

# rundschau

November/Dezember 1988



**AERO  
PERS**

SKA-Spar-Service **plus**

# Möchten Sie Ihren Kindern einen Sprachkurs ermöglichen?

**Macht Fr. 100.– im Monat.**



Dann ist der SKA-Sparplan plus genau richtig. Denn mit einem monatlichen Beitrag von Fr. 100.–, 4 1/2% Zins und Bonus können Sie Ihrem Kind schon in 9 Jahren mit Fr. 14 022.05 einen Sprachkurs ermöglichen. Und damit Ihr Kind sorgloser ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten ziehen lassen. Über Details gibt die SKA-Sparbroschüre Auskunft. Bestellen und verwöhnen.

-----  
**Coupon**

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

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse/Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Tel. P: \_\_\_\_\_

G: \_\_\_\_\_

Coupon einreichen an die nächstgelegene Niederlassung oder Schweizerische Kreditanstalt, Abteilung P.v.z., Postfach, 8021 Zürich



SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT  
SKA

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

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

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

## Inhalt – Content – Sommaire

## Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	7
Intern	
Neuaufnahmen	9
In Memoria	11
Verstorbene Mitglieder	12
Termine	13
Versicherungen	
Aerosana-Mitteilungen	15
Neues von der AHV	16
FLUSIKO	17
Die Lage in Australien	19
Alle Pilotenverbände Europas vereinigt	21
Support Your Local Copilot	25
Yawspin	26/27
Besuch im ATC-Simulator	31
Glasnost im Mövenpick	35
SAS-Piloten wünschen Anerkennung	37
Take off performance monitoring system	39
Callback	41
Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals	43
AEROPERS-Buchempfehlung	45
rund-Schau	49
Light flight	30/48/50
From other publications	51

## Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 24. Januar 1990

### 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

**Kloten-Kloten nonstop  
Auf den schönsten Routen**



## **Alpenflüge vom Spezialisten!**

- Jeder Platz ein Fensterplatz
- Flüge an jedem Tag mit gutem Wetter

Für Rund- und Alpenflüge  
ab Zürich-Kloten  
Telefon 01/814 26 20.



Rundflug MFGZ, Postfach 1456  
8058 Zürich-Flughafen.

### **Die Geschenkidee – ein Flugticket**

Senden Sie mir folgende  
Geschenkgutscheine

- |                 |                                  |
|-----------------|----------------------------------|
| 3-Seen-Flug     | <input type="checkbox"/> à 72.-  |
| Voralpen        | <input type="checkbox"/> à 92.-  |
| Glarner Alpen   | <input type="checkbox"/> à 126.- |
| Berner Alpen    | <input type="checkbox"/> à 180.- |
| Engadiner Alpen | <input type="checkbox"/> à 230.- |
| Walliser Alpen  | <input type="checkbox"/> à 255.- |
| Montblanc       | <input type="checkbox"/> à 310.- |

Preisänderungen vorbehalten

Herr/Frau/Frl. \_\_\_\_\_

Strasse \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_

**Telefon 01/814 26 20**

## Weihnachten für die Flight Engineers?



«Den betroffenen Arbeitnehmern wurde ein Sozialplan offeriert» steht oft am Schluss einer Meldung über Arbeitsplatzverluste oder Betriebsschließung. Was sich hier in fünf Sekunden liest, hat im Fall unserer Flight Engineers volle sieben Jahre gedauert, seit 1982 zum ersten Mal über «Job – and social security» gesprochen wurde.

Anfänglich beschäftigte sich nur die FEV (Flight Engineer Vereinigung) damit, doch ab 1983 wurde auch die AEROPERS involviert, als es um die PIL-F/Es ging. Nach der Fusion FEV-AEROPERS übernahmen wir die volle Verantwortung, was mit unseren Kollegen im Cockpit passieren soll. Die F/E-Kommission arbeitete hart, bis das jetzt zur Abstimmung vorliegende Werk in allen Punkten zu befriedigen vermochte. Wir sind überzeugt, damit allen F/Es eine optimale Zukunftssicherung oder -gestaltung zu ermöglichen.

Bereits sind einige Kurse zur Umschulung von F/Es zu Piloten erfolgreich abgeschlossen worden und ein besonderer Erfolg der AEROPERS war auch die Zusage der Swissair, den in der «Heimselektion» gescheiterten Kollegen eine zweite Chance zu geben, diesmal eine «neutrale» Abklärung in Deutschland. Falls diese positiv ausfällt, werden die Erfolgreichen in die SLS aufgenommen.

Dann gibt es ja noch «the class of 26», die zuletzt selektionierten F/E, die aber von allem Anfang an für die spätere Pilotenlaufbahn angestellt wurden. Leider unter dem FEV-GAV. Nachdem im «Flight Recorder» aus der Sicht der Klasse (3/86) und der Swissair (4/86) informiert wurde, soll der Beitrag der AEROPERS das Bild hoffentlich vervollständigen.

Schon bei den ersten Gesprächen am 3. Februar 1983 formulierte die AEROPERS genau die Idee des heutigen Modells mit den PIL-FE. Eine Aufstockung der SLS wäre unumgänglich geworden, um nicht später in Piloten-Engpässe zu laufen (wieder mal Wunschtraum!). Es war verständlich, dass die FEV ihrerseits zuerst Gewicht auf die Schulung der F/E zu Piloten legte.

Die Verhandlungen zogen sich in die Länge. Als der Entscheid kam, zwei Klassen «reine» F/Es zu führen, hatte die AEROPERS sehr wohl etwas dagegen, wenn auch H. Suter im Flight Recorder 4/89 dies verneint. Wir warnen davor, Problemfälle für die Zukunft zu schaffen, da die Entwicklung in Richtung PIL-F/E immer klarer wurde.

Am 17. April 1984 schlug die AEROPERS vor, die bereits angelaufenen F/E-Kurse Januar und April 1984 in Pilotenurse abzuändern und ab Januar 1985 (beginnend mit SLS-Kurs 3/83) das Modell des Pil-F/E einzuführen. Die AEROPERS war zu jener Zeit auch nicht bereit, Piloten zu einem Einsatz als temporäre F/E zu kommandieren, auf freiwilliger Basis allerdings sehr wohl. Der Vorschlag scheiterte nach Swissair am ungenügenden Gesamtbestand im Cockpit.

Die FEV meldete prekäre Bestandesprobleme und war an einer raschen Verbesserung interessiert, sogar mit Verschieben der Umschulungen von F/E zu Piloten. Eine reine F/E-Ausbildung offerierte natürlich eine schnellere Bestandeskorrektur als das Warten auf die ersten PIL-FE, weshalb die FEV natürlich nichts gegen diese F/E-Klassen hatte. Ein Argument gegen die sofortige Einführung des PIL-FE-Modells ist mir noch sehr präsent und stammte von N. Grob, dem Chef der SLS: Aus moralischen Gründen gegenüber den Schülern könne er die Vorverträge nicht ändern, schliesslich habe man ihnen eine Pilotenlaufbahn offeriert!

Dass dann den schlussendlich 26 selektionierten F/Es von offenbar nicht kompetenten Swissairleuten Versprechungen gemacht wurden, die nicht haltbar waren, störte niemand. Abgesehen von etwa zehn Kollegen, die wegen ihres Alters raschmöglichst zur Swissair kommen mussten, um Pensionskassen-Einkäufe zu vermeiden, sind alle anderen mit einer «höchstens dreijährigen F/E-Zeit» geködert worden. Einzelnen bot man jedoch auch Alternativen an: «Entweder gleich heute als F/E oder dann in einem halben Jahr als Pilot.» Da der «keusche» Kandidat die Auswirkungen seines Entscheides nicht kannte (woher auch?), sagte er zu und freute sich, schon ein Jahr früher auf die Strecke zu kommen.

Da die AEROPERS an jenem Meeting vom April 1984 an ihrer Variante festhielt und auch keine Sonderregelung bezüglich Seniorität für die neuen F/E offerierte (da sie unter dem «falschen» GAV waren), war die Swissair «... unter diesen Umständen nicht bereit, weiter zu verhandeln», wie es im Protokoll von B. Balsiger formuliert wurde.

Es wurde dann doch wieder weiterverhandelt, bis das heutige Modell ausgearbeitet wurde. Im November 1984 begannen die redaktionellen Sitzungen zur Anpassung der Verträge. Trotzdem wurden im Mai und September 1985

nochmals zwei F/E-Klassen geführt, weil wertvolle Zeit zur Anpassung der SLS-Vorverträge verträdelte wurde. Am 29. September 1986 wurde der letzte «reine» F/E ausgecheckt und am 30. Juni 1987 der erste PIL-FE.

Gegenwärtig sind Swissair und AEROPERS wieder daran, nach Wegen zu suchen, um dieser «class of 26» bessere Konditionen zu bieten. Vielleicht gibt's speziell für sie, was ich Ihnen allen von Herzen wünsche: Ein schönes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr!

Henry Lüscher



8303 Bassersdorf · Telefon 01/836 94 88

# Wir führen Sie nicht aufs Glatteis.

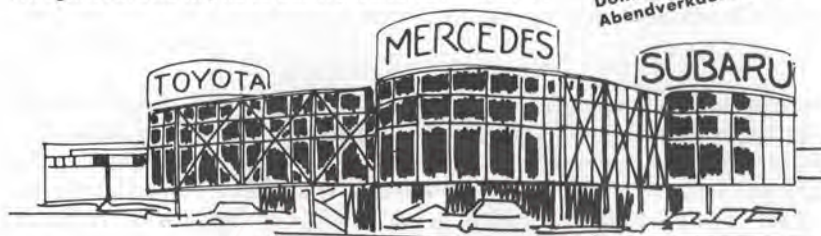
Fairplay: unsere seriöse Beratung. Schliesslich sind uns zufriedene Kunden das Wichtigste.



## Emil Frey AG, Garage Zürich Nord

Thurgauerstrasse 35, 8050 Zürich, Telefon 01/301 07 77

Donnerstag  
Abendverkauf bis 20 Uhr



MERCEDES-BENZ TOYOTA RANGE ROVER LAND ROVER SUBARU

Anniversary

1954 → 2014

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

Ausbildung in Theorie und Praxis für alle Scheine, Privatunterricht

## Karibik Ferientörn

über Weihnachten / Neujahr 1989 / 90 und Feb. 90 auf 16-m-Super-Luxus-Yacht

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

Yacht-Charter in Griechenland, Karibik  
Privat Intensiv-B-Scheinkurse

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



## Liebe Mitglieder

Mein Beitrag für diese **rundschau** wird sich nicht ganz im üblichen Rahmen halten, ich musste ihn bereits anfangs November verfassen, da ich anschliessend während eines ganzen Monats ferienhalber abwesend war. Die Bestandessituation auf MD-80 erlaubte glücklicherweise in dieser Zeit derartige Ungeheuerlichkeiten, während auf andern Flugzeugtypen zum Teil kaum mehr mit Ferien gerechnet werden kann. Dies zeigt deutlich, dass ein Ausgleich im Besatzungskorps dringend notwendig ist. Der AEROPERS-Vorstand wird alles in Bewegung setzen, um wenigstens die offensichtlichen Unterbestände gleichmässig zu verteilen. Wie ich schon in der letzten **rundschau** erwähnt habe, können wir nur längerfristig Einfluss nehmen, um wieder zu genügenden Beständen zu gelangen. Es ist leider unumgänglich, Geduld zu üben.



