

rundschau

Juli/August 1990



**AERO
PERS**

Golf spielen?

auf dem

Golfplatz obere alp
D-7894 Stühlingen

18 Loch-Platz
9 Loch-Kurzplatz
Driving Range

1 Stunde von
Zürich
20 Minuten von
Schaffhausen

Informationen bei:

SUN GOLF AG
Rundbuckstraße 6
8212 Neuhausen am Rheinflall
Tel. 053 / 22 17 40 · Fax 053 / 22 48 67

sun golf

Baubeginn 1990

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

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

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

Inhalt – Content – Sommaire

Seite/Page

Editorial	3
Liebe Mitglieder	5
Termine	8
Intern	
Neuaufnahmen	9
Mutationen in der Redaktion	10
Aus dem Vorstand	11
Flying with Aeroflot	13
Safety-Awareness	15
Route check on ground inflight?	17
Facts or fiction	19
Weisch no?	25
rund-Schau	29
Briefe an die rundschau	33
Light flight	35
From other publications	37

Redaktionsschluss für die nächste Nummer: 21. September 1990

Redaktions-Team:

Henry Lüscher (H.L., Vorsitz)
 Albert Bargetzi (A.B., Lay out)
 Christian Genolet (C.G.)
 Felix Kuster (F.K.)
 Beat Läderach (B.L.)
 Ernst Scharp (E.S.)
 Martin Waltenspühl (M.W.)

Auflage: 1850

Redaktions-Adresse und Versand:

Ewiges Wegli 10
 8302 Kloten
 Telefon (01) 814 15 15
 Telex 825 558 alps ch
 Telefax 814 16 86

Druck und Inseratannahme:

Vereinsdruckerei
 Zürcherstrasse 179
 8500 Frauenfeld
 Telefon (054) 21 18 45
 Telefax (054) 22 21 00



Video Marine

UNTERWASSER GEHÄUSE FÜR ALLE VIDEO-KAMERAS

ERHÄLTICH AUCH BEI
IHREM FACHHÄNDLER

VIDEO MARINE - SCHWEIZ - ALLEINVERKAUF - ULRICH REIFLER - 8624 GRÜT - TEL. (01) 932 14 54

Macht in der Demokratie



In einem aargauischen Schulblatt befasste sich der Präsident der Schulpflege mit der Entwicklung der Demokratie. Er begann mit den Höhlenbewohnern, die zur Abklärung wichtiger Fragen die ganze Sippe zur Besprechung einberufen, also eine Ur-Demokratie gepflegt hätten. Später seien die Ältestenräte gebildet worden, als die Sippe zu gross wurde, und dieses Prinzip sei bis heute in der Form von Gemeinderäten, Bundesversammlungen oder eben Schulpflegen weiterentwickelt worden.

Er fand, dass das System der gewählten Behörden bis vor kurzer Zeit gut funktioniert hätte: man habe die Behörde mehr oder weniger gewähren lassen, habe ihr zugetraut, alles nach bestem Wissen und Gewissen zu machen und habe höchstens die Faust im Sack gemacht, wenn etwas nicht in seinem Sinn entschieden worden sei.

Heute sei leider nicht mehr viel zu spüren davon, es werden Vernehmlassungen und Anhörungen bis ins Detail verlangt und könne eine Behörde eine Meinung im definitiven Entscheid nicht berücksichtigen, so würde dies «undemokratisch» genannt und in der Presse herumgezerrt.

Der Schulpflegepräsident wünscht sich also wieder ruhigere Zeiten, wo kein Entscheid hinterfragt wird und mit dem Ausfüllen der Wahlzettel gleich ein «Stillhalteabkommen» unterzeichnet wird.

Die «Behörde» der AEROPERS wurde von uns gewählt und weder der Vorstand noch Sie erwarten, dass Entscheide ohne intensive Befragung der Basis gefällt werden. Kein Vorstandsmitglied glaubt von sich, unfehlbar zu sein und nimmt Kritik entgegen. Wenn Sie mit einem Entscheid nicht einverstanden sind, stehen Ihnen Eingaben, Unterschriftensammlungen oder Umfragen als Mittel zur Verfügung, eine Änderung herbeizuführen.

Unsere Vorgesetzten in der Swissair sind zwar nicht gewählt, obwohl man dies bei gewissen Stellen durchaus ins Auge fassen könnte, aber die Spielregeln des heutigen Demokratiebegriffes sollte auch bei ihnen Anwendung finden können.

Hätten die Verantwortlichen für den Serviceabbau die Basis gefragt, wären nicht schon zum wiederholten Male Passagiere verärgert und Entscheidungen zurückgenommen worden. Wieso werden solche Massnahmen eigentlich immer so masslos angeordnet und eilig wieder korrigiert? Ein kontrollierter Abbau in kleinen Schritten, der eine «Erfolgskontrolle» zuliesse, wäre für

uns, die betroffenen Flight Attendants und die Swissair viel weniger image-schädigend.

Ein Instruktor an vorderster Front hat seinen Rücktritt mit den Worten begründet, er habe es allmählich satt, immer nur die Fehler seiner Vorgesetzten ausbügeln zu müssen.

Zwei Rücktritte von Chefpiloten sind auf eine unbefriedigende Führungsstruktur selbst auf dieser Ebene zurückzuführen.

Weil ein höherer Untergebener auf die Frage seines Chefs, ob er noch Vertrauen in ihn habe, mit «nein»geantwortet hatte, wurde er (nicht der Chef!) mit sofortiger Wirkung aus seiner Position entlassen. Eine darauf von ihm gewünschte Versetzung in sein angestammtes Gebiet der Instruktion, wo er geachtet und beliebt war, wurde vom Chef abgelehnt («Sie haben bei mir nichts mehr zu suchen!»). Er wird daher seit Juni von der Swissair als «Reorganisationsleiche» behandelt, aber nirgendwo beschäftigt!

Bei den Kabinenbesatzungen wurde eine grossangelegte Umfrage durchgeführt, in welcher unter anderem Paul Frei wissen wollte, ob noch Vertrauen in ihn da sei und wenn nicht, weshalb. Auch schon bei unserer «IMR-Umfrage» vor fünf Jahren, bei der Reorganisation und bei der «Barometer»-Umfrage im letzten Jahr wurden «basisdemokratische» Fragen gestellt, deren Antworten wohl analysiert, aber selten in Taten umgesetzt wurden.

Wie ich früher schon einmal erwähnt hatte, gibt es noch genügend fähige, von der Basis akzeptierte Kandidaten für höhere Chargen, die bereit wären, neue Ideen aufzugreifen, vorausgesetzt, sie werden nicht von Vorgesetzten zurückgestutzt, die ihr eigenes Gärtlein pflegen möchten.

In der heutigen Zeit der Verunsicherung, der drohenden Verluste und Ungewissheit in die Zukunft braucht es Leute, die die Basis mobilisieren und «bei der Stange» halten können. Nicht nur wir, sondern auch die SBG wirft der Swissair in einer internen Beurteilung Führungsschwäche vor. Haben wir vielleicht allzuviel Hoffnung in Herrn Loepe gesetzt, Hoffnungen, die er in der heutigen Zeit gar nicht erfüllen kann und die wir nach unten revidieren müssen?

Der eingangs erwähnte Schulpflegepräsident bot als Lösung für die Unzufriedenen an, Kandidaten, die das Vertrauen verloren haben nicht wiederzuwählen. Aber was des Politikers Wahlkampfond, ist des Managers Beharrungsvermögen oder sein Personenkult. Müssen wir es wohl mit Jean Ziegler halten, der über die Schweizer Politik gesagt hat:

Entweder klopfen Sie immer wieder zögernd an die Tür, bitten höflich um Eintritt und murmeln, Sie möchten gerne etwas sagen. Oder Sie verschaffen sich Zutritt durch ein Fenster, schlagen die Scheiben ein und sagen: «Jetzt wird diskutiert».

Henry Lüscher

Liebe Mitglieder

Zukünftig möchte ich unter diesem Titel vermehrt Themen ansprechen und die Diskussion über diese anregen. Für mich ist es äusserst wichtig, Ihre Meinung vor den Verhandlungen zu kennen und nicht erst nach einer evt. Abstimmung zu sehen, dass wir falsch lagen und Ihre Interessen unzulänglich vertreten haben.

Sie sind aufgefordert, Ihre Meinung öffentlich, d.h. in der **rundschau** zu sagen, denn unser Verbandsblatt ist **für Sie da**. Es soll interessant zu lesen sein und positive oder negative Kritik ist darin stets willkommen. Auch extreme Meinungen gehören zur Meinungsfreiheit, und ich möchte jetzt schon unsere externen Leser davor warnen, aus solchen Meinungsäusserungen gleich auf «Weltuntergangsstimmung» zu schliessen und «Presse-Enten» in die Welt zu setzen.

Zunächst jedoch möchte ich Sie noch einmal an die bevorstehende Abstimmung des Gesamtpaketes erinnern und bitte um grosse Stimmbeteiligung sowie eine überzeugende Annahme dieses Verhandlungsergebnisses. Lassen Sie sich nicht von einigen untergeordneten Swissair-Stellen beeinflussen, die nach Haaren in der Suppe suchen, weil plötzlich einzelne Flüge nicht mehr in die neuen FDR's passen. Es wäre sehr schade, wenn solche Nebensächlichkeiten ein gutes Verhandlungsergebnis zerstören würden.

Auf ein zweites Thema möchte ich hier eingehen – ohne irgend etwas vorwegzunehmen – nämlich die Umfragen Pensionierung mit 60.

Hier meine ganz persönliche Meinung dazu; sie soll im Sinne von Denkanstössen die Diskussion eröffnen:

Persönlich finde ich es nach wie vor etwas sehr schönes mit 55, bzw. 58



AEROPERS-PRÄSIDENT

Lebensjahren noch einmal – und hoffentlich bei guter Gesundheit die Chance zu haben, etwas ganz anderes zu beginnen. Das kann heissen, Zeit für die Familie, für sich selbst und für mehr oder weniger zu kurz gekommene Hobbies zu haben; es kann aber auch ein völlig neuer Berufsweg – verbunden mit all den entsprechenden Herausforderungen sein, die den neuen Lebensabschnitt interessant und ausgefüllt gestalten. Diejenigen – wenigen – die ein ungutes Gefühl bei dem Gedanken an die Pensionierung haben, für die ändert ein Hinausschieben um zwei Jahre nichts.

