

# rundschau

Juli/August 1983



**AERO  
PERS**

Offizielles Organ der Vereinigung des fliegenden Personals 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 – Contents – Sommaires	Seite/Page
Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
<b>I N T E R N</b>	
Unsere neue Sekretärin	9
ER-Crewcomplement	10
Neuaufnahmen	12
3 Essays	13
Take Off Alignment Distance	19
Tired Tyres	21
Wirtschaftszeit	27
rund-Schau	29
Swissairhemden repräsentieren	32
Ein Einsatz ex Rio	34
Briefe an die <b>rundschau</b>	35
IBM & Co.	36

**Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 19. September 1983**

**Redaktions-Team:**

F. Rasumowsky (Vorsitz)  
E. Brunner, H. Lüscher,  
D. Schürer, H. Spörri,  
B. von Tobel

**Auflage: 1400 Expl.**

**Redaktions-Adresse  
und Versand:**

Sekretariat Aeropers  
Ewiges Wegli 10  
8302 Kloten  
Telefon 01/814 15 15

**Druck und  
Inseratannahme:**

Wettlin & Co.  
Rosengartenstr. 5  
8037 Zürich  
Telefon 01/44 47 44

Die Schwarz-Blauen von AEG.

## Testen Sie die AEG-Powermatic!

900 Watt Powermatic, 750 Watt Powermatic, 650 Watt Electronic – diese neue Schlagbohrer-Generation bedeutet: mehr Kraft, mehr Leistung, mehr Sicherheit, mehr Möglichkeiten. Kommen Sie, wir zeigen Ihnen gerne die Vorteile der Schwarz-Blauen.

SB 2 E-901 Fr. 475.– Netto  
SB 2 E-751 Fr. 435.– Netto  
SB 2 E-651 Fr. 345.– Netto

**Byland AG**



**AEG**

Elektrowerkzeuge von  
AEG-TELEFUNKEN

Eisenwaren — Werkzeuge  
Rennweg 48, 8023 Zürich 1  
Telefon 01 211 88 45

Mit uns kann man rechnen.  
Prompt und sicher.  
Ca, c'est «La Suisse»  
Versicherungen

Generalagenturen in der ganzen Schweiz.  
Generaldirektion: Avenue de Rumine 13, 1005 Lausanne, 021/201811

## Der PiC gehört zum Kader!



In der **rundschau** Nr. 224 vom Januar/Februar 1980 schrieb Roland Kurtz, unser ehemaliger Sekretär: «Dem Einigungsprotokoll der Salärverhandlungen 1980 entnehmen wir, dass – nachdem die Bordkommandanten in das «Gratifikationssystem für das mittlere und obere Kader der Swissair» integriert wurden – die PiCs (Pilots in Command) nun formell dem Kader der Swissair angehören, weiterhin aber dem Gesamtarbeitsvertrag Swissair/Aeropers unterstellt sein werden. Was heisst das konkret?» Ich möchte die Frage ändern: «Wo stehen die PiC heute?» Nachfolgend einige Abschnitte aus meinem Notizbuch:

- Die Kaderstellung an und für sich muss im Sinne der Autorität erarbeitet werden (der Grosse Brockhaus definiert Autorität so: Ansehen, Würde, Machtbefugnis). Dem PiC ist nicht Machtbefugnis unsicher, denn diese ist ihm im Cockpit erteilt. Das Ansehen und die Würde des PiC müssen aber immer wieder erarbeitet und in zunehmendem Masse verteidigt werden: Der PiC gehört zum Kader!
- Eigentlich brauchte es keinen Paragraphen: Der PiC **ist** Kaderangehöriger; er ist ja Chef des Flugzeugs. Weil ein Kapitän aber zum gewöhnlichen Angestellten wird, wenn er seinen Flug beendet hat, ihm dann keine Angestellten mehr unterstellt sind und er auch keine konkreten Aufgaben mehr hat, entsteht eine Dualität, die einer Regelung bedurfte: Der PiC gehört zum Kader!
- Einem kompetenten Kommandanten muss zum Beispiel das FOM gründlich bekannt sein. Seiner Interpretationskraft darf aber nicht ein kleinlicher Route-Check-Pilot im Wege stehen. Ein Copilotenleben lang können wir unser FOM studieren. Als Kapitän sollte es keine Interpretationshilfe mehr brauchen. Jede Verantwortung, die ein PiC nicht wahrnimmt und sie seinen Vorgesetzten überlässt, schränkt seine Autorität und Entscheidungsfreiheit ein, und auch die aller andern PiC. Jedes fordern «klarer» Vorschriften ist eine kleine Kapitulation und eine Schwächung der Captains-Stellung. Nehmen Sie sich, lieber Kapitän, die Autorität, denn Sie haben sie: Der PiC gehört zum Kader!

- Wenn ein Kommandant nach einem Flug einen Bericht (PVR) für nötig hält, sollte sein Vorgesetzter nicht noch zusätzlich Berichte vom Copiloten und Flight Engineer verlangen. Kapitäne müssen so integer sein, und ihre Chefs sollen dies voraussetzen, so sind keine «Gegen Darstellungen» von anderen Besatzungsmitgliedern mehr nötig. Auch höhere Funktionäre akzeptieren es und setzen es voraus: Der PiC gehört zum Kader!
- PiCs, die wie jener Kapitän (so will es ein Gerücht) über dem fernen Ozean nach Zürich funken, um anzufragen, ob sie wohl wegen früher Ankunftszeit langsamer fliegen dürften, sind ebenso extrem und der Sache schädlich, wie jener Flottenchef (das ist nun kein Gerücht mehr), der eine zeitlang alle betreffenden Captains nach dem Flug zuhause anrief, um sie über mitgeführten zusätzlichen Brennstoff zur Rede zu stellen. Wichtig ist, ob der PiC sich zum Kader zählt, mit oder ohne Paragraphen, und nicht in erster Linie, ob er von oben dazugezählt wird. Je mehr er Chef ist – mit Leib und Seele – desto mehr gehört er zum Kader. Die Erörterung der formellen Frage ist mehr ein Hinweis auf ein Malaise, als die Lösung von Problemen oder die Gewährung eines Privilegs. So müsste der Aufruf an die Kapitäne eigentlich unnötig sein: Gehören Sie zum Kader! Felix Rasumowsky



## **SHELL-HEIZÖL**

**Für Aeropers-Mitglieder stets zu Spezialpreisen**

Wir bedienen Sie mit dem Heizöl stets

- Schnell
- Preiswert
- Zuverlässig

Wir beraten Sie gerne für

- Tankreinigung
- Tanksanierung
- Brennerservice

**TERMOPLAN**  
**Telefon 01-461 52 62**

## Liebe Mitglieder

Vor etwas mehr als einem Jahr haben wir über ein neues Senioritätsreglement abgestimmt. Praktisch gleichzeitig mit der Annahme des neuen Reglementes hat der Vorstand den Auftrag gefasst, sich mit der Copi-Seniorität intensiv zu befassen. Dies ist ein sehr berechtigtes Anliegen, wenn man berücksichtigt, dass es sich um die Hälfte des Pilotenkorps und um die halbe Karrierendauer handelt. Als erstes haben wir die Senioritäts-Kommission mit einem kompetenten Copiloten verstärkt, damit die Bedürfnisse und Anliegen dieser Gruppe gebührend vertreten werden. Es war übrigens bis anhin eine allgemeine Praxis, dass auch bei Copiloten die Senioritäts-Reihenfolge berücksichtigt wurde, aber weil dies im Reglement nicht festgehalten ist, so gab es immer wieder vertretbare Gründe, von der Praxis abzuweichen. Ob nun aber einem reglementierten System oder einer möglichst allen Wünschen gerecht werdenden liberalen Handhabung der Vorzug gegeben wird, es wird immer Profiteure und Benachteiligte geben. Um beim heutigen System die Zahl der Benachteiligten zu reduzieren und um die Planung übersichtlicher zu gestalten, wurde von der Swissair die heute gültige Regelung eingeführt, jeweils innerhalb einer einjährigen Planungsperiode nach Seniorität umzuschulen. Die kaum voraussehbaren Verhältnisse in der Übergangsphase zur nächsten Planungsperiode sowie die dauernden Änderungen in der Flottenplanung zeigten schon bald, dass auch mit dieser Regelung noch recht viel Ungereimtes auftreten kann. Auf Wunsch der Senioritätskommission hat der Vorstand bei der Swissair beantragt, dass auch mit Verschieben von Ferien und Militärdienst oder durch Übernahme einer Funktion die einmal geplante Umschulungsdisposition nicht mehr verändert werden kann, d. h. ein Pilot bleibt innerhalb seiner Gruppe, die für eine Umschulung vorgesehen ist. Grundsätzlich gelten die gleichen Überlegungen für diejenigen, die sich auf freiwilliger Basis für drei Jahre als System-Operator melden, indem dieser Abstecher nicht die Möglichkeit bieten soll, seine spätere Karriere zu beeinflussen. Der Sysop bietet einerseits Gelegenheit, die lange Copi-Zeit aufzulockern, und andererseits ist er für die sogenannte «Unterforderten» eine Herausforderung, sich in die technische Materie des DC-10 einzuarbeiten und diese zu beherrschen. Dass man dabei schon nach kurzer Copi-Zeit ein «Langstreckler» werden kann, ist eine angenehme Begleiterscheinung.