Ich möchte Ihnen heute bekanntgeben, dass ich per Ende meiner Amtszeit im Frühjahr 1990 als Präsident und Vorstandsmitglied der Aeropers zurücktreten werde. Ich werde nach vier äusserst intensiven, anspruchsvollen Jahren mein Amt niederlegen. Der Entscheid zu diesem Schritt fällt mir keineswegs leicht, hatten wir doch mit unserem Verband in jüngster Zeit beachtliche Erfolge erzielt. Man kann in einer derartigen Phase in Euphorie verfallen oder aber auf den Lorbeeren ausruhen. Beides liegt mir nicht. Ich bin überzeugt, dass mit neuen Kräften der eingeleitete Schwung besser ausgenützt werden kann. Nach vier Jahren an der Spitze des Verbandes werden sich auch bei mir Abnützungserscheinungen einstellen.

Zurückblickend bin ich eigentlich erstaunt, dass ich mich ausser einiger zusätzlicher grauer Haare und reduzierter Fitness infolge mangelnden Trainings immer noch ordentlich gut fühle. Die Erfolge der letzten Zeit lassen vergessen, wie gross die Anspannungen der letzten Jahre waren. Ganz abgesehen von meiner eigentlichen Aufgabe, der Vertretung der Mitglieder gegenüber der Swissair, die an sich schon sehr anspruchsvoll geworden ist, standen etliche aufreibende administrative Aufgaben an. Zur Erinnerung darf ich darauf hinweisen, dass in meiner Amtszeit einmal der Sekretär und

zweimal die Sekretärin wechselten, drei Monate arbeiteten wir überhaupt ohne Sekretär, wir haben eine eher unglückliche, langwierige Computerbeschaffung hinter uns, die AEROSANA wurde gegründet, damit verbunden wurden die Büroräumlichkeiten erweitert und neu gestaltet, und heute wird unser Haus aussen renoviert.

Dass dann im Frühjahr noch eine Misstrauenskundgebung einiger weniger Mitglieder stattfand, liess damals schon den Entschluss reifen, aufzuhören. Heute kann ich Sie mit gutem Gewissen über meinen Rücktritt informieren. Die Administration läuft rund, unsere Mitarbeiter im Sekretariat sind motiviert und jeder Aufgabe gewachsen, der Verband und die Piloten konnten ihre Position entscheidend festigen, die soziale Sicherheit der Flight Engineers ist geregelt. Ich darf meinem noch zu wählenden Nachfolger Ende Mai nächsten Jahres einen geordneten Betrieb übergeben.

Ich kann Ihnen versichern, liebe Mitglieder, dass ich bis dahin ganze Arbeit leisten werde und dass ich mich zusammen mit meiner Frau auf die Rolle des mehr oder minder stillen Betrachters und Konsumenten freue.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen schöne Festtage an dem von Ihnen gewünschten Ort und ein glückliches, spannungsfreies neues Jahr.

Ihr Heiner Spörri



## Neuaufnahmen

**intern**

An den Vorstandssitzungen vom Oktober und November 1989 wurden folgende Piloten neu in die AEROPERS aufgenommen:



Biegenzer Jörg



Christoph Lutz



Dominik Mauchle



Stephan Maurer



Rolf Odermatt



René Schneider



Markus Spori

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

# In Memoria

## André «PINO» Silvestri



Einsam und verloren, traurig und leer empfinde ich mich in dieser Welt. Wir, die glauben, alles genau erklären oder definieren zu können, wir stossen an unsere Grenzen, die Grenzen des Fassbaren und des Verstehens.

Die Grenze der Technik, des Verstehens, gleichbedeutend mit der Grenze zwischen Leben und Tod? Ich weiss es nicht, vieles verschwindet im Nebel, wird durch Fragen verdrängt, Fragen, auf die es keine Antwort gibt. Was aber immer bleiben wird, sind Erinnerungen.

Du Pino warst uns immer ein guter Freund. Ein zufriedener, glücklicher Mensch, welcher es verstand, andere Menschen zu begeistern. Du besasdest eine Gabe, die ich heute vielerorts vermisse, Du konntest Freude vermitteln.

Viele Absolventen der SLS werden dies bestätigen können, da sie das Glück hatten, von Dir in die Geheimnisse der Fliegerei eingeweiht zu werden. Fliegen, ein technischer Ablauf, welcher wenig Platz für Träume und Romantik lässt, wurde von Dir als etwas Befreiendes, Schönes gezeigt. Von Dir durften wir lernen, dass auch unser Beruf kreativ sein kann, dass Empfindungen sehr wohl ihren Platz haben.

Erst im Februar 1989 bist Du zu unserer DC-10-Flotte gestossen. Ich weiss noch heute, wie gross Deine Vorfreude war, etwas Neues kennenzulernen, neue Kontinente, Destinationen und vor allem aber Menschen und deren Leben. Leider wurde Dir nicht mehr die nötige Zeit gegönnt, vieles bleibt unentdeckt, ungesehen.

In Ambri warst Du, Pino, mir und auch all Deinen anderen Freunden und Kollegen immer ein Vorbild. Professionalität verbunden mit Menschlichkeit und Wärme, es wird kälter sein in Zukunft ohne Dich. Keine Sprüche mehr in Deinem Schaffhauserdialekt, kein schalkhaftes Lachen, aber vor allem keine Gitarrenmusik mehr. Trotzdem, Du bleibst in uns allen, in unserer Erinnerung wirst Du weiterlachen, singen und uns so etwas von unserer Trauer nehmen.

André, die letzten Tage mit Dir waren wie das Wetter im Tessin. Schön und warm, fröhlich, ja zum Teil sogar übermütig, vor allem aber unvergesslich. Der Freitag aber war grau und kühl.

Am 20. Oktober 1989 hast Du uns verlassen, ein Routine-Einsatz sollte es sein, doch leider war es Dein letzter Flug.

Du hinterlässt eine Frau und zwei kleine Kinder. Ihnen gilt heute unser Mitgefühl. Therese, Oliver und Sarah, ich wünsche Euch im Namen aller Freunde und Kollegen von André viel Kraft und Lebensmut in dieser schweren Zeit.

Rolf Lengauer

---

## Verstorbene Mitglieder

Wir haben die schmerzliche Pflicht, Sie vom Hinschied unserer Passivmitglieder

### **Fritz Leuenberger,**

SF/E, Jahrgang 1931, gestorben am 5. Oktober 1989

### **Louis Leibundgut,**

Navigator, Jahrgang 1911, gestorben am 8. Oktober 1989

### **Louis Gueny,**

SF/E, Jahrgang 1926, gestorben am 17. Oktober 1989

zu unterrichten. Wir werden ihnen ein ehrendes Andenken halten und entbieten den Hinterbliebenen unser tiefes Mitgefühl.

---

## Termine



### Buchvorstellung im Ops-Center

Peter Wepfer und Urs von Schröder stellen ihr Buch «Swissair 308 startbereit» am 15. Dezember ab 15 Uhr im Ops-Center vor.

### Copiloten-Hock

Mittwoch, 27. Dezember 1989, ab 19.30 Uhr, im Restaurant Löwen, Basersdorf.

### Pensionierten-Stamm

Jeweils ab 14.30 Uhr im Restaurant Welcome-Inn, Kloten (Amtsstube).

Nächste Stämme:

**Mittwoch, 27. Dezember 1989**

Dienstag, 30. Januar 1990: E. Heiz / BAZL macht an diesem Nachmittag als Gastreferent einen «Tour d'horizon» über den Ist-/Soll-Zustand im nationalen und internationalen Luftverkehr.

### Generalversammlung

Donnerstag, 31. Mai 1990, 20.00 Uhr, im Hotel Mövenpick, Glattbrugg

### Abstimmung und Wahlen

Die Urne ist bis am 22. Dezember im Ops-Center aufgestellt, damit Sie Ihre Stimme zur FCROP-Vorlage sowie Vorstands- und VEF-Stiftungsratswahl abgeben können.

## Öffnungszeiten des Sekretariats

Das AEROPERS-Sekretariat bleibt wegen Weihnachtsferien vom 24. Dezember 1989 bis 2. Januar 1990 geschlossen.

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

Felix, Doris, Eveline, Maria und Therese

---

## Michael Fraser



Well, I still have my bottle of whisky. They left my name out intentionally – the idea was that the first one to send in the right name, was to get a bottle of whisky. The trouble is, they left that bit out as well! Never mind, I am more than happy to enjoy it myself. Typical – Mean Scotsman!! MF

### Einfamilienhaus in Niederweningen

An schöner unverbaubarer Südwesthanglage, verkaufen wir ein grosszügiges neues

## 6 $\frac{1}{2}$ -Zimmer-Einfamilienhaus (freistehend)

mit allem Komfort. Hoher Ausbaustandard.

2 Kellergeschosse, 2 Autogaragen, 2 Autoabstellplätze, Land etwa 700 m<sup>2</sup>

Vereinbaren Sie mit uns einen Besichtigungstermin:

Architekturbüro Arno Beck im Sportcenter Baregg, 5405 Baden-Dättwil  
Telefon (056) 83 44 22 oder (057) 21 92 00



# AEROSANA-Mitteilungen



## Ein neuer Trend

(Wouter Dockheer)

In letzter Zeit wurden wir über Zeitungsartikel und Fernsehprogramme des öfters mit der alternativen Medizin konfrontiert. Immer wieder bleibt am Ende solcher Ausführungen die Frage offen: Warum zahlen die Krankenkassen ohne weiteres die oft teureren medizinischen Leistungen der Schulmedizin, auch wenn diese keine Besserung bringen, lehnen aber einen Beitrag an die oft erfolgreichen alternativen Methoden ab?

Wir haben diese Frage schon vor zwei Monaten im Herbstbulletin 89 diskutiert. Im Prinzip möchten wir die Alternativmedizin voll in unsere Leistungen aufnehmen. Weil das Gebiet dieser Heilmethoden so breit ist und immer wieder (weil noch nicht geschützt) unseriöse Anbieter auftauchen, ist eine gewisse Regulierung unumgänglich. Wir verlangen deshalb eine Überweisung durch einen anerkannten Arzt; ebenso sollte der Patient vor oder nach der Behandlung einen Fragebogen ausfüllen. Übrigens bieten andere Krankenkassen diese Leistungen nur über eine teure Zusatzversicherung an.

Ein vernünftiger Umgang mit den alternativen Heilmethoden muss natürlich eine Voraussetzung sein, damit wir diese grosszügige Praxis weiterhin anwenden können.

Mit diesem fortschrittlichen Trend erhoffen wir ein gesundes neues Jahr anzusteuern. Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr wünscht Ihnen

Ihre AEROSANA

*PS. Gemäss Verfügung des Kantons Zürich sind wir verpflichtet, die Kantonssubventionen ausschliesslich für die im Kanton Zürich wohnhaften Mitglieder zu verwenden und zurückzuerstatten (Stichtag ist der 31.12.).*

# Neues von der AHV

Der Bundesrat hat, die AHV-Verordnung betreffend, per 1. Januar 1990 diverse Änderungen beschlossen. Für uns von Interesse dürften sein:

## Art. 28 Abs. 1

<sup>1</sup> Nichterwerbstätige, für die nicht der jährliche Mindestbeitrag von 269 Franken (Art. 10 Abs. 2 AHVG<sup>1</sup>) vorgesehen ist, bezahlen die Beiträge aufgrund ihres Vermögens und Renteneinkommens wie folgt:

Vermögen bzw. mit 20 multipliziertes jährliches Renteneinkommen	Jahresbeitrag	Zuschlag für je weitere 50 000 Franken Vermögen bzw. mit 20 multipliziertes jährliches Renteneinkommen
Fr.	Fr.	Fr.
weniger als 250 000	269	—
250 000	336	84
1 750 000	2 856	126
4 000 000 und mehr	8 400	—

## Art. 52<sup>bis</sup> Anrechnung fehlender Beitragsjahre bei der Berechnung der Renten

Für fehlende Beitragsjahre vor dem 1. Januar 1979 werden einer Person, welche nach Artikel 1 oder 2 AHVG versichert war oder sich hätte versichern können, folgende Beitragsjahre zusätzlich angerechnet:

Bei vollen Beitragsjahren des Versicherten		Zusätzlich anrechenbare volle Beitragsjahre bis zu
von	bis	
20	26	1
27	33	2
34	41	3

## Übergangsbestimmung der Änderung vom 12. Juni 1989

Artikel 52<sup>bis</sup> gilt auf Antrag und mit Wirkung ab 1. Januar 1990 auch für die zu diesem Zeitpunkt bereits laufenden Renten.