Was mich aber stört und ich persönlich für sehr gefährlich halte, ist die augenblickliche Bestandessituation als Aufhänger für eine Initiative P60 zu missbrauchen. Diese gravierenden Fehler in der Besatzungsplanung können langfristig nur durch einen ausgewogenen SLS-Input resp. -Output behoben werden und könnten bestenfalls temporär mit einer Verlängerung der Lebensarbeitszeit entschärft werden. Hier stellt sich aber dann sofort die Frage, wer darf und wer darf nicht, denn die Besatzungssituation stellt sich auf den einzelnen Flugzeugtypen recht unterschiedlich dar.

Was mir jedoch gar nicht passt, ist den erhobenen Zeigefinger Richtung BIGA zu strecken und somit Stimmung gegen unsere temporär angestellten Kollegen aus Kanada, Australien und Italien zu machen. Diese ausländischen Kollegen nehmen niemandem etwas weg, aber sie stellen sicher, dass unsere Flotte weiterhin bewegt werden kann.

Dass unsere jüngeren F/O's und SF/O's über eine zu befürchtende Verzögerung ihres Up-Gradings mit einer evt. Einführung von P60 nicht erfreut sind, versteht sich meiner Meinung nach von selbst.

Als letzten Diskussionspunkt möchte ich den Status Romands ansprechen, denn hier hatte man sich in einer Arbeitsgruppe zwischen Swissair und AEROPERS gefunden. Das Ergebnis wird jetzt leider auch wieder auf Flottebene – von einzelnen – in Zweifel gezogen.

Betonen möchte ich hier, es geht nicht darum, jemandem etwas wegzunehmen, sondern darum, die Gruppe unserer Welschschweizer Kollegen weniger zu benachteiligen. Auch sie haben Anspruch auf freie Tage zu Hause und es ist sicher nicht zuviel verlangt, wenn versucht werden soll – immer ist das sowieso nicht möglich – dass sie ein Minimum an freien Tagen zu Hause verbringen können, ohne am Abend noch nach Zürich reisen zu müssen, um am anderen Tag Res 05 am Flughafen abzusetzen. Argumente wie, auch die Bündner, Tessiner etc. könnten dann kommen, sind meines Erachtens völlig unhaltbar, da wir in der Schweiz – die Basler mögen mir vergeben – den Swissair-Verkehr nun mal hauptsächlich über die Flugplätze Zürich und Genf abwickeln. Der Status Romands muss mit den neuen FDRs eingeführt werden und ausnahmsweise bin ich mit unserem Chef Capt. Frei uneingeschränkt einer Meinung, dieser Status Romands ist eine Übergangslösung zur Home-base Genf.

Auch muss an dieser Stelle einmal gesagt werden, dass bisher keine Reduktion resp. Einstellung der Produktion vorgenommen werden musste, weil viele Cockpitcrewmembers und nicht zuletzt auch der AEROPERS-Vorstand äusserst kooperativ (Bestandesmassnahmen/Ferien etc.) und im Interesse der Unternehmung handeln. Wenn sich die Swissair-Verantwortlichen seit langem zu keinem entsprechenden Dank, vor allem in der Öffentlichkeit, durchringen können, so wirkt für mich die Verteilung von Informationen, was diese Massnahmen kosten, eher kontraproduktiv.

Wir sind die Leidtragenden und nicht die Verursacher der Bestandessituation!

Abschliessend hoffe ich, dass es wenigstens einem Teil von Euch gegönnt ist, die wohlverdienten Ferien gemeinsam mit Familie oder Partner verbringen zu können. Bei den anderen und das ist ja wohl leider der grössere Teil von uns, möchte ich mich bedanken, dass Sie bereit sind, die vom AEROPERS-Vorstand gemeinsam mit der Swissair beschlossenen Massnahmen zur Bestandessicherung mitzutragen und so die Produktion im Interesse unserer Kunden – so lange wie möglich – uneingeschränkt aufrecht zu erhalten.

Ernst Scharp

Achtung Oldtimerfans!

Schweren Herzens verkaufe ich aus Platzgründen einen meiner totalrestaurierten MG's.

MG VA 1937

1600 ccm OHV, 4-Plätzer, Cabriolet, dunkelrot, Lederinterieur beige, schwarzes Verdeck, Speichenräder, alles wieder im Neuzustand und original.

Preis auf Anfrage Tel. 01 / 865 42 36
oder Box 306



Mike Wiegele Helicopter Skiing

Swiss Representative:
Markus Saegesser
Rietstrasse 33, 8152 Glattbrugg

«Ein Traum wird wahr!» Heliskiing in Kanada. Caribos und Monashees, zwei Tiefschneegebiete im Herzen der Rocky Mountains mit unglaublichen Schneemengen!

PS. Verlangen Sie unsere kostenlose Broschüre, Sie erreichen uns unter Telefon 01/810 01 58, Fax 01/810 71 16

Termine



AEROPERS-Triathlon

Samstag, 18. August 1990, nachmittags

Copi-Hock

Dienstag, 28. August 1990, ab 19.30 Uhr. Restaurant Löwen, Bassersdorf.

Pensionierten-Stamm 014

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

Nächste Stämme:

Dienstag, 28. August 1990

Dienstag, 25. September 1990

Pensionierten-Jahresversammlung

Dienstag, 23. Oktober 1990

Vorgesehen ist ein Besuch bei den Pilatus-Flugzeug-Werken in Stans.

Neuaufnahmen

intern

An den Vorstandssitzungen vom April und Mai 1990 wurden folgende Piloten neu in die AEROPERS aufgenommen:



Michael Bullinger



Pierre Hool



Christoph Jordan



Klemens Keller



François Ray



Ute Roth-Bünting



Andrea Uffer



Erol Yanar

Wir heissen diese neuen Mitglieder herzlich willkommen!

Mutationen in der Redaktion

Mit dem Ende seiner Amtszeit als Präsident der AEROPERS hat **Heiner Spörri** auch Abschied vom Redaktionsteam genommen. Nicht nur sein 'Liebe Mitglieder' wurde von ihm sehr sorgfältig entworfen und redigiert, auch das Erscheinungsbild und ein ausgewogener Inhalt der ganzen **rundschau** lag ihm sehr am Herzen. Wir danken ihm für die vierjährige Mitarbeit im Team!

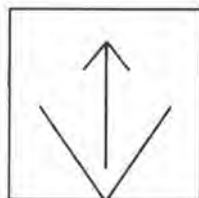
An seiner Stelle nimmt nun **Ernst Scharp** als der neue Präsident der AEROPERS Einsitz ins Redaktionsteam. Auch ihm liegt viel daran, dass die **rundschau** ein informatives Organ des Verbandes ist, worin dem Mitglied die Politik und die Projektionen des Vorstandes und der Kommissionen näher gebracht werden.

Vor noch nicht allzu langer Zeit konnten wir Ihnen in der Person von **Mike Fraser** wieder einmal ein Redaktionsmitglied vorstellen, dessen Muttersprache englisch ist und der sich besonders der Gestaltung und Korrektur der englischen Texte annahm. Da er in der Zwischenzeit Gelegenheit erhielt, eine ihm sehr zusagende Stelle innerhalb der Swissair anzunehmen, musste er in bezug auf sein Engagement bei AEROPERS «über die Bücher» gehen. Nach Gesprächen mit seinem Vorgesetzten kam er zum Entschluss, seinen Platz im **rundschau** Team aufzugeben, da er sich nicht in eine Position bringen möchte, die ihn in einen «politischen» Konflikt führen könnte. Allerdings bleibt er in der Flusiko, da auch sein Chef der Meinung ist, dass in dieser Kommission auf das grosse Ziel einer sicheren Flugoperation hin gearbeitet ist und dies im gewissen Sinn auch für seine Swisairtätigkeit förderlich sei. Mike wird also sicher in Zukunft hin und wieder weitere Artikel für die **rundschau** schreiben, aber als Absender die Flusiko haben.

Sie haben sich vielleicht gefragt, was **Martin Waltenspühl** macht, der im Impressum aufgeführt ist, aber seit einiger Zeit nie mehr einen Artikel signiert hat. Nun, er ist einer der F/Es, die sich gegenwärtig in der SLS befinden und sieht bereits «Licht am Ende des Tunnels» und hofft, dass er im kommenden Frühling, wenn er Copilot ist, wieder mehr Zeit für die **rundschau** als nur für das Korrigieren der Druckabzüge einsetzen kann.

Als Delegierter des Vorstandes der AEROPERS ist künftig **Beat Läderach** für die Verbindung zum Vorstand zuständig. Wir erwarten von ihm, dass er Ihr Informationsbedürfnis bezüglich Vorstandsthemen und -politik voll befriedigen kann. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit und lassen ihn gleich selbst zu Wort kommen:

Aus dem Vorstand



Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

An erster Stelle darf ich mich bei Ihnen für das geschenkte Vertrauen, dass sich in der für mich überraschend hohen Stimmzahl ausdrückte, recht herzlich bedanken. Allen, die mich noch nicht kennen, möge der folgende kurze Abriss meines Werdeganges einige Anhaltspunkte geben, was oder wen Sie da gewählt haben.

1949 in Worb BE geboren, anschliessend in Winterthur aufgewachsen, wo ich die Schulen bis zur Matur B durchlaufen habe, landete ich nach diversen Praktikas in der Wirtschaft an der Hochschule St. Gallen, ohne auch nur je einen Gedanken an die Fliegerei verwendet zu haben. Zufälligerweise kreuzte sich 1970 mein Weg mit demjenigen des Ihnen allen bekannten Peter Wepfer. Er, damals junger Copilot, auf dem Weg am Thunersee seinen Segelschein zu machen; ich, während meinen Semesterferien als junger Segellehrer, auf dem Weg, ihm die Grundlagen der Aerodynamik an einem Segel beibringen zu wollen. In unseren gemeinsamen Gesprächen eröffneten sich mir ganz neue berufliche Perspektiven, die dann ab 1973 Wirklichkeit wurden. Nach 13 Jahren als F/0 auf DC9 und DC10 bin ich heute seit rund 3 Jahren PIC auf DC9 / MD-80.



