

rundschau

Juli/August 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	7
Termine	9
Versicherungen	
Aerosana-Mitteilungen	11
Pilot – ein gefährlicher Beruf?	13
Beware of Complacency: The Danger is Ever-Present	19
Yawspin	22/23
Von ETOPS zu UTOPS?	25
Un colosse aux pieds d'argile	27
A 320 – auf Herz und Nieren geprüft	31
Impressionen	34
Safety first!	35
Liberalisierung – was bringt's?	37
Humor	40/51
rund-Schau	41
Man sollte . . .	44
Briefe an die rundschau	45
From other publications	49

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 19. September 1989

Redaktions-Team:

Henry Lüscher (H.L., Vorsitz)
 Albert Bargetzi (A.B., Lay out)
 Michael Fraser (M.F.)
 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

Sigma




... wo Sitzen mehr Spass macht!

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

Vertrauen



Saint-Exupéry hat in seinem Buch «Der kleine Prinz» sehr einfühlsam beschrieben, wieviel es braucht, um jemandes Vertrauen zu gewinnen und dass es ein kostbares Gut ist, das immerzu gepflegt werden will.

Vertrauen ist ein Begriff, der heute einen etwas schalen Beigeschmack hat. Wer von Vertrauen in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft spricht, der erntet höchstens mitleidiges Lächeln. Heute, wo es Politiker gibt, die zu jedem Thema nur soviel sagen, dass sie es später beliebig interpretieren können, wo sie, wenn sie in Bedrängnis geraten, nur gerade soviel zugeben wie ihnen bewiesen werden kann und ihnen ihr Sessel wichtiger ist als die vom Wähler gewünschte klare Linie, da ist Saint-Exupérys Vorstellung von Vertrauen wirklich nur noch Fabel, ein einem Fuchs in den Mund gelegter frommer Wunsch.

Im Buch «Der kleine Machiavelli» wird Managern vorgeworfen, in erster Linie an sich und ihre Karriere zu denken und erst danach an die Firma, vielleicht auch noch ein bisschen an die Mitarbeiter. Eine Untersuchung der «Bilanz» hat ergeben, dass Führungskräfte im allgemeinen wenig Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und Motivation ihrer Untergebenen haben, und dass sie nicht unbedingt die Fähigsten befördern aus Angst, einen Konkurrenten zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund haben die Voten, die an unserer Generalversammlung vom 1. Juni abgegeben wurden, eine klare Sprache gesprochen, und die Umfragen von Swissair und AEROPERS untermauert. Das Vertrauen in die Swissair, beziehungsweise deren Exponenten ist erschüttert. Schon vor sechs Jahren hat der damalige Präsident der AEROPERS, Edi Brunner, geklagt, dass auf «gentleman's agreements» kein Verlass mehr sei. Aber auch das Geschriebene und von kompetenten Leuten Unterschriebene ist nicht mehr vor Strapazierung wegen «wirtschaftlicher Zwänge» sicher.

Dass das gegenseitige Vertrauen in den laufenden Verhandlungen mit Swissair und im Seminar, das für Mitte September geplant ist, eine Hauptrolle spielt, liegt daher auf der Hand.

Herr Loepfe hat aus diesem Grund als Leiter bei allen drei parallel laufenden Verhandlungen Herrn Oes bestimmt. An der Generalversammlung hat Herr Loepfe allerdings bekräftigt, dass die dort kritisch erwähnten Herren Walser, Fröhlich und Frei sein Vertrauen geniessen.

Die Ziele der AEROPERS wurden in der letzten **rundschau** vom Präsidenten skizziert, die Wege dorthin hat der Vorstand grob festgelegt, und die Schritte werden der Situation angepasst. Der Erwartungsdruck und die Unterstützung von Ihrer Seite sind gross und geben dem Vorstand eine Basis für das Vorgehen. Dass es verschiedene Ansichten über das Tempo und die Taktik gibt, dürfte klar sein.

Der Vorstand ist wie zum Beispiel auch der Bundesrat eine Kollektivbehörde, und jedes Mitglied muss einen demokratisch gefällten Entscheid nach aussen vertreten. Das Festhalten an einem persönlichen politischen Kurs hat in letzter Zeit zum Beispiel beim Stadtrat von Zürich dazu geführt, dass Entscheide kommentiert und persönlich Stellung gegen beschlossene Entscheide oder zu Äusserungen von Kollegen abgegeben werden.

Dass in der heutigen Zeit der grossen Arbeitsbelastung jedes Einzelnen die zwei Tage Vorstandssitzung pro Monat kaum genügen und zeitlich zu lange auseinander liegen, ist wohl unbestritten und einer schnellen Gangart abträglich. Auch dürfte klar sein, dass Entscheide nicht immer einstimmig fallen und dass ein Entscheid Interpretationen offenlassen kann.

Auch nach dem an der Generalversammlung hoch verworfenen Antrag auf Neuwahlen wurden wieder Stimmen in diesem Sinn laut. Nachdem wir vor einem Jahr keinen einzigen PiC als neuen Vorstandskandidaten finden konnten, stünden heute offenbar sovieler zur Verfügung, dass ein reiner PIC-Vorstand gebildet werden könnte. Ich hoffe sehr, sie sind bei den nächsten Wahlen – ob regulär oder zwischenzeitlich – noch immer bereit.

Damit der Vorstand, beziehungsweise jedes Mitglied des Vorstandes, die Strategie und die Ausrichtung auf die Ziele der AEROPERS konkret mitgestalten konnte, erschuf der Vorstand ein Konzept, das mindestens bis zur nächsten Generalversammlung die Arbeit festlegen und erleichtern soll.

Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Bekanntlich finden gegenwärtig laufend Verhandlungen zwischen Swissair und AEROPERS mit den drei angekündigten Themen

- Gesamtaufwand
- Gesamtarbeitsvertrag
- Flight Duty Regulations

statt. Wir wissen sehr wohl, dass Sie über den Verlauf der Diskussionen informiert sein wollen. In der Praxis zeigt es sich aber, dass es unmöglich ist, während der Verhandlungen jederzeit sinnvolle Verlaufbarungen abzugeben. Fasst man zusammen, fehlen die Zusammenhänge, geht man tiefer, erfordert dies einen riesigen Arbeitsaufwand und käme einem Verhandlungsprotokoll gleich. Trotzdem will ich Ihnen einen kurzen Stimmungsbericht geben. Seien Sie versichert, dass Sie beim Vorliegen konkreter Ergebnisse umgehend informiert werden.



Die Verhandlungen verliefen bis jetzt in sachlicher Atmosphäre, vor allem weil man sich auf die Auslegeordnung der gegenseitigen Bedürfnisse beschränken konnte. Wir kommen im Laufe dieses Monats bei allen drei Verhandlungsthemen in entscheidende Phasen, indem über unsere konkreten Forderungen, die Sie aus unseren Zielsetzungen kennen, grundsätzliche Stellungnahmen seitens der Swissair notwendig werden. Dies betrifft unsere Mitbestimmung beim Einsatz fremder Besatzungen und Flugzeuge unter Swissair-Flugnummern, unsere Mitbestimmung in Bestandesfragen und die Anerkennung des Nachholbedarfs des Gesamtaufwandes für das Cockpitpersonal.

Zwei Begebenheiten haben im vergangenen Monat den Bemühungen zur Verbesserung der Beziehungen zwischen AEROPERS und Swissair geschadet. Erstens wurden Sie durch ein OC-Kurzbulletin informiert, dass die Aussagen von Captain Rolf Würdemann anlässlich unserer Generalversammlung nicht den Tatsachen entsprochen hätten. Es ging damals um einen Leerflug der Swissair nach Basel, weil offenbar keine Kabinencrew zur Verfügung stand. Die OC-Info war keineswegs vollständig, war doch zumindest zum Zeitpunkt des Eincheckens der betreffenden Cockpit-Crew auf dem Saphir-Bildschirm der Code 67, nämlich «Lack of Cabin-Crew»,

aufgeführt. Es ist unakzeptabel, dass unserem Kollegen unterschwellig eine Falsch-Aussage und schlechte Gesinnung vorgeworfen wird. Zudem bestätigt dieser Fall, dass man an unserer Generalversammlung in Anwesenheit des Präsidenten der Geschäftsleitung offenbar doch nicht frei reden konnte, ohne Unannehmlichkeiten zu gewärtigen. Dass unsere Vorgesetzten mit dieser Reaktion, die angesichts der Tatsachen überrissen war und eines unserer Mitglieder ungerechtfertigterweise verunglimpfte, der Vertrauensbildung einen Bärendienst erwiesen haben, ist wohl jedermann klar.

Beim zweiten Anlass handelt es sich um den Beitrag über die Swissair im «Manager-Magazin», den Sie allenfalls an der «Motzwand» einsehen konnten. Herr Loepfe hat mit seinem Brief an die Cockpit-Besatzungen der Angelegenheit die Spitze gebrochen. Ergänzend dazu kann ich mitteilen, dass Recherchen eines unserer Kollegen noch einige Einzelheiten zutage gefördert haben. Der Artikel war bereits vor unserer Generalversammlung entstanden. Es wurde von einem Redaktionsmitglied auch bestätigt, dass sich zwei Mitglieder der Geschäftsleitung, die Herren Fröhlich und Walser zu einem Fototermin eingefunden hatten. Dabei wurden wohl auch Worte gewechselt, jedenfalls finden sich im betreffenden Artikel Aussagen über das Unternehmensbild des Herrn Fröhlich, die vorher noch nie in dieser Form publiziert waren.

Die AEROPERS hat in der Zwischenzeit im Zusammenhang mit den Engpässen bei den F/E-Beständen auf DC-10 ihre Bereitschaft zu konstruktiver Zusammenarbeit bewiesen. Betreffend Einsatz kanadischer Second-Officers für die Swissair konnte konstruktiv Einfluss genommen werden, wobei vor allem sichergestellt wurde, dass diese Leute finanziell nicht besser gestellt werden. Auch über die Weiterbeschäftigung beziehungsweise Wiederanstellung von Bordtechnikern über das Alter 58 hinaus konnte Einigung erzielt werden. Der Einsatz ist freiwillig, die Arbeitsbedingungen richten sich nach dem GAV. Die Swissair bezahlt die normalen Saläre gemäss Dienstalder. Der Beitrag der Swissair an die VEF fließt statt wie üblich in den Teuerungsfonds, in einen neu geschaffenen Härtefonds. Auch die zur Auszahlung fälligen Altersrenten der VEF werden diesem zugeführt. Die Gelder dieses Härtefonds sollen in besonderen Fällen bei Verlust von Arbeitsplätzen von F/E verwendet werden. Damit leisten diejenigen, die wegen der besonderen Lage auf dem Arbeitsmarkt noch Gelegenheit zur Weiterarbeit erhalten, einen Solidaritätsbeitrag für jene, die künftig technologisch arbeitslos werden. Die Lösung befriedigt beide Vertragspartner, niemand, weder der einzelne Weiterbeschäftigte noch die VEF oder die Swissair erzielen finanzielle Vor- oder Nachteile.

Ihr Heiner Spörri

Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom Juni und Juli 1989 wurden folgende Piloten neu in die AEROPERS aufgenommen:



Mark Bachmann



Joaquin Baturone



Renato Dittli



Ines Frick



Bernhard Leuppi



Gabriel Rossier



Beat Suter

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Termine



Copiloten-Hock

Donnerstag, 31. August 1989, ab 19.30 Uhr, Restaurant Löwen, Kloten (1. Stock)

Pensionierten-Stamm

Dienstag, 29. August 1989, 14.30 Uhr, im Restaurant Welcome-Inn, Kloten (Amtsstube).

Hinweis: Heinrich Maurer berichtet an diesem Nachmittag über seine stadträtliche Behördentätigkeit!

Dienstag, 26. September 1989, um 14.30 Uhr, gleichenorts.

F/E 90 Information

Mittwoch, 6. und Freitag, 22. September 1989. Für Ort und Zeit beachten Sie bitte die detaillierte Einladung der Swissair!