Diese Änderung tritt am 1. Januar 1990 in Kraft.

Mit freundlichen Grüßen

Erwin Kaiser  
VEF-Stiftungsrat

*Aeropers-Kommissionen stellen sich vor:*

## **FLUSIKO**

**FLUSIKO  
IFALPA**

### *Flugsicherheitskommission der Aeropers*

Die Flusiko besteht innerhalb der AEROPERS seit über zwanzig Jahren und befasst sich, wie der Name schon sagt, mit Flugsicherheit in all ihren Aspekten.

Im Frühjahr 1989 übernahm ich den Vorsitz von Hanspeter Buchmann. Dabei habe ich folgende Zielsetzungen definiert, welche vom Vorstand genehmigt wurden:

#### **Generelle Zielsetzung Flusiko**

1. Die Flugsicherheitskommission der Aeropers (Flusiko) hilft als Partner von Swissair, Behörden und Öffentlichkeit mit, den Flugverkehr für Benützer und Besatzungen so sicher wie möglich zu machen.
2. Die Flusiko nimmt Einfluss bei Swissair und Behörden, um die Flugsicherheit zu erhöhen. Sie sucht daher aktiven Kontakt zu diesen Stellen. Ihre Tätigkeit bezieht sich auf das gesamte Streckennetz von Swissair und Balair sowie deren Tochtergesellschaften.
3. Die Flusiko macht selbständig auf mögliche Probleme aufmerksam und hilft mit, diese zu beseitigen.

Um das sehr grosse Gebiet zu bearbeiten, ist die Flusiko organisatorisch ähnlich wie die IFALPA aufgebaut. Die verschiedenen Ressorts arbeiten und entscheiden soweit wie möglich selbständig.

Die Kommission trifft sich alle zwei Monate, um hängige Probleme gemeinsam zu besprechen. Die daraus resultierenden Aufträge werden mittels EDV erfasst, und deren Ausführung ist damit leicht kontrollierbar.

#### **Die Ressorts der Flusiko**

Vorsitz	Hans Georg Schmid Vorsitz und Koordination
AA	Accident Analysis / Ulrich Tröhler Unfallursachen und -bekämpfung

- ADO Aircraft Design and Operation / Heinz Degen  
Flugzeugdesign und Operation im weitesten Sinn
- AGE Aerodrome Ground Environment / Michael Fraser  
Zusätzlich zur Behandlung von Problemen der Bodenorganisation hilft Michael Fraser bei ADO mit.
- ATS Air Traffic Services / Thomas Weder, Gaby Musy  
ATC Probleme, Mitarbeit bei diversen Eidg. Kommissionen
- DG Dangerous Goods / Markus Gossweiler  
Behandlung von Problemen, die sich durch den Transport von gefährlicher Ladung ergeben.
- FP Future Projects / Kurt Grunder  
Neues Ressort; Studium von Fachliteratur. Ziel: Kompetente Mitsprache bei zukünftigen Evaluationen und Anschaffungen von Geräten und Flugzeugen.
- HUPER Human Performance / Tim Crowch, Martin Gremlich  
Die beiden befassen sich mit menschlichen Problemen, die sich durch unseren Berufsalltag ergeben.
- IFALPA Henry Lüscher  
Koordination der IFALPA-Aktivitäten
- SEC Security / Peter Rüedi  
Im Herbst wurde eine eigene Security-Kommission gegründet. Da Security und Safety zusammengehören, bleibt Peter Rüedi weiterhin Mitglied der Flusiko.
- Vorstand Thomas Stefanini  
Verbindung zum Vorstand

Die meisten Flusikomitglieder arbeiten zusätzlich kompetent in ihrem entsprechenden Fachgebiet bei der IFALPA mit und erhalten dadurch wertvolle Einblicke und die Möglichkeit aktiver Einflussnahme.

Die Flusiko versteht sich als reines Fachgremium und überlässt politische Entscheidungen dem Vorstand.

Wir sind bei unserer Arbeit auf den Feedback der Mitglieder angewiesen. Nicht jede Kopie eines CCR löst bei uns eine Aktion aus. Zeichnet sich aber ein Problem ab, wird die Flusiko via entsprechendes Ressort aktiv und versucht, wenn möglich im Gespräch mit Arbeitgeber oder Behörden eine Lösung zu finden. Mit Ihrer Unterstützung und Ihren Hinweisen helfen Sie uns, die Fliegerei noch sicherer zu machen.

Hans Georg Schmid  
Vorsitzender Flusiko

## Die Lage in Australien

Es hat einiges Aufsehen erregt, als am 23. August 1989 alle Mitglieder der AFAP (Australian Federation of Airline Pilots), das sind 1647 Piloten, ihre Kündigung bei ihren Arbeitgebern einreichten. Betroffen waren alle australischen Gesellschaften, ausser der Quantas, deren Piloten nicht der AFAP angehören, aber auch nicht als Streikbrecher operierten.

### Der Hintergrund

Im September 1988 begannen Gespräche über Gehaltsanpassungen und Steuerreduktionen, die unbefriedigend verliefen. Am 20. Februar 1989 wurde eine Vollversammlung einberufen. Durch eine Gesetzesänderung wurde der AFAP die Legitimation der direkten Verhandlungen mit den Arbeitgebern abgesprochen. Nur noch landesweite Gewerkschaften dürfen verhandeln.

Am 26. Juli wurde die Lohnforderung bekanntgegeben: 29,5% Hintergrund war, dass über eine Periode von drei Jahren die Management-Löhne um 54% und die Politikerbezüge um 36% gestiegen sind, während sich die Piloten mit 30% begnügen mussten, was etwa dem Industrie-Durchschnitt entsprach.

Anfang August wurden wieder Vollversammlungen einberufen, wobei sich eine 95%-Mehrheit zugunsten harter Massnahmen aussprach. Also wurde erstmals eine «9 to 5-campaign of work» ausgerufen, die am 18. August begann.

### GAV gekündigt – Schadenersatzforderungen

Am 21. August kündigte die Industrial Relations Commission (IRC) allen Piloten ihre Verträge und der Premierminister von Australien, Bob Hawke, drohte am 22. August in «The Sun»: «You go out and it's war!»

Da mit der Kündigung des GAV auch ein Schutz vor Schadenersatzforderungen verloren ging, bereiteten die Gesellschaften Rechnungen vor, worin sie den Piloten die Einnahmehausfälle aufbürden wollten, wegen grobfahrlässigem Verhalten. Also blieb ihnen nichts anderes übrig, als zu kündigen. Sie hielten sich mit ihren Pensionskassenzahlungen und minimaler Unterstützung des Verbandes über Wasser.

Am 23. August wurde Bob Hawke wieder in «The Sun» so zitiert: «We can't afford to lose – and we won't lose. If it means shutting down the system for a couple of weeks it will be shut down.» Hawke steigerte sich soweit, dass er am 13. September erklärte, dass er zurücktreten werde, wenn er diesen Kampf nicht gewinne. Das zeigt die Proportionen dieses Falles!

Wichtig zu wissen ist auch, dass Sir Peter Abeles und Rupert Murdoch Besitzer von Ansett und der weltweit operierenden Frachtorganisation TNT sind. Sie sind nach Informationen der AFAP die «Lorenzos Australiens» und ebenso stur daran interessiert, die Piloten zu «brechen».

Am 17. Oktober verlangen die Opposition und die Demokraten eine Untersuchung und Klärung der Angelegenheit. Der Staat hat die Airlines bisher grosszügig unterstützt und sogar die Landetaxen erlassen.

### **Streikbrecher**

Der australische Verband führt genau Buch über die «scabs» und lässt sie via IFALPA den andern Verbänden zukommen. Dabei ist ersichtlich, dass etwa 60 australische Piloten nicht gestreikt haben, dass einige Pensionierte wieder angestellt wurden, und dass Ungaren, Franzosen und Engländer entweder die australischen Flugzeuge oder ihre eigenen fliegen.

Die Regierung erlaubte ferner den ausserkontinentalen Gesellschaften und Quantas, Cabotage durchzuführen, etwas, das noch letztes Jahr zu heller Aufregung geführt hätte. Die Gesellschaften dürfen also auf Zwischenstops innerhalb Australien ihre Maschinen mit Lokalpassagieren auffüllen.

### **Schweizer TEA als Streikbrecher**

Eine B-737-300 mit dem grossen Schweizerkreuz wurde auch nach Australien geschickt (Air Europe, TEA Belgien, Air2000, Britannia usw. haben ebenfalls Flugzeuge und Besatzungen dort unten). Bei Redaktionsschluss halten sich aber noch Gerüchte, dass sie wegen eines Ausweismangels noch nicht fliegen könne.

Die australischen Piloten garantieren aber, dass Streikbrecher «keine gute Zeit in Australien geniessen» können. Sie wissen, wo jeder wohnt und fliegt und werden ihnen ständig auf den Fersen bleiben . . .

### **Geldmittel erschöpft**

Die AFAP hat ihre 600 000-\$-Streikkasse aufgebraucht und sieht sich – stellvertretend für die nicht mehr belangbaren Piloten – den Schadenersatzforderungen der Gesellschaften ausgesetzt. Die IFALPA wird in England einen Hilfsfonds anlegen und hat zu Solidaritätszahlungen aufgefordert. Wie schon beim Continentalstreik wird die AEROPERS auch hier einen Unterstützungsbeitrag leisten.

H.L.

*Europilote-Meeting in Winterthur,  
24.–26. Oktober 1989*

## **Alle Pilotenverbände Europas vereinigt!**



Ob es am schönen Meetingort, an der zentraleuropäischen Lage, am bevorstehenden Beitritt der skandinavischen Pilotenverbände oder an der Kombination dieser Elemente lag, dass eine Rekordzahl an Delegierten am zweiten diesjährigen Europilote-Meeting teilnahm? Jedenfalls wurden bis auf drei alle Zimmer des Garten-Hotels Winterthur gebucht und besetzt! Das Wetter zeigte sich während dieser drei Tage von der besten Seite und machte beste Tourismus-Werbung für die Schweiz!



*AEROPERS-Präsident Heiner Spörrli eröffnet das Meeting in Winterthur. Von links nach rechts die Europilote-Vorstandsmitglieder Gerhard Schwing, Jean-Marie Schreiner und Wim van Beek.*

## **Die Wikinger kommen**

Bereits vor einem Jahr hat es sich abgezeichnet, dass die Dänen und Schweden wieder und die Norweger neu Europilote beitreten werden. So war es denn glücklicher Zufall, dass kurz nach der Kooperationsankündigung Swissair-SAS diese drei Verbände ausgerechnet in der Schweiz in Europilote aufgenommen wurden. Somit sind 20 Länder mit ihren Pilotenverbänden vertreten und repräsentieren etwa 17 500 Piloten (und zum Teil auch Flight Engineers).