Es ist aber nicht das erste Mal, dass ich mich in unserem Verband engagiere. Neben meinem Engagement in der Copi-Gruppe und der EK DC-9 (1976-79) war ich 1976 und 1977 schon einmal Mitglied des AEROPERS-Vorstandes, zu einem Zeitpunkt übrigens, wo wir eine echte «Work-To-Rule» Aktion durchführen mussten, um gewisse Verbandsziele durchzusetzen. Daneben habe ich auch firmaintern 1983 in der Arbeitsgruppe für die Neugestaltung des PIH - ursprünglich initiiert durch eine AEROPERS-Arbeitsgruppe (Heiri Vogt, Jürg Schmid und mir) – zu dessen heutigem Aussehen wesentlich beigetragen.

Was erwarte ich heute von meinem neuen Engagement im Verband ?

Zuallererst ein intensiveres Auseinandersetzen meinerseits mit den Problemen innerhalb unseres Verbandes und der Swissair, viel Arbeit im Team des Vorstandes, von dem ich glaube, dass er Ihr Vertrauen verdient, aber auch die Möglichkeit unser Arbeitsumfeld mitgestalten zu können, ein Umfeld, dass noch mindestens 15 Jahre mein Leben entscheidend mitprägen wird. Es ist mein Ziel, die Entscheide des Vorstandes und der einzelnen Kommissionen transparenter zu machen, damit sie von unseren Mitgliedern mitgetragen werden können. Ihre Feed-backs helfen mir dabei.

Was erwarte ich von der Swissair?

Die Einsicht, dass die AEROPERS als mitverantwortlicher Partner akzeptiert werden kann und muss, dass gute Vorschläge nicht a priori nur deshalb abzulehnen sind, weil sie aus dem «falschen» Lager kommen. Die Erkenntnis, dass die Zukunft unserer Firma nicht nur in den schwarzen Zahlen und damit im Ansehen auf dem Kapitalmarkt liegt, sondern vielmehr mit der Motivation, der Identifikation und dem Engagement des gesamten Personals für die Swissair steht und fällt. Damit will ich sagen, dass die Pflege dieser Motivation in den Vordergrund jedes Managemententscheides gerückt werden sollte. Zulange schon werden immer wieder ganze Personalkategorien zuerst vor den Kopf gestossen, dabei viel Goodwill zerstört und erst dann realisiert, dass sich das zerbrochene Geschirr halt doch nicht mit ein paar schönen Worten zum Jahresschluss oder allfälligen wenigen Lohnprozenten kitten lässt. Vielleicht sollten sich unsere «Gurus» und «Realos» mal darüber den Kopf zerbrechen, damit liesse sich nämlich Geist und Seele unserer Swissair reorganisieren.

Beat Läderach



Alte Flughandbücher
DC-3, CVR 440 DC-6, etc.

Flugpläne vor 1960 und
Flugbücher kauft

Daniel Lehmann
033 43 29 84

Flying with Aeroflot

A Delta pilot had the chance to get a ride in the jump seat of two soviet commercial aircraft. What follows is a description of each airplane and a general discussion of flying with Aeroflot.

Tupolev TU-154

The Tu-154 is very similar to the Boeing 727 with three engines in the rear and a T-tail. Some of the more significant differences in the cockpit are that the altimeter and vertical speed indicator are reversed. The VSI is located to the right of the attitude gyro and above the altimeter and are calibrated in meters per second. The airspeed indicators has needles for indicated and true airspeed, with a separate readout for ground speed. The landing gear is located on the lower right corner of the overhead panel and another feature is individual windows blinds for each cockpit window. The Tu-154 has no fire handles for the pilots to pull. Three throttle-like handles on the F/E table move perpendicular to the panel and can shut down the engines in the event of a fire. Also the F/E has a set of throttles used to set power. On approach the pilots commands power changes to the F/E on the interphone and the F/E only makes the changes on his set of trottles. The flying pilot has both hands on the control column and there is no problem switching from the right to the left seat in this system.

Ilyushin IL-86

The IL-86 looks like a jumbo Boeing 707 in that it has four engines mounted under the wings and holds 350 people. This airplane has an angle of attack indicator on the captain's panel used to avoid or recover from stalls and to set cruise speed. It has no gear handle, instead on the console between the pilots are two small doors. After lifting one of the doors, the pilot pushes down a plunger to retract the gear. To lower the gear, he simply lifts the other door and also pushes down a plunger in that chamber (like the Viscount!). If any warning light comes in the cockpit, a female voice identifies it and then reads the appropriate emergency procedure. The most astonishing is the fuel flow in cruise at .84 Mach. The total fuel flow is 30 000 kg/hr, which is 10 000 kg/hour per engine. The same procedure is used to set power during approach as on the TU-154. Both airplane have a crew of four, captain, copilot, navigator and flight engineer. The navigator is a pilot but the F/E is not, although he is a qualified mechanic. During takeoff and landing the F/E sits between the pilots and the rest of the time the navigator sits between them.

Pilot's work and life

The captain is definitely in charge in the Soviet cockpit and that is quite apparent. He makes about 800 rubles per month on the TU-154 and 1.100 rubles

on the IL-86. Copilots make 70% of a captain's salary and navigators and F/E's make about 60% of a captain's pay. In a country where 90% of the people make 200 rubles a month, aircrew are quite nicely paid.

They fly about 75 hours a month with an average of 18 to 20 days work per month. The crew are tested for alcohol and blood pressure before every sequence of flights and have a medical check every 4 months. All of the captains were ex-military aviators. They don't have a seniority list and are promoted on ability. During the copilot's leg, the captain is at control until 10.000 ft . . . They do not have any speed restrictions so they accelerate rapidly after take-off to about 700 km/hr before starting climb. They also make high-speed descent to 1.000 ft/gnd before reducing speed in level flight at this altitude. They have only one set of navigation charts on board, and the navigator holds them on his lap during approach and he talks the pilots through the approach procedures. Pilots rely solely on the navigator's indications and never look at the charts. Their basic minimums are 200 ft and 600 meters and there are a few Cat 2 airports but no one is Cat 3 equipped. An interesting fact is that every pilot wears a small pistol on his belt during duty.

Finally, in the Soviet Union, people really know how to treat pilots. After the airplane taxis to a stop, no passengers move, every one just sits still until the crew depart the aircraft.

C. G.

Zu verkaufen in **Steckborn am Untersee** an erhöhter ruhiger Lage mit Seesicht

5-Zimmer-Einfamilienhaus

freistehend, in gepflegtem Zustand, Baujahr 1957. Parzellen-grösse 1300 m².

Antritt ab September möglich.

Anfragen zwecks Besichtigung und Preis sind zu richten an:
Müller Immobilien, Kreuzlingen, Tel. 072 / 72 66 44, vormittags

Einfamilienhäuser «Chlostermatt»
Zu verkaufen **schönes**

4¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

an bevorzugter ländlicher Lage, unweit Mutschellen und Autobahnzubringer Zürich-Nordumfahrung.

Erstklassige Bauqualität, Bezugstermin 90/91, Finanzierung gesichert.

Anfragen unter Chiffre Nr. 1023 an die Administration der «AEROPERS-rundschau», Vereinsdruckerei Thurgauer Volkszeitung, 8500 Frauenfeld.

Safety - Awareness

FLUSIKO
IFALPA

Die Flusiko (Flugsicherheitskommission der AEROPERS) ist besorgt über den anscheinend wieder steigenden Trend an kleinen oder grösseren Vorkommnissen auf unserem Streckennetz. Mit der Einführung der systematischen Auswertung der Daten auf stabilisierte Endanflüge und andere sicherheitsrelevante Phasen eines Fluges konnte ein erfreuliches Ansteigen der Flugdisziplin festgestellt werden. Nun scheint ein «Sättigungspunkt» erreicht zu sein im Einhalten von Toleranzwerten. Sind unstabilisierte Anflüge heutzutage (wieder) nur noch ein «Kavaliersdelikt»?

Die Flusiko hat sich Gedanken gemacht, wie unsere Disziplin auf das erstrebenswerte hohe Niveau gebracht werden kann. Sie versucht es in dieser **rundschau** mit kurzen Gedanken, die in loser Folge erscheinen und uns auf unser hohes Ziel einer sicheren, zuverlässigen Operation aufmerksam machen sollen.

Die Flusiko dankt Ihnen für die Umsetzung dieser Gedanken in die Praxis!

1954 - 2014

Rechtzeitig stabilisiert – Ihre Nerven werden es Ihnen danken!

Flusiko

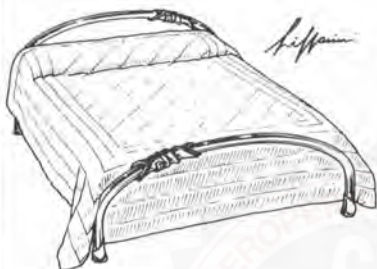
Es ist keine Heldentat, bei Orkan immer noch pünktlich zu sein.

Flusiko

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

**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

Route check on ground inflight?

Vor einem Jahr gab der für Zivilluftfahrt zuständige BAZL-Chef E. Heiz seine Meinung zu einigen Checkverfahren bekannt. Er bezeichnete den auf der DC-10 Flotte für PICs eingeführte route check on ground als «Kindergarten» und die extensiven inflight route checks als die Sicherheit tangierend: «Bücher auf den Knien, Bleistifte und Berechnungen in den Händen und Problemstellungen statt Flugführung in den Köpfen will ich in keiner Phase des Fluges sehen!»