In der Geschichte der Swissair ist die temporäre Umschulung von Piloten zu F/E ein Novum, scheint aber ein der Situation gehorchender gangbarer Weg zu sein. Mit der Verlängerung von ein bis zwei DC-8-Einsätzen wird nebst anderen Problemen die Bestandessituation bei

den Bordtechniker noch verschärft. Andererseits wissen die Planungsstrategen für die Pilotenbestände folgendes zu berichten:

1984: ca. 30 Piloten zu viel (Flottenabbau)

1985: knapper Bestand

1986: Unterbestand

Wenn diese Annahme stimmt, so ist es geradezu ideal, wenn ca. 30 Piloten Sysop werden, etwas später die selektionierten F/E zu Piloten geschult werden und nochmals etwas später die Sysops wieder ins Pilotenkorps zurückkehren. Bei den Cockpit-Crew-Meetings über die Einführung des 2-Mann-A310 wurden zwar ebenso ideale Prognosen für die Job-Security der F/E aufgezeigt!

Die Reduktion der Flotte auf 47 Einheiten steht wohl auf dem Papier, aber wenn die Flugzeuge nicht verkauft sind, so ist vor allem das Verkaufsdepartement interessiert, die vorhandenen Flugzeuge einzusetzen. Wie ich mich an die Auslaufphase des CV 990 erinnere, können unsere Kollegen im Verkauf bei solchen Situationen recht aktiv werden, dann wird es Piloten brauchen. Der Einsatz von B-747 im Far East wird bestimmt eine Erhöhung des Jumbo-Pilotenbestandes nach sich ziehen, und wie weit der Bestand an DC-10 Piloten mit den daraus ergebenden neuen Rotationen erhöht werden muss, ist mir heute noch nicht bekannt. Was aber mit den zu erwartenden Alters-Abgängen mit Bestimmtheit eintreten wird, ist die Bestandesknappheit nach 1986, und um dieser zu begegnen, müsste man heute schon die SLS wieder aufstocken.

Die Salärrunde 1983 wurde eigentlich erst kürzlich abgeschlossen, und schon haben wir das Signal erhalten, dass auch für die nächste Runde mit Opfern auf der Personalkostenseite wie auch auf der Produktivitätsseite zu rechnen sei. Für uns ist es klar, dass die letztjährige einseitige Teuerungsreduktion auf der Pilotenseite eine einmalige Übung war, dass wir aber bereit sind, bei schlechtem Geschäftsgang über eine linear über die ganze Belegschaft verteilte Teuerungsreduktion zu diskutieren, wobei auch das Existenzminimum realistisch festgesetzt werden muss. Der Halbjahres-Abschluss, wie er kürzlich an die Aktionäre verteilt wurde, sowie der darauf folgende Kursanstieg der Swissair-Aktien ist aber eine gute Voraussetzung, den kommenden Salärverhandlungen optimistisch entgegenzusehen.

Wenn von einer Verbesserung der Produktivität die Rede ist, so denkt man bei uns vorwiegend an die FDR's. Dazu muss ich in Erinnerung rufen, dass die FDR's nach ca. 10jährigem harten Ringen nach dem Prinzip «Geben und Nehmen» zustandegekommen sind. Die Swissair hat in der Folge den daraus resultierenden Mehrbestand ermittelt und uns an den Lohnverhandlungen 1981 und 1982 zu einem Teil verrechnet, was der damals vorherrschenden Meinung gerecht wurde, Lohn-

prozente in eine Verbesserung der Lebensqualität umzuwandeln. Im Klartext heisst das also, dass wir unsere heutigen FDR's mitfinanziert haben, eine Reduktion oder straffere Handhabung desselben sinngemäss einer Saläreinbusse gleichkäme.

Es wird also Aufgabe von Vorstand und Salärkommission sein, aus der gegenwärtigen Wirtschaftskrise mit möglichst kleinen Narben davonzukommen.

Abschliessend möchte ich es nicht unterlassen, den fast 400 Kollegen für die Beantwortung meiner Umfrage über «Krisenbewältigung» herzlich zu danken. Wir werden Sie über die Auswertung noch orientieren. Ich darf aber vorwegnehmen, dass nach den Kommentaren – mit wenigen Ausnahmen – die Haltung und das Vorgehen des Vorstandes voll unterstützt wird. Nach den Turbulenzen der letzten Monate sind wir im Vorstand zwar bemüht, das Aeropers-Schifflein wieder in ruhigere Gewässer zu steuern. Es bleibt aber die Frage offen, ob nicht irgendwo ein Grundübel oder ein grundsätzlicher Störfaktor vorhanden ist, an dem sich die beiden Fälle aufgewirbelt haben, und ob nicht schon bei der nächsten Ungereimtheit ein neuer Wellengang entfacht wird.

Mit meinem ungebrochenen Optimismus glaube ich aber, dass nach den Turbulenzen nun wieder eine Phase der Partnerschaft folgen wird. Mit freundlichen Grüssen Ihr  
Edy Brunner

Im Sommer- und Winter-Ferien-Sportort

*Klosters*

entsteht auf 1984  
das aussergewöhnliche, vegetarisch geführte  
★★★★★ **AABA HEALTH APART-HOTEL**  
für gesunde Lebensweise und Erholung  
in der Erkenntnis «**Das Leben besser leben**».

Ein Teil der luxuriösen, modernst  
ausgebauten

**1-2 Zimmer-Apartments  
und Suiten sind  
zu verkaufen**

Ausländerbewilligungen  
vorhanden, Finanzierung  
geregelt.

Interessenten wollen sich melden bei:

Bauherr/Architekt W. D. Fischer, CH-8053 Zürich  
Trichtenhausenstr. 130, Tel. 01/53 57 33, FS 53 329





## **Utetikon am See unterhalb Pfannenstiel**

Nur 25 Minuten von Kloten entfernt

### **3 Einfamilienhäuser**

**5½ und 6½ Zimmer**

zu verkaufen evtl. Kauf/Miete

in bereits bepflanztem Garten, hochstehende Bauqualität und Innenausbau, grosszügige Raumaufteilung.

Schlüsselfertiger Kaufpreis, ab Fr. 790 000.—.  
Finanzierung gesichert.

J. Both, Dipl. Arch. ETH/SIA, Telefon 01/920 49 00

## Unsere neue Sekretärin

intern



Seit Frühjahr 1983 arbeitet Fräulein Tina Curi als Sekretärin im Aeropers-Sekretariat. Die **rundschau**-Redaktion sprach mit der charmanten Seele des Sekretariats.

Tina Curi wuchs in Basel auf, absolvierte dort ihre Schulen und eine KV-Lehre. Ihr Englisch stammt neben der Schule auch von einem Sprach-Aufenthalt in Bournemouth.

Ihr mannigfaltiger Bezug zur Fliegerei äussert sich in über 4 Jahren Airhostess; davon 1½ bei der Balair. Frl. Curi ist flugzeugbegeistert und springt gerne auf den Balkon, wenn eine Maschine übers Haus donnert. Sie findet das Flugzeug als Phänomen faszinierend, mehr als den Stewardessen-Beruf, und es stört sie auch gar nicht,

dass sie bald einmal übers Alter hinaus ist, um erste Swissairpilotin werden zu können.

Als sie die Swissair verliess, bot sich bald die Stelle bei der Aeropers und Frl. Curi fühlt sich bereits wohl bei ihrer neuen Arbeit. Es gefällt ihr, für einen Arbeitnehmer-Verband tätig zu sein, bezeichnet sich aber als ausgesprochen objektiv und auch unpolitisch. Sie empfindet die Piloten, die im Sekretariat verkehren viel netter und gelöster als beim Fliegen, und fühlt sich im neuen Beruf viel besser behandelt als im alten. Hier sei viel weniger von einem Rollenspiel zu spüren. Die zahlreichen «Chefs» und die vielfältigen Aufgaben machen die Arbeit interessant. Auch die **rundschau** wünscht Frl. Curi erfolgreiche und befriedigende Jahre bei der Aeropers.