## **Funksprache in Europa**

Die Vereinigung Cockpit schaffte mit ihrem Vorschlag einer einheitlichen Funksprache beim französischen Verband keine Freude. Während sogar Spanien, Portugal, Griechenland und Belgien mit dem Vorschlag einverstanden waren, wenigstens im Linienverkehr ab und von internationalen Flughäfen sich im Interesse der Flugsicherheit der englischen Sprache zu befleißigen, explodierte der kleingewachsene Präsident des französischen SNPL (Syndicat National des Pilotes de Ligne) fast vor Ärger. Er nahm es als persönliche Attacke der Deutschen und protestierte lautstark gegen dieses Vorhaben, den Mitgliedern zu empfehlen, mehr Englisch zu brauchen. Nach ihm existiere in Frankreich ein Gesetz, das die französische Sprache vorschreibe, «this is against our law!» betonte Alain Duclos mehrmals. Auch betonte er, dass bei Emergencies die Kenntnis der französischen Sprache im Cockpit eminent wichtig sei. Entgegnungen der Luxemburger oder Cyrioten, die «gemischtrassig» fliegen und deren Cockpitzsprache Englisch ist, liess er unbeantwortet.

Da habe ich mir gedacht, dass es in der EG wohl noch lange nicht einhellige Meinungen zu jedem Thema geben könne, vor allem dürfte im Kapitel «common standards in safety» noch manche derartige Nuss zu knacken sein . . . Schliesslich einigte sich die Konferenz darauf, dass via IFALPA bei ICAO zu versuchen sei, Englisch als Hauptsprache durchzusetzen.

## **Piloten-Leasing**

Vor allem kleinere Gesellschaften überbrücken ihre Pilotenknappheit mit Temporärpiloten, die von Agenturen angeheuert werden. Dabei gibt bei diesem oder jenem die Validierungspraxis der Lizenz zu denken, oder auf welche Weise er die Lizenz erhalten hat (siehe Invicta-Absturz bei Hochwald!). Einige Länder sind offenbar recht grosszügig in der Anerkennung ausländischer Lizenzen und Trainingsnachweisen. Ein Fall wurde geschildert, wo zwei Piloten nach Zaire geschickt wurden, und als sie vor der zu fliegenden Caravelle standen, schauten sie einander lange an: «Hast Du je eine solche Maschine geflogen?» – «Nie! Du auch nicht?» Hier wurde offenbar ungenügend orientiert. Ob die Piloten dann doch noch geflogen sind, entzieht sich meiner Kenntnis.



## Delegates Reports

Aus dem Halbjahresbericht der Verbände ist ersichtlich, dass überall mit Pilotenknappheit gelebt werden muss. In England wurden allerdings wegen schlechten Geschäften in der Tourismusbranche (Hypoziinsen, Mieten!) die ab-initio-Pilotenkurse massiv zurückgestuft.

Die Vereinigung Cockpit (VC) hat Probleme wegen dem «Ausflagen» von Leistungen der DLH. Die massiven Bestellungen von DLH sind auch zu einem guten Teil für die Konzernflotte bestimmt, die Condor, Südflug und German Cargo umfasst und die von selbständigen Pilotencorps bewegt werden. Die Condor-Besatzungen, die bisher bei DLH integriert waren, kommen über die nächsten Jahre alle zu Lufthansa und dann werden auch die Condorbesatzungen unabhängig von der Muttergesellschaft. Wie auch der irische und holländische Verband hat VC eine einheitliche Salärskala Modell AERO-PERS bei DLH eingeführt!



*Im schön restaurierten Saal des ehemaligen Rathauses erzählte Winterthurs Stadtpräsident Widmer aus der Geschichte der Stadt, die ungerechtfertigt im Schatten Zürichs stehe . . .*

Die englische BALPA meldet mit Besorgnis, dass viele Besatzungen und auch Flugzeuge in Australien als Streikbrecher eingesetzt werden. Nach englischem Gesetz kann der Verband seinen Mitgliedern nicht verbieten, einer Verpflichtung zum Streikbruch nachzugehen, wenn dies von den Arbeitgebern verordnet wird, und wenn der Streik nichts mit BALPA direkt zu tun hat! Ausserdem sind 20 Prozent der Piloten nicht organisiert.

CAPFETU, die Gewerkschaft in der Cyprus Airways, hat erreicht, dass der bisherige Präsident der Gesellschaft zurücktreten musste. Der Nachfolger liess eine Konsultationsfirma Cyprus Airways reorganisieren. Pikantes Detail ist, dass Mitbesitzer dieser in London registrierten Firma unser «Partner» Jan Carlzon ist!



*Unser Direktionspräsident Otto Loepfe mit seiner charmannten Gattin standen als Ehrengäste im Mittelpunkt des Interesses am Europilote-Nachtessen.*

Die neu aufgenommenen Verbände Skandinaviens erläuterten die neuen FDR beim SAS. Die  $6\frac{1}{2}$  Stunden max. flight time gelten für Nonstopflüge. Ist eine Zwischenlandung inbegriffen, erhöht sich der Wert auf 8 Stunden. Bis 12 Stunden braucht's einen und bis 16 Stunden zwei Enlarger. Dabei kann dies ein «Cruise Enlarger» sein, den sie scheinbar schon seit Jahrzehnten zur «vollen Zufriedenheit aller» kennen. Es handelt sich um einen (meist jungen) Copiloten, der eine komplette Typenschulung (heute nur 767) macht, aber dann eine reduzierte Lizenz (no take-offs and landings!) erhält. Er fliegt so etwa zwei Jahr herum, bis er «normaler» Copi wird. Für die Expansion bei der Tochterfirma «SAS Commuter» werden 15–20 SAS-Copiloten abgezogen und für drei Jahre auf der Fokker 50 als PiC eingesetzt.

### **Neuer Europilote-Präsident**

Ursprünglich bewarben sich drei fähige Piloten für das seit Juni vakante Amt als Präsident. Doch der Kandidat der Irländer zog sich wegen starker Beanspruchung im Beruf zurück und der VC-Mann wegen eines Pamphletes, das an einzelne Delegierte verschickt wurde und ihm verunmöglich hätte, die Position unbelastet zu übernehmen. (Die AEROPERS hat keine Information erhalten.) So blieb der bisherige Vizepräsident, der Luxemburger Jean-Marie Schreiner als einziger und unbestrittener Kandidat übrig. Die Position als Vizepräsident wird dem neugewählten Zyprioten Bill McDonald zuteil.

H. L.

## Support Your Local Copilot

*The captain sets the tone for the cockpit and has the major responsibility for ensuring that the crew flies as a cohesive unit.*

In today's aviation world, as soon as an accident occurs, the phrase «pilot error» is bandied about. Although pilot error seems to have become a handy way to tidy up an otherwise messy or incomplete final accident report, it is, of course, truly a major factor in many accidents and incidents.

Having singled out poor crew discipline as a common contributing cause, the Federal Aviation Administration has tightened the enforcement screws, focusing on such things as failing to observe sterile cockpit regulations or not exercising proper vigilance.

Any day now, I expect to enter my cockpit and find an FAA inspector upended into our little trash bag, rooting through the apple cores and empty soda cans for newspapers and other damaging nonaviation evidence that we are not paying attention.

Enter CRM-cockpit (or crew) resource management. A majority of U.S. airlines developed CRM individually, for the most part, as a positive response to FAA's crackdown.

CRM is a training program designed to enhance crew communication and coordination by focusing more closely on the ways in which people mesh in the skybound workplace.

After about a year's gestation, CRM at my company is about to be born. Most of us (including me) have only a vague idea what form it will take when it hatches. I've been wondering lately: What does CRM mean, anyway?

Well, speaking as a captain, I'd say it means managing my resources – the whole airplane, plus everybody in it, plus anyone I can reach on the radio. It's enough to give a person a swelled head. Keep in mind that the captain is the cornerstone, the president, if you will, of an aluminium multimillion-dollar subcorporation in the sky.

The vice-president of the plane is, of course, the first officer. Maybe we ought to incorporate the title change into the next contract. Except when I think back to when I was a copilot, I remember flying with a few captains who enjoyed a Reagan-Bush relationship with their first officers («George who?»). These captains were not much fun. They seemed to have forgotten that, like George Bush, the callow being taking up space in the forward right corner of the cockpit will someday assume total responsibility for his or her passengers and crew.

A number of years ago, my turn to order people around finally came. The first few months were kind of busy, what with having to keep the plane within the confines of taxiways and dealing with guilt when I forced my passengers to sit down or stop smoking. Things gradually fell into place, of course, and one day I asked myself, How's the stress? The stress of command, that sort of thing.

It suddenly hit me: Being captain was less stressful than being first officer! Now this may or may not come as a surprise to you, but it was a newsflash for me. I had to dig around a little to figure it out.

My Flight Operations Procedures Manual lays out the first officer's duties like a suit of clothes, with the primary duty being to «assist the captain and to carry out assigned duties in a safe and efficient manner . . .» Remember the word «assist» – I'll refer to it later.

What this had always meant to me was that a copilot must wear many hats.

The copilot must first and foremost be a mind reader. You want to please the Old Man; you watch him closely and try to anticipate his needs.

The copilot must also be a chameleon, for although we are operationally highly standardized, minor differences will always exist among captains. The smallest idiosyncrasy, if pushed or ignored, can (as we all know) become a bleeding sore in four days.

---

## Yawspin



And on the next trip, the copilot may have to change and accomplish many odd little tasks in a directly opposite way. For instance, where does the flight plan go? Does it rest atop the glareshield with the first four lines bent vertically like a flag? Does it lie neatly folded between the radar and the fuel gauges? Is it stuffed between the throttles and the fuel levers? Or is it clipped to the captain's control wheel where the copilot has to ask to see it?

On two-pilot airplanes, the copilot often is social director of the cockpit, requiring, for instance, the diplomacy of a Kissinger in the delicate process of nutritional negotiation.

Upon being offered the last steak from first class, the right-seat martyr may have to convince the boss that the copilot's religion forbids meat!

Edison would admire the masterful way a copilot manages, with a slight twist of a wrist, to warm the captain, while cooling the flight attendants (or vice versa). For many a captain, the copilot is both interpreter and apologist to the flight attendants.

I always felt a significant part of my job as copilot entailed helping make the cockpit a pleasant place to be. In case the captain proved to be less than thrilled by the presence of my warm, puppy-like personality (and a few were), I built up a vast repertoire of jokes.



© Aeropers 1989

All right, what could I do for my partner, armed with this newly acquired respect for the second seat? First, I asked myself what I could learn from captains I'd flown with. One guy comes strongly to mind. He didn't like me, and I never knew why. He was friendly and talkative around other folks; but from the beginning, he barely spoke to me.

During our trip together, I assessed and reassessed my performance, tried a few jokes, checked my toothpaste and deodorant, inquired about his family. Not a clue. The atmosphere between us was strained. I began to work hard at bettering the relationship—probably too hard.

The explosion finally occurred as we were coming into Baltimore. I was flying, and the captain was reading back approach control's headings. I repeated the last few numbers for confirmation. The captain turned abruptly, face red with anger, and screamed at me, «Shut up! Shut up! Will you just stop talking!»

I stopped talking. From then on, I only replied. And I replied only when operationally necessary. Initiative went out the window, and the cockpit became a refrigerator. I fault him for never telling me what bugged him; I fault myself for never asking.

Try these for some dinner time stories – of course, without the captain!

«We were taxiing out, and we got behind at starting the remaining engines. The engineer and I had our heads in the cockpit, involved with the after-start and taxi checklists when I realized we were about to taxi onto the runway.

«I hadn't heard us cleared on, and I knew the captain had not picked up his mike to acknowledge anything.»

«I jerked upright and stammered an incomprehensible warning as we nosed onto the runway. Then I automatically did what for this captain was unforgivable: I toed the brakes.»