Schulzimmerchecks

Dass route checks notwendig, sinnvoll und erfahrungserweiternd sind, will ich hier in keiner Art bestreiten. Der route check on ground wurde wegen Bestandesgründen auf der DC-10 eingeführt. Hintergedanke war vielleicht auch noch, dass alle Kapitäne über den «gleichen Leist» geschlagen werden. Da bin ich auch dafür, vor allem wenn ich eine Erfahrung auf einem Toronto-Zürich Flug beiziehe, wo der damalige Chefpilot einen «Koriphäen-Kapitän» prüfte. Die einzige Frage, die er während der zwei Etappen stellte, war: «Weisst Du, was diese Code-Buchstaben auf den Henniezflaschen (im Crew-Essen) bedeuten?» Dieses Erlebnis war für einen Copiloten (oder Flight Engineer) ziemlich deprimierend, bedenkt man die zum Teil extensive Befragerei auf dem Flug und in Hotelzimmern für andere Crew-Kategorien.

Der route check on ground hat da einiges gebracht, und als wir sogar ein paar Fragen in einem Bulletin zu Gesicht bekamen, musste ich mir sagen: «doch, das darf man wissen müssen». Der Eindruck der teilnehmenden Kapitäne war hingegen der einer «Schulmeisterei», eines «Schlussexamens». Ausser dass eine Start- und Landeberechnung gemacht werden muss, weiss der Kandidat nicht, was ihn erwartet. Das ganze Spektrum muss gelernt und präsent sein. Auswendige Antworten werden verlangt über Gebiete, die in der sterilen Schulzimmeratmosphäre schwer nachzuvollziehen sind. Die Frage z.B. nach der Schwimmweste ist im Cockpit ungleich leichter zu beantworten als wenn der Ort in einem Cockpitschema eingekreist werden soll.

Strategische Aufgaben des Typs «... was würdest Du machen wenn jetzt...» sind schon im Cockpit etwas theoretisch und im Schulzimmer noch schwerer nachzuvollziehen.

Der route-check on ground sollte meiner Meinung nach ein vorher bekanntes Teilgebiet einer Operation umfassen, durchaus mit einem Teil auswendig zu beantwortenden Fragen. Eine Besprechung und Diskussion sowie Hinweise auf neue Vorschriften, Änderungen in den Unterlagen und Fragen aus dem Publikum sollten den Informationsgehalt dieses Tages steigern.

Den mehrfach geäusserten Wunsch nach Veröffentlichung der Fragensammlung möchte ich ebenfalls unterstützen.

Jumbo ist der Grösste

Da die Idee des route check on ground bei der Jumbo-Flotte im Flug verwirklicht werden soll, ergeben sich dort die eingangs erwähnten, vom BAZL gar nicht gern gesehenen Situationen im Cockpit. Nicht selten wird ein PiC für über zwei Stunden von der Flugführung total absorbiert. Da sicher die beiden andern Kollegen auch mitfiebern oder -leiden, ist die Sicherheit des Fluges tatsächlich tangiert. Ausserdem ist sicher nicht jeder Kapitän unbefangen, wenn er vor zwei unbeteiligten Kollegen «in die Zange» genommen wird.

Der Checkpilot könnte in seinem (sonst leeren?) Crewbag die Flughandbücher mitnehmen und in der ruhigen, ablenkungsfreien Atmosphäre eines Hotelzimmers mit dem Kapitän die Start- und Landeberechnungen machen, Treibstoffreserven bei einem Triebwerksausfall bestimmen und Systemtoleranzen besprechen.

Wir wollen einen hohen Sicherheitsstandard halten, das sind wir uns und den Passagieren schuldig, und dieser Standard kann nur mit Prüfungen gemessen werden, abgesehen davon haben diese einen motivierenden Lerneffekt. Der Standard soll aber nicht mit schulmeisterlichen Prüfungen (dafür sind wir zu alt) oder die Sicherheit tangierenden, extensiven Ablenkungsbefragungen gemessen werden. Auch neuere Erkenntnisse der Methodik des Lernens könnten uns durch Fachleute näher gebracht werden, denn wie oft liest man ein FOM-Kapitel und weiss nicht so recht, wie das Wichtigste in unseren Köpfen bleiben könnte.

H.L.



EVANGELISCHE SCHULE
BAUMACKER Baumackerstr. 15
8050 Zürich-Oerlikon

Die gesuchte Privatschule in Zürich-Nord

5+6. Primar-, ganze Real- und Sekundarschule
● 5-Tagewoche, eigene Mensa, offizielle Lehrpläne ● Neuaufnahmen auch während des Schuljahres ● Fragen Sie unsere jetzigen Swissair-Eltern! ● **Telefon 01/312 60 60.**

Facts or fiction?

Federal investigators are assessing what role a series of apparent pilot errors played in the aborted takeoff and crash of a USAir 737-400 at LaGuardia Airport that killed two passengers.

National Transportation Safety Board investigators have identified several apparent errors by the crew of USAir Flight 5050 before the transport plunged off a 7,000-ft. runway into New York City's East River.

Investigators said that during the takeoff:

The electrically driven rudder trim tab was moved to the full left position.

The first officer inadvertently disengaged the autothrottle system, prompting the captain to take manual control of the throttles.

The captain failed to call out speeds as the aircraft accelerated down the runway.

The pilots failed to follow proper flight procedures.

The safety board also is attempting to find out why the twin-engine aircraft's No. 1 engine was operating at a level 3% below that of the No. 2 engine.

The safety board's investigation of the Sept. 20 accident initially was hindered by several factors:

On the side of the throttle horn is the autothrottle disconnect switch. After Kleissas spooled up the engines, he released the brakes but hit the autothrottle disconnect. This would have left the throttles at the spool-up setting. Martin immediately realized this and advanced the throttles manually to full power.

«At the most, that mistake cost them 200 ft. of runway,» an Air Line Pilots Assn. official familiar with the crash investigation said.

Martin retarded the throttles. Kleissas realized he was aborting and radioed the tower.

As the aircraft decelerated, Martin felt a vibration, which was also felt by the senior flight attendant and passengers.

Martin and Kleissas shut down the aircraft, then aided in the evacuation of passengers. When all but one survivor was out of the cabin, Martin was rescued and taken to the Pan Am Water Shuttle dock. He went to the Marriot hotel nearby and phoned the union, which advised him to get a room and

await the arrival of ALPA representatives. The hotel had no vacancies, so Martin went home with a Pan American World Airways pilot who had been deadheading on Flight 5050.

The scene at the crash was confused. Local police and fire units arriving at the airport found no one to direct them to the crash site. Airport police later said they had not been trained properly in water rescues, although supervisors denied that.

Sells Newspapers!

In recent months there appear to have been many more aircraft accidents than usual. The thing that always disturbs me is the human's sick lust for gruesome detail of each case. Of course, if I happened to be a newspaper editor, I would be just as bad, because it sells papers!

When this form of writing is found closer to home, I begin to get worried. The first instances I cite, are reports in AW&ST Oct 2/89 concerning two incidents involving USAir aircraft. The first, of which you can see some extracts, was a B737 which after a Take-Off abortion, ended up in a river. The reporter concerned goes into such detail as the pilot's experience, what they said to various people. The fact that they refused urine and blood tests etc., etc., I would suggest that, as the investigations are probably not yet over, the responsible editors should refrain from publishing such, possibly erroneous, detail which could prejudice results of enquiries. The overall impression given might imply that the pilots were a pair of clowns, which I am sure is not the truth!

The second incident, involving an aircraft who got 4 faults (a riding term) on the power cables on approach, and diverted to a successful landing, was reasonably accurately reported. At least the article appeared to restrict itself to facts, albeit collected from the usual doubtful sources.

Continuing on this tack, I note that even our own OC bulletin is becoming sensational in its «Share the experience» column. In 11/89 it goes into details about Kevin Hunt in the BM accident on the motorway in England, saying that he was «Freundlicher, liebenswürdiger Mann» and the Copilot was «äusserst dominant» whilst this may or may not be the case, it hardly belongs in a «so called» report, before the investigation is completed. It then goes on to relate apparent extracts from the CVR. I am sorry, but I think it inappropriate, for articles of this nature to be published (even in house). If the article was restricted to plain fact and NO conjecture, then I fully support it.

The most recent article «Blunders» whilst useful in essence, is presented in such a supercilious manner that I really think the author is shooting himself in the back for future articles. Anyway OC Bulletin, keep trying – but remember, give us the facts and let us draw our own conclusions.

Read the following article for an improved version of the «Blunder» type presentation.

Has this happened to you?

Just in case there are some of our readers who do not know what some of the abbreviations stand for, CONDOR means CONFIDENTIAL Direct Occurrence Report which is a procedure used by RAF pilots to report on a very strict confidential basis anything which they think should be known about without disclosing who made the report. CHIRP (which stands for Confidential Human factors Incident Reporting Programme) is a similar scheme, introduced in 1982 by the CAA, aimed mainly at professional aircrew and air traffic controllers although any private pilot who can get hold of a copy of the report form is at liberty to submit details of a flight safety incident.

From a Condor: 'I am not especially concerned about anonymity, but wish to use the Condor system as it permits a freer narrative style than an Incident Signal, and is free of the time constraints of incident reporting.

'I landed at Naples in a Canberra, after an unusually trouble-free transit from the UK. I was not tired, overstretched or heat-stressed. After landing checks were carried out by challenge and response, with the aircraft stationary. One of the first items in the check is 'Undercarriage Master Switch' to 'Safe'. Not all that close, but in the same area as the Undercarriage Master Switch, is the Wing Clearing Switch. This is distinguished by a yellow and black striped guard and a different shaped switch. On the challenge 'Undercarriage Master Switch' I quite deliberately reached for the yellow and black guard, lifted it, and pressed the switch! The only reason that the taxiway was not then covered in underwing stores was that I was pressing down and the switch moves UP to operate.

'I have confessed publicly on the squadron, which is the only RAF unit operating the mark of Canberra, but how could I make such a mistake? Under-arousal is the only possible contender, but the point I want to make is that I thought I was being very slow, deliberate and careful. And yet, had there been an Inquiry, I would have been found negligent.'

'I didn't mean to do that.'