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.**

Zu verkaufen per Ende Jahr 1989

Zweifamilienhaus für Naturfreunde

4-Zimmer-Wohnung Parterre

6½-Zimmer-Wohnung 1. und 2. Stock

Separate Eingänge, Erdgaszentralheizung, ca. 1200 m² Umschwung, ländliche Umgebung, ruhig und kinderfreundlich, 15 Gehminuten bis Bahnhof Stein am Rhein (1 Std. bis Flughafen), 40 Autominuten bis Flughafen. – VB Fr. 700 000.–

Dazu sind zu mieten:

Neugebäude mit Garage, Holzschopf, Naturkeller, Spiel- resp. Partyraum, sowie kindersicheres, abgedecktes Schwimmbad (ca. 5×10×1,5 m) mit moderner Filteranlage/Umwälzpumpe.

Mietpreis: VB monatlich Fr. 300.–, Unterlagen erhältlich: G. Weiss, Box 294

Zu vermieten in steuergünstiger Gemeinde bei Wil SG, neueres

6½-Zimmer-Einfamilienhaus

freistehend, in ruhigem EFH-Quartier gelegen, 2 Min. bis Autobahn, 25 Min. bis Zürich, Einkaufsmöglichkeiten und Schulen in unmittelbarer Nähe, Busverbindung zum Bahnhof Wil (6 Min.) Gediegener Ausbau mit Bad/WC, Du/WC, Sauna/Du, Cheminée, gedeckte Pergola mit Feuerstelle, Umgelände mit Bäumen und Sträuchern.

Fr. 2850.– mtl., frei ab November oder später. Langfristiger Vertrag möglich.

Anfragen unter Chiffre Nr. 1015 an die Administration der «Aeopers-Rundschau» Vereinsdruckerei Frauenfeld, 8500 Frauenfeld

Gelegenheit!

Zu verkaufen

Haus im Städtli Neunkirch SH



mit einer 4½-Zimmer-Wohnung, Wintergarten, WL-Cheminée, einer 2½-ZW-Dach-Maisonette (beide vermietet), einer 3½-ZW-Dach-Maisonette, Dachbalkon, WL-Cheminée, Sauna und weitere Räume, Garage im EG (Eigennutzung und Umbau in Whg. möglich), voll unterkellert, Baujahr 1987.

Anfragen an: Postfach 13, 9532 Rickenbach b. Wil

Zu vermieten

rustikale 3½-Zimmer-Maisonette-Wohnung

In Neukirch SH, 30 Minuten ab Kloten, Bus- und Bahnverbindung in die Stadt, Dachbalkon, Fr. 1450.–, frei ab Oktober 1989.

Anfragen unter Chiffre Nr. 1015 an die Administration der «Aeopers-Rundschau» Vereinsdruckerei Frauenfeld, 8500 Frauenfeld

Versicherungen



Aerosana-Mitteilungen

Aus dem Versicherungsbüro

Wie die untenstehende Aufstellung über die Beherbergungskosten einiger Zürcher Spitäler zeigt, wird neuerdings von einigen Kliniken eine *Pflege-taxe* erhoben. Diese Aufteilung der Kosten macht einen direkten Kostenvergleich der Tagestaxen unmöglich.

Der Vorstand hat beschlossen, weiterhin gemäss APKK-Statuten den Höchstansatz neu inklusive Pflege-taxen jährlich festzulegen (1989 Fr. 430.—).

In diesem Zusammenhang machen wir Sie darauf aufmerksam, dass der Vorstand bewusst darauf verzichtet, die Kosten von rein kommerziellen Instituten wie die AMI-Klinik voll zu decken.

Privatabteilung

	Tagestaxe		Pflege-taxen
Universitätsspital	Fr. 371.—		—
Klinik Hirslanden	Fr. 430.—		—
Rotkreuzspital	Fr. 310.—	+	Fr. 120.— = Fr. 430.—
AMI-Klinik	Fr. 395.—	+	Fr. 113.— = Fr. 508.—

Aerosana-/APKK-Abstimmung Geschäftsjahr 1988

Abstimmungsergebnisse:	Aerosana		APKK	
	Ja	Nein	Ja	Nein
Anzahl der abgegebenen Stimmzettel	984		1019	
Anzahl der eingegangenen Stimmzettel	586		593	
Leere oder ungültige Stimmzettel	0		0	
Absolutes Mehr	294		297	
$\frac{2}{3}$ -Mehrheit für Statutenrevision	390		396	
Stimmbeteiligung	60 %		58 %	
1. Abnahme Geschäftsbericht 1988	584	0	569	0
2. Abnahme Jahresrechnung 1988	585	0	569	1
3. Abnahme Revisionsbericht Neutra	585	0	570	0
4. Entlastung des Vorstandes	585	0	570	0
5. Genehmigung Statutenänderung	572	8	560	3

Wahlen:

	Ja	Nein
neu als Vorstandsmitglied:		
Wouter Dockheer	565	16
als Präsident:		
Jacques van Scherpenzeel	581	4

Mit freundlicher Empfehlung

Franz u. Marisa Frick

Eidg. dipl. Küchenchef



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88



Pilot – ein gefährlicher Beruf?

In seiner Eröffnungsrede beleuchtete der scheidende Präsident der IFALPA, der Kanadier Reg Smith, wieder einmal die Unfallstatistiken in der Luftfahrt. Die IATA meldete 21 Totalverluste für das Jahr 1988, wobei nur Unfälle bei Mitgliedsgesellschaften berücksichtigt sind, aber nicht die durch Sabotage oder militärische Aktionen herbeigeführten Unfälle. In der ICAO-Statistik werden schon 48 Unfälle mit 913 Toten aufgeführt. Auch hier sind die Verluste durch Sabotage (zum Beispiel PanAm 103) und Militär (zum Beispiel Iran Air) ausgeschlossen.

Bei der IFALPA werden alle Unfälle registriert, und deren Statistik kommt auf 69 zerstörte Flugzeuge und 1662 Opfer. Im Gegensatz zur ICAO, die stabile Zahlen aufwies, stellen die IFALPA-Daten eine Zunahme der Unfälle gegenüber 1987 von 3 Prozent und eine solche der Opfer von 20 Prozent dar.

Werden nun die bei diesen Unfällen ums Leben gekommenen über 100 Piloten und Flight Engineers dem Weltbestand an Cockpitbesatzungen von zirka 105 000 gegenüber gestellt, so ergibt sich eine sehr hohe relative Todesfallwahrscheinlichkeit von 1 zu 1000 für unseren Beruf! In der Statistik sind zum Beispiel in Nordamerika nur die Holzfäller schlechter dran.

Safety first?

Reg Smith betonte, dass die Frage heuer nicht mehr nur sei, was mit Flugsicherheit, den alten Jets oder der Security zu geschehen habe, sondern: «What is happening to the industry?» Sind alte Jets gefährlicher als neue mit «Qualitätsproblemen»? Kann der Passagier darauf vertrauen, dass die nationalen Luftämter ihrer Aufsichtspflicht nachkommen? In den USA sanken die Ausgaben für Flugzeugwartung in den ersten fünf Jahren der Deregulation um 30 Prozent. Immer mehr wird um Fristerstreckung für vorgeschriebene Wartungsarbeiten ersucht oder Warnungen vom Hersteller wider besseres Wissen nicht beachtet, wie zum Beispiel im Fall der Aloha-Boeing 737 geschehen.

In Amerika haben die gemeldeten Fastzusammenstöße von 1982 bis 1987 um 242 Prozent zugenommen.

Die Deregulation hat die Hoffnungen nicht erfüllt, wohl aber die Befürchtungen bewahrheitet. Nur die Mega-Carriers können überleben und bauen ihre dominierenden Stellungen und daher Marktdiktate weiter aus. Sogar gesunde, erfolgreiche Firmen wie Northwest werden durch Übernahmen in die roten Zahlen gedrückt! Im US-Senat wurde gesagt: «Frequent flies have become frequent losers. Lost time, lost money, lost baggage have become all too common.» Wird dies alles nun in Europa kopiert?



Wegen der kleinen Namensschilder musste sich «Switzerland» jeweils graphisch bemerkbar machen . . .

Aufgaben der Pilotenschaft

Reg Smith appellierte an die versammelten Pilotenverbände, Verantwortung wahrzunehmen. Verantwortung, damit die Sicherheit verbessert wird statt eine stetige Erosion hinzunehmen, wir schulden dies unseren Familien, unseren Passagieren und nicht zuletzt unserem Berufsstand. Verschiedene Unfalluntersuchungen und die juristischen Fehlurteile daraus weisen darauf hin, dass die Verbände auch hier aktiv bleiben müssen. Als Beispiel mögen dies zwei Fälle illustrieren:

Als Absturzursache einer ATR 42 der ATI bei Como (Oktober 1987) wurde Fehlverhalten der Crew angegeben. Sie habe bei Vereisung der Flügel falsch reagiert. Der pensionierte italienische Pilot Daniello de Judicibus hat aber verbissen auf eigene Faust Untersuchungen angestellt, und als Resultat wurden die Piloten posthum freigesprochen und die Herstellerfirmen angeklagt. Die ATR 42 mussten in wesentlichen Punkten modifiziert werden.

In Venezuela landete im März 1983 eine DC-9 lang, weil die ILS unzuverlässig arbeitete, was nicht bemerkt und gemeldet wurde. Beim Bremsen brach ein Fahrwerk ein, das schon seit sechs Monaten Risse aufwies. Wegen vorsätzlicher Tötung wurden die Piloten zu 15 Jahren Haft verurteilt, die nachher auf acht Jahre reduziert wurden. IFALPA ist immer noch dran, die beiden Piloten frei zu bekommen!

Eine Swatch für den Präsidenten

Vor Beginn des offiziellen Programms ergriff die AEROPERS das Wort. Aus Missbehagen über die sehr unpünktliche Konferenzführung in vergangenen Jahren sannten wir auf Abhilfe. In eine humoristische Rede verpackt (Reg Smith sagte später, dass es verdächtig sei, wenn Schweizer Humor zeigen...), machten wir auf diesen Missstand aufmerksam und übergaben eine Riesen-Swatch, die fortan an der Wand prangte und den gewünschten Effekt aufs beste erfüllte!



Die Riesenswatch, Geschenk der AEROPERS an den Präsidenten der IFALPA, Reg Smith (links), verhalf der Konferenz zu einer pünktlichen Arbeitsweise.



Reg Smith probiert die optimale Tragart für die AEROPERS-Swatch aus. Links: Vorstandsmitglied Mike Clark.

Geld für die Eastern-Piloten

Die US-Delegation führte zwei Versteigerungen von Anti-Lorenzo T-Shirts durch, und Aeropers konnte auch eines ergattern und so zum Streikfonds beitragen. Die 3600 Eastern-Piloten streiken seit dem 4. März, und erhalten im Maximum 2400 Dollar Lohn pro Monat aus einem Fonds der US-ALPA, der durch Spenden der übrigen 41 000 Mitglieder der US-ALPA gespeist wird.

Gefährliche Lufträume

Nach massiven Behinderungen der Untersuchungen über die Absturzursache einer DC-9 der ITAVIA im Jahr 1980 ist heute mit ziemlicher Sicherheit erwiesen, dass die Maschine von einer Luft-Luft-Rakete abgeschossen wurde. Da die Koordination zwischen zivilen und militärischen Stellen im südtyrrhenischen Meer zwischen Sardinien und Sizilien immer noch nicht zur Zufriedenheit der Pilotenverbände funktioniert, wurde jener Luftraum mit einem «black star» bedacht, was die stärkste Form der «Negativauszeichnung» darstellt, die die IFALPA zu vergeben hat. Von 1947 bis heute sind übrigens 43 Abstürze auf militärische Einwirkung zurückzuführen.

Der Flugplatz Athen hat nach dem Swissair-Unfall vor zehn Jahren ebenfalls einen «black star» erhalten. Da die Arbeiten zur Verbesserung der Pistensituation sehr schleppend vorangehen, zog der griechische Verband

den Antrag auf Lockerung der Klassifizierung zurück. Der Graben nach der Piste 15 wird definitiv nicht zugeschüttet, da man das Land nicht enteignen könne . . .