«For the next 15 seconds the air in our confined space was blue as he insulted me, my heritage and my mother's sexual fancies. That was O.K. with me. I let it all cook inside; and when we finally arrived at our destination, I ordered up a 15-minute feast for my boss. Let's just say the polite part of my speech, boiled down, suggested he reassess his priorities and the magnitude of his ego, consider me a valuable part of his team, and apologize.»

Before we depart, any new copilot gets a speech from me. In addition to the standard stuff about who raises the gear and operating by the book, there's a directive: Question me. You will not hurt my feelings. Expect me to question you in return. I want a copilot who makes a difference.

Here's a story from a captain. «We were taxiing out on the last leg of a three-day trip. It was a windy day, the winds favoring the short runway. Having just

landed on it, I was predisposed to favor the same runway for takeoff and initially misread the takeoff data in the weight-and-balance form. Shoot, my airplane has operated out of dirt fields, and anyway the wind was right down the runway. Ground control cleared me to the short runway, and as I headed in that direction, I glanced again at the sheet. Oops! Too heavy.

«My copilot said, 'You know, I was wondering about that. I was thinking of asking you about that.' I remember thinking to myself, 'No, you weren't. You would not have asked me. You're not the type. 'My copilot was a very nice guy and a competent pilot, but he was not a questioner.»

My Flight Operations Procedures Manual says that the first officer will «inform the captain immediately and at any time should he believe the aircraft is being handled improperly or placed in jeopardy. . .» And moreover, the first officer will «be held responsible (my emphasis) for always offering such advice.»



*First Officer Buzz Towers attempts to adjust to the little peculiarities of each new captain with whom he flies.*

I suggest that the captain (and the copilot) remember that the word «assist», mentioned earlier, encompasses, among other things, the word «advice», mentioned here; and that advising is more difficult for some copilots than for others.

A friend once told me he flew copilot years ago with a crusty old captain who divided the cockpit longitudinally down the middle: Everything on the left side belonged to him, and everything on the right side belonged to him and the copilot.

One day my friend and this captain were descending the plane into a busy airport traffic area, and as they passed through 10,000 feet, my friend reached over with his left hand and flipped a couple of landing lights on for visibility.

The captain glanced at the switches above his head, snapped them back off, glared across the pedestal, and growled, «D'you know why I did that?» My friend, having had enough, blurted, «Yeah, because you're a horse's ass!»

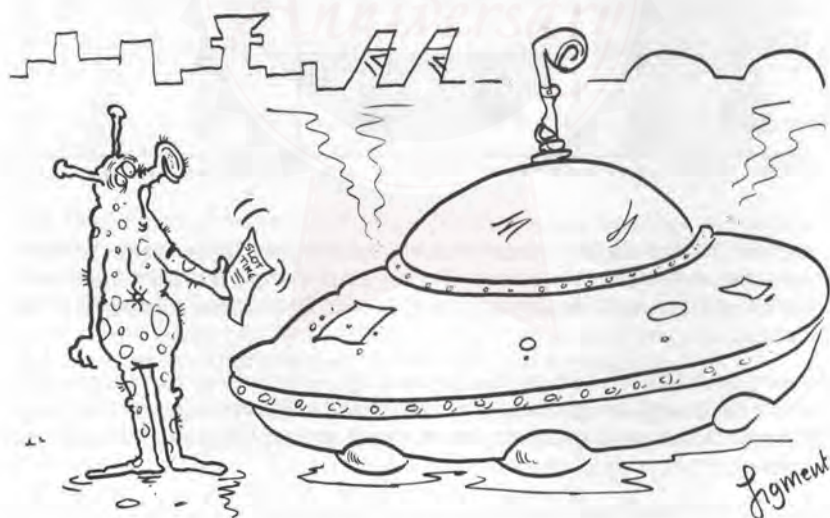
I am neither cheering nor booing this man's response. I am saying, isn't it unfortunate a professional would hear himself say it?

Herein lies, I think, a responsibility for captains: To ensure, to the best of their ability, that their copilots never find themselves immobilized between a rock (the captain) and a hard place (duty). I realize operating the left seat is by no means a popularity contest, but we captains as communicators have the power to facilitate, or to hamper, safe and efficient aviating. The copilot (and the engineer) must walk a fine line. Let's not be their stumbling block.

The author, Alan Johanson, is a 20-year captain for Delta Air Lines, based in Atlanta.

(Aus: «Air Line Pilot», July 1989)

## Light flight



(Aus: «The Log», October 1989, British ALPA)



## Besuch im ATC-Simulator

Vom 31. Oktober bis zum 2. November nahmen 4 Delegierte und Beobachter im Hotel Mövenpick am IFALPA-Meeting des ATS (Air Traffic Services) – committee teil. Thomas Weder, der zusammen mit Gaby Musy-Lüthi von der AEROPERS in dieses Komitee delegiert wurde, organisierte nicht nur das ganze Meeting zur Zufriedenheit aller, sondern ermöglichte auch einen Besuch im Simulator der Firma Swisscontrol in Bern:

Der Allerweltskubus, zehn Stockwerke hoch und in Glas und Aluminium gehalten, der die ATC-Simulatoren beherbergt, wurde zwischen dem Inselspital und Colani's «Interdisziplinärem Forschungszentrum für Eurasien» (heisst tatsächlich so!!) als Zweckbau aufgestellt.

Zur Einführung wurde ein gut gemachtes Video gezeigt, das wohl eher dem Laien die ATC in Zürich und das Luftstrassensystem der Schweiz erklärt.

### Basiskenntnisse via PC

Die Abteilung, die die Besucher am meisten faszinierte, war die navigatorische Grundschulung. Wir konnten uns jeder selber an einen Arbeitsplatz setzen, ein Computerprogramm auswählen und die Übungen durchspielen. Die Kompassrose wird erklärt, und als Anschauungslektion konnte ein «Target» auf dem «Radarschirm» mit Kurswechseln über den Bildschirm gelenkt werden. Weitere Programme bieten noch «Hindernisse», die umflogen werden wollen, Windeinfluss wird simuliert, ILS-Anflüge dargestellt usw.



*Der Arbeitsplatz des Schülers für die Ausbildung zum Ground-Controller ist realitäts-gerecht, aber die «Aussenwelt» wird nach neuesten Erkenntnissen und Möglichkeiten neu gemacht.*

Auf diese Art lernt der ATC-Schüler zuerst «rechts und links» auf dem Radarschirm kennen, da die Kurswechsel auch die Drehrichtung verlangen und ein Anfänger (vergleiche unsere Link-Trainer-Zeit!) nicht immer logisch und sofort richtig tippt. Sogar einigen von uns «Profis» passierte der Lapsus, «the long way around» auf das neue heading zu drehen . . .

Weiter wird dem ATC-Schüler die Präsentation der Flugzeuge, Luftstrassen und Zonen wie auf dem Radarschirm praxiskonform beigebracht, und die Windeinflüsse geben ihm beim «vectoring» der Flugzeuge anfänglich wohl einiges Kopfzerbrechen.

Der Computer bewertet jede Übung. Zum Beispiel, ob die Anzahl Kurskorrekturen bei einem ILS-Anflug zu hoch war oder ob er innerhalb des vorgegebenen Zielraumes die Übungsaufgabe erfüllt hat. Der Instruktor erhält so am Ende jedes Tages ein Bild über den Ausbildungsstand des Schülers.

### **Bodenverkehr – noch nicht perfekt simuliert**

Der Instruktor wies gleich zu Beginn der Besichtigung der Simulationsanlagen für Ramp- und Groundcontroller darauf hin, dass in anderthalb Jahren eine optimale Anlage zur Verfügung stehen werde, die fast ein räumliches Bild eines Flughafen-Vorfeldes gestatte. Dann habe man einen Blick fast wie vom Tower hinab.



Heute sitzen die Schüler noch in einem towerähnlichen Raum und blicken auf eine Leinwand, wo einerseits ein Vorfeld mit etwas Geographie zu sehen ist und andererseits Flugzeugsilhouetten, die die «Piloten» mit beweglichen Objektiven in die Landschaft projizieren können. Nach einem Drehbuch «fliegen» die Piloten Volten, machen den Sprechfunk und befolgen die Anweisungen der Schüler im Rahmen ihrer «Leistungsdaten» oder Vorgaben. Nach der «Landung» muss der Schüler den Piloten präzise sagen, wohin sie rollen müssen. Auch muss er mit der Zeit versuchen, den Überblick bei zunehmendem «Verkehr» zu behalten.

*Das Umfeld, die Informationen und die Flugbewegungen am Radarschirm werden optimal an die spätere Wirklichkeit angeglichen.*

### **An den Radarkonsolen**

Der letzte – und wirklichkeitsgetreueste – Schritt in der Simulatorlaufbahn der angehenden Flugverkehrsleiter ist die Arbeit an Radarkonsolen. Bei unserem Besuch war nur gerade ein Flugzeug unterwegs von Malaga nach München. Das Aufrufen, Instruieren und die Frequenzwechsel beim Überfliegen der Schweiz wurden geübt.

Ein Supervisor überwacht die Übung, der sie auch hier vollständig vom Computer abrufen und zusammenstellen kann. Das Drehbuch ist auch den «Piloten» (Blipdrivers) bekannt, die sich unter anderem auch aus ehemaligen Swissairpiloten rekrutieren; unseren Rundgang begleitete Helmut Bender, dem die Arbeit am Simulator offensichtlich Spass macht. (Bei einem Filmbericht am TV fiel der schöne Satz, wonach sich «hier ehemalige Swissairpiloten ein Zubrot verdienen» können). Bei voller Ausnützung der «Verkehrskapazität» für die Schüler muss ein Pilot bis zu vier Flugzeuge gleichzeitig «spielen». Sieben Pilotenarbeitsplätze sind vorhanden.



*Flusiko-Chef und Computerfreak Hans-Georg Schmid testet sein Können am Grundkurs-PC.*

## Hohe Qualität gefragt

Die relativ hohe Ausfallrate von gegen 50 Prozent soll mit einem neuen Ausbildungskonzept und einem anderen «approach» zu den Schülern auf unter 30 Prozent gesenkt werden können. Die Kapazität des Simulators reicht heute, um den schweizerischen Bedarf von zirka 25 Fluglotsen pro Jahr zu decken. Da ein Unterbestand ausgeglichen werden muss, denkt Swiss-control noch nicht daran, Kapazität auszumieten.

Die 21monatige Ausbildung in der Schulbank, am Simulator, auf Flugplätzen (Zürich, Genf, Lugano und Bern) und als «Stift» an den verschiedenen Radarplätzen soll eine hohe Qualität der Fluglotsen garantieren, denn anders als bei uns steht ihnen später selten ein «Zweimanncockpit» zur Verfügung! Ihre Entscheide müssen kompetent und sicher sein.

Henry Lüscher

## Ausbildung zum Flugverkehrsleiter

Selektion

«Schnupperlehre»

### Ausbildungsvertrag mit Schule

3 Semester Ausbildung im Simulator oder «on the job»:

- Basis-Radarkenntnisse
- Air Navigation System und non Radar ATC
- VFR-Control
- Flugtraining bis zum PP

3 Monate «hands-on»-Training in Genf, Zürich, Bern und/oder Lugano

Schlussexamen

# Glasnost im Mövenpick

Am Meeting des IFALPA Air Traffic Services Committee im Hotel Mövenpick in Glattbrugg (31.10. bis 2.11.1989) hielt der Direktor der Luftverkehrskontrolle der UdSSR, Valeri Shelkovnikov eine bemerkenswerte Rede, die wir Ihnen ganz leicht gekürzt wiedergeben:

Mr. Chairman,

In my brief adress I would like to speak about the present USSR airnavigation system state-of-the-art as well as about its future development.

Considering the vast territory of the USSR, a lot of foreign airlines are greatly interested in using its airspace.