We have all said it, but it is surely rather strange that we should ever decide on an action yet do something quite different. Studying the psychology of this sort of error has become somewhat fashionable in academic circles, especially since it was realised that it is possible for people to melt down nuclear power stations without meaning to do so. I will not bore you, or myself, with the more arcane theoretical ideas that exist about the nature of such errors, but it is clear that any models of the way in which motor skills (walking, talking, operating a switch) are organised must suppose two quite distinct units. The first is the control unit that contains our awareness and decision making; I will call it the system executive. The other unit contains all those routines that we have acquired, through practice, and that actually drive and

organise our muscles. This behaves very much as though it were a separate computer slaved to the system executive, and I will refer to it as the skills box.

Normally these two boxes work together efficiently, but the fact that the skills box can, for variable periods of time, appear to operate independently of the system executive is of critical importance in everyday life. For example, it will drive the car while the executive looks after the conversation – but if the driving becomes unusual or difficult, the skills computer puts the driving back under direct control of the executive and the conversation has to stop because the executive behaves as though it can cope with only one conscious activity at a time. An everyday, but nevertheless remarkable, example of the extent to which the activities of the skills box and executive can become dissociated is in reading. The motor (or action) skill in reading consists of organising eye movements that scan down the page at an appropriate rate, whereas the executive's main job is to make sense of the input. If the text is tedious, or if the executive is preoccupied by other problems, it is sometimes possible for the skills box to carry on regardless. On such occasions, the reader realises that he has scanned perhaps several pages without having the faintest idea what the text contained. The same can happen in driving: you arrive somewhere without any recollection of the journey.

So what?

Consider the following reports that were submitted to the civil equivalent of CONDOR; called CHIRP (Confidential Human factors Incident Reporting Programme).

'I was flying the approach from the right hand seat. It was a beautiful day, very little surface wind and 29° C. We were enjoying an uneventful flight in perfect flying weather. At about three miles on the visual approach, turning final, I called for 'flaps 45' – landing flap, but the captain reached across and closed the HP cock of the starboard engine. Since that time, I always look at the flap lever before I select flaps.'

My first officer was flying the leg. After take-off, I carried out the usual checks. Brakes, undercarriage, pax notices off, etc. Weather: lovely blue sky, light wind, and temp +30° C. At 1,500 ft I noticed the flaps were retracted, I thought the First Officer had retracted them early. Usually the flap is retracted at 2,000 ft plus in VFR. Almost immediately the First Officer mentioned that the flaps were retracted. 'Oh I see you've brought the flaps in' he said. 'No', I replied, 'I haven't touched them.' He said he hadn't either. Shortly after this he noticed the undercarriage was still extended. I raised it at 220 knots.

'There can be no doubt that I raised the flaps instead of the undercarriage after take-off. I had no memory at all of doing this. Why would I do this potentially dangerous thing on an aircraft with which I was totally familiar? I have no idea; no sickness, no stress, nothing dramatic personally.'

I picked these two examples because, like the CONDOR report discussed above, they happened in perfect conditions without any stress being involved. It is as though the system executive had decided that things were going well, and that the skills box did not need to be monitored too closely. One CHIRP report told us that since making one of these 'actions not as planned' the pilot had tried to train himself to make all discrete control actions in a conscious two-stage process.

First he decides what to do and grasps the control, but then he stops to make a conscious check that he is indeed about to do what he intended. Could be a good idea. It is interesting to note that an attempt is made on critical switches in aircraft to compel executive intervention in the action process by placing a guard on the switch.

The CONDOR report makes it clear that guards do not always work, but it does illustrate just how separated the executive and skills box can become, even to the extent that the executive becomes simply an idle spectator of the skills box's activities. It seems that simply watching the wrong activity, or even thinking about NOT doing it, is enough of a distraction for the executive to prevent it from controlling the skills box properly.

(Extract from an article by Roger Green of the RAF Institute of Aviation Medicine-Farnborough, published in the UK General Aviation Safety Committee (GASCO) bulletin. Spring 89) M. F.

Die Vorzüge von Embrach sind nicht nur verkehrstechnischer Art. Die hohe Wohnqualität in ländlicher Umgebung ist Wunsch und Bedürfnis vieler Menschen.

Ihr Wunschhaus

liegt an ruhiger, zentraler Lage, in 1240 m² grosser, schöner Gartenanlage.

6-Zimmer-Einfamilienhaus

Im Jahre 1980 in Massivbauweise erstellt, bietet dieses 6-Zimmer-Einfamilienhaus einen hohen Wohnkomfort:

Galerie, Warmluftcheminée, Tonplattenböden, Bad/Dusche/WC, Dusche/WC, sep. WC, Naturholzküche, Kinderzimmer 2stöckig. Wohnfläche 210 m², Doppelgarage, Anschluss Kabelfernsehen.

Wenn Sie mehr über dieses Objekt wissen möchten oder es sich anschauen wollen, schreiben Sie an Chiffre Nr. 1026. Administration der «AEROPERS-rundschau», Thurdruck AG, 8500 Frauenfeld

First Class

6¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

zu verkaufen.

In Udligenswil, zwischen Zürich und Luzern.

Das Objekt liegt am Ende einer Wohnstrasse mit Kehrplatz. Es wurde 1987/88 in Fachwerkbauweise nach neuesten baubiologischen Erkenntnissen erstellt.

Es handelt sich um ein freistehendes Einfamilienhaus auf drei Etagen an einem unverbaubaren Südhang. Ein grosszügiges Raumkonzept mit Vollausbau im Untergeschoss erlaubt auch eine Nutzung Wohnen/Arbeiten. Das Grundstück umfasst 669 m² Land, 2 Einzelgaragen und 1 Autoabstellplatz.

Absolut ruhige und verkehrsfreie Lage mit fantastischer Rundschau von der Rigi bis zum Pilatus.

Heizung

Schrag System Raum-Klima Heizung, jeder Raum einzeln regulierbar, äusserst sparsam im Energieverbrauch. Im Untergeschoss separate Radiatoren. Cheminée im Erdgeschoss mit Warmluftumwälzung versehen.

Küche

Offene, grosszügige Raumeinteilung mit Doppelabzug, Marmorabdeckung, komb. Kühl-/Gefrierschrank, Backofen, Mikrowellengerät und Stauraum. De luxe Keramikplatte und Steakplatte.

Boden

Untergeschoss und Erdgeschoss Hartholzparkett Narra, Zimmer und Schlafbereich sowie Treppen textiler Bodenbelag. Nasszonen Plättli.

Grobküche

Waschmaschine und grosses Waschbecken in Hauswirtschaftsraum hinter Küche.

Eingang

Abteilung durch Glas-Windfang. Bereichsaufteilung möglich falls gewünscht.

Preis

1,4 Mio. Franken

K. A. Studhalter, Sonnheimstrasse 16, 6044 Udligenswil
Tel. 041 81 52 84

Weisch no?



Erinnerungen an Chefpilot Nyffenegger

Am 21.8.51 flog ich als Copi mit der HB-IRV von Zürich nach London und gleichen Tags zurück. Nyff war vom Zweimotorigen CV-240 begeistert, offensichtlich machte ihm das handliche Flugzeug Spass. Mühe hatte er, die englische Voice zu verstehen.

Nebst R/T Verkehr musste ich öfters erhaltene Meldungen deutsch übersetzen. Nyff hielt sich tapfer am Steuer fest, denn der Autopilot erfreute die Herren auf den Langstreckenflugzeugen DC-6 (schon damals musste gespart werden!). Nach X Zwischenfragen: «... was het er gseit!» landeten wir wohlbehalten in London.

Auch auf dem Rückflug überliess er mir keinen Moment die Steuer, schliesslich verstand er das Steuern besser wie die R/T.

Zwischen Basel und Zürich fragte die ATC unsere Position. Ich gab sie durch und Nyff wies mich trotz QBI Bedingungen an, dem ATC Kontroller mitzuteilen, er komme direkt durch ein Wolkenloch zur Landung. Die Sicht war aber so schlecht, dass wir einen ILS-Anflug als No. 2 machen mussten.

Zwischen ZRH Kloten BCN und Outer Marker OZ flog Nyff stur auf dem Gleitpath. ... ich hatte vor Bodenberührung Angst und mahnte einige Male, den gefährlichen Down Bend nicht zu vergessen. Bei 260 m QFE zog ich am Steuer und gab Vollgas, um wieder auf den Soll-GP zu gelangen.

Nach der Landung entschuldigte ich mich, was Nyff aber nicht akzeptierte und sich strikte verbat, ihm ... dem Chefpiloten ins Steuer zu langen.

Nun, er starb viele Jahre später eines natürlichen Todes. Ehre seinem Andenken.

Marcel Jacob

GCA-Anflug in Frankfurt ...

... zur Zeit als Deutschland noch nicht Fussballweltmeister war und die Lufthoheit nach verlorenem Krieg nicht besass.

Hallo Freiherr von Gablenz «Franz» (Ehemaliger SR-Copi der den Krieg als Pilot überlebte, später Chefpilot sowie Mitglied der 1956 wieder erstandenen Deutschen Lufthansa wurde) ... Weisch no??

26.10.1952 Swissairflug mit der DC-3 HB-IRB ZRH–Stuttgart–Frankfurt–Hamburg?

Ganz Süddeutschland war unter einer Nebeldecke. Hochbetrieb auf dem Rhein-Main-Flughafen. Nebst Zivilflugbetrieb war noch die USA-Luftbrücke zum von Russen eingeschlossenen Berlin im Betrieb.

ATC führte uns vom Holding zum Anflug auf RWY26. Alles drängte zur Landung . . . etliche Maschinen hingen mit Minimum Fuel im Holding. Der Nebel wurde immer dichter, Pistensicht knapp 400 m und vertikal zirka 200 Fuss.

