselbe essen» auch beim Essen im Hotel vor einem Flug nachgelebt werden soll. Wie richtig, hatten doch mindestens zwei Fälle von Lebensmittelvergiftung ihren Ursprung beim Morgenessen in einem Hotel mit offenbar zweifelhafter Hygiene. Achten Sie beim nächsten Einnächter im Interesse der Flugsicherheit auch auf diese «Kleinigkeit»!

Macht Deregulation das Fliegen sicherer? Nach Alfred Kahn, dem «Vater der Deregulation», sei in den USA die Anzahl der tödlichen Unfälle um 50 Prozent zurückgegangen. Ein Redaktor von «Flight International» hat nachgezählt und kommt auf 22 Unfälle in den fünf Jahren vor der Deregulation und 42 in den letzten fünf Jahren. Womit wieder gezeigt wäre, dass mit einer geschickten Auslegung einer Statistik alles zu «beweisen» wäre.

Funkverbot für Piloten. Weil die Air Malta so stark expandiert, mussten von überall her Piloten gesucht werden. So kam ein halbes Dutzend jugoslawischer Kapitäne zur Airline, die nicht mehr Englisch konnten als die Basisfunksprache dies erforderte. Copiloten fand man im Brasilianischen Busch, wobei deren Englisch so minimal war, dass sie für die ersten sechs Monate

Funkverbot erhielten! Diese Information erhielten wir am Europiloten-Meeting vom Verbandsvertreter der Air Malta, wo auch der Präsident des Irischen Verbandes ein Münsterchen zu erzählen wusste: Weil die Ryan Air einige in Rumänien gebaute Rombac 1-11 kaufte, wurde sie vertraglich verpflichtet, auch eine Anzahl rumänischer Piloten mitzukaufen. Nun sind die Checklisten an Bord englisch abgefasst und die Bordbücher rumänisch! Die Aviatik ist doch völkerverbindend . . .

Weltrekordflugzeug der UdSSR. Am 21. Dezember machte die Antonov 225 ihren 75-Minuten-Erstflug in Kiev. Das Flugzeug ist eine gestreckte Version des schon bisher schwersten Transporters der Welt, der An-124, und hat sechs Triebwerke sowie Ringe auf dem Rumpf, damit der Raumtransporter für Überführungsflüge befestigt werden kann. Im Innern sollen Teile der «Energia»-Rakete Platz finden. Das Abfluggewicht soll maximal 600 Tonnen betragen!

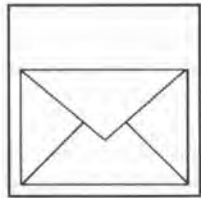
Das erste «vernünftige» Flugzeug der Sowjetunion. Die TU-204 machte am 2. Januar ihren verspäteten Erstflug. Es scheint, als ob dieses der Boeing 757 stark ähnelnde Flugzeug das erste wäre, das nicht noch einem militärischen Zweck entsprechen muss. Die Steuerung ist elektrisch (fly-by-wire), und im Cockpit sind erstmals Bildschirmgeräte anzutreffen. Ein superkritisches Profil, Trimtanks im Höhenruder, Triebwerke, die einen dem westlichen Standard entsprechenden Treibstoffverbrauch haben und ein niedriges Leergewicht sollen garantieren, dass die Leistungswerte der TU-204 wettbewerbsgerecht sind. Aber trotzdem haben Malev, LOT, Interflug und Tarom bei Boeing und Airbus bestellt . . . 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.**

Briefe an die rundschau



Albisgüetli

Es ist nun bereits das zweite Mal, dass ich nach einer Informationsversammlung unseres Departementchefs das «Albisgüetli» richtig niedergeschlagen verlasse. Das erste Mal nach dem schauerlich angedrohten Defizit und jetzt nach der Bekanntgabe des Resultats unzähliger man-Days der verschiedenen Arbeitsgruppen bezüglich Neuorganisation OC. «Das darf doch nicht wahr sein!» habe ich mir gesagt, und ich glaube, ich war nicht der einzige, der so reagierte.