Due to the policy of PERESTROYKA initiated by President Gorbachev, beginning from 1985, the international cooperation including civil aviation increased immensely.

That is why the number of international airways opened during the last four years is equal to those opened during the previous history of the development of civil aviation in the USSR.

At that time we opened international airports at Kazan, Ashkhabad, Baku, Rostov-on-Don, Frunze, Bratsk, Mineralnye Vody, Alma Ata and Sukhomy.

Besides, by the decision of the USSR government, the non-stop transit operations over the USSR territory were authorized.

All these developments caused the explosion-type increase of international traffic.

The number of flights over the Transsiberian and Transasian airways increased by 5 and 3.7 times correspondingly.

But a number of problems appeared:

## **Problem no. 1**

– Air traffic controllers English language training:

All in all we have 17 000 controllers out of which 4000 are servicing international airways. The said problem has to do with a long period of insulation of our society.

Aviation personnel was also affected. In order to improve this situation, we send 100 ATCO's to the English language training center in Bournemouth, GB, every year. The first three groups have already graduated from this school. But this is absolutely not enough!

**Problem no. 2**

– is the equipment of our international airways in Arctic and underpopulated areas.

There is a national ATC system automation program designed to modernize the facilities in the said areas which is still a big question mark, because even optimists think that a joint NAVSTAR/GLONASS project could be implemented only after the year 2000.

**Problem no. 3**

– is the necessity to introduce SLAP procedure to reduce ATC bodies workload, although the international traffic in our country is given one of the highest priorities. We are not satisfied with SLAP and are doing our best to find a way out.

We have started to install 42 VOR/DME equipment on international airways, implement SSR, voice communication channels between adjacent ACC centers.

I repeat, this all happens in Arctic and underpopulated areas!

In the USSR, we are considering the possibility to open new international airway segments which would save time when flying from Scandinavia to Japan and the Mediterranean, from the US to Japan and South East Asia, from Europe to Indochina and South East Asia.

I mean the following airways:

- Rovaniemi–Murmansk–Novaya Zemlya–Dixon–Tokyo
- Novosibirsk Isl.–South Sakhalinsk–Japan
- Nome (USA)–Anadyr–P. Kamchatsky–Yu. Sakhalinsk–Tokyo
- Khabarovsk–Vladivostok–Seoul and Tokyo.

Using these airways we shall be in a position not to overfly high seas, to raise our safety and efficiency standards.

We are going to open new international airports in Murmansk, Archangel, Magadan, Anadyr, Provideniye, Tallinn, Riga, Petrozavodsk, Yakutsk, Syktyvkar, Chulma, Nurengri, Surgut, Yu. Sakhalinsk and Vladivostok.

Considering the fact that both the international airlines and Soviet authorities are mutually interested in opening new international airways and airports, we propose to hold a special meeting with all parties concerned to discuss the ways of organizing and financing of joint ventures with a purpose of Soviet Air traffic controllers English language training and purchasing of modern navigation equipment for the Arctic and underpopulated areas.

# SAS-Piloten wünschen Anerkennung

*Capt Eric Björkman hat im «Svenska Dagbladet» vom 12. April 1989 das folgende Interview mit SAS-Piloten entdeckt und unserer Redaktion zugestellt. Es ist sicher von Interesse, im Hinblick auf die geplante Partnerschaft zwischen Swissair und SAS zu erfahren, in welchem Verhältnis unsere nordischen Berufskollegen zu ihrem Management stehen. Beim Lesen der folgenden Zeilen kann man zur Ansicht kommen, dass wir auch auf dieser Ebene gut zusammenpassen.*

J. K.

## **Die Arbeit der Piloten findet bei vielen zuwenig Anerkennung**

Beim SAS ist das Personal der Ansicht, dass die Piloten nicht nur der schönsten Arbeit nachgehen, sondern zudem auch noch am meisten verdienen. Aus diesem Grunde leiden sie unter dem Neid verschiedener Personen aus allen Personalkategorien. Auch gewisse Kreise des Managements haben den Piloten gegenüber eine feindliche und abschätzig Haltung eingenommen und unterstützen die Erosion des Berufsbildes.

## **Motivation und Flugsicherheit**

«Wir lieben unsere Arbeit, verdienen gut, und es gefällt uns beim SAS. Trotz unseres Einsatzes empfinden wir die Haltung der Gesellschaft gegenüber uns Piloten als negativ. Wir erwarten für unsere Leistung auch Anerkennung, die aber auch von seiten des Managements ausbleibt. Diese Haltung untergräbt die vorhandene Motivation, was auf die Dauer für das Unternehmen schädliche Auswirkungen haben kann. Im extremsten Falle könnte sogar die Flugsicherheit tangiert werden», sagt Ingemar Torlöf, der Präsident des SAS-Pilotenverbandes. «Im Laufe der letzten Jahre hat das Management den Schwerpunkt von der Technik auf den Service verlagert, was unweigerlich zu einer Abwertung des Pilotenstatus beigetragen hat. Diese Geringschätzung des Managements wirkt sich entsprechend negativ auf das Arbeitsklima des Unternehmens aus.»

## **Sieben Stunden in der Luft ohne Pause**

Der Verbandspräsident fährt weiter: «Das Management hält sich des öfteren nicht an die getroffenen Abmachungen. Aus diesem Grunde gab es in einem Jahr drei Verhandlungen beim Arbeitsgericht. Am Anfang dieses Jahres kam es zu einer Auseinandersetzung mit der Geschäftsleitung wegen Besatzungsplanung und Duty-Time im Hinblick auf ein neues Flugzeug. SAS war der Ansicht, dass man eine 9-Stunden-Duty ohne Pause einem 2-Mann-Cockpit zutrauen könne. Doch der Verband konnte aus Gründen der Flugsicherheit diesem Ansinnen nicht zustimmen. Schlussendlich erzwangen wir ein 3-Mann-Cockpit, obwohl eigentlich nicht die Piloten für die Flugsicherheit

kämpfen sollten. Weiter gab es Differenzen betreffend Mealbreaks. Der Arbeitgeber ist der Auffassung, dass wir sieben Stunden ohne Esspause arbeiten könnten. Im weiteren gibt es Beziehungsprobleme zu anderen Personal-kategorien, deren Ursachen im 'schwedischen Neid' zu suchen sind. Ein Chef äusserte sich vor kurzem wie folgt: 'Piloten verdienen zu viel und arbeiten zu wenig.' Dies ist eine weitverbreitete Auffassung im Unternehmen SAS. Sie löst Frustration aus und demontiert das Berufsbild des Piloten.»

### Flughierarchie

Ingemar Törlof betrachtet die gegenwärtige Personalpolitik gegenüber den Piloten als ungenügend. So gibt es zum Beispiel keine Kurse für Weiterbildung. SAS plane aber eine Kaderausbildung auch für Piloten. «Viele Probleme entstehen aus einer in Frage gestellten Hierarchie auf den Flugzeugen, wo man die Autorität der Piloten zu untergraben versuche. Diese Zustände sind bedauernswert, aber wir Piloten sind stark genug, um damit leben zu können. Trotzdem erwarten wir für unseren Job eine entsprechende Anerkennung und Respekt.»

Mats Mitsell, Head OPS Division Manager, sieht die Situation der Piloten aus einer anderen Optik. Er meint, dass das Management eine gute Beziehung zum Pilotenverband pflege und dessen Wünsche respektiert würden. «Es mag sein, dass zwischen Piloten und anderen Personalkategorien Spannungen vorhanden seien, da diese Kategorien die Befugnisse und Arbeitsbedingungen der Piloten in Frage stellten. Wir versuchen zwischen den verschiedenen Berufskategorien Brücken zu bauen und einer allfälligen Konfliktsituation korrigierend entgegenzuwirken.»

### Motivierte und loyale Piloten

Mats Mitsell unterstreicht, dass die Piloten des SAS ausserordentlich motiviert, loyal und mit dem Arbeitgeber zufrieden sind. «Auf jeden Fall sind die Unzufriedenen in der Minderheit. Ausserdem ist Ihre Arbeit gut bezahlt und das soziale Prestige entsprechend vorhanden.»

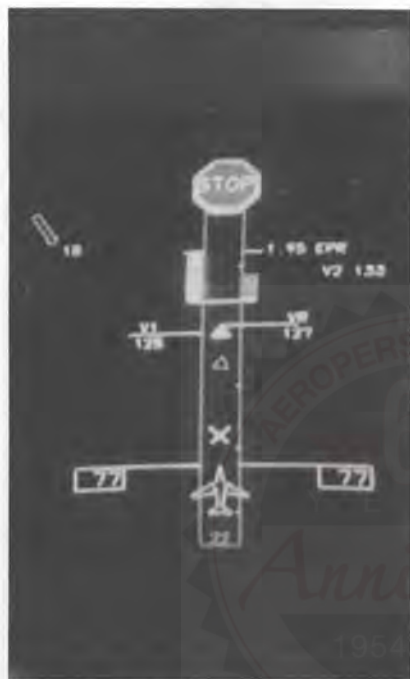


EVANGELISCHE SCHULE  
BAUMACKER Baumackerstr. 15  
8050 Zürich-Oerlikon

**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.**



## Take off performance monitoring system



*Take-off monitoring System.*

A new system, developed by NASA, will provide airline pilots with simple and comprehensive guidance on whether to abort or continue a takeoff and might be integrated in future cockpit. The system uses a data base of nominal aircraft performances and accesses information before takeoff to calculate the longitudinal position at which the aircraft will achieve the  $V_I$  and the  $V_R$  speed and the farthest point at which the rotation can be done and still clear a 35 ft obstacle at the end of the runway. Before the flight the crew enters different parameters such as: gross weight, center of gravity, flap setting, altitude, temperature, wind indications and runway parameters. During the takeoff roll, the system accesses data on the engine pressure ratio, calibrated speed, ground speed, acceleration and continually displays the aircraft position on the runway, the projected distance to  $V_R$  and the required distance to stop the aircraft. The monitoring system

then compares the airplane's actual and nominal performances to provide the pilots with a continually updated forecast of whether they can stop on the runway in case of an abort or whether they should continue the takeoff.

When the airplane lifts off, the display reverses to a navigation display and if the pilot decides to abort it will show the ground speed and a cross indicating the projected stop point with actual and maximum braking.

The system needs more refinements before becoming operational but it will surely help pilots in their decision making during this very critical phase of flight.

G.C.



## Callback



### Food For Thought

... The First Officer who was flying at the time had been on a diet for some time ... We climbed and cruised at 8000'. We got cleared to 6000' and shortly after started down (pilot's discretion) ... As I began to talk to Approach Control I saw 5700' going by on the altimeter ... and grabbed the controls, disconnecting the autopilot and catching the aircraft at about 5580' and taking it back to 6000'.

The First Officer said as we levelled off that his blood sugar must be low, causing his failure to properly monitor the instruments ... I suggested he eat small meals between his diet meals to avoid any future problems.

### Something Old ...

... Our mission was to train two transition candidates in operation of this high-tech automated cockpit aircraft ... Our final approach resulted in an unexpected missed approach due to deteriorating weather conditions. We were all tired because it was approaching back side of the clock flight training, and weather conditions were worsening. We decided to do an ILS in order to complete a landing at the airport. Autopilot did not intercept the glideslope. Regardless of the pilot's experience in this particular aircraft, standard instrument procedures dictated that we miss the approach and re-set up for another ILS or a different approach. Neither pilot (I.P. or trainee) instituted the missed approach.

Instead (due to fatigue, worsening weather, and fuel becoming a factor), we attempted to intercept the G/S manually and with «off-the-wall» procedures. We went below minimum operating speed, had an excessive rate of descent (greater than 1000 FPM), and an excessive nose-down attitude, before finally going around and setting up again for the approach. The second ILS (after two consecutive missed approaches) went without a hitch ...