Auf 300 Fuss schrie der GCA-Operator plötzlich: «Swissair pull up immediately, there is an A/C on der Runway!!» In diesem Moment bekamen wir Bodensicht . . . direkt vor einer TWA Constellation, die im Nebel zum Start RWY26 einschwenkte. Ich zog die DC-3 über die viermotorige Langstreckenmaschine in der Absicht, vor der Aml-Maschine unser Flugzeug im Nebel ausrollen zu lassen. Wieder tönte es aufgeregt: «. . . pull up there is an A/C on the End of the RWY!» Vollgas und die DC-3 gewann wieder Höhe, um weitere für uns unsichtbare Flugzeuge auf der Landebahn zu überfliegen. Ob der Pilot der Conny ohne Erlaubnis in Startposition rollte, konnten wir nicht in Erfahrung bringen. Nach verkürztem GCA-Anflug landeten wir wieder glücklich, wobei sich der GCA-Operator für die cooperation bedankte. Das Ganze hätte leicht zu einem TOTAL LOSS zweier Linienflugzeuge führen können, wie es leider viele Jahre später in Teneriffa passierte, wobei über 500 Personen den Tod fanden.

Marcel Jacob, Agno

Freche Erinnerungen an die Kolbenzeit der Swissair

Direktor Franz Zimmermann: Departementschef Flugbetrieb. Sehr guter Pilot, kameradschaftlich, liebte hübsche Hostessen mehr wie «Bürokram».

Anton von Tscharner: Chef Flight OPS. Sehr guter Pilot, umgänglicher, sympathischer Typ mit guten Beziehungen zu Direktion und Verwaltungsrat.

Karl Schärer: Chefpilot EUR-MID. Junger, guter Pilot mit Drang nach «Höherem», Typ «Radfahrer» . . . nach oben buckeln, nach unten treten!

Hugo Muser: Cheffluglehrer. Guter Pilot, der es verstand, die guten persönlichen Seiten hervorzuheben und Untergebene zu fördern oder fallen zu lassen. Geschlagene Schlachten waren nur siegreich, wenn das persönliche Image nicht angekratzt wurde. Als Winkelried gebärdete er sich nie, wenn es galt, Kollegen in Schwierigkeiten beizustehen!

Armin Baltensweiler: Instruktor und technischer Berater der Direktion. Junger, blendender ETH Ingenieur, der mit seinem Wissen und Können imponierte. Seine Meinung ist noch heute in der Fliegerei massgebend. Kam als Pilot nie auf einen grünen Zweig, dafür war er im Erklimmen der Swissairkarriere einsame Spitze!

Robert Fretz: Graue Eminenz der SR-Geschäftsleitung. Ehrgeiziger Pilot mit durchschnittlichen Fähigkeiten. Unkameradschaftlich. Typ «Radfahrer». Versuchte erfolglos Walter Ackermann mit Veröffentlichungen in den Schatten zu stellen.

Dr. Berchtold: Direktionspräsident 1954 und erfolgreicher SBB-Bahnfachmann. Guter Organisator, versuchte sich als Retter der Swissair. Verstand leider von der praktischen Fliegerei nur soviel wie der Gockel vom Eierlegen. Mit hartem Durchgreifen geriet er auf Kollisionskurs mit der AEROPERS. Piloten, Navigatoren und Flight Eng. waren mehrheitlich vom Stil des Direktionspräsidenten mit seinen Holzhammermethoden schockiert. Der GAV wurde 1957 gekündigt. 67% waren für die Kündigung . . . etliche enthielten sich der Stimme, die Funktionäre waren dagegen! Der erzwungene neue GAV ist noch heute gültig!

Dr. Heberlein: Verwaltungsratspräsident. Erfolgreicher Industrieller, der über den Unfall HB-IRW vom 19.6.54 entsetzt war. Selbst von der Fliegerei wenig wissend, verliess er sich auf die «Fachleute». Sein Verdikt: «Entweder Pilot Jacob oder ich, für beide ist kein Platz in der Swissair!

Walo Ries: Aeroperspräsident 1954. Sehr guter Pilot, kameradschaftlich. Guter Staffelführer. Wenig Standfestigkeit gegen Vorgesetzte, deren falsche Ansichten er verabscheute.

Alfred Soder: Nachfolger von Walo Ries. Guter Pilot, bedächtiger Typ, der bemüht war, den Weizen vom Spreu zu trennen. Ihm verdankte die AEROPERS zum grossen Teil den neuen GAV. Er verzichtete auf Kampfmassnahmen gegen die Geschäftsleitung im Interesse der Swissair, nachdem er den berechtigten Eindruck hatte, dass es mir als Chefpilot des Krupp-Flugbetriebes gut ging.

Robert Staubli: Direktionspräsident. Guter Pilot, mit dem mich viele Jahre als Staffelnkamerad der Militärfliegerei verbanden. Er ermöglichte mir 1967 nach meiner Repatriierung von D in die CH das Fuss fassen bei der Balair. Von 1967–1971 flog ich bis zum Ausscheiden der Coronado HB-ICH bei der Balair. Die mir von der BB-Direktion zugedachte Tätigkeit als Flugdienstleiter der UNO-Flüge im Nahen Osten, schlug ich aus. Die Gegend war mir bestens bekannt und zu gefährlich. Geld allein macht nicht glücklich!

Ritter von Marx: Industrieller. 1971-73 Privatpilot ab Flugplatz Agno. Meine Kündigung wegen ungenügender Bezahlung.

1973-84 Swissairtätigkeit als Lernmaschinen- und EDV-Operator im Link Control Balsberg.

Ab 1. Juni 1984 SR-Rentner mit kleiner Rente. (Es zählten nur die letzten 11 Jahre!)

Marcel Jacob (Joggi-Köbi-Marcel)

7-Zimmer-Bauernhaus

mit teilweise ausgebauter Scheune
ca. 4000 m² Umschwung zum Teil bewaldet, Stall für Tierhaltung vorhanden.

Solvente Interessenten, die kreativ und phantasievoll sind, vereinbaren einen unverbindlichen Besichtigungstermin.

Auskunft erteilt: Verwaltungs AG
Theaterstr. 34
8400 Winterthur
Tel. 052 / 22 49 21

Zu verkaufen im oberen Fricktal, an sonniger, unverbaubarer Hanglage mit Waldanstoss und Blick in den Jura

7¹/₂-Zimmer-Landhaus

im kalifornischen Neutra-Stil mit separater Doppelgarage, Hallenschwimmbad und grossem Umschwung.

UG 2: Tankraum, Technik, Hohlräume, Keller

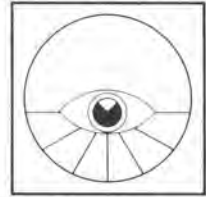
UG 1: 4 Zimmer, 2 x Du/WC, Hallenschwimmbad mit zugeordneten Räumen, Heizung, Keller, Zivilschutzraum, Abstellraum

EG: Wohnraum, Essplatz, Cheminée, Küche, Büro, Wirtschaftsraum, sep. WC, Elternzimmer mit sep. Ankleide, Bad/WC, Eingangshalle

Luxuriöser Ausbau, grosse Terrasse, Gartensitzplatz. 6-er-Telefonrundruf, TV-Kabelanschluss.

Parzellengrösse 4062 m², umbauter Raum 1864 m³, Garage 170 m³.

Ernsthafte und solvente Interessenten melden sich bitte unter Chiffre Nr. 1022 bei der Administration der «AEROPERS-rundschau», Vereinsdruckerei, 8500 Frauenfeld.



Wird «fuel emergency» bald Gewohnheitsrecht?

Trotz Distanz-Weltrekordflügen von Boeing ist im kommerziellen Einsatz mit Überraschungen zu rechnen. So musste am 22. März eine Qantas B-747-400 in London «fuel emergency» deklarieren und hatte am gate noch 3,2 Tonnen Treibstoff in den Tanks!

Die Besatzung auf dem Singapore-London Flug war sich der Situation bewusst, nachdem stärker als vorhergesehene Winde die Flugzeit verlängert hatten. Über Amsterdam holten sie Wetter- und Verkehrsinformationen von London ein, die vielversprechend waren. Berechnungen ergaben einen Entscheidungspunkt beim «top of descent»: Entweder London mit 10 Minuten Wartezeit oder zurück nach Amsterdam.

An diesem Punkt angelangt, verlangten sie wieder Verkehrsinformationen. «No holdings» wurde ihnen gemeldet, worauf sie den Sinkflug begannen. Aber wie so oft – der approach controller informierte die Crew später, dass nun doch holding zu erwarten seien, mit Wartezeiten von 15 bis 20 Minuten.

Der Kapitän erklärte, dass er maximal ein holding akzeptieren könne, worauf der korrekte englische Fluglotse ihn darauf aufmerksam machte, dass er in diesem Fall «fuel emergency» deklarieren müsse, was der Kapitän auch tat und Landepriorität erhielt.

Ironisch wirkte in diesem Zusammenhang der Name der B-747-400, die auf «Longreach» getauft wurde, was «Flight International» zum Kommentar «*Longreach nearly became over-reach on flight QF009*» veranlasste.

Die Quantas-Besatzung hatte einen besseren Ausgang ihres Fluges (kein Verfahren wurde eingeleitet) als die Crew der Avianca 707, die im Januar in New York abstürzte, als der Treibstoff ausging. Untersuchungen haben ergeben, dass die Besatzung sehr wohl über die prekäre Treibstoffsituation im Bilde war, aber keinen Notruf aussandte, der die Fluglotsen auf sie aufmerksam gemacht hätte, bevor es zu spät war.

Tschechoslowakei - Hilfe

Am 24. Mai war der Initiant des Spendenaufufes, Ivan Nowak, in Hradec Kralove (100 km östlich von Prag), um sich zu informieren, wie die aus den Spenden gekauften Occasionsgeräte angekommen und eingesetzt sind. Er traf auf eine aufgestellte, dankbare Regionalgruppe des Bürgerforums, die ihre zwei Drucker, das Photokopiergerät und den Computer bereits eifrig im Einsatz hatten. Auf dem Bild steht der strahlende Chef, Ing. Augustin Cermak hinter seiner Sekretärin.