## ER-Crewcomplement

*Hans Kok looks over the border and explains why our system of enlarging the cockpit crew is far better than that of others (Two Copilots, one of them as a 'cruise captain' to relieve the only PiC when in cruise with autopilot on) On a flight to Rio with worse-than-predicted weather he learnt how good it was to be relaxed and fully awake in an approach like that.*

Bis zum Flugplanwechsel Winter 1982 flogen unsere Hanseatischen Kollegen non-stop von Frankfurt nach Rio de Janeiro. Operiert wurde mit einem B-747 mit «enlarged crew», in diesem Fall einem zusätzlichen First Officer. Die Langstrecken-Piloten der Lufthansa haben eine Linienpiloten-Lizenz, im Gegensatz zu unseren First Officers, die nur eine Berufspiloten-Lizenz besitzen. Somit war es bei der Lufthansa möglich, dass der Flugkapitän schlafen ging. Einer der First Officers war unterdessen «Cruise Captain». Bei der Lufthansa werden die Einsätze von einem Pilotenkollegen geplant, und der Rio-Flug musste mit Freiwilligen geflogen werden. (Die ÖTV [Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transporte und Verkehr] akzeptierte den Direktflug, die DAG [Deutsche Angestellten-Gewerkschaft] nicht, daher fliegen die der DAG beigetretenen Piloten diese Einsätze nicht.) Das erwähnte Enlarging-Konzept resultierte darin, dass immer weniger Piloten sich zur Verfügung stellten. Das Konzept befriedigte nicht. Der Tarifvertrag zwischen Lufthansa und den Piloten lief im Oktober 1982 ab, seither haben sich die Verbände und die Lufthansa nicht mehr einigen können. Die Lufthansa hat den Direktflug eingestellt!

Jede Fluggesellschaft löst ihre Langstrecken-Einsatzprobleme wieder anders: Quantas z. B. fliegt immer mit 4 Piloten im Cockpit. KLM schickt bei einer duty-time von mehr als ungefähr 10 Stunden einen zusätzlichen Piloten auf die Reise mit. Er darf nur den Autopiloten über 10 000 Fuss bedienen, doch weder starten noch landen. Dieses Konzept hat die KLM seit eh und je angewendet. Die Vereinigung der Holländischen Linienpiloten und die KLM sind sich einig, dass die Sache unbefriedigend ist, eine Lösung liegt jedoch nicht in Griffnähe. Swissair und Aeropers fanden sich bei der Ausarbeitung unseres Super-Langstreckenprogrammes in weiser Voraussicht. Bekanntlich wurde verantwortungsbewusst ein Doppel-Crewkonzept eingeführt. Zu recht wurde eingesehen, dass es etwas besonderes ist, wenn man den Tag um 9 Uhr beginnt und ohne Zeit- und Klimaverschiebungen in Europa bis 14 Stunden arbeitet und dann mit den Umständen vergleicht, die wir auf unseren Enlarging-Flügen antreffen.

Wer von uns kann schon wirklich gut vorschlafen? Zuhause stören vielleicht die Kinder, in unseren Hotels sind es Staubsauger, Telefon und Nachbar. Jeder muss ehrlich bekennen, auf längeren Strecken

Krisen zu haben. Wer greift nicht zum Sauerstoff oder zum nassen Tuch? Wer steht nicht vom Cockpitsessel auf, um sich wachzuhalten? Und haben Sie es noch nie erlebt, dass Ihre Kollegen einmal einfach eingenickt sind, weil sie sich nicht mehr wachhalten konnten? Hier ist gottlob immer noch von normalen Flügen die Rede. Was aber, wenn es Probleme gibt? Wenn einmal eine Zwischenlandung unumgänglich wird? Die Swissair bekennt sich zu maximaler Sicherheit und bester Rotationsstabilität für ihre Flugzeuge. Vorausblickend wie die Swissair ist, hat sie schon bei der Spezifizierung der neuen B-747 die Crewbunks bestellt. Sie sollen sogar etwas grösser und bequemer sein, als die auf dem DC-10. Es ist dabei nicht undenkbar, dass andere Fluggesellschaften auch auf diesem Gebiet unserem Beispiel folgen, und das optimale Doppelcrewkonzept übernehmen. Bezüglich Safetyrecords und Image können wir uns nicht mit «schön-Wetter»-Airlines vergleichen. In den USA und in Deutschland sind grössere Untersuchungen über Schlaf- und Klimaverschiebungen im Gange. Ein erstes Zwischenresultat zeigt, wie richtig wir mit unserem Doppelcrewkonzept liegen. Wenn unsere Firma die Sicherheit als oberstes Ziel setzt und an das «Verantwortungsbewusstsein aller Beteiligten» (Zitat Flight-recorder Dezember 1982) appelliert, frage ich mich, wieso die Gedanken an eine «Singlecrew»-operation auf den eingeführten ER-Strecken überhaupt noch aufkommen. Die Flugsicherheit wird durch «fit sein» mitbestimmt, sie lässt sich nicht nach dem Flug mit wirtschaftlichen Überlegungen erreichen. Auf meinem Direktflug von Genf nach Rio im Dezember waren alle Beteiligten froh, dass wir eine doppelte Besatzung an Bord hatten. Mit absolut maximalem Startgewicht war ein Direktflug (10 Stunden 46 Minuten) nur durch Anwendung sämtlicher Tricks möglich. Eine Zwischenlandung in Recife mit allen Konsequenzen konnten wir, trotz 16 Minuten Zeitverlust mit entsprechendem Fuelresultat nur vermeiden, weil Rio «open 5» meldete. Wie uns die Swissair über verschiedene Kurzwellenstationen mitteilte, war die letzte Prognose, 4sc 005! Nur die letzten aktuellen Wettermeldungen erreichten uns nicht. Im Anflug fanden wir die Piste unter einem dichten Deckel auf 600 Fuss!

Open 5?

Spätestens seit diesem Flug muss mich niemand mehr fragen, ob ich Singlecrew-operation sinnvoller fände...!

H. Kok

## Neuaufnahmen

An den Sitzungen April, Mai, Juni und Juli 1983 wurden folgende Piloten in die Aeropers aufgenommen:



Peter Egger



Arthur Häfliger



Beni Kälin



Paul Reif



Stefan Ryser



Marcel Spiess

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen.

### 3 Essays

On a recent **rundschau** meeting, several topics were covered that led to an array of essays of which we thought three worthy for publication. The editors consider incident reporting developments, wonder how different a scale of performance exists in our company, and to what extent the pilots in Swissair are facing headwind.

### Incident!

Im Zusammenhang mit einem pendenten Disziplinarfall taucht die Frage auf, ob – ungeachtet des Tatbestands und ungeachtet der korrekten Durchführung des Verfahrens – bei einem möglichen Vorfall im Flugdienst der betroffene Pilot gleich vom Fliegen suspendiert werden sollte. Die Vertreter einer harten Linie innerhalb der Swissair bejahen dies; lesen Sie hier meine Befürchtungen:

In einem fortschrittlichen und vertrauensvollen Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Angestellten ist die Abklärung eines Vorfalles auch dann



«Sprechen Sie nur ruhig, es bleibt bestimmt unter uns!»

möglich, wenn allfällig Betroffene weiterhin arbeiten. Die heutige elektronische Überwachung, der wir mittels AIDS (aircraft integrated data system) ausgesetzt sind, ist bezüglich Genauigkeit und Korrektheit noch lange nicht über alle Zweifel erhaben. Muss ein Pilot beispielsweise ein Ansprechen des Ground Proximity Warning System seinem Vorgesetzten melden? Wird er bis zur Abklärung des «Falles» vom Fliegen suspendiert? Wem glaubt man eher, dem Rapport oder der AIDS-Auswertung? Die von unstillbarem Informationshunger erfüllten Vorgesetzten lassen ausser acht, dass eben nicht jeder Flug, den ein Swissairflugzeug durchführt, von A bis Z durch sie mitverfolgt werden kann. Dafür gibt's Bordkommandanten!

Weshalb wohl könnte die Suspendierung vom Fliegen den Vorgesetzten willkommen sein? Folgender Gedankengang ist möglich: Weil die Einstellung vom Flugdienst einer Strafe gleichkommt, auch wenn sie ohne materielle Einbusse erfolgt, könnte höherenorts angenommen werden, Piloten würden sich eher selber anzeigen, um einer AIDS-Auswertung zuvor zu kommen und keiner Karenzfrist mit Flugverbot ausgeliefert zu sein. Wenn diese Spekulation zutrifft, könnte einer Zeit der Selbstbezeichnungen Tür und Tor geöffnet werden; der oben zitierte Informationshunger wäre gestillt. Dem ist anzufügen, dass ein Rapport gegen sich selbst auch ein Eigentor zur Folge haben könnte, mildernde Umstände können ja nicht generell versprochen werden.