We had get-down-itis and did not fly basic instrument procedures, resulting in an unsafe aircraft attitude. «Back to Basics» cannot be emphasized enough ...

### Something Blue . . .

On a clear, hazy day with the sun at our backs we were being vectored for an approach . . . at 6000' MSL. Approach advised us of converging IFR traffic at 10 o'clock, 5000', NE bound. After several checks in that position I finally spotted him maybe 10 seconds before he passed beneath us . . . When I looked up again I saw the small cross-section and very bright landing light of a jet fighter at exactly 12:00 at very close range at our altitude . . . I overrode the autopilot and pushed the nose over sharply. As I was pulling back the thrust levers and cursing loudly, the «fighter» turned into a silver mylar balloon with a blue ribbon hanging from it! I could see what it was when it zipped just over our heads and the sunlight no longer reflected directly back in my eyes (the landing light). I was convinced it was a military fighter, complete with the usual trail of dark smoke coming out the back (the blue ribbon?!)

Then – I remembered the traffic directly below us! I pulled the nose up just as sharply as before. Fortunately, everyone was seated in the back, and there were no injuries or damage . . . Our total altitude deviation was no more than 200'.

### Impressionen





### **Helfen**

wo Hilfe nötig ist und wo wirksam geholfen werden kann.

Die vor über 30 Jahren gegründete Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals fördert und unterstützt die Idee des Pestalozzi-Kinderdorfes Trogen, der SOS-Kinderdörfer in aller Welt sowie anderer humanitärer Werke. Wir sind überzeugt, dass wir vor allem jenen helfen müssen, die sich noch nicht selber helfen können, nämlich elternlosen, verlassenen und/oder behinderten Kindern. Das Komitee garantiert, dass der volle Spendenbetrag das Ziel der Hilfsaktion erreicht; Spesenvergütungen kennen wir nicht. Wir stehen durch die SR-Vertretungen in ständigem Kontakt mit den örtlichen Leitern und erhalten detaillierte Abrechnungen. Da sich die Kinderdörfer in der Nähe einer SR-Destination befinden müssen, haben alle SR-Angestellten als Spender die Möglichkeit, «ihre unterstützten Kinder» zu besuchen und vielleicht sogar eine persönliche Beziehung aufzubauen.

### **Wo helfen**

Normalerweise übernehmen wir die Baukosten eines SR-Hauses in einem SOS-Kinderdorf und bezahlen anschliessend die Lebenskosten der darin wohnenden Waisenkinder-Familie. Die Nicht-SOS-Kinderhilfswerke unterstützen wir mit fixen Haushaltbeiträgen. Gegenwärtig unterhalten wir Familien in den bestehenden SOS-Kinderdörfern von Accra, Bangkok, Caracas, Dakar, Khartoum, Karachi, Manila, Oporto und Santiago de Chile. In Nairobi ist ein Haus im Bau und für Beirut ist das Projekt bereit; für Tehuacan/Mexico wird gegenwärtig Geld gesammelt. Weiter unterstützen wir Capt. K. Bürkis Kinderdörfer in Usthi und Udarhait (Indien), die Sociedade Pestalozzi Sao Paulo, das Pestalozzidorf Trogen, das Schlupfhuus in Zürich, die Stiftung Horizon in Genf und eine heilpädagogische Familie in Wald ZH. Dazu helfen wir der Stiftung Pestalozzi Kinderhilfe in der Dritten Welt mit einmaligen Projekten wie Schulhäusern in Indien.

### **Wie helfen**

Mit freiwilligen Salärabzügen oder mit Einzahlungen auf unser Postcheckkonto 80-26140-7 kann jeder nach seinen Möglichkeiten, direkt, gezielt und kontrolliert helfen.

### **Warum helfen**

Die Medien berichten täglich von Hunger, Krieg und Katastrophen. Leider ist es eine Tatsache, dass dabei immer wieder Kinder zu den am meisten Be-

troffenen gehören, und dies ohne jegliches eigenes Verschulden. Helfen Sie uns, wenigstens einigen Kindern Nahrung, Ausbildung und ein Daheim mit eine wenig Wärme zu verschaffen.

Jedes etwas **glücklichere Kind** auf dieser Welt bedeutet eine **glücklichere Welt!**

Herzlichen Dank im Namen des Stiftungskomitees

Gustav Bader

### Stiftungskomitee:

G. Bader (Präsident), L. Bollhalder, T. Diaz, J. Folini, B. Friedrich, B. Gugelman, G. Habegger, I. Hächler, R. Hucker, H. Hürzeler, K. Laasner, A. Lüthy, L. Mawer, M. Messmer, C. Ruggaber, P. Schertenleib, F. Schmid.

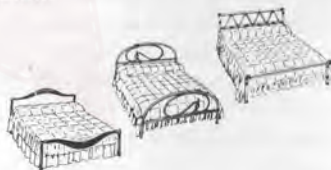
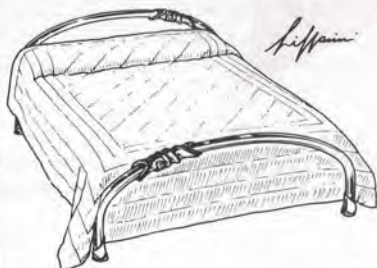


Wohn-Tip Nr. 47

## GS-MOEBEL – DIE Adresse für schöne Messingbetten

Suchen Sie ein apartes Messingbett? Dann sind Sie bei uns an der richtigen Adresse! Weil edle **Messingbetten** für jeden Geschmack und in verschie-

denen Breiten seit langem unsere Spezialität sind. Überzeugen Sie sich selbst!



**GS MOEBEL**

8001 Zürich  
Zähringerstrasse 32 (beim Central)  
Telefon 251 11 84 und 47 14 61

# AEROPERS- Buchempfehlung



## Swissair 308 startbereit

von Peter Wepfer und Urs von Schröder

Unsere Piloten werden aktiv in der Literatur! Nach Alexander Ditze stellt am 15. Dezember schon der zweite Swissairpilot in diesem Jahr sein Buch vor: Peter Wepfer hat seine vielbeachteten Beiträge in den «Swissair-News» ergänzt und erweitert und kann diese Erlebnisse in einem stattlichen Buch präsentieren. Urs von Schröder hat ihm journalistische «Schützenhilfe» geleistet.



### Vorgeschichte

Seine dreizehn «News»-Artikel schrieb Peter Wepfer aus dem Bedürfnis heraus, einem breiten Leserkreis und vor allem unseren Mitarbeitern am Boden die Arbeit im Cockpit ungeschminkt näherzubringen. Er war überzeugt davon, dass es unsere eigene Aufgabe ist, für unser Berufsbild zu sorgen. Und die vielen positiven Reaktionen auf seine Artikel gaben ihm recht. Er hatte viel zum Verständnis unserer Arbeit beigetragen.

### Neue Erkenntnisse

Peter wurde von verschiedenen Seiten ermuntert, doch ein Buch herauszugeben. Er verzögerte seinen Entscheid, vor allem weil er für einen

Fokker- 100-Kurs geplant war. Dies war jedoch eine positive und kreative Pause, denn dieses Flugzeug moderner Technologie gab ihm Stoff für eine nochmalige Erweiterung des literarischen Angebotes. Er konnte so die Philosophie heutiger Glas-Cockpits, Flight management systems, Softwareprobleme, einen Ausblick auf «fly-by-wire» usw. detailliert beschreiben und beleuchten.

### **Das Buch**

Im ersten Teil wird – wie im Titel angetönt – ein Flug von Zürich nach Thessaloniki ausführlich und spannend beschrieben. Ein ganz normaler Flug, von uns Routiniers täglich professionell durchgeführt, ohne mehr an Hintergrund und Bedeutung jeder einzelnen Handbewegung und Entscheidung zu denken. Peter erläutert gekonnt, nüchtern und verständlich das gesamte Umfeld der Operation «Flug».

Im zweiten Teil beschäftigt er sich mit den Problemen der modernen Cockpitphilosophie und mit den Ansprüchen, die an uns gestellt werden, und die die Zukunft für uns bereithält. Ein Seitenblick auf Organisationen und Dienststellen, die mit uns direkt zu tun haben (wie ATC), gibt dem Leser das Verständnis, das wir sehr oft von unseren Passagieren erbitten müssen, das Verständnis für Sachzwänge.

### **Pressevorstellung im Ops-Center: 15. Dezember**

Gäbe es einen geeigneteren Ort für die Vorstellung dieses Buches als das Ops-Center? Wohl kaum, denn dort sind viele seiner Geschichten «zuhause».

Peter Wepfer und Urs von Schröder werden am 15. Dezember ab 15 Uhr dort sein, zu Ihrer Verfügung für Diskussionen und Informationen.

Falls Sie gleich ein Buch für Ihren Göttibueb oder sonst eine flugbegeisterte Person zu Weihnachten kaufen möchten, können Sie es dann auch gleich signieren lassen!

H. L.



## 60 Jahre Berner Flughafen-Geschichte



Die Geschichte des Berner Flughafens ist von wechselnden Etappen geprägt. Mitte August 1989 konnte der im Volksmund liebevoll «Mösli» genannte Bundesstadt-Flughafen seinen 60. Geburtstag feiern. Über 40 000 Zuschauer erlebten zwei eindruckliche, faszinierende Mösli-Tage – notabene ohne spektakuläre Vorführungen, dafür mit um so mehr

Information und interessanten Ausstellungen am Boden.

Soeben ist ein neues Buch erschienen, das einen ausgezeichneten Überblick gibt über das Schicksal des Bundesstadt-Flughafens bis heute. Viele Schwarzweiss- und Farbbilder illustrieren optisch das Geschehen; auch Umweltaspekte sind berücksichtigt.



*Vor über 30 Jahren flogen noch Swissair-Maschinen nach Bern.*

Autor und Verleger des Buches «Die Geschichte des Mösli» ist der in Gümli- gen wohnende Redaktor und Publizist Rolf Ellwanger. Auf 66 Seiten hat er zusammengetragen, was interessant und wissenswert erscheint zur Entstehung, zum Werdegang und der heutigen Bedeutung des Bundesstadt-Flughafens.

Eigentlich begann in Bern, wie in diesem neuen Buch zu lesen ist, der Flugbetrieb bereits 1910 auf dem sogenannten «Beundenfeld». Ein weiteres Flugfeld existierte in Oberlindach. Erst am 14. Juli 1929, nach jahrelanger Standortsuche, konnte der Flugplatz Bern südlich der Stadt, im Belpmoos zwischen der Aare und der Gürbe gelegen, eingeweiht werden.

Seither haben Millionen von Passagieren den Flughafen benützt als Ausgangspunkt für Reisen von Stadt zu Stadt, von Region zu Region, Land zu Land oder gar von Kontinent zu Kontinent. Aber er dient ebenso den ankommenden Reisenden aus dem Ausland als Bestimmungsort und Startpunkt. Etwa den ins Oberland weiterreisenden Touristen aus verschiedenen Ländern usw. Die wirtschaftliche Bedeutung des Mösli für den Grossraum Bern darf nicht unterschätzt werden. Die ganze Region ist auch in Zukunft auf den Berner Flughafen angewiesen, nicht zuletzt im Zeichen von «EG 92». Diese und viele weitere Informationen sind dem neuen «Mösli»-Buch zu entnehmen.

«Die Geschichte des Mösli», 60 Jahre Flughafen Bern-Belp, verfasst von Rolf Ellwanger, Redaktor, kann beim Autor zu 15 Franken bezogen werden. Adresse: Postfach 229, 3073 Gümli- gen.