Ehrungen

Die Arbeitsprogramme während der fünftägigen Konferenz waren gross- teils «business as usual» und unsere AEROPERS-Delegierten in den ver- schiedenen Komitees werden die Richtlinien der Konferenz weiter verar- beiten.

Herausragende Ehrung war die Anerkennung der Leistung von Captain Bob Schornstheimer und First Officer Mimi Tomkins, die die «Cabriolet- Version» der Aloha-Boeing erfolgreich landen konnten. In ihren Erlebnis- berichten schilderten sie die dramatischen Ereignisse hautnah. Bob Schornstheimer resümierte am Schluss: «The system failed but crew train- ing and cooperation worked out excellent!» Seine scharfen Worte an die Adresse von FAA, Gesellschaften und Hersteller, ihrer Verantwortung und Pflicht dem reisenden Publikum gegenüber nachzukommen, wurden mit stehendem Applaus quittiert.



Die Besatzung der schwer beschädigten Aloha-Boeing wird mit einer Auszeichnung geehrt, dafür revanchiert sie sich bei Reg Smith mit einem Gruss aus Hawaii.

Kontakte zu Delta-Piloten

Der Präsident der US-ALPA, Henry Duffy, ist Pilot bei Delta, war aber nicht an der Konferenz zugegen. Zwei Delegierte der US-ALPA sind aber ebenfalls bei Delta angestellt, und so konnten wir erste Kontakte mit dem Pilotenverband der Delta knüpfen. Sie haben insofern einen besseren GAV als wir, dass sie bereits das Betreiben von fremden Flugzeugen und Besatzungen auf Delta-Strecken mit Delta-Flugnummer rigoros beschränken. So können sie gelassen weiteren operationellen Zusammenarbeitsschritten entgegensehen . . .

H.L.



Zu vermieten: In Kreuzlingen

2 luxuriöse 4 1/2-Zimmer-Dachwohnungen

auf 1. Oktober.

Zu verkaufen:

Villa nahe Winterthur

Licht- Heinz Forster
Lebensqualität. Architekt HTL/STV
Architektur Schlossmühlestrasse 1
8500 Frauenfeld
Tel. 054 21 64 74

Beware of Complacency: The Danger is Ever-Present

«For 1988 we recorded sixty-nine fatal events with a total loss of life of 1662 passengers and crew members, compared with sixty-seven events and 1332 fatalities for 1987. In other words, the number of events rose by about 3%, while the number of fatalities went up nearly 20%, despite a better than anticipated fourth quarter. Should this upward trend continue, by the year 2000 when passenger traffic is forecast by ICAO to be double what it is today, fatalities would increase nearly nine-fold to nearly 15 000 a year, a figure which the travelling public would simply not tolerate!

Lest you accuse me of exaggerating the situation, we have been «generous» in comparing 1988 with only the previous year. If we had taken 1986 as the base year instead, the forecast would assume enormous proportions, since the average number of accidents each year went up by an average of 36% and deaths rose by an even higher figure, by 46% annually.

It is no wonder, then, that a recent article in «Parade Magazine» entitled «Is Your Job Killing You» used figures from a San Jose State University study to show that the airline piloting profession has the highest occupational death risk of any white-collar profession, 97 deaths per 100 000 workers. In fact, your chances and mine of meeting a violent death as a result of our job are now worse than almost any of the blue-collar occupations as well. We are almost six times more likely to experience a job-related death than a police officer or detective. In fact, the only blue-collar job which was reported to have a death rate worse than that of an airline pilot was that of the lumberjack. The figures reported correlate very well with our own. There are about 105 000 airline pilots throughout the world and last year more than 100 died violent job-related deaths.»

These are not the words of the writer but those of Capt. Reg Smith, the immediate past president of IFALPA, in his last State of the Federation speech to the delegates attending the 44th Annual Conference in Helsinki in April.

They provided the cornerstone for the week's conference, the policy decisions that were taken and the content of speeches made by several guests and dignitaries.

However, you didn't have to go to Helsinki to be made aware of the continuing complacent trends within many branches of our industry; there is evidence of it all around us, possibly even within our own day to day operations.

Why do human errors occur?

Standards have a natural tendency to fall. Maintaining them at a high level requires a constant effort and supreme vigilance. Negative trends must be discovered early on in their infancy, arrested and reversed, not just by attacking what is happening, but going one important step further and analysing *why* it is happening. Once standards have deteriorated, the determination required to restore them to their former high level often lies beyond the skills and abilities of many managers and policy-makers.

The task of preserving our past and present reputation of being the safest form of transportation available today, lays at the doors of Flight Safety and, to an increasing degree, Aviation Security offices. Whether these be managed by the States, the manufactures, the airlines or their staff, the job is endless, oftentimes thankless and becoming an ever greater challenge.

Neither flight safety nor aviation security can be assured through the sole use of rules, regulations, procedures and never-ending checklists. The vital ingredient is a continuing growing awareness of lurking dangers hidden within our working environment, our aircraft and, above all, within ourselves. It should be remembered that no-one gets too old to think of a new way to be stupid.

We can no longer assume that all new technology is necessarily safe technology. More and more people are beginning to question some of the rapid «advances» made since the late '70s. The advantages and benefits that they bring are often immediately apparent but the secondary effects and the disadvantages take considerably longer to come to the surface.

These technological developments, mainly the result of financial and commercial demands, are not born out of an over-riding desire to improve safety. Flight safety specialists and flight crews will continue to stand almost alone in trying to apply a brake to this technology «roller-coaster» against the acceleration of the accountants and the commercial planners. Ironically, should a weakness of failure in the system appear, it will most likely be attributed to an oversight on the part of the former group of people.

A heightened sense of awareness may often be found to be absent and the reason – COMPLACENCY. Complacency is usually concealed in the short-term by a certain «Luck Factor» that is present everywhere. When this «Luck Factor» runs out, you become a statistic. Such an accident statistic brings in its wake hurriedly sought remedies, occasionally disciplinary measures and soon after the dust is left to settle on the whole tragic event.

Within the last year, the writer has been asked to complete questionnaires both for Swissair and for Aeropers relating to ETOPS, Human Factors Training and Aviation Security Training. In answering one question common to all three, «What special training does your Company offer its crews

in this area?», the reply was regrettably but truthfully – «NONE». This naturally poses the question, «Why not?».

ETOPS Experience

Swissair (Balair) commenced Extended range Twin Operations under a 90-minute limitation during June 1986. This was extended to 120-minutes (and further to 120 min.+ 15%) June 1987. No special training was offered or required for this new area of operation. Crews merely had a few pages of ETOPS information to read in their Route Manuals together with an outline of special fuel and weather planning criteria. Further information was provided after some experience had been accumulated. It was a new variation of «Look and See».

It was not until July 28 1987, that a certain highly motivated and competent A-310 captain noticed a serious error in the system of fuel calculation and found that he only had the required minimum fuel on board because he had tanked additional to cover uncertain weather at en-route alternates. He subsequently submitted a CCR complete with a set of his own calculated fuel tables. As a result of much activity within various Operations departments, new fuel tables and planning criteria were issued and the same captain was offered the task of producing a special training and reference guide for ETOPS. This was published in March 1988. If it were not for this particular captain one might ask how else we may have discovered this miscalculation. And there is still no special ETOPS training.

Is Swissair immune?

One year ago, the writer was invited to an (ad hoc) meeting of some of the then «O» policy group. The subject for discussion was «Allgemeine Operationelle Probleme». Among other items, he presented a paper on Human Factors and Crew Resource Management training being concerned at Swissair's apparent lack of interest and effort in this direction. The paper was dismissed almost without discussion as being nothing new nor of great importance. References used in writing comprised texts from other papers and books written by reknowned specialists on the subject and intensive discussions with other major airlines. The opinion at the meeting seemed to indicate that there was no need for such training within Swissair, that we were perhaps somehow immune to the many well-documented human failings. For those pilots and flight engineers who may still possess OC Bulletins 192C/87, 205C/88 and 208C/88, they will find that our Company is definitely not immune to such lurking dangers and there are doubtless many other such cases that have never been published.

The lack of knowledge about this science is displayed in the commentary that follows in 205C/88. In spite of their familiarity with all rules, regulations and procedures, crews still continue to get themselves into precarious situations. How great a role did the «Luck Factor» play here?

And how much of the blame for these incidents can justifiably be placed directly on the pilots? Could lack of adequate training in the human element of flight operations and safety also be questioned here? A greater level of awareness might well have led to an earlier recognition of those «lurking dangers».

The former head of the U.S. FAA, Alan McArtor, has often been quoted as saying that, «Pilots don't make mistakes, crews do». There is a lot of truth in this statement, the phenomenon being referred to by social psychologists as «Risky Shift». This is where a group of people will often come to a more risky decision than any of the individuals.

Recently Swissair's Flight Safety office has been making the occasional casual reference to Human Factors and «Event Chains». Both subjects are so large that a passing reference is meaningless without a solid basis of understanding and awareness of these terms and what they refer to. We now rank among the few major airlines without any such educational programme. The question here is, should this be classified as deliberate Company policy, or is it Complacency?

Flight crews form the last line of defence in the flight safety chain and simultaneously stand in the front line to suffer the consequences of a weak link or failure in that system.

Yawspin



Some examples

First Officer (now Captain) Madeline Tompkins was flying the Aloha Boeing 737-200, which lost a large part of its upper fuselage at 24,000 feet over the Pacific last year. In her acceptance speech, after receiving the IFALPA Polaris Award, she spoke of the system that had failed her and us all. The false sense of security that we all have, that the present day system of manufacturing, testing, certifying and checking is more than adequate, has been exposed and the system we believe in has taken a hammering recently.

No better an example can be found than the ATI ATR-42 crash in Como, Italy in October 1987, where within 48 hours of the aircraft crashing in heavy icing conditions, the cause was attributed to pilot error. It was convenient, both were dead. It is thanks to the tireless efforts of Captain Danilo de Judicibus, of the Italian Pilots' Association (ANPAC), that after the final judgement, the files were re-opened and the findings re-examined. It was subsequently found that the only error the pilots made was to follow the book – a book that was wrong. Now, charges of culpable homicide have been brought against the designer of the ATR-42, managers within ATI and four inspectors within the Italian Civil Aviation Authority. In addition, 29 technical modifications have had to be made to the aircraft structure and systems.



Swissair is currently leasing an MD-82 from the Dutch company, Martinair. It is operating, and being allowed to operate this aircraft even though its technical specifications are incompatible with the certified Minimum Equipment List of the Swissair MD-80 fleet. Pilots are being expected to fly this aircraft which is not fitted with a Cargo Smoke Detection System. The correct functioning of this system is required for dispatch for every other aircraft in the fleet . . .

Finally, there is the question of Aviation Security. We have recently been the victim of 2 bomb-scares that were determined serious enough to justify informing the flight crews involved. The chain of events that followed each clearly displayed potentially dangerous deficiencies in our security system. Mis-understandings, a break-down in communication and unfamiliarity bordering on ignorance of laid down procedures and responsibilities were there for all to see.

More training required!

Be it in the area of flight safety or security, ignorance of a danger is no protection against its possible catastrophic consequences. As flight crews, we have a professional obligation to maintain a high level of knowledge and discipline within all aspects of our flight operations. Nevertheless, the two areas discussed have become so large and specialized that it is unrealistic to expect crews to become masters of these subjects without the expert guidance of experienced and qualified specialists in these particular fields. Without an active contribution from the airlines and State authorities to assist in raising levels of knowledge and awareness, crews will always be left to face even greater risks than necessary had the appropriate instruction and preparation been available.

One final remark

In the latest OC Bulletin, our Flight Safety office quoted Qantas' Safety Publication «Retrospect»;

«Safety (one might also include Security) is not posters, slogans or catchphrases.» So true; but in contrast to Qantas' training programmes in the above three areas, we have had to live with little more than posters, slogans catchphrases and the occasional sticker.

To paraphrase just one of these slogans on just one of these posters, «Managing Risk is a big job, yours . . . **and every single professional in the aviation industry.**»

Flight Safety and Security will always cost money but it must never be forgotten, nothing costs more money or loss of image than an accident.

Tim J. Crowch
IFALPA Human Performance Committee

Von ETOPS zu UTOPS?