Bis jetzt war ich der Meinung, die Neuorganisation der Swissair solle eine Straffung und damit Effizienzsteigerung bringen, um der vielzitierten Herausforderung 1992 entgegentreten zu können. Herr Loepfe erklärte an seiner Personalorientierung gemäss SR-News unter anderem:

«Ich will, dass selbständig gearbeitet wird, dass Kompetenzen delegiert werden, dass die Chefs für die Mitarbeiter da sind und nicht umgekehrt.»

Wozu brauchen wir denn überhaupt eine zusätzliche Führungsebene im Piloten-Korps???

Diese unglückliche Idee der Gruppenbildung wird nur Probleme, aber keine Vorteile bringen:

- Die ganze Übung kostet viel Geld!
- Die gesteigerte Effizienz der Besatzungen durch Anpassung der FDRs wird wieder absinken, und man kann die Produktivität wieder als Argument bei Salärverhandlungen verwenden.
- Findet man überhaupt genügend geeignete Route-Checkpiloten, die sich für die Aufgabe als Gruppenchefs zur Verfügung stellen? Als langjähriger, ehemaliger Fluglehrer und RCP würde ich es jedenfalls nicht tun.
- Die Flexibilität der Einsatzplanung wird schlechter (gemeinsame Gruppenmeetings, gemeinsame Flüge usw.).

Wer will denn überhaupt die Gruppen? Auf Grund der Diskussionen im «Albisgüetli» war ich erstaunt, wie vehement einzelne Chefpiloten selbst diese Idee vertreten. Wollen sie ihre Führungsprobleme einfach nach unten abschieben?

Vom Chef OC wurde die Bildung von Task-Forces als grosser Vorteil herausgestrichen. Wofür werden wir denn ausgebildet und bezahlt? Ich bin der Meinung, zur Durchführung einer sicheren und ökonomischen Flight-Operation. Leute, die sich für Zusatzaufgaben zur Verfügung stellen, werden dies auch weiterhin ohne Gruppen tun.

Obschon die Sache gemäss Chef OC bereits beschlossen ist und sich deshalb eine Konsultativ-Abstimmung erübrigte, hätte ich einen ketzerischen Vorschlag: Auf Gruppenbildung verzichten, dafür die Chefpiloten direkt vom Korps wählen lassen.

Ich hoffe, das «Albisgüetli» habe es in sich und es sei alles, wie damals beim Budget, gar nicht wahr.

Walter Peter

Kennwort Reorganisation

25 Jahre nach seinem Tod scheint J. F. Kennedy wieder auferstanden, in leicht veränderter Erscheinung, aber immer noch mit dem gewinnenden und fotogenen Lachen, im Aufbruch zu neuen Ufern. Diesmal heisst die Zauberformel «Reorganisation». Ein frischer Wind ist aufgekommen, von allen begrüsst, denn genau der tut mehr denn je nötig, übrigens nicht nur der Swissair.

Inzwischen scheinen sich die neuen Ufer hinter dem Horizont verflüchtigt zu haben, die Reorganisation hat so viel Staub aufgewirbelt, dass ihre Konturen und Ziele immer diffuser wirken. Ich habe längst aufgegeben, sie zu begreifen. Sie hat – natürlich auch dies ein ganz subjektiver Eindruck – eine Eigendynamik entwickelt, die das Prinzip zum Selbstzweck macht und es im Kreise drehen lässt. Niemand – wenigstens niemand in meiner Reichweite – scheint zu wissen, was am Ende rauskommen wird, dies übrigens ein schon mehr objektiver Eindruck.

Immerhin kristallisiert sich soviel heraus, dass Personen und Posten verschoben werden. Was hier verschwindet, taucht sicher irgendwo anders wieder auf. Verkleidet und verkauft wird das Ganze mit neuen Begriffen, **das** Erfolgsrezept von heute, wobei – ich muss es gestehen – der Steuerkreis auch mich stark beeindruckt. Auch alte Ausdrücke, die ich längst abgetakelt wähnte, werden reaktiviert, unter diesen fasziniert besonders das Produkt! Es muss doch zu schaffen sein, aus einem Dienstleistungsbetrieb

eine Produktionsstätte zu machen! Vielleicht gelingt es der neuen Führung, das Ei des Kolumbus noch rechtzeitig zu Ostern auf den Markt zu bringen, und gleichzeitig noch diese ominöse Reorganisation unter Kontrolle zu bringen.