Flugzeugträger - Feeling

Boeing's nächstes Flugzeug wird – wen wundert's? – Boeing 777 heissen und entgegen den vor einigen Jahren vorgestellten Studien kein dreimotoriges, sondern ein zweimotoriges Flugzeug sein. Wenn es auch äusserlich der B-767 gleicht, sind einige Sachen doch grundsätzlich anders. So ist die Rumpfbreite grösser, was die Installation von wahlweise sechs bis neun Sitzen pro Reihe erlaubt.

Das Hauptfahrwerk wird sechs (!) Räder haben, was an die Tupolew 154 erinnert, nur lösen die Ingenieure von Boeing das Problem der Kurvenfahrt eleganter, nämlich mit schwenkbarer dritter Achse. Auch sollen die Pneus vom H-Typus sein, also die Felge von aussen umgreifen, was weniger Abnutzung der Karkasse bedeutet.

Im Cockpit werden sogenannte flat-panel displays installiert, in Grösse und Anordnung der Auslegung bei der 747-400 ähnlich. Auf den «Storzen» will Boeing aber nicht verzichten, also bleibt Airbus weiterhin alleiniger Anwender des in den USA «erfundenen» side-sticks.

Die Triebwerke werden die schubstärksten Versionen von Pratt, GE und Rolls Royce sein und im Leistungsbereich von wesentlich über 30 Tonnen Schub operieren! Damit soll die mit maximalem Startgewicht von 233 Tonnen einsetzbare B-777 im Fall von British Airways nonstop von London nach San Diego fliegen können. Damit das Flugzeug aber universell interessant wird, ist das Landegewicht so hoch angesetzt, dass auch bereits einstündige Flüge mit voller Nutzlast problemlos durchgeführt werden könnten.

Der Flügel würde eine grössere Spannweite als der Jumbo aufweisen! Da American Airlines ihre bestehenden Gates weiterbenutzen möchte, hat diese Gesellschaft eine maximale Spannweite vorgegeben, die diejenige der

DC-10 nicht übertreffen dürfe. Boeing plant nun, die äusseren rund acht Meter Flügel hochklappbar zu machen! Da diese Teile immer noch Querruder- und Vorflügelsegmente aufweisen, dürfte die Mechanik sehr aufwendig werden, um damit einen sicheren Betrieb zu gewährleisten.

Boeing erwartet noch diesen Sommer eine feste Bestellung (American, United, Cathay, British, All Nippon und Japan Air Lines sind unter den potentiellen Erstkunden) und könnte das erste Flugzeug bereits 1995 ausliefern! Bei einem praktisch neuen Flugzeug ist dieser Zeitrahmen erstaunlich knapp!

Swissair führend!

Das von der Swissair vor einiger Zeit eingeführte «Schlafmanagement» im Cockpit scheint ein goldrichtiges Ziel zu verfolgen. Denn sogar die NASA kam kürzlich zu der Ueberzeugung, dass ein kurzes Ausruhen im Cockpit «substantial safety benefits» bringt. Das FAA stellt das Schlafen im Cockpit immer noch unter Strafe, hat aber an einem Projekt mit NASA und dem Ames Forschungszentrum doch teilgenommen, das die Leistungsfähigkeit der Langstreckenbesatzungen zum Thema hatte. Je zehn Besatzungen von Northwest und United Airlines machten bei diesen Untersuchungen mit. Die Piloten der einen Gruppe durften nie ausruhen, während diejenigen der anderen Gruppe jeweils 40 Minuten in einer vorbestimmten Reiseflugphase schlafen durften. Die NASA stellte fest, dass diese Piloten relativ rasch und gut schlafen konnten und in der später überwachten Leistungsphase signifikant aufmerksamer und besser waren als die Piloten der ersten Gruppe. Ob die FAA ihre Vorschriften anpasst, steht noch nicht fest . . .

Double Rating bei Crossair

Das BAZL hat Crossair die Bewilligung erteilt, für ihre Piloten das «double rating» für die Flugzeuge der Typen Saab 340 (A und B) sowie Fokker 50 einzuführen. Offenbar gilt das «double rating» auch für die Saab und die vierstrahlige BAe 146! Die Creweinsätze seien so zu gestalten, dass nicht im Laufe eines Tageseinsatzes die Flugzeugtypen gewechselt werden müssen. Ferner sollen für jedes Flugzeugmuster pro Monat mindestens vier Rotationen geplant werden.

Gemäss «Flight International» soll Crossair freie Tageskapazitäten der BAe 146 offerieren und zwar an «Swissair und andere Gesellschaften». Bis Ende 1991 ist auch der Einsatz der BAe 146 nach London City geplant. Die zweite ex-US AIR Maschine traf am 17. Juni in der Schweiz ein und die dritte dieser 82-plätzigigen Maschinen soll im Oktober kommen und von Basel aus München sowie Amsterdam bedienen. Erinnern Sie sich noch an die DC-9-32 Flüge von Basel an diese Destinationen . . . ?

H.L.

Über 1000 Jumbos verkauft

Die Bestellung von 20 Boeing 747-400 durch Japan Air Lines anfang Juni brachte die Anzahl der bestellten Jumbos auf über 1000. Damit haben bereits vier Flugzeugtypen die 1000er Hürde hinter sich gelassen, nämlich die Boeing 727 und 737 (über 2000!) die MD-80/DC-9 sowie jetzt die B-747, deren Verkaufserfolg weiter anhält, wie die kürzliche Bestellung von British Airways über 33 B-747-400 zeigt.

Die Boeing-Statisten haben weiter herausgefunden, das die JAL-Bestellung das Auftragsbuch von Boeing für alle ihre bisher produzierten Jets auf die magische Zahl von 7747 Einheiten brachte.

Einem Microburst entkommen

Auf vielen amerikanischen Flugplätzen sind «low level wind shear alert systems» (LLWAS) installiert. Der Kapitän eines Continental-Fluges sagte, dass nur diese Installation ihn vor einem möglichen Absturz bewahrt hätte.

Drei Continental 737 flogen an jenem heißen Julitag Stapelton Airport an. Der Tower registrierte eine Microburst-Warnung vom LLWAS, mit einer Windgeschwindigkeitsveränderung von 50 Knoten und teilte dies der ersten Maschine mit. Dessen Besatzung meldete nur kurze Turbulenz im Endanflug, aber keine Geschwindigkeitsverluste. Eine Minute später meldete der Tower 65 kt - windshear, um dreissig Sekunden später auf 90 kt zu erhöhen. Die Besatzungen glaubten zunächst nicht so recht an eine solche Windänderung, machten sich aber Gedanken über die Durchstartmanöver.

Beide Flugzeuge leiteten einen Durchstart ein, eines kurz vor der Landung und das andere auf 700 ft. Über der Pistenschwelle hatte letzteres eine Höhe von 1000 ft erreicht, Fahrwerk war eingezogen und Klappen auf 15 Grad gestellt. Das Flugzeug erlebte mittlere Turbulenzen und begann zu sinken, weil die Geschwindigkeit abnahm. Sofort leiteten die Piloten das Notverfahren ein, das vollen Schub bis an den Anschlag und einen hohen Anstellwinkel verlangt. Trotz 18 Grad Anstellwinkel (normalerweise 12 Grad beim Start) sank das Flugzeug noch 400 ft und verlor an Geschwindigkeit von 170 auf 120 kt. In normalen Konditionen würde eine Boeing 737 in dieser Konfiguration mit 3000 fpm steigen!

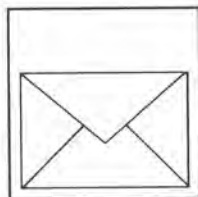
Dies war der stärkste je registrierte microburst. Beim Absturz einer Pan Am Boeing 727 in New Orleans betrug die Windänderung «nur» 45 kt.

H.L

Auch 1000 Ft Grund sind im Anflug nicht mehr als 300 Meter über dem Boden.

Flusiko

«Briefe an die rundschau»



Zur Bestandessituation

Um den sattsam bekannten Besatzungsengpässen beizukommen, wird bei der Swissair momentan zu den, gemässigt ausgedrückt, fragwürdigsten Mitteln gegriffen.

Das Verlängern der Pilotenkarriere bis 60 bleibt offensichtlich ein Tabu.

Dass die Copiloten von der Idee nicht begeistert sind, ist verständlich, störend aber ist die Tabuisierung und das Verweigern des Gespräches.

Es sind Pensionierungsmodelle denkbar, die durchaus in alseitigem Interesse lägen, man müsste aber schon bereit sein, darüber zu reden. Alles andere ist undemokratisch und passt schlecht in die Landschaft.

Rolf Bächtold



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

Ausbildung in Theorie und Praxis für D-, B-, und C-Scheine

Privat- oder Gruppenunterricht Ausbildungs- und Ferientörn

Ostsee, Mittelmeer, Karibik, Australien, Kanada

NEU! Super Ferienhaus mit allem Komfort in Kanada (Vancouver Island) zu vermieten. Eigener Strand und Bootssteg. Charteryacht verfügbar auf Anfrage.

Pit's Segelschule und KEA Reisen AG, Telefon 052 / 41 13 81
Fax 052 / 28 28 75



Segelschule Steckborn

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

Zu verkaufen 25 Min. ab Flughafen in der Nähe von Bremgarten/AG (Eggenwil) schönes

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

einseitig angebaut, an unverbaubarer Lage, mit grosser Pergola und Aussencheminée. 730 m² Land, Doppelgarage mit direktem Hauseingang, Zimmer 2 x 20 m², 16 m², 12 m², Warmluftcheminée, Abstellraum usw.

Preis: Fr. 850 000.-

Tel. 057 / 33 40 34

Zu vermieten 5 km von Kloten, in Brütten, frei von Fluglärm, im Grünen, ab Mitte Juli 1990 bezugsbereit, sehr ruhig gelegenes

5¹/₂-Zimmer-Einfamilienhaus

Wohnraum 43 m², Cheminée, Wohnküche, 3 Bäder/WC, Doppelgarage im UG. Exklusiver Ausbau, Marmor-Fussboden, Mietzins mtl. Fr. 3900.-.

Anfragen an Tel. 01 / 836 72 82, Herrn Fragnière verlangen.