General Electric war schneller als das FAA. Die Firma war nämlich die erste, die in einem Inserat bekanntgab, dass ihr CF-6-80-Triebwerk für «180 Minuten» zertifiziert worden sei.

Den amerikanischen Luftfahrtsgesellschaften war schon lange ein Dorn im Auge, dass Hawaii vom Kontinent aus legal nicht mit Zweimotorigen bedient werden konnte. Diese geografische Barriere konnte auch nicht durch eine nochmalige Anhebung der Einmotorengeschwindigkeit überwunden werden. Also blieb nur, die Zeitlimite zu strecken, innert der ein einmotorig gewordener Zweimotoriger landen musste. Nach 120+ hiess die logische Forderung 180 Minuten Ausweichzeit.

American Airlines als Winkelried

«Unter strenger Aufsicht des FAA» sei American Airlines «beauftragt» worden, praktisch zu prüfen, ob die Boeing 767 auf der Strecke nach Hawaii einsetzbar sei, «unter Berücksichtigung aller Faktoren» natürlich.

Pilotenverband wird integriert

Dass die sehr auf Sicherheit bedachte American diese Pionierrolle übernahm, hat mich befremdet, und ich habe beim Verband angefragt, wie seine Meinung dazu sei.

Der Präsident der «Allied Pilots Association» (APA), F. Vogel, gab die eigentlich erwartete Antwort, dass sie schon bei der Ausweitung von 60 auf 120 Minuten «with a great deal of concern and caution» der Sache auf den Grund gegangen seien und zusammen mit FAA und American Airlines Management Regeln und Vorschriften ausgearbeitet hätten. Als dann der Antrag auf Streckung der Ausweichzeit auf 138 Minuten kam, hat APA «again reviewed the proposal very carefully».

Mit der letzten Erweiterung auf 180 Minuten, bevor ETOPS zu UTOPS (Unlimited Twin Ops) wird, ist APA nochmals gezwungen worden, über die Bücher zu gehen «and we are conducting our own appraisal of this proposition . . . we are transmitting a number of ideas to the FAA which we believe will strengthen our present ETOPS operation and continue to build a strong foundation for future growth and even greater levels of safety . . . If our association is not completely satisfied that an acceptable level of safety exists, we would of course be duty bound to withdraw our service for that operation.»

Es macht den Anschein, dass hier wieder ein Verband seinen Mitgliedern ihre mehr oder weniger alibihafte Mitsprache bei einer wirtschaftlich diktierten Entscheidung glaubhaft machen muss und einen Teil der Verantwortung übernehmen muss («ihr hättet ja sagen können, dass euch etwas nicht passt . . .»).

Vorschriften

Das FAA kam jedenfalls recht schnell zum Ergebnis, dass einer Gesellschaft die Bewilligung für 180 Minuten ETOPS gegeben werden kann, wenn sie «erfolgreich» 12 Monate lang mit der 120-Minuten-Regel operiert habe. Die Bewilligung gilt nur für eine bestimmte Flugzeug/Triebwerk-Kombination, und der «in-flight shutdown rate» muss weniger als 0,02 pro 1000 Flugstunden betragen, verglichen mit 0,05 bei 120 Minuten ETOPS.

Ferner werden in einem 44seitigen Zirkular weitere Einschränkungen bezüglich Wetter, Leistungsdaten, Minimum requirement list, Ersatzteilqualität usw. gemacht sowie erhöhte Anforderungen ans Training von Piloten, Technikern und Dispatchern gestellt.

Auf dem Papier ist sicher alles für die Sicherheit und das Wohl von Passagieren und Besatzungen gemacht worden!

Schlusspunkt

Im «Flight International» vom 22. April 1989 fand ich folgende Anekdote:

Eroppassenger: Stewardess! Why have both engines failed?

Stewardess: Don't worry, Sir, Civil Aviation Authority regulations say we can glide for 180 minutes if the engines fail from independent causes.

– How did our engines fail?

– The captain will let us know as soon as he finds out, Sir.

– Thank goodness for that. Have I got time for a twin scotch?

H.L.

An sehr guter Verkehrslage in Henggart (Winterthur) von Privat zu verkaufen:

Exklusives Einfamilienhaus

Ruhige, sonnige Lage am Rebberg. Grundstück 1074 m², Baujahr 1975, freistehend, Gebäudeinhalt ca. 1100 m³ nach SIA, 6 Zimmer, luxuriöser Ausbau, wie Sauna und Galerie, vollständig möbliert, gepflegte Gartenanlage mit Biotop und Hundezwinger.

Preis: Verhandlungssache, Bezug: Nach Vereinbarung

Anfragen unter Chiffre Nr. 1016 an die Administration der «Aeropers-Rundschau», Vereinsdruckerei Frauenfeld, 8500 Frauenfeld

Un colosse aux pieds d'argile

Ce résumé d'un article paru dans la revue «Paribas perspectives» décrit les risques futurs qui pèsent sur l'industrie aéronautique mondiale. Ces vues économiques et financières sont intéressantes pour nous pilotes également.

L'industrie aéronautique est passionnante par ses caractères. Elle est centrée sur deux super puissances, la CEE et les Etats-Unis. C'est une industrie de croissance sur le plan international dans laquelle les Etats-Unis occupent une position dominante. Mais l'une des caractéristiques les plus remarquables de cette industrie est son étroite dépendance vis-à-vis de la conjoncture économique mondiale. En haute conjoncture, le trafic explose, les aéroports sont saturés, les compagnies s'enrichissent et les commandes pleuvent. En basse conjoncture, c'est le régime des trous d'air . . .

La multiplication des commandes en 1988, qui ne s'est pas démentie dans les premiers mois de 1989, a conduit les différents intervenants du marché aéronautique à revoir leurs prévisions à la hausse. Les compagnies aériennes ont commandé ferme 934 gros porteurs, soit un bond de 30% par rapport à 1987. L'association du transport aérien international (IATA) rapporte que pour l'ensemble des compagnies affiliées, 1988 a constitué le meilleur exercice de la décennie. Les huit premières compagnies américaines ont gagné \$3 milliards. Or, traditionnellement, lorsque les compagnies aériennes font des profits, elles achètent les avions.

Boeing prévoit que d'ici 2005, les compagnies aériennes achèteront 8417 avions pour une valeur de \$420 milliards qui seront fournis pour 60% par Boeing, Airbus et MDD se partageant les autres 40%. 70% de ces avions permettraient de suivre la croissance du trafic aérien et 30% assureraient le remplacement des appareils atteints par la limite d'âge de telle sorte qu'en 2005, la flotte totale des avions à réaction comporterait 11 800 appareils (contre 7879 à la fin de 1989. Si l'on se réfère aux prévisions de Boeing, les livraisons d'avions coûteront aux compagnies aériennes en moyenne \$30 milliards par an. Aussi convient-il de s'interroger sur leur santé financière.

Les compagnies aériennes ont un problème de financement évident . . .

Elles doivent faire face à des investissements très importants. Tout d'abord, pour évoluer dans le sens de l'intégration du service: le transport aérien n'étant qu'un sous-système d'un système plus important englobant les locations de voitures, l'industrie hôtelière, la livraison de colis de porte à porte, l'assurance, l'assistance à l'étranger, les grandes compagnies aériennes doivent avoir la maîtrise d'un système de réservation sophistiqué. Ce type de système nécessite des investissements matériels et immatériels très

importants. Ensuite, pour renouveler leur flotte: en se basant sur une croissance du trafic aérien mondial de 5,5% par an et sur le fait qu'une flotte doit être renouvelée en moyenne tous les quinze ans, on a calculé que c'est un total de plus de 11% du chiffre d'affaires qu'il faudrait investir chaque année pour s'adapter à une croissance modérée du trafic. Or, l'autofinancement des compagnies aériennes de l'OACI atteint en moyenne 7% du total de leurs recettes d'exploitation.

... qui explique l'apparition et le développement d'un mode de financement approprié: le leasing.

C'est dans ce contexte que le leasing a trouvé son développement. Le leasing est un montage qui repose sur la distribution entre la propriété juridique d'un bien qui reste au bailleur (loueur) et la jouissance de ce même bien transféré au preneur (locataire) moyennant le paiement des loyers. Les avantages pour la compagnie aérienne sont nombreux: le loueur proposant un crédit pouvant aller jusqu'à 100% de l'investissement, le locataire garde la disponibilité de son capital pour financer d'autres projets et préserve sa capacité d'endettement auprès des banques. Le leasing offre des durées longues, jusqu'à 20 années, qui se rapprochent davantage de la vie technique des avions. De plus, il est généralement comptabilisé hors bilan. La révision à la hausse des perspectives du marché aéronautique à l'aube du troisième millénaire réalisée dans l'euphorie de ce qui nous paraît constituer une crête conjoncturelle dans le cycle des commandes actuel ne doit pas faire oublier les risques qui peuvent altérer l'optimiste entourant l'activité aéronautique.

Un certain nombre de risques pèsent sur l'activité aéronautique

Le principal risque est lié à l'évolution de la conjoncture économique. L'activité aéronautique qui trouve une part croissante de ses ressources dans l'activité touristique devient en effet de plus en plus sensible à l'évolution du revenu disponible des consommateurs. L'aviation commerciale est toujours apparue comme une industrie très cyclique qui subit de plein fouet les cycles économiques mondiaux.

La conséquence d'une récession, voir d'un ralentissement de l'activité, a toujours été une forte réduction des commandes d'avions. Or, comme les commandes se placent deux à trois ans avant la livraison, alors que la récession est installée, les livraisons peuvent se poursuivre à un rythme plus élevé que les besoins réels et la productivité baisse. Lorsque la récession s'éloigne, les commandes reprennent, la productivité augmente, les retraits diminuent, si bien que le pic de l'activité peut être atteint alors que l'économie s'approche de la prochaine récession. Une telle séquence ne peut être exclue pour les cinq prochaines années où la probabilité d'une récession américaine est élevée.

Le second risque, assez lié au premier, est pourtant unanimement passé sous silence. Comment ne pas évoquer le risque d'un troisième choc pétrolier ou tout au moins intégrer une forte hausse du prix du pétrole? Par ailleurs, la fixation du prix du baril de pétrole se fait par référence au pétrole dont le coût marginal de production est le plus élevé et non sur un coût moyen. Comme on suppose que l'on exploite d'abord les gisements dont le coût est le plus faible, on exploitera ensuite des gisements dont le coût de production sera de plus en plus élevé. Cette évolution devrait dégager une hausse tendancielle du coût du pétrole, dans l'hypothèse où les producteurs respecteraient les quotas . . . Etant dans une activité à faible marge, les compagnies aériennes sont extrêmement sensibles à leurs coûts. Or le carburant qui représentait 25% des coûts des compagnies de l'OACI en 1985 n'en représentait plus que 15% en 1988 grâce à la baisse du prix du pétrole aurait donc une incidence quasi immédiate sur toutes les compagnies aériennes qui se verraient obligées d'augmenter leurs tarifs avec pour conséquence une chute du trafic aérien.

Le troisième risque identifié est le risque de l'obsolescence technologique. D'ici l'an 2000, les experts sont unanimes, compte tenu des délais de réalisation d'un produit (10 à 15 ans), il n'existe aujourd'hui rien dans la recherche fondamentale qui puisse faire craindre que l'avion soit en l'an 2000 un moyen de transport dépassé. Toutefois, on verra se développer au niveau régional, des moyens de transport de substitution: en Europe, le TGV est sans doute appelé à un développement spatial et détournera une partie du trafic aérien régional d'autant plus facilement qu'on n'aura pas réglé les problèmes d'embouteillage dans les aéroports. Fondamentalement, le marché aéronautique est très circonscrit avec trois principaux constructeurs d'avions et quatre constructeurs de moteurs. La concurrence existe et elle se développera encore lorsque le Japon aura accompli son apprentissage technologique, — celui-ci nécessitera toutefois 10 à 15 ans — mais aucun des intervenants n'a intérêt à un effondrement des cours du marché secondaire par l'apparition d'un produit révolutionnaire qui créerait l'obsolescence de ses propres produits. Compte tenu de l'ampleur des investissements, les évolutions se font en douceur et les constructeurs affichent une préférence pour les produits dérivés, dont le coût de développement est moins élevé et qui permettent d'amortir les coûts de recherche.