## Light flight

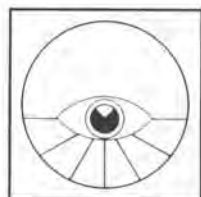
1954 → 2014



*"Lorenzo, icing, windshear, ozone, screwed-up biorhythms, MELs by the millions, and now some young copilot tells me smoking is hazardous to my health!"*

Aus: «Air line pilot» September 1989, by Joe Contorti, Capt. Continental.

## rund-Schau



### **Vive les bouchons**

Certaines performances du nouveau SAAB 2000 qui devrait accomplir son premier vol en 1992 sont remarquables. Une grande nouveauté de cet avion est sa capacité à voler entre 18 000 et 31 000 pieds à une vitesse de croisière de M 0,62! Les pilotes de jet apprécieront. C.G.

### **Poor airmanship. . .**

After the crash of the JAL 747 in 1985 which left the aircraft uncontrollable with no hydraulic fluid in its four systems, Mc Donnell Douglas said that the chances of a similar accident happening again were judged so remote that any modifications to Douglas aircraft would have been unnecessary . . .

Four years later in response to the DC-10 accident from Sioux-City, MDC decided to fit a device which will retain at least some hydraulic power if all the hydraulic lines are ruptured. How many lives could have been saved? C.G.

### **OXFORD**

How many of you did part of your training at Oxford? Did you know, that there is an Oxford Air Training School Past Students Association.

The stated aim of the association is

«To maintain contact with and between past students and to exchange aviation information and experience, fostering post-training professionalism»

In addition to a journal sent out occasionally, there is an annual Summer Ball in Oxford, and they are intending to have a member's dinner once per year (in winter) to which a guest speaker will be invited. If you are interested in joining, drop a line to Box 1069 and I shall forward details to you or just write to.

Oxford Air Training School  
Oxford Airport  
Kidlington  
GB-Oxford OX5 1RA

Tel: 0865 84/234 Ext 254  
Fax: 08675 79123

# Light flight

## Straight & Level

On the subject of Short aircraft, when a Belfast of Heavylift Cargo Airlines burst a tyre at Schiphol recently, flight engineer Bernie Burton got out his jack and the spare, and did a wheel change on the spot.

Question: Why can't you do that on a 747-400F?

Answer: What's a flight engineer?

On the subject of flight engineers, a Qantas 747-400 pilot was asked where his was. He held out his hand, thumb, and forefinger an inch apart, and said: «He's that long and that wide and has 32 legs.»

On the subject of electronics, this met warning was received by ATC Goodwood:

*«Ref warning number 20 valid 111405 to 121400 type of warning thunderstorm this warning sent (by computer) in error. Please cancel.»*

In the old days, Bert stood atop the tower and looked at the pretty flashes coming from the nice, big, fluffy cumulo-nimbus. The early warning was a sort of rumbling sound, and it was never sent in error. It was electrical, not electronic.

What are the indicators of progress? The shrinking of avionics, the amount of cockpit glassware, or the flightdeck phraseology, perhaps?

The two most-used cockpit comments used to be: «Is she new?» and «Was that for us?» Now they are: «Why is it doing that?» and «Have you seen this one before?». That's progress.

The US smoking ban on all flights of less than six hours will create a new class of criminal, but Congress has yet to decide what penalties will face the smoke-detector disabler who sneaks into the aeroplane toilet two hours after take-off for a furtive fix. Anyone with «half a brain» can disable a detector, says Flight's smoking correspondent Gaspar D'Urry, I rest my case, m'lud.

«Birdseed 737 from Gatwick Delivery, are you ready to push back? Your slot is in ten minutes.»

«We're just boarding a couple of passengers from a connecting flight, we'll call you as soon as possible.»

Five minutes later:

«Gatwick Delivery, Birdseed 737 ready to start and push back. We haven't missed our slot have we?»

«Birdseed 737, no you haven't. We've moved your slot back 45 minutes. Hold at gate.»  
*(Aus: «Flight International»)*

## From other publications



### **Eliminate B-Scale**

The real culprit in the so-called pilot shortage is the two-tier pay system. There are many experienced, qualified pilots flying for supplemental and freight carriers whose experience and qualifications equal or exceed those of very senior major airline captains.

In my own case, as a «new kid», I am a 10,000-hr. pilot with experience as captain on the DC-9, MD-80, Boeing 727, Boeing 737 and L-1011, and have served as check airman and/or instructor pilot on several of those types. I am very reluctant, at 49 years of age, to forego that experience and become No. 6,000 flight engineer, with no hope of ever getting off of the «B» scale in my remaining 11 years.

I prefer to remain a «non-sked» or, even worse, «freight dog», where I can at least maintain some semblance of earning a livelihood. A great many of my peers feel the same way, but we would all jump at the chance of working for a major carrier for a decent wage that recognizes our previous accomplishments.

To be lumped into a category with 1,200-hr. pilots and paid a sub-starvation wage is not just demeaning, it is an outright insult. Do away with «B» scale, pay a decent entry level wage, and the shortage will disappear.

*(Leserbrief aus: «Aviation week», Oct 23, 1989)*

### **Continental president resigns**

Frank Lorenzo, owner of Continental Airlines, has forced the resignation of the troubled airline's sixth president in six years. President, chairman and chief executive officer Joseph Corr has resigned to pursue other business interests.

The new chairman and CEO (Chief Executive Officer) is Franz Lorenzo, who also holds the titles of chairman and CEO of Continental's parent company, Texas Air. Texas Air planning and finance vice-president Mickey Foret, who has worked for Lorenzo for 15 years, becomes president.

*(Aus: «FLIGHT INTERNATIONAL» 8-14 Nov. 1989)*

### **Pilot-Maintenance Link**

Japan Air Lines has introduced a television briefing system that links maintenance staff with pilots at Haneda, Tokyo's domestic airport. The system connects the carrier's line maintenance shop and dispatch room at the airport. During preflight briefings in the dispatch room, the flight crew can exchange information with the maintenance staff via a television system. The experimental system is being used only for early morning Boeing 767 flights, but JAL plans to introduce it for other flights at both Haneda and Narita airports.

### **Hurricane guessing game**

USAir endured the vagaries of weather forecasts along with hundreds of thousands of people caught in the path of Hurricane Hugo. The airline, which operates extensively in the southeast U.S., ferried some aircraft to its Charlotte, N.C., hub – its largest – when early forecasts projected Hugo would swing up the East Coast. Instead, the hurricane headed farther inland and passed directly through Charlotte, with considerably less force than the 135-mph. winds faced by Charleston, S.C. The airline was caught with 11 transports on the ground at Charlotte, which were loaded with fuel for weight and stability. The aircraft were not damaged, in contrast with the airport itself, where officials are estimating \$3 million in damage that was inflicted primarily on construction projects: At least 15 USAir jetways were damaged as well.

*(Aus: «Aviation week» October 9, 1989)*

### **Douglas faces MD-11 certification dilemma . . .**

Mc Donnell Douglas has completed installing the vertical stabilizer and the winglets on the first MD-11 but now the company is poised to decide whether to certificate the MD-11 as a new type or as a DC-10 derivative. The decision must be made before the prototype makes its first flight toward the end of the year. For the company the decision is a difficult one, particularly as the programme is almost six months late, and the certification as a new type would take longer than obtaining a derivative ticket.

The company acknowledges the major marketing advantages of certification as a new type, but points out that US and European airworthiness authorities take-off rules for new aircraft require a two-second delay to abort the take-off following an engine failure. As this translates into either an extra 700–800 ft of runway length or a 10 000 lb weight penalty, MDC must decide whether it can still offer customers the performance originally promised if it certifies the MD-11 as a new type. The dilemma is exacerbated by the MD-11's marginal weight problem. With 80 per cent of the aircraft structurally complete and weighted, it is 2 per cent over target weight and MDC aims to cut 300 lb over the next three to four years . . .

*(Aus: «Flight», Oct. 14, 1989)*

### **Look and see...**

Pilot error is now believed to have caused the July 27 crash of a Korean Airlines' DC-10-30 in Tripoli. The South Korean Transportation Ministry said the pilot tried to land despite thick fog and control tower warnings. Mistakes by Libyan air traffic controllers or a mechanical defect in the aircraft have been virtually ruled out. «Black box» data from the accident aircraft have been sent to McDonnell Douglas for simulation of the accident.

### **Pilot Marketing**

Australia's domestic airline pilots have formed a nonprofit organization to market their services overseas. About half of the 1,600 Australian pilots who resigned in a pay dispute are willing to work abroad. Interested airlines will be provided with the names of captains and first officers experienced in specific aircraft types for a nominal processing fee.

*(Aus: «Aviation Week», Nov. 20, 1989)*

### **Gefälschte Pilotenausweise**

In Italien sind sechs Piloten entdeckt worden, die zum Teil schon länger mit gefälschten Pilotenausweisen ihrem Beruf nachgingen. Auch drei Piloten der staatlichen Fluggesellschaft Alitalia und ihrer Tochter ATI sind geflogen, ohne im Besitz einer gültigen amtlichen Lizenz gewesen zu sein. Auf den Flugzeugführer-Ausweisen war die Unterschrift unter jenem Teil gefälscht, in dem dem Anwärter das Bestehen der mündlichen Prüfung attestiert wird.

*(Aus: «Tages-Anzeiger», 15. Nov. 1989)*

### **A Northwest Airlines**

DC-9-30 made an emergency landing on a 6,000-ft. runway in Monte Vista, Colo., after an electrical system failure. The 21-year-old aircraft was en route the night of Oct. 17 from Minneapolis/St. Paul to Phoenix with 104 on board when the system failed. Switching to backup battery power, the flight crew landed on the runway, rolling «a couple of hundred feet» off the end onto loose gravel. There were no serious injuries. The lack of standard electrical power prevented the cabin from depressurizing, jamming the doors shut until the captain used an ax to break a window and equalize the air pressure. Denied the use of flaps and slats, the flight crew was forced to land at above-normal speed. The NTSB is investigating the incident.

Who panicked here – the pilot or the reporter! Perhaps, the DC-9/30 has been redesigned.

*(Aus: «Aviation Week», Nov. 20, 1989)*

# Hello Partners!



Have a good start into the new year!





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

Die Redaktion

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

Les Rédacteurs

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

I Redattori

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

De Redactie

God Jul Och Gott Nytt År.

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

The Editors



# Organisation des Vorstandes

---

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

---

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	<b>SR-Fach</b>
Versicherungen	E. Scharp	M. Kuhn	1230
Salär-/Gesamtaufwand	E. Scharp	G. Brun	1078
Datenaufzeichnungsgeräte	R. Suter	H. Lüscher	189
Seniorität	T. Stefanini	P. Bircher	274
Finanzen	H. Spörri	G. Schwing	1486
Einsatz	R. Lengauer		
Schule und Check	H. Spörri	G. Riedel	1352
Flugsicherheit	T. Stefanini	H. G. Schmid	1240
Security	H. Spörri	P. Rüedi	1311
<b>rundschau</b>	H. Lüscher		
Int. Organisationen	H. Lüscher		
Copilotengruppe	R. Suter	Ch. Häfeli	86
Flight Engineers	A. Caluori	W. Jenni	513
Ausländer	E. Scharp	G. Schwing	1486
Romands	H. Spörri	B. Wettstein	1289
Pensionierte	E. Scharp	H. Hürzeler	
Dachverband	R. Lengauer	H. Spörri	402
Rechtsfragen	A. Caluori	J. P. Tappy	1413
Öffentlichkeitsarbeit	R. Suter	vakant	

---

<b>VEF-Stiftungsräte:</b>	Jürg Franz	Fach 448	Erwin Kaiser	
	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

---