Erfolgte eine Einstellung vom Fliegen zu Unrecht, ist der Schaden nicht wieder gutzumachen. Dumme Sprüche, wie «wo Rauch ist, ist auch Feuer» wären im ganzen Betrieb die unausweichliche Folge. Ebenso könnte bei einem späteren wirklichen Vorfall niemand ehrlich voraussetzen, der frühere «Fall» (der ja keiner war) wäre vergessen. Gerade das pendente Disziplinarverfahren beweist, dass dem so ist. In gewisser Hinsicht wäre eine solche Regelung der Abklärung von Vorfällen auch hinderlich. Die Tragweite eines Rapports gegen einen (bekannten oder unbekanntenen) Kollegen könnte solche Dimensionen annehmen, dass sich nur erlesene Feinde solchermaßen «betreuen» würden. Selbstverständlich wäre auch abzuklären, wie beispielsweise ein Rapport gegen einen höheren Vorgesetzten oder von Aussenstehenden, beispielsweise Kabinenpersonal oder Passagiere, gehandhabt würde. Die beschriebene Policy hätte auch einen absurden Aspekt: Ein paar Dutzend Berichte über Vorkommnisse, und die Swissairflotte wird mangels einsatzfähiger Piloten im Hangar versorgt: *Mea culpa – maxima culpa – amen – aus.*

Felix Rasumowsky

## Vertrauen

Mittlerweile sollten es alle wissen: Hauptzielsetzung unseres Direktionspräsidenten ist es, den Flugbetrieb 1985 in die Gewinnzone zu bringen. Ich hatte zwar immer angenommen, es sei das Ziel jedes Geschäftsführers, sein Geschäft zu jedem Zeitpunkt gewinnbringend zu führen, aber aus dem Aufwand, mit dem diese Zielsetzung in internen Publikationen propagiert wird, schliesse ich, dass dies nicht so selbstverständlich ist. Nun, um dieses Ziel, das ja nicht nur jenes der Führung, sondern jeden einzelnen Mitarbeiters sein sollte, zu erreichen, sollten wir alle am selben Strick ziehen, wenn möglich in die gleiche, richtige Richtung, was in einem **guten Arbeitsklima** eigentlich kein Problem sein sollte. Unerlässliche Voraussetzung für ein gutes Arbeitsklima ist das gegenseitige **Vertrauen** sowohl zwischen Führung und Untergebenen als auch letzterer untereinander. Aus der Direktbefragung Cockpitpersonal geht hervor, dass unsere Vorgesetzten viel Vertrauen geniessen. Leider hat sich seit dem Abschluss der Umfrage dieses Vertrauensverhältnis merklich verschlechtert, und eine heutige Befragung ergäbe wahrscheinlich ein anderes Resultat. Hauptgrund für diese Situation ist das Vorgehen unserer Vorgesetzten in den Fällen «Copilot Athen» und «Jumbo», wo beide Male überstürzt entschieden wurde, entgegen der fliegerischen Regel: «All actions should be performed in a deliberate way to exclude setting up a wrong configuration». Im Moment fliegen wir mit einer falschen «configuration», und es muss alles daran gesetzt werden, diesen Zustand zu ändern.

Es ist nicht alles Gold was glänzt, darüber können auch die Goldstreifen an unseren Jacken nicht hinwegtäuschen; dabei spielt es keine Rolle, ob die Jacke im Metallkasten im Keller hängt oder oben im Büroschrank. Was aber stört, ist die Tatsache, dass für die Streifen an der Jacke im Büroschrank mehr Politur zur Verfügung steht als für jene im Keller. Solange das so ist, wird das Vertrauensverhältnis zwischen Korps und Kader nicht so sein wie es sein könnte. Ich bin nach wie vor der Ansicht, dass eine gewisse Mitsprache der Aeropers bei der Auswahl der Funktionäre eine Verbesserung des Arbeitsklimas bringen würde. Zwar wurde diese Forderung vor einigen Jahren als völlig unannehmbar zurückgewiesen, aber so abwegig scheint sie nicht zu sein: Vor 30 Jahren wurde Ernst Senn in einer Abstimmung unter den Bordmechanikern zum Chef gewählt! Damals war natürlich «1984» noch weit entfernt, aber trotzdem, warum sollte ähnliches heute nicht mehr möglich sein?

Im Vertrauen darauf, dass unsere Sozialpartnerschaft gestärkt aus dieser Krise herausfinden wird, möchte ich mit dem Titel eines Leserbriefes aus der letzten Nummer schliessen: «Und trotz allem habe ich immer noch Freude an meinem Beruf».

Beat von Tobel

## Headwind

According to an interview published in the magazine 'Bilanz', Robert Staubli never had any tailwind during his career. And now he would like us to feel that headwind as well. Among other things he pointed out at a business lunch with the heads of Aeropers on July 5th that we have to 'make a sacrifice' despite of all previous agreements and despite of the 'satisfactory' half-year result which made the Swissair share jump up to a record level. Mr Staubli also said that with the (high) Swiss salary structure we are no more able to compete with foreign airlines.

That predicted headwind may influence our rotation patterns, the double crew flights, the *déplacement*, the laundry service and many other things where some Francs may be saved. There will also be an influence to the salary talks starting at the end of October, however Swissair promised that such an unsatisfactory agreement like that sorted out last year would not be repeated ever again.

Couldn't there be even more ways to lower the cost? According to 'Bilanz' the board of directors of most Swiss firms is overstaffed and expensive, and the Swiss top managers are best paid in Europe. We had 8% more passengers in the first half of 1983 but only marginal better earnings due to the 'tariff mix'. Wasn't it the advertising and class philosophy that did not only confuse the sales department but also the passengers and even the newspapers who wrote about the introduction of the 'blue card' at the beginning of July: «**a further step towards the business class by introducing 'Swiss Class'...**» I thought that the use of the sacred words 'Swiss Class' are solely allowed for the advertising campaign? We are eager to learn what happens next and we try to comply as good as our imagination allows it. Swissair knows that according to the IMR-Quest 96,5% of the cockpit crew members are proud to be working for Swissair and I guess, that's honest!

### Weiningen

An ruhiger, sonniger Wohnlage am «Rebhügel» im Dorf (VBZ-Netz) verkaufen wir

## **4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> -Zimmer-Einfamilienhaus**

30-40 m<sup>2</sup> Wohnzimmer, 3 Schlafzimmer, sep. Esszimmer, 2 sep. WC, Gartenhalle, Bastelraum.

Fr. 585 000.— bis Fr. 725 000.— je nach Lage und Landanteil.  
Bezug ab Sommer 83. Telefon 01/750 38 52.

## Fragen zur Mitarbeiterbefragung

Kurz nach Redaktionsschluss erhielten wir die Ergebnisse der IMR-Befragung ins Postfach geschickt. Mit gemischten Gefühlen las ich mich durch die Diagramme, die unsere Wünsche, Anregungen und Hoffnungen quadratisieren. Die resignierende Mehrheit, die hinter dem Wert und den Auswirkungen dieser Befragung ein grosses Fragezeichen setzt, wird auf der letzten Seite offenbar.

Im Fall der Aeropers sind Auswirkungen auf den ersten Blick schwierig vorzusagen, denn sind die 13%, die sich durch die Aeropers schlecht oder sehr schlecht gegenüber der Firma vertreten fühlen, Funktionäre der Swissair? Oder sind es Kollegen, die in einem sehr persönlichen Punkt (Salär, Einsatz usw.) von der Aeropers enttäuscht sind? 50% schätzen die Einflussmöglichkeiten eher gross und die andere Hälfte eher klein, aber die Existenzberechtigung der Aeropers scheint gegeben, wenn auch das Vertrauen in sie nicht dasjenige gegenüber den Vorgesetzten erreicht (für die einen engagieren wir uns offenbar zu wenig, für die andern zuviel). Die Studie zeigt aber, dass die Copis der Aeropers positiver gesinnt sind als die Kapitäne, obwohl oder vielleicht weil der Wunschkatalog der Copis noch reich befrachtet ist. Ich vermute auch, dass die jüngeren Kollegen einfach eine andere Einstellung zu Berufsverbänden und Gewerkschaften haben, die nicht mehr dem links-rechts-Schema der früheren Zeit entspricht.

Bis zum Redaktionsschluss der nächsten Nummer werden wir uns eingehend mit den Resultaten dieser Umfrage beschäftigen und Sie in einem separaten Artikel über unsere Schlüsse und Stellungnahmen orientieren. Bis dahin wünsche ich Ihnen ein vergnügliches Studium dieser **rundschau** und bedanke mich bei Ihnen im Namen der ganzen Redaktion, dass Sie zu den 95% gehören, die sie aufmerksam lesen!

H. Lüscher

Zu verkaufen zwischen **Weinfelden und Arbon** herrschaftliche, sehr präsentabile

### **8½-Zimmer-Landhaus-Villa**

Baujahr 1982, Winkelbau mit Walmdach, exklusiver, auch höheren Ansprüchen gerecht werdender Innenausbau, schöne Gartenanlage mit eig. Brunnen, 1206 m<sup>2</sup> Land, 1635 m<sup>2</sup> umbauter Raum.

Die Liegenschaft bietet auch Platz für Büro oder Praxistätigkeit.

Der Verhandlungspreis von Fr. 890 000.— liegt weit unter den Erstellungskosten.

Eigenkapital ca. Fr. 200 000.—

Gerne erteilen wir Ihnen weitere Auskünfte



**OTHMARTHOMA AG**

Immobilien - Treuhänder  
8580 AMRISWIL

071 - 67 37 11

Wir bauen in **Effretikon**

## Maisonette-Eigentumswohnungen

in der 2-geschossigen Wohnzone sind noch

- 2 6-Zimmer-Maisonettewohnungen à Fr. 485 000.—
  - 4 5½-Zimmer-Maisonette-Attikawohnungen à Fr. 480 000.—
  - 4 3½-Zimmer-Maisonettewohnungen à Fr. 365 000.—
  - 4 4½-Zimmer-Maisonettewohnungen à Fr. 405 000.—
- zu verkaufen.