Une dernière série de risques tient aux problèmes de saturation des aéroports, à la pollution . . . qui sont loin d'être négligeables. La saturation des aéroports constitue un des obstacles les plus importants au développement du trafic aérien. Or, il faut entre 5 et 10 ans pour construire un aéroport, et la pression des mouvements écologistes, autrefois minoritaires trouvant un écho de plus en plus grand dans les populations, constitue une menace à la seule extension d'aéroports existants. Si la congestion de l'espace peut

être résolue dans certains pays par une répartition plus équitable des couloirs aériens entre les militaires et l'aviation civile, le développement de lignes régionales (ne passant pas obligatoirement par des capitales) constituera l'un des moyens de décongestion du trafic.

Perspectives

Le sentiment sur les bonnes perspectives du marché aéronautique est trop consensuel pour ne pas susciter une vigilance accrue. La démocratisation du transport aérien et le développement des loisirs font que les voyages touristiques ont pris et continueront à prendre une part croissante dans le chiffre d'affaires des compagnies aériennes. La concurrence oblige ces dernières à offrir des tarifs très compétitifs qui font du transport aérien une activité à faible marge: en conséquence, elles seront de plus en plus sensibles à toute hausse de leurs coûts (et en particulier le carburant). Pour la population concernée, les voyages représenteront toujours un luxe, auquel elle renoncera en priorité en cas de baisse de son revenu. De même, l'effort considérable d'équipement dans les compagnies limitera leurs possibilités de baisse relative du prix du billet, baisse qui est à l'origine de l'extension du marché au-delà de la variation conjoncturelle de l'activité mondiale. C'est pourquoi on peut penser avec les spécialistes que le marché aéronautique continuera à être porteur en période de forte croissance économique, mais on peut également assurer qu'en cas de ralentissement de l'activité et surtout de récession, les conséquences seront quasi immédiates sur les recettes des compagnies aériennes qui auront d'autant plus de difficultés que leurs charges financières sont élevées.

C.G

...segeln...segeln...segeln...segeln...segeln.....

Ausbildung in Theorie und Praxis für alle Scheine, Privatunterricht

Karibik Ferientörn

über Weihnachten/Neujahr 89/90 und Feb. 90 auf 16-m-Sper-Luxus-Yacht

Shark 24, **Vermietung** auf Bodensee (Ober- und Untersee), Lago Maggiore

Yacht-Charter in Griechenland, Karibik

Privat Intensiv-B-Schein Kurse



Pit's Segelschule und KEA Reisen AG, Fax-Nr. 052/28 28 75

Segelschule Steckborn

Salomon-Landoltstr. 3 CH-8450 Andelfingen Telefon 052/41 13 81

A320 – auf Herz und Nieren geprüft

Die A320 als erstes ziviles «fly-by-wire»-Flugzeug steht seit einem Jahr bei Air Inter, Air France, British Airways und seit kurzem bei der australischen Ansett sowie der amerikanischen Northwest im Betrieb. Die abgelieferten 25 Flugzeuge haben eine technische Zuverlässigkeit von 96 bis 99 Prozent erreicht.

Eine Frage, die viele Piloten beschäftigt, ist die Widerstandsfähigkeit der vierfach ausgelegten Computersteuerung gegenüber elektrischen Entladungen. Airbus Industries hat nun intensive Untersuchungen abgeschlossen.

17 Blitzschläge innert zwei Stunden

Absichtlich wurde der Flugweg einer mit spezieller Versuchsausrüstung versehenen A320 in Gewitterwolken geführt. Während des zweistündigen Fluges wurden durch die Naturgewalten der Radom beschädigt, die Radarantenne verbrannt und mehrere Niete herausgeschlagen. Alle 17 Blitzschläge wurden von den aktiven und passiven Flugzeugsystemen klaglos absorbiert, keine Sicherung fiel aus und keine Fehlanzeigen resultierten. Allerdings mussten bei den Testgeräten einige Ausfälle hingenommen werden . . .

Hauptanliegen dieses Testflugs waren eigentlich nicht die Blitztests, sondern das Verhalten bei schwerer Vereisung, aber es liess sich gut kombinieren.

Ausnützen der Flug-Envelope

Diskussionsstoff gibt auch immer die Frage, was bei einem Ausweichmanöver passiert, wie der Computer die Fluglage begrenzt, wenn der Pilot einem Hindernis ausweichen will. Entsprechend dem Ausschlag des Sidestick der A320 «weiss» der Computer, wie schnell er die neue Fluglage einnehmen muss, es kann also nicht vorkommen, dass er nur 15 Grad Querlage gibt, wenn der Sidestick voll ausgeschlagen wird. Denn dann ist die Grenze bei sage und schreibe 67 Grad! In der Vertikalen wird mit der 2,5-g-Limite gearbeitet. Gery Wagner, ein F/O bei Air Canada, der zuhause der IFALPA die Grundlagen der ETOPS erarbeitet hatte, schult gegenwärtig auf die A320 um. Er ist mit einer gesunden Skepsis nach Toulouse gegangen, und äusserst begeistert aus dem Training zurückgekehrt. Wie alle andern A320-Piloten schwärmt er vom Flugzeug als einem «Pilot's aircraft».

Er ist sogar überzeugt, dass ein Ausweichen mit der A320 schneller und präziser erfolgen kann, weil der Pilot um die Begrenzung der Belastung

durch die Computer weiss und daher eher in den Anschlag steuert als sein Kollege eines konventionellen Flugzeuges, wo schon der Weg der Steuersäule die Reaktionsgeschwindigkeit hinabsetzt.

Ausserdem lernt der «konventionelle» Pilot nie, an die Grenzen der Belastbarkeit zu gehen. Wenn man die eindrücklichen Flugvorführungen der A320 (nur die der Testpiloten . . .) gesehen hat, wo nach dem Abheben einfach angestellt wird und ein Vollkreis mit etwa 90 Knoten geflogen wird, da bleibt einem nur noch zu staunen und das Vertrauen der Piloten in ihre Maschine zu bewundern.

An der Air Show von Paris konnte bereits die 500. A320 verkauft werden, was ein noch nie dagewesener Verkaufserfolg für ein Verkehrsflugzeug darstellt. Ausserdem wurde das 500. Airbus-Flugzeug seit der Produktionsaufnahme 1974 abgeliefert. Airbus Industrie rechnet mit der Auslieferung der 1000. Maschine bereits in 4 Jahren!

Triebwerkausfall – kein Problem

Gery Wagner beschreibt, wie er einen touch-and-go fliegt und im Steigflug die Maschine austrimmt und «off hands» fliegen lässt. Dann nimmt der Testpilot die Leistung eines Triebwerks in den Leerlauf. Das Seitenruder wird vom Computer angesteuert und mit einer leichten Querneigung der A320 wird die Drift zum abgestellten Motor fast kompensiert. Ein wenig manuell austrimmen, und die Fluglage ist stabil.

Dies wird nicht durch ein separates Programm im Flugsteuerungscomputer bewerkstelligt, sondern ist ein «Abfallprodukt» des «Yaw-Computers», dem es egal ist, ob er eine Turbulenz oder eine Leistungsänderung auszugleichen hat.

Redundanz

Die Ausfallsicherheit der unabhängigen Flugcomputer ist sehr hoch. Dass alle vier Systeme total ausfallen, sei ebenso unwahrscheinlich wie der Totalausfall aller Hydrauliksysteme eines Flugzeuges. Im Gegensatz zur DC-10, wo beim Ausfall der drei Systeme kein «back-up» mehr zur Verfügung steht, kann die A320 noch mit der Höhenrudertrimmung und dem Seitenruder in gewissen Grenzen präzise manuell geflogen werden.

Ein Novum: die Leistungshebel sind fixiert

Womit sich die Linienspiloten schwer anfreunden können, sind die Leistungshebel, die nur in vier fixen Positionen von «Leerlauf» bis «take-off» situationsgerecht eingerastet werden. Sie bewegen sich also bei Leistungsänderungen der Triebwerke nicht mehr. Airbus ist nicht gewillt, den Piloten das «power feeling» zu vermitteln und offeriert keine Modifikation.

Wird vom Leistungsrechner eine höhere Triebwerkleistung verlangt als es die eingerastete Position der Hebel erlaubt, wird diese selbstverständlich hochgefahren, wenn sich das Flugzeug sonst aus der aerodynamischen Enveloppe begeben würde.

Die A320 wird wohl noch lange den technologischen Masstab in der Flugführung bestimmen. H.L.



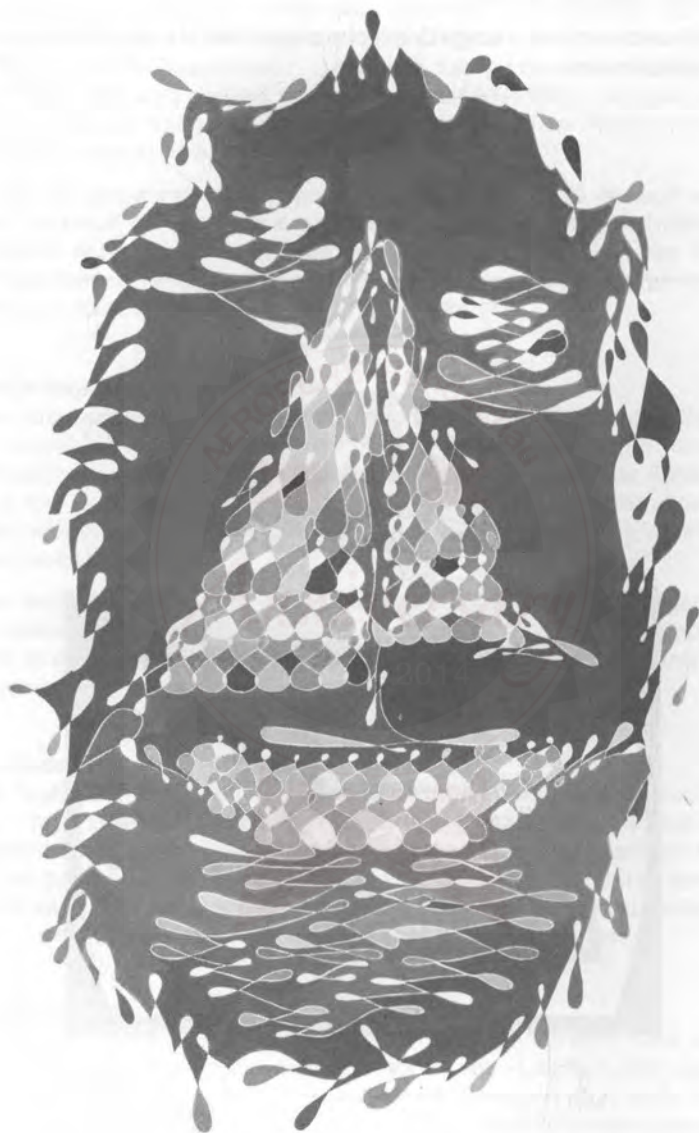
01/461 52 62

**Ihr Partner für
Heizöl
Tankrevisionen
Brennerservice**

Termoplan
8055 Zürich

The advertisement features a cartoon character wearing a cap and glasses, standing on a ladder and pointing towards a speech bubble containing the phone number 01/461 52 62. The character is positioned in front of a large, stylized gear-like shape. The background is white with a faint watermark of a gear and the text 'PROFESSORS-Runde'.

Impressionen



Safety first!

Am Fingerdock in Boston steht eine DC-10 der Swissair bereit für den Heimflug. Die Passagiere erhalten den Apéro serviert. Im Cockpit bereitet sich die Flightcrew auf einen «Routine Start» auf der Piste 27 vor. Die Schalter, Knöpfe und Anzeigen sind entsprechend der Checkliste gemeinsam kontrolliert worden. Kurz darauf stellt der Copilot ein Verlöschen der grünen Verriegelungsanzeige aller Fahrwerkfederbeine fest. Die am Flight Engineer Panel montierte zweite Anzeige leuchtet richtig – grün ausgefahren und verriegelt.