Das Sprichwort «den Teufel mit dem Beelzebub austreiben» ist hier natürlich fehl am Platz, aber man sollte nicht gleich die ganze Scheune anzünden, nur weil ein paar Mäuse im Dachgebälk für Unruhe sorgen.

Offensichtlich wird der Flugzeugpark von der Reorganisation verschont, so dass für meinen Arbeitsplatz keine direkte Gefahr besteht. Trotzdem halte ich es für richtig und wichtig, alte Kontakte mit Moritz Suter und Röbi Kurzen wieder aufzufrischen. Denn man kann ja nie wissen – vielleicht wird die Swissair wirklich nur noch die Flugstunden, oder was auch immer, im Simulator produzieren und den Flugbetrieb ganz der Crossair und CTA übertragen.

Burkhard Klesser

Nachtflug

Ein Passagier überreichte Caro Stemmler nach einem Flug das folgende Gedicht, das er Ihnen nicht vorenthalten möchte:

In dem kleinen Besatzungsraum steuern zwei einsame Männer vor Geräten in leise verschimmernden Lichtern und Zeichen mit bestimmter Bewegung, gezielt und bewusst und erfahren auf den einsamen Nachtwegen hoch über den Stätten der Menschen durch die Wolken, durch Regen und dämmriges Licht zwischen Schwärzen.

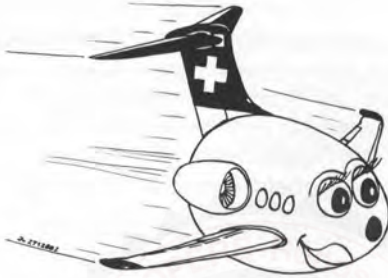
Ganz allein, bloss auf sich nur Gestellte, sie lenken die Kräfte, die auf Flügeln der Menschenerfindung die Welten verbinden. Durch die nächtliche Weite jagt mächtig der Volleib des Flugzeugs. In der Höhe aus himmlischer Ferne begleitet uns Venus, der Lichtpunkt. Sie erinnert an Leiden und lustvoll erfülltes Erleben bis die gnädig verhüllenden Wolken sie vor mir verbergen.

Als ein tiefschwarzes Dunkel, umrandet von Funken, liegt unten ein See. Ist wohl Abbild des eigenen Abgrunds, des Leid eines Menschen. Vor dem Fenster voraus fängt der Lichtpfeil an rettend zu wachsen, der den Weg uns zur Erde nun sicher bereitet und zeigt mit den Feuern den Ort, wo schliesslich wir sicher dem Boden uns nahen. Der gewaltige Körper des Flugzeugs erzittert noch einmal. – Endlich strömt Sicherheit erdeigner Kräfte durch alles in uns.

Albert Andereg

Humor

Zusammen mit Joggi wünschen wir schon jetzt: Frohe Ostern!



**Herzlich willkommen an Bord
unseres Eier-Liners der gackair !**



**Landung von gackair 291
aus Chick-ago !**

From other publications



Sky-high salaries

Plagued by a shortage of pilots, Japan's rapidly expanding airlines are turning to U.S. imports. Four Japanese airlines recently lured some 80 American pilots and cockpit-crew members by paying salaries sky-high even by the industry's elevated standards. For example, a 46-year-old American pilot earning \$ 120 000 can now make \$ 167 000 a year in Japan. The salary differential is necessary because of sizzling international competition for crews. In the U.S. this year, commercial airlines alone have hired some 11 000 new pilots. (Aus: «U.S. News & World Report», Dec. 19, 1988)

Flieg- und Spar-Piloten

Die deutsche Staatslinie hat die Flugflotte der Tochtergesellschaft German Cargo verkauft und im Leihverfahren mit neuen Cockpit-Crews wieder übernommen. Die Bordbesatzungen sollen mit Willkür-Verträgen fliegen.