Im Werkpreis inbegriffen sind:

- 1 Autoabstellplatz in der Tiefgarage
- grosser beheizter Mehrzweckraum
- eigene Waschküche mit Waschmaschine und Tumbler
- eigener Keller (Bastelraum)

Im weiteren enthalten sämtliche Wohnungen:

- Cheminée
- Abwaschmaschine
- Sichtbackofen in Augenhöhe
- Glaskeramik-Kochfeld
- eigenen Boiler

Interessenten wollen sich bitte wenden an:

Treuhandbüro Stengel, 8330 Pfäffikon ZH  
Tumbelenstrasse 37, Telefon 01/950 35 25

## KLOTENERSTRASSE

Bassersdorf

Wir vermieten ab 1. Oktober 1983 an zentraler Lage in Bassersdorf, in einem Wohn- und Geschäftshaus mit Restaurant und Läden, attraktive

**1½-Zimmer-Wohnungen**

**ab Fr. 675.—**

**4½-Zimmer-Wohnungen**

**ab Fr. 1410.—**

exklusive Nebenkosten.

Einstellplätze in Tiefgarage (Etagen-Lift)

Fr. 90.—

Gedeckte Parkplätze

Fr. 40.—

Ungedeckte Parkplätze

Fr. 30.—

Kinderspielplatz.

Verlangen Sie unsere ausführlichen Unterlagen.

## CLARIDENHOF

TREUHAND- UND VERWALTUNGS AG

Tel. 01 201 53 60

Beethovenstrasse 24 Postfach, 8022 Zürich

# Take Off Alignment Distance

FLUSIKO  
IFALPA

*Renzo Zuberbühler als Mitglied der Flugsicherheits-Kommission befasste sich kürzlich mit den Take-off-weight-Berechnungen unter Berücksichtigung der alignment distance.*

Die in den IRTs publizierten und für die Berechnungen benützten Pistenlängen entsprechen der tatsächlichen Länge der Piste. Dass aber beim Aufstellen des Flugzeuges in die Startposition einige Meter verloren gehen, ist klar. Als Regel nimmt man die anderthalbfache Länge des Flugzeuges als die Strecke an, die nun als 'runway behind you' (one of the most useless things in aviation) stehen bleibt.

Das Mess- und Demonstrationsverfahren bei Boeing z.B. nimmt als Startabbruchdistanz die Strecke an, die von der Hauptfahrwerksposition vor dem Start bis zur Position des Bugrades nach erfolgtem Startabbruch durchrollt wird.



Ich habe einige Beispiele für die DC-10 und die DC-9-81 auf unseren Pisten in Zürich durchgerechnet, um ein Bild von der Signifikanz dieser alignment distance zu erhalten. Dabei wurden die TOW vs Runway length und obstacles für die Pisten 28 und 34 bei verschiedenen Zuständen (dry, wet, contaminated), aber nur beim standard flap setting anhand der IRTs berechnet. Die 'neuen' max TOW präsentieren sich höchstens 1,7% kleiner als die in der täglichen Operation berechneten. In Zahlen ausgedrückt: Für die DC-9-81 ist die Differenz eine Tonne oder weniger, für die DC-10 3,6 bis 3,2 Tonnen.

Laut unseren 'Ground school refreshers' ist in den IRT-Berechnungen eine 'Sicherheitsmarge' eingebaut, die das ungenaue dry operating weight (Staub, Schmutz, Änderungen), die unterschiedliche Triebwerkbeschleunigung und einen Mittelwert der Verzögerung berücksichtigt. Damit sollte ja auch diese alignment distance abgedeckt sein. Von einer Weiterverfolgung dieses Themas in der Flusiko wird im Moment abgesehen, aber Sie haben dadurch eine Information erhalten, die Sie bei der Operation nahe des MTOW mitberücksichtigen können.

R. Zuberbühler/H. L.

## Si tu vas à Rio ....

vergiss nicht, uns zu besuchen. Ein guter Cafezinho  
steht für Dich bereit.

Spezial-Rabatt für die SWISSAIR von 20%.



SWISS AND DUTCH OWNERS

BRAZILIAN GEMS  
&  
FINE JEWELRY  
FOLKLORE  
SOUVENIRS

TRUSSY RIAND

24 RUA DUVIVIER - COPACABANA, RIO - BRASIL - PHONE: 541-37 47

## Tired Tyres

*The editor is pleased to acknowledge that the article written by Captain John Savage of BALPA UK has already appeared in that association's magazine The Log, and the Italpa Monthly News Bulletin. It was submitted to us by Cees van Rijn.*

Let me ask you three questions relating to tyres – if you already know the answers, and the consequences that arise from them, then please read no more of this article. It is because I only recently came across these particular tyre problems that I thought it worth passing them on. Consider a normal four-wheel undercarriage bogie:

### Question 1

If one tyre was to fail, what would be the maximum overload on any one of the other tyres?

The answer is 100%

### Question 2

What, therefore, would you expect the certified overload capability of a tyre to be?

The answer is not 100% (or more), but only 50%.

This implies that if one tyre bursts, another will be loaded beyond its design limits, and is likely to follow suit. Which leads to the final question:

## Exklusive Wohnungen im Südtessin



ab Fr. 1950.— pro m<sup>2</sup>

Coldrerio, Quartiere Giardino  
5 Minuten von Grenze und Luganersee, 15 Minuten vom Flughafen Agno, in bester Lage am Fusse des Monte Generoso.

Modernstes Haus mit Tiefgarage, Spielplatz, Réception mit Concierge. Hallenbad und Tennisplätze in Vorbereitung.

Alle Wohnungen mit Spannteppichen oder Parkett, farbigen Bädern, modernen Küchen, Einbauschränken, Balkonen und grosszügigen Grundrissen.

2½ Zimmer ab Fr. 114 000.—

3½ Zimmer ab Fr. 169 800.—

4½ Zimmer ab Fr. 205 900.—

Eigenmittel ab 20%.

**GUBA-Immobilien,**  
Steinenvorstadt 53,  
4051 Basel, Tel. 061/22 06 27

### Question 3

Which type of aircraft is more likely to suffer a TOTAL tyre failure on one side; one with a single wheel on each undercarriage leg, or one with four-wheel bogies?

If you haven't worked it out, you could by now guess that the answer is the one with four-wheel bogies because there are four chances of what could be a critical failure. This is obviously less than satisfactory, and rather surprising in view of the fail-safe philosophy adopted for the rest of the aircraft structure and systems. (It is lucky the same conclusion does not apply to engines!)

The questions above and the discussion below were prompted by the recently published report 'Aircraft Accident Report 2/82, HMSO, on the aborted take-off of a Pan-Am National DC-10 at London in September 1980. Take-off was abandoned near  $V_1$ , because one tyre burst, and by the time the aircraft stopped, the other three tyres on that bogie had also failed, and the gear was on fire.

### Tyre Loading

When one tyre fails on a standard «two forward/two aft» four wheel bogie, the weight must then be supported by three tyres instead of four. This overload is not equally distributed – in fact it is all taken by the «paired» tyre i.e. the one on the same axle as the failed tyre. Also the

## Luxushäuser in Florida am Golf



### mit Schweizer Grossbankgarantie

In langjährig bewährtem Konzept erstellen wir hochwertige Parkanlagen mit individuellen Häusern bei Naples und St. Petersburg mit jedem Komfort:

Massivbauweise, hochwertige Isolation, zentrale Klimaanlage, 2 Bäder, Luxusküche, Schrankräume, etc.

**Preisbeispiel: Forest Mere 112 m<sup>2</sup> Townhaus direkt am See mit Tennis- und Badeclub US-\$ 65.500,—**

Beste Verwaltung, auf Wunsch garantierte Vermietung mit 8,5% Nettorendite p. a.

**GUBA-Immobilien,  
Steinenvorstadt 53,  
4051 Basel, Tel. 061/22 06 27**

bogie twists slightly, altering the loadings on the other two tyres by 10%: one increased, one decreased.

The regulations require a tyre to survive a take-off cycle at a 50% overload, at maximum AUW. Clearly then, one tyre failure is likely to lead to another. In the DC-10 incident the second tyre survived for just six and a half seconds after the first failure.

Overloading is damaging anytime the tyre is rolling, so most maintenance schedules require BOTH tyres on an axle to be changed whenever one of them is found to be wholly or partially deflated. A partially deflated tyre was discovered on the Pan-Am DC-10 the day before the incident described – this tyre was changed but the paired one was not, and it was this paired tyre that failed the next day.

### Retreads

Aircraft tyres are commonly retreaded seven or eight times. Each retread causes a degradation in carcass strength, but by just how much is not accurately known. Estimates vary between 10% and 15% at each retread, stabilising at anything between 20% and 50% total degradation after several retreads.

There are no performance standards for retreaded tyres – only for new ones!