Die MEL (Minimum equipment list) oder MRL (Minimum requirement list), welche vom BAZL sanktioniert wurde, erlaubt keinen Start ohne eine funktionierende Fahrwerkpositionsanzeige auf dem Piloteninstrumentenbrett. Der Grund der Fehl Anzeige ist rasch in einem internen Kurzschluss der Anzeigeeinheit lokalisiert. Da kein Ersatz vorhanden, eine Reparatur fraglich erscheint, entschliesst sich der Kommandant bei der Einsatzleitstelle der Swissair in Zürich eine Bewilligung zur Unterschreitung der MEL einzuholen. Nachdem der Grund und die technischen und operationellen Auswirkungen allen bekannt sind, kann dieser Heimflug absolut sicher zur Zufriedenheit aller durchgeführt werden.

Durch diese vertretbare vernünftige Handhabung wird der Grundsatz der Notwendigkeit einer MEL nicht in Frage gestellt. Im Gegenteil, diese fall-spezifische Lösung unterstreicht die Wichtigkeit der MEL als Entscheidungsgrundlage für heute oft nicht mehr durchschaubare Zusammenhänge von Flugzeugsystemen.

Bürokratisches FAA

Stünde statt unserer schweizerisch immatrikulierten DC-10 eine unserer amerikanisch immatrikulierten B-747 am Dock, sähe die Lösung eines ähnlichen technischen Problems etwas anders aus. Die schweizerische Philosophie bezüglich Auslegung der MEL ist wohl der amerikanischen angelehnt. Mit einer Bewilligung des für N-immatrikulierte Flugzeuge zuständigen FAA wäre nicht zu rechnen. Zumindest nicht in nützlicher Frist.

Es mag nun der Eindruck entstehen, dass das amerikanische Luftamt strenger und konsequenter auftritt als seine europäischen Kollegen. Nicht der vermeintlich strengere Massstab, sondern überspitzte Bürokratie und wirtschaftlicher Druck verleiten Commuter- aber auch Liniencarriers zu Verstössen gegen die Limiten des FAA. Durch Auflockerung ihrer Inspektoren versucht die Administration ihren Vorschriften mehr Nachachtung zu verschaffen.

Erosion des Sicherheitsdenkens?

Eine nicht akzeptable Einstellung beziehungsweise Interpretation zu unserer MEL stellt der Transport von Passagieren sowie deren Gepäck ohne ein Warnsystem für Rauch sowie ohne Möglichkeit einer Feuerbekämpfung in den Frachträumen dar. In der eingemieteten holländischen Martinair DC-9, die im Liniendienst der SWR eingesetzt wird, ist weder ein Warn- noch ein Feuerlöschsystem eingebaut. Bei unseren eigenen Flugzeugen haben wir uns zu einem durchgehenden Sicherheitsdenken und -verhalten bekannt. Obwohl noch nicht vorgeschrieben, verfügen alle Flugzeuge unserer Flotte über Rauchmelde- und Feuerlöscheinrichtungen in den Frachträumen.

Wie liegen die Prioritäten der Risiken?

Wir können feststellen, dass technische Veränderungen – wenn sie nicht ungestüm verlaufen, besser begriffen werden als gesellschaftliche. Es findet in der Risikoanalyse eine Verlagerung vom rein technischen Failure zum mutwilligen Fatalfailure statt. In unserer Zeit mit etwas abgeschliffenen Sozialbremsen kommt – Luftamt hin oder her – der Eigenverantwortung grosse Bedeutung zu. Wir sollten uns daher nicht mit der Risikoprophylaxe begnügen und die bittere Erfahrung aus dem CV-990-Unfall nicht ganz vergessen. Die Nachrüstung einer DC-9 auf den Sicherheitsstandard der Swissair können wir uns neben den organisatorischen Eskapaden durchaus leisten. Wollen wir uns im Service der Passagiere nach oben abheben, können wir uns keine Kompromisse der Sicherheit nach unten leisten. Von einem publizistischen Schaden gar nicht zu reden.

Heinz Degen
Flusiko Aircraft Design and Operation

Eindrückliches und spannendes Taschenbuch:

Kein Mayday-Ruf von KE 007

Report + Thesen + Spionageroman zusammengefasst über den Abschuss des koreanischen Jumbos am 1. September 1983.

Direktbezug beim Autor:

Walter Wehrle, Schmittacker 1, 8304 Wallisellen. Frankiertes Couvert 16x22 cm + Zehnfrankennote einschicken.

Liberalisierung – was bringt's?

Zum Problem der Liberalisierung, der schamhaften Umschreibung der Verhältnisse in Europa, schrieb Frank H. Cassell, Professor Emeritus des J.L. Kellogg Management Instituts der Northwestern University Chicago, einen Artikel im «Airline Business», in dem er anspricht, was wir unter anderem schon häufiger gesagt haben, dass nämlich die Europapolitiker die US-Situation nicht eingehend genug analysiert haben, um durch Schaffung der Infrastruktur vor Freigabe des Marktes negative Auswirkungen der ersten Stufe (Verkehrsüberlastung) zu vermeiden:

«Nicht selten verschafft uns ein Einblick in die Handlungsweise von anderen Erkenntnisse über uns selbst. Aus diesem Grund lohnt es sich, das Liberalisierungspaket der Europäischen Gemeinschaft, das am 1. Januar 1988 in Kraft getreten ist, einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Diese Zeilen werden etwa zehn Jahre nach Beginn der Deregulation in den Vereinigten Staaten geschrieben. So wie es uns Amerikanern erging, knüpfen die Europäer gegenwärtig beträchtliche Erwartungen an ihre Deregulierung.

Was sind ihre Erwartungen?

Zunächst einmal erhoffen sich die führenden Männer der Branche, Politiker und andere, etwa zehn bis 15 Prozent niedrigere Ticketpreise innerhalb Europas als ein Ergebnis grösserer Effizienz, die aus dem Wettbewerb erwächst. Dies könnte übrigens dem Tourismus förderlich sein.

Zum zweiten erwartet man ein Ende der bilateral ausgehandelten Tarife und einer gleichmässigen Verkehrsaufteilung auf allen Strecken und ihre Ablösung durch Wettbewerb. «Unternehmerische Fluggesellschaften» mit einer niedrigen Kostenstruktur werden, so glaubt man, Strecken befliegen, die zur Zeit von grossen nationalen «Flag Carriers» dominiert werden.

Illusion und Wirklichkeit

Was können wir in den Vereinigten Staaten nach zehn Jahren Erfahrung mit der Deregulation der Europäischen Gemeinschaft zu bedenken geben?

Erstens lässt sich festhalten, dass die Befürworter der Deregulation in den Vereinigten Staaten die Konzentration der amerikanischen Luftverkehrsindustrie unter der Deregulation dem Versagen der Regierung zuschreiben, die Anti-Trust-Gesetze durchzusetzen.

Zweitens: Ein Schlüsselfaktor, der einen wirksamen Tarifwettbewerb ermöglichte, waren die Löhne und Gehälter. Denn Flugpreissenkungen und Wettbewerb wurden nicht durch Gewinne oder durch grössere Effizienz finanziert oder etwa durch die Reduzierung anderer Kosten, wie zum Beispiel Zinsen oder Treibstoffkosten, sondern durch die Löhne, die in einigen Fällen um 50 Prozent gesenkt wurden.

Drittens geht die Annahme der Europäer, dass der Mann auf der Strasse davon profitieren wird, durchaus parallel zu Erfahrungen in den Vereinigten Staaten, wo die Flugpreisreduzierungen fast allen Flugreisenden zugute kamen.

Viertens: Nach zehn Jahren *steigen die Flugpreise wieder*. Dies wird nunmehr möglich durch den *Rückgang an Wettbewerb* einschliesslich des Unvermögens zahlreicher neu in den Markt gekommener Gesellschaften zu überleben. Preisanhebungen sind auch notwendig wegen der nachhinkenden Rekrutierung von Piloten, nachhinkenden Gewinnen und steigenden Kosten im allgemeinen.

Fünftens: Der unternehmerische Geist der Vereinigten Staaten hat nicht nur zur Deregulierung geführt, sondern auch zu einem Zustrom an Unternehmern, Geschäftemachern und Glücksrittern. *Dieser Geist beraubte aber die Branche der Aufrichtigkeit der früheren Führer der heimischen Luftfahrtindustrie, deren Talente im Verständnis des Betriebs und der Mitarbeiter einer Fluggesellschaft und in der Einrichtung von Systemen lagen, die besseren Service und bessere Sicherheit lieferten.*

Sechstens: Obwohl das Liberalisierungspaket der Europäischen Gemeinschaft die Öffnung der Flughäfen und grösseren Zugang zu bevorzugten Abflugzeiten vorsieht, zeigt die Wirklichkeit in den Vereinigten Staaten, dass Kapazitäten und Slots auf zahlreichen grösseren Flughäfen durch ein oder zwei Gesellschaften dominiert werden, wodurch der Zugang und die Expansion kleinerer Fluggesellschaften verhindert werden.

Siebtens: *Europäische Verbrauchergruppen scheinen die Kehrseite des Wettbewerbs, den sie so dringlich herbeisehnen, noch nicht begriffen zu haben, nämlich die Überlastung der Flughäfen, höhere Aufwendungen, um das gestiegene Verkehrsvolumen unterzubringen, mehr Lärm der mit Verkehrswachstum einhergeht, und ein grösseres Sicherheitsrisiko.*

Achtens: Veränderungen im Arbeitnehmer-/Arbeitgeberverhältnis scheinen bei den europäischen Liberalisierungsbestrebungen keine hohe Priorität gehabt zu haben. Sobald neue Fluggesellschaften im Wettbewerbsgerangel mitmischen, wird ein Zeitraum folgen, in dem diese neuen Wettbewerber verdaut werden müssen, was zu *grösserem Stress am Arbeitsplatz, im Cockpit und beim Service* führen wird und zu erhöhten Spannun-

gen innerhalb und zwischen den Gewerkschaften sowie zwischen der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite in bezug auf *Bezahlung und sich verändernde Arbeitsbedingungen*.

Von Mega- zu Giga-Carriern?

Langfristig könnten sich sowohl die Europäische Gemeinschaft als auch die Vereinigten Staaten im Luftverkehr dominiert sehen durch eine begrenzte Zahl von internationalen und supranationalen Luftfahrtsystemen als ein Ergebnis von Fusionen und Kombinationen. Diese Gruppierungen könnten somit in die Lage versetzt werden, ihre *Ressourcen über Ländergrenzen hinweg zu verschieben*, um Kostenvorteile zu sichern im Hinblick auf den Kauf von Flugzeugen und Treibstoff, auf die Zinslast sowie besonders auf die *Personalkosten*.

Vom Standpunkt sowohl der Luftfahrt-Beschäftigten Europas als auch der Vereinigten Staaten könnte diese zum Herunterfahren auf das Vergütungsniveau der Löhne und Gehälter in den Entwicklungsländern Asiens und Südamerikas führen, in denen es ein hohes Arbeitskräfteangebot gibt, wo die Gewerkschaften schwach und die Notwendigkeit für einen starken Aussenhandel gross ist.

Kurzum: Es ist in Zukunft ein Wettbewerb im Luftverkehr vorstellbar, bei dem asiatische und andere Fluggesellschaften mit ihren niedrigen Vergütungsstrukturen in die Bereiche der Europäischen Gemeinschaft und der Vereinigten Staaten eindringen. Und das zwar zum Nutzen der Konsumenten und auch im Hinblick auf die Qualität der gebotenen Dienstleistung – aber zum Nachteil der Beschäftigten in Europa und den Vereinigten Staaten im Hinblick auf Vergütung, Sozialleistungen und Arbeitsbedingungen.»

(CF-Info 4/88)

Zu vermieten im Furttal (12 Min. bis Flughafen)

6-Zimmer-Einfamilienhaus (eins. angeb.)