In kleiner Gemeinde **Nähe Frauenfeld** (5 Min. ab Autobahn) in schöner, ruhiger Lage (oberhalb Naturschutzgebiet) mit herrlicher Fernsicht

2 Bauparzellen

mit projektierten und bewilligten Einfamilienhäusern (6 Zimmer) zu verkaufen.

Anfragen an: 044 / 2 13 62 (Herrn Linder verlangen)

An Südhang im Klettgau, ruhig und unverbaubar gelegenes

8¹/₂-Zimmer-Landhaus

zu verkaufen. Grosszügiger Grundriss (Wohnzimmer-Cheminée-Esszimmer 70 m²), diverse Nebenräume. Grosse Gartenhalle mit Cheminée, Doppelgarage. Umbauter Raum: 1660 m². Grundstückfläche: 2100 m². Lage: 35 Autominuten von Kloten, 12 Autominuten von Schaffhausen. Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und öffentliche Verkehrsmittel in der Nähe.

Interessenten erhalten weitere Auskunft unter Chiffre Nr. 1025 der Administration der «AEROPERS-rundschau», Thurdruck AG, 8500 Frauenfeld.

Light flight

Scruggs Aerospace: «We are pleased to announce our new fat twin, the XXX.»

Megaplane Airways: «So, you have launched it at last, then?»

Scruggs: «No, we have just put the organisation in place should anybody wish to buy the XXX. Do you want to buy one?»

Megaplane: «No, we are just placing ourselves in an option situation in case we want to buy one later.»

Roger Riddle No 2,000: Which came first, the customer or the airliner?

Ain't Bureaucracy Wonderful Dept: Max Schuack got his Velocity homebuilt across the Atlantic (Newfoundland to Lisbon, actually) on \$ 160-worth of pure ethanol. Cheers all round, hurrah for the environment and all that. When he wanted to bring the aircraft on to Britain, however, HM Customs wanted to charge duty on all that 100% alcohol in the fuel tanks – a lot more than \$ 160.

Suggested solution? Adulterate the ethanol with 5% Avgas in the presence of Customs Officer Petty, and hang the environment. Ah, well . . .

Passengers flying Pan Am first-class return from the UK to the United States can get all of their £ 2,910 fare back if they find «even the smallest fault» in the inflight service, it says here.

Why do Britons get this offer, whereas those starting their journeys in the USA do not?

«One of the reasons», according to vice-president and general sales manager Jerry Murphy, «is people's honesty.»

«Lord» Roger Pickpocket: «I say, M'dear, this hot towel jolly well ain't hot. Give me back my forged greenbacks immediately, what!»

Midway Airlines is offering a go in its Boeing 737 simulator as a reward in its frequent-flier programme, reports Aviation Week, adding that it could take as many as 30 round-trip flights to qualify. We know about the worldwide pilot shortage but really . . .

Verzweiflungstäter

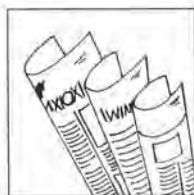
In Amerika ist seit kurzem das Rauchen an Bord von Linienflugzeugen mit Destinationen innerhalb der USA verboten.



«Okay, Käpt'n, ich und meine Jungs sind nicht zum Scherzen aufgelegt. Sie schalten jetzt sofort das No Smoking-Zeichen aus!»

Aus: «Nebelspalter»

From other publications



Unstabilized approach with technical and medical problems

A British Airways Boeing 747, involved in a low offset overshoot incident at Heathrow last November, came as low as 75ft (23m), a confidential letter to BA 747 aircrew from the airline's chief 747 pilot has revealed. The aircraft almost landed outside the airfield boundary .

The 747 was inbound from Mauritius via Bahrain. The flight engineer and co-pilot were suffering from gastro-enteritis and the co-pilot had to rest in the cabin for three hours during the flight.

The weather was bad and a Cat 3 landing was needed, the co-pilot was new and had not completed his initial Cat 3 training detail, so the captain obtained BA permission for the co-pilot to fly to all-weather minima.

The aircraft, with A autopilot set, intercepted runway 27R ILS. At 25 km (13nm) «Land» was selected and the B autopilot engaged. The aircraft captured altitude, then localizer at 10nm at which point the engineer called a steady red warning on the B autopilot. The Flight Data Recorder shows that shortly after, both autopilots were disconnected and the aircraft flown manually in the «Heading» mode.

Dual Green/Flare Arm annunciations were not obtained from either autopilot. To obtain these, both flight directors (FDs) must annunciate Flare Arm. Each FD can only do this when the aircraft is below 1,500ft radio altitude, the ILS localizer «on course» conditions have been met for 5s and «Land» is selected. B autopilot was selected as the centreline was crossed so the conditions were not met. Had the aircraft been flown manually to localizer alignment, then autopilots re-engaged, the aircraft would have captured the ILS and achieved an autoland.

Without the annunciations, autoland was impossible and at 1,000ft (300m) the crew should have abandoned the autoland and either gone around or continued to Cat 1 minima. They continued the approach but did not change their minima.

After deviating to the left, the 747 re-crossed the centreline at 577ft, heading 280°M and continued to deviate at an angle of about 5°. At 500ft the ILS deviation lights illuminated but the aircraft was allowed to continue to deviate to beyond- ILS full-scale deflection and descended to 250ft before the autopilots were disconnected. Some 17secs elapsed between the ILS deviation lights coming on and autopilot disconnection.

After the autopilots were disconnected the 747 continued to descend for another 7s until power was applied at 120ft and the aircraft began to pitch up very slowly at less than 1°/sec (at least 3°/s is normal). The minimum radio altitude recorded was 75ft.

The captain, who later resigned, subsequently made a successful auto approach and manual landing using B autopilot. In checks the A autopilot was serviceable, the B system roll computer failed.

Aus «Flight International»

Launch target for new Fokker

The production of a stretched version of the Fokker 50 turboprop regional airliner will not go ahead until firm orders of 100 or more aircraft are received. Development of the Fokker 50-400 version is also dependent upon the availability of the Pratt & Whitney PW130 engine, and Fokker expects that this will not be before 1993.

There has been little response so far from the market for this and the stretched Fokker 100.

«It all depends on the willingness of the market to order a few before we are willing to invest money in it», explains Leo Steijn of Fokker. «There is definitely an interest in the -400 version but no-one will sign up an order.»

(Aus «Flight International»)

«Jumbo» Jumbo next for Boeing

A stretched version of the 747, with a maximum gross weight of over 453,000kg (1,000,000lb) and known as the -500, will be the next step in the Boeing aircraft's development, according to Boeing Commercial Airplanes Group president Dean Thornton.

The 747 Super, or -500, would have a stretched fuselage, a more-efficient aerofoil to give it longer range and a passenger capacity of about 600 seats. The idea has been around for some time, although Boeing has not yet registered sufficient customer interest to proceed with any serious development studies.

Thornton stressed the dangers of forecasting too far ahead, but said: «The next aircraft after the 767-X is the 747 Super, for super-big. There are a whole lot of people who would disagree, and some of them work for me. But, in my opinion, a bigger 747 happens probably near the end of this century.»

(Aus «Flight International», 21-27 February 1990)

Double-deck A330/A340

Airbus is to offer double-decker versions of the A330/A340 airliners. It is also planning a possible stretched version of the A330 twinjet. The move has been spurred largely by the extralong-range requirements of the Asia-Pacific market.

Although it was first revealed that Airbus was studying double-decker versions late last year, the company has now unveiled detailed proposals. «Substantial interest» has been expressed by some Asia-Pacific and European airlines, according to the consortium's senior vice-president, commercial, Stuart Iddles.

Iddles says that underfloor options attracting interest are for a crew rest area, lower-deck seating, lounge area, dining room or «even a gymnasium». Lowerdeck seating, «... whilst it's certification could prove rather challenging», would offer around 390 seats compared to the current 295-seat A340-300 or the 262-seat A340-200.

Range could also be extended by a further 650 km (350nm) to 13,000km (7,000nm).

The two-deck A330 twinjet could be offered using higher-thrust engines.

Iddles says that the aircraft could undergo a three-phase development strategy. Phase one, extending range by 1,580km (850nm) with higher take-off weight, will be followed by a second phase. This aims to stretch the aircraft by 8.5m, providing space for 50 to 100 extra seats, depending on whether the extra lower-deck seating is provided.

Phase three would reduce capacity to 260–270 passengers, but increase range to almost 13,000km (7,000n). «A stretch of the A330 is almost certain», says Iddles.

(Aus: «Flight International», 21–27 February 1990)

War Ihr letzter Anflug früh genug stabilisiert?

Flusiko

Organisation des Vorstandes

Präsident: E. Scharp

Mitglieder: A. Caluori

Vizepräsidenten: P. Bircher
R. Lengauer

M. Egger
B. Läderach
T. Stefanini

Kommission

Versicherungen
Salär-/Gesamtaufwand
Datenaufzeichnungsgeräte
Seniorität
Finanzen
Einsatz
Schule und Check
Flugsicherheit
Security

rundschau

Int. Organisationen
Copilotengruppe
Flight Engineers
Ausländer
Romands
Pensionierte
Dachverband
Rechtsfragen
Öffentlichkeitsarbeit

Delegierter des Vorstandes

E. Scharp
E. Scharp
P. Bircher
T. Stefanini
E. Scharp
R. Lengauer
P. Bircher
B. Läderach
R. Lengauer
B. Läderach
M. Egger
T. Stefanini
A. Caluori
E. Scharp
B. Läderach
P. Bircher
E. Scharp
M. Egger
B. Läderach

Vorsitz

M. Kuhn
J. Isler
vakant
R. Plüss
G. Schwing

G. Riedel
H. G. Schmid
P. Rüedi
H. Lüscher
T. Crowch
H. Lässer
W. Jenni
G. Schwing
B. Wettstein
H. Hürzeler
P. Bircher
vakant
vakant

VEF-Stiftungsräte:

Jürg Franz
Ruedi Gretler
Alfred Huggenberger

Erwin Kaiser
Alois Buchegger

Sekretariat

Felix Kuster
Doris Leuzinger
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 814 15 15, SR-Fach «AEROPERS»
Fax 814 16 86

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