## «Les deux dailles», Montana



1954  
Eines der schönsten und bestgelegenen Chalets der Schweiz steht infolge Todesfalls günstig zum Verkauf.

**Dieses 1964 mit allem Komfort aus fünf original alten Chalets erbaute Haus war gesellschaftlicher Mittelpunkt des Ortes und schmückt den Fremdenverkehrsprospekt.**

200 m<sup>2</sup> Wf, Sichtholzgebälk, Deckenbalken, Galerie, Carnotzet, Cheminée, Echtholzküche, Alarmanlage, Bodenfliesen, etc.

Erstellungspreis	Fr. 980 000.—
Bankschätzwert	Fr. 745 000.—
Verkaufspreis	Fr. 660 000.—

**GUBA-Immobilien,  
Steinvorstadt 53,  
4051 Basel, Tel. 061/22 06 27**

### The 4-wheel bogie

Having lost two of the four tyres on the right hand bogie, what happened next to the Pan-Am DC-10? It was now running on two wheel rims, which rapidly broke up. Another tyre was punctured by flying debris and the fourth tyre just wore through and caught fire.

So the failure of one tyre led directly to the failure of the other three. And, as I have said, on a four-wheel bogie the chance of that initial failure is four times greater than on a single wheel undercarriage leg. The problem is particularly acute on DC-10, L-1011, B-747 and Concorde because the high weights and speeds are at the limit of current tyre technology. It is quite simple to work out, for your aircraft, at what weight the 50% overload protection is exceeded in the event of one tyre having to do the work of two. The answer may be surprisingly low: probably below maximum landing weight.

### What can be done?

The solution is, of course, to make undercarriages fail safe; and this is indeed the long term goal of the regulatory authorities. In the meantime, progress is being made on cockpit displays of tyre status (pressure) and on take-off performance monitors (acceleration monitors). Retread degradation and certification are being re-examined.

## Absolute Tiefstpreise im Wallis:



1 -Zimmer-Whg.	Fr. 55 000.—
1½-Zimmer-Whg.	Fr. 78 000.—
2 -Zimmer-Whg.	Fr. 79 000.—
Attika-Maisonette	Fr. 105 000.—
2½-Zimmer-Whg.	Fr. 138 000.—
3½-Zimmer-Whg.	Fr. 164 250.—
Chalets ab	Fr. 198 000.—

Alle Objekte in Nendaz, dem Zentrum des grössten Ski- und Wandergebietes der Schweiz.

Finanzierung bis 80%.

**GUBA-Immobilien,**  
Steinvorstadt 53,  
4051 Basel, Tel. 061/22 06 27

But what can we, as pilots, do?

First, we must ensure that we are aware how the problem affects our particular aircraft. For example: what pressure loss necessitates a wheel change? Must the paired wheel also be changed? Carefully read any Technical Log entry regarding wheels/tyres.

Secondly, a look at the tyres during transit may reveal something (although carcass damage caused by under-inflation or overloading may not be visible), and more importantly, should create in others a greater awareness of the problem.

Finally it should be worth spending a few moments now considering, in the light of the above, what you would do if you became aware, at  $V_1$ -10, that a tyre had burst. There is no easy solution. An abort could lead to the remaining tyres failing and the danger of fire. Braking will be reduced significantly if the wheels are running on their rims and become almost zero (on the bogie) if the rims disintegrate; the DC-10 overran its calculated accelerate/stop distance by at least 400 m (1300 ft) but not all aborted take-offs are fortunate enough to have such margins available.

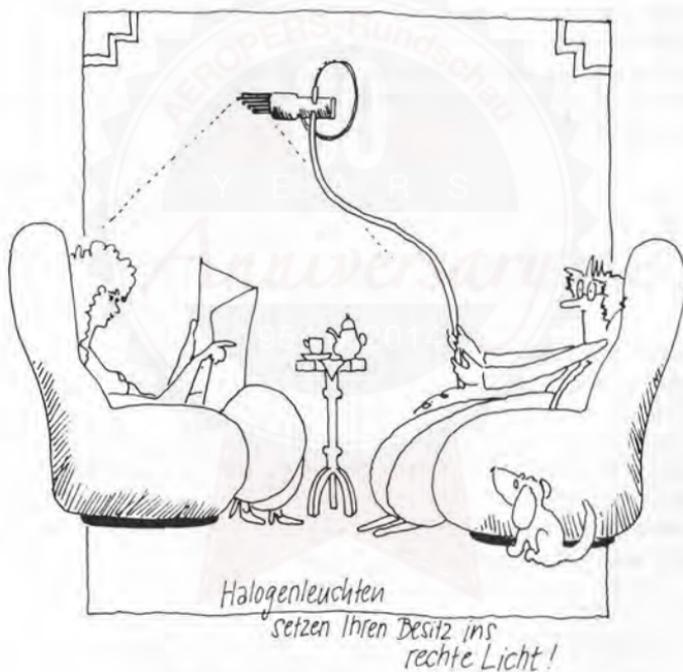
In any case,  $V_1$  is calculated on the basis of an engine failure, not a tyre failure; and on an aircraft where it is the brakes, rather than reverse thrust, that provide the stopping power, the  $V_1$  may be very inappropriate.

To continue the take-off has the attractions of cooling the gear and subsequently landing at a much lower weight and speed. However, there is a possibility that the aircraft has already suffered serious damage from wheel/tyre debris. Potential targets for damage include antiskid components on the bogie hydraulic pipes and electric cables on the bogie, strut and in the wheel-well; flaps and slats; the stabiliser and rear mounted engines. (The DC-10 No. 2 engine intake and fan were damaged). And, of course, further tyres may fail in consequence between  $V_1$  and  $V_R$ , necessitating a landing on the rims.

There is rather a lot to think about in the one second decision time built into the calculations! Information as to how the balanced field length compares with the take-off run available is not readily available for each take-off, but nevertheless we are often aware whether an accelerate/stop is likely to be critical or not. The knowledge may help you to a quick decision. So could a knowledge of how early, compared to  $V_R$ , rotation can be safely initiated. And how much you depend on brakes,

as opposed to reverse thrust, for stopping could be considered. And so on.

It is clear from all the evidence that, in the absence of specific references in the operations manuals, the pilot is faced with a serious dilemma as to whether to «stop» or «go». If the foregoing helps to make a «probably right» decision rather than an «obviously wrong» one, then the subject was worth mentioning.



Wohn-, Objekt- und Büro-Design

# Scherrer

Zeughaus-/Mühlestrasse 10  
CH-8400 Winterthur 052 22 29 41  
11 Schaufenster 1000 m<sup>2</sup> Ausstellung

## Wirtschaftszeit

Wunderliche Aussprüche rund um die Fliegerei tragen zur Erheiterung bei.

Mein Geographielehrer sagte jeweils streng, Wirtschaftsgeographie sei nicht die Kunde über die Lage der Wirtschaften, sondern über die Wirtschaftslage. Uff! Verschiedene Ansagen an die Passagiere erinnern mich an diese Aussprüche, besonders seit Sommerzeit energiesparend – demokratiesparend zumindest – die Lage erschwert. Ich denke an die unglückliche **Lokalzeit**, die unseren Passagieren kundgetan wird, als ob ausserhalb des Lokals keine Zeit herrsche. Wer darob glaubt, wir seien ein Restaurant, oder eben ein Lokal, ist wohl noch nie mit dem neuen Jumbo geflogen: Dessen Piloten wird offenkundig, dass wir Flugzeuge fliegen, in denen nur manchmal Verpflegung mitgeführt wird. . .

Wenn Sie aber Ihre Passagiere auf die durchmessenenen Zeitzonen aufmerksam machen wollen, müssen Sie auf gut deutsch die **Ortszeit** bekanntgeben. Zum Beispiel: «In Zürich ist es neun Uhr fünfzehn Ortszeit». Die Formulierung: «Die Zeit beträgt zehn Uhr» habe ich auch schon gehört, aber eine Uhrzeit kann nicht (wie eine Zeitdauer) ein Betrag sein. Es tönt in meinen Ohren jedenfalls nicht elegant. Wenn Sie Ihrer Besatzung nach schöner Rotation und getaner Arbeit im Restaurant einen Abschiedstrunk anbieten wollen, fügen Sie Ihrer Ansaage das Codewort «Zeit für Lokalzeit» an – das tönt dann elegant! F.R.

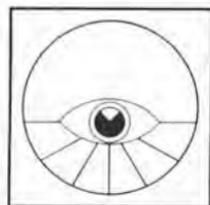
Zu vermieten oder kaufen, von SR-Angestelltem, im

### **FKK Naturisten Feriendorf Costa Natura, Malaga (E)**

am Meer, Studio, Appartement, Maisonette, 365 Tage offen.  
Kauf mit garantierter Nettorendite möglich.  
Auskunft und Unterlagen: F. Kunz, 01 - 860 85 54



# rund-Schau



## A New rundschau Column

**rund-Schau** means looking around or scanning, and this we are trying to do with short articles about anything which do not fit under the topic «man sollte . . .» and which are too short to be an article of their own. And you are kindly invited to look around for such stories as well!