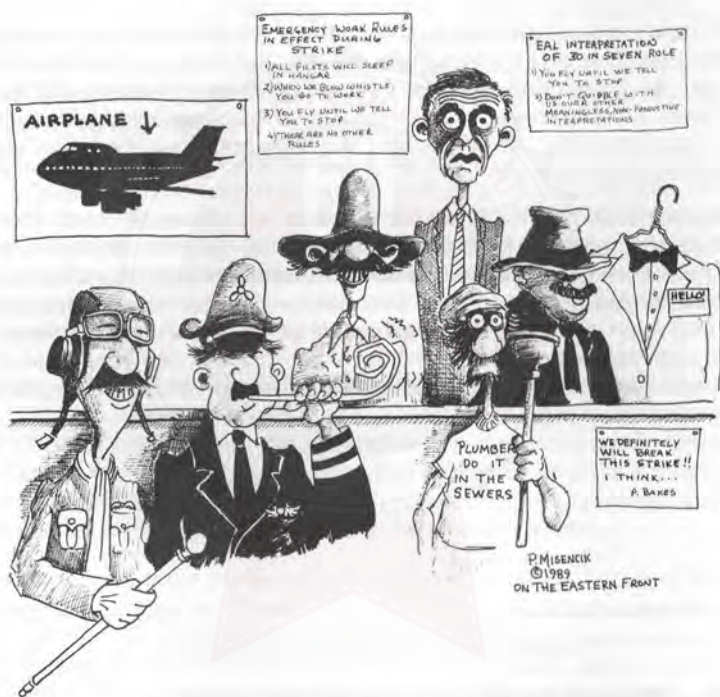
Doppelgarage und üblicher Komfort

Mietzins Fr. 3200.– ohne Nebenkosten

Offerten unter Chiffre Nr. 1016 an die Administration der «AERO-PERS-Rundschau» Vereinsdruckerei Frauenfeld, 8500 Frauenfeld

Humor

Galgenhumor zum Eastern-Streik, gezeichnet von Capt. Paul Misencik, Eastern Airlines.



News Item: Eastern Airlines begins its first class of replacement pilots after selecting from thousands of extremely well qualified applicants.

(Aus: «Air Line Pilot», US-ALPA)



Swissair wieder Nummer 1

Gemäss dem deutschen Wirtschaftsmagazin «Capital» ist die Swissair die beste Fluggesellschaft in Europa. Das Magazin stützt diese Aussage auf eine Meinungsumfrage, die auf 9375 europäischen Flügen bei 17 Gesellschaften durchgeführt wurde.

Die Passagiere hatten fünf Bewertungskriterien zu benoten: Gesamteindruck, Sicherheit, Pünktlichkeit, Nonstop-Flüge und Komfort. Die Swissair erreichte in vier dieser fünf Kategorien den ersten Rang. Bei den Nonstop-Flügen machte die Lufthansa das Rennen.

Als ausschlaggebende Kriterien für die Wahl einer Fluggesellschaft wurde die Sicherheit an erster Stelle genannt (43 Prozent), gefolgt von der Pünktlichkeit und Nonstop-Flügen.

Dieser Artikel in der Zeitschrift «Travel Inside» zeigt, dass die Sicherheit das ausschlaggebende Kriterium ist. Sie ist aber das Produkt aus einer guten Wartung, einer aufwendigen Ausbildung und dem Einsatz zuverlässiger und seriöser Besatzungen an der Front.

J.K.

Rose für Otto Loeple

Die «Schweizer Illustrierte» hat ihre «Rose der Woche» unserem Swissair-Präsidenten gewidmet, weil er nicht nur viel verlangt von den Mitarbeitern, sondern jedem zum Dank dafür eine Aktie schenkt. Wir haben – ähnlich dem Flight-Recorder – kein Budget für Trophäen, aber wir schliessen uns gerne der Auszeichnung an und danken Herrn Loeple im Namen der AEROPERS-Mitglieder herzlich für dieses Zeichen der Anerkennung!

Piloten aller Kontinente, kommt zu Crossair!

Der Bedarf an Piloten bei Crossair ist scheinbar so gross, dass die lokalen Jagdgründe zu klein sind. In der Zeitschrift des australischen (!) Pilotenverbandes war jedenfalls ein viertelseitiges Inserat unserer schweizerischen Regionalgesellschaft zu finden, worin den Aussies ein Arbeitsplatz in der Schweiz schmackhaft gemacht wird.

Illustration zum «Antrag Elliker»

An der Generalversammlung wurde über einen Antrag abgestimmt, der vorsieht, einem AEROPERS-Vorstandskandidaten gewisse Swissairämter zu verbieten.

Ein Beispiel möge illustrieren, wie eine Ämterkumulation in Perfektion aussehen könnte: Im Portugal unter Präsident Salazar gab es einen Admiral Tenreiro, der zugleich Präsident des Fischerei-Arbeitgeberverbandes und des Fischerei-Arbeitnehmerverbandes war! Damit nicht genug, bekleidete er auch noch das Amt des Fischereiministers und war Besitzer der grössten Fischereiflotte und Sardinenkonservenfabrik . . .

H.L.

KLM doch nicht mit Dreitypenflotte?

Neben den französischen Gesellschaften Air Outre Mer und Minerve, die kürzlich vier, beziehungsweise zwei MD-11 bestellt haben und Alitalia, die ab 1991 elf Maschinen dieses Typs erhalten wird, hat gemäss einer Mitteilung von McDonnell-Douglas auch KLM eine Reservation auf zehn MD-11 angemeldet.

Piloten gründen United's Boeing 747-400

Seit über einem Jahr besteht zwischen der Gesellschaft United und ihren Piloten ein vertragsloser Zustand. Deshalb fanden clevere Gewerkschafter, dass der kürzlich abgelieferte neue Flugzeugtyp nicht in den Senioritäts- und Gehaltslisten figurieren und demzufolge nicht operiert werden könne. So steht die bisher erste 747-400 seit Ende Juni in San Francisco am Boden und bedeutet für United einen «nicht realisierbaren Gewinn» von über 100 000 Dollar pro Tag.

H.L.

Rücktritt des Europilote-Präsidenten

Vic Scrivens, langjähriger Präsident von Europilote, einer regionalen Vereinigung von IFALPA, ist im Anschluss an eine Sondersitzung der Delegierten von Europilote zurückgetreten. Trotz seines anerkanntermassen sehr guten Engagements für die «europäische Sache» der Piloten wurden ihm gewisse Unstimmigkeiten im Umgang mit IFALPA (auf persönlicher Ebene) angelastet, die auch nach langer Diskussion am Sitz des holländischen Pilotenverbandes, wo die Sondersitzung stattfand, nicht zur vollständigen Zufriedenheit der Delegierten ausgeräumt werden konnten. In einer geheimen Abstimmung empfahlen ihm die Vertreter der elf in der Sitzung repräsentierten europäischen Verbände im Interesse von Europilote den Rücktritt einzureichen.

Am Herbstmeeting von Europilote, das in Winterthur stattfinden wird, muss daher eine ausserplanmässige Präsidentenwahl angesetzt werden. Bis dann führen die drei Vizepräsidenten J.M. Schreiner (LUX), W. van Beek (NL) und G. Schwing (CH) die Geschäfte.

IFALPA mit holländischem Präsidenten

An der Jahreskonferenz 1989 der IFALPA in Helsinki trat der bisherige Präsident Reg Smith zurück. Ein australischer und ein holländischer Kandidat standen für diesen Posten zur Wahl. Der Wahlkampf wurde mit ungewöhnlich grossem Werbeaufwand geführt. Schliesslich wurde der bisherige Vizepräsident Bart Bakker ehrenvoll als Präsident gewählt. Neu in den Vorstand der IFALPA wurden zudem Knut Anfindsen (Norwegen) und Neil Atkinson (USA) gewählt. Jaan Albrecht (Mexico), Mike Clark (GB) und Yunosuke Tsukamoto (J) vervollständigen das Führungsteam weiterhin.



Werbekleber für den holländischen Kandidaten Bart Bakker.

MD-11 Erstflug

Wegen Zulieferproblemen, Umstellung von DC-10 auf MD-11 Produktionslinien und Reorganisation im oberen Management von Mc Donnell-Douglas wird der Erstflug der MD-11 erst im Herbst 1989 stattfinden. Auslieferungen sollen ab Sommer 1990 erfolgen.

Glasnost im All

Am April-Meeting der ICAO über «Future Air Navigation Systems» kamen die USA und UdSSR überein, die bisher getrennt geführten Arbeiten an Satellitennavigationssystemen zu verbinden. Das durch den Ausfall des Shuttle stark verzögerte amerikanische «Global Position System» GPS wurde ursprünglich als rein militärisches Projekt geplant, wie wahrscheinlich das russische Gegenstück GLONASS (Global Orbiting Navigation Satellite System) ebenfalls. Wegen der hohen Kosten, dafür bis zu 28 Satelliten zu positionieren und zu unterhalten, wurde potentiellen zivilen Kunden eine Mitbenützung offeriert.

Die Systeme arbeiten völlig passiv, das heisst es werden nur die von den Satelliten kommenden Daten zur Positionsbestimmung verwendet. Dem liegen militärische Bedingungen zu Grunde, damit kein Abfragesignal eines Flugzeuges geortet werden kann.

Die Genauigkeit beim Vollausbau soll bei weniger als zehn Meter im militärischen und 100 Meter im zivilen Bereich sein! Einführung ist für zirka 1993 geplant.

H.L.

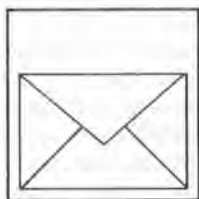
Man sollte . . .

. . . es eigentlich unbegreiflich finden, dass gewisse Vorgesetzte behaupten, Piloten verdienen sowieso genug, und uns mit dieser Begründung von der Computer-Verbilligungsaktion für das Swissairpersonal ausschliessen. Die anderen gegensätzlichen Argumente (von zwei verschiedenen Chefs!), Piloten hätten nicht viel mit EDV zu tun beziehungsweise Piloten seien an EDV genügend ausgebildet, disqualifizieren sich selbst, so dass als offensichtlich alleiniger Grund der hohe Lohn für den Ausschluss der Piloten herhalten muss!

. . . den Chef, der behauptet, man habe den Verteiler des Zirkulars über die Computer-Aktion nicht so anpassen können, dass Piloten gar nicht erst in den Genuss dieser positiven Meldung gekommen wären, einmal einen Tag lang in der Crewpost arbeiten lassen, damit er dort erleben könnte, wie einfach dies gewesen wäre!

Ernst Frei

Briefe an die rund-Schau



Nachlese

AEROPERS-Generalversammlung 1989 – ein historisches Ereignis. Was sich an jenem denkwürdigen 1. Juni abgespielt hat, kann man als einmalig bezeichnen. Nie zuvor hat sich eine so offene Aussprache entwickelt, nie zuvor haben wir die Möglichkeit gehabt, unsere Emotionen loszuwerden und das noch an die richtige Adresse.

Ein tiefes, offensichtlich lang schlummerndes Bedürfnis konnte auf diese Art befriedigt werden – die vielen spontanen Wortmeldungen haben es eindrücklich bewiesen. Somit können wir jetzt schon von einem Erfolg reden. Der Einfall des AEROPERS-Vorstandes, Herrn Loepfe einzuladen, kann nachträglich nur als genial, dessen spontane Bereitschaft, diesem Lockruf in die Höhle des Löwen zu folgen, als heroisch und aner kennenswert bezeichnet werden. Wäre er auch gekommen, wenn er gewusst hätte, was ihn erwartet? Sicherlich haben wir ihm viel zugemutet. Und es besteht schnell mal die Gefahr, dass in einer so emotionsschwangeren Aussprache Kräfte frei werden, die in ihrer Ungestümheit den Damm zum Einreißen bringen. Da müssen wir schon Sorge tragen, dass sich nicht eine unkontrollierte Flut über das Opfer ergießt und Flurschaden anrichtet.

Herr Loepfe wird wissen, dass die oft recht massive Kritik nicht ihm persönlich galt. Er musste einfach die Rolle des Blitzableiters übernehmen, wie es ihm auch in Zukunft nicht erspart bleiben wird, mit Hypothesen der Vergangenheit zu leben. Verantwortung übernehmen und für Dinge gerade stehen, die man nicht selbst gemacht hat – das sind die undankbaren Pflichten in einer Kaderposition. Das trifft auch für den Flugkapitän zu.