(...) Weil die Frachtgesellschaft German Cargo Services (GCS), eine Tochterfirma der Lufthansa in Frankfurt, Verluste einfliegt, hat die LH-Mutter eine Radikalkur verordnet. Die fünf DC-8-Maschinen der GCS wurden an die Deutsche Leasing AG in Bad Homburg verkauft. Die Verleihfirma vermietete die Flugzeuge an die luxemburgische Cargolux, an der die Lufthansa mit knapp 25 Prozent beteiligt ist, und die hat sie wieder an die German Cargo verchartert. Komplette mit neuer Besatzung. Denn die ehemaligen GCS-Piloten hat die Lufthansa übernommen, die grosse Expansionspläne hegt und jeden verfügbaren Flugzeugführer braucht.

Die neuen Piloten der German Cargo werden aber nicht etwa von der Frankfurter oder der Luxemburger Flugfirma angeheuert, sondern von den Katmar Services, die auf den Bermudas residieren und die «sich das uneingeschränkte Recht vorbehalten, diesen Arbeitsvertrag als Ganzes abzutreten». Und zwar an eine Gesellschaft in Monaco, die eine hundertprozentige Tochter von Cargolux ist und gegründet wurde, um die Piloten an die Cargolux zu verleihen.

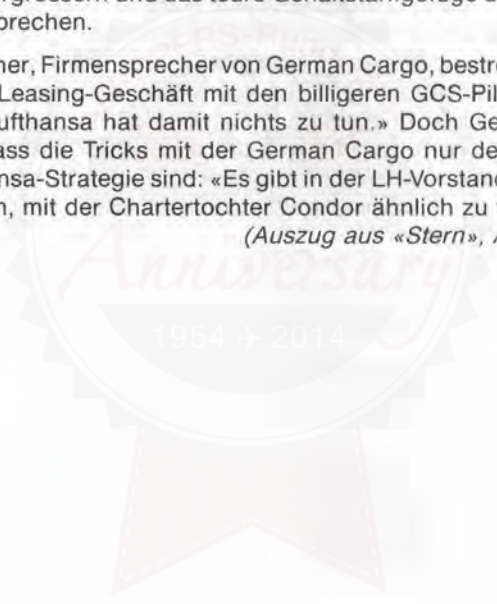
Mit dem Bermuda-Arbeitsvertrag, der nach Ansicht von «Cockpit»-Sprecher Horst Gehlen «in das Drehbuch für einen James-Bond-Film passen würde», liefert sich jeder Pilot auf Gedeih und Verderb seinem exotischen Dienstherrn aus. (. . .)

Der Vertrag, so der Justitiar der Vereinigung Cockpit, hat zudem ein «Täuschungsmoment». Denn er suggeriert, dass er für German Cargo entworfen und somit deutschen Arbeitsbestimmungen angepasst sei. Tatsächlich kann der Katmar-Pilot jedoch jederzeit an einen anderen «Endkunden» verschoben werden, ohne Einspruchsrecht und ohne die Möglichkeit, sich vorher über seinen neuen Arbeitgeber zu informieren. (. . .)

Im Zeitalter des ungehinderten Wettbewerbs, das hat der oberste bundesdeutsche Flugmanager am Beispiel der USA erkannt, können nur grosse Gesellschaften mit niedrigen Betriebskosten überleben. Deshalb will Heinz Ruhnau seine Luftflotte bis zur Jahrtausendwende von jetzt 131 auf 288 Maschinen vergrössern und das teure Gehaltstarifgefüge des LH-Gesamtkonzerns aufbrechen.

Stefan Hielscher, Firmensprecher von German Cargo, bestreitet zwar, dass Ruhnau das Leasing-Geschäft mit den billigeren GCS-Piloten betrieben habe: «Die Lufthansa hat damit nichts zu tun.» Doch Gehlen ist davon überzeugt, dass die Tricks mit der German Cargo nur der Anfang einer neuen Lufthansa-Strategie sind: «Es gibt in der LH-Vorstandsetage bereits Überlegungen, mit der Chartersochter Condor ähnlich zu verfahren.»

(Auszug aus «Stern», Anf. Nov. 1988)



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. Weltstein	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
Doris Leuzinger
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