## Gewinnen Sie 30 Sekunden!

Im DC-10 Bulletin 5/83 war die Empfehlung zu lesen, dass der PiC das Loadsheet sofort nach Erhalt unbesehen unterzeichnet und dem F/E ein Blatt übergibt. 30 Sekunden und mehr könnten so gewonnen werden. Man denke an einen Flug GVA – RIO, welch enorme Zeitersparnis!  
HL

## Blueprints

Mit hartnäckiger Regelmässigkeit beliefert uns die Swissair-Druckerei seit April (damals bemerkte ich erstmals diese Regelmässigkeit) wöchentlich mit 'Routings'-Blättern, wobei einige bei jeder Revision der Route Manuals dabei waren, mit dem arbeitsintensiven Untertitel «*completely revised*». Nachdem ich dem 'completely' nachging, stellte ich fest (wenigstens bis zur Einstellung der Sektion 'Routings-List of Contents' in meinem RM und Einsparen von mindestens 30 Sekunden pro Revision), dass jeweils nur eine flight plan distance oder ähnliches geändert wurde. Aber sicher ist höheren Ortes bekannt, warum wöchentlich tausende von blauen Blättern verteilt werden müssen. HL

## Ermüdung wird gemessen

Im Jumbo-Bulletin 4/83 wird die «*Installation von Ermüdungs-Mess-Streifen (EMS)*» bekannt gegeben, vorläufig soll die HB-IGA für ein Jahr lang an fünf Stellen damit ausgerüstet werden. Allerdings wird die Materialermüdung gemessen, die Piloten sind (vorläufig . . .) von diesem Versuch noch ausgenommen.  
HL

### **Achtung, Sie werden müde**

Der nebenstehende Artikel erschien in mehreren Zeitungen. Es ist leicht einzusehen, dass dieses Gerät für die Swissair in etwas abgeänderter Form für Cockpitausstattungen erhältlich ist. Der Pilot muss lediglich – noch bevor er müde ist – seine Personalnummer eintippen, damit dann beim Ansprechen der Anlage das Disziplinarverfahren selbsttätig eingeleitet wird. FR

### **«Achtung, Sie werden müde!»**

Imk. In ihr Forschungsfahrzeug NRV II, das auf der Basis des Nissan Sunny entwickelt wurde, haben die Japaner ein elektronisches Müdigkeitswarnsystem eingebaut. Über dem Lenkrad installierte Sensoren registrieren typische Bewegungen und Reaktionen eines schläfrigen Fahrers und geben diese mittels eines elektronischen Systems an einen Lautsprecher weiter, der den gefährdeten Fahrer mit den Worten «Sie werden müde, machen Sie eine Pause» auf seinen Zustand aufmerksam macht. Lange bevor der Fahrer die ersten Symptome der Müdigkeit verspürt, reagiert die Elektronik auf die nahende Gefahr. Ebenfalls mit Hilfe von Sensoren arbeitet die automatische Lichtanlage, die sofort Schwankungen der Aussenhelligkeit registriert und die Beleuchtung des Fahrzeuges aktiviert. Noch feinfühlinger ist die Sensorik der Scheibenwischer, die jede Art von Feuchtigkeit auf der Windschutzscheibe bemerkt und die Wischer in Gang setzt.

Embrach

## **2 5-Zimmer- und 1 6-Zimmer-Reiheneinfamilien- haus**

zu verkaufen.

Nähe Bahnhof, 10 km bis Flughafen Kloten.

Schöne, unverbaubare Wohnlage, optimales Raumangebot, Bodenheizung, vorzügliche Isolation und Arbeitsausführung, Garage mit direktem Zugang ins Wohnhaus, sep. Abstellplatz.

Bezugsbereit ab 1. August 1983.

Verkaufspreise ab Fr. 498 000.—.

Baugeschäft Albrecht AG, 8424 Embrach  
Telefon G 865 04 02, Telefon P 865 14 42

## Quality Wins

Im Flight Recorder-Buch (64 Seiten!) vom Juni steht im Artikel 'The Swissair advertising philosophy' u. a. der amüsante Satz: «if a corporation takes such care to maintain a clear, unmistakable style in advertising, . . . in uniforms . . . this all represents a confirmation of how perfect service and performance must be . . .». Ich möchte mal die performance der Swissairhemdenglätterei sehen! Schon vor einiger Zeit schrieb ich den Hemden-Artikel, den Sie auf der Seite 32 finden. HL

## aus: Aviation week

In eliminating business class from the 767s, American Airlines will re-configure the aircraft from 24 first-class seats, 30 business-class seats and 138 coach seats – totaling 192 seats – to 24 first-class seats and 180 coach seats, totaling 204 seats. 23. Mai 1983

Scandinavian Airlines System has won contracts worth about \$28 million to maintain Kuwait Airways Boeing 747 engines and about \$3 million to overhaul four Airbus Industrie A300B4 aircraft owned by Malaysian Airline System. 27. Juni 1983

Scandinavian Airlines System is launching a marketing drive in the U.S. sunbelt states as part of a program to expand airline operations to what SAS officials consider a growth region in the U.S. The airline is opening an area sales office in Atlanta in September to develop the marketing effort, which will cover 10 states from Texas to Florida. The program includes possible selection of a city to open a direct route from Scandinavia. 27. Juni 1983



## Swissairhemden repräsentieren die Swissair

Are you happy about the uniform shirts, how they emerge from the swissair laundry service? I was not and this article deals with these wrinkled shirts and why my wife is ironing them now. A possible solution would be to distribute T-shirts with printed-on ties and collars with a new uniform.

In meinen jungen Copijahren pflegte meine Mutter, die eine gelernte Glätterin war, meine Uniformhemden liebevoll und in nie weniger als einer halben Stunde zu bügeln, sodass ich ohne weiteres an einem Wettbewerb um den bestangezogenen Copi hätte teilnehmen können. Als später das Augenlicht der Mutter nachliess, erstand ich Billette, um die Hemdenpflege fortan in die Hände der Swissair zu legen. Und als die Wäscherei dann auch noch gratis wurde, empfand ich den Service besonders angenehm.

Das war etwa die Zeit meines Abschiedes vom Junggesellendasein. Als ich mich als relativ frischgebackener Ehemann auf eine Rotation hin uniformierte, kam überraschend das Veto der (ebenfalls) besten aller Ehefrauen: «Schau doch mal das Hemd an! So kannst du doch nicht arbeiten gehen!» Schon tschätterte das Bügelbrett und ich schälte mich aus meinem wirklich unvorteilhaft zerknitterten Langarmhemd, um es von meiner Frau in die richtige Fassung bringen zu lassen.

Nachdem die gewellten Kragen die Gemüter nicht mehr würgen (offenbar haben nun alle einen 'grooved neck'), sollten wir unser Augenmerk vielleicht auf die restlichen Teile des Hemdes richten. Schauen Sie sich doch einmal ein ausgebreitetes frisch gewaschenes und 'geglättetes' Langärmelhemd an, Falten wie von einem Zufallsgenerator! Für Sachverständige: Ärmel pflegt man von der Achsel her zu glätten, sodass die eine Falte bei der Achselschlaufe und die andere in der Armhöhle beginnt und sie laufen bis zur Manschette schön parallel. Bei der SR-Bügelmaschine wird nun offenbar die Manschette flachgedrückt (also sind die Falten dort um 90 Grad verdreht), in die Pressrollen geführt und dann frisst sich die Maschine irgendwie den Ärmel hoch, um mit einer dezenten Oberarmquerfalte den Leibteil des Hemdes zu erreichen. Wie anschliessend die Hemden 'zusammengelegt' werden, weiss ich nicht, aber das Resultat sieht nach einer Vergewaltigung des Stoffes aus.

Dass die Firma 'Kauf' offenbar Hoflieferant der Swissair ist, sollte sie nicht zu minderer Arbeit verleiten. Zugegeben, meine Entdeckungen sind nicht repräsentativ, aber bei einigen meiner Hemden sah ich Nähte, die ohne Grund plötzlich eine 'avoiding action' machten und in den Kakao führen, ohne Sinn und Zweck, aber so das Hemd noch

mit zusätzlichen Dauerfalten dekorieren. Ausserdem ist bei einem Hemd ein Ärmel 'seitenverkehrt' angenäht worden, d. h. die Überlappung und Naht sind aussen!

Mich stört das und ich bin froh, dass meine Frau der Swissair diese Arbeit abnimmt oder dass ich auf Rotation die Hotelwäscherei berücksichtigen kann (Hong Kong ist Spitze!). Für die meisten meiner Kollegen gilt allerdings das verständliche Motto: «Wenn die Swissair damit zufrieden ist und mich so auf Rotation schickt – dann trage ich die Hemden eben so! I don't care».

Ich will nun aber gar nicht die vielen Frauen im Catering einer schlechten Arbeit bezichtigen, denn sie bearbeiten unsere Hemden sicher optimal und eben nur mit solchen Maschinen, die ihnen vom Swissair-Qualitätsdienst zur Verfügung gestellt werden.

Vielleicht gibt's bei der nächsten Neuniformierung nur noch bügel-freie T-Shirts mit aufgedruckter Kravatte und Kragen, dann wäre weiteres Bemühen in dieser Sache unnötig. . .