Für uns AEROPERS-Mitglieder wird es jetzt höchst interessant, die weitere Entwicklung zu verfolgen. Die vermeintlich gewieften Taktiker, vornehmlich auf der anderen Seite, werden folgende Position wählen: abwarten bis sich die Wogen geglättet haben. Die Aussprache hat als Überdruckventil fungiert, der Dampf des Frustes ist abgelassen worden, das Fussvolk ist zufrieden und wird bald wieder in dumpfe Lethargie verfallen, die es dem Gegner leicht macht.

Richtig ist, dass die Emotionen der nüchternen Beurteilung Platz machen müssen. Aber jetzt muss man nachsetzen. Das Eisen ist zum Glühen gebracht worden, jetzt lasst es uns schmieden, solange es heiss ist. Das Barometer und die Generalversammlung haben klar den Weg gewiesen, die AEROPERS ist so einzig wie nie zuvor. Die Kraft, die vom Plenum ausgegangen ist, war deutlich zu spüren.

Herr Loepfe wird auch mit Genugtuung zur Kenntnis genommen haben, dass wir nicht mit einer kompromisslosen Alles-oder-nichts-Taktik einen neuen Graben aufgerissen haben. Im Gegenteil, nicht zuletzt dank seiner Anwesenheit haben wir einen brüchigen Steg verstärkt und zu einer tragfähigen Brücke ausgebaut.

Die AEROPERS hat die Aufgabe, auf diesem Weg neue Verbindung zur Geschäftsleitung aufzunehmen, um endlich einmal zu fairen Vereinbarungen zu gelangen. Sie hat aber auch den Auftrag, endlich einmal aus der undankbaren Defensive zu treten und selbstbewusst und fest zu agieren. Ich glaube, das Fussvolk hätte kein Verständnis mehr, wenn sie sich einmal mehr das Fell über die Ohren ziehen lassen würde. Burkhard Klesser

Beitragserhöhung in der AEROPERS

Auf leisen Sohlen hat sich während der Generalversammlung ein Punkt durch die Tagesordnung gemogelt, dem meinem Geschmack nach viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden ist. Ich meine die Erhöhung der Mitgliederbeiträge.

Die Situation ist folgende: der AEROPERS-Vorstand beantragt höhere Beiträge mit der Begründung, alles sei teurer geworden, sie seien jetzt wirklich lange genug stabil gewesen, und im europäischen Mittel betrachtet, sind sie schliesslich immer noch günstig.

Gleichzeitig steht fest, und Ernst Scharp hat uns dies eindrücklich vor Augen geführt, dass wir salärmässig in den letzten Jahren nicht, wie man erwarten sollte, Schritt gehalten haben mit Teuerung und Inflation, sondern tatsächlich reale Einbussen haben hinnehmen müssen. Unser Einkommen ist weniger geworden.

Eine paradoxe Situation: die AEROPERS, die auch unser Mandat für Salärfragen hat in dem Sinne, mindestens für Wahrung des Besitzstandes zu sorgen, ist nicht imstande, dieser Pflicht nachzukommen. Als einzige logische Konsequenz kann es doch da nur heissen: runter mit den Beiträgen! Statt dessen verlangt sie, gewissermassen als Honorar für ihr Versagen, eine Erhöhung. Was ist das für eine Logik? Bezahlt werden soll sie wohl mit dem Geld, das sie versäumt hat, an anderer Front für uns zu erkämpfen. Es ist ja gar nicht vorhanden!

Leider ist die Erhöhung vollkommen kritiklos angenommen worden. Mein Vorschlag wäre folgender gewesen: im Moment ist eine Erhöhung der Beiträge, vorsichtig ausgedrückt, ungeschickt und somit überhaupt kein Thema. Sorge Du, AEROPERS, erstmal dafür, dass unser Besitzstand gewahrt bleibt, oder besser noch, dass unser Salär real steigt. Dann und wirklich erst dann, wäre der Zeitpunkt gekommen, über eine Erhöhung zu diskutieren. Die Logik würde wieder stimmen. Das Geld, diese zu finanzieren, wäre vorhanden.

Burkhard Klesser

Bravo Markus Elliker

Judging by the shocked reaction of many of my pilot colleagues at Markus Elliker's proposal at the recent AEROPERS AGM, it seems to me that neither courage nor facing facts is particularly well accepted in the Swissair pilot corps. That it took courage, probably out of pure desperation, to stand up and propose what he did, is beyond dispute. But judging from the reaction of the total pilot corps of Swissair to years and years of mishandling by our employer, I would venture to say that courage is something we sorely lack. Some of you might be offended by what I write, but I say let the boot stay where it fits.

Now let's examine, some of the facts which I'm sure Markus would have liked to have mentioned. For the last 10 years we have seen our salary and living standard eroded. We have been a victim of a well planned and executed campaign by our employer to reduce our professional status and to make us the most despised and hated department in Swissair. We have seen our rebate ticket concessions reduced and even with our well earned booked jubilee and home return flights we are kicked off the aircraft and subjected to insulting treatment from people who we have never met before. We are one of the only airlines to have accepted two-man wide body and long range cockpits without one concession from our employer. Swissair has «wet-leased» two whole airlines viz. CTA and Crossair which has all but destroyed promotion chances for nearly half of the pilot corps of Swissair.

Swissair has a very generous re-habilitation programme for alcoholics, but for flight-engineers who have served the company for years in a faithful and diligent manner there is a hard boot. Consider that AEROPERS has for years advised the management that there is going to be a shortage of pilots. Now it's nearly normal to have leave carried over for years and the word «Fixed» vacation is a bad joke. Never mind that this leave was obtained instead of money in past negotiations. Don't you get the feeling we are being treated in a dishonest way? Ladies and Gentlemen, when you do not get your fixed vacation, you are being robbed from.

Nearly half of the membership of AEROPERS are first officers who have to spend up to fifteen years «watching» how the Captain flies the aircraft. I speak from experience when I say that Swissair first officers suffer from the lowest standard of flight and flying training. Despite some of the toughest selection processes in aviation today, they emerge on their upgrading after fifteen years of flying without ever having taxied an aircraft, without ever having flown a departure, without ever having felt the foot brakes of our «wet-leased» airlines have strange logic. A young Crossair captain makes more professional decisions in one day than a Swissair first officer makes in fifteen years. This subject has been raised more times than either the salary or the flight engineer problem, yet it has been met with a stony silence from both Swissair and AEROPERS. It affects more AEROPERS members than the flight engineer problem.

I can safely say that I have seen the other side of being a first officer in a company that expected a pilot to be a pilot, and when he was checked out by the chief pilot's office he was expected to behave as a pilot. There was no part of the flying that he was regarded as unsafe to do. And when he taxied over the threshold lights or had to do a go-around because of sloppy flying, then *he* went to the chief pilot's office to explain *his* lack of professionalism. And all was carried out with no encroachment on the captain's authority.

Maybe all these facts make hard reading, but facts are facts. Therefore I'm sure that you will forgive my astonishment at the strange reaction to Markus Elliker. He is just human like about five hundred of us first officers who share the same desperation, the same lack of job satisfaction, who see our careers being demolished and with it the privileges and profits of many years of loyal service to our captains generally and to Swissair specifically.

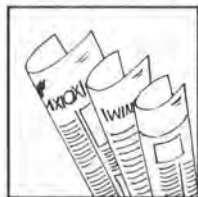
Finally, may I digress from fact and make a prediction which might be already history by the time this letter is published. Watch and see if the «temporary» flight engineers from abroad don't get a much better deal than Swissair flight engineers who have to start at the bottom of a seniority list with equivalent salary. In actual fact, see if these «temp's» don't get better salary than half the first officers who have served long years with the company.

Please don't get me wrong guys. I'd be as happy as you if this prediction is wrong. But once again I'm sure you'll forgive me if I explain that I predict this based on my experience of our «courage» in dealing with unfair and illegal treatment over the last years.

I remain, yours faithfully

Mike Spiller

From other publications



Die Geister, die ich rief . . .

US Congress is growing increasingly restive at the way more-powerful US airlines are using their marketing clout to dominate air travel. Four influential US Senators have written identical letters to the departments of Justice and Transportation, asking for reports on decreasing airline industry competition.

The four Senators – chairmen and ranking Republican members of the Senate Commerce Committee and its aviation subcommittee – pointed out that only 59 of 215 airlines started since 1978 are still in business, and that eight US airlines now control 94 per cent of US air travel.

Sen John Danforth, the Commerce Committee's ranking Republican member, had previously been prodding the Committee to do something about the growing market power of those airlines that have established «fortress» hub airports at cities where a single carrier controls a majority of passenger traffic.

Studies by both the Do T and the General Accounting Office have shown that sharp fare increases have often followed the buyout of competition at some airports, allowing the surviving airline to control not only traffic, but prices as well.

(Aus: «Flight International» 6 May 1989)

Airplane order – then and now

TWA's order for Airbus A330s reminds me of the last time it ordered European aircraft. One day in 1957 Howard Hughes rang Bristol Aircraft boss Peter Masefield to inquire about the Britannia. It happened that a Britannia was going to Montreal for demonstration to Canadian Pacific. Masefield offered to fly it on to Los Angeles. «I'll call you», said Hughes.

In the Carlton Hotel, Montreal, Masefield's phone rang at 3 o'clock in the morning. It was Hughes, calling from the suite above. They went through the manuals until about 0600 hr, and then drove to the airport. Hughes flew the aircraft for much of the day, finally saying: «It's just what I want. I need 30 over the next two years.» As history knows, it couldn't be done. Never mind – TWA's A330 wings will be made at Bristol.

One misses the elegance of the Britannia, and the eccentricity of Howard Hughes. I suppose TWA's present boss ordered A330s by fax.

(Aus: «Flight International» 6 May 1989)

New habits, bad habits!

A pilot cockpit scan study by Japan Air Lines found that the cathode ray tube displays used in JAL 767s significantly change pilots' scan pattern compared with their practices on conventionally instrumented 747s. Pilots of two-crewmember 767s devoted more scan to engine displays, absorbing the tasks of the 747 flight engineer, in the simulator-based tests. Scan frequency and dwell time also seemed to vary, depending on pilot confidence in such automatic systems as the flight director. Researchers found that in such automatic systems as the flight director. Researchers found that crewmembers from both types of aircraft failed to scan outside the cockpit during a simulated engine five during climb.

(Aus: «Aviation Week» vom 10. April 1989)

Safety Board Faults Crew Inexperience, Deicing in CAL DC-9 Crash at Denver

NTSB in October said that a Continental Airlines DC-9-10 crashed on takeoff during a snowstorm at Denver's Stapleton International Airport in November 1987 because of flight crew errors. The accident killed 28 of the 82 people on board, including both pilots and a flight attendant.

The accident prompted the safety board to issue several recommendations regarding crew pairing and aircraft ground deicing.

The safety board concluded that the probable cause of the accident was the captain's failing to have the airplane deiced a second time before takeoff and the relatively inexperienced copilot's rotating the aircraft too rapidly and losing control of it.

Contributing to the accident, said NTSB, were «the absence of regulatory or management controls governing operations by newly qualified flight crew members, and the confusion that existed between the flight crew and air traffic controllers, (which) led to the delay in departure.»

The safety board found that the aircraft was properly deiced initially but that it should have been deiced again after sitting on the ground for 27 minutes before takeoff.

During NTSB's public hearing on the accident, a McDonnell Douglas engineer testified that an accumulation of as little as 0.03 inch of ice can degrade the maximum lifting ability of a DC-9-10 wing by about 20 percent. The safety board determined that at least that amount would have accumulated on the accident aircraft's wings during the delay for takeoff.

(Aus: «Air Line Pilot», US-ALPA)

Humor

Galgenhumor zum Eastern-Streik, gezeichnet von Capt. Paul Misencik, Eastern Airlines.



"I'd quit worrying about what you're giving up, Walt. If it's any consolation, Lorenzo called and offered to make me Atlanta chief pilot, too, if I crossed the line."

"Sure our careers are on the line. But right, now our jobs are safer on the picket line than flyin' the line!"

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. G. Schmid	1240
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	G. Schwing	1486
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	vakant	

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