H. Lüscher

Für alle elektrischen Installationen und  
Telefonanlagen Konzession A



---

**Elektro-Winkler & Cie AG**

8152 Glattbrugg  
01/810 40 40

8433 Weiach  
01/858 10 58

8302 Kloten  
01/814 35 35

## Ein Einsatz ex Rio

Unsere Einsatzkommission hat den strengen Einsatz Rio - Sao Paulo - Buenos Aires - Sao Paulo - Rio mit einer Duty-time von gut 14 Stunden bewilligt. Schon beim Aufstehen fängt dieser Tag gut an. Erst gibt es keine Elektrizität im Hotel, nachher kein Wasser. Nach dem Suchen der Uniformutensilien werde ich mich unrasiert auf den Weg begeben müssen.

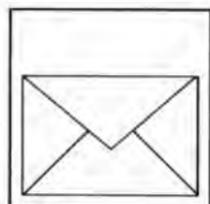
Zum Glück habe ich den Koffer am Vortag schon gepackt. Die Überlegungen, wie ich vom 32. Stock hinunter komme und was mit dem Gepäck passiert, machen mich jetzt schon müde. Trotzdem erreichen wir einigermaßen geordnet den Flughafen. Sao ist geschlossen wegen grossen Regenschauern und schlechter Sicht. Wir brauchen 1.5 km Sicht, da es keine approach-lights gibt und die Cloudbase ist beim heftigen Regen auch tiefer als die benötigten 250 Fuss. Eine erste advisetime, nochmals eine . . . Sao ist offen, wir gehen mit gut gefüllten Tanks. Im Holdingpattern über dem Flughafen von Sao sehen wir die erste Hälfte der Piste, der Anflugsektor ist nebelfrei. Auch nach einer viertelstündigen Diskussion auf verschiedenen Frequenzen bekommen wir leider keine clearance für ein «Look and see»! Wir müssen die Sao-Pax nach Rio zurückbringen, da sie aus politischen Gründen nicht nach Buenos Aires dürfen. Nach 'verpufften' 2 Stunden und 33 Minuten sind wir wieder in Rio Galeao. Wir tanken für den Direktflug nach Buenos Aires und als wir endlich, nach einer Blitzschlaguntersuchung, zurückstossen wollen, kommt der Dispatcher mit der Mitteilung, dass jetzt auch Buenos geschlossen ist. Also tanken wir nochmals, jetzt für einen sechsstündigen Südamerika-Rundflug plus Alternate!

Nach dreistündiger Flugzeit erreichten wir den Rio del Plata und kamen beim ersten approach hinein. Begrüsst wurden wir vom Stationspersonal mit dicken Mänteln und Handschuhen. Draussen ist es 6 °C und denken daran, dass die Falklandinseln noch 1200 Meilen südlicher liegen! Alle geben sich Mühe, so schnell wie möglich wegzukommen um wieder 'on time' in Rio zu sein. Mit diesem Ablauf hat unsere Einsatzkommission wohl nicht gerechnet, und von den 4 Stunden 'Siesta' auf der Hacienda blieb nichts mehr.

Zurück in Rio waren alle Beteiligten sich einig, dass diese Operation wohl an die Limite gegangen war!

Hans Kok

## Briefe an die rundschau



Abschiedsbeitrag an die **rundschau** zu meiner Pensionierung

### **Qualität gewinnt!**

Ja, gewiss! Aber,

### **Qualität kostet etwas!**

Das Obere mögen sich die Unteren hinter die Ohren schreiben und das Untere die Oberen!

Es ist nicht damit getan, einen guten Slogan in die Welt zu setzen! Denen, die an der Front das auszuführen haben, was zu dem Gewinn führen soll, denen muss auch die Möglichkeit und der Anreiz dazu gegeben werden, die zusätzliche Anstrengung auf sich zu nehmen. Sonst ist das Grundgesetz vom Gleichgewicht gestört.

Dieser Anreiz besteht aber nicht darin, dass der MC im Normalfall zu 90% ausgelastet ist, und wenn etwas extra kommt, schon auf Überlast läuft. Eine Flotte sei zu klein, wenn die Flugzeuge zu mehr als etwa 60% ausgelastet sind, d. h. die Reserve ist zu klein. Warum soll das beim MC nicht auch so sein?

Dieser Anreiz besteht aber auch nicht darin, dass Vorfälle im Pilotenkorps so erledigt werden, dass diejenigen, die nicht über alle Umstände genau orientiert sind, den Eindruck erhalten, es seien Windfahnen für unsere Führung massgebend.

Gewiss haben wir auch faule Eier unter den Piloten, und wenn einer zu fest stinkt, gehört ihm «eins an die Ohren», dass er sich zusammennimmt. Aber mit dem Aufstieg in «höhere Regionen» ist die Gewähr nicht verbunden, dass dann alles nur noch goldene Eier seien. Es «mäntschelet» überall! Ich wünschte aber allen, die das «Swissair-Lädeli» weiterbetreiben, dass mit dem Aufstieg in «höhere Regionen» nicht die Unfehlbarkeit gepachtet werde. So wird es möglich bleiben, dass ein Chef ohne Gesichtsverlust zugeben kann: «Sorry, das habe ich nicht gut gemacht, wird geändert!»

Ich wünschte weiter, dass in unserer Führung **die** Standfestigkeit gegenüber der öffentlichen Meinung vorhanden wäre, **die** Standfestigkeit, die aus besserem Wissen stammt, und nicht nötig hat, einen kleinen

Copiloten dem aufgebrachten, teilorientierten Volk «zum Frass» vorzuwerfen.

Ich wünsche allen, dass immer wieder der tierische Ernst lächerlich gemacht werde durch ein Lächeln über uns selbst. (Wer's kann!)

Ich wünsche auch dem Aeropers-Vorstand und allen drum und dran, das, was ich gesagt habe und Gesundheit und Freude am Schaffen!

Mit freundlichem Gruss

Tschau zäme! Wädi Meyer

## IBM & Co.

Airbus Kathodenstrahlröhren

mögen Piloten betören.

Verstören ?

Der Vorstand, was tut er ?

Beschafft den Computer !

Ein Guter ?

Funktio-ratio-maschinell,

vor allem auch sekundschnell

addiert datiert archiviert und gespeichert.

Wir sind arriviert ! und bereichert.



Von Privat wegen Wegzugs zu verkaufen modernes, grosszügig konzipiertes

## Landhaus

35 Autominuten von Kloten, 10 Min. von Schaffhausen an ruhiger Südhanglage mit schöner Aussicht über den Klettgau, im S und W an Landwirtschaftszone grenzend. 8<sup>1/2</sup> Zimmer (Wohnraum-Cheminée-Esszimmer 70 m<sup>2</sup>), 2 Badezimmer, 3 WC, 2 Balkone, div. Nebenräume, grosse Gartenhalle mit Cheminée, Doppelgarage. 1500 m<sup>3</sup> umb. Raum, sehr gepflegter Ausbau mit viel Holz, sehr gute Isolation. Grundstück 2100 m<sup>2</sup>. Schulen, Bus, Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.

Interessenten erhalten nähere Auskunft unter Telefon 053/6 11 22.

# Organisation des Vorstandes

---

<b>Präsident:</b>	E. Brunner	Fach 173	<b>Mitglieder:</b>	K. Kuratli	Fach 186
				H. M. Kok	Fach 1170
<b>Vizepräsidenten:</b>	W. Gubser	Fach 304		H. Lüscher	Fach 189
	J. Schmid	Fach 1335		C. van Rijn	Fach 219

---

<b>Kommission</b>	<b>Delegierter des Vorstandes</b>	<b>Vorsitz</b>	
Versicherungen	H. M. Kok	D. Schürer	Fach 20
Salär-/Gesamtaufwand	E. Brunner	D. Brägger	Fach 89
GAV mit Anhängen			
AIDS	E. Brunner	J. Schmid	
Seniorität	K. Kuratli	P. Bircher	Fach 274
Flight Duty Regulations	W. Gubser		
Finanzen	W. Gubser	G. Schwing	Fach 1486
Einsatz	W. Gubser		
Schulung und Check	J. Schmid	H. P. Buchmann	Fach 22
Flugsicherheit	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Security	H. Lüscher	H. Sauter	Fach 1448
Info/rundschau	H. Lüscher	F. Rasumowsky	Fach 1165
IFALPA/EUROPILOTE	C. van Rijn	L. Zsindely	Fach 200
Copilotengruppe	C. van Rijn	Th. Stefanini	Fach 296
Ausländer	H. M. Kok	J. van Dierendonck	Fach 1414
Romands	W. Gubser	M. Baudat	Fach GE 49
Pensionierte	E. Brunner	R. Schilliger	Fach 95
Dachverband	H. Kok	W. Gubser	

---

## **Sekretariat**

D. Schürer  
Frl. C. Curi  
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten  
Telefon 814 15 15, SR-Fach 20

## **Öffnungszeiten**

**Montag bis Freitag 9-12, 13-17 Uhr**

## **APKK-Verwaltung**

Max Riolo  
Chasernweg 38, 8302 Kloten  
Telefon 814 11 77

---

